





Direzione Trasporto Ferroviario

**Sistema di Gestione delle Competenze
del personale impiegato in attività di sicurezza
dell'Impresa Ferroviaria
ENTE AUTONOMO VOLTURNO**


| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 2 di 64 |

REVISIONI, VERIFICHE, APPROVAZIONI E AUTORIZZAZIONI

| REV | DATA | ARGOMENTO REVISIONATO | REDIGE | VERIFICA | AUTORIZZA | APPROVA | EMETTE |
|-----|------------|---|-------------------|---|--|---|--------------------------------|
| | | (Sez./Cap./Pag.) | Funzione: RSGT | Funzione: Responsabile della formazione | Funzione: DIRETTORE TRASPORTO FERROVIARIO | Funzione: DIRETTORE OPERATIVO CENTRALE | Funzione: PRESID. CdA/AD |
| 15 | 28/04/2025 | Aggiunta della Figura dell'Istruttore Qualificato e della formazione Necessaria | Ing. Dario Feola | Dott.ssa Anna De Riso | Ing. David Mamone Capria | Ing. Pasquale Sposito | Dott. Umberto De Gregorio |


| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 3 di 64 |

| REV | Data | ARGOMENTO REVISIONATO (Sez./Cap./Pag.) |
|-----|------------|---|
| 0 | 15/04/2013 | Prima emissione |
| 1 | 27/05/2013 | Correzioni refusi Inserimento Allegato 6 - Programma di formazione per l'abilitazione al modulo D. Inserimento in sez. IV paragrafo 5- Allegati e 6-Modulistica |
| 2 | 4/12/2013 | Revisione generale del documento e adeguamento al Decreto ANSF n. 4/2012 e rapporto di valutazione documentale ANSF n. 8219/2013 |
| 3 | 09/07/2014 | Modifica parziale nome documento Revisione complessiva del documento per recepimento osservazioni report valutazione documentale prot. ANSF 3956/14 § 3.2.2 Modifica parziale modulistica e allegati |
| 4 | 20/01/2015 | Modifica a seguito rapporto di valutazione ANSF prot. 7838/2014 |
| 5 | 21/09/2015 | Modifica a seguito rapporto di valutazione ANSF prot. 5389/2015 Revisione generale della modulistica e allegati |
| 6 | 11/02/2016 | Modifica a seguito rapporto di valutazione ANSF prot.000577/2016 |
| 7 | 21/07/2016 | Parziali modifiche e integrazioni a seguito chiarimenti ANSF |
| 8 | 21/06/2017 | Parziale modifica: Parte II-§1 sistema abilitativo; Parte II- §2.4 e relativi sottoparagrafi modifica attività della commissione esaminatrice e relative registrazioni modifica §2.8 e modulistica tesserino ADT e MV (MOD SGC 07) parte II- §2.10 aggiornamento a seguito RE 995/2015 figure ADT e PDT. |
| 9 | 24/09/2019 | Revisione generale del sistema di Gestione delle Competenze per estensione al contesto delle linee isolate a seguito della pubblicazione del Decreto dell'ANSF n.3/2019 |
| 10 | 19/03/2021 | Modifica parte III – Agente Accompagnamento dei treni : Per ciascuna categoria ADT è prevista sia la sola figura di ADT semplice che di ADT con funzioni di secondo agente Modifica parte VIII §5: gestione delle assenze per malattia. |
| 11 | 18/10/2021 | Risoluzione ISSUE S-20210701-002-003 : Rif. 3 : inserito in PARTE IX §3- gestione dei registri. Rif. 4 : modificati PARTE VIII §2, §6 Rif. 6 : modificato PARTE III §1 – attribuzione all'ADT di attività tipiche del PDT in condizioni di emergenza della circolazione. |
| 12 | 06/12/2021 | Risoluzione ISSUE S-20210701-002-004 N.3 : PARTE III §1 - Inserimento compiti e responsabilità dell'ADT che svolge funzioni di secondo agente. Aggiornamento riferimenti normativi : sostituzione RE 995/2015 con RE 773/2019 PARTE IX : inserimento §4 – funzionalità software gestionale SKILLPLAN |
| 13 | 11/11/2022 | Risoluzione ISSUE S-20220909-002-003 Modifica PARTE II – Requisiti professionali per il rilascio della licenza Modifica PARTE III – Separazione requisiti e competenze dell'ADT con funzioni di secondo agente Modifica PARTE IV – Manutenzione veicoli : adeguamento ai requisiti RE 779/2019 ; inserimento requisiti processi speciali |
| 14 | 17/01/2024 | Modifica dei flussi di responsabilità per modifica organizzativa TRFE ODS-0000429-2023. Recepimento RE 779/2019 e disposizioni ANSFISA in merito al riconoscimento degli istruttori/esaminatori della MV. Modifica Programma ADT1 e ADT3 Aggiunto DOCE nella validazione. |


| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 4 di 64 |

Sommario

| | |
|--|----|
| Sommario..... | 4 |
| PARTE I - GENERALITÀ | 6 |
| 1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE | 6 |
| 2. TERMINI E DEFINIZIONI | 6 |
| 3. RIFERIMENTI NORMATIVI | 7 |
| 4. SISTEMA ABILITATIVO | 8 |
| PARTE II – CONDOTTA TRENI..... | 10 |
| 1. GENERALITÀ..... | 10 |
| 2. LA LICENZA CONDUZIONE TRENI | 11 |
| 3. IL CERTIFICATO COMPLEMENTARE..... | 15 |
| 3.1 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C1 | 21 |
| 3.2 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C2..... | 22 |
| 3.3 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C3..... | 23 |
| 3.4 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C4..... | 24 |
| PARTE III – ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI..... | 25 |
| 1. GENERALITÀ..... | 25 |
| 2. CERTIFICATO ADT 1 | 31 |
| 3. CERTIFICATO ADT 2 | 32 |
| 4. CERTIFICATO ADT 3 | 33 |
| 5. CERTIFICATO ADT 4 | 34 |
| PARTE IV – REQUISITI DEL PERSONALE CHE SVOLGE ATTIVITA' DI SICUREZZA NELL'AMBITO DEL SRM..... | 35 |
| 1. GENERALITÀ..... | 35 |
| 2. REQUISITI DEL PERSONALE CHE EFFETTUA L'ESECUZIONE DELLA MANUTENZIONE (F4) | 35 |
| 2.1 Operatori di manutenzione (MV0) | 35 |
| 2.2 Operatore qualificato di manutenzione (MV1:MV9)..... | 38 |
| 2.3 Verificatore della manutenzione..... | 42 |
| 2.4 Processi speciali..... | 42 |
| 2.5 Identificazione e certificazione degli operatori | 43 |
| 3. CONTESTI OPERATIVI NELL'AMBITO MV | 44 |
| PARTE V – ISTRUTTORI ED ESAMINATORI | 46 |
| 1. Organizzazione della Formazione | 46 |
| 2. Istruttori Riconosciuti | 46 |
| 2.1 REQUISITI DELL'ISTRUTTORE RICONOSCIUTO | 46 |

| | | |
|--|---|-----------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 5 di 64 |

| | | |
|-----|--|----|
| 2.2 | FORMAZIONE PROPEDEUTICA AL RICONOSCIMENTO ANSFISA IN QUALITÀ DI ISTRUTTORE..... | 47 |
| 3. | Istruttori Qualificati | 47 |
| 3.1 | Formazione necessaria per gli Istruttori Qualificati | 48 |
| 4. | Esaminatori Riconosciuti..... | 49 |
| 5. | PROCEDURA PER IL RICONOSCIMENTO ANSFISA DEGLI ISTRUTTORI/ESAMINATORI | 49 |
| 6. | VALIDITÀ DEI TITOLI | 50 |
| 7. | IL CERTIFICATO DI ABILITAZIONE DELL'IR/ER..... | 51 |
| 8. | CONVERSIONE/INTEGRAZIONE DEI TITOLI ABILITATIVI DEGLI ISTRUTTORI/ESAMINATORI .. | 51 |
| 9. | SOSPENSIONE / REVOCA DELLA SOSPENSIONE DEL RICONOSCIMENTO..... | 51 |
| 10. | RITIRO DEL RICONOSCIMENTO..... | 51 |
| | PARTE VI – IL RESPONSABILE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA..... | 52 |
| 1. | REQUISITI DEL RESPONSABILE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA | 52 |
| 2. | FORMAZIONE DEL RSGS | 53 |
| 3. | QUALIFICAZIONE DEL RSGS..... | 53 |
| 4. | VALIDITÀ DEI TITOLI | 53 |
| 5. | GESTIONE DELLE ASSENZE | 54 |
| 6. | REVOCA DELLA NOMINA | 54 |
| | PARTE VII – FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE DEL PERSONALE COINVOLTO DIRETTAMENTE ED INDIRETTAMENTE NEI PROCESSI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA | 55 |
| | PARTE VIII – MANTENIMENTO NEL TEMPO DEI REQUISITI E DELLE COMPETENZE DEL PERSONALE CHE SVOLGE ATTIVITA' DI SICUREZZA | 56 |
| 1. | MANTENIMENTO DEL REQUISITO PROFESSIONALE..... | 56 |
| 2. | MANTENIMENTO DELL'IDONEITÀ SANITARIA E PSICOLOGICA..... | 57 |
| 3. | SOSPENSIONE/RITIRO DEI TITOLI ABILITATIVI..... | 57 |
| 4. | TRATTAMENTO DELLE NON CONFORMITÀ IN AMBITO DI SUPERVISIONE | 58 |
| 5. | GESTIONE DELLE ASSENZE..... | 59 |
| 6. | GRAVI INCONVENIENTI DI ESERCIZIO O GRAVI INADEMPIENZE..... | 60 |
| 7. | MONITORAGGIO DELLE PRESTAZIONI..... | 61 |
| | PARTE IX – GESTIONE DOCUMENTALE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE | 62 |
| 1. | GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE GENERALE | 62 |
| 2. | GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE DEL PERSONALE IMPIEGATO IN ATTIVITÀ DI SICUREZZA..... | 62 |
| 3. | REGISTRI DEGLI AGENTI ABILITATI | 62 |
| 4. | SOFTWARE DI GESTIONE DEL PERSONALE SKILLPLAN | 63 |
| | ALLEGATI | 64 |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 6 di 64 |

PARTE I - GENERALITÀ

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Le norme stabiliscono che

L'IF in accordo, alle normative vigenti in materia di qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza, ha sviluppato il proprio sistema di gestione delle competenze definendo:

- le attività di sicurezza che richiedono il rilascio di un'abilitazione per l'accesso al ruolo;
- i requisiti di base di accesso al ruolo relativi alla formazione scolastica, alle conoscenze linguistiche ed i requisiti sanitari e psicologici;
- i requisiti professionali da acquisire, attraverso il processo di formazione per il rilascio del titolo abilitativo, intese come l'insieme di conoscenze teorico- pratico e d'abilità di mestiere, in azione, proprie del ruolo professionale esercitato dalla persona, necessario per garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario e sul lavoro;
- i diversi contesti operativi nel quale sviluppare le competenze specifiche di mestiere;
- le procedure per la pianificazione, l'erogazione e la documentazione della formazione finalizzata al rilascio del primo titolo abilitativo o l'estensione del contesto;
- le procedure per la nomina delle commissioni di esame per la certificazione del requisito professionale;
- le procedure per il rilascio e la validità delle abilitazioni, per garantire il mantenimento nel tempo delle competenze del personale abilitato (mantenimento dei requisiti professionali, sanitari e psicologici);
- i criteri e modalità per la conversione dei titoli abilitativi rispetto alle modifiche ed aggiornamenti del quadro normativo nell'ambito delle ferrovie isolate.

Il presente Sistema si applica ai processi abilitativi e di mantenimento competenze del personale dell'Impresa Ferroviaria di EAV operante sull'infrastruttura nazionale, sulle linee del gestore infrastruttura EAV interconnesse con l'infrastruttura nazionale, sulle linee funzionalmente isolate del GI EAV impiegato nelle seguenti attività di sicurezza:

- Condotta treni;
- Accompagnamento dei treni;
- Manutenzione dei veicoli.


Non si applica ai processi abilitativi del personale operante sulla linea metropolitana, per i quali restano in vigore le norme e decreti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Il sistema recepisce, inoltre, le norme dell'Agenzia per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della sicurezza e quelle per il riconoscimento degli Istruttori ed Esaminatori.

Le competenze generali per l'accesso al ruolo per le figure professionali per le quali non esistono decreti e norme di riferimento, sono stabilite dall'EAV e pubblicate nel documento AL-SGS 01- Struttura Organizzativa, allegato al Manuale di Gestione della Sicurezza Ferroviaria EAV.

2. TERMINI E DEFINIZIONI

| | |
|-------------------------------|--|
| IF, Impresa | Impresa ferroviaria EAV – Direzione Trasporto Ferroviario |
| GI, Gestore | Gestore Infrastruttura |
| RFI/GI RFI | Gestore Infrastruttura della Rete nazionale |
| GI EAV | Gestore Infrastruttura della Rete EAV – Direzione Infrastruttura |
| ANSFISA, ANSF, Agenzia | Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie |
| MIT | Ministero delle Infrastrutture e Trasporti |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 7 di 64 |


| | |
|--------------------------------------|---|
| SGSIF | Sistema di Gestione della sicurezza ferroviaria dell'Impresa Ferroviaria |
| SGCIF | Sistema di gestione delle competenze dell'Impresa Ferroviaria |
| RSGST | Responsabile del Sistema di Gestione della sicurezza ferroviaria dell'Impresa Ferroviaria |
| TRFE | Direzione Trasporto Ferroviario/Impresa Ferroviaria di EAV |
| RF | Responsabile della Formazione |
| IR | Istruttore Riconosciuto ai sensi delle norme ANSFISA – Figura incaricata della formazione del personale che svolge attività di sicurezza per l'esercizio ferroviario. |
| IQ | Istruttore Qualificato dall'IF ai sensi delle norme del SGC dell'EAV. |
| ER | Esaminatore Riconosciuto ai sensi delle norme ANSFISA – Figura incaricata della valutazione delle competenze del personale che svolge attività di sicurezza per l'esercizio ferroviario. |
| CdF | Centro di formazione riconosciuto ai sensi delle norme ANSFISA |
| OdS | Ordini di Servizio |
| AdC | Agente di Condotta - Personale al quale sono affidate le operazioni relative alla condotta dei treni e le operazioni di interfaccia col GI |
| AdT | Agente di Accompagnamento dei Treni - Personale al quale è affidata normalmente la scorta dei treni. Tale personale, nel complesso delle proprie mansioni, contribuisce al raggiungimento ed al mantenimento della sicurezza nell'esercizio del trasporto ferroviario, come supporto, nei casi previsti, del personale addetto alla condotta. |
| MV | Addetto alla Manutenzione Veicoli |
| RNL | Registro Nazionale Licenze |
| U.O. Manutenimento competenze | U.O. incaricata del mantenimento delle competenze del personale impiegato in attività di sicurezza dell'esercizio ferroviario/manutenzione |
| Organi di sicurezza | Organi di un veicolo ferroviario per la cui manutenzione è richiesto personale in possesso di specifiche abilitazioni. Gli organi di sicurezza sono quelli indicati nel Decreto dell'Agenzia n.4/2012-All. C |
| Competenza | Qualificazione professionale costituita dall'insieme di conoscenze, saper fare e saper essere caratterizzanti un individuo nell'esercizio delle sue funzioni |
| Addestramento | Attività formativa, svolta sotto la responsabilità di un Istruttore o personale in possesso della corrispondente abilitazione e sotto la supervisione di un istruttore, volta ad acquisire, attraverso opportune metodologie, la capacità pratica a eseguire tutte le operazioni proprie di un ruolo nel contesto operativo individuato per il quale non si è ancora certificati. |
| Tirocinio | Attività formativa (teorico/pratica) svolta in affiancamento a personale individuato in possesso della corrispondente abilitazione e sotto la supervisione di un istruttore, volta ad acquisire/riacquisire/consolidare la capacità a ricoprire un ruolo in un contesto operativo per il quale si è certificati. |
| Ruolo | Incarico formale a svolgere operazioni specifiche di un'attività di sicurezza per la quale è richiesta l'abilitazione |

3. RIFERIMENTI NORMATIVI

- Normativa Comunitaria, Nazionale ed ANSFISA di cui all'allegato MOD PRSGSIF 03-01 "Elenco Normativa di sicurezza" r.v.
- Elenco procedure SGSIF di cui all'allegato MOD PRSGSIF 01-03 "Elenco Procedure SGSIF" r.v.

In particolare la presente procedura è sviluppata ai sensi delle seguenti norme:

- Decreto Legislativo 30 Dicembre 2010 n. 247;
- Decreto dell'Agenzia n. 8/2011;
- Decisione della commissione del 22/11/2011 – 2011/765/UE
- Decreto dell'Agenzia n. 4/2012 - Allegato C;

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 8 di 64 |

- Decreto dell'Agencia n. 3/2019
- Linee guida per l'applicazione delle Norme per la qualificazione del Personale impiegato in attività di sicurezza della Circolazione Ferroviaria (ANSF 30/01/2013);
- RE 773/2019 – (STI Esercizio e Gestione del Traffico);
- REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/779 DELLA COMMISSIONE del 16 maggio 2019 che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione
- D.M. MIT – Decreto 26 Giugno 2015 “Recepimento della direttiva 2014/82/UE.

4. SISTEMA ABILITATIVO

L'IF di EAV espleta servizio di Trasporto Pubblico Locale di viaggiatori sull'infrastruttura nazionale, sulle linee interconnesse all'infrastruttura nazionale e funzionalmente isolate del GI EAV.

Le attività di sicurezza, nell'ambito dell'esercizio ferroviario dell'EAV, le cui specifiche competenze di base vengono riportate nel AL-SGCIF 01, sono di seguito elencate:

- Condotta Treni (C);
- Accompagnamento dei Treni (ADT);
- Manutenzione dei Veicoli (MV1÷MV10).

Il rilascio di un'abilitazione è soggetto ad un percorso formativo che deve essere documentato in ogni sua parte e che prevede la certificazione attraverso il sostenimento di un esame con commissione.

Le procedure del sistema che individuano le fasi del processo sono:

- PRSGCIF-01 “Pianificazione ed Erogazione della Formazione”;
- PRSGCIF-02 “Nomina delle Commissioni di esame”;
- PRSGCIF-03 “Certificazione del requisito professionale”
- PRSGCIF-04 “Rilascio e Validità delle abilitazioni”.


L'acquisizione del requisito professionale (competenze) avviene mediante un percorso formativo, sviluppato dagli Istruttori Riconosciuti sulla base dell'analisi iniziale delle competenze possedute dai discenti, che conduce il candidato a:

- Sapere
- Saper fare
- Saper svolgere il lavoro in autonomia.

Il processo di acquisizione del requisito professionale si articola nelle seguenti fasi:

1. Analisi del fabbisogno formativo
2. Sviluppo del programma di formazione che si può articolare in una o più delle seguenti attività:
 - a) Formazione teorica (sapere);
 - b) Addestramento (saper fare);
 - c) Tirocinio (saper svolgere l'attività in autonomia).
3. Erogazione della formazione;
4. Verifica dell'acquisizione del requisito professionale.

Il processo di acquisizione delle competenze viene genericamente schematizzato attraverso il seguente diagramma:

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 9 di 64 |



La formazione deve essere certificata, attraverso il sostenimento di un esame, da una commissione esaminatrice così come descritto nelle procedure soprarichiamate.

L'agente che abbia completato con esito positivo il percorso sopra descritto acquisisce, il requisito professionale necessario per il rilascio dell'abilitazione.


L'EAV, in accordo alla normativa vigente, per ciascuna attività di sicurezza necessaria per lo svolgimento del servizio ha definito:

- l'insieme dei requisiti di base e delle competenze professionali necessarie;
- I programmi di formazione per ciascuna attività di sicurezza per ciascun contesto operativo.

Nei successivi paragrafi vengono descritti i requisiti di base di accesso al ruolo ed i requisiti professionali generali e specifici per contesto operativo che ciascun agente deve possedere per lo svolgimento dell'attività di sicurezza.

L'IF può rilasciare anche titoli abilitativi per più attività di sicurezza. In tal caso provvede:

- A verificare il possesso ed il mantenimento nel tempo dei requisiti sanitari e psicologici aggiuntivi, se necessario;
- A definire il programma di mantenimento delle competenze per tutte le attività di sicurezza.

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 10 di 64 |

PARTE II – CONDOTTA TRENI

1. GENERALITÀ

La certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale e sulle linee interconnesse e isolate del GI EAV, è disciplinata dal **DECRETO LEGISLATIVO 30 dicembre 2010, n. 247 “Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”**.

Ciascun macchinista deve avere l'idoneità e le qualifiche necessarie per assicurare la condotta di treni e deve possedere la documentazione seguente:

a) una licenza che attesti che il macchinista soddisfa le condizioni minime per quanto riguarda i requisiti medici, la formazione scolastica di base e la competenza professionale generale. La licenza è rilasciata dall'Agenzia in lingua italiana ed è di proprietà del titolare ed è valida su tutto il territorio italiano.

b) uno o più certificati complementari che indicano le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a circolare ed i veicoli che il titolare è autorizzato a condurre. Il Certificato complementare è di proprietà dell'Impresa Ferroviaria che lo ha rilasciato e di cui il macchinista è dipendente o presso cui è sotto contratto. Il certificato è valido solo per le infrastrutture ed i veicoli in esso indicati.

Nei casi eccezionali di seguito elencati il macchinista può non essere in possesso del certificato valido per la specifica parte di infrastruttura da percorrere purché, durante la condotta, sia affiancato da altro macchinista in possesso di valido certificato per la parte di infrastruttura in questione:

- quando la perturbazione del servizio ferroviario richiede la deviazione dei treni o la manutenzione dei binari, in base a quanto specificato dal gestore dell'infrastruttura;
- per servizi eccezionali una tantum in cui vengono utilizzati treni storici;
- per servizi eccezionali una tantum di trasporto merci, previo assenso del gestore dell'infrastruttura;
- per la fornitura o dimostrazione di un nuovo treno o locomotore;
- a scopo di formazione o esame dei macchinisti.


Con riferimento ai veicoli, il certificato complementare che l'IF EAV rilascia, autorizza la condotta in una o più delle seguenti categorie:

- categoria A: locomotori di manovra, treni adibiti a lavori, veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato per la manovra;
- categoria A1: locomotori di manovra;
- categoria A4: qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato per la manovra;
- categoria B1: trasporto di persone.

Un certificato può contenere le designazioni «A» e «B» di una o più categorie.

Sulla base del contesto operativo in cui opera il macchinista possono essere rilasciate 4 diverse certificazioni:

| Codifica Certificato | Categoria | Descrizione |
|----------------------|-----------|--|
| C1 | A4 e B1 | Macchinista operante sulla linea Napoli-Caserta-Piedimonte Matese (infrastruttura nazionale e reti interconnesse) abilitato alla condotta dei veicoli a trazione diesel su di essa circolanti ed i locomotori utilizzati per manovra. |
| C2 | A4 e B1 | Macchinista operante sulla linea Napoli-Cancello-Benevento (infrastruttura nazionale e reti interconnesse del GI EAV) abilitato alla condotta dei veicoli a trazione elettrica su di essa circolanti ed i locomotori utilizzati per manovra. |
| C3 | A4 e B1 | Macchinista operante sulle linee vesuviane (isolate del GI EAV) a scartamento ridotto abilitato alla condotta dei veicoli a |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 11 di 64 |

| | | |
|----|---------|--|
| | | trazione elettrica su di essa circolanti ed i locomotori utilizzati per la manovra. |
| C4 | A4 e B1 | Macchinista operante sulle linee flegree (isolate del GI EAV) a scartamento ordinario abilitato alla trazione dei veicoli a trazione elettrica su di essa circolanti ed i locomotori utilizzati manovra. |

2. LA LICENZA CONDUZIONE TRENI

Gli agenti per essere avviati alla professione di macchinisti devono dimostrare di possedere i seguenti requisiti minimi:

- età minima 18 anni;
- Attestazione lingua italiana livello B1 quadro comune europeo di riferimento per le lingue (La STI "Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea" stabilisce il grado di conoscenza specifico);
- Diploma scuola media superiore oppure un diploma di istruzione e formazione professionale di cui al Capo III del decreto legislativo 17 ottobre 2005, n. 226;
- Idoneità sanitaria alla mansione condotta treni tramite apposita certificazione, avente data non anteriore a sei mesi dalla presentazione della documentazione all'Agenzia, rilasciata dagli uffici periferici della direzione sanità di Rete Ferroviaria Italiana o da struttura medico legale della Azienda sanitaria locale territorialmente competente, sulla base di esami specialistici effettuati presso strutture pubbliche o convenzionate accreditate con il servizio sanitario nazionale
- capacità psico-attitudinale all'esercizio della professione rilasciata da uno psicologo appartenente ad una delle strutture mediche di cui al punto precedente, abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale.

