



La sicurezza del trasporto ferroviario

22 maggio 2020

Agenda

Un po' di storia delle ferrovie

Un po' di storia normativa

La sicurezza del trasporto ferroviario

I ruoli degli attori del sistema ferroviario

Compiti di ANSF

- ✓ IV pacchetto ferroviario – principi di funzionamento e principali compiti
- ✓ Cosa è la supervisione

Quali controlli svolge ANSF sugli operatori ferroviari

- ✓ Tipologie
- ✓ Obiettivi
- ✓ Modalità

Requisiti dell'impresa ferroviaria

- una licenza, rilasciata dalla competente autorità di ciascuno Stato membro previa verifica del possesso dei requisiti morali finanziari e professionali ; tale licenza è valida su tutto il territorio Europeo limitatamente alle specifiche tipologie di servizi in essa indicate;
- un certificato di sicurezza rilasciato dalla competente autorità di ciascuno Stato membro; a differenza della licenza, il suddetto certificato è valido soltanto per l'infrastruttura ferroviaria dello Stato emittente e per le sole linee ferroviarie in esso indicate.

Primo pacchetto ferroviario

- definire le regole per l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- stabilire i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nell'imposizione del "pedaggio" per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria;
- disciplinare l'attività di trasporto per ferrovia ed i criteri per il rilascio, la proroga e la modifica delle licenze;
- delineare i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità d'infrastruttura e nella riscossione del pedaggio.

Decreto legislativo n.188

- definire le regole per l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- stabilire i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nell'imposizione del "pedaggio" per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria;
- disciplinare l'attività di trasporto per ferrovia ed i criteri per il rilascio, la proroga e la modifica delle licenze;
- delineare i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità d'infrastruttura e nella riscossione del pedaggio.

Secondo pacchetto ferroviario

- estensione dei diritti di accesso ai servizi ferroviari ed applicazione dell'interoperabilità a tutta la rete nazionale con esclusione delle linee non connesse alla rete nazionale;
- apertura dal 2007 dei mercati nazionali del trasporto merci per consentire l'accesso anche a imprese di diversa nazionalità;
- istituzione in ogni Stato membro di un'agenzia della sicurezza per le funzioni pubblicistiche, da scorporare dalla pregressa organizzazione che attribuiva poteri gestionali e in materia di sicurezza al gestore dell'infrastruttura;
- istituzione in ogni Stato membro di un organismo indipendente di investigazione sugli incidenti ferroviari:

Terzo pacchetto ferroviario

Finalizzato a creare uno spazio ferroviario europeo integrato, con l'obiettivo di rendere i trasporti per ferrovia più competitivi ed attraenti per gli utenti:

- certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni (decreto legislativo 247/2010)
- ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria ed all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

Quarto pacchetto ferroviario pilastro tecnico

- Regolamento (UE) [2016/796](#) del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004
- Direttiva (UE) [2016/797](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea;
- Direttiva (UE) [2016/798](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

Direttive europee nel settore ferroviario /1

- **DIRETTIVA 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.** [L] [SEP]
- **DIRETTIVA 95/18/CE del Consiglio del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie.**
- **DIRETTIVA 95/19/CE del Consiglio del 19 giugno 1995, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.**
- **DIRETTIVA 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.**
- **DIRETTIVA 96/49/CE del Consiglio del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia.**

Direttive europee nel settore ferroviario /2

- **DIRETTIVA 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.**
- **DIRETTIVA 2001/13/CE DEL Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie.**
- **DIRETTIVA 2001/14/CE DEL Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.**
- **DIRETTIVA 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.**

Direttive europee nel settore ferroviario /3

- **DIRETTIVA 2004/49/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura.
 - **Direttiva 2004/50/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo.
 - **DIRETTIVA 2004/51/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.
 - **Direttiva [2007/59/CE](#)** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità
-

Direttive europee nel settore ferroviario /4

- Direttiva [2008/57/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)
- Direttiva [2012/34/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico
- Direttiva (UE) [2016/797](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea
- Direttiva (UE) [2016/798](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie

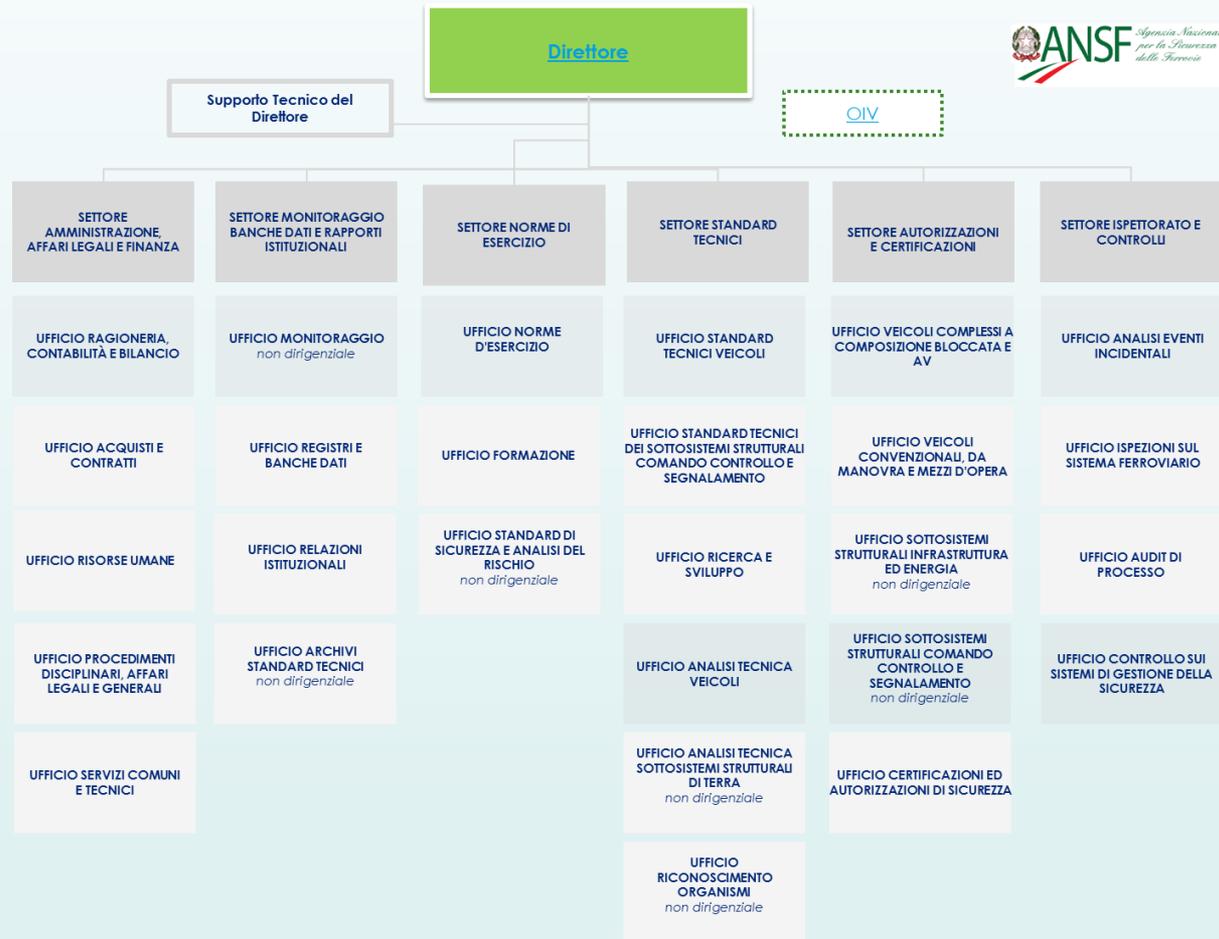
Regolamenti sui Metodi Comuni di Sicurezza

- REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/761 DELLA COMMISSIONE del 16 febbraio 2018 **che istituisce metodi comuni di sicurezza per la supervisione** da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza in seguito al rilascio di un certificato di sicurezza unico o di un'autorizzazione di sicurezza;
- REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/762 DELLA COMMISSIONE dell'8 marzo 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai **requisiti del sistema di gestione della sicurezza**;
- REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/763 DELLA COMMISSIONE del 9 aprile 2018 che stabilisce le modalità pratiche per il **rilascio dei certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie**.

Organi dell'ANSF

- il Direttore,
 - il Comitato Direttivo,
 - il Collegio dei Revisori dei Conti.
- Le funzioni e le responsabilità degli organi dell'Agenzia sono disciplinati dal D.P.R. 25 febbraio 2009, n. 34 - Regolamento concernente l'approvazione dello Statuto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Struttura organizzativa di ANSF



Struttura organizzativa di ANSF/2

- L'Agenzia presenta un unico centro di responsabilità amministrativa rappresentato dal Direttore ed è organizzata in:
- 6 settori differenti per area di intervento di livello dirigenziale non generale cui è affidato il coordinamento dei relativi uffici;
- 20 uffici di livello dirigenziale non generale;
- 7 uffici di livello non dirigenziale;
- 10 sedi nelle seguenti città: Firenze, Roma, Genova, Milano, Torino, Bologna, Venezia, Ancona, Bari, Napoli;

Attività di ANSF

- 1. L'attività normativa.
-
- 2. L'attività autorizzativa.
-
- 3. L'attività di supervisione.
-
- 4. Le altre attività
- RINF
- STI Applicazioni telematiche

Sicurezza

Può essere definita:

«la condizione oggettiva esente da pericoli, o garantita contro eventuali pericoli»

«l'assenza di rischi non accettabili»

Sicurezza

Dalla direttiva:

I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale.

La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico.

Sicurezza

Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (CST) e metodi comuni di sicurezza (CSM).

Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione della sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello dell'Unione e degli Stati membri.

Sono stati stabiliti indicatori comuni di sicurezza (CSI) per valutare se i sistemi siano conformi ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria

SICUREZZA RCF

Il movimento di un convoglio ferroviario è ammesso solo dopo che sia stato verificato che nel tratto di infrastruttura da percorrere e sul convoglio vi siano tutte le condizioni atte a garantire la sicurezza della circolazione su quel tratto di infrastruttura e che tali condizioni permangono per tutto il tempo che il convoglio si trovi sul tratto di infrastruttura stesso

SICUREZZA

La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata oltre che dalla corretta progettazione, realizzazione, monitoraggio, e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari dal loro utilizzo nel rispetto dei vincoli derivanti :

- a) Dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;
- b) Dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario ecc.)
- c) Dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.

SICUREZZA

In caso di guasto o malfunzionamento alle attrezzature tecnologiche il sistema deve automaticamente porsi in uno stato sicuro in relazione alle condizioni presenti e dovranno essere applicate le norme previste per tali casi

Contesto normativo

Decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50

- Ha **recepito** nell'ordinamento italiano la direttiva 798/2016 sulla sicurezza delle ferrovie
- Riguarda i requisiti di sicurezza del sistema nel suo complesso:
 - gestione sicura dell'infrastruttura e del traffico
 - interazione tra imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura ed altri soggetti nel sistema ferroviario



Contesto normativo

Decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50

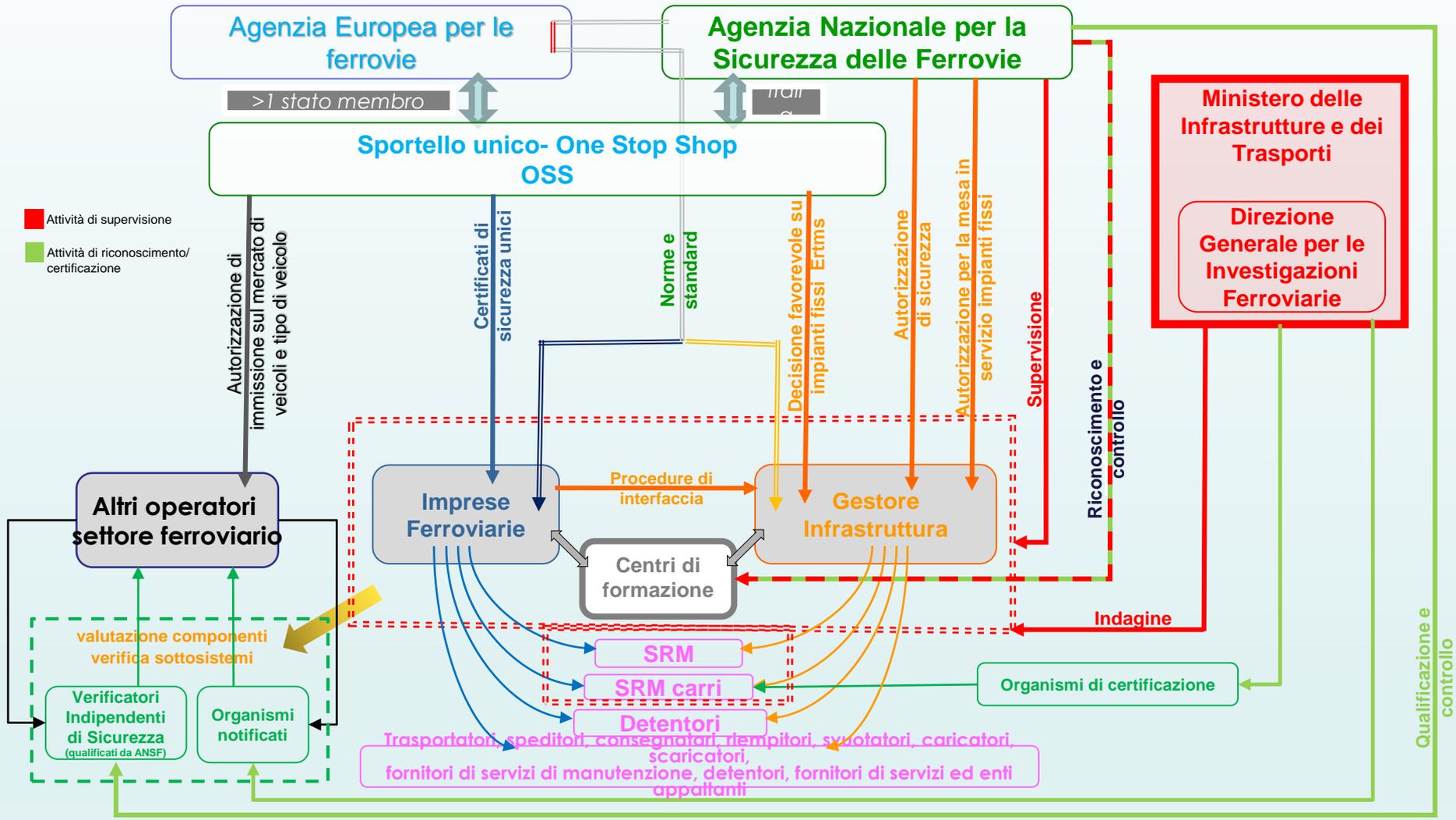
Si applica **all'intero sistema ferroviario**, suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale

Il sistema ferroviario è individuato **nella rete ferroviaria nazionale** che si compone:

- **della rete in concessione ad RFI**
- **delle reti ferroviarie interconnesse** individuate con il decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016



Assetto del sistema ferroviario



Attori del sistema ferroviario

Articolo 4 dlgs 14 maggio 2019 n. 50

Ruolo dei soggetti

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura (Esercenti), ciascuno per la propria parte di sistema, sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, e a tale fine:

- a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio** utilizzando i metodi di valutazione del rischio ove appropriato cooperando reciprocamente e con gli altri soggetti coinvolti;
- b) tengono conto**, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, **dei rischi associati alle attività di altri soggetti e di terzi;**

Attori del sistema ferroviario

- c) **obbligano per contratto**, ove necessario, gli altri soggetti:
- **ECM, Fabbricanti, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori, svuotatori ;**

che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, a mettere in atto misure di controllo del rischio;

- d) provvedono affinché **le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio** attraverso l'applicazione dei CSM relativi ai processi di monitoraggio, definiti nel CSM per il monitoraggio.
- e) Emettono le prescrizioni e le disposizioni di esercizio necessarie al fine di ottemperare a quanto previsto ai punti a) e b)

Altri soggetti del sistema ferroviario

Articolo 4 dlgs 14 maggio 2019 n. 50



SOGGETTI RESPONSABILI
DELLA MANUTENZIONE



FORNITORI DI SERVIZI E
ENTI APPALTANTI



FORNITORI DI SERVIZI DI
MANUTENZIONE



FABBRICANTI



DETTORI

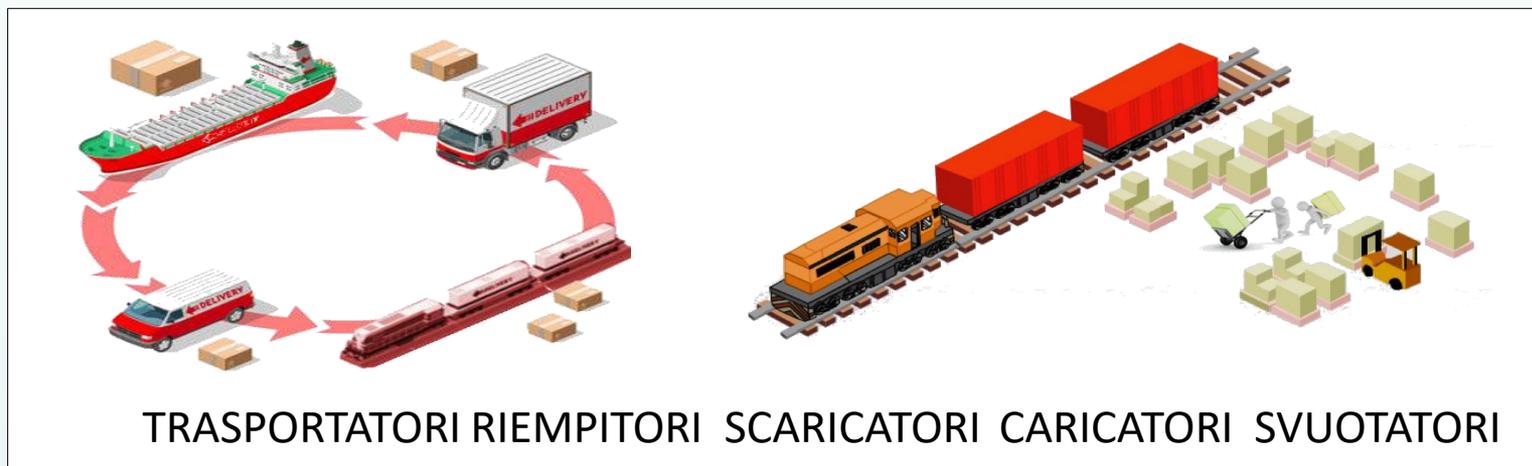


CONSEGNATARI



SPEDITORI

Altri soggetti del sistema ferroviario



Imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e soggetti responsabili della manutenzione dovrebbero provvedere affinché le proprie imprese appaltatrici e le altre parti attuino misure di controllo del rischio.

