

Direzione Tecnica
il Direttore

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36
Roma

00157

IMPRESE FERROVIARIE
(secondo indirizzo)

Loro Sedi

ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO
Rep. Coordinamento e Supporti Generali
Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123
Roma

00185

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato

Sede

RETE FERROVIARIA ITALIANA
(secondo indirizzo)

Loro Sedi

OGGETTO: Prescrizione. Chiarimento : Utilizzazione capi treno in qualità di secondo agente in macchina. Requisiti psicofisici.
(riferimento *Disposizione 55/2006*)

È pervenuta ad RFI - Direzione Personale e Organizzazione - Direzione Sanità, una richiesta di chiarimento relativamente all'utilizzazione di agenti, già regolarmente abilitati all'attività di accompagnamento treni (modulo D della disposizione 17/2006) ed impiegati, in qualità di capo treno, nelle funzioni di secondo agente in macchina. In particolare è stato rappresentato se il suddetto personale, già sottoposto a recente accertamento dell'idoneità fisica in occasione della visita di assunzione e/o della visita di revisione, possa essere anche utilizzato come secondo agente in cabina, verosimilmente, senza ulteriori accertamenti.

Relativamente al quesito proposto, si ritiene utile segnalare che i parametri valutativi psico-fisici di riferimento, utili alla definizione dell'idoneità fisica nei confronti delle attività di sicurezza afferenti al profilo di capo treno, di fatto sono sovrapponibili a quelli previsti per l'attività di condotta tipica del profilo di macchinista, sia per l'assunzione, sia per la revisione.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: Euro 32.623.697.107,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P.Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



Unica differenza risiede nella valutazione psico-attitudinale che per il capo treno risulta modicamente meno impegnativa (con riferimento alle indicazioni di cui alla circolare della Direzione Sanità 17646 p del 18/10/2000 infatti mancano la valutazione dei TR multipli e test dell'attenzione concentrata).

Per quanto attinente i compiti richiesti al secondo agente in cabina, l'articolo 3 comma 3 dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive (IPCL) e l'articolo 14 comma 6 dell'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni (ISPAT) prescrivono l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio.

Tali compiti, con verosimiglianza, non rientrano nell'ambito di una specifica ed autonoma abilitazione caratteristica del secondo agente, dunque diversa da quelle già possedute dagli operatori chiamati in causa, ma, più concretamente, rappresentano un ausilio alla sicurezza della condotta.

Infatti, l'articolo 3 comma 1 dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive (IPCL) e l'articolo 14 comma 5 dell'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni (ISPAT), prevedono che la funzione di 2° agente in cabina possano essere espletata da **"... un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento treni (capotreno) o da un agente di condotta in fase di professionalizzazione"**.

Ad ulteriore conferma di ciò si può ulteriormente osservare come la stessa disposizione preveda che, nel caso il capo treno da adibire al servizio di secondo agente in cabina non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, egli dovrà essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi termici egli dovrà essere istruito anche sull'arresto dei motori.

Quanto rappresentato, con evidenza, non definisce l'espletamento di compiti direttamente finalizzati alla condotta del mezzo di trazione, ma solo descrive l'espletamento di attività finalizzate all'assistenza dell'agente di condotta e di ausilio nell'evenienza di eccezionalità.

Tali caratteristiche operative, di fatto e come indicato nell'articolo 3 comma 1 dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive (IPCL) e nell'articolo 14 comma 5 dell'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni (ISPAT), non sono indicative di una nuova abilitazione, ma sono sostanzialmente giudicate espletabili oltre che da agenti di condotta in fase di professionalizzazione, anche da agenti già abilitati all'accompagnamento treni, tipica del Capo treno, e dunque coerenti con i requisiti di idoneità psicofisica già da questi ultimi posseduti.

Dal punto di vista normativo si può osservare che la disposizione 55/06, attualmente vigente, ha di fatto riconfermato e fatta propria l'indicazione delle precedenti norme relativa all'obbligo di accertamento revisionale diversamente normato, sotto il profilo cronologico, per tutti coloro che comunque svolgessero compiti connessi con la condotta del treno (art 4).



Per effetto di essa al personale coinvolto in tali compiti viene imposto un calendario revisionale che prevede il periodico controllo dell'idoneità fisica a partire dall'età di 25 anni invece che dall'età di 40.

Da quanto premesso si può ricavare che la natura qualitativa e quantitativa dei compiti richiesti al secondo agente in cabina non mostra un impegno psicofisico sostanzialmente diverso da quello comunque richiesto al Capo treno. Viceversa l'utilizzazione in cabina comunque definisce il realizzarsi del disposto dell'art. 4 comma 6 disp. 55/06 e dunque impone l'obbligo dell'espletamento degli obblighi revisionali a partire dal 25° anno con conseguenti regolarizzazioni.

In risposta al quesito proposto si può dunque asserire che allo stato attuale l'utilizzazione del Capo treno nelle funzioni di 2° agente in cabina, fatto salvo il possesso delle necessarie propedeutiche abilitazioni, possa intervenire senza necessità di un propedeutico ulteriore accertamento psicofisico nei casi in cui quest'ultimo sia stato già espletato, a breve distanza di tempo, in occasione della visita di assunzione nell'attività di sicurezza coerente col profilo di capo treno, ovvero in occasione di una cadenza revisionale tipicamente prevista per la descritta attività (dal 40° anno in poi). Viceversa si ritiene necessario procedere all'effettuazione del propedeutico controllo dell'idoneità fisica, con riferimento ai parametri tabellari revisionali di cui alla disposizione 55/2006, con riferimento alle cadenze revisionali previste per il personale che comunque svolge mansioni connesse con la condotta del treno (dal 25° anno in poi), qualora la visita di assunzione sia stata espletata da oltre un anno ed ancora non si sia realizzata la condizione cronologica del 40° anno per l'avvio del controllo revisionale cadenzato.

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Giorgio Di Marco