Con riferimento ai requisiti linguistici, il macchinista che debba comunicare con il gestore infrastruttura per questioni cruciali di sicurezza deve possedere cognizioni linguistiche della lingua italiana. Tali cognizioni devono consentirgli di comunicare in modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche o di emergenza.

Il macchinista deve essere in grado di inviare e comprendere i messaggi e la metodologia di comunicazione indicate nelle procedure di interfaccia del Gestore Infrastruttura e di compilare i moduli previsti dal repertorio dei moduli.

Il macchinista deve essere in grado di comunicare efficacemente in situazioni normali, degradate e di emergenza.

Il macchinista deve essere in grado di comunicare conformemente al livello B1 del quadro comune europeo di riferimento per le lingue

(B1: "Comprende i punti chiave di argomenti familiari che riguardano la scuola, il tempo libero ecc. Sa muoversi con disinvoltura in situazioni che possono verificarsi mentre viaggia nel Paese di cui parla la lingua. È in grado di produrre un testo semplice relativo ad argomenti che siano familiari o di interesse personale. È in grado di esprimere esperienze ed avvenimenti, sogni, speranze e ambizioni e di spiegare brevemente le ragioni delle sue opinioni e dei suoi progetti")


Per quanto attiene all'idoneità sanitaria e psicologica i protocolli delle visite sono quelli previsti nell'allegato III del Decreto L.gs 247/2010.

In caso di accertamento ad esito negativo del possesso dei requisiti fisici e psicofisici sopradetti l'interessato può sottoporsi, a sua richiesta e a sue spese, a nuovi accertamenti sanitari presso la sede centrale della Direzione Sanità di Rete Ferroviaria Italiana. In caso di esito positivo degli accertamenti effettuati presso la predetta sede centrale, l'IF potrà ammettere il candidato al percorso formativo.

Il candidato in possesso di tutti i predetti requisiti viene avviato alla formazione per il rilascio della Licenza, il cui programma è riportato in allegato.

Il programma di formazione per il rilascio della Licenza fornisce elementi di base necessari per avviare gli agenti alle attività di macchinista. Tali elementi, previste dalle norme, non comprendono gli elementi specifici dei contesti operativi che sono oggetto di formazione per il rilascio del Certificato Complementare.

| COMPETENZE PER IL RILASCIO DELLA LICENZA | |
|--|---|
| 1 | IL LAVORO DEL MACCHINISTA, AMBIENTE DI LAVORO RUOLO E RESPONSABILITÀ. REQUISITI PROFESSIONALI E PERSONALI DERIVANTI DALL'ESERCIZIO FERROVIARIO. |
| a | Acquisizione della conoscenza e della pratica delle tecniche ferroviarie, compresi i principi in materia di sicurezza e la filosofia che è alla base delle normative di esercizio |
| b | Comprendere le esigenze specifiche e i requisiti professionali e personali |
| c | Comprendere i comportamenti compatibili con responsabilità essenziali in materia di sicurezza |
| d | Individuare i documenti di riferimento e di applicazione del macchinista |
| e | Individuare le responsabilità e le funzioni delle persone coinvolte |
| f | Comprendere l'importanza di essere precisi nell'esercizio delle proprie funzioni e nei metodi di lavoro |
| g | Comprendere le questioni relative alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro |
| 2 | PRINCIPI DI BASE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA |
| a | Conoscere i principi e i parametri sistematici e strutturali |
| b | conoscere le caratteristiche generali dei binari, delle stazioni, degli scali di smistamento |
| c | conoscere le strutture ferroviarie (ponti, gallerie, insieme dei binari ecc.) |
| d | conoscere le modalità operative (a binario unico, a doppio binario ecc.) |
| e | conoscere i sistemi di segnalamento e di controllo dei treni |
| f | conoscere gli impianti di sicurezza (rilevatori di temperatura delle boccole, rivelatori di fumo nelle gallerie ecc.) |
| g | conoscere l'alimentazione di trazione (catenaria, terza rotaia ecc.) |
| 3 | PRINCIPI FONDAMENTALI DELLA FISICA |
| a | Principi generali della fisica applicati al moto del treno |
| b | Principi generali di elettrotecnica |
| c | Principi generali di termodinamica |
| 4 | TRENI, LORO COMPOSIZIONE E REQUISITI TECNICI DELLE MOTRICI, DEI CARRI, DELLE CARROZZE E DI ALTRO MATERIALE ROTABILE |
| a | conoscere i tipi generici di trazione (elettrica, diesel, vapore ecc.) |
| b | descrivere la struttura di un veicolo (carrelli, casse, cabina di guida, sistemi di protezione ecc.) |
| c | conoscere il contenuto e i sistemi di etichettatura |
| d | conoscere la documentazione sulla composizione del treno |
| e | comprendere i sistemi di frenatura e il calcolo delle prestazioni di frenatura |
| f | individuare la velocità del treno |
| g | individuare il carico massimo e le forze all'organo di accoppiamento |
| h | conoscere il funzionamento e lo scopo del sistema di gestione del treno |
| 5 | PRINCIPI SULLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA |
| a | Tipologie di circolazione |
| b | Segnalamento ferroviario |
| 6 | PRINCIPI DI BASE DELLA COMUNICAZIONE SULL'ESERCIZIO |
| a | conoscere l'importanza della comunicazione e i mezzi e le procedure per comunicare |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 13 di 64 |

| | |
|----------|---|
| b | individuare le persone che il macchinista ha necessità di contattare e il loro ruolo e le loro responsabilità (personale del gestore dell'infrastruttura, mansioni del resto del personale del treno ecc.) |
| c | individuare situazioni/cause che richiedono l'avvio della comunicazione |
| d | comprendere i metodi di comunicazione |
| | |
| 7 | RISCHI LEGATI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO IN GENERALE |
| a | comprendere i principi che regolano la sicurezza della circolazione |
| b | conoscere i rischi legati all'esercizio ferroviario e i differenti mezzi a disposizione per ridurli |
| c | conoscere gli incidenti rilevanti per la sicurezza e comprendere il comportamento/la reazione da adottare |
| d | conoscere l'esistenza delle procedure da adottare in caso di incidenti nei quali sono coinvolte persone (es.: evacuazione) |

La formazione per il rilascio della Licenza deve essere erogata da un'IR abilitato all'attività di Condotta nelle modalità previste dalla PRSGCIF-01 e certificata da una commissione esaminatrice nominata in conformità alla PRSGCIF-02 con le modalità previste dalla PRSGCIF-03.


La licenza viene rilasciata ed emessa dall'Agenzia, previo l'invio di un'istanza contenente tutti gli elementi atti a certificare il possesso dei requisiti dell'agente. L'IF, per delega dell'agente titolare, provvede ad inoltrare l'istanza all'Agenzia, allegando la seguente documentazione:

- Modulo di domanda di licenza conduzione treni (All. X D.Lgs 247/2010);
- Delega del titolare all'IF per la presentazione dell'istanza;
- Documento di identità in stato di validità;
- Autocertificazione nascita;
- Autocertificazione del titolo di studio;
- Certificazione sanitaria e psicologica;
- Certificato di avvenuta formazione e Certificazione del requisito professionale;
- Foto dell'agente;
- Autorizzazione al trattamento dei dati;
- Copia del pagamento della tariffa prevista (per ciascun provvedimento di licenza deve versata l'imposta di bollo in forma virtuale ed i costi per l'emissione della Licenza).

La presentazione dell'istanza è soggetta all'imposta di bollo.

Il formato della smart card è definito nel REGOLAMENTO (UE) N. 36/2010 DELLA COMMISSIONE del 3 dicembre 2009 ed è di seguito riportato:



| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 14 di 64 |

La licenza ha validità 10 anni purché permangano i requisiti di idoneità sanitaria e psicoattitudinali. Tutte le licenze sono registrate nel Registro Nazionale Licenze (RNL) che oltre a riportare i dati del titolare riporta lo stato di validità (Valida/Sospesa/Ritirata). Una Licenza viene messa automaticamente in stato di sospensione dall'Agenzia ogni qualvolta decada uno dei requisiti. Occorre, pertanto, effettuare l'aggiornamento della licenza dopo l'effettuazione delle visite periodiche di revisione sanitarie e psicoattitudinali previste.

L'IF è abilitata alla sola visualizzazione del RNL. Solo l'Agenzia può provvedere alla modifica dei dati previa presentazione di un'istanza. L'aggiornamento della Licenza durante il periodo di validità non prevede l'emissione di una nuova smartcard ma, unicamente, l'aggiornamento dei dati registrati nel RNL. Con il sussistere dei requisiti richiesti, l'IF provvede all'inoltro del modulo di domanda di licenza conduzione treni (All. X D.Lgs 247/2010) allegando le nuove certificazioni e copia fronte retro della licenza emessa firmata dal titolare. L'aggiornamento è soggetto al pagamento dell'imposta di bollo.

Deve, invece, essere presentata istanza di modifica di licenza, con relativa richiesta di riemissione della smart card, ogni qualvolta muti uno dei requisiti riportati sulla licenza stessa (p.e. restrizioni sanitarie). Con il sussistere dei requisiti richiesti, l'IF provvede all'inoltro dell'istanza allegando:

- modulo di domanda di licenza conduzione treni (All. X D.Lgs 247/2010);
- le nuove certificazioni;
- copia fronte retro della licenza precedentemente emessa firmata dal titolare;
- copia del documento di identità;
- fotografia del titolare;
- ricevute di pagamento dei bolli e delle tariffe per l'emissione del provvedimento.

Il titolare della licenza può richiedere l'emissione di un duplicato in caso di smarrimento o di danneggiamento della smart card. In tal caso, il titolare della licenza dovrà presentare all'IF denuncia alle autorità competenti o la smart card alterata/danneggiata.

L'IF provvede, per delega del titolare, ad inoltrare la richiesta di duplicato all'ANSFISA allegando:

- la denuncia alle autorità competenti o la smart card alterata/danneggiata;
- fotografia;
- copia di un documento di identità valido;
- ricevuto di pagamento dei bolli e tariffa prevista per l'emissione della smart card.

Il rinnovo della Licenza deve essere effettuato dal titolare, o suo delegato, ogni dieci anni.

Il rinnovo è possibile solo se nel periodo di validità della Licenza sia stato associato ad essa un certificato complementare che dovrà essere allegato all'istanza di rinnovo.

Il rinnovo della licenza può essere richiesto a partire da tre mesi prima della scadenza naturale e fino al termine scadenza.

L'IF provvede alla presentazione delle istanze di rinnovo dei macchinisti in forza alla stessa.

All'istanza va allegato:

- modulo di domanda di licenza conduzione treni (All. X D.Lgs 247/2010);
- certificazioni di idoneità fisica e psicologica;
- certificato complementare;
- dichiarazione dell'IF che comprovi che l'agente è stato sottoposto ad un processo di formazione continua;
- foto;
- autorizzazione al trattamento dei dati;
- copia del documento di identità valido;
- copia del pagamento della tariffa prevista (per ciascun provvedimento di licenza deve versata l'imposta di bollo in forma virtuale ed i costi per l'emissione della Licenza).


3. IL CERTIFICATO COMPLEMENTARE

Gli agenti in possesso di Licenza in stato di validità possono essere avviati alla formazione per il rilascio del Certificato Complementare.


La formazione del Certificato Complementare è finalizzata all'acquisizione delle competenze specifiche di seguito elencate che comprendo elementi generali ed elementi specifici del contesto operativo nel quale l'agente dovrà svolgere l'attività di condotta treni.

| COMPETENZE PER IL RILASCIO DEL CERTIFICATO | |
|---|---|
| 2 | COMPETENZE RELATIVE AI VEICOLI |
| 201 | PROVE E VERIFICHE PRESCRITTE PRIMA DELLA PARTENZA |
| a | Prepararsi alla missione |
| 1 | Saper consultare il turno e le pubblicazioni necessarie |
| 2 | Comprendere l'importanza di essere precisi nell'esercizio delle proprie funzioni e nei metodi lavoro |
| 3 | Conoscere la documentazione e l'equipaggiamento da utilizzare in funzione del servizio da svolgere. |
| 4 | Sapersi muovere in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari |
| b | Verificare la capacità del mezzo di trazione |
| 1 | Saper individuare e verificare che il mezzo di trazione corrisponda alle caratteristiche del servizio da svolgere |
| 2 | Saper consultare i libri di bordo del mezzo di trazione |
| 4 | Comprendere e saper eseguire le verifiche e prove prima della partenza del treno e le relative procedure aziendali in funzione del veicolo utilizzato per il servizio. Saper verificare che motrice sia in condizione di assicurare il traino del treno dal punto di vista dello sforzo di trazione e dei dispositivi di sicurezza. |
| 5 | Conoscere ed individuare la funzionalità degli equipaggiamenti di protezione e di sicurezza prescritti all'atto della consegna della locomotiva o all'inizio della partenza: a) Saper predisporre la funzionalità delle apparecchiature di registrazione eventi di condotta b) Saper Inserire ed effettuare le prove previste delle apparecchiature di sicurezza e di comunicazione terra-treno |
| 6 | Individuare la disponibilità e la funzionalità degli equipaggiamenti di protezione e di sicurezza prescritti all'atto della consegna della locomotiva o all'inizio della partenza. |
| 7 | Saper effettuare le eventuali previste operazioni di manutenzione preventiva al mezzo di trazione (rabbocchi, spurghi ecc.) |
| 202 | CONOSCENZA DEI VEICOLI |
| | Conoscere l'insieme di organi di comando e degli indicatori riguardanti la trazione, la frenata e i dispositivi relativi alla sicurezza della circolazione. |
| | Conoscere i veicoli utilizzati per l'esercizio, i dispositivi ed i sottosistemi. Individuare e saper consultare la relativa manualistica di utilizzo. |
| | Riconoscere e localizzare un'anomalia sui veicoli, segnalare e determinare le condizioni per la ripresa della marcia e, in taluni casi, effettuare un intervento. |
| | Conoscere: <ul style="list-style-type: none"> • le strutture meccaniche; • il sistema di sospensione e di collegamento; • il sistema di rotolamento; • gli equipaggiamenti di sicurezza; • i serbatoi di combustibile, i dispositivi di alimentazione a combustibile, il sistema di scarico; • il significato dei simboli all'interno e all'esterno dei veicoli; • i sistemi di registrazione del viaggio; • i sistemi elettrici e pneumatici; • i sistemi di captazione e i circuiti di alta tensione; • i mezzi di comunicazione (radio terra-treno, ecc.); • le modalità concernenti i viaggi; • gli elementi costitutivi dei veicoli, il loro ruolo e i dispositivi specifici del materiale trainato, in particolare il sistema che consiste nel fermare il treno sfogando il circuito frenante; • il sistema frenante; • gli elementi specifici delle motrici; • la catena di trazione, i motori e le trasmissioni. |


| | | |
|------------|---|---|
| 203 | CONTRIBUIRE ALLA VERIFICA DELL'EFFICACIA DEI DISPOSITIVI FRENANTI. | |
| | Conoscere i componenti dell'impianto frenante ed essere in grado di verificare il funzionamento delle varie componenti della motrice e del treno, ove opportuno, prima di ogni messa in movimento, in servizio e in marcia. | |
| | Saper verificare e calcolare, prima della partenza, che la potenza di frenata del treno corrisponda alla potenza di frenata prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo | |
| | Conoscere le istruzioni per la prova del freno e saper effettuare tutte le prove relative in funzione del veicolo e del servizio. | |
| 204 | TIPO DI MARCIA E VELOCITÀ LIMITE DEL TRENO IN FUNZIONE DELLE CARATTERISTICHE DELLA LINEA | |
| | Essere in grado di prendere conoscenza delle informazioni che gli sono trasmesse prima di ogni partenza (comprendere la scheda treno, le prescrizioni di movimento e limitazioni). | |
| | Essere in grado di determinare il tipo di marcia e la velocità limite del treno in funzione di elementi variabili quali, ad esempio, i limiti di velocità, le condizioni metereologiche o eventuali modifiche alla segnaletica, carico trasportato, ecc. | |
| | Essere in grado di condurre in maniera competente e sicura il mezzo di trazione rispettando i segnali e la velocità massima ammessa tenendo conto degli orari previsti. | |
| a | Comprendere e saper effettuare le operazioni prima della partenza | |
| | 1 | Conoscere le norme e le procedure che regolamentano le manovre e saper effettuare le relative operazioni. |
| | 2 | Conoscere le norme e procedure per la messa in servizio dei treni e saper effettuare le operazioni previste per ogni veicolo utilizzato per l'esercizio. |
| | 5 | Conoscere e saper utilizzare le apparecchiature di sicurezza presenti. Conoscere e saper applicare le procedure. |
| b | Conoscere le procedure e le norme che regolamentano la marcia | |
| | 1 | Conoscere e saper applicare le regole per la circolazione ferroviaria in uso sulle linee da percorrere. |
| | 2 | Individuare i fascicoli linea e conoscere in ogni momento la posizione del treno e l'itinerario da percorrere. |
| | 3 | Conoscere il regolamento segnali attivo sulla linea da percorrere e saperlo osservare e rispettare in maniera attiva e senza esitazioni né errori. |
| | 4 | Saper regolare la marcia del treno prestando attenzione al comfort dei passeggeri. |
| | 5 | Saper regolare la marcia conformemente all'orario, rispettando la velocità max ammessa, conformemente alle caratteristiche del mezzo di trazione, del treno e della linea, tenendo conto del fattore energetico |
| | 6 | Conoscere il percorso del treno e rispettare le fermate prescritte |
| | 7 | Conoscere e saper applicare le procedure per circolare in sicurezza nelle situazioni particolari di esercizio, connesse al degrado dell'infrastruttura e/o dei treni. |
| 205 | CONDUZIONE DEL TRENO IN MODO TALE DA NON ARRECARRE DANNO AGLI IMPIANTI E AL MATERIALE | |
| | Conoscere ed essere in grado di utilizzare tutti i dispositivi di comando e di controllo a disposizione, secondo le norme applicabili nonché individuare, verificare e manipolare gli strumenti di bordo. Essere in grado di: | |
| | 1 | Utilizzare in maniera razionale lo spazio di lavoro in cabina di guida |
| | 2 | Utilizzare le apparecchiature di sicurezza (Vigilante, RSC e SCMT) in modo corretto intervenendo senza esitazioni né errori |
| | 3 | Utilizzare nei casi previsti i dispositivi di segnalazione acustica |
| | 4 | Utilizzare correttamente le apparecchiature di comunicazione (bordo/terra) nel rispetto delle procedure |
| | 5 | Avviare il treno rispettando tutti i vincoli di aderenza e potenza. |
| | 6 | Utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, rispettando i veicoli e gli impianti |
| 206 | ANOMALIE | |
| | Conoscere le procedure da adottare in caso di anomalie e/o guasti al treno. Individuare gli interlocutori e saper avviare le comunicazioni del caso. | |
| | Individuare e consultare in maniera efficace la manualistica di bordo. Essere in grado di riconoscere gli eventi anomali relativi alla conduzione del treno. Rilevare e localizzare prontamente le anomalie tecniche e le perturbazioni di esercizio come gli eventi inusuali del servizio e, se occorre, esaminare i rotabili per rilevare anomalie e difetti; assicurare la protezione dei treni e fare appello ad aiuto esterno. | |
| | Essere in grado di ispezionare il treno e individuare i segnali di anomalie, distinguerli e reagire in base alla loro rispettiva importanza e cercare di porvi rimedio privilegiando, in ogni caso, la sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone. | |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 17 di 64 |

| | |
|------------|--|
| | Conoscere i mezzi di protezione e di comunicazione disponibili. |
| a | Rilevare le anomalie tecniche e le perturbazioni di esercizio |
| 1 | Comprendere l'importanza di mantenere una vigilanza costante |
| 2 | Essere attento, nella misura in cui la condotta del treno lo consente, agli eventi anomali relativi all'infrastruttura e l'ambiente |
| 3 | Essere attento agli eventi anomali riguardanti il materiale rotabile |
| b | Prendere le misure necessarie in caso di anomalie tecniche e di perturbazioni di esercizio |
| 1 | Essere in grado di individuare tutti i casi di anomalia, differenziarli e reagire privilegiando la sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone |
| 2 | Nei casi di anomalia all'infrastruttura, applicare le previste procedure normative per garantire la sicurezza della circolazione e delle persone |
| 3 | Nei casi di anomalia al materiale rotabile, saper individuare e applicare le previste procedure normative ed i previsti interventi tecnici immediati |
| 4 | Conoscere e saper applicare, se occorre, le procedure per esaminare: <ul style="list-style-type: none"> a) Binari e installazioni della linea aerea per individuare le anomalie valutare le conseguenze b) Mezzo di trazione e materiale rimorchiato per individuare le anomalie che richiedano un intervento di urgenza |
| 5 | Conoscere e saper applicare le norme per assicurare la protezione degli ostacoli ed attivare le comunicazioni necessarie per segnalare le urgenze. |
| c | Rimediare alle anomalie minori e prendere le misure per l'eliminazione delle anomalie maggiori sui rotabili |
| 1 | Essere in grado di diagnosticare la natura delle anomalie constatate applicando la procedura prestabilita e rispettando le norme di sicurezza |
| 2 | Essere in grado di applicare le procedure di depannage previste per inconvenienti al materiale di trazione e rimorchiato |
| 3 | Saper valutare le condizioni di ripresa della corsa dopo un'anormalità |
| 4 | Individuare gli interlocutori e conoscere le modalità ed i protocolli di comunicazione |
| 5 | Conoscere le modalità operative per assicurare il soccorso ad altri convogli interessati da anomalie |
| 207 | INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO, INCENDI E INCIDENTI CHE COINVOLGONO PERSONE |
| | Essere in grado di prendere le misure atte a proteggere il treno e lanciare l'allarme in caso di incidenti che coinvolgono persone a bordo treno. |
| | Conoscere le procedure relative all'evacuazione del treno in caso di emergenza. |
| 208 | CONDIZIONI PER LA RIPRESA DELLA MARCIA DOPO UN INCIDENTE CHE COINVOLGE IL VEICOLO. |
| | Dopo un incidente un macchinista deve essere in grado di valutare se il veicolo può continuare a circolare e in quali condizioni, in modo da comunicare quanto prima tali condizioni al GI. |
| | Il macchinista deve essere in grado di determinare se una perizia sia necessaria prima che il treno possa proseguire. |
| 209 | IMMOBILIZZAZIONE DEL TRENO |
| 1 | Il macchinista deve essere in grado di prendere le misure atte a impedire la messa in marcia o il movimento intempestivo del treno o di sue parti anche nelle condizioni più sfavorevoli. |
| 2 | Il macchinista deve conoscere le misure che possono arrestare il treno o parti di esso in caso di movimento intempestivo. |
| 210 | RENDERE CONTO VERBALMENTE E/O PER ISCRITTO DELL'ESERCIZIO DELLA MISSIONE SVOLTA ED IN PARTICOLARE, IN CASO DI EVENTI INUSUALI, A MEZZO DI RAPPORTO DETTAGLIATO |
| 1 | Essere in grado di compilare correttamente i documenti tecnici (libri di bordo ecc.) in dotazione al mezzo di trazione con le constatazioni delle anomalie verificatesi |
| 2 | Essere in grado, al termine del servizio, di dare verbalmente o per iscritto le informazioni necessarie sull'esercizio della missione, descrivendo con precisione gli eventi inusuali |
| 3 | COMPETENZE RELATIVE ALLE INFRASTRUTTURE |
| 301 | PROVE DI FRENATA SUL TRENO |
| | Il macchinista deve essere in grado di verificare e calcolare, prima della partenza, che la potenza di frenata del treno corrisponda a quella prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo. |
| 302 | TIPO DI MARCIA E VELOCITÀ LIMITE IN FUNZIONE DELLE CARATTERISTICHE DELLA LINEA |
| 1 | Il macchinista deve essere in grado di prendere conoscenza delle informazioni che gli sono trasmesse quali, ad esempio, i limiti di velocità o eventuali modifiche alla segnaletica. |
| 2 | Il macchinista deve essere in grado di determinare il tipo di marcia e la velocità limite del treno in funzione delle caratteristiche della linea. |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 18 di 64 |

