


Strategie di supervisione per il triennio 2021-2023 Ai sensi del Regolamento Delegato (UE) n. 761/2018

Anno	Revisione	Data emissione	Modifiche introdotte	Redazione	Verifica	Approvazione
2020	0		Prima emissione	I. Castriota	G. Caruso	M. D'Onofrio
2021	1	Data del protocollo	Aggiornamento	I. Castriota <small>SAIENNI PASQUALE AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA DELEGGATA PER LE FERROVIE (ANSF) 24.03.2021 17:46:23 UTC</small>	P. Sieni <small>SAIENNI PASQUALE AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA DELEGGATA PER LE FERROVIE (ANSF) 24.03.2021 19:05:19 UTC</small>	P.L.G. Navone PIER LUIGI GIOVANNI NAVONE 24.03.2021 19:13:40 UTC

 <p> Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Statali e Autostradali Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie </p>	Strategie di supervisione	Rev. 1 <hr/> Pag. 2 di 5
--	----------------------------------	-----------------------------

Scopo

In osservanza a quanto stabilito nel Regolamento Delegato (UE) 2018/761 della Commissione e conseguentemente alle indicazioni emergenti dalla supervisione riportate nella *“Relazione annuale sulla sicurezza delle ferrovie anno 2019”* e nella *“Relazione annuale sulle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale di cui all’art. 2, comma 4, del D.lgs. 50/2019 anno 2019”* di questa Agenzia, il presente documento tiene conto delle priorità individuate negli strumenti di pianificazione strategica, dei dati ed informazioni provenienti dall’analisi degli incidenti e delle relative tendenze registrate, dei risultati della supervisione degli anni precedenti, e indica gli obiettivi e le aree di criticità da prendere come riferimento per la pianificazione della supervisione.

Il documento ha lo scopo di rendere noti gli obiettivi, evidenziare gli aspetti comuni alle problematiche emerse dalle analisi effettuate, illustrare agli operatori ferroviari i criteri seguiti per lo sviluppo del piano di supervisione, in modo da fornire un’indicazione sul percorso e sui metodi utilizzati per la sua efficace attuazione ed aumentare la consapevolezza degli obblighi loro derivanti dal quadro normativo vigente.

Nell’ambito delle responsabilità assegnate a questa Agenzia dal Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, si individuano due aree strategiche d’intervento:

- l’Infrastruttura Nazionale, comprendendo il gestore dell’infrastruttura RFI e le imprese ferroviarie che vi circolano,
- le Infrastrutture Regionali di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016 su cui operano prevalentemente organizzazioni comprensive delle responsabilità di gestore dell’infrastruttura e d’impresa ferroviaria.

Per quanto riguarda le ferrovie isolate e le ferrovie turistiche, non avendo, all’atto dell’emissione del presente documento, dati e informazioni sufficienti per particolareggiare ulteriormente il piano di supervisione, quest’ultimo nei loro confronti sarà inizialmente definito con criteri di proporzionalità nell’effettuazione dei controlli rispetto al volume di trasporto effettuato su tali infrastrutture, in percentuale sul sistema di trasporto ferroviario nazionale, ed in relazione alle specificità tecnologiche e funzionali delle infrastrutture rispetto alla rete interoperabile, garantendo che nel periodo di riferimento siano coinvolti tutti gli operatori che operano su di esse.


Strategia per l’Infrastruttura Nazionale

Nell’anno 2019 si è avuta un’inversione di tendenza rispetto al triennio precedente (2016-2018), con un notevole calo sia degli incidenti significativi che del numero di vittime in relazione ai Mln di treni* km realizzati.

Nel corso del 2020, a causa dell’emergenza sanitaria da COVID-19, si è avuta una forte contrazione delle attività nel settore ferroviario, con un notevole decremento, soprattutto nel settore del trasporto passeggeri, dei treni*km realizzati dalle imprese certificate.

Analogamente, nel 2020, la pandemia di COVID-19 ha comportato restrizioni alla piena realizzazione delle attività di supervisione, che non ha consentito di realizzare gli interventi su tutti gli elementi precedentemente individuati nella strategia di supervisione per il triennio 2020-2022.

Al fine di sopperire alle restrizioni imposte dall’emergenza sanitaria si è proceduto, comunque, alla realizzazione delle attività di follow-up a distanza sugli operatori ferroviari al fine di verificare l’attuazione delle azioni poste in essere a seguito di precedenti audit ed allo svolgimento di alcuni audit a distanza limitati a specifici processi.

 <p>ANSFIS Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Statali e Autostradali Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie</p>	<h2>Strategie di supervisione</h2>	Rev. 1 <hr/> Pag. 3 di 5
--	------------------------------------	-----------------------------

Nonostante il miglioramento osservato dei dati di incidentalità, sopra riportati, nel presente documento si ribadiscono, come di seguito specificati, gli elementi di analisi posti a base del precedente documento di strategia di supervisione, da considerarsi fino a quando tale tendenza positiva non sarà ritenuta consolidata.

Le cause principali delle carenze individuate nel corso della supervisione sono da attribuire, per quasi tutti gli operatori, ai seguenti ambiti:

- tenuta sotto controllo e monitoraggio dei processi;
- tenuta sotto controllo dei fornitori di manutenzione;
- gestione delle non conformità e analisi delle cause;
- analisi dei monitoraggi e riesame direzionale;
- considerazione del fattore umano;
- cultura della sicurezza e obiettivi aziendali.

In ragione di tale consapevolezza, l’Agenzia ritiene di dover chiedere agli operatori ferroviari, in quanto responsabili della sicurezza della loro parte di sistema, ed operando attraverso gli strumenti propri delle attività di supervisione, un maggiore sforzo per eliminare definitivamente le carenze perduranti.

La richiesta sopra richiamata è declinata:

- a) esigendo l’adozione di metodologie consolidate di problem solving;
- b) responsabilizzando direttamente il management dell’organizzazione;
- c) intervenendo sulle interfacce tra gli operatori e con i loro fornitori.

In relazione al punto a), già a partire dall’anno 2018, in esito agli audit effettuati è stato richiesto di dare evidenza, per ogni non conformità emersa, dell’effettuazione di un’approfondita analisi per individuarne le cause primarie e di conseguenza stabilire le azioni più adatte ad evitarne la reiterazione.


Tale richiesta ha ricevuto risposte diversificate, da parte dei singoli operatori, commisuratamente all’impegno, in termini di consapevolezza, coinvolgimento e leadership, profuso nell’attuare le metodologie di problem solving più adatte a tale scopo.

Nel corso del 2020, in esito alle attività svolte, si è comunque riscontrata maggiore consapevolezza e coinvolgimento nella ricerca delle azