



Esiti della supervisione del 2016

Roma, 19 dicembre 2016

Supervisione

Supervisione: le disposizioni messe in atto dall' autorità nazionale preposta alla sicurezza per sorvegliare le prestazioni in termini di sicurezza dopo il rilascio di un certificato e di una autorizzazione di sicurezza

La **supervisione** è svolta in conformità al Metodo Comune di Sicurezza definito nel Regolamento (UE) 1077/2012

Con la **supervisione** l' Agenzia vigila sulla conformità all' obbligo di utilizzare l' SGS e sull' applicazione del CSM sul monitoraggio

Le attività di **supervisione** prevedono controlli relativi all' efficacia dell' SGS

Principi della supervisione

a. UNIFORMITÀ DI APPROCCIO

adottare «un approccio simile in circostanze simili per ottenere fini simili»

b. INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ

«incentrarsi principalmente sulle attività che l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ritiene possano dare origine ai rischi più gravi o laddove i pericoli sono controllati meno bene», anche al fine di «utilizzare le proprie risorse efficacemente»

c. 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»

Attività ispettiva - al 30 novembre 2016

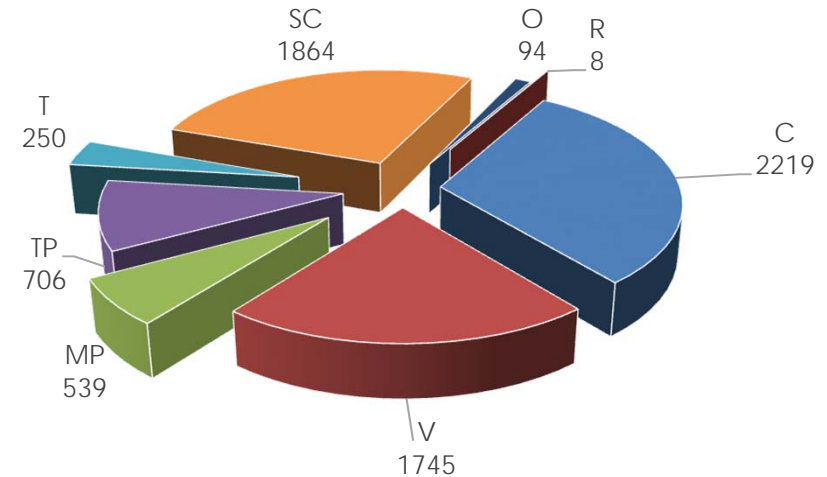


SETTORE IMPRESE FERROVIARIE

☐ MONITORAGGIO ISPETTIVO

- ✓ 32 Imprese ferroviarie ispezionate;
- ✓ 1.148 treni ispezionati;
- ✓ 7.425 veicoli/operatività verificati.

☐ 28 ISPEZIONI SPECIFICHE



C: Carrozze

V: Carri non trasportanti Merci Pericolose

MP: Carri trasportanti Merci Pericolose

TP: Carrozze pilota

SC: Carrozze verificate in attività di scorta

O/R: Operatività e Gestione Risorse del personale di verifica

T: Locomotive

Attività ispettiva: confronto 2013 - 2016

SETTORE IMPRESE FERROVIARIE

| | 2016 (al 30 nov.) | 2015 | 2014 | 2013 |
|---|----------------------|--------------|--------------|--------------|
| N° di attività ispettive routinarie effettuate: | 1.148 | 1.073 | 800 | 872 |
| N° di elementi verificati (veicoli, operatività): | 7.425 | 7.274 | 5.339 | 5.299 |
| N° anomalie rilevate: | 806 | 1.078 | 1.063 | 870 |
| Percentuale di controlli con esito non conforme: | 1,23% | 1,67% | 2,27% | 1,86% |
| Percentuale di elementi con, mediamente, almeno una non conformità rilevata: | 11% | 15% | 20% | 16% |
| N. di attività ispettive specifiche effettuate: | 28 | 15 | 9 | 12 |



SETTORE GESTORI INFRASTRUTTURA

❑ MONITORAGGIO ISPETTIVO

- 132 località/stazioni ispezionate;
- 824 enti (deviatoi/circuiti di binario/PL/ecc) verificati.

In particolare:

- ✓ 269 deviatoi;
- ✓ 176 circuiti di binario;
- ✓ 117 PL.

❑ 843 KM DI LINEA FERROVIARIA CONTROLLATI

Attività ispettiva: confronto 2013 - 2016

SETTORE GESTORI INFRASTRUTTURA

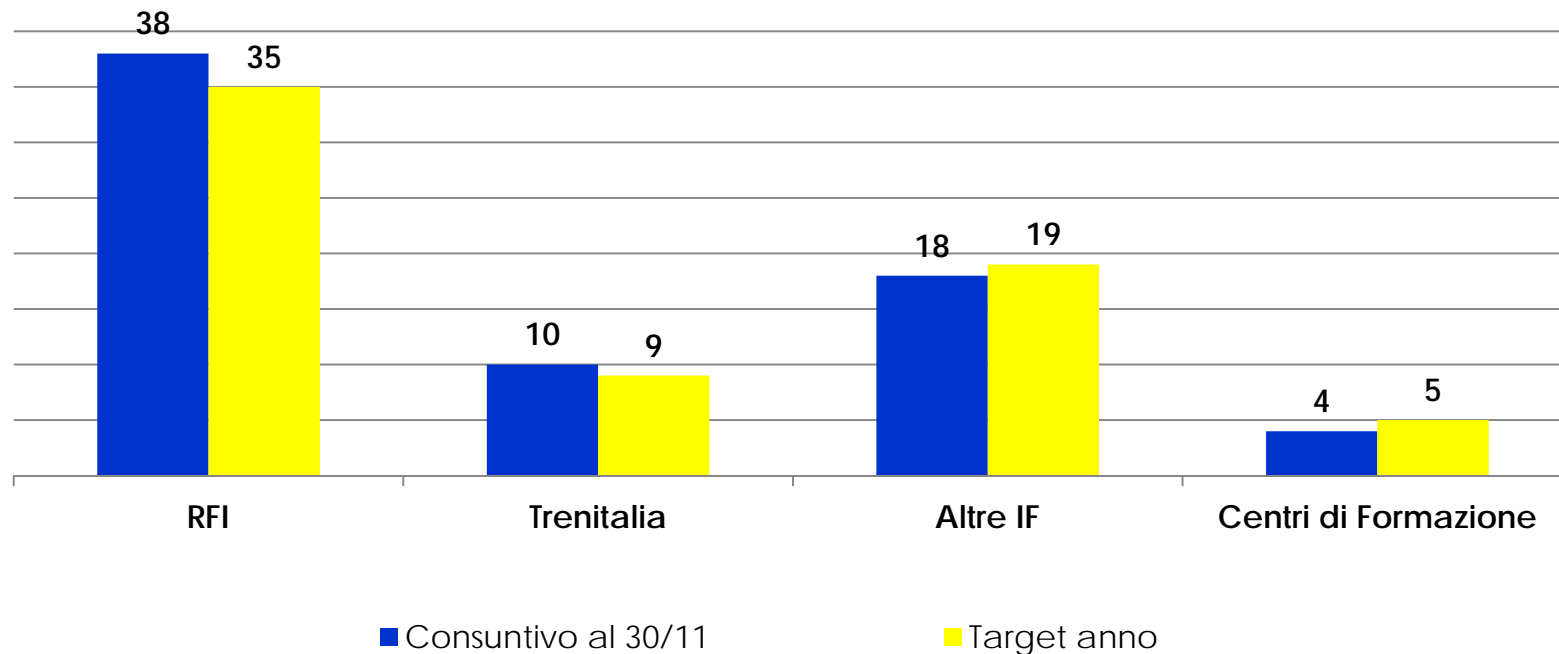
| | 2016 al 30 nov | 2015 | 2014 | 2013 |
|--|-------------------|----------|----------|--------|
| N° di attività ispettive routinarie effettuate: | 132 | 130 | 164 | 113 |
| N° di elementi verificati (deviatoi, CDB, PL, PBA, ecc): | 824 | 1.081 | 1.340 | 966 |
| N° non conformità rilevate: | 188* | 534 | 649 | 492 |
| Percentuale di controlli con esito non conforme: | 3,8%* | 6,6% | 7,3% | 9,1% |
| Altre attività ispettive: | | | | |
| - Ricognizioni su linee ferroviarie (km ispezionati): | 843 km | 1.295 km | 1.608 km | 706 km |
| - N° di gallerie ispezionate: | 3 | 1 | 7 | 8 |
| - N° di opere d'arte ispezionate: | 5 | 2 | 13 | 12 |

* Il dato non è confrontabile per modifica della procedura di riferimento

Attività di audit sul campo - al 30 novembre 2016

Fino al 30 novembre 2016 sono state effettuate **70 attività** sul campo: l'andamento dei volumi per tipologia di operatore è in linea con i target previsti per l'anno.