| | | |
|------------|---|--|
| 303 | CONOSCENZA DELLA LINEA | |
| | 1 | Il macchinista deve essere in grado di anticipare e reagire in modo adeguato in termini di sicurezza e di altre prestazioni, quali puntualità e aspetti economici. Egli deve, pertanto, possedere una buona conoscenza delle linee e degli impianti ferroviari percorsi, nonché degli eventuali itinerari alternativi convenuti. |
| | 2 | Deve essere in grado di comprendere i seguenti elementi: <ul style="list-style-type: none"> • condizioni di esercizio (cambi di binario, circolazione a binario unico ecc.); • la verifica del servizio da svolgere e dei documenti corrispondenti; • l'individuazione dei binari utilizzabili per il tipo di circolazione considerato; • le norme del traffico applicabile e il significato del sistema segnaletico; • il regime di esercizio; • il tipo di blocco e le normative correlate; • il nome, la posizione e l'avvistamento a distanza delle stazioni e delle cabine di servizio per adattare la conduzione di conseguenza; • la segnaletica che indica una transizione tra sistemi di esercizio o di alimentazione differenti; • la velocità limite per le differenti categorie di treni condotte dall'agente; • i profili topografici; • le particolari condizioni di frenata applicabili, ad esempio, alle linee in forte pendenza; le caratteristiche particolari di esercizio: segnali o pannelli speciali, condizioni di partenza. |
| 304 | NORME DI SICUREZZA | |
| | 1 | Il macchinista deve essere in grado di mettere il treno in marcia esclusivamente dopo che sono state rispettate tutte le condizioni prescritte (orario, ordine o segnale di partenza, apertura dei segnali, se del caso, ecc.). |
| | 2 | Osservare la segnaletica (lungo la linea o in cabina), interpretarla senza esitazioni o errori e agire di conseguenza. |
| | 3 | Circolare in piena sicurezza in conformità delle modalità operative specifiche: applicare modalità speciali ove prescritto, limitazioni temporanee della velocità, circolazione in senso inverso a quello normale, autorizzazione al superamento di segnali chiusi, manovre, ricovero, circolazione attraverso cantieri, ecc. |
| | 4 | Rispettare le fermate previste dall'orario o ordinate ed effettuare, eventualmente, le operazioni legate al servizio dei viaggiatori durante tali fermate, in particolare l'apertura e la chiusura delle porte. |
| 305 | CONDUZIONE DEL TRENO | |
| | 1 | Il macchinista deve essere in grado di conoscere in ogni momento la sua posizione lungo linea percorsa. |
| | 2 | Il macchinista deve essere in grado di utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, nel rispetto dei veicoli e degli impianti. |
| | 3 | Il macchinista deve essere in grado di conformare la marcia del convoglio all'orario e all'eventuali prescrizioni in materia di risparmio energetico, tenendo conto delle caratteristiche della motrice, del treno, della linea e dell'ambiente. |
| 306 | ANOMALIE | |
| | 1 | Il macchinista deve essere in grado di riconoscere, nella misura in cui la conduzione del treno lo consente, gli eventi insoliti relativi all'infrastruttura e all'ambiente: segnaletica, binario, alimentazione, passaggi a livello, dintorni del binario, altra circolazione. |
| | 2 | Il macchinista deve essere in grado di conoscere le distanze specifiche per il superamento degli ostacoli. |
| | 3 | Il macchinista deve conoscere e saper mettere in pratica le procedure di interfaccia col GI, utilizzando correttamente i protocolli di comunicazioni e i moduli. Deve essere in grado di informare, quanto prima il gestore dell'infrastruttura del luogo e della natura delle anomalie constatate, assicurandosi di essere stato compreso correttamente dall'interlocutore. |
| | 4 | Il macchinista deve essere in grado di tenere conto dell'infrastruttura, assicurare o far assicurare la sicurezza del traffico e delle persone, ogniqualvolta ciò sia necessario. |
| 307 | INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO, INCENDI E INCIDENTI CHE COINVOLGONO LE PERSONE | |
| | 1 | Il macchinista deve essere in grado di prendere le misure atte a proteggere il treno e chiedere aiuto in casi di incidenti che coinvolgono persone. |
| | 2 | Il macchinista deve essere in grado di determinare il punto di arresto del treno a seguito di un incendio e agevolare, se necessario, l'evacuazione dei passeggeri. Conoscere e saper applicare le procedure per la lotta al fuoco. |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| | | Pag. 21 di 64 |
| SGCIF | | |

3.1 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C1

Il certificato C1 abilita il macchinista alle categorie A4 e B1 trasporto persone sulla linea Napoli-Caserta-Piedimonte Matese.


Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|--|--|
| Regime di circolazione: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Blocco Conta Assi <input type="checkbox"/> Blocco Automatico "c.c." <input type="checkbox"/> Sistema di Controllo Marcia Treno <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | Sistema di Esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Dirigenza locale <input type="checkbox"/> DCO/SCC <input type="checkbox"/> Dirigenza Unica |
| Tipologia linea: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Doppio binario banalizzate <input type="checkbox"/> Doppio binario <input type="checkbox"/> Linee Affiancate <input type="checkbox"/> Linee a semplice binario | Tipologia Segnalamento <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Doppio segnalamento accoppiato di protezione e di partenza <input type="checkbox"/> Segnale imperativo di blocco <input type="checkbox"/> Segnali protezione e partenza con P luminosa <input type="checkbox"/> Segnali in uso sulle linee interconnesse EAV <input type="checkbox"/> Segnali di Protezione e Partenza con D e A luminose |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Cassa di manovra P80 <input type="checkbox"/> Deviatori in traversa <input type="checkbox"/> Casse di manovra FS L63/L88 <input type="checkbox"/> RTB <input type="checkbox"/> SCMT <input type="checkbox"/> ACEI I019- I016 <input type="checkbox"/> RAR/CLE/TLBca/Tm Rcs | |

| Linea/ Tratto di linea | GI RFI | GI EAV |
|---------------------------|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> FCL 121 <input type="checkbox"/> FL 125 <input type="checkbox"/> FL 126 | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> FO 102 |

Le competenze connesse ai veicoli saranno sviluppate sui seguenti contesti operativi:

| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | DIESEL | ELETTRICO |
|--|--|-----------|
| | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aln 663 <input type="checkbox"/> Aln 668 <input type="checkbox"/> ATR 803 | -- |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| | | Pag. 22 di 64 |
| SGCIF | | |

3.2 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C2

Il certificato C2 abilita il macchinista alle categorie A e B1 trasporto persone sulla linea Napoli-Cancello-Benevento e sulla Napoli-Cancello-Caserta.


Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|---|--|
| Regime di circolazione: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Blocco Conta Assi <input type="checkbox"/> Blocco Automatico "c.c." <input type="checkbox"/> Sistema di Controllo Marcia Treno <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | Sistema di Esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Dirigenza locale <input type="checkbox"/> DCO/SCC <input type="checkbox"/> Dirigenza Unica |
| Tipologia linea: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Doppio binario banalizzate <input type="checkbox"/> Doppio binario <input type="checkbox"/> Linee Affiancate <input type="checkbox"/> Linee a semplice binario | Tipologia Segnalamento <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Doppio segnalamento accoppiato di protezione e di partenza <input type="checkbox"/> Segnale imperativo di blocco <input type="checkbox"/> Segnali protezione e partenza con P luminosa <input type="checkbox"/> Segnali in uso sulle linee EAV LNB <input type="checkbox"/> Segnali di Protezione e Partenza con D e A luminose |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Cassa di manovra P80 <input type="checkbox"/> Deviatori in traversa <input type="checkbox"/> Casse di manovra FS L63/WH M4 <input type="checkbox"/> RTB <input type="checkbox"/> SCMT <input type="checkbox"/> ACEI I016 <input type="checkbox"/> ACEI New West semplificato <input type="checkbox"/> RAR/CLE/TLBca/Tm Rcs | |

| | GI RFI | GI EAV |
|-----------------------------------|---|---|
| Linea/ Tratto di linea | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> FCL 121 <input type="checkbox"/> FL 125 <input type="checkbox"/> FL 126 <input type="checkbox"/> FL 128 | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> FO 101 |

Le competenze connesse ai veicoli saranno sviluppate sui seguenti contesti operativi:

| | DIESEL | ELETTRICO |
|---|--------|--|
| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | -- | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ale 126 <input type="checkbox"/> Ale 125/Le21 <input type="checkbox"/> Ale 088 <input type="checkbox"/> ETR 243/ALFA 2 |


| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 23 di 64 |

3.3 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C3

Il certificato C3 abilita il macchinista alle categorie A e B1 trasporto persone sulle linee Vesuviane.
Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|--|---|
| Regime di circolazione: | Sistema di Esercizio: |
| <input type="checkbox"/> Blocco elettrico automatico <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | <input type="checkbox"/> DCO |
| Tipologia linea: | Tipologia Segnalamento |
| <input type="checkbox"/> Semplice binario (Scartamento ridotto-0,95m) <input type="checkbox"/> Doppio binario (Scartamento ridotto-0,95m) | <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi a fuoco di colore- dicroici <input type="checkbox"/> Segnali di posto di blocco intermedi (P.B.I.) <input type="checkbox"/> Segnali di chiamata <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi dei PI <input type="checkbox"/> Segnali indicatori di deviatoio |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio | |
| <input type="checkbox"/> WH M4 <input type="checkbox"/> FS L63 <input type="checkbox"/> FS L88 <input type="checkbox"/> FS I90 <input type="checkbox"/> ACEI <input type="checkbox"/> ATP | |

| VEICOLI | | |
|--|--------|--|
| | DIESEL | ELETTRICO |
| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | -- | <input type="checkbox"/> FE220 <input type="checkbox"/> T21 <input type="checkbox"/> T21R <input type="checkbox"/> ET200/Metrostar <input type="checkbox"/> T21 089 <input type="checkbox"/> BD |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 24 di 64 |


3.4 CERTIFICATO COMPLEMENTARE C4

Il certificato C4 abilita il macchinista alle categorie A e B1 trasporto persone sulle linee Flegree.
Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|---|---|
| Regime di circolazione: | Sistema di Esercizio: |
| <input type="checkbox"/> Esercizio ad orario cadenzato ed incroci prefissati <input type="checkbox"/> Blocco elettrico centralizzato in telecomando <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | <input type="checkbox"/> Dirigenza locale <input type="checkbox"/> DCO |
| Tipologia linea: | Tipologia Segnalamento |
| <input type="checkbox"/> Semplice binario <input type="checkbox"/> Doppio binario | <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi: di avviso - principali di ingresso e di partenza <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi dei PI <input type="checkbox"/> Segnali bassi indicatori per deviatori |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio | |
| <input type="checkbox"/> Siemens S 700 <input type="checkbox"/> ACEI Siemens EDR 2 | |

Le competenze connesse ai veicoli saranno sviluppate sui seguenti contesti operativi:

| | VEICOLI | |
|---|---------|--|
| | DIESEL | ELETTRICO |
| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | -- | <input type="checkbox"/> ET400 <input type="checkbox"/> ET400 <input type="checkbox"/> ET500/ALFA 3 |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 25 di 64 |

PARTE III – ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI

1. GENERALITÀ

La certificazione degli agenti addetti all'accompagnamento dei treni nel sistema ferroviario nazionale e sulle linee interconnesse e isolate del GI EAV, è disciplinata dal **Decreto ANSFISA n.4/2012-Allegato C e dalla STI OPE "Esercizio e Gestione del Traffico"**.

Le competenze dell'ADT comprendono le operazioni 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. L'ADT svolge la funzione di coordinamento a bordo treno e di interfaccia con l'agente di condotta in relazione all'organizzazione del servizio.

Nell'ambito del contesto operativo EAV, il Capo Treno acquisisce alcune delle competenze specifiche della figura Predisposizione dei Treni per la gestione di eventuali situazioni di degrado, a supporto del macchinista. Nello specifico il Capo Treno deve acquisire competenze relative all'infrastruttura sulla predisposizione degli instradamenti e il comando dei movimenti di manovra e deve essere in grado di effettuare l'unione/distacco veicoli per far fronte a tutte le situazioni di emergenza che possano occorrere in circolazione;

Deve essere in grado di stampare scheda treno/orario, riepilogo moduli di prescrizione di movimento, verificare congruità dei dati, simulazione sigle complementari;

Effettua le funzioni di secondo agente in cabina nei contesti operativi in cui non siano attivi/efficienti sistemi di controllo marcia treni e nelle situazioni di degrado.

Gli agenti per essere avviati all'attività di accompagnamento dei treni devono dimostrare di possedere i seguenti requisiti minimi:

- età minima 18 anni;
- Attestazione lingua italiana livello B2 (livello 2 Appendice E RE 773/2019) quadro comune europeo di riferimento per le lingue (La STI "Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea" stabilisce il grado di conoscenza specifico);
- Diploma scuola media superiore oppure un diploma di istruzione e formazione professionale di cui al Capo III del decreto legislativo 17 ottobre 2005, n. 226;
- Idoneità sanitaria alla mansione accompagnamento dei treni tramite apposita certificazione, avente data non anteriore a sei mesi dalla presentazione della documentazione all'Agenzia, rilasciata dagli uffici periferici della direzione sanità di Rete Ferroviaria Italiana o da struttura medico legale della Azienda sanitaria locale territorialmente competente, sulla base di esami specialistici effettuati presso strutture pubbliche o convenzionate accreditate con il servizio sanitario nazionale.
- capacità psico-attitudinale all'esercizio della professione rilasciata da uno psicologo appartenente ad una delle strutture mediche di cui al punto precedente, abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale.

Con riferimento ai requisiti linguistici, Il personale ADT deve essere in grado di comunicare con il Gestore infrastruttura riguardo a questioni essenziali di sicurezza ed essere in grado almeno di trasmettere e comprendere informazioni descrittive del treno e del suo stato operativo.

Il personale ADT deve essere in grado di potersi relazionare con i viaggiatori in maniera semplice ed efficace, in maniera tale da poter fornire la necessaria assistenza e provvedere alla gestione di situazioni di emergenza.

Il personale ADT deve essere in grado di comunicare conformemente almeno al livello 2 della tabella "Livello linguistico e di comunicazione" presente nella STI e precisamente deve essere in grado di:

- far fronte a situazioni pratiche semplici;
- porre domande;
- rispondere a domande.

Per quanto attiene all'idoneità sanitaria e psicologica i protocolli delle visite sono quelli previsti dalla STI OPE "Esercizio e Gestione del traffico". Inoltre **gli agenti che effettuano le funzioni di secondo agente in cabina**


devono essere sottoposti alla visita medica per capotreno-Funzione secondo agente di condotta ex Disposizione RFI 55 del 28/11/2006. Le certificazioni andranno prodotte in forma separata.

In caso di accertamento ad esito negativo del possesso dei requisiti fisici e psicofisici sopradetti l'interessato può sottoporsi, a sua richiesta e a sue spese, a nuovi accertamenti sanitari presso la sede centrale della Direzione Sanità di Rete Ferroviaria Italiana. In caso di esito positivo degli accertamenti effettuati presso la predetta sede centrale, l'IF potrà ammettere il candidato al percorso formativo.

Il candidato in possesso di tutti i predetti requisiti viene avviato alla formazione per l'acquisizione del requisito professione per ADT, i cui programmi sono riportati in allegato.

Sulla base del contesto operativo in cui operano gli ADT, l'EAV rilascia 4 diverse certificazioni (con possibilità di estensione alle funzioni di secondo agente):

| Codifica Certificato | Categoria | Descrizione |
|----------------------|---|---|
| ADT1 | ADT | Capotreno operante sulla linea Napoli-Caserta-Piedimonte Matese (infrastruttura nazionale e reti interconnesse del GI EAV) abilitato all'accompagnamento dei treni a trazione diesel su di essa circolanti. E' in grado di effettuare le manovre dei deviatori e unione e distacco veicoli nei casi di emergenza previsti dai regolamenti. |
| | ADT abilitato alla ripetizione segnali in cabina a supporto del macchinista. | Capotreno operante sulla linea Napoli-Caserta-Piedimonte Matese (infrastruttura nazionale e reti interconnesse del GI EAV) abilitato all'accompagnamento dei treni a trazione diesel su di essa circolanti e alla ripetizione segnali in cabina a supporto del macchinista. E' in grado di effettuare le manovre dei deviatori e unione e distacco veicoli nei casi di emergenza previsti dai regolamenti. |
| ADT2 | ADT | Capotreno operante sulla linea Napoli-Cancello-Benevento (infrastruttura nazionale e reti interconnesse del GI EAV) abilitato all'accompagnamento dei treni a trazione elettrica su di essa circolanti. E' in grado di effettuare le manovre dei deviatori e unione e distacco veicoli nei casi di emergenza previsti dai regolamenti. |
| | ADT abilitato alla ripetizione segnali in cabina a supporto del macchinista. | Capotreno operante sulla linea Napoli-Cancello-Benevento (infrastruttura nazionale e reti interconnesse del GI EAV) abilitato all'accompagnamento dei treni a trazione elettrica su di essa circolanti e e alla ripetizione segnali in cabina a supporto del macchinista. E' in grado di effettuare le manovre dei deviatori e unione e distacco veicoli nei casi di emergenza previsti dai regolamenti. |
| ADT3 | ADT | Capotreno operante sulle linee vesuviane (isolate del GI EAV) a scartamento ridotto abilitato all'accompagnamento dei treni a trazione elettrica su di essa circolanti. E' in grado di effettuare le manovre dei deviatori e unione e distacco veicoli nei casi di emergenza previsti dai regolamenti. |
| | ADT+ abilitato alla ripetizione segnali in cabina a supporto del macchinista. | Capotreno operante sulle linee vesuviane (isolate del GI EAV) a scartamento ridotto abilitato all'accompagnamento dei treni a trazione elettrica su di essa circolanti e con funzioni di secondo agente. E' in grado di effettuare le manovre dei deviatori e unione e distacco veicoli nei casi di emergenza previsti dai regolamenti. |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| | SGCIF | Pag. 27 di 64 |


| | | |
|------|-----|---|
| ADT4 | ADT | Capotreno operante sulle linee flegree (isolate del GI EAV) a scartamento ordinario abilitato all'accompagnamento dei treni a trazione elettrica su di essa circolanti e con funzioni di secondo agente. È in grado di effettuare le manovre dei deviatori e unione e distacco veicoli nei casi di emergenza previsti dai regolamenti. |
|------|-----|---|

Un agente può essere abilitato ad uno o più contesti operativi ed il relativo certificato può contenere una o più categorie di certificazione.


In tale caso, l'impresa ferroviaria, titolare dell'abilitazione, garantisce il mantenimento delle competenze coerentemente con quanto disposto nella PRSGCIF 04- Rilascio e validità delle abilitazioni.

La formazione per il rilascio dell'abilitazione all'ADT è finalizzata all'acquisizione delle competenze generali della figura del capotreno e competenze specifiche legate al contesto operativo nel quale l'agente dovrà svolgere l'attività di accompagnamento dei treni.

| COMPETENZE PER ADT | |
|---------------------------|---|
| a | Comprendere i principi del sistema di gestione della sicurezza |
| 1 | Conoscere Il quadro normativo nazionale in materia di Sicurezza di Esercizio Ferroviario ed il Sistema di Gestione della Sicurezza EAV sulla base delle competenze professionali previste dalle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dal Decreto 04/2012 ANSF |
| 2 | Comprendere il Sistema di Gestione delle Competenze ed il ruolo degli Istruttori |
| 3 | Comprendere il recepimento delle norme comunitarie, nazionali, dell'ANSF, del GI e dell'IF |
| b | Individuare ruoli e responsabilità dei principali soggetti coinvolti nell'esercizio |
| 1 | Conoscere il ruolo dell'ANSF |
| 2 | Conoscere il ruolo del GI |
| 3 | Conoscere l'organizzazione dell'EAV, relativamente alla produzione del servizio |
| c | Comprendere le condizioni di salute e sicurezza sul luogo di lavoro |
| 1 | Conoscere la normativa relativa alla sicurezza sui luoghi di lavoro e provvedere con senno e ponderatezza alle norme che regolano i casi previsti |
| 2 | Comprendere i rischi legati alla figura professionale rivestita |
| 3 | Comprendere i rischi specifici del luogo di lavoro. Imparare a muoversi in sicurezza sul luogo di lavoro. Apprendere le procedure di sicurezza specifiche. |
| d | Comprendere i principi di sicurezza personale e dei viaggiatori |
| 1 | Individuare ed adottare correttamente i DPI |
| 2 | Conoscere le nozioni e le procedure per l'effettuazione dell'intervento di primo soccorso |
| 3 | Conoscere le nozioni e le procedure per la lotta al fuoco |
| 4 | Conoscere e saper applicare le procedure di sicurezza ed emergenza in caso di degrado dell'Infrastruttura Ferroviaria |
| e | Comprendere i principi generali di sicurezza ferroviaria |
| 1 | Conoscere il Quadro normativo di riferimento sulla circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario |
| 2 | Comprendere i rischi connessi all'esercizio Ferroviario e i mezzi e le norme atti a prevenirli. Sistemi di sicurezza e procedure |
| 3 | Conoscere Regolamenti e dispositivi atti a garantire la sicurezza ferroviaria |
| 100 | PREPARARSI ALLA MISSIONE. DOTARSI DEGLI STRUMENTI NECESSARI IN RELAZIONE ALLA TIPOLOGIA DEL SERVIZIO DA SVOLGERE. |
| 1 | Comprendere le caratteristiche della tipologia di lavoro da svolgere |
| 2 | Comprendere l'importanza di essere precisi nell'esercizio delle proprie funzioni e nei metodi di lavoro |
| 3 | Individuare e conoscere gli strumenti di lavoro in funzione del servizio da svolgere (documentazione ed equipaggiamento necessari). |
| 110 | CONOSCERE IL RUOLO E LE RELATIVE RESPONSABILITÀ DERIVANTI DALLA NORMATIVA VIGENTE (NORMATIVA INTERNAZIONALE, LEGISLAZIONE NAZIONALE, NORME TECNICHE E STANDARD DI SICUREZZA, DISPOSIZIONI E PRESCRIZIONI DI ESERCIZIO, CONTRATTO DI LAVORO, ECC.) E DELL'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO. |
| a | Individuare ruolo e responsabilità dell'Agente di Accompagnamento Treno |
| b | Conoscere le norme, i regolamenti e le pubblicazioni che regolamentano la figura dell'ADT |


| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 28 di 64 |

| | |
|-----|--|
| c | Comprendere i doveri e le responsabilità alla partenza, durante il viaggio, nelle stazioni di fermata e a termine corsa. |
| d | Comprendere e sviluppare abilità di comunicazione efficace |
| e | Migliorare il proprio livello di vigilanza ai fini di una maggiore sicurezza nelle attività di esercizio |
| 120 | ASSICURARE LA CONTINUITÀ DEL SERVIZIO RILEVARE E RIFERIRE LE CONSEGNE ALL'INIZIO E ALLA FINE DEL SERVIZIO STESSO, SECONDO LE MODALITÀ STABILITE. |
| a | Conoscere la modulistica di competenza, le procedure ed i protocolli di comunicazione |
| b | Conoscere le procedure aziendali di comunicazione di fine servizio. Essere in grado di relazionare sul servizio. |
| 130 | MUOVERSI IN SICUREZZA NELL'AMBITO DEGLI SPAZI FERROVIARI E SUI VEICOLI IN RELAZIONE AL SERVIZIO DA SVOLGERE. |
| a | Conoscere la normativa prevista dalle legge 191/1974 e il relativo decreto di applicazione n° 469/1979 nei piazzali delle località di servizio utilizzate i sentieri e/o camminamenti all'uopo creati |
| 147 | IDENTIFICARE LE PARTI COSTITUENTI L'INFRASTRUTTURA (LINEE, LOCALITÀ DI SERVIZIO, BINARI, POSTI D'ESODO, ECC.) ED I DOCUMENTI CHE LI RAPPRESENTANO. OPERARE IN RELAZIONE ALL'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO. |
| a | Individuare i componenti dell'infrastruttura - generalità |
| 1 | Conoscere ed identificare le linee, linee a doppio binario, linee banalizzate |
| 2 | Conoscere ed identificare la località di servizio:Stazioni abilitate, stazioni disabilitate; fermate; Posti di blocco intermedi, Bivi, Posti di linea |
| 3 | Conoscere nozioni generali sui sistemi di esercizio e sui regimi di circolazione |
| 4 | Conoscere la classificazione dei treni (Ordinari, Periodici, Straordinari; Orario Libero, Supplementari) |
| 5 | Conoscere i sistemi di segnalamento delle stazioni e comprenderne i regolamenti |
| 6 | Conoscere le modalità operative e le caratteristiche generali dei binari (Binari di circolazione, Binari di corsa e relative intallonabilità a comando dei deviatori; Binari secondari) |
| 7 | Conoscere le caratteristiche dei deviatori e le modalità per la manovra. |
| 8 | Individuare gli Itinerari: itinerario di arrivo, itinerario di partenza, itinerario di transito, zona d'uscita, itinerari del segnalamento plurimo; |
| 9 | Conoscere le caratteristiche dei passaggi a livello e le procedure per l'attraversamento in situazioni di degrado. |
| b | Conoscere il sistema di segnalamento, regolamenti e procedure |
| c | Conoscere le caratteristiche dei deviatori, istruzioni e procedure |
| d | Identificare e comprendere i documenti che caratterizzano l'infrastruttura (FL, FO, FCL) |
| 150 | IDENTIFICARE LE CARATTERISTICHE DEI VEICOLI E LE DISPOSIZIONI DI UTILIZZO AI FINI DELLA COMPOSIZIONE E CIRCOLAZIONE DEI TRENI. |
| a | Individuare le caratteristiche tecniche dei rotabili e la documentazione per la composizione dei treni. |
| b | Comprendere i sistemi di frenatura , i gradi di prestazione della linea e il calcolo delle prestazioni di frenatura. |
| 161 | OPERARE IN RELAZIONE ALLE CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI DELL'IMPIANTO, DELLA LINEA E DELL'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO RELAZIONANDOSI CON L'INTERLOCUTORE PREVISTO. |
| a | Conoscere le parti dell'Orario di Servizio: Rete Ferroviaria e Direzioni Territoriali Produzione (DTP); orario di servizio e suddivisione dei fascicoli, Fascicoli Orario/Fascicoli Circolazione Linee, la scheda treno e la scheda orario |
| b | Conoscere la documentazione orario: il FCL; le Circolari Territoriali, la scheda treno, la scheda orario; il foglio di corsa; mancanza della documentazione orario; modalità per procurarsi la documentazione orario |
| c | Individuare e comprendere le prescrizioni |
| d | Comprendere i metodi di comunicazione e procedure di interfaccia |
| 162 | UTILIZZARE LE APPARECCHIATURE DI COMUNICAZIONE E LE PROCEDURE DI MESSAGGISTICA PREVISTA. |
| a | Conoscere l'importanza della comunicazione e i mezzi e le procedure per comunicare |
| 169 | TRASMETTERE NEI CASI PREVISTI L'ARRIVO E LA COMPLETEZZA DEL TRENO E LE ALTRE NOTIZIE RICHIESTE AI FINI DELLA GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE. |
| a | Individuare situazioni/cause che richiedono l'avvio della comunicazione |
| 181 | ADOPTARE I PROVVEDIMENTI E LE PRECAUZIONI PREVISTE NELLE SITUAZIONI PARTICOLARI DI ESERCIZIO DERIVANTI DAL DEGRADO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E DEI VEICOLI DALLE ANORMALITÀ DELLA CORSA DEI TRENI DA SITUAZIONI DI EMERGENZA, AL FINE DI GARANTIRE LA SICUREZZA DELLE PERSONE; ADOPTARE I PROVVEDIMENTI PREVISTI DALLA NORMATIVA DEL GI E DAI PIANI DI EMERGENZA. |
| a | Individuare situazioni/cause che richiedono l'avvio della comunicazione in caso degrado dell'infrastruttura |

| | | |
|---|---|-----------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 29 di 64 |

| | |
|-----|---|
| b | Individuare situazioni/cause che richiedono l'avvio della comunicazione in caso di degrado dei veicoli |
| c | Individuare situazioni/cause che richiedono l'avvio della comunicazione (altre situazioni di emergenza) |
| 182 | APPORRE/ESEGUIRE LE SEGNALAZIONI PREVISTE NEI CASI DI ANORMALITÀ OCCORSE DURANTE IL VIAGGIO. |
| a | Conoscere le procedure da adottare |
| 183 | FORNIRE NEI CASI DI ANORMALITÀ O DI EMERGENZA, LE INFORMAZIONI AI VIAGGIATORI E AGLI INTERLOCUTORI PREVISTI. |
| a | Conoscere le procedure per la notifica delle situazioni anormali alle sale operative ai coordinatori attività di sicurezza e viaggiatori |
| b | Individuare gli interlocutori il ruolo e le responsabilità |
| 184 | DARE, IN CASO DI NECESSITÀ, LE ISTRUZIONI PER L'ABBANDONO DEL TRENO AI VIAGGIATORI PRESENTI A BORDO ANCHE IN RELAZIONE ALLE DISPOSIZIONI DETTATE DAL GI. |
| a | Conoscere le procedure da adottare |
| b | Individuare gli interlocutori il ruolo e le responsabilità |
| 190 | METTERE IN ATTO LE AZIONI NECESSARIE PER GARANTIRE LA SICUREZZA DEI VIAGGIATORI NELLA FASE DI SALITA E DISCESA DAL TRENO. ESEGUIRE GLI ACCERTAMENTI PRELIMINARI RICHIESTI PER LA PARTENZA DEL TRENO E DARE IL PRONTI ALLA PARTENZA CON LE MODALITÀ STABILITE. |
| a | Conoscere i rischi e le procedure da adottare |
| 4.5 | Unione e distacco veicoli |

| | |
|---|---|
| COMPETENZE DELL'ADT PER ESPLETARE LA FUNZIONE DI AGENTE IN CABINA ABILITATO ALLA RIPETIZIONE SEGNALI | |
| 2 | COMPETENZE GENERALI DEL SECONDO AGENTE |
| 2.1 | Saper riconoscere i segnali ripetendone a voce alta l'aspetto compresi quelli relativi ai rallentamenti ed accertarsi che l'AdC li abbia intesi e li esegua correttamente |
| 2.2 | Conoscere le modalità per l'accertamento dello stato di vigilanza dell'AdC (controllo dello stato di attenzione, del rispetto dei limiti di velocità in linea e nell'avvicinarsi ai segnali disposti a via impedita) |
| 2.3 | Conoscere le modalità per supportare l'AdC nella gestione del viaggio (ricordare eventuali prescrizioni notificate dal RDC) |
| 2.4 | Saper arrestare il treno in caso di necessità (conoscere le modalità per l'arresto del treno e sua immobilizzazione, per i mezzi termici saper spegnere i motori. Conoscere le modalità per l'abbassamento dei pantografi in caso di emergenza) |
| 2.5 | Conoscere le modalità per effettuare il presenziamento della cabina in caso di allontanamento dell'AdC (saper leggere gli strumenti che indicano il regolare funzionamento degli organi di produzione dell'aria compressa e della presenza della tensione di linea, per richiamare il ritorno in cabina dell'AdC qualora i valori scendessero sotto i livelli indicati da quest'ultimo onde garantire l'immobilità del treno) |
| 2.6 | Conoscere le procedure per identificare ed autorizzare l'accesso in cabina di guida alle sole persone autorizzate |
| 3 | COMPETENZE PER ESPLETARE LA FUNZIONE DI INTERFACCIA CON IL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE |
| 3.1 | Conoscere i protocolli di comunicazioni vigenti sulla linea da percorrere e la messaggistica per dispacci e prescrizioni di movimento |
| 3.2 | Saper accertarsi della completezza e correttezza dei dispacci e prescrizioni |
| 3.2 | Saper utilizzare la modulistica in uso per la registrazione delle prescrizioni di movimento e di tutti i dispacci di comunicazione intercorrenti tra Regolatore della circolazione e personale del treno ai fini della circolazione |
| 3.3 | Conoscere le modalità per la partecipazione delle prescrizioni all'ADC |
| 4 | COMPETENZE AGGIUNTIVE PER LA GESTIONE DELLE ANORMALITÀ |
| 4.1 | Conoscere le procedure regolamentari d'interfaccia che impongono all'AdT l'accertamento e/o la manovra dei deviatori in caso di anomalità agli enti ed i relativi protocolli di comunicazione (saper individuare la completezza delle informazioni per i compiti affidati) |
| 4.2 | Conoscere le istruzioni operative per il controllo e la manovra a mano delle casse di manovre presenti sull'infrastruttura |
| 4.3 | Conoscere le procedure per la verifica degli enti delle località di servizio (verifiche dirette o apposite ripetizioni) |
| 4.4 | Conoscere i protocolli per comunicare lo stato e gli esiti delle attività al Regolatore della circolazione al fine della ripresa della marcia e per interfacciarsi con il personale dell'infrastruttura. |

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 30 di 64 |

La formazione per il rilascio della certificazione del requisito professionale all'attività di ADT deve essere erogata da un'IR abilitato all'attività di ADT ed al relativo contesto operativo nelle modalità previste dalla PRSGCIF-01 e certificata da una commissione esaminatrice nominata in conformità alla PRSGCIF-02 con le modalità previste dalla PRSGCIF-03.

Al personale che ha conseguito l'abilitazione ai moduli ADT l'IF rilascia un Certificato di abilitazione il cui formato è quello di seguito raffigurato e che riporterà chiaramente definite l'eventuale estensione alle funzioni di secondo agente.



Il Certificato di abilitazione è un tesserino di dimensioni 8,5x5,5 cm, riportante il logo aziendale, tipologia di abilitazione, foto dell'agente e contenente i seguenti campi:

1. Nome
2. Cognome
3. Data e luogo di nascita
4. N. identificativo dell'abilitazione
5. Data primo rilascio
6. Data ultimo aggiornamento
7. Restrizioni mediche
8. Lingua
9. Veicoli sui quali l'agente abilitato può esercire
10. Linee sulle quali l'agente abilitato può esercire

Il numero identificativo dell'abilitazione viene dato secondo il seguente criterio:

- primi 3 caratteri: EAV (organismo rilasciante)
- 4-5-6: ADT (tipologia di abilitazione)
- 7-8-9-10: anno di rilascio
- 10-11-12: numero progressivo


La validità ed autenticità del tesserino è certificata col timbro e firma del Direttore della Produzione dell'Esercizio Ferroviario (PRSF) dell'EAV.

Il certificato di abilitazione non ha scadenza. La sua validità è subordinata al mantenimento dei requisiti e delle competenze previste per il ruolo.

Il certificato di abilitazione va modificato ogni qualvolta mutino le informazioni in esso contenute. A tal fine l'UO PSFR inoltrerà la richiesta di aggiornamento all'ufficio preposto trasmettendo le nuove certificazioni e informazioni. Il precedente certificato va ritirato e annullato dall'ufficio preposto.

I certificati rilasciati dall'EAV posso essere riprodotti in caso di smarrimento o deterioramento facendone richiesta all'IF, previa presentazione della formale denuncia alle Autorità o del tesserino deteriorato.

In caso di sospensione della validità dell'abilitazione per la perdita dei requisiti necessari allo svolgimento dell'attività di sicurezza i relativi Certificati devono essere restituiti all'IF per il successivo annullamento e l'aggiornamento dei Registri.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| | | Pag. 31 di 64 |
| SGCIF | | |

2. CERTIFICATO ADT 1

Il certificato ADT1 abilita l'agente all'attività di Accompagnamento dei Treni (Capotreno) sulla linea Napoli-Caserta-Piedimonte Matese.


Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|--|--|
| Regime di circolazione: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Blocco Conta Assi <input type="checkbox"/> Blocco Automatico "c.c." <input type="checkbox"/> Sistema di Controllo Marcia Treno <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | Sistema di Esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Dirigenza locale <input type="checkbox"/> Dirigenza Centrale <input type="checkbox"/> DCO/SCC <input type="checkbox"/> Dirigenza Unica <input type="checkbox"/> |
| Tipologia linea: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Doppio binario banalizzate <input type="checkbox"/> Doppio binario <input type="checkbox"/> Linee Affiancate <input type="checkbox"/> Linee a semplice binario | Tipologia Segnalamento <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Doppio segnalamento accoppiato di protezione e di partenza <input type="checkbox"/> Segnale imperativo di blocco <input type="checkbox"/> Segnalamento multiplo <input type="checkbox"/> Segnali protezione e partenza con P luminosa <input type="checkbox"/> Segnali in uso sulle linee EAV <input type="checkbox"/> Segnali di Protezione e Partenza con D e A luminose |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Cassa di manovra P80 <input type="checkbox"/> Deviatori in traversa <input type="checkbox"/> Casse di manovra FS L63/L88 <input type="checkbox"/> RTB <input type="checkbox"/> SCMT <input type="checkbox"/> ACEI 1019 <input type="checkbox"/> RAR/CLE/TLBca/Tm Rcs | |

| Linea/ Tratto di linea | GI RFI | GI EAV |
|---------------------------|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> FCL 121 <input type="checkbox"/> FL 125 <input type="checkbox"/> FL 126 | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> FO 102 |

Le competenze connesse ai veicoli saranno sviluppate sui seguenti contesti operativi:

| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | DIESEL | ELETTRICO |
|--|--|-----------|
| | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aln 663 <input type="checkbox"/> Aln 668 <input type="checkbox"/> ATR 803 | -- |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| | | Pag. 32 di 64 |
| SGCIF | | |

3. CERTIFICATO ADT 2

Il certificato ADT2 abilita l'agente all'attività di Accompagnamento dei Treni (Capotreno) sulla linea Napoli-Cancello-Benevento e sul RING Napoli-Cancello-Benevento.


Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|---|--|
| Regime di circolazione: | Sistema di Esercizio: |
| <input type="checkbox"/> Blocco Conta Assi <input type="checkbox"/> Blocco Automatico "c.c." <input type="checkbox"/> Sistema di Controllo Marcia Treno <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | <input type="checkbox"/> Dirigenza locale <input type="checkbox"/> Dirigenza Centrale <input type="checkbox"/> DCO/SCC <input type="checkbox"/> Dirigenza Unica |
| Tipologia linea: | Tipologia Segnalamento |
| <input type="checkbox"/> Doppio binario banalizzate <input type="checkbox"/> Doppio binario <input type="checkbox"/> Linee Affiancate <input type="checkbox"/> Linee a semplice binario | <input type="checkbox"/> Doppio segnalamento accoppiato di protezione e di partenza <input type="checkbox"/> Segnale imperativo di blocco <input type="checkbox"/> Segnalamento multiplo <input type="checkbox"/> Segnali protezione e partenza con P luminosa <input type="checkbox"/> Segnali in uso sulle linee EAV LNB <input type="checkbox"/> Segnali di Protezione e Partenza con D e A luminose <input type="checkbox"/> |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio: | |
| <input type="checkbox"/> Cassa di manovra P80 <input type="checkbox"/> Deviatoi in traversa <input type="checkbox"/> Casse di manovra FS L63/WH M4 <input type="checkbox"/> RTB <input type="checkbox"/> SCMT <input type="checkbox"/> ACEI I019 <input type="checkbox"/> ACEI New West semplificato <input type="checkbox"/> RAR/CLE/TLBca/Tm Rcs | |

| Linea/ Tratto di linea | GI RFI | GI EAV |
|---------------------------|---|---------------------------------|
| | <input type="checkbox"/> FCL 121 <input type="checkbox"/> FL 125 <input type="checkbox"/> FL 126 <input type="checkbox"/> FL 128 | <input type="checkbox"/> FO 101 |

Le competenze connesse ai veicoli saranno sviluppate sui seguenti contesti operativi:

| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | DIESEL | ELETTRICO |
|--|--------|--|
| | -- | <input type="checkbox"/> Ale 126 <input type="checkbox"/> Ale 125/le21 <input type="checkbox"/> Ale 088 <input type="checkbox"/> ETR 243/ALFA 2 |

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| | SGCIF | Pag. 33 di 64 |


4. CERTIFICATO ADT 3

Il certificato ADT3 abilita l'agente all'attività di Accompagnamento dei Treni (Capotreno) sulle linee Vesuviane. Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|--|--|
| Regime di circolazione: | Sistema di Esercizio: |
| <input type="checkbox"/> Blocco elettrico automatico <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | <input type="checkbox"/> Dirigenza locale <input type="checkbox"/> DCO |
| Tipologia linea: | Tipologia Segnalamento |
| <input type="checkbox"/> Semplice binario (Scartamento ridotto-0,95m) <input type="checkbox"/> Doppio binario (Scartamento ridotto-0,95m) | <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi a fuoco di colore- dicroici <input type="checkbox"/> Segnali di posto di blocco intermedi(P.B.I.) <input type="checkbox"/> Segnali di chiamata <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi dei PI <input type="checkbox"/> Segnali indicatori di deviatoio |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio | |
| <input type="checkbox"/> WH M4 <input type="checkbox"/> FS L63 <input type="checkbox"/> FS L88 <input type="checkbox"/> FS I90 <input type="checkbox"/> ACEI <input type="checkbox"/> ATP | |

Le competenze connesse ai veicoli saranno sviluppate sui seguenti contesti operativi:

| VEICOLI | | |
|--|--|---|
| | DIESEL (Locomotori di manovra e mezzi d'opera) | ELETTRICO |
| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | -- | <input type="checkbox"/> ETR FE220 <input type="checkbox"/> ETR T21 <input type="checkbox"/> ETR 200/Metrostar <input type="checkbox"/> ETR T21 089 Treno Storico <input type="checkbox"/> ETR BD Treno Storico |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 34 di 64 |


5. CERTIFICATO ADT 4

Il certificato ADT4 abilita l'agente all'attività di Accompagnamento dei Treni (Capotreno) sulle linee Flegree. Il capotreno potrà svolgere la sua funzione anche sui locomotori e mezzi d'opera secondo i regolamenti del Gl. Il contesto operativo specifico sul quale viene svolta la formazione è il seguente:

| INFRASTRUTTURA E SISTEMI DI ESERCIZIO E CIRCOLAZIONE | |
|--|--|
| Regime di circolazione: | Sistema di Esercizio: |
| <input type="checkbox"/> Esercizio ad orario cadenzato ed incroci prefissati <input type="checkbox"/> Blocco elettrico centralizzato in telecomando <input type="checkbox"/> Blocco Telefonico | <input type="checkbox"/> Dirigenza locale <input type="checkbox"/> DCO |
| Tipologia linea: | Tipologia Segnalamento |
| <input type="checkbox"/> Semplice binario <input type="checkbox"/> Doppio binario | <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi: di avviso - principali di ingresso e di partenza <input type="checkbox"/> Segnali fissi luminosi dei PI <input type="checkbox"/> Segnali bassi indicatori per deviatori |
| Casse di manovra/attrezzaggio linea/Località di Servizio | |
| <input type="checkbox"/> Siemens S 700 <input type="checkbox"/> ACEI Siemens EDR 2 | |

Le competenze connesse ai veicoli saranno sviluppate sui seguenti contesti operativi:

| VEICOLI | | |
|--|--|---|
| | DIESEL (Locomotori di manovra e mezzi d'opera) | ELETTRICO |
| Veicoli dotati di apparato motore per trazione di tipo | -- | <input type="checkbox"/> ETR 100 <input type="checkbox"/> ETR 400 <input type="checkbox"/> ETR 500/ALFA 3 |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 35 di 64 |

PARTE IV – REQUISITI DEL PERSONALE CHE SVOLGE ATTIVITA' DI SICUREZZA NELL'AMBITO DEL SRM

1. GENERALITÀ

La struttura organizzativa del Soggetto Responsabile della Manutenzione, in accordo al **REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/779 DELLA COMMISSIONE del 16 maggio 2019 che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione**, prevede quattro funzioni organizzative:

- funzione di gestione del sistema (F1);
- funzione di sviluppo della manutenzione (F2);
- funzione di gestione della manutenzione della flotta (F3);
- funzione di esecuzione della manutenzione (F4).

Nell'ambito del sistema abilitativo del SRM di EAV, vengono individuati due macro-profili:

- a) Profili tecnici/amministrativi che richiedono dei requisiti professionali e curricolari di base individuati nel documento Struttura Organizzativa dell'EAV (AL MSGSIF 01); rientrano in tale profilo le funzioni F1, F2, F3.
- b) Profili tecnici/operativi per cui sono richiesti requisiti di base definiti nel Decreto 4/2012 e integrati dalla nota ANSF 196/2017 e s.m.i., e che per l'accesso al ruolo è necessario il rilascio di un titolo abilitativo qualora operanti su organi di critici per la sicurezza (CCS) ai sensi del RE 779/2019; rientrano in tale profilo le funzioni F3 e F4.

EAV ha individuato quali componenti critici per la sicurezza (CCS) gli organi di sicurezza identificati nel Decreto ANSF 4/2012 All. C oltre ai componenti identificati dai costruttori del veicolo.

Il sistema abilitativo di EAV_SRM recepisce i principi del RE 779/2019 e le linee guida ANSFISA per la formazione del personale impiegato in attività di sicurezza.

2. REQUISITI DEL PERSONALE CHE EFFETTUA L'ESECUZIONE DELLA MANUTENZIONE (F4)

L'operatore che deve eseguire la manutenzione dei veicoli per i quali EAV è SRM, deve conoscere:


- le tipologie e le caratteristiche dei veicoli su cui effettua la manutenzione;
- i piani di manutenzione e le istruzioni tecniche degli organi di sicurezza su cui è abilitato ad operare; conoscere le operazioni necessarie a garantire la manutenzione a regola d'arte degli apparati e dei componenti dei veicoli, al fine di garantirne l'esercizio in sicurezza;
- le attrezzature e strumenti necessari per effettuare le operazioni nonché gli impianti dove deve operare e la relativa organizzazione;
- i rischi operativi e del lavoro e le procedure organizzative e operative di prevenzione.

Nell'ambito dell'esecuzione della manutenzione possono essere individuati i seguenti profili professionali:

- **operatori di manutenzione:** operatori che eseguono attività manutentive identificate come di "regolarità" e/o "confort" nei piani di manutenzione per la cui esecuzione non è necessario possedere abilitazioni ai CCS.
- **operatori qualificati di manutenzione:** operatori che eseguono tutte le attività manutentive, incluse quelle identificate come di "sicurezza" nei piani di manutenzione dei veicoli. Possono operare su uno o più organi di sicurezza in funzione dei titoli abilitativi acquisiti a norma del presente sistema abilitativo.
- **operatori certificatori di manutenzione:** operatori che eseguono e certificano tutte le attività manutentive incluse quelle identificate come di "sicurezza" nei piani di manutenzione dei veicoli per gli organi di sicurezza per cui hanno acquisito titolo abilitativo a norma del Decreto ANSF n.4/2012.
- **capo operatori:** operatori che eseguono e verificano tutte le attività manutentive effettuate sul veicolo. Sono abilitati a tutti gli organi di sicurezza del veicolo ai sensi del Decreto ANSF n.4/2012.

