TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Ferrovie dello Stato
UA 26/10/2010
TRNIT-DRUO\P\2010\0038800

Direzione Risorse Umane e Organizzazione
Contrattazione e Modelli Operativi
Il Responsabile

Anticipata via mail

Segreterie Nazionali:

FILT/CGIL
FIT/CISL
UILTRASPORTI/UIL
UGL Trasporti
FAST Ferrovie
OrSA Ferrovie

Loro Sedi

Oggetto: Programma formativo finalizzato al rilascio della patente F

Allegati: n. 1

In considerazione dell'evoluzione del quadro normativo vigente in materia e della contestuale evoluzione delle tecnologie applicate alla formazione del personale, la scrivente Società ha provveduto alla progettazione di un nuovo percorso per il tirocinio pratico e la ricomposizione delle conoscenze finalizzati al conseguimento della patente F.

Il suddetto progetto, consistente nell'introduzione di nuove e più efficaci modalità di affiancamento agli allievi durante il tirocinio, nonché di una verifica pratica aggiuntiva in sede di esame finale, è ispirato agli standard europei (Direttiva 2007/59/CE) e risulta in linea con quanto già in uso presso altre Imprese Ferroviarie, anche operanti in Italia.

Peraltro, nel richiedere all'ANSF l'approvazione del relativo programma formativo, Trenitalia ha contestualmente comunicato alla stessa Agenzia la propria intenzione di pianificarne, sin dalle prossime settimane, una prima applicazione a sei agenti in corso di formazione.

Si trasmette in allegato un documento illustrativo del progetto di cui trattasi e si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento.

Con i migliori saluti.

Mauro Romani

TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Allegato

Nuovo percorso formativo per il tirocinio pratico propedeutico al rilascio della Patente F

Nella prospettiva della piena applicazione della Direttiva 59/2007/EC sulla certificazione dei macchinisti, attualmente in fase di recepimento nel nostro Paese, Trenitalia sta elaborando la rimodulazione del processo formativo di certificazione alla condotta.

Alla base della suddetta rimodulazione sono da collocare i lavori svolti nei gruppi internazionali (in ambito ERA e CER), nell'ambito dei quali è stato possibile confrontarsi con le esperienze maturate in altri Paesi europei.

In tale contesto ed in particolare dal confronto con le specifiche realtà di Francia e Germania, è emersa la possibilità di migliorare i risultati della formazione attualmente erogata nel tirocinio pratico, riducendone nel contempo la durata.

Il suddetto obiettivo è stato perseguito tramite una revisione delle modalità formative in modo da rendere tracciabile "step by step" il livello di acquisizione della pratica alla condotta da parte dell'allievo macchinista.

Sulla base di quanto sopra, si è proceduto ad una modifica/integrazione della CCS 11/AD rev. B, sub allegato 6, che è stata inviata all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie per l'approvazione.

Tirocinio Pratico

Il nuovo Tirocinio Pratico consisterà di 80 giornate effettive, da svolgere in servizio ai treni commerciali e con almeno 2 giornate di esercitazione al Simulatore Dinamico di Addestramento alla Condotta (SIDAC).

In sintesi, tale percorso formativo risulterà strutturato nei termini di seguito indicati:

1. Familiarizzazione: l'allievo svolgerà le prime giornate (da un minimo di 2 ad un massimo di 6) in servizio ai treni commerciali con il Macchinista Affiancante (MA), il quale verrà individuato secondo specifici criteri di qualificazione professionale. Durante queste giornate l'allievo osserverà l'operato del MA e potrà condurre il treno se non sussistono controindicazioni da parte dello stesso MA;
2. Chiusura della familiarizzazione: al termine della fase precedente e comunque entro la decima giornata di tirocinio effettivo verrà svolta un'intera giornata in servizio ai treni in cui l'allievo verrà affiancato – invece che dal MA - dall'Istruttore responsabile dell'intero percorso di tirocinio. Durante tale giornata (che è la prima delle 4 complessivamente

previste) l'allievo dovrà svolgere tutte le attività richieste dal servizio, sotto la sorveglianza del proprio Istruttore, il quale ne valuterà l'operato e interverrà immediatamente (*training on the job*) per correggere e approfondire le professionalità in corso di acquisizione;