12 di tali attività (4 su RFI e 8 su IF) hanno riguardato aspetti specifici del trasporto di **merci pericolose**.

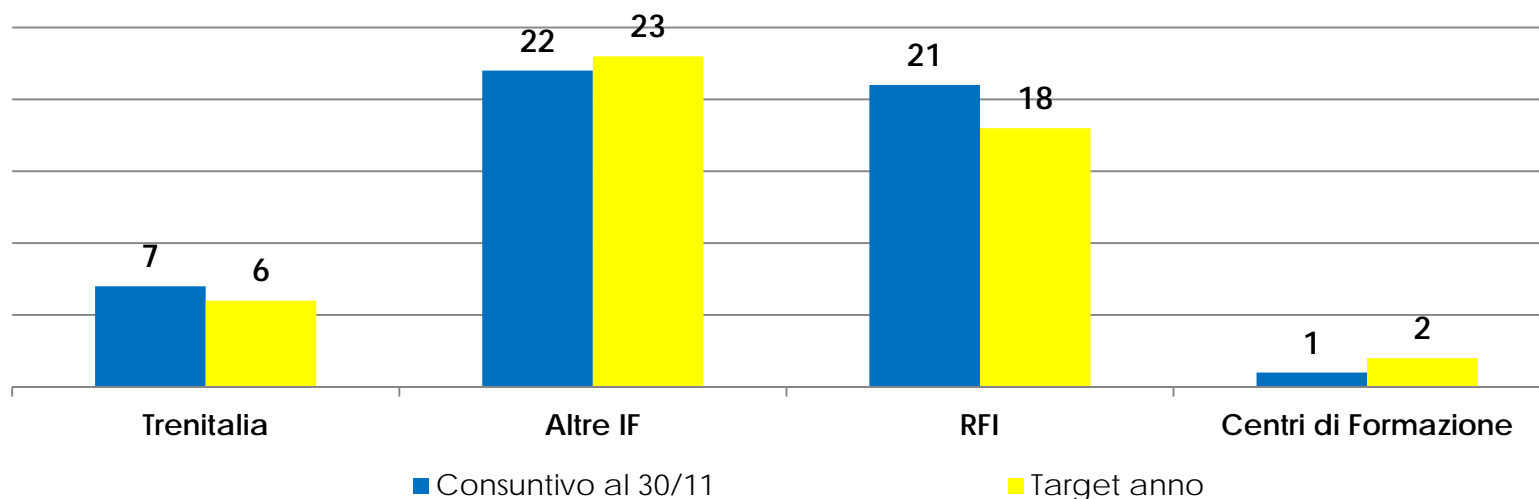


Attività di follow up dei documenti - al 30 novembre 2016

Fino al 30 novembre 2016 sono state effettuate **51 valutazioni documentali delle evidenze** fornite a seguito degli impegni presi in attività sul campo (**Follow-up documentali**):

- verifica della completezza delle evidenze
- verifica dell'adeguatezza delle evidenze
- redazione di un report specifico **per ogni intervento sul campo**

In diversi casi sono state predisposte specifiche note agli operatori per sollecitare adempimenti scaduti o per evidenziare insufficienze nella documentazione trasmessa. Tale attività ha anche fornito utili elementi per la programmazione delle attività nei periodi successivi.