2.1 Operatori di manutenzione (MV0)


Gli agenti che devono essere avviati al profilo di operatori di manutenzione devono possedere i seguenti requisiti:

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 36 di 64 |

- età minima 18 anni;
- diploma scuola media superiore oppure un diploma di istruzione e formazione professionale di cui al Capo III del decreto legislativo 17 ottobre 2005, n. 226.
- Idoneità sanitaria ai sensi del Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81


Tali agenti devono acquisire le seguenti competenze generali che nel sistema EAV vengono definite come "MVO":

| 1 | COMPETENZE GENERALI (MVO) |
|------------|--|
| a | Principi del sistema di gestione della sicurezza |
| 1 | Conoscere Il quadro normativo nazionale in materia di Sicurezza di Esercizio Ferroviario ed il Sistema di Gestione della Sicurezza EAV |
| 3 | Comprendere il Sistema di Gestione delle Competenze ed il ruolo degli Istruttori |
| 4 | Comprendere il recepimento delle norme comunitarie, nazionali, dell'ANSFISA, del GI e dell'IF |
| b | Ruoli e responsabilità dei principali soggetti coinvolti nell'esercizio |
| 1 | Conoscere il ruolo dell'ANSFISA |
| 3 | Conoscere l'organizzazione dell'EAV, relativamente alla produzione del servizio |
| c | Condizioni di salute e sicurezza sul luogo di lavoro |
| 1 | Conoscere la normativa relativa alla sicurezza sui luoghi di lavoro |
| 2 | Comprendere i rischi legati alla figura professionale rivestita |
| 3 | Comprendere i rischi specifici del luogo di lavoro. Imparare a muoversi in sicurezza sul luogo di lavoro. Apprendere le procedure di sicurezza specifiche. |
| d | Sicurezza personale |
| 1 | Individuare ed adottare correttamente i DPI |
| 2 | Apprendere le nozioni e le procedure per l'effettuazione dell'intervento di primo soccorso |
| 3 | Apprendere le nozioni e le procedure per la lotta al fuoco |
| 4 | Conoscere e saper applicare le procedure di sicurezza ed emergenza |
| e | Principi generali di sicurezza ferroviaria |
| 1 | Conoscere il Quadro normativo di riferimento sulla manutenzione dei veicoli |
| 2 | Comprendere i rischi connessi all'esercizio Ferroviario e i mezzi e le norme atti a prevenirli. Individuare e conoscere Sistemi di sicurezza e procedure |
| 3 | Regolamenti e dispositivi atti a garantire la sicurezza ferroviaria |
| 4 | Il Soggetto Responsabile della Manutenzione: individuare obblighi e responsabilità e funzioni delle persone coinvolte. |
| 5 | Conoscere il sistema di Gestione della Manutenzione. |
| 100 | CONOSCERE E SAPER UTILIZZARE GLI STRUMENTI DI MISURA E CONTROLLO MECCANICI, ELETTRICI, PNEUMATICI. |
| 1 | Imparare a riconoscere e ad utilizzare gli strumenti di misura meccanici, elettrici e pneumatici |
| 2 | Conoscere le procedure per la taratura degli strumenti |
| 105 | SAPER LEGGERE DISEGNI TECNICI, SCHEMI CIRCUITALI, REGOLAMENTI, MANUALI DI MANUTENZIONE, CATALOGHI RICAMBI E PIANI DI MANUTENZIONE RELATIVAMENTE ALLA TIPOLOGIA DELL'ATTIVITÀ (MECCANICA, ELETTRICA, IMPIANTISTICA) ED AGLI APPARATI/SISTEMI DI SICUREZZA. |
| 1 | Imparare a leggere i disegni tecnici |
| 2 | Imparare a leggere i piani di manutenzione e le istruzioni tecniche |
| 3 | Imparare a leggere i manuali di uso e manutenzione |
| 110 | ESSERE A CONOSCENZA DELLE NORMATIVE E DELLE DISPOSIZIONI TECNICHE VIGENTI RELATIVAMENTE ALLE ATTIVITÀ PREVISTE. |
| 1 | Norme UNI, CEI, FICHE-UIC |
| 2 | STI |
| 3 | Istruzioni tecniche EAV |
| 115 | SAPERSI MUOVERE IN SICUREZZA NELL'AMBITO DEGLI SPAZI FERROVIARI E SUI VEICOLI IN RELAZIONE ALL'ATTIVITÀ MANUTENTIVA DA SVOLGERE. |
| 1 | Conoscere gli ambienti di officina |
| 2 | Conoscere le norme per l'attraversamento dei piazzali di officina |
| 3 | Conoscere le norme di comportamento per l'occupazione delle zone limitrofe alla linea ferroviaria |
| 4 | Conoscere le norme comportamentali per lavorazioni in presenza di linea elettrica |
| 5 | Conoscere le parti del veicolo |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 37 di 64 |

| | |
|------------|---|
| 120 | CONOSCERE E SAPERE METTERE IN PRATICA PER OGNI "MESTIERE" PRINCIPI E TECNICHE DI RICERCA GUASTO E DIAGNOSTICA. |
| 1 | Conoscere le metodologie per la ricerca guasto |
| 2 | Individuare e consultare la manualistica |
| 3 | Essere in grado di effettuare la ricerca e diagnostica guasto per ogni organo di sicurezza. |
| 125 | SAPER IDENTIFICARE LE CARATTERISTICHE DEI VEICOLI E LE DISPOSIZIONI DI UTILIZZO AI FINI DELL'ESECUZIONE DELLE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE. |
| 1 | Conoscenza tipologia dei veicoli, loro struttura, apparati/sistemi e collegamento dei veicoli |
| 2 | Individuare e conoscere la documentazione: Piani di manutenzione e istruzioni tecniche per tipologia di veicoli |
| 130 | OPERARE IN RELAZIONE ALLE CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI DELL'IMPIANTO DI MANUTENZIONE E ALL'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO RELAZIONANDOSI CON L'INTERLOCUTORE PREVISTO. |
| 1 | Conoscere i principi organizzativi dell'attività manutentiva e delle figure preposte e responsabili alle attività manutentive |
| 2 | Conoscere le Procedure di interfaccia |
| 135 | CONOSCERE I PRINCIPI ORGANIZZATIVI DELL'ATTIVITÀ MANUTENTIVA E LE MODALITÀ DI PIANIFICAZIONE ED ESECUZIONE. |
| 1 | Conoscere le Procedure di manutenzione |
| 2 | Conoscere Procedure di registrazione |
| 140 | CONOSCERE I PRINCIPI DEI SISTEMI MECCANICI DI ACCOPPIAMENTO E TRASMISSIONE DEL MOTO E LE POSSIBILI COMBINAZIONI SUL VEICOLO FERROVIARIO. |
| 1 | Conoscere i principi di trasmissione del moto |
| 2 | Conoscere i sistemi meccanici di accoppiamento |
| 145 | CONOSCERE LE PRINCIPALI LEGGI FISICHE DELL'ELETTROTECNICA E DELL'ELETTRONICA ED I PRINCIPI E LA COSTITUZIONE DEI SISTEMI ELETTRICI PRESENTI SUI VEICOLI (IMPIANTI AT, MT, BT). |
| 1 | Conoscere i Principi della meccanica |
| 2 | Conoscere i Principi di elettrotecnica |
| 3 | Conoscere i Principi di elettronica |
| 4 | Comprendere e descrivere Impianti AT |
| 5 | Comprendere e descrivere Impianti MT |
| 6 | Comprendere e descrivere Impianti BT |
| 150 | CONOSCERE LE PRINCIPALI LEGGI FISICHE DEGLI IMPIANTI PNEUMATICI ED I SISTEMI DI COMPRESSIONE DELL'ARIA ED IL LAYOUT GENERALE DELL'IMPIANTO PNEUMATICO DI UN VEICOLO FERROVIARIO. |
| 1 | Comprendere le principali leggi fisiche degli impianti pneumatici |
| 2 | Comprendere i Sistemi di compressione dell'aria |
| 3 | Comprendere gli schemi pneumatici veicoli ferroviari |
| 155 | CONOSCERE LE DIVERSE TIPOLOGIE DEI VEICOLI (TRASPORTO PERSONE, TRAZIONE ELETTRICA, TRAZIONE DIESEL E COMBINATA), LA LORO STRUTTURA, GLI IMPIANTI (APPARATI/SISTEMI DI SICUREZZA) ED I LORO COLLEGAMENTI A SECONDA DELLE TIPOLOGIE DEI VEICOLI STESSI. |
| 1 | Individuare le diverse tipologie di veicoli |
| 2 | Conoscere i principi di funzionamento della Trazione diesel |
| 3 | Conoscere i principi di funzionamento della Trazione elettrica |
| 4 | Individuare e conoscere i Sottosistemi e apparati presenti sui veicoli e logiche di funzionamento |
| 160 | CONOSCERE LE INTERFACCE DEI VEICOLI CON L'INFRASTRUTTURA E LE POSSIBILI INTERFERENZE. |
| 1 | Comprendere il sistema ruota/rotaia |
| 2 | Comprendere la linea elettrica di contatto |
| 3 | Comprendere il Sistema di controllo marcia treno |
| 4 | Comprendere Circuiti binario |
| 5 | Comprendere i Sistemi di rilevamento temperature boccole |
| 165 | AVERE UNA VISIONE DI INSIEME DEI DIVERSI APPARATI/SISTEMI LEGATI ALLA SICUREZZA DEL VEICOLO. ESSERE SENSIBILIZZATO SULL'IMPORTANZA DELLE LAVORAZIONI CHE INTERESSANO GLI APPARATI/SISTEMI DI SICUREZZA E COMPRENDERNE IL FUNZIONAMENTO E L'IMPORTANZA DURANTE L'ESERCIZIO. |
| 1 | Individuare gli organi di sicurezza presenti su un veicolo ferroviario e conoscerne il funzionamento |
| 2 | Comprendere i principi generali della manutenzione sugli organi di sicurezza |

L'acquisizione di tali competenze viene effettuata mediante corso di formazione con Istruttore della MV ed un test finale di idoneità in conformità alla PRSGCIF 01.

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| | | Pag. 38 di 64 |
| SGCIF | | |

2.2 Operatore qualificato di manutenzione (MV1:MV9)

Gli agenti che devono essere avviati al profilo di operatore qualificato di manutenzione devono possedere i seguenti requisiti:

- età minima 18 anni;
- diploma scuola media superiore oppure un diploma di istruzione e formazione professionale di cui al Capo III del decreto legislativo 17 ottobre 2005, n. 226.
- Idoneità sanitaria ai sensi del Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81

Qualora il manutentore debba svolgere le attività in luoghi non indipendenti dall'esercizio ferroviario si applicano:

- Accertamento all'assunzione dell'idoneità sanitaria di cui all'allegato 2 della Disposizione 55/2006 – profilo manutenzione rotabili;
- Valutazione psicologica all'assunzione;
- Requisito linguistico di livello B2.

In tale caso gli accertamenti sanitari e psicologici vanno effettuati anche dopo l'entrata in servizio con le frequenze previste dalla STI –OPE (RE 773/2019).

Il candidato in possesso di tutti i predetti requisiti viene avviato alla formazione per l'acquisizione del requisito professione per MV per uno o più organi di sicurezza.

L'EAV, in assenza di ulteriori specificazioni da parte del Costruttore del veicolo, identifica come CCS gli Organi di Sicurezza individuati nell'Allegato C al Decreto ANSF n.04/2012.


| Codifica Certificato | Descrizione |
|-----------------------------|--|
| MV1 | Manutentore che opera su: Rodiggio |
| MV2 | Manutentore che opera su: Carrelli |
| MV3 | Manutentore che opera su: Sistema frenante |
| MV4 | Manutentore che opera su: Apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni |
| MV5 | Manutentore che opera su: organi di trazione-repulsione |
| MV6 | Manutentore che opera su: organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra |
| MV7 | Manutentore che opera su: porte e relativi dispositivi |
| MV8 | Manutentore che opera su: Telaio (Cassa e strutture portanti) |
| MV9 | Manutentore che opera su: Impianto antincendio |

L'acquisizione del requisito professionale consente di poter effettuare la manutenzione sui relativi organi di sicurezza di tutti i veicoli dell'EAV.


Eventuali limitazioni di contesto, derivanti dalla conversione di vecchi titoli abilitativi rilasciati prima dell'entrata in vigore del Decreto ANSF 3/2019, devono essere chiaramente riportate nel certificato di abilitazione.

La formazione per il rilascio dell'abilitazione ad uno o più organi di sicurezza è finalizzata all'acquisizione delle competenze generali della manutenzione (MV0) e competenze specifiche legate all'organo di sicurezza ed al contesto operativo nel quale l'agente dovrà svolgere l'attività di manutentore.

| | | |
|----------|--|--|
| 1 | COMPETENZE GENERALI (MV0) | |
| a | Principi del sistema di gestione della sicurezza | |
| | 1 | Conoscere Il quadro normativo nazionale in materia di Sicurezza di Esercizio Ferroviario ed il Sistema di Gestione della Sicurezza EAV |
| | 3 | Comprendere il Sistema di Gestione delle Competenze ed il ruolo degli Istruttori |
| | 4 | Comprendere il recepimento delle norme comunitarie, nazionali, dell'ANSFISA, del GI e dell'IF |
| b | Ruoli e responsabilità dei principali soggetti coinvolti nell'esercizio | |
| | 1 | Conoscere il ruolo dell' ANSFISA |


| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 39 di 64 |

| | | |
|------------|--|--|
| | 3 | Conoscere l'organizzazione dell'EAV, relativamente alla produzione del servizio |
| c | Condizioni di salute e sicurezza sul luogo di lavoro | |
| | 1 | Conoscere la normativa relativa alla sicurezza sui luoghi di lavoro |
| | 2 | Comprendere i rischi legati alla figura professionale rivestita |
| | 3 | Comprendere i rischi specifici del luogo di lavoro. Imparare a muoversi in sicurezza sul luogo di lavoro. Apprendere le procedure di sicurezza specifiche. |
| d | Sicurezza personale | |
| | 1 | Individuare ed adottare correttamente i DPI |
| | 2 | Apprendere le nozioni e le procedure per l'effettuazione dell'intervento di primo soccorso |
| | 3 | Apprendere le nozioni e le procedure per la lotta al fuoco |
| | 4 | Conoscere e saper applicare le procedure di sicurezza ed emergenza |
| e | Principi generali di sicurezza ferroviaria | |
| | 1 | Conoscere il Quadro normativo di riferimento sulla manutenzione dei veicoli |
| | 2 | Comprendere i rischi connessi all'esercizio Ferroviario e i mezzi e le norme atti a prevenirli. Individuare e conoscere Sistemi di sicurezza e procedure |
| | 3 | Regolamenti e dispositivi atti a garantire la sicurezza ferroviaria |
| | 4 | Il Soggetto Responsabile della Manutenzione: individuare obblighi e responsabilità e funzioni delle persone coinvolte. |
| | 5 | Conoscere il sistema di Gestione della Manutenzione. |
| 100 | CONOSCERE E SAPER UTILIZZARE GLI STRUMENTI DI MISURA E CONTROLLO MECCANICI, ELETTRICI, PNEUMATICI. | |
| | 1 | Imparare a riconoscere e ad utilizzare gli strumenti di misura meccanici, elettrici e pneumatici |
| | 2 | Conoscere le procedure per la taratura degli strumenti |
| 105 | SAPER LEGGERE DISEGNI TECNICI, SCHEMI CIRCUITALI, REGOLAMENTI, MANUALI DI MANUTENZIONE, CATALOGHI RICAMBI E PIANI DI MANUTENZIONE RELATIVAMENTE ALLA TIPOLOGIA DELL'ATTIVITÀ (MECCANICA, ELETTRICA, IMPIANTISTICA) ED AGLI APPARATI/SISTEMI DI SICUREZZA. | |
| | 1 | Imparare a leggere i disegni tecnici |
| | 2 | Imparare a leggere i piani di manutenzione e le istruzioni tecniche |
| | 3 | Imparare a leggere i manuali di uso e manutenzione |
| 110 | ESSERE A CONOSCENZA DELLE NORMATIVE E DELLE DISPOSIZIONI TECNICHE VIGENTI RELATIVAMENTE ALLE ATTIVITÀ PREVISTE. | |
| | 1 | Norme UNI, CEI, FICHE-UIC |
| | 2 | STI |
| | 3 | Istruzioni tecniche EAV |
| 115 | SAPERSI MUOVERE IN SICUREZZA NELL'AMBITO DEGLI SPAZI FERROVIARI E SUI VEICOLI IN RELAZIONE ALL'ATTIVITÀ MANUTENTIVA DA SVOLGERE. | |
| | 1 | Conoscere gli ambienti di officina |
| | 2 | Conoscere le norme per l'attraversamento dei piazzali di officina |
| | 3 | Conoscere le norme di comportamento per l'occupazione delle zone limitrofe alla linea ferroviaria |
| | 4 | Conoscere le norme comportamentali per lavorazioni in presenza di linea elettrica |
| | 5 | Conoscere le parti del veicolo |
| 120 | CONOSCERE E SAPERE METTERE IN PRATICA PER OGNI "MESTIERE" PRINCIPI E TECNICHE DI RICERCA GUASTO E DIAGNOSTICA. | |
| | 1 | Conoscere le metodologie per la ricerca guasto |
| | 2 | Individuare e consultare la manualistica |
| | 3 | Essere in grado di effettuare la ricerca e diagnostica guasto per ogni organo di sicurezza. |
| 125 | SAPER IDENTIFICARE LE CARATTERISTICHE DEI VEICOLI E LE DISPOSIZIONI DI UTILIZZO AI FINI DELL'ESECUZIONE DELLE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE. | |
| | 1 | Conoscenza tipologia dei veicoli, loro struttura, apparati/sistemi e collegamento dei veicoli |
| | 2 | Individuare e conoscere la documentazione: Piani di manutenzione e istruzioni tecniche per tipologia di veicoli |
| 130 | OPERARE IN RELAZIONE ALLE CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI DELL'IMPIANTO DI MANUTENZIONE E ALL'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO RELAZIONANDOSI CON L'INTERLOCUTORE PREVISTO. | |
| | 1 | Conoscere i principi organizzativi dell'attività manutentiva e delle figure preposte e responsabili alle attività manutentive |
| | 2 | Conoscere le Procedure di interfaccia |
| 135 | CONOSCERE I PRINCIPI ORGANIZZATIVI DELL'ATTIVITÀ MANUTENTIVA E LE MODALITÀ DI PIANIFICAZIONE ED ESECUZIONE. | |


| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 40 di 64 |

| | | |
|------------|---|---|
| | 1 | Conoscere le Procedure di manutenzione |
| | 2 | Conoscere Procedure di registrazione |
| 140 | | CONOSCERE I PRINCIPI DEI SISTEMI MECCANICI DI ACCOPPIAMENTO E TRASMISSIONE DEL MOTO E LE POSSIBILI COMBINAZIONI SUL VEICOLO FERROVIARIO. |
| | 1 | Conoscere i principi di trasmissione del moto |
| | 2 | Conoscere i sistemi meccanici di accoppiamento |
| 145 | | CONOSCERE LE PRINCIPALI LEGGI FISICHE DELL'ELETTROTECNICA E DELL'ELETTRONICA ED I PRINCIPI E LA COSTITUZIONE DEI SISTEMI ELETTRICI PRESENTI SUI VEICOLI (IMPIANTI AT, MT, BT). |
| | 1 | Conoscere i Principi della meccanica |
| | 2 | Conoscere i Principi di elettrotecnica |
| | 3 | Conoscere i Principi di elettronica |
| | 4 | Comprendere e descrivere Impianti AT |
| | 5 | Comprendere e descrivere Impianti MT |
| | 6 | Comprendere e descrivere Impianti BT |
| 150 | | CONOSCERE LE PRINCIPALI LEGGI FISICHE DEGLI IMPIANTI PNEUMATICI ED I SISTEMI DI COMPRESSIONE DELL'ARIA ED IL LAYOUT GENERALE DELL'IMPIANTO PNEUMATICO DI UN VEICOLO FERROVIARIO. |
| | 1 | Comprendere le principali leggi fisiche degli impianti pneumatici |
| | 2 | Comprendere i Sistemi di compressione dell'aria |
| | 3 | Comprendere gli schemi pneumatici veicoli ferroviari |
| 155 | | CONOSCERE LE DIVERSE TIPOLOGIE DEI VEICOLI (TRASPORTO PERSONE, TRAZIONE ELETTRICA, TRAZIONE DIESEL E COMBINATA), LA LORO STRUTTURA, GLI IMPIANTI (APPARATI/SISTEMI DI SICUREZZA) ED I LORO COLLEGAMENTI A SECONDA DELLE TIPOLOGIE DEI VEICOLI STESSI. |
| | 1 | Individuare le diverse tipologie di veicoli |
| | 2 | Conoscere i principi di funzionamento della Trazione diesel |
| | 3 | Conoscere i principi di funzionamento della Trazione elettrica |
| | 4 | Individuare e conoscere i Sottosistemi e apparati presenti sui veicoli e logiche di funzionamento |
| 160 | | CONOSCERE LE INTERFACCE DEI VEICOLI CON L'INFRASTRUTTURA E LE POSSIBILI INTERFERENZE. |
| | 1 | Comprendere il sistema ruota/rotaia |
| | 2 | Comprendere la linea elettrica di contatto |
| | 3 | Comprendere il Sistema di controllo marcia treno |
| | 4 | Comprendere Circuiti binario |
| | 5 | Comprendere i Sistemi di rilevamento temperature boccole |
| 165 | | AVERE UNA VISIONE DI INSIEME DEI DIVERSI APPARATI/SISTEMI LEGATI ALLA SICUREZZA DEL VEICOLO. ESSERE SENSIBILIZZATO SULL'IMPORTANZA DELLE LAVORAZIONI CHE INTERESSANO GLI APPARATI/SISTEMI DI SICUREZZA E COMPRENDERNE IL FUNZIONAMENTO E L'IMPORTANZA DURANTE L'ESERCIZIO. |
| | 1 | Individuare gli organi di sicurezza presenti su un veicolo ferroviario e conoscerne il funzionamento |
| | 2 | Comprendere i principi generali della manutenzione sugli organi di sicurezza |

| | | |
|------------|--|---|
| 2 | COMPETENZE RELATIVE AGLI APPARATI SISTEMI | |
| 200 | | MV1: CONOSCERE IL FUNZIONAMENTO GENERALIZZATO DEL RODIGGIO DI UN VEICOLO FERROVIARIO E LE NORME CHE NE DISCIPLINANO LA MANUTENZIONE E L'UTILIZZO. CONOSCERE IL LAYOUT DEI COMPONENTI E LA LORO FUNZIONE. ESSERE IN GRADO DI EFFETTUARE MONTAGGIO E SMONTAGGIO MECCANICO DEI COMPONENTI SECONDO LE PROCEDURE PREVISTE. CONOSCERE ED ESSERE IN GRADO DI MISURARE I PARAMETRI DELLE RUOTE CON GLI STRUMENTI DI MISURA IN USO. |
| | 1 | Conoscere il funzionamento generalizzato del rodiggio e norme che ne disciplinano la manutenzione e l'utilizzo |
| | 2 | Conoscere e misurare i parametri delle ruote con gli strumenti di misura, limiti di esercizio e manutenzione |
| | 3 | Saper effettuare l'analisi delle principali avarie ricorrenti |
| | 4 | Saper effettuare le verifiche e controlli |
| | 5 | Conoscere e saper effettuare le manutenzioni preventive e correttive |
| 210 | | MV2: CONOSCERE IL FUNZIONAMENTO DEL CARRELLO DI UN VEICOLO, LE VARIE TIPOLOGIE E LE NORME CHE NE DISCIPLINANO LA MANUTENZIONE E L'UTILIZZO. CONOSCERE METODI, PRECAUZIONI, ATTREZZATURE PER MONTAGGIO E SMONTAGGIO DEL CARRELLO E DEI SUOI COMPONENTI. ESSERE IN GRADO DI EFFETTUARE GLI INTERVENTI PREVISTI DAI PIANI DI MANUTENZIONE. SAPERE EFFETTUARE CONTROLLI E REGOLAZIONI. |
| | 1 | Descrivere il Carrello ferroviario e dei principali componenti che lo costituiscono |
| | 2 | Conoscere e saper effettuare i metodi di montaggio e smontaggio dei suoi componenti e del carrello assemblato |

| | | |
|--|---|--|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 Pag. 41 di 64 |
| SGCIF | | |

