



**BOLOGNA, 28 febbraio 2019**

***Autorizzazioni di sicurezza dei gestori  
di cui al DM 5 agosto 2016***

***Passaggio dai Regolamenti 1158 e  
1169/2010 al Regolamento 762/2018***

# Agenda

---

- A. CONTESTO NORMATIVO**
- B. STATO DI AVANZAMENTO DELLE AUTORIZZAZIONI  
DI SICUREZZA DEI GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA**
- C. APPROCCIO DEL IV PACCHETTO FERROVIARIO**
- D. CONCLUSIONI**

---

## A. CONTESTO NORMATIVO

## A. Contesto normativo

---

### Il Decreto Ministeriale 5 agosto 2016

**Gestori  
Infrastruttura  
per le reti di cui  
all'Allegato A**

- **Art 2.3** sviluppo di un proprio sistema di gestione della sicurezza, secondo quanto disciplinato dalle normative in vigore;
- **Art. 3.1** presentazione dell'istanza per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza entro centottanta giorni dell'entrata in vigore del decreto, fornendo:
  - valutazione dei rischi della propria parte di sistema ferroviario
  - piani di adeguamento tecnico per rendere compatibili i livelli tecnologici delle proprie reti a quelli della rete nazionale
  - eventuali misure mitigative conseguentemente messe in atto per il tempo di attuazione dei piani medesimi
- **Art 3.3** Per garantire la continuità del servizio ferroviario, fino all'ottenimento dell'AdS, i gestori sono autorizzati a proseguire la propria attività, in virtù dei provvedimenti precedentemente rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti

## A. Contesto normativo

---



### 12

nuovi Gestori dell'Infrastruttura ai quali si applicano ex novo le disposizioni previste dal Dlgs 162/2007 (elenco dell'Allegato A al DM)

Tutti hanno presentato le istanze per il rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza entro la data fissata del 15 marzo 2017 (art. 3 del DM 5 agosto 2015)

## A. Contesto normativo

---

### DPR 11 luglio 1980, n.753

Il D.P.R. n.753/80 disciplina, tra l'altro, le modalità per garantire la **sicurezza** delle persone e delle cose trasportate su tutte le ferrovie italiane nelle fasi di:

- progettazione di veicoli ed impianti,
- apertura all'esercizio,
- gestione del traffico,
- manutenzione di veicoli ed impianti,
- modifiche di veicoli ed impianti.

Concentra **tutte le responsabilità** su di un'unica figura: il Direttore dell'Esercizio il quale:

**"...risponde dell'efficienza del servizio ai fini della sicurezza e della regolarità'..."**

## A. Contesto normativo

---

### Decreto Legislativo n.162/2007

Il nuovo assetto responsabilizza gli operatori:

- Ciascun gestore e ciascuna impresa ferroviaria è **responsabile della propria parte di sistema** e del relativo **funzionamento sicuro** nei confronti di utenti, clienti, lavoratori e terzi;
- Sulla base dell'analisi dei rischi **disciplinano** i processi interni e l'operatività del proprio personale emanando disposizioni e prescrizioni di esercizio conformi al quadro normativo e alle norme tecniche vigenti;
- Possono **proporre modifiche motivate** al quadro normativo nazionale;
- Il gestore di un'infrastruttura ferroviaria **apre al pubblico esercizio** linee ferroviarie nuove o rinnovate, o con i sottosistemi di natura strutturale nuovi o modificati dopo aver acquisito le certificazioni, le omologazioni e le autorizzazioni nonche' tutti permessi necessari ai sensi delle vigenti normative.

## A. Contesto normativo

---

### **Autorizzazione di Sicurezza (art. 15 del D.Lgs 162/2007)**

Comprova l'adozione di un **Sistema di Gestione della Sicurezza** di cui all'art. 13 e all'Allegato III del D.Lgs. 162/07 e di misure per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.



## A. Contesto normativo

---

### Requisiti dell'SGS

I Sistemi di Gestione aziendali delle organizzazioni interessate:

- ✓ devono **essere definiti ed impostati attraverso l'applicazione degli strumenti** principali delle norme tecniche sui Sistemi di Gestione
- ✓ devono avere una strutturazione basata sulla **gestione per processi** con l'individuazione sistematica di processi, attività e loro interazioni, che dimostri la capacità di comprendere i requisiti necessari e di soddisfarli in modo coerente e continuo:
  - applicazione della logica del miglioramento continuo, secondo un ciclo Plan-Do-Check-Act (**PDCA**) per assicurare che i processi aziendali siano costantemente controllati, adeguatamente dotati di risorse e che le opportunità di miglioramento siano determinate e si agisca di conseguenza
  - approccio **“Risk Based”** focalizzato sul controllo dei rischi delle attività svolte, per garantirne il controllo, esteso alle attività proprie, ai servizi appaltati, alla fornitura del materiale e al ricorso ad imprese appaltatrici

## A. Contesto normativo

---

### Approccio “Risk Based”

L'SGS è un strumento preventivo: il “risk-based thinking” deve essere impiegato nella formulazione dei requisiti del sistema.