Attività di audit - confronto 2013 - 2016

Nel grafico seguente è indicato l'andamento dei volumi delle attività sul campo svolte negli ultimi 4 anni. Nel dato del 2016 sono considerate anche le **valutazioni documentali delle evidenze** fornite a seguito degli interventi sul campo, che da quest'anno sono parte integrante di tali attività, rappresentandone una fase di **sistematico controllo** rispetto all'attuazione dei provvedimenti presi.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (al 30/11) |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------------|
| RFI | 29 | 38 | 41 | 38 |
| Trenitalia | 13 | 5 | 11 | 10 |
| Altre Imprese Ferroviarie | 25 | 33 | 22 | 18 |
| Altre organizzazioni | 3 | 7 | 1 | 4 |
| | | | | 51 (follow-up documentali) |
| Totale | 70 | 83 | 75 | 121 |

Indirizzi per la Supervisione - 2017

Ambiti generali di controllo:

- conforme attuazione ed efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza
- sussistenza dei requisiti e delle condizioni sottese ai Certificati ed Autorizzazioni di Sicurezza
- conformità di organizzazioni, mezzi, processi e attività al quadro normativo nazionale e comunitario
- livello delle prestazioni di sicurezza realizzate dagli operatori in linea con gli obiettivi generali stabiliti
- miglioramento della sicurezza del sistema di riferimento

Criteri:

- programmazione delle attività secondo valutazioni oggettive di priorità che consentano la minimizzazione dei rischi di deviazione rispetto agli obiettivi generali della supervisione
- maggiore correlazione fra i controlli programmati e le caratteristiche organizzative e prestazionali delle strutture oggetto delle verifiche
- definizione di tipologie di attività maggiormente efficaci rispetto agli obiettivi ed agli esiti attesi
- monitoraggio continuo e riesame periodico del programma di attività

Anormalità generali più frequenti dell'attività ispettiva (Settore IF)

Cabine di guida:

- irregolarità nella piombatura del CEA

Convogli passeggeri:

- non conformità iscrizioni esterne veicoli (con particolare riguardo al NEV)
- mancato rispetto scadenza visita semestrale estintori
- non conformità sulla presenza del sigillo maniglie apertura emergenza porte
- elevato numero di porte guaste, pur regolarmente etichettate e assicurate
- mancata compilazione BFC (mezzi leggeri/ETR)

Anormalità generali più frequenti dell'attività ispettiva (Settore IF)

Convogli merci:

- segni di strisciamento sugli assili, indizi di probabili sovraccarichi nel pregresso
- anomalità al collegamento telaio/carrello (principalmente casi di fissaggio del pattino incompleto, pattino o molla del pattino rotti)
- perdite di carico (residui di merce caricata sull'esterno cassa) o altre anomalità all'assicurazione del carico

Convogli merci pericolose:

- non corretta compilazione della check list di cui alla circolare ministeriale n. 30048
- etichette di pericolo mancanti o in cattivo stato
- difetto di integrità e tenuta non stagna delle apparecchiature di servizio (carico/scarico/ispezione) inferiori e/o superiori

Principali elementi emersi negli audit

- definizione, attuazione e controllo delle **misure mitigative dei rischi** correlati alle attività proprie, di interfaccia o esportate
- conforme attuazione del metodo comune di sicurezza del **Regolamento (UE) n. 1078/2012** ed efficacia del monitoraggio degli aspetti rilevanti per la sicurezza, sia in relazione ad attività interne alle organizzazioni sia prevedendone l'applicazione da parte dei fornitori
- definizione e assicurazione delle **competenze necessarie al personale** che svolge ciascuna attività di sicurezza

Principali elementi emersi negli audit - Imprese Ferroviarie

- controllo dei **processi di manutenzione**, sia svolti internamente che forniti da soggetti esterni, con particolare riferimento alla **tracciabilità** delle operazioni di sicurezza svolte, alla definizione e **controllo** delle competenze del personale coinvolto nelle varie fasi del processo, ai rapporti fra gestione della flotta ed esercizio, alla **gestione dei rischi** correlati a tali attività
- efficacia dei **riesami direzionali**, sia in relazione alla completezza delle informazioni e dei dati da considerare come elementi di ingresso che alle conseguenti analisi ed azioni, compresa la verifica di efficacia delle iniziative intraprese per assicurare il miglioramento continuo del sistema e delle prestazioni di sicurezza
- incisività del ruolo del **Responsabile SGS**

Principali elementi emersi negli audit - Gestore Infrastruttura

- mancata tempestività ed esaustività dei **riscontri forniti** a seguito degli impegni presi nel corso degli interventi sul campo per la corretta gestione delle carenze rilevate
- mancata omogeneità sul territorio **nell'applicazione di modalità e procedure** operative, con necessità di un maggior presidio nell'esecuzione di controlli alle opere d'arte, nella corretta tracciabilità delle attività di manutenzione svolte, nella gestione delle modifiche, nella gestione del rischio idrogeologico, nell'adozione di provvedimenti mitigativi
- aggiornamento e conforme applicazione della **documentazione** tecnica e gestionale