3. Computo delle giornate svolte dall'allievo in servizio ai treni commerciali: ogni giornata di tirocinio sarà ritenuta valida ai fini del computo delle 80 giornate complessive solo se l'allievo avrà svolto il servizio nel rispetto delle seguenti modalità:

   3a giornate in servizio ai treni con MA: dovranno essere rispettati criteri di operatività minima da parte dell'allievo, consistenti nell'effettuazione di almeno il 50% della condotta (che progressivamente aumenterà fino al 100%), nonché nello svolgimento di tutte le attività accessorie connesse al particolare servizio e nel relazionare ai propri superiori;

   3b giornate in servizio ai treni con il proprio Istruttore: l'allievo dovrà svolgere tutte le attività previste dal particolare servizio. L'Istruttore sorveglierà e valuterà l'allievo e lo correggerà qualora ne ravveda la necessità (*training on the job*);

4. Giornate di esercitazione al SIDAC: l'Istruttore individuerà il Simulatore più adeguato fra quelli disponibili e pianificherà almeno 2 giornate di esercitazione per ogni singolo allievo, durante le quali saranno svolte sessioni che vertono su anormalità (stabilite secondo un "Elenco Standard") e avarie generiche al mezzo di trazione. Ogni singola esercitazione potrà ritenersi conclusa soltanto quando l'Istruttore avrà accertato che l'allievo abbia acquisito la corretta procedura da applicare alle situazioni di degrado simulate nel corso della stessa.

I risultati di ognuna delle fasi sopra descritte saranno registrati nell'apposito "Libretto del Tirocinante", che accompagnerà ogni singolo allievo fino al conseguimento della patente.

Compiti dell'Istruttore

Ad ogni Istruttore saranno assegnati non più di 5 allievi contemporaneamente.

Nel dettaglio, l'Istruttore dovrà:

- individuare i Macchinisti Affiancanti;
- fornire opportuna informativa, sia agli allievi che ai MA, circa le modalità di svolgimento del tirocinio;
- recepire con regolarità i feedback dai MA inerenti ogni singolo allievo;

- redigere una valutazione (da riportare, in sintesi, anche sul "Libretto del Tirocinante") delle giornate svolte in servizio ai treni con l'allievo;
- eseguire almeno 3 letture zona (oltre a quelle eventualmente dovute ad avvisi di "etichettatura" - COCS 14) inerenti la condotta eseguita dall'allievo;
- certificare, ad esito delle giornate di addestramento al SIDAC, l'avvenuta acquisizione da parte dell'allievo della corretta procedura da seguire per ognuna delle anormalità simulate nel corso della sessione;
- procurarsi con regolarità copia del "Libretto" di ogni allievo e confrontare la congruità dei dati riportati, nonché il rispetto dei parametri per le giornate svolte con MA;
- sospendere il tirocinio, in accordo con la linea gerarchica superiore, qualora ravveda la necessità di interventi formativi d'aula di supporto (p. es. a fronte di particolari non conformità riscontrate, che non possano essere gestite con interventi formativi di tipo diverso);
- conservare tutta la documentazione inerente il tirocinio dell'allievo nel "Dossier dell'Istruttore", sulla base del quale (al termine del tirocinio stesso) redigerà relazione di sintesi a beneficio della Commissione d'Esame.

Ricomposizione delle conoscenze

Al termine del tirocinio pratico sarà effettuata una ricomposizione delle conoscenze, che si svolgerà per la durata di 5 giornate complessive, delle quali una obbligatoriamente al SIDAC. Quest'ultima dovrà essere strutturata con l'obiettivo di rafforzare l'acquisizione da parte degli allievi di tutto lo spettro delle competenze richieste al macchinista. Relativamente a tale giornata, inoltre, dovrà essere prodotta specifica documentazione al fine di darne evidenza alla Commissione d'Esame.

Esame finale

Un'ulteriore verifica al SIDAC verrà svolta anche in sede di esame finale, a valle del superamento delle prove scritta e orale. Tale verifica consisterà nel proporre all'allievo almeno 4 anormalità alla circolazione (tra quelle contenute nel suddetto "Elenco Standard") e almeno un'avaria al mezzo di trazione.

La Commissione d'Esame dovrà verificare le capacità dell'allievo di affrontare i suddetti degradi ed esprimere un giudizio globale di "idoneo" o "non idoneo", verbalizzandolo.

L'esame, come attualmente previsto, si concluderà con una prova pratica (corsa prova).