Requisiti dell'SGS

I Sistemi di Gestione della sicurezza 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:

- 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
- 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»

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:

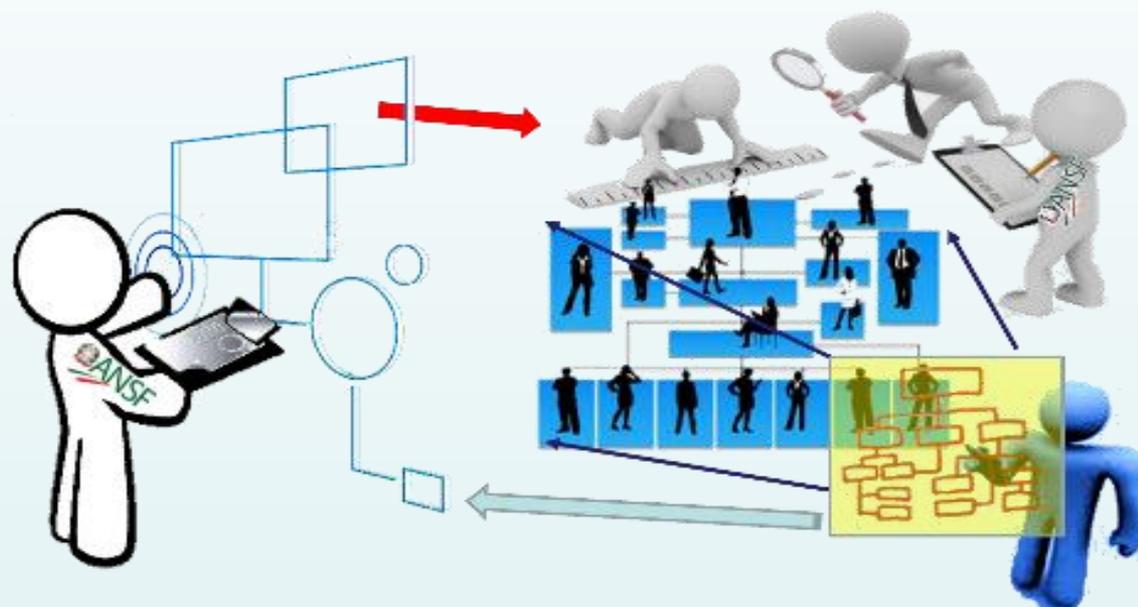
- analizzare i pericoli, determinarne la frequenza e le conseguenze per valutarne i rischi;
- individuare, se del caso, le necessarie misure di mitigazione;
- definire un sistema di controllo per monitorare l'efficacia delle misure di sicurezza anche attraverso l'utilizzo indicatori di sicurezza;
- dare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

Plan-do-check-act (PDCA)

Tenendo conto del **contesto dell'organizzazione** e partendo da un forte ed evidente impegno della **leadership aziendale**, l'SGS è strutturato in:

- **Planning:** 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 (do):** sviluppare, implementare ed applicare i processi e le procedure pianificate;
- **Performance evolution (chck):** monitorare e valutare le performance dei processi implementati in relazione agli obiettivi;
- **Miglioramento (act):** intraprendere azioni che in maniera continuativa migliorino la performance del Sistema di Gestione della Sicurezza.

Supervisione



SUPERVISIONE ART.17 d.lgs. 50/2019
VIGILANZA SULL'OBBLIGO DI USARE UN SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

I principi della supervisione

a. **PROPORZIONALITÀ**

L'azione intrapresa deve essere proporzionata a eventuali rischi per la sicurezza o alla potenziale gravità della mancata conformità

b. **UNIFORMITÀ DI APPROCCIO**

adottare un approccio simile in circostanze simili per ottenere fini simili

c. **INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ**

incentrarsi principalmente sulle attività che possono dare origine ai rischi più gravi o laddove i pericoli sono controllati meno bene, anche al fine di utilizzare le risorse efficacemente

d. **TRASPARENZA**

aiutare IF e GI a comprendere che cosa ci si aspetta da loro (incluso ciò che dovrebbero o non dovrebbero fare) e cosa dovrebbero aspettarsi dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza

Supervisione

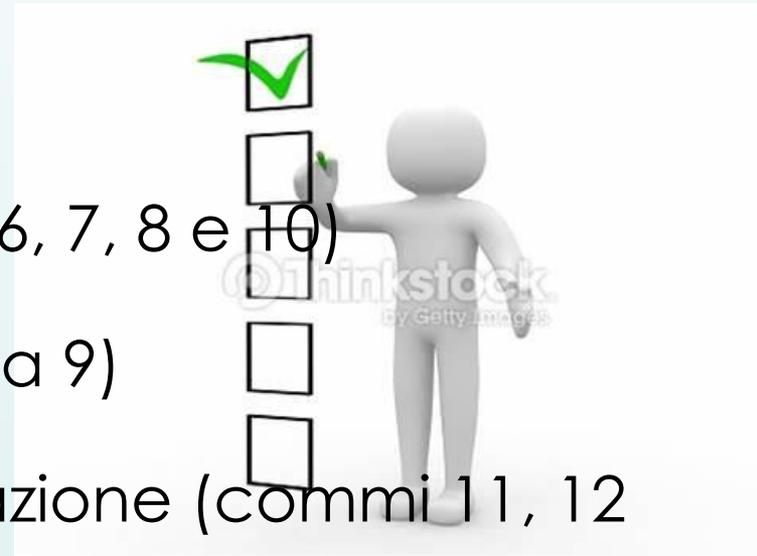
Articolo 17 del d.lgs.50/2019

Regolamento 761/2018 «CSM supervision»