Elementi sull'SGS

Rispetto alla conformità ed adeguatezza degli SGS si osserva :

- carenze in alcuni ambiti fondamentali **Sistema di Gestione della Sicurezza** (Hazard Log, indicatori, sistema di audit interno, non conformità e azioni correttive, gestione segnalazioni dell'Agenzia, attività e ruoli per la sicurezza)

In relazione all'esperienza acquisita, anche con riferimento all'ingresso di nuove organizzazioni nell'ambito di competenza dell'Agenzia, i Gestori dell'infrastruttura devono definire in dettaglio nel proprio SGS i requisiti specifici:

- **T - PROGETTAZIONE SICURA DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA:** la progettazione deve assicurare per l'intero arco della vita utile dell'infrastruttura il mantenimento delle condizioni definite nel progetto ed accertata all'atto della messa in esercizio
- **U - FUNZIONAMENTO SICURO DELL'INFRASTRUTTURA:** la gestione della circolazione deve tenere conto degli operatori che gestiscono i servizi sulla rete e delle interazioni, devono essere individuati i confini fisici ed operativi, devono essere descritte le modalità di cooperazione e coordinamento (gestione della circolazione)
- **V- FORNITURA DI MANUTENZIONE E MATERIALE:** le procedure devono illustrare gli elementi della manutenzione sicura dell'infrastruttura, dalla misurazione delle condizioni di degrado e difettosità accettabile, all'individuazione dell'esigenza manutentiva e al ripristino delle condizioni che assicurano il funzionamento sicuro
- **W- MANUTENZIONE E FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO E DEL SEGNALAMENTO:** le procedure devono illustrare come il funzionamento e la manutenzione del sistema di controllo del traffico e di segnalamento garantiscano la sicurezza del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria

I punti di forza del sistema ferroviario ad oggi

Dal 2008, sono stati già raggiunti obiettivi importanti attraverso:

- la diminuzione nel lungo periodo degli incidenti significativi e in particolare di quelli legati ad aspetti tecnici,
- la diminuzione dell'incidenza della manutenzione come causa degli incidenti e inconvenienti,
- il completamento dell'attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia dei treni,
- la riduzione tendenziale delle problematiche relative alle porte di salita e discesa passeggeri ed ai cantieri di lavoro,
- la riduzione delle problematiche relative al trasporto merci pericolose

Analisi degli incidenti e degli inconvenienti

Le priorità d'intervento

Ulteriori miglioramenti dei dati registrati passano necessariamente da un intervento strutturato sulle seguenti criticità:

- Indebiti attraversamenti dei Pedoni
- Passaggi a livello
- Manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli
- Esecuzione delle procedure di esercizio e manovre
- Dissesto idrogeologico

Ma soprattutto attraverso il miglioramento:

- del processo interno degli Operatori ferroviari d'**indagine** e d'**analisi degli incidenti e inconvenienti**
 - intervenire efficacemente per evitare che gli stessi eventi possano ripetersi causando conseguenze significative;
 - analizzare più accuratamente il cosiddetto **fattore umano**;
 - della **collaborazione** tra operatori ferroviari in materia di sicurezza ferroviaria
-

Domande e argomenti proposti dagli operatori

- È stata proposta l'attivazione di un momento formativo a cura di ANSF sul regolamento (UE) 1078/2012, con il coinvolgimento di costruttori e fornitori: riflessioni sull'applicazione e e sugli obblighi nello scambio di informazioni
- Esiste un documento ANSF che fornisce alle IF le informazioni previste all'art. 7 «*Criteri decisionali*» del Regolamento (UE) 2012/1077?

Grazie per l'attenzione

Giovanni Caruso

Settore Ispezzorato e Controlli

Email: giovanni.caruso@ansf.it

Andrea Biava

Settore Ispezzorato e Controlli

Email: andrea.biava@ansf.it

Ilaria Castriota

Settore Ispezzorato e Controlli

Email: ilaria.castriota@ansf.it