| | | |
|-----|---|---|
| | 3 | Essere in grado di effettuare l'analisi delle principali avarie ricorrenti |
| | 4 | Essere in grado di effettuare verifiche e controlli |
| | 5 | Conoscere e saper effettuare le manutenzioni preventive e correttive |
| | 6 | Conoscere e saper effettuare gli interventi previsti dai piani di manutenzione e relative scadenze |
| 220 | | MV3: CONOSCERE IL FUNZIONAMENTO GENERALIZZATO DELL'IMPIANTO PNEUMATICO E FRENO DI UN VEICOLO E LE NORME CHE NE DISCIPLINANO IL FUNZIONAMENTO E L'ESERCIZIO. ESSERE IN GRADO DI INDIVIDUARE I COMPONENTI DEL SISTEMA (MECCANICI, ELETTRICI, PNEUMATICI) LA LORO FUNZIONE E COLLOCAZIONE E SAPERE APPLICARE NORME E PROCEDURE DI MANUTENZIONE E REVISIONE. CONOSCERE LE NORME DI SICUREZZA DURANTE LE PROVE E LA MANUTENZIONE DEI COMPONENTI DEL FRENO. CONOSCERE IL PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO DEL FRENO CONTINUO E LE INTERFACCE DEI SEGNALI TACHIMETRICI. |
| | 1 | Individuare e Descrivere le tipologie e caratteristiche presenti sui rotabili |
| | 2 | Conoscere le apparecchiature principali |
| | 3 | Saper effettuare controlli, prove e verifiche previste dai piani di manutenzione e dalla normativa vigente |
| | 4 | Essere in grado di effettuare ricerca dei guasti e procedure di sostituzione delle principali apparecchiature |
| | 5 | Essere in grado di eseguire revisioni su pezzi sciolti |
| 230 | | MV4: CONOSCERE IL FUNZIONAMENTO GENERALIZZATO DELLE APPARECCHIATURE DI BORDO PER LA SICUREZZA DELLA CONDOTTA DEI VEICOLI (SISTEMA TECNOLOGICO DI BORDO) E LE NORME CHE NE DISCIPLINANO LA MANUTENZIONE E L'UTILIZZO. CONOSCERE IL LAYOUT DEL SISTEMA, I COMPONENTI, LA LORO COLLOCAZIONE E FUNZIONE E LE INTERAZIONI DELLE APPARECCHIATURE DI SICUREZZA CON ALTRE FUNZIONI GLOBALI E SPECIFICHE DEL VEICOLO. ESSERE IN GRADO DI EFFETTUARE AGGIORNAMENTI SOFTWARE CON APPOSITI STRUMENTI E TOOLS DI MANUTENZIONE. |
| | 1 | Individuare e Descrivere i principali componenti del sistema |
| | 2 | Conoscere il funzionamento generalizzato delle apparecchiature di bordo e dei componenti |
| | 3 | Conoscere le norme per la manutenzione e l'utilizzo |
| | 4 | Saper effettuare le verifiche e controlli |
| | 5 | Conoscere e saper effettuare le manutenzioni preventive e correttive |
| 240 | | MV5: CONOSCERE IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA TRAZIONE E REPULSIONE DI UN VEICOLO FERROVIARIO E LE NORME CHE REGOLANO LA MANUTENZIONE E L'UTILIZZO. CONOSCERE IL LAYOUT DEL SISTEMA E LE TIPOLOGIE DEI SINGOLI IMPIANTI CON LA COLLOCAZIONE E LE FUNZIONALITÀ SPECIFICHE DEI COMPONENTI. |
| | 1 | Individuare e Descrivere degli organi di trazione e repulsione |
| | 2 | Conoscere e saper attuare i metodi di montaggio e smontaggio |
| | 3 | Saper effettuare gli interventi previsti dai piani di manutenzione e relative scadenze |
| | 4 | Saper effettuare i controlli e regolazioni |
| | 5 | Conoscere e saper effettuare le manutenzioni preventive e correttive |
| 250 | | MV6: CONOSCERE L'IMPIANTISTICA ELETTRICA ED ELETTRONICA (DI BASE, DI POTENZA, DI SEGNALE), I CIRCUITI E LA DISPOSIZIONE E FUNZIONE DEI COMPONENTI RELATIVI. CONOSCERE LE PROCEDURE DI MESSA A TERRA DI UN VEICOLO. ESSERE IN GRADO DI PROCEDERE ALLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE SECONDO LE PROCEDURE PREVISTE. |
| | 1 | Individuare e descrivere le varie tipologie dei circuiti presenti sui rotabili (Alta Tensione, Media Tensione, Bassa Tensione) |
| | 2 | Conoscere le apparecchiature principali costituenti i circuiti |
| | 3 | Saper effettuare controlli e verifiche previste dai piani di manutenzione e dalla normativa vigente |
| | 4 | Essere in grado di effettuare ricerca dei guasti e procedure di sostituzione delle principali apparecchiature |
| | 5 | Essere in grado di eseguire revisioni su pezzi sciolti |
| 260 | | MV7: CONOSCERE IL FUNZIONAMENTO GENERALIZZATO DELL'IMPIANTO PORTE DI UN VEICOLO FERROVIARIO E LE DIVERSE TIPOLOGIE DI IMPIANTO (ELETTRICO, PNEUMATICO, MECCANICO E LORO COMBINAZIONI). CONOSCERE IL LAYOUT DEGLI IMPIANTI, I SINGOLI COMPONENTI (PER TIPOLOGIA) LA LORO COLLOCAZIONE E LA LORO FUNZIONE. CONOSCERE I LIVELLI ED I TIPI DI SICUREZZA DELL'IMPIANTO E LE INTERFACCE DEI SEGNALI TACHIMETRICI. |
| | 1 | Individuare e descrivere le varie tipologie in uso sui rotabili |
| | 2 | Individuare e conoscere le apparecchiature principali |
| | 3 | Saper effettuare controlli, prove e verifiche previste dai piani di manutenzione e dalla normativa vigente |
| | 4 | Essere in grado di effettuare ricerca dei guasti e procedure di sostituzione delle principali apparecchiature |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 42 di 64 |

| | |
|------------|---|
| 270 | MV8: CONOSCERE IL SISTEMA TELAIO/CASSA/STRUTTURA PORTANTE ED I LORO COLLEGAMENTI. CONOSCERE I COMPONENTI DEL SISTEMA, LA LORO FUNZIONE E COLLOCAZIONE E SAPERE INDIVIDUARE GLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE. CONOSCERE LE MODALITÀ DI COLLEGAMENTO E SCOLLEGAMENTO DEGLI APPARATI DI SICUREZZA (O PARTE DI ESSI) APPLICATI ALLA CASSA. |
| 1 | Individuare e descrivere le varie tipologie in uso sui rotabili |
| 2 | Conoscere i componenti principali costituenti i telai e delle strutture portanti |
| 3 | Saper effettuare controlli e verifiche previste dai piani di manutenzione e dalla normativa vigente |
| 280 | MV9: CONOSCERE IL FUNZIONAMENTO GENERALIZZATO DELL'IMPIANTO ANTINCENDIO E LE NORME DI UTILIZZO E MANUTENZIONE. CONOSCERE IL LAYOUT DELL'IMPIANTO, I SINGOLI COMPONENTI E LA LORO COLLOCAZIONE E SPECIFICA FUNZIONALITÀ. CONOSCERE I LIVELLI E LE TIPOLOGIE DI SICUREZZA DELL'IMPIANTO (RILEVAMENTO FUMI ECCETERA). CONOSCERE I DIVERSI SISTEMI DI SPEGNIMENTO IN RELAZIONE AI SETTORI INTERESSATI DEI VEICOLI. |
| 1 | Individuare e descrivere le tipologie e caratteristiche presenti sui rotabili |
| 2 | Saper effettuare controlli, prove e verifiche previste dai piani di manutenzione e dalla normativa vigente |

La formazione per il rilascio della certificazione del requisito professionale all'attività di MV1:MV9 deve essere erogata da un Istruttore qualificato da EAV per l'attività di MV, all'organo di sicurezza/CCS ed al relativo contesto operativo nelle modalità previste dalla PRSGCIF-01 e certificata da una commissione esaminatrice nominata in conformità alla PRSGCIF-02 con le modalità previste dalla PRSGCIF-03.

2.3 Verificatore della manutenzione

Il verificatore, oltre a poter eseguire le operazioni di manutenzione sugli organi di sicurezza per cui è abilitato, ai

sensi del RE 779/2019 – allegato II.IV effettua le operazioni di verifica e certificazione della manutenzione eseguita sugli organi di sicurezza per cui è abilitato effettuandone il relativo collaudo di manutenzione.

In particolare, per le operazioni di manutenzione da certificare, deve verificare che:

- Le operazioni di manutenzione siano state effettuate da soggetti con valida abilitazione;
- Le operazioni di manutenzione effettuate siano coerenti con gli ordini di manutenzione ed effettuate in
 - conformità ai piani di manutenzione e istruzioni tecniche applicabili;
- Le attrezzature utilizzate siano conformi e gli strumenti di misura utilizzati siano in stato di validità ed efficienza (verifica della validità della certificazione di taratura);
- Siano stati utilizzati i materiali di consumo e di ricambio previsti per il tipo di manutenzione.
- Sono distinti due profili di operatori certificatori:
 - **Profilo meccanico:** abilitato agli organi: (rodiggio (MV1), carrelli (MV2), impianto pneumatico (MV3), sistema trazione/repulsione (MV5), telaio/cassa/struttura portante (MV8).
 - **Profilo elettrico:** apparecchiature di bordo per la sicurezza (MV4), impiantistica elettrica ed elettronica (MV6), porte (MV7); impianto antincendio (MV9).

Gli agenti che devono essere avviati al ruolo di verificatore devono possedere i seguenti requisiti:


- Essere operatore qualificato di manutenzione abilitato organi di sicurezza previsti per il profilo meccanico o elettrico

La qualifica di operatore certificatore della manutenzione viene rilasciata a seguito di esame per titoli e colloquio da una commissione di esame interna dell'EAV.

2.4 Processi speciali

Vengono definiti processi speciali i processi di saldatura e controlli non distruttivi per i quali il personale deve in possesso dei seguenti requisiti:

- Il personale che opera sulle saldature deve essere certificato a norma delle Linee guida n. 2/2019 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie inerenti "la certificazione delle Aziende che

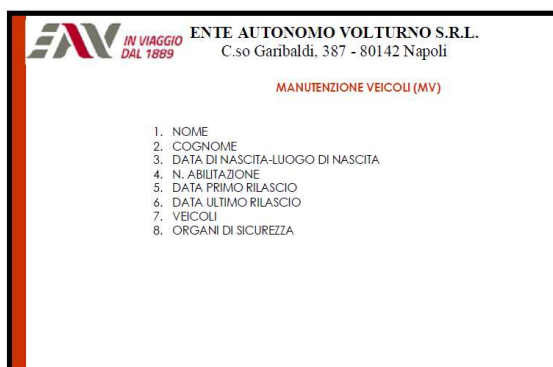
| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 43 di 64 |

operano nel settore della saldatura dei veicoli ferroviari o parti di essi in conformità alle norme della serie UNI EN 15085".

- Il personale che deve effettuare Controlli Non Distruttivi (CND) deve essere abilitato ai sensi delle Linee Guida ANSF r.v. ed alla norma UNI EN ISO 9712:2012, aventi le caratteristiche di seguito riportate a titolo semplificativo:
 - Settore: Manutenzione Ferroviaria (MF)
 - Sotto settore: Rotabili (MF/R)
 - classe operativa: B
 - metodo 1: ultrasuoni (UT)
 - metodo 2: magnetoscopia (MT)
 - qualifica operatore: livello 2 o superiore

2.5 Identificazione e certificazione degli operatori

Al personale che ha conseguito l'abilitazione alla MV (0:10), EAV_SRM rilascia un Certificato di abilitazione il cui formato è quello di seguito raffigurato.



Il Certificato di abilitazione è un tesserino di dimensioni 8,5x5,5 cm, riportante il logo aziendale, tipologia di abilitazione, foto dell'agente e contenente i seguenti campi:

1. Nome
2. Cognome
3. Data e luogo di nascita
4. N. identificativo dell'abilitazione
5. Data primo rilascio
6. Data ultimo aggiornamento
7. Veicoli sui quali l'agente abilitato può effettuare attività manutentive – in particolare vanno inserite le restrizioni qualora il manutentore possa operare solo su un particolare contesto.
8. Organi di sicurezza sui quali l'agente abilitato può effettuare attività manutentive (MV1:MV9)

Il numero identificativo dell'abilitazione viene dato secondo il seguente criterio:

- primi 3 caratteri: EAV (organismo rilasciante)
- 4-5: MV (tipologia di abilitazione)
- 6-7-8-9: anno di rilascio
- 10-11-12: numero progressivo

La validità ed autenticità del tesserino è certificata col timbro e firma del Direttore del Manutenzione Rotabili (SRM) dell'EAV.

Il certificato di abilitazione non ha scadenza. La sua validità è subordinata al mantenimento dei requisiti e delle competenze previste per il ruolo.

Il certificato di abilitazione va modificato ogni qualvolta mutino le informazioni in esso contenute. A tal fine SRM, attraverso la propria struttura preposta, provvede al rilascio del nuovo titolo ed al ritiro del precedente certificato.

I certificati rilasciati dall'EAV possono essere riprodotti in caso di smarrimento o deterioramento previa presentazione della formale denuncia alle Autorità o del tesserino deteriorato.

In caso di sospensione della validità dell'abilitazione per la perdita dei requisiti necessari allo svolgimento dell'attività di sicurezza i relativi Certificati devono essere restituiti a SRM per il successivo annullamento e l'aggiornamento dei Registri.

3. CONTESTI OPERATIVI NELL'AMBITO MV

Nell'ambito della MV vengono definiti i seguenti contesti operativi per area di competenza dei veicoli:

| AREA DI COMPETENZA | TIPO VEICOLO |
|--|--------------------------|
| Veicoli Vesuviane (LV) | Metrostar |
| | T21, T21R, FE 220, BD |
| Veicoli Flegree (LF) | ET500-Alfa3 |
| | ET100, ET400, ET400R |
| Veicoli Napoli-Caserta-Piedimonte Matese (LNP) | Aln 663, Aln668, ATR 803 |
| Veicoli Napoli-Cancello-Benevento (LNB) | ETR243-Alfa2 |
| | Ale 126, Ale 088 |

Sulla base di tali contesti vengono identificate le restrizioni applicabili alle abilitazioni:


| N | Tipologia Rotabile | Area | Serie Rotabile | STB (MV4) | Rodiggio (MV1) | Carrelli (MV2) | Trazione e Repulsione (MV5) | Cassa e struttura (MV8) | Impianto Pneumatico (MV3) | Circuiti Elettrici (MV6) | Porte (MV7) | Antincendio (MV9) | |
|---|-------------------------------|------|----------------|-----------|----------------|----------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------|-------------------|----|
| A | Rotabili Vecchia Generazione | LNP | Aln 663/668 | VB | UNICA | UNICA | CON RESTIZIONI | UNICA | UNICA | CON RESTIZIONI | VA | - | |
| | | LNP | ATR 803 | VB | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VB | VB | |
| | | LNB | ALe 126/Ale088 | VB | UNICA | UNICA | CON RESTIZIONI | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VA | - |
| | | LF | ET100 | VA | UNICA | UNICA | CON RESTIZIONI | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VA | - |
| | | LF | ET400/ET400R | VA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VA | VA |
| | | LV | T21/T21R | VB | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VA | - |
| | | LV | Fe220 | VB | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VA | - |
| | | LV | BD | VB | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VA | - |
| B | Rotabili di Nuova Generazione | LV | Metrostar | VB | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VB | VB | |
| | | LNB | ETR243 | VB | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VB | VB | |
| | | LF | ET500 | VA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | UNICA | VB | VB | |

Legenda:

| | |
|----------------|---|
| VA | Abilitazione su sottosistemi di vecchia generazione |
| VB | Abilitazione su sottosistemi di nuova e vecchia generazione |
| UNICA | Abilitazione unica, non esistono discontinuità tecnologiche significative fra i sottosistemi. Tutti gli agenti abilitati all'organo di sicurezza possono operare sui contesti operativi dell'IF |
| CON RESTIZIONI | Abilitazione rilasciata con restrizione del contesto operativo. Rientrano in questa casistica abilitazioni a particolari organi di sicurezza che sono differenti per caratteristiche tecniche e che non consentono all'operatore di effettuare attività manutentive al di fuori del contesto individuato in abilitazione. |

Sulla base delle considerazioni sopra esposte si identificano le competenze per ciascuna abilitazione con le restrizioni previste:

| Competenza su organo | Area di competenza | Conversione | Restrizioni |
|--|--------------------|-------------|---|
| Manutentore che opera su: Rodiggio | LNP | MV1 | Nessuna |
| | LNB | MV1 | Nessuna |
| | LV | MV1 | Nessuna |
| | LF | MV1 | Nessuna |
| Manutentore che opera su: Carrelli | LNP | MV2 | Nessuna |
| | LNB | MV2 | Nessuna |
| | LV | MV2 | Nessuna |
| | LF | MV2 | Nessuna |
| Manutentore che opera su: Sistema frenante | LNP | MV3 | Nessuna |
| | LNB | MV3 | Nessuna |
| | LV | MV3 | Nessuna |
| | LF | MV3 | Nessuna |
| Manutentore che opera su: Apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni | LNP | MV4 – VB | Nessuna |
| | LNB | MV4 – VB | Nessuna |
| | LV | MV4 – VB | Nessuna |
| | LF | MV4 – VA | Solo apparecchiature di tipo vigilante attivo/passivo |
| Manutentore che opera su: organi di trazione-repulsione | LNP | MV5* | Solo aggancio di tipo tradizionale |
| | LNB | MV5* | Solo aggancio di tipo tradizionale |
| | LV | MV5 | Nessuna |
| | LF | MV5 | Nessuna |
| Manutentore che opera su: organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra | LNP | MV6* | Solo ALN 663/668 |
| | LNB | MV6 | Nessuna |
| | LV | MV6 | Nessuna |
| | LF | MV6 | Nessuna |
| Manutentore che opera su: porte e relativi dispositivi | LNP | MV7-VA | Solo porte di vecchia generazione |
| | LNB | MV7-VB | Nessuna |
| | LV | MV7-VB | Nessuna |
| | LF | MV7-VB | Nessuna |
| Manutentore che opera su: Telaio (Cassa e strutture portanti) | LNP | MV8 | Nessuna |
| | LNB | MV8 | Nessuna |
| | LV | MV8 | Nessuna |
| | LF | MV8 | Nessuna |
| Manutentore che opera su: Impianto antincendio | LNP | - | - |
| | LNB | MV9 – VB | Nessuna |
| | LV | MV9 – VB | Nessuna |
| | LF | MV9 – VB | Nessuna |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 46 di 64 |

PARTE V – ISTRUTTORI ED ESAMINATORI

1. Organizzazione della Formazione

La pianificazione ed erogazione dei corsi di formazione per il rilascio delle abilitazioni, gli aggiornamenti professionali e l'attività di mantenimento delle competenze per il personale di impiegato in attività di sicurezza viene effettuato in EAV da Istruttori Riconosciuti E Istruttori Qualificati entro i limiti e con le modalità definite nei successivi § 2 e § 3.

Per lo svolgimento di una parte delle attività di addestramento a bordo treno, tali figure possono richiedere la collaborazione degli Esperti di Mestiere, identificati dall'All. AL-SGC 01 alla PRSGC 01 e secondo il documento Programma IQ, con le modalità ivi previste.

2. Istruttori Riconosciuti

2.1 REQUISITI DELL'ISTRUTTORE RICONOSCIUTO

L'IR è l'unica figura aziendale che può:


- effettuare l'analisi dei fabbisogni formativi del personale impiegato in attività di sicurezza;
- redigere/modificare i piani di formazione;
- erogare la formazione;
- firmare i registri di classe e tutta la documentazione attestante la formazione ed i relativi esiti;
- certificare l'avvenuta formazione;
- effettuare gli addestramenti professionali previsti per l'acquisizione del requisito professionale;
- valutare il fabbisogno di tirocinio e supervisionare e certificare tale attività;
- effettuare e certificare il mantenimento delle competenze;
- provvedere alla risoluzione di eventuali non conformità legate all'errato comportamento del personale durante l'esercizio delle attività di sicurezza.

Gli IR possono erogare la formazione unicamente nell'ambito del proprio titolo abilitativo e contesto operativo. All'IR possono essere affiancati esperti di settore o IR di altri settori per l'approfondimento di specifiche unità didattiche fermo restando la responsabilità di supervisione dell'IR stesso.

Le norme che definiscono i criteri e le modalità per il riconoscimento degli Istruttori per la condotta e accompagnamento dei treni sono emesse dall'Agenzia e sono: Decreto n.14/2009 e nota prot. ANSF n° 0000838/2019. Il decreto non è applicabile al settore MV per cui l'ANSFISA non prevede esame di riconoscimento; tali istruttori sono qualificati da EAV su base curriculare e con valutazione interna dei requisiti previsti (a,b,c) dal sopraddetto decreto che costituisce un codice di buona pratica adottato da EAV.

I candidati per i quali è richiesto il riconoscimento presso l'ANSFISA, devono essere in possesso dei seguenti requisiti base:

1. abilitazione allo svolgimento di tutte le mansioni proprie dell'attività di sicurezza richiesta;
2. aver svolto le mansioni proprie dell'attività di sicurezza su una delle reti ferroviarie dell'Unione Europea, in Svizzera o su una infrastruttura regionale non isolata per almeno tre anni;
3. avere svolto, nell'attività di sicurezza, almeno una delle seguenti mansioni:
 - istruttore che è già stato riconosciuto presso L'ANSFISA
 - aver svolto Formazione di base e seguito individuale secondo quanto previsto dai processi di acquisizione e mantenimento riconosciuti dall'ANSFISA in affiancamento ad un istruttore riconosciuto per almeno un anno;
 - formazione e seguito individuale per un periodo di almeno tre anni su una delle reti ferroviarie dell'Unione Europea, in Svizzera o su una infrastruttura regionale non isolata;

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 47 di 64 |

4. non svolgere incarichi di responsabilità del Sistema di Gestione della Sicurezza o nell'organizzazione della produzione del servizio.

Le competenze professionali e attitudinali richieste all'Istruttore sono le seguenti.

Competenza a:

- capacità espositiva e di tenuta d'aula;
- progettazione della formazione (lezioni teoriche, progettazione del materiale didattico, esercitazioni, valutazione dell'apprendimento, ecc.).

Competenza b:

- conoscenza approfondita degli aspetti tecnici, normativi, regolamentari riferita al ruolo di istruttore dell'attività di sicurezza per la quale si richiede il riconoscimento;
- conoscenza delle disposizioni normative che regolamentano la formazione (formazione di base, aggiornamento, formazione continua) del personale con mansioni di sicurezza;
- capacità nell'esecuzione delle verifiche dirette ed indirette sul personale operativo.

L'U.O. Risorse Umane ed Organizzazione individua i candidati a seguito di pubblicazione di bando interno mediante Ordine di Servizio aziendale.

In caso di selezione saranno ammessi alle prove concorsuali unicamente i candidati che possano certificare i requisiti 1-4 sopradetti. I candidati ritenuti idonei in fase vengono avviati alle fasi successive di formazione/tirocinio.

2.2 FORMAZIONE PROPEDEUTICA AL RICONOSCIMENTO ANSFISA IN QUALITÀ DI ISTRUTTORE

Per l'avvio all'attività di Istruttore AdC/AdT, l'IF prevede un percorso formativo e di affiancamento ad un Istruttore Riconosciuto ANSFISA e da personale qualificato e che comprende:

- Un consolidamento circa il quadro normativo, leggi e regolamenti, disposizioni applicabili al ruolo e sui programmi formativi aziendali previsti per l'abilitazione al ruolo (competenza "b" primo comma).
- Una formazione sul SGS e sul SGC e relative procedure aziendali di sistema (competenza "b" secondo comma);
- Un periodo di tirocinio pratico di un anno in affiancamento ad un Istruttore Riconosciuto (competenza "b" terzo comma, competenza "a").

Durante l'attività di affiancamento in aula l'Istruttore avrà cura di far firmare il Registro di Classe anche al candidato, quale prova dell'avvenuto tirocinio.


Ciascun candidato viene affidato ad un supervisore (IR) che ne valuterà il percorso e sarà il referente per la Direzione circa l'acquisizione delle competenze previste per il ruolo.

Tale periodo di tirocinio verrà gestito secondo le disponibilità degli agenti interessati ed in base alle attività formative in corso

3. Istruttori Qualificati

L'IQ, sotto la supervisione di un istruttore riconosciuto, può:

- erogare la formazione al personale;
- effettuare attività di supervisione dell'addestramento (seguiti individuali a bordo treno per allievi AdT/AdC);
- svolgere le attività relative al mantenimento competenze ed i seguiti individuali (verifiche dirette);
- effettuare verifiche di tipo indiretto al personale viaggiante;
- somministrare i test di apprendimento e di verifica in caso di NC.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 48 di 64 |

Gli IQ possono erogare la formazione unicamente nell'ambito del proprio titolo abilitativo e contesto operativo ed esclusivamente nell'ambito di applicazione interno dell'SGS.

Tali istruttori sono qualificati da EAV su base curriculare e con valutazione interna dei requisiti previsti (a,b,c) dal decreto ANSF14/2009 che costituisce un codice di buona pratica adottato da EAV.

Tale valutazione verrà effettuata da un IR congiuntamente con FORM.

I candidati devono essere in possesso dei seguenti requisiti base:

- abilitazione allo svolgimento di tutte le mansioni proprie dell'attività di sicurezza richiesta;
- aver svolto le mansioni proprie dell'attività di sicurezza su una delle reti ferroviarie dell'Unione Europea, in Svizzera o su una infrastruttura regionale per almeno tre anni;
- avere effettuato la relativa formazione per la qualificazione e ottenuto, con esito positivo, la qualifica .

Le competenze professionali e attitudinali richieste all'Istruttore qualificato sono le seguenti.

Competenza a:

- capacità espositiva e di tenuta d'aula;

Competenza b:

- conoscenza approfondita degli aspetti tecnici, normativi, regolamentari riferita al ruolo di istruttore dell'attività di sicurezza per la quale si richiede la qualificazione;
- conoscenza delle disposizioni normative che regolamentano la formazione (formazione di base, aggiornamento, formazione continua) del personale con mansioni di sicurezza;
- capacità nell'esecuzione delle verifiche dirette ed indirette sul personale operativo.


L'U.O. Risorse Umane ed Organizzazione individua i candidati a seguito di pubblicazione di bando interno mediante Ordine di Servizio aziendale.

In caso di selezione, saranno ammessi alle prove concorsuali, unicamente i candidati che possano certificare i requisiti richiesti. I candidati ritenuti idonei vengono avviati alle fasi successive.