Supervisione

- Scopo (comma 1)
- Obblighi di informazione (commi 2 e 3)
- Orario di lavoro (comma 4)
- Svolgimento ed esiti (commi 5, 6, 7, 8 e 10)
- Supervisione congiunta (comma 9)
- Legame supervisione – certificazione (commi 11, 12 e 13)



Che cosa è la supervisione?

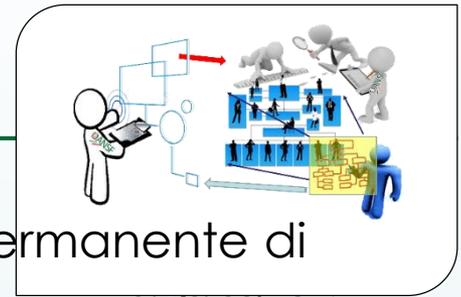
Le misure adottate per controllare **l'efficacia** del sistema di gestione della sicurezza una volta rilasciato un certificato di sicurezza unico o un'autorizzazione di sicurezza ed il mantenimento dei requisiti necessari su base continuativa

Comprende le azioni volte ad assicurare che un'organizzazione a cui sono stati rilasciati un certificato di sicurezza unico o un'autorizzazione di sicurezza **mantenga** il proprio sistema di gestione della sicurezza in modo da **controllare efficacemente i rischi** durante il periodo di validità del titolo



Che cosa è la supervisione?

Vigilanza sul rispetto, da parte di IF e GI, dell'obbligo permanente di usare un SGS, di cui all'articolo 8



VIGILANZA SULL'OBLIGO DI
USARE UN SISTEMA DI GESTIONE
DELLA SICUREZZA

Si applicano i principi enunciati nel pertinente CSM (reg. 761/2018)

Le attività di supervisione comprendono:

- Monitoraggio dell'efficace adozione da parte di IF e GI dell'SGS o delle sue parti, tra cui le **attività operative**, i **servizi di manutenzione**, la fornitura di materiale e il ricorso a **imprese appaltatrici**
- Monitoraggio della corretta applicazione dei CSM
- Le relative attività di supervisione si applicano anche ai SRM, nel caso in cui siano IF o GI

Supervisione

Le attività per la supervisione sono:

- Audit di sistema, di processo e di prodotto
- Ispezioni sui sottosistemi ferroviari in esercizio
- Approfondimenti su incidenti ed inconvenienti ritenuti più significativi
- Monitoraggio e analisi di incidenti ed inconvenienti



Supervisione

Che cosa **non** fa ANSF?

- non fa i controlli operativi per certificare i processi ed i prodotti
- non certifica né approva i prodotti
- non effettua verifiche e prove funzionali periodiche congiuntamente a imprese, gestori ed esercenti
- non effettua verifiche e prove funzionali per certificare il permanere delle condizioni di sicurezza per la sede, le opere d'arte, gli impianti, i veicoli,
- misurazioni dirette e strumentali



Obblighi di informazione

Obblighi di comunicazione a carico del titolare di un certificato unico di sicurezza

Almeno 2 mesi prima dell'inizio di qualsiasi nuova attività di trasporto le IF ne informano ANSF

Le IF forniscono ad ANSF una ripartizione delle **categorie di personale e dei tipi di veicoli**

Il titolare di un certificato di sicurezza unico informa **senza indugio** ANSF di ogni **modifica rilevante** rispetto alle informazioni che hanno portato al rilascio del certificato



Svolgimento della supervisione

SUPERVISIONE

Vigilanza sull'obbligo
di usare un sistema
di gestione della
sicurezza



> / stato membro

Solo / stato membro

NSA

Common Safety Method



Esiti della supervisione

Se si constata che il titolare di un cds unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, il certificato può essere **limitato o revocato**

Se, durante la supervisione, ANSF individua un **rischio grave per la sicurezza** può in qualsiasi momento applicare **misure di sicurezza temporanee**, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti

Nel sottoporre a supervisione l'efficacia degli SGS di IF e GI, ANSF può tenere conto delle prestazioni in termini di sicurezza dei **soggetti di cui all'articolo 4, comma 4** e, se del caso, dei **centri di formazione**