L'SGS deve essere realizzato tenendo conto dei rischi specifici che ogni organizzazione ha bisogno di controllare.

Stabilire un “risk management system” significa:

- analizzare i pericoli, determinarne la frequenza e le conseguenze per valutarne i rischi;
- individuare, se del caso, le necessarie misure di mitigazione;
- definire un sistema di controllo per monitorare l'efficacia delle misure di sicurezza anche attraverso l'utilizzo indicatori di sicurezza;
- dare priorità alle misure di prevenzione degli incidenti.

---

## **B. STATO DI AVANZAMENTO AUTORIZZAZIONI DI SICUREZZA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA**

## B. Stato di avanzamento Autorizzazioni di Sicurezza Gestori Infrastruttura

---

### SITUAZIONE ATTUALE DEI PROCEDIMENTI



**4** Autorizzazioni di sicurezza rilasciate

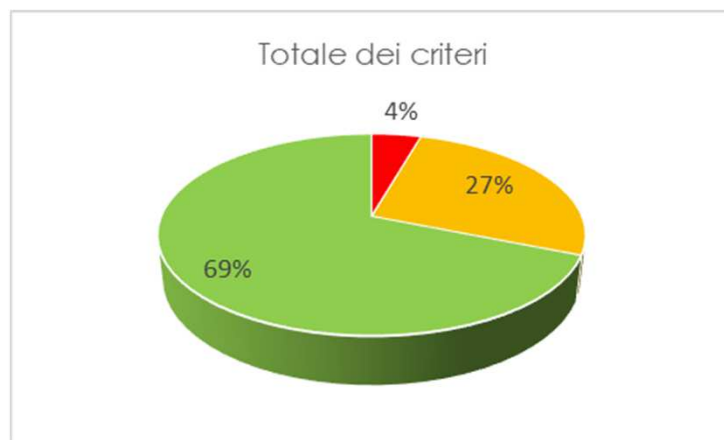


**8** Gestori per i quali il procedimento è ancora in corso

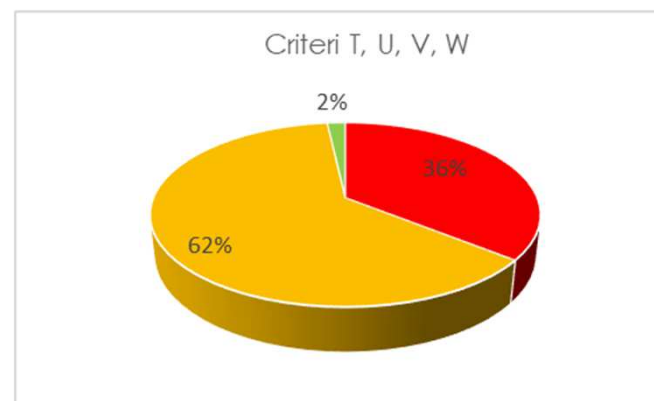
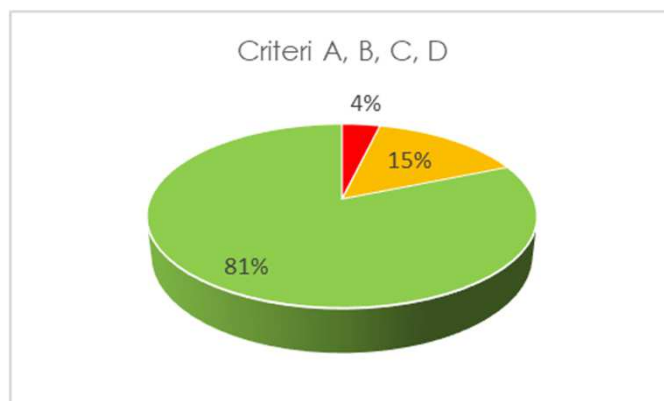
I criteri da soddisfare sono 90, di cui 88 per il Regolamento 1169/2010 e 2 relativi alla formazione ed alla gestione dei veicoli