3.1 Formazione necessaria per gli Istruttori Qualificati

La formazione necessaria all'acquisizione delle competenze definite al §3, è definita nel Programma di formazione PF – IQ – “Programma per il conseguimento del titolo di Istruttore Qualificato” (mod. AL-SGCIF 01), che prevede:

- Formazione Relativa alle modalità di effettuazione delle Verifiche Dirette e Indirette, al carattere delle verifiche, al modo di relazionarsi con i colleghi durante le verifiche, le modalità di raccolta e presentazione dei dati
- Corso relativo alle modalità di tenuta d'aula e comunicazione per favorire l'apprendimento
- Per l'avvio all'attività di Istruttore AdC/AdT, l'IF prevede un percorso formativo e di affiancamento ad un Istruttore Riconosciuto ANSFISA e da personale qualificato e che comprende:
 - Un consolidamento circa il quadro normativo, leggi e regolamenti, disposizioni applicabili al ruolo e sui programmi formativi aziendali previsti per l'abilitazione al ruolo (competenza “b” primo comma).
 - Una formazione sul SGS e sul SGC e relative procedure aziendali di sistema (competenza “b” secondo comma);
 - Un periodo di tirocinio pratico di 80h in affiancamento ad un Istruttore Riconosciuto.
 - Durante l'attività di affiancamento in aula l'Istruttore avrà cura di far firmare il Registro di Classe anche al candidato, quale prova dell'avvenuto tirocinio.
- Ciascun candidato viene affidato ad un supervisore (IR) che ne valuterà il percorso e sarà il referente per la Direzione circa l'acquisizione delle competenze previste per il ruolo.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 49 di 64 |

- Tale periodo di tirocinio verrà gestito secondo le disponibilità degli agenti interessati ed in base alle attività formative in corso.

4. Esaminatori Riconosciuti

L'ER è l'unica figura professionale abilitata alla partecipazione delle commissioni di esame per la certificazione del requisito professionale per attività di sicurezza.

L'ER è l'unica figura aziendale che può:

- Definire i criteri per l'effettuazione delle prove d'esame per la certificazione del requisito professionale;
- Definire i criteri di valutazione delle prove di esame;
- Redigere i test di esame per l'acquisizione del requisito professionale;
- Certificare il requisito professionale;
- Valutare il tirocinio professionale;
- Firmare i verbali e la documentazione prevista per le commissioni d'esame;

I candidati per i quali è richiesto il riconoscimento presso l'ANSFISA come Esaminatore, devono essere in possesso dei seguenti requisiti:

1. abilitazione allo svolgimento di tutte le mansioni proprie dell'attività di sicurezza per la quale si richiede il riconoscimento;
2. essere Istruttore riconosciuto presso l'ANSFISA o istruttore che è stato qualificato nel Rispetto di processi riconosciuti dall'ANSFISA da un periodo di almeno tre anni;
3. aver partecipato in qualità di auditore ad almeno tre commissioni di esame per l'attività per la quale si richiede il riconoscimento;
4. non svolgere incarichi di responsabilità del Sistema di Gestione della Sicurezza o nell'organizzazione della produzione del servizio.

Per il riconoscimento come Esaminatore è richiesta inoltre:

Competenza c:

- capacità nella valutazione e pesatura delle competenze del personale operativo (valutare conoscenze, saper fare e comportamenti);
- conoscere le norme per la costituzione delle commissioni di esame;
- saper condurre, rispetto al proprio ruolo, un esame teorico e pratico.

Per la MV gli esaminatori sono valutati fra gli Istruttori MV con commissione interna EAV.

5. PROCEDURA PER IL RICONOSCIMENTO ANSFISA DEGLI ISTRUTTORI/ESAMINATORI


Per poter partecipare alle sessioni di esame programmate dall'Agenzia, ciascun candidato deve partecipare alla giornata di sessione formativa tenuta dall'Agenzia stessa.

A tal fine, secondo il calendario che annualmente l'Agenzia pubblica, l'IF provvede a ad inviare a mezzo pec, entro i termini e con le modalità indicati nel sito istituzionale, la pre-iscrizione al seguente indirizzo: formazione@pec.ansfisa.gov.it.

Alle sessioni formative è ammessa la partecipazione di uditori per i quali andrà effettuata richiesta di iscrizione nelle medesime modalità.

La conferma della partecipazione alla giornata di formazione viene trasmessa via PEC al richiedente in base all'ordine di arrivo delle richieste e alla priorità attribuita ai futuri candidati al riconoscimento rispetto agli uditori.

L'attestato di avvenuta partecipazione alla sessione di formazione, che verrà rilasciato dall'Agenzia ai soli partecipanti in qualità di futuri candidati, costituirà requisito per la presentazione dell'istanza di riconoscimento, entro i sei mesi successivi.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 50 di 64 |

L'IF provvede ad inviare l'istanza di riconoscimento, in bollo, nei tempi previsti dal calendario dell'Agenzia e nelle modalità previste dal decreto vigente trasmettendo:

- Generalità del candidato;
- C.V. dettagliato del candidato che comprovi la sussistenza dei requisiti di base per l'accesso al ruolo;
- Copia del documento abilitativo;
- Certificato di avvenuta formazione rilasciato dall'ANSFISA;
- Corresponsione virtuale del bollo per l'emissione del provvedimento di riconoscimento.

Sulla base del calendario pubblicato dall'Agenzia, l'IF provvede alla pre-iscrizione alla prova d'esame scritta, a mezzo pec nelle medesime modalità sopra riportate.

La conferma della partecipazione alla sessione di prova d'esame scritta viene trasmessa via PEC alla struttura richiedente il riconoscimento per i candidati in possesso dell'attestato di partecipazione alla giornata di formazione per i quali sia stata presentata istanza di riconoscimento e sia stato accertato il possesso dei requisiti previsti dal citato decreto.

Successivamente i candidati, prima della correzione degli elaborati di prova scritta, saranno convocati con comunicazione via PEC alla struttura richiedente, per sostenere la prevista prova orale. Nel caso in cui l'iter di riconoscimento non si completi entro 90 gg dalla data di presentazione dell'istanza per mancata partecipazione alla prova scritta o orale, l'Agenzia provvederà all'archiviazione dell'istanza e alla comunicazione del provvedimento alla struttura richiedente. Nei casi in cui, entro il termine suddetto, il candidato regolarmente iscritto alle sessioni di prova di esame scritto e orale non si presenti alla prova senza produrre prima dell'inizio della prova giustificati e documentati motivi, l'Agenzia provvederà ad emettere il provvedimento di diniego all'istanza di riconoscimento. Analogo provvedimento di diniego sarà emesso anche nel caso in cui nella valutazione degli altri requisiti richiesti per il riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori, previsti dal Decreto dell'Agenzia n.14/2009, siano state riscontrate delle non conformità e la struttura richiedente non abbia provveduto alla loro risoluzione con l'integrazione della documentazione allegata all'istanza nei termini indicati nella nota di sollecito che sarà inviata dall'Agenzia.

6. VALIDITÀ DEI TITOLI

Gli attestati di riconoscimento hanno validità 5 anni salvo ulteriori limitazioni imposte dall'ANSFISA.

Il rinnovo del riconoscimento per la figura di Istruttore/Esaminatore all'attività di condotta deve essere effettuato mediante procedura di esame nelle medesime modalità previste per il primo riconoscimento.

Per le altre attività di sicurezza, per poter procedere al rinnovo del riconoscimento, dovrà essere presentata istanza in bollo all'ANSFISA trasmettendo:


- Generalità del candidato;
- C.V. dettagliato del candidato che comprovi la sussistenza dei requisiti di base per l'accesso al ruolo;
- Copia del documento abilitativo;
- Certificazione delle attività formative svolte negli ultimi cinque anni.
- Corresponsione virtuale del bollo per l'emissione del provvedimento di riconoscimento.

Non si potrà procedere al rinnovo laddove non sia documentabile l'attività dell'IR/ER nei cinque anni antecedenti alla richiesta di rinnovo.

Le richieste di rinnovo dovranno essere trasmesse almeno un mese prima della naturale scadenza riportata nel provvedimento di riconoscimento.

Per il mantenimento/rinnovo dell'accreditamento, l'IF garantisce l'aggiornamento professionale continuo degli Istruttori inviandoli ai corsi di aggiornamento organizzati dall'ANSFISA in occasione di importanti innovazioni del quadro normativo in materia di sicurezza e delle norme che disciplinano il rilascio e il mantenimento del Certificato/Autorizzazione di Sicurezza.

La partecipazione ai suddetti corsi organizzati dall'ANSFISA è obbligatoria per il personale riconosciuto.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 51 di 64 |

Il mantenimento delle competenze degli istruttori/esaminatori è garantito anche dalla partecipazione a sessioni informative/formative, promosse dal RSGS, dal RF o dai Responsabili delle U.O., per la discussione e l'applicazione, nel contesto operativo di riferimento, delle innovazioni regolamentari, disposizioni, procedure.

L'IF, limitatamente al personale già riconosciuto, in caso di perdita dei requisiti fisici/psico-attitudinali propri dell'abilitazione posseduta, durante il periodo di validità dell'attestato di riconoscimento, chiederà all'ANSFISA di confermare il riconoscimento per un periodo non superiore a sei mesi. In questo caso le attività autorizzate dal riconoscimento saranno limitate alla sola formazione teorica in aula.

7. II CERTIFICATO DI ABILITAZIONE DELL'IR/ER

Il Certificato di abilitazione in possesso dell'IR/ER è quello previsto per l'attività di sicurezza. Sull'intestazione verrà riportata la dicitura ISTRUTTORE o ESAMINATORE (la dicitura ESAMINATORE ingloba quella di ISTRUTTORE). Per la MV verrà rilasciato un certificato emesso da EAV.

8. CONVERSIONE/INTEGRAZIONE DEI TITOLI ABILITATIVI DEGLI ISTRUTTORI/ESAMINATORI

Gli IR/ER potranno estendere il proprio titolo abilitativo nelle modalità previste dalle norme e richiedere, pertanto, l'estensione del riconoscimento all'Agenzia.

9. SOSPENSIONE / REVOCA DELLA SOSPENSIONE DEL RICONOSCIMENTO


L'IF che non utilizza l'Istruttore e/o l'esaminatore, ogni qualvolta vengano meno anche temporaneamente i requisiti per il riconoscimento o, in via cautelativa, in caso di coinvolgimento in gravi inconvenienti di esercizio, anche solo per il tempo strettamente necessario alle attività di accertamento di eventuali responsabilità dell'interessato, comunica il provvedimento all'ANSFISA affinché possa procedere alla sospensione del riconoscimento.

Il provvedimento di sospensione potrà essere revocato sulla base delle comunicazioni fornite dalla struttura richiedente il riconoscimento.

10. RITIRO DEL RICONOSCIMENTO

L'IF di propria iniziativa non utilizzerà l'istruttore accreditato e/o l'esaminatore, ogni qualvolta venga meno anche uno solo dei requisiti richiesti dal decreto 14/2009, in nessuna delle attività autorizzate dal riconoscimento e comunicherà il provvedimento all'ANSFISA.

Per la MV il riconoscimento decade su valutazione di EAV in caso di mancato utilizzo in attività di formazione per un periodo superiore a 5 anni.

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 52 di 64 |

PARTE VI – IL RESPONSABILE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

1. REQUISITI DEL RESPONSABILE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Per l'ottenimento ed il mantenimento del Certificato di sicurezza o del Certificato di Idoneità di Esercizio, l'IF nomina un Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS), dotato delle responsabilità e autorità necessarie ad assicurare che i processi del SGS siano predisposti, attuati e tenuti aggiornati e a riferire ai Responsabili sui risultati sulle attività di audit e di monitoraggio ed alla direzione sulle prestazioni del sistema e su ogni esigenza di miglioramento.

Il decreto dell'ANSF n°04/2011 definisce i criteri e le modalità per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della sicurezza.

I requisiti minimi di accesso al ruolo di RSGS sono:

- Laurea magistrale;
- Conoscenza dei processi aziendali e aver maturato almeno tre anni di anzianità di servizio all'interno dell'Impresa Ferroviaria di EAV oppure aver effettuato un anno di affiancamento al RSGS aziendale ovvero di aver svolto il ruolo di RSGS presso altra IF/GI.

I requisiti professionali che deve possedere il RSGS sono:

Requisito 1: conoscenza della funzione e dell'architettura dei sistemi di gestione, conoscenza dei metodi di analisi e gestione dei processi, al fine di supportare le funzioni aziendali nella progettazione e verifica dei processi, supportare o effettuare la progettazione, la redazione ed il controllo della documentazione di sistema, adottando un approccio per processi. Il presente requisito deve essere dimostrato con attestato di frequenza ad un corso di formazione specifico (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure titolo di studio congruente con gli elementi descritti o comprovata esperienza professionale specifica.


Requisito 2: nozioni di statistica, al fine di poter effettuare idonea analisi dei dati monitoraggio e/o valutare in modo critico le analisi svolte da altre funzioni aziendali. Il presente requisito deve essere dimostrato con attestato di frequenza ad un corso di formazione specifico (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure titolo di studio congruente con gli elementi descritti o comprovata esperienza professionale specifica.

Requisito 3: conoscenza dell'assetto normativo nazionale e comunitario, conoscenza dell'architettura delle norme ferroviarie in materia di sicurezza e di Sistemi di Gestione della Sicurezza, al fine di garantire che il SGS aziendale sia conforme alle normative vigenti, individuando norme applicabili e monitorandone le modifiche. Il presente requisito deve essere dimostrato con attestato di frequenza ad un corso di formazione specifico (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure comprovata esperienza professionale specifica.

Requisito 4: nozioni di analisi di rischio, al fine di poter orientare le analisi e utilizzarne i risultati. Il presente requisito deve essere dimostrato con attestato di frequenza ad un corso di formazione specifico (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure titolo di studio congruente con gli elementi descritti o comprovata esperienza professionale specifica.

Requisito 5: comprovata conoscenza dell'organizzazione in cui si svolge la funzione, al fine di garantire che il SGS rappresenti l'organizzazione e sia sempre coerente con essa. Il presente requisito deve essere dimostrato con evidenza di comprovata esperienza professionale in ambito aziendale o in contesti assimilabili.

Requisito 6: conoscenza dei processi produttivi ferroviari, al fine di coadiuvare le funzioni interessate nell'analisi dei processi e nell'analisi dei dati di eventi incidentali e anomalità; conoscere i processi oggetto di audit. Il

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 53 di 64 |

presente requisito deve essere dimostrato con evidenza di comprovata esperienza professionale specifica dimostrato o con attestato di frequenza ad un corso di formazione specifico (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali).

Requisito 7: comprovata conoscenza delle metodologie di audit al fine di poter effettuare audit interni e/o esterni all'organizzazione. Il presente requisito deve essere dimostrato con attestato di frequenza ad un corso di formazione specifico (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure comprovata esperienza professionale specifica.

Requisito 8: conoscenza della lingua italiana, al fine di rapportarsi con le funzioni aziendali e/o con organismi esterni di controllo. Il presente requisito deve essere dimostrato mediante titolo di studio italiano oppure attestazione del livello C1 della conoscenza della lingua italiana, come definito dal "Quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue".

2. FORMAZIONE DEL RSGS

Le competenze professionali del RSGS (requisiti 1-8) possono essere di tipo curricolari oppure possono essere acquisite attraverso la partecipazione ai corsi di formazione specifici tenuti unicamente dagli Enti riconosciuti dall'Agenzia.

Tutte le competenze devono essere documentate attraverso attestati o su base curricolare degli studi effettuati presso le università.

3. QUALIFICAZIONE DEL RSGS

L'IF, richiede all'ANSFISA la qualificazione di un candidato al ruolo di RSGS inviando all'Agenzia, a mezzo pec, all'indirizzo: ansfisa@pec.ansfisa.gov.it, apposita istanza in bollo allegando la seguente documentazione:

- generalità del candidato (Nome Cognome luogo e data di nascita);
- curriculum dettagliato e opportuna documentazione, attestante il possesso dei requisiti richiesti;
- ricevuta del contributo da versare ad ANSFISA, a titolo di rimborso per costi amministrativi sostenuti per l'istruttoria (solo per richiesta successiva a quella avvenuta contestualmente alla Richiesta di Certificato di Sicurezza);
- bollo.

La commissione nominata da ANSFISA provvede ad esaminare la parte documentale dell'istanza, per verificare le evidenze dei requisiti richiesti e ad effettuare colloquio orale al candidato.


4. VALIDITÀ DEI TITOLI

Fermo restando il rispetto del mantenimento delle condizioni e delle competenze, l'attestato ha una validità di 5 anni dalla data di emissione. Al termine dei 5 anni l'ANSFISA può effettuare una valutazione in merito a quei requisiti che, nel frattempo potrebbero subire delle modifiche/adequamenti.

La richiesta di qualifica del RSGS va sempre fatta in caso di rinnovo del certificato di sicurezza/idoneità di sicurezza.

Il mantenimento delle competenze del RSGS durante il suo periodo di validità è legato alla sussistenza dei seguenti elementi:

- aver svolto in maniera continuativa l'incarico di RSGS nell'organizzazione, senza interruzione significativa e comunque non superiore a sei mesi;
- aver frequentato corsi di aggiornamento obbligatori individuati dall'ANSFISA e dalla stessa comunicati;

| | | |
|---|---|--|
|  | <p align="center">SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV</p> | <p align="right">REV. 15 28/04/2025</p> |
| <p align="center">SGCIF</p> | | <p align="right">Pag. 54 di 64</p> |

- assenza di rilievi determinati sull'operato del RSGS nell'ambito delle attività di ispezione e controllo effettuate dall'ANSFISA;

5. GESTIONE DELLE ASSENZE

Nel caso di astensioni dal lavoro per malattia, infortuni, permessi personali che determinino o possano determinare assenze nel presidio della funzione SGS da parte del Responsabile per un periodo continuativo superiore a 30 giorni, il Rappresentante Legale incarica, formalmente, sotto la propria diretta responsabilità, un sostituto in possesso dei requisiti necessari a garantire la regolare prosecuzione delle attività di competenza del RSGS, sui processi interni. Nel caso che l'assenza dovesse prolungarsi oltre i sei mesi continuativi, il Rappresentante Legale informerà l'ANSFISA per definire, congiuntamente, misure e modalità per la prosecuzione delle attività dell'Impresa nelle more del rientro del RSGS o della eventuale richiesta di qualificazione di altro Responsabile.

6. REVOCA DELLA NOMINA

L'Agenzia in mancanza del mantenimento dei requisiti del RSGS potrà comunicare la revoca di nomina a IF che dovrà provvedere entro 6 mesi dalla revoca a nominare e qualificare un nuovo RSGS, in possesso dei requisiti necessari per l'accesso al ruolo.


L'IF può, comunque, di propria iniziativa per scelte organizzative/strategiche, revocare la nomina del RSGS, comunicandolo all'Agenzia, e procedere contestualmente alla nomina di un nuovo RSGS in possesso dei detti requisiti.

PARTE VII – FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE DEL PERSONALE COINVOLTO DIRETTAMENTE ED INDIRETTAMENTE NEI PROCESSI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Nell'ambito del SGS vengono individuate ulteriori figure dipendenti dall'Impresa Ferroviaria per le quali, pur non essendo prevista un'abilitazione specifica, ai sensi delle normative vigenti, viene richiesta una formazione specifica su norme tecniche, regolamenti e procedure. In particolare, vengono individuati i seguenti profili e le necessarie competenze che devono possedere nell'ambito del SGS.

L'accesso a tali ruoli non prevede il rilascio di un'abilitazione ma unicamente una valutazione dei requisiti professionali, delle capacità gestionali e di leadership, a cura della Direzione dell'EAV che può essere effettuata mediante valutazione curriculare e/o con esame con una commissione nominata ai sensi del Regolamento avanzamenti e promozioni dell'EAV.

| FIGURA PROFESSIONALE | COMPETENZE RELATIVE AL SGS |
|--|---|
| Responsabile dell'esecuzione della manutenzione | Norme e standard tecnici sulla manutenzione di veicoli interoperabili. Manuale, procedure e istruzioni SGS con impatto sulla manutenzione. RE 779/2019 Norme per la formazione del personale che opera su organi critici per la sicurezza. |
| Responsabile dello sviluppo della manutenzione | Norme e standard tecnici sulla manutenzione di veicoli interoperabili. Manuale, procedure e istruzioni SGS con impatto sulla manutenzione. Analisi delle modifiche della configurazione dei veicoli e delle sostituzioni in manutenzione. |
| Responsabile della Gestione della flotta | Manuale, procedure e istruzioni SGS con impatto sulla gestione della flotta. Generalità dei piani di manutenzione dei veicoli. |
| Responsabile della Formazione | Norme e regolamenti relativi all'acquisizione e mantenimento delle competenze del personale impiegato in attività di sicurezza. Manuale, procedure e istruzioni SGS con impatto sulla gestione del personale. |
| Responsabile della sorveglianza sanitaria | Norme e regolamenti relativi ai protocolli sanitari del personale impiegato in attività di sicurezza. Manuale, procedure e istruzioni SGS con impatto sulla gestione del personale |
| Responsabile di linea e funzioni di staff | Norme, Regolamenti e disposizioni per l'esercizio ferroviario. Norme, Regolamenti e procedure aziendali per la gestione del personale impiegato in attività di sicurezza. Norme e disposizioni per l'utilizzo dei veicoli per l'esercizio ferroviario. Regolamenti e procedure di interfaccia per la gestione delle situazioni di degrado ed emergenze in linea. |
| Responsabile di Control Room e addetti alla gestione | Regolamenti e procedure di interfaccia per la gestione delle situazioni di degrado ed emergenze in linea. Manuale, procedure e istruzioni SGS con impatto sulla gestione della circolazione ferroviaria. Norme in materia di orario di lavoro e procedure aziendali per la gestione del personale. Norme per l'utilizzo dei veicoli per l'esercizio ferroviario. |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 56 di 64 |

La formazione nell'ambito delle norme e procedure sul SGS prevede le seguenti conoscenze:

| | | |
|----------|--|--|
| A | PRINCIPI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA | |
| 1 | Conoscere Il quadro normativo nazionale in materia di Sicurezza di Esercizio Ferroviario ed il Sistema di Gestione della Sicurezza EAV | |
| 4 | Comprendere il recepimento delle norme comunitarie, nazionali, dell'ANSFISA, del GI e dell'IF | |
| B | RUOLI E RESPONSABILITÀ DEI PRINCIPALI SOGGETTI COINVOLTI NELL'ESERCIZIO | |
| 1 | Conoscere il ruolo dell'ANSFISA | |
| 2 | Conoscere il ruolo del GI | |
| 3 | Conoscere l'organizzazione dell'EAV, relativamente alla produzione del servizio sulle linee del CdS | |
| C | PRINCIPI GENERALI DI SICUREZZA FERROVIARIA | |
| 1 | I rischi connessi all'esercizio Ferroviario e i mezzi e le norme atti a prevenirli. Sistemi di sicurezza e procedure. | |
| 2 | Manuale e Procedure del SGS dell'EAV | |

Il mantenimento delle competenze è garantito dallo svolgimento in maniera continuativa dell'attività specifica e dalla partecipazione ad eventuali corsi di aggiornamento professionali.

In caso di assenza continuativa per un periodo superiore a sei mesi, prima del reintegro, viene valutato a cura del Responsabile di riferimento, in accordo con il Dirigente Responsabile di settore, un aggiornamento professionale sugli eventuali aggiornamenti normativi o procedurali occorsi.

Gli aggiornamenti professionali necessari vengono stabiliti nell'ambito della riunione annuale della formazione, sulla base delle proposte delle UU.OO. di appartenenza e/o del RSGS, e secondo le innovazioni normative tecniche e/o organizzative occorse e pianificate nell'ambito del piano annuale della formazione.

Il RSGS informa il personale sopradetto sugli aggiornamenti normativi occorsi, trasmettendo a mezzo mail i documenti e/o i riferimenti della documentazione stessa e richiedendo, se del caso, riunioni di approfondimento col personale coinvolto.


PARTE VIII – MANTENIMENTO NEL TEMPO DEI REQUISITI E DELLE COMPETENZE DEL PERSONALE CHE SVOLGE ATTIVITA' DI SICUREZZA

1. MANTENIMENTO DEL REQUISITO PROFESSIONALE

Per "competenza" si intende la qualificazione professionale costituita dall'insieme del "sapere", "saper fare", "saper essere" caratterizzante un individuo nell'esercizio delle sue funzioni.

L'IF garantisce il mantenimento delle competenze del personale che svolge attività di sicurezza attraverso un programma di formazione e aggiornamento continuo necessario al mantenimento dei requisiti previsti dal ruolo. Gli agenti in possesso di un'abilitazione vengono assegnati ad un Istruttore Riconosciuto che ne seguirà il percorso di formazione continua.