FABBRICANTI



DETTENTORI



CONSEGNATARI



SPEDITORI



SOGGETTI
RESPONSABILI
DELLA
MANUTENZIONE



FORNITORI DI
SERVIZI E
ENTI
APPALTANTI

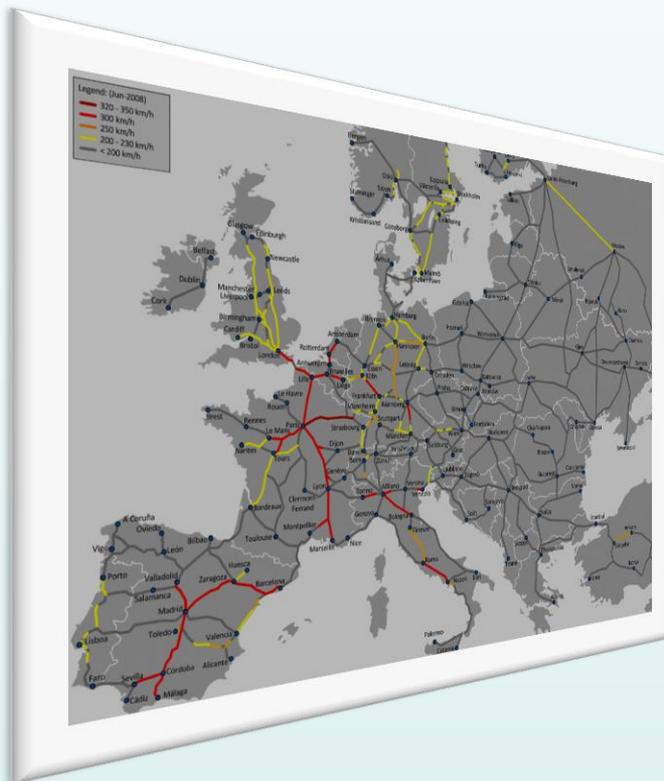


FORNITORI DI
SERVIZI DI
MANUTENZIONE



CENTRI DI
FORMAZIONE

Supervisione congiunta



Nel caso in cui una IF eserciti la sua attività in più Stati membri, ANSF **coopera** con le autorità nazionali coinvolte per coordinare le attività di supervisione e condividere:

- le informazioni essenziali sull'IF
- i rischi noti
- le prestazioni di sicurezza della IF

La cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit

Supervisione congiunta



Una volta emesso un certificato di sicurezza unico o un'autorizzazione di sicurezza, le autorità nazionali decidono sollecitamente quale di esse debba assumere un **ruolo guida nel coordinamento della supervisione**

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte possono elaborare insieme **un piano di supervisione congiunto** al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati

Legame certificazione e supervisione

ANSF utilizza le informazioni raccolte durante la valutazione del fascicolo per il rilascio del certificato e dell'autorizzazione di sicurezza

Ai fini del rinnovo dei certificati unici di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza ANSF utilizza le informazioni raccolte durante le attività di supervisione



Legame certificazione e supervisione

Supervisione verso certificazione

- Informazioni sull'attività di supervisione svolta
- Non conformità gravi, che possono pregiudicare le prestazioni di sicurezza e creare seri rischi per la sicurezza ed eventuali altre problematiche individuate nel corso delle attività di supervisione
- Stato dei piani d'azione stabiliti dall'impresa ferroviaria per risolvere le gravi non conformità o problematiche residue rilevate nella valutazione precedente e relative azioni intraprese da ANSF per controllarne la risoluzione
- input da altre attività (gestione raccomandazioni, informazioni su indagini in corso, eventuali informazioni ulteriori che ANSF reputi importanti ai fini della valutazione)



Legame certificazione e supervisione

Certificazione verso supervisione

Le **problematiche residue**, emerse a seguito della valutazione dettagliata, sono le criticità minori individuate che non impediscono il rilascio del certificato di sicurezza unico e possono essere rinviate e prese in considerazione durante la successiva supervisione