## B. Stato di avanzamento Autorizzazioni di Sicurezza Gestori Infrastruttura

### Percentuale media di soddisfacimento dei criteri per i GI autorizzati

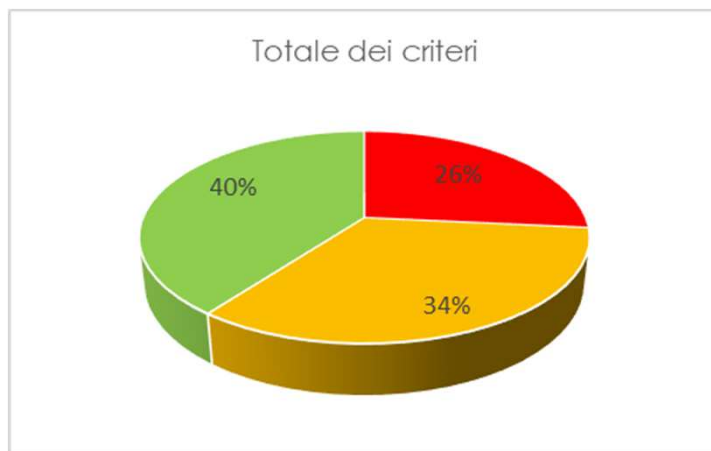


- non soddisfatto
- parzialmente soddisfatto
- soddisfatto

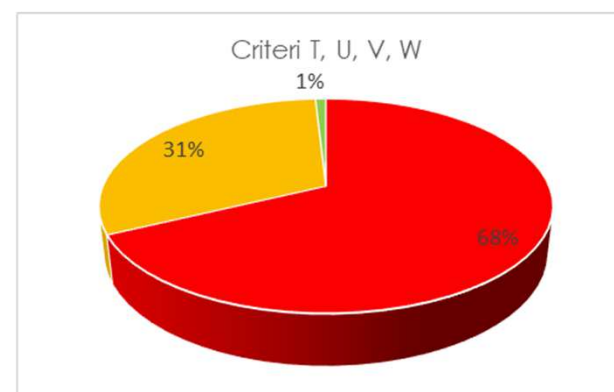
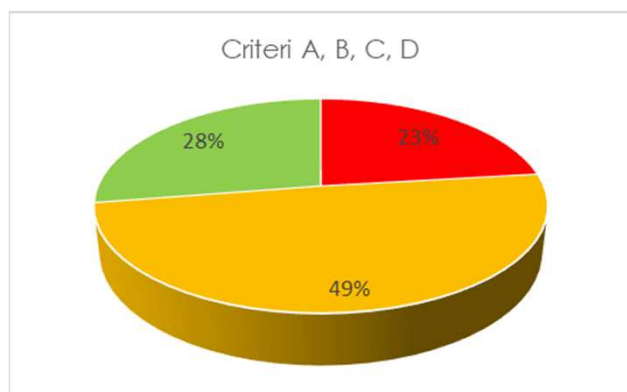


## B. Stato di avanzamento Autorizzazioni di Sicurezza Gestori Infrastruttura

### Percentuale media di soddisfacimento dei criteri per i GI NON autorizzati



- non soddisfatto
- parzialmente soddisfatto
- soddisfatto



---

## C. APPROCCIO DEL IV PACCHETTO FERROVIARIO

## C. Approccio del IV Pacchetto ferroviario

### REGOLAMENTO 762/2018

Con il “IV Pacchetto ferroviario” sono state introdotte novità, non solo sull’organizzazione del sistema di rilascio delle autorizzazioni ma anche sul Sistema di Gestione della Sicurezza. In particolare è stato introdotto il regolamento 762/2018 che stabilisce dei **metodi comuni di sicurezza** relativi ai requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza e che rappresentano un riferimento per i requisiti di impostazione in campo ferroviario.





## C. Approccio del IV Pacchetto ferroviario

---

### REGOLAMENTO 762/2018: elementi essenziali

#### COERENZA E INTEGRAZIONE

La struttura del Regolamento 762/2018 è concepita per essere coerente con le **norme ISO HLS** relative ai sistemi di gestione della qualità, ambiente e sicurezza sul lavoro.

Questa struttura facilita l'integrazione dei Sistemi di Gestione che condividono gli stessi principi e requisiti.



il contesto normativo e i rischi sono specifici per ciascuna disciplina.

In ogni caso la certificazione ISO standard non comporta la presunzione di conformità ai requisiti previsti nel Regolamento 762/2018 per il SGS.

## C. Approccio del IV Pacchetto ferroviario

---

### REGOLAMENTO 762/2018: elementi essenziali

#### ORIENTAMENTO AL PROCESSO

Il principale elemento aggiuntivo rispetto al contesto precedente riguarda l'introduzione dell'**approccio di processo**.

Il collegamento tra i processi del sistema di gestione della sicurezza, le attività e gli obiettivi dell'organizzazione rappresenteranno un indicatore del funzionamento del sistema.

In linea con quanto previsto dalle norme ISO la conformità e maturità di un sistema di gestione della sicurezza dovrà essere misurato da quanto esso sarà integrato nei processi industriali dell'organizzazione.

In linea di massima i criteri previsti per la valutazione dei requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza nel contesto del Regolamento 1169/2010 ed i requisiti definiti nei paragrafi del Regolamento 762/2018 sono equivalenti.

Di fatto il Regolamento 762/2018 riorganizza i criteri del regolamento 1169/2010 per enfatizzare l'approccio **Plan-Do-Check-Act**

## C. Approccio del IV Pacchetto ferroviario

---

### REGOLAMENTO 762/2018: elementi essenziali

#### PLAN-DO-CHECK-ACT (PDCA)

I Sistemi di Gestione della Sicurezza, fatto salvo il **contesto organizzativo** per la definizione dei rischi e degli input di sistema, dovranno essere costruiti intorno al processo Plan-Do-Check-Act (PDCA) (attraverso l'implementazione dei seguenti elementi descritti nell'allegato II del Regolamento:

- **Planning (paragrafo 3)** : identificare i rischi e le opportunità, definire gli obiettivi di sicurezza, individuare le misure ed i processi necessari affinché la politica di sicurezza dell'organizzazione sia attuata;
- **Operation (paragrafo 5)**: sviluppare, implementare ed applicare i processi e le procedure pianificate;
- **Performance evolution (paragrafo 6)**: monitorare e valutare le performance dei processi implementati in relazione agli obiettivi;
- **Miglioramento (paragrafo 7)**: intraprendere azioni che in maniera continuativa migliorino la performance del Sistema di Gestione della Sicurezza.

## C. Approccio del IV Pacchetto ferroviario

---

### REGOLAMENTO 762/2018: elementi essenziali

Nel contesto del nuovo quadro legislativo, inoltre, vengono anche enfatizzati i concetti di **leadership**, **fattore umano** e **cultura della sicurezza** che sono a supporto del processo PDCA.

La cultura della sicurezza rappresenta l'interazione tra i requisiti dell'SMS e come le persone ne hanno consapevolezza in relazione ai loro atteggiamenti, valori e convinzioni come viene evidenziato nelle decisioni e nei loro comportamenti.

Il riallineamento tra la struttura dell'SMS e gli aspetti culturali rappresentano un valore aggiunto di sicurezza per l'organizzazione.

Le organizzazioni, pertanto, dovranno intraprendere azioni basate su un coinvolgimento collettivo sia dei leader che degli individui al fine di intraprendere le giuste pratiche per agire sempre in maniera sicura.

---

---

## D. CONCLUSIONI

## D. Conclusioni

---

Il salto culturale tra il sistema normativo legato al DPR 753/80 ed il sistema normativo legato al Dlgs 162/2007, proiettato anche nel recepimento del nuovo IV pacchetto ferroviario, può essere sintetizzato nei due seguenti concetti:

### **DPR 753/80**

#### **Approccio prescrittivo**

Rispetto da parte dell'operatore di comportamenti e misure specificatamente prescritte dal normatore come livelli minimi di sicurezza

### **Dlgs 162/2007**

### **Recepimento IV pacchetto**

#### **Approccio prestazionale**

Dimostrazione da parte del richiedente della verifica del rispetto delle prestazioni che il sistema deve garantire per assicurare dei livelli accettabili di sicurezza.

## D. Conclusioni

---

### DPR 753/80

#### Approccio reattivo

Attuazione di misure per evitare il ripetersi di un evento indesiderato già accaduto.  
Non protegge il sistema da altri pericoli rispetto a quelle che hanno causato l'incidente.



**Il miglioramento del sistema avviene in maniera discreta ed è legato al presentarsi di eventi indesiderati.**

### Dlgs 162/2007

### Recepimento IV pacchetto

#### Approccio proattivo

Attuazione di misure tese a individuare cause latenti che possono portare al verificarsi di un evento indesiderato.  
Competenza e analisi vengono usate per prevenire gli incidenti.



**Il miglioramento del sistema avviene in maniera continua come descritto nel Ciclo di Deming (PDCA).**

---

# Grazie per l'attenzione

**Pasquale Saienni**

Settore Autorizzazioni e Certificazioni

Email: [pasquale.saienni@ansf.gov.it](mailto:pasquale.saienni@ansf.gov.it)