Il processo di mantenimento delle competenze professionali viene garantito dall'U.O. Mantenimento delle competenze della PRSF e MATR che coordina e gestisce le attività degli IR e garantisce che le stesse vengano attuate secondo il piano di formazione annuale producendo e archiviando tutta la relativa documentazione.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 57 di 64 |

L'U.O. mantenimento competenze informa il RF degli interventi di aggiornamento e si coordina con l'ufficio formazione per la disponibilità delle aule di formazione.

Il mantenimento delle competenze dei requisiti professionali viene attuato mediante le seguenti attività:

- definizione dei fabbisogni formativi individuali in funzione dello scarto rilevato fra competenze attese e constatate (attività di verifica delle competenze svolta dagli Istruttori, ritorni d'esperienza, monitoraggio e analisi inconvenienti d'esercizio);
- pianificazione e attuazione dei conseguenti interventi formativi individuali (interventi mirati) per ripristino delle competenze (micro-competenze);
- pianificazione e attuazione del programma annuale (aggiornamenti d'aula) nell'ambito della formazione contrattuale di durata commisurata alle esigenze contingenti (ritorni d'esperienza, sviluppi tecnico normativi, evoluzioni di ruolo, piano della sicurezza).

Il processo di mantenimento delle competenze viene descritto nella PRSGCIF 04 – "Rilascio e Validità delle abilitazioni".

2. MANTENIMENTO DELL'IDONEITÀ SANITARIA E PSICOLOGICA

Il mantenimento dei requisiti fisici e psicologici viene garantito dalla U.O. RUO sorveglianza sanitaria, in conformità alla PR 19 – VMI, che invia, nel rispetto della normativa applicabile, tutto il Personale interessato ai controlli periodici presso i distretti sanitari competenti.

Oltre alle visite mediche periodiche, deve essere effettuata un'ulteriore visita medica e/o valutazione psicologica se vi sono motivi ragionevoli per dubitare dell'idoneità fisica o psicologica di un membro del personale o per sospettare il consumo di droghe o il consumo di alcolici in eccesso rispetto ai limiti consentiti.

Questa disposizione si applica in particolare dopo un inconveniente o un incidente causato da un errore umano compiuto dalla persona in questione.

L'agente della RUO sorveglianza sanitaria, incaricato al mantenimento del requisito sanitario, ha il compito di monitorare lo stato del personale coinvolto nelle attività di sicurezza e, in caso di non conformità informare l'U.O. Mantenimento competenze della direzione PRSF/MATR al fine di sollevare dalle attività di sicurezza l'agente, fino a nuovo accertamento.

L'agente ritenuto non idoneo, in via temporanea o definitiva, può effettuare il ricorso a norma della legislazione vigente e delle procedure aziendali (PR 19).

L'U.O. sorveglianza sanitaria avrà cura di inviare le certificazioni sanitarie e psicologiche del personale abilitato alla condotta treni all'U.O. Mantenimento Competenze della PRSF che, per il mantenimento in stato di validità della licenza sul RNL, provvede a caricarle sulla piattaforma PILMS di ANSFISA. Lo stesso ufficio dovrà inoltre provvedere alla richiesta di modifica della licenza nel caso in cui mutino le condizioni/limitazioni sanitarie (p.e. uso occhiali).


L'U.O. Mantenimento delle competenze della PRSF provvede al monitoraggio giornaliero del RNL per verificare eventuali situazioni di sospensione del titolo abilitativo per sopraggiunta scadenza del requisito sanitario. Tutti i casi vanno immediatamente segnalati all'U.O. Sorveglianza Sanitaria della RUO per i provvedimenti del caso e alla U.O. Produzione linea per l'immediato sollevamento degli agenti interessati dalle attività di sicurezza.

3. SOSPENSIONE/RITIRO DEI TITOLI ABILITATIVI

Qualora venga a mancare uno solo dei requisiti previsti per il ruolo, la Direzione PRSF/MATR, per il tramite dell'U.O. mantenimento competenze, dovrà provvedere alla sospensione del titolo abilitativo fino all'eventuale ripristino del requisito disatteso.

Durante il periodo di sospensione, l'agente non deve svolgere la relativa attività di sicurezza e deve essere assegnato a funzioni conformi al proprio stato.

In via cautelativa il responsabile di settore, per il tramite dell'IR, provvede al ritiro del titolo abilitativo fino a nuovo esito positivo degli accertamenti dei requisiti non conformi ed a provvedere al cambio di stato nel relativo albo agenti.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 58 di 64 |

In caso di perdita definitiva dei requisiti per lo svolgimento dell'attività di sicurezza il titolo abilitativo dovrà essere ritirato e posto nello stato di NON VALIDO sul registro.

Nel caso di agenti abilitati alla condotta, l'esito negativo deve essere caricato sulla piattaforma ANSFISA PILMS al fine della sospensione/stato di non validità nel RNL.

I provvedimenti di sospensione temporanea e/o definitiva devono essere comunicati per iscritto dall'U.O. mantenimento competenze all'agente interessato così come anche il ritorno in stato di validità.

4. TRATTAMENTO DELLE NON CONFORMITÀ IN AMBITO DI SUPERVISIONE

Le non conformità relative al comportamento degli agenti (competenze disattese durante l'esercizio) rilevate attraverso monitoraggi diretti/indiretti e o rilevabili dalle attività di commissioni d'inchiesta, devono essere aperte dalla funzione rilevante e trasmesse all'U.O. Mantenimento competenze per la successiva analisi, e proposta di trattamento/azione correttiva.

Le cause delle NC vanno analizzate con metodologie riconosciute e classificate secondo la tassonomia GEMS. Gli esiti negativi delle verifiche dell'efficacia accertati devono essere notificate al responsabile di settore per il seguito di competenza.

Le azioni correttive possono essere:

- colloqui individuali mirati;
- aggiornamenti mirati in aula;
- aggiornamenti mirati in servizio;
- accertamenti sanitari intermedi;

e, nei casi più gravi,

- distacco temporaneo o permanente dal servizio con sospensione/revoca dell'abilitazione;
- eventuale riprofessionalizzazione;
- trasferimento ad altre mansioni.

Gli eventi che richiedono una ricertificazione del requisito professionale devono essere comunicati al RF e alla FORM per la gestione delle attività di competenza.

Nell'analisi della NC bisogna definirne la gravità, le possibili conseguenze e la ripetitività degli errori intesa come la frequenza/attitudine a compiere quel determinato errore. Dovrà inoltre essere presa in considerazione nell'analisi le circostanze in cui gli eventi si sono verificati (condizioni ambientali, stato dell'infrastruttura e rotabile).

Le non conformità afferenti alla sfera dell'errore umano devono essere analizzate dall'U.O. mantenimento competenze attraverso metodologie riconosciute e classificate secondo la tassonomia GEMS, in accordo alle procedure aziendali, che qui di seguito si richiama:

| COD. | CATEGORIA | SUB. COD. | TIPOLOGIA ERRORE | DESCRIZIONE |
|------|---|-----------|---------------------------------------|--|
| A | SKILL BASED (LEGATI ALL'ABILITA DELLA PERSONA) | 1 | INTENZIONALITA | La regola è conosciuta, tuttavia, per opportunità, si adottano comportamenti impropriamente ritenuti "egualmente" sicuri o accettabili dai superiori. |
| | | 2 | INTERFERENZE ESTERNE | Nello specifico contesto operativo, si sono manifestate condizioni esterne che hanno interferito sul corretto operato del soggetto: in assenza di queste condizioni esterne è molto probabile che il soggetto avrebbe attuato quanto previsto dalle "regole" aziendali |
| | | 3 | ERRATA PERCEZIONE DEL CONTESTO | Il soggetto ha ritenuto che il contesto operativo fosse escluso dall'applicazione della regola aziendale ed ha applicato |

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
| | | | | una regola valida per un diverso contesto operativo. |
| | | 4 | RIPETITIVITA O ECCESSIVA CONFIDENZA | Le attività o alcune sequenze di essa sono applicate con una frequenza elevata: ciò induce il soggetto a sottovalutare l'importanza di alcune di esse e a ometterne la corretta esecuzione. |
| B | RULE BASED (LEGA TI ALLE REGOLE) | 1 | INSUFFICIENZA DETTAGLI/INFORMAZIONI | La regola aziendale per lo specifico contesto operativo non si è rivelata sufficientemente dettagliata e ha lasciato all'operatore margini discrezionali di interpretazione e applicazione |
| | | 2 | PRESENZA DI UN NUMERO ELEVATO DI INFORMAZIONI | Nello specifico contesto operativo l'attività o alcune sequenze di essa sono regolamentate da più norme e ciò ha reso possibile una interpretazione non corretta dell'azione sicura da mettere in atto. |
| | | 3 | APPLICAZIONE DI REGOLA NON ADATTA ALLA CIRCONSTANZA | La regola aziendale non codifica in modo esauriente le attività o le fasi de esse da attuare nello specifico contesto operativo rendendo in tal modo necessaria un adattamento a cura del soggetto. |
| C | KNOWLEDGE BASED (LEGATI ALLE CONOSCENZ E) | 1 | CONOSCENZA NON ADEGUATA | Il soggetto, nel contesto operativo in cui ha operato, ha dimostrato una conoscenza non adeguata della regola aziendale da applicare. |
| | | 2 | PERDITA DELLA COMPETENZA | Il soggetto ha dimostrato di non conoscere né la regola aziendale da applicare né il contesto operativo in cui è stato chiamato ad operare. |
| | | 3 | MODIFICA DELLA REGOLA NON NOTA | Il soggetto non ha applicato correttamente la regola aziendale da applicare nello specifico contesto in quanto la stessa è stata oggetto di una modifica per la quale egli non è stato adeguatamente formato. |

Il trattamento/azione correttiva deve essere commisurato alla gravità dell'evento e alla carenza rilevata e trattato nel più breve tempo possibile dal momento della rilevazione. L'U.O. mantenimento competenze valuterà, mediante gli IR, le condizioni per il sollevamento/utilizzo in turno comunicandole al Responsabile di linea.

Il differimento dell'attuazione dell'azione correttiva prevista in piano è ammissibile solo a seguito di opportuna valutazione e aggiornando la pianificazione.


È altresì ammissibile il trattamento di non conformità afferenti a fatti non rilevati/rilevabili nell'immediato afferenti a eventi passati, accertati con evidenze, che possano dare adito a dubbi sulle competenze del personale.

Il Responsabile della U.O. Mantenimento delle Competenze sottoporrà a cadenza semestrale al Responsabile del Fattore Umano, il report delle NC identificando le cause più ricorrenti per contesto in modo da poter definire azioni correttive e di miglioramento per l'abbattimento degli eventi pericolosi.

5. GESTIONE DELLE ASSENZE

Gli agenti che si assentano dal servizio per motivi di salute, sono obbligati a presentare la documentazione rilasciata dal SSN. Detta documentazione deve certificare il periodo di allontanamento dal servizio.

L'IF, in accordo alla normativa vigente recepita dalla procedura aziendali (PRS 19-VMI), prima di riammettere in servizio l'agente se ricorre, provvede a inviarlo presso la struttura sanitaria di competenza per verificare la persistenza dei requisiti psico-fisici se le assenze per malattia superano i 30gg per i macchinisti e 20gg per i capitreno.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 60 di 64 |

Nel caso di infortunio sul lavoro, indipendentemente dalla durata dell'assenza stessa, il personale, prima di essere riammesso in servizio, deve essere sottoposto al controllo della persistenza dei requisiti psico-fisici secondo il protocollo sanitario previsto dalla normativa vigente.

Quando per motivi diversi da quelli di salute o di infortunio il personale supera i 180 giorni di assenza continuativa, prima di essere riammesso in servizio, dovrà essere sottoposto a visita medica, per il controllo dei requisiti psico-fisici ai sensi delle norme vigenti. In tali casi l'U.O. Mantenimento competenze, informata dal Responsabile di linea, provvede a sospendere i titoli abilitativi, avendo cura di comunicare la sospensione delle licenze su piattaforma PILMS.

In tal caso, il responsabile dell'U.O. Mantenimento delle competenze, prima di rimettere l'agente in servizio, stabilirà le opportune azioni da intraprendere in funzione delle novità nel frattempo intercorse dal punto di vista regolamentare/normativo. L'agente, qualora l'IR lo ritenesse opportuno, potrà essere sottoposto ad un periodo di affiancamento con IR/Personale Esperto prima della riammissione in servizio.

Per il personale distaccato a mansioni extraziendali e/o mansioni di ufficio non direttamente connesso con l'attività di sicurezza, dovrà essere previsto il seguente iter di riqualificazione prima dell'utilizzo nel ruolo.

Qualora l'assenza sia compresa tra 1 e 3 anni il Responsabile della U.O. Mantenimento competenze, prima di autorizzare l'utilizzo del personale in attività di sicurezza provvederà a:

- Richiedere l'accertamento requisiti psico-fisici per il tramite della U.O. Risorse Umane ed Organizzazione;
- Far valutare ad un IR l'analisi del fabbisogno formativo che provvederà agli aggiornamenti tecnico/normativi;
- Far valutare dall'IR il fabbisogno delle giornate di tirocinio da effettuare in affiancamento a personale esperto/IR.

Se l'assenza è superiore a tre anni l'agente dovrà essere sottoposto all'iter di riacquisizione del requisito professionale nelle modalità previste dalle norme vigenti. Delle valutazioni l'U.O. mantenimento competenze informa il dirigente responsabile ed il RF.

Per le attività di condotta vale quanto previsto dal D. Lgs 247/2010-All. VIII relativamente all'esecuzione degli esami periodici.

6. GRAVI INCONVENIENTI DI ESERCIZIO O GRAVI INADEMPIENZE


A seguito di gravi inconvenienti di esercizio o gravi inadempienze che hanno pregiudicato (o che avrebbero potuto pregiudicare) la sicurezza dell'esercizio ferroviario, il Responsabile dell'U.O. competente informa immediatamente il Direttore della RUO per la sospensione temporanea dalle attività di sicurezza.

Il dirigente responsabile dispone il distacco momentaneo dell'agente attività di sicurezza nell'attesa dell'accertamento delle responsabilità. Il personale coinvolto, in casi di palese mancanza di responsabilità ed in assenza di prove certe di responsabilità documentata dalla relazione della commissione d'inchiesta, viene riammesso in servizio.

Nei casi di accertata responsabilità dell'agente, o di ragionevole dubbio, lo stesso viene momentaneamente sospeso e, prima della riammissione in servizio e la revoca della sospensione dell'abilitazione, si procederà come di seguito descritto:

1. la U.O. Risorse Umane ed Organizzazione provvede, secondo le procedure aziendali e la normativa vigente, alla rivalutazione del requisito sanitario e psicologico;
2. il responsabile PRSF provvede a raccogliere le risultanze della commissione d'inchiesta e a trasmetterle all'U.O. mantenimento competenze al fine di definire le carenze cognitive e/o comportamentali degli agenti coinvolti, evidenziare le competenze disattese e predisporre il piano formativo per il recupero delle competenze adeguato all'inconveniente occorso e alle circostanze. Il programma di formazione deve essere comunicato al RF;
3. Il RF provvede affinché la formazione venga pianificata ed erogata agli agenti interessati da un IR facendone richiesta alla U.O. Mantenimento competenze.

Gli agenti devono essere sottoposti alla verifica del requisito professionale con una commissione esaminatrice nominata, all'uopo, dall'Agenzia per la quale va richiesto il numero di controllo nelle modalità previste dalle vigenti procedure ANSFISA dalla U.O. FORM.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 61 di 64 |

Al termine degli accertamenti previsti, in caso di esito positivo, il personale potrà essere riammesso in servizio a valle del processo di riattivazione dei titoli abilitativi sospesi, qualora previsto.


In caso di esito negativo di uno solo dei requisiti, il personale non potrà essere riammesso alle attività di sicurezza e potrà essere utilizzato in altre mansioni a discrezione della Direzione ed i relativi titoli sospesi e ritirati.

7. MONITORAGGIO DELLE PRESTAZIONI

La verifica dell'efficacia dei processi formativi viene effettuata in conformità al Piano di Monitoraggio dell'Impresa Ferrovia (PRSGSIF 12-MON) mediante l'analisi dell'andamento delle attività svolte e comprende:

- Analisi dell'efficacia della formazione (% dei candidati che concludono con esito positivo la formazione);
- Verifica dell'ente istruttore (% di gradimento del docente; % gradimento del corso);
- Stato di avanzamento del piano annuale di formazione (% ore di formazione erogate/% ore previste);
- Non Conformità rilevate nell'osservazione delle attività del personale abilitato;
- Analisi degli incidenti/situazioni pericolose dovuti a comportamenti non conformi del personale;
- Ritorni di esperienza.

La valutazione scaturita dal monitoraggio sarà analizzata nel corso della riunione annuale per la formazione della sicurezza e sarà elemento di ingresso per l'analisi dei fabbisogni formativi.

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 62 di 64 |

PARTE IX – GESTIONE DOCUMENTALE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

1. GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE GENERALE

La U.O. Risorse Umane o Organizzazione – Gestione del Personale presso la sede centrale archivia le cartelle di tutto il personale dell'IF EAV. Ciascuna cartella contiene tutte le informazioni personali e curriculari di ciascun agente.

Inoltre, presso gli uffici dell'U.O. Mantenimento delle Competenze, sono presenti gli albi del personale abilitato contenenti tutte le informazioni generali e professionali dell'agente nonché copia dei titoli abilitativi e documentazione attestante la formazione per il mantenimento dei requisiti.

Le predette cartelle seguono l'agente durante tutto il percorso lavorativo nonché nei suoi eventuali trasferimenti (all'interno delle linee esercite dall'IF).

L'U.O. mantenimento competenze redige ed aggiorna per il personale di propria competenza gli albi del personale abilitato (condotta/accompagnamento/manutenzione).

Il RF redige ed aggiorna l'albo degli Istruttori/Esaminatori.

2. GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE DEL PERSONALE IMPIEGATO IN ATTIVITÀ DI SICUREZZA

L'IR provvede ad aggiornare l'agenda dell'istruttore per gli agenti di propria competenza.

Per ciascun agente assegnato, provvede inoltre a predisporre e a mantenere aggiornata la cartella personale contenente:

- Copia dei titoli abilitativi in possesso dell'agente;
- Copia di un documento d'identità;
- Attestati di avvenuta formazione rilasciati da enti esterni e/o da EAV;
- Attestati di mantenimento delle competenze;
- Non conformità;
- Provvedimenti disciplinari.

La gestione documentale della formazione viene inoltre descritta nelle PRSGCIF 01, PRSGCIF 02, PRSGCIF 03, PRSGCIF 04.


3. REGISTRI DEGLI AGENTI ABILITATI

Tutti gli agenti, al conseguimento o rinnovo di un'abilitazione, vengono registrati in un apposito Albo, specifico per abilitazione, contenente:

- dati anagrafici;
- numero dell'abilitazione;
- data di rilascio/ultimo aggiornamento;
- contesto operativo;
- stato di validità.

Nel caso del registro dei macchinisti viene riportato Certificati complementari, numero di licenza cui il certificato si riferisce e le relative scadenze del certificato e della licenza.

La gestione dei Registri degli agenti abilitati (in formato excel) viene effettuata dalla U.O. Mantenimento Competenze attraverso lo scambio di informazioni con la U.O. Formazione e la U.O. gestione del personale.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
|  IN VIAGGIO DAL 1889 | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 63 di 64 |


4. SOFTWARE DI GESTIONE DEL PERSONALE SKILLPLAN

E' in fase di implementazione il software di gestione **Skill-plan**, un applicativo per la gestione delle attività di formazione, aggiornamento professionale e monitoraggio delle competenze pregresse delle risorse umane dell'impresa ferroviaria, comprese le visite sanitarie. Grazie a questo strumento, gli istruttori possono pianificare e monitorare le attività di formazione e verifica del personale (esami, corsi, tirocini, verifiche, etc.) necessarie all'ottenimento e al mantenimento delle diverse patenti e abilitazioni.

Il software consente di gestire i seguenti moduli:

- **Calendario:** Il calendario dinamico con viste giornaliere, settimanali o mensili, permette all'istruttore di monitorare la pianificazione delle attività e delle verifiche accedendo ai singoli dettagli.
- **Gestione dipendenti:** La "scheda dipendente" permette di visualizzare e modificare le informazioni relative a:
 - dati anagrafici;
 - abilitazioni conseguite e verificate;
 - visite mediche richieste e pianificate;
 - attività programmate e svolte con relativi esiti ed eventuali azioni correttive.
- **Visite mediche:** Nell'apposita sezione sono definite tutte le visite mediche previste per le abilitazioni. Entrando nel dettaglio di ciascuna visita, è possibile associarla a tutte le abilitazioni gestite dal sistema distinte tra vecchia e nuova normativa.
- **Pianificazione e consuntivazione delle verifiche:** Il sistema permette di verificare integralmente i dati raccolti e di analizzare dettagli come date di validità, abilitazioni associate, dipendenti e istruttori coinvolti, monitorando così i risultati conseguiti da ogni risorsa. Grazie alla programmazione delle Verifiche dirette e indirette, l'applicativo permette il monitoraggio delle attività di verifiche programmate proponendo alcuni filtri per facilitare la ricerca delle informazioni; la consuntivazione elenca poi le verifiche dirette e indirette a cui sono stati sottoposti i dipendenti, indicando l'istruttore esaminante, la data in cui è stata effettuata e l'area di competenza (Trazione, Movimento, etc.).
- **Conoscenza Linee, Impianti e Mezzi:** Il sistema gestisce per ciascuna abilitazione la possibilità di associare la Conoscenza di Linee, Impianti e Mezzi; se Skill-Plan è collegato a Logi-Shift le scadenze di tali conoscenze sono aggiornate automaticamente da quest'ultimo. In particolare la Conoscenza Linee è gestita separatamente per direzione permettendo il controllo nel dettaglio dello stato abilitativo di ciascun dipendente.
- **Attività e Registro partecipanti:** Il sistema permette la gestione programmatica delle attività grazie all'interfaccia guida per la compilazione delle caratteristiche, definendo poi categoria, normativa di riferimento, abilitazioni associate, tipologia di attività, etc. Inoltre, i dipendenti inseriti nel cosiddetto "registro partecipanti" possono essere associati a singole attività.
- **Statistiche e Reportistica:** la visione complessiva delle attività è garantita dal sistema di gestione fornito da Skill-Plan che mette a disposizione degli istruttori un tool per l'estrazione di report e permette di individuare l'insieme delle competenze da mantenere e delle verifiche effettuate e previste, suddivise per abilitazioni e filtrabili secondo differenti parametri.

Il sistema rappresenterà il data base unico per la gestione dei processi abilitativi, di mantenimento delle competenze e dell'idoneità sanitaria del personale EAV coinvolto.

| | | |
|--|---|-------------------------------|
|  | SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DELL'EAV | REV. 15 28/04/2025 |
| SGCIF | | Pag. 64 di 64 |

ALLEGATI

1. AL-SGCIF 01 - Elenco dei piani di Formazione per l'acquisizione del requisito professionale
2. PRSGCIF – 01 Pianificazione ed erogazione della Formazione
3. PRSGCIF – 02 Nomina delle Commissioni di Esame
4. PRSGCIF – 03 Certificazione del requisito professionale
5. PRSGCIF – 04 Rilascio e validità delle abilitazioni
6. PRSGCIF – 05 Gestione del transitorio
7. PF LCT - Programma per il Rilascio della Licenza Nazionale Conduzione Treni
8. PF C1/C2 - Programma generale per il rilascio del certificato complementare valido sull'infrastruttura nazionale e sulle reti interconnesse del CDS EAV
9. PF C3 - Programma generale per il rilascio del certificato complementare valido sull'infrastruttura nazionale e sulle reti isolate Vesuviane del CDI EAV
10. PF C4 - Programma generale per il rilascio del certificato complementare valido sull'infrastruttura nazionale e sulle reti isolate Flegree del CDI EAV
11. PF ADT1 - Programma Generale Capotreno Linea Napoli-Caserta-Piedimonte Matese
12. PF ADT2 - Programma Generale Capotreno Linea Napoli-Cancello-Benevento
13. PF ADT3 - Programma Generale Capotreno Linee Vesuviane
14. PF ADT4 - Programma Generale Capotreno Linee Flegree
15. PF MV - Programma Generale per l'attività di sicurezza Manutenzione Veicoli
16. Registro delle licenze e certificati complementari
17. Registro degli agenti ADT
18. Registro degli agenti MV.