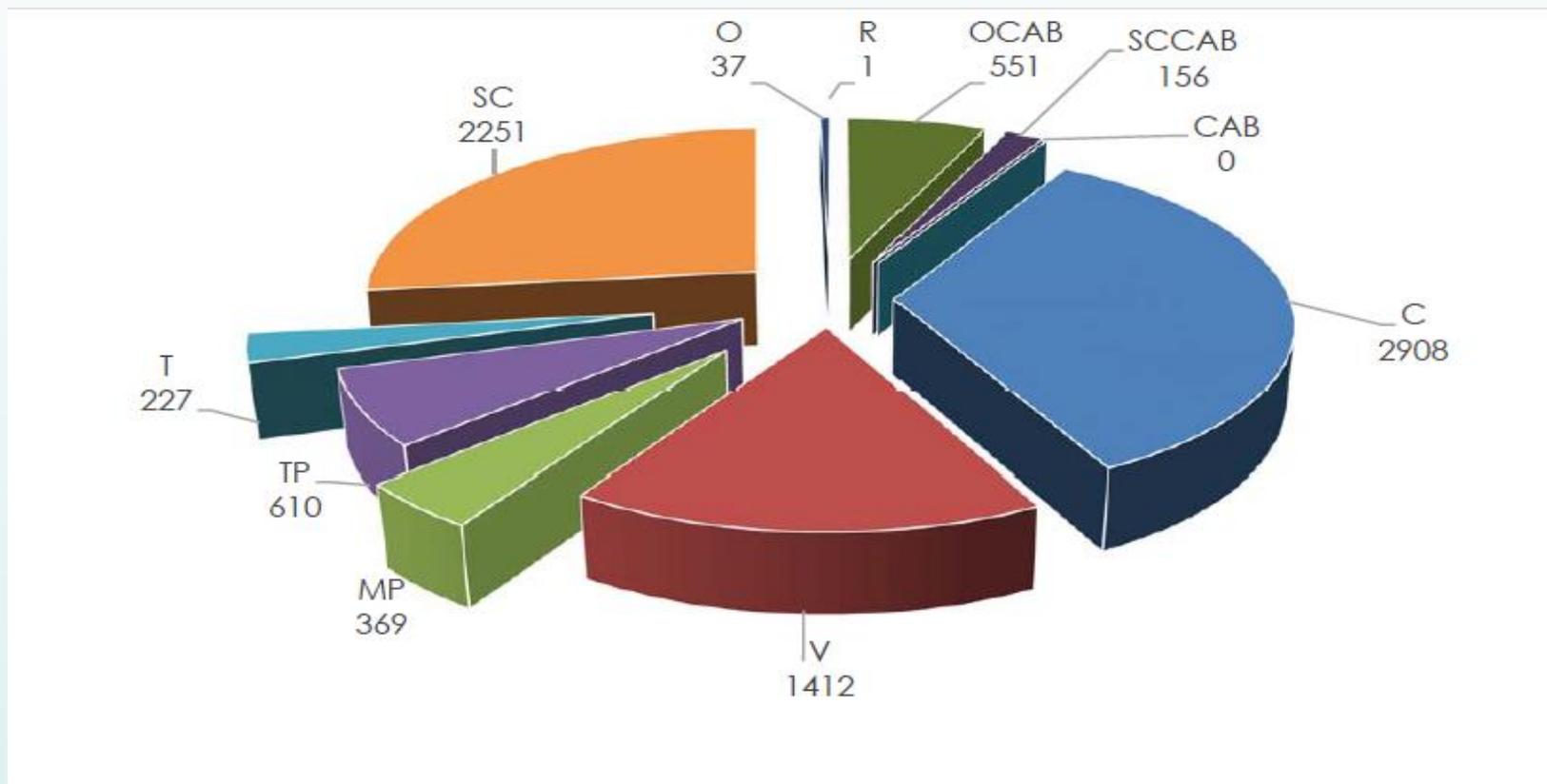
Piano annuale della supervisione



Sistema di riferimento ANSF 2019



I numeri dei controlli di ANSF nel 2019 – ispezioni IF



1374 attività ispettive su 35 Imprese ferroviarie
8522 elementi verificati e 381 elementi non conformi

I numeri dei controlli di ANSF nel 2019 – ispezioni GI

37 località del gestore dell'infrastruttura nazionale oggetto di monitoraggio ispettivo con controlli su elementi e enti costituenti il sottosistema infrastruttura (INFRA), energia (ENER) e controllo comando e segnalamento (CCS)

11 attività ispettive specifiche

I numeri dei controlli di ANSF nel 2019 - audit



Fasi della supervisione

- a. Dalla raccolta ed analisi di dati e informazioni per individuare le aree a maggior rischio, **definire una strategia della supervisione ed elaborare i piani di supervisione**
- b. **Comunicazione degli obiettivi generali della strategia e spiegazione dei piani** ai soggetti interessati
- c. **Svolgimento delle attività di supervisione**, adottando adeguate misure per affrontare eventuali inosservanze, valutando il livello di adeguatezza dei piani di intervento elaborati dagli operatori e documentando i risultati
- d. **Condivisione dei risultati della supervisione**, elaborando una visione di insieme delle prestazioni di sicurezza e dell'efficacia del quadro normativo vigente ed adottando provvedimenti sanzionatori, limitativi o restrittivi
- e. **Riesame delle attività di supervisione**, verificando e rivedendo piani e strategia e trasmettendo valutazioni e proposte su eventuali lacune del quadro normativo

Fattori umani e cultura della sicurezza

Nel contesto del nuovo quadro legislativo vengono anche enfatizzati i concetti di **fattori umani e organizzativi** e **cultura della sicurezza** che sono a supporto del processo PDCA.

La cultura della sicurezza rappresenta l'interazione tra i requisiti dell'SGS 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'SGS 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.

NUOVI RUOLI DEGLI ENTI

Nuovi compiti dell'Agencia dell'Unione Europea per le ferrovie
e delle Autorità Nazionali preposte alla Sicurezza
Reg (EU) 2016/796



ANSF – ERA





Grazie dell'attenzione!

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Via Giovanni Giolitti 42
00185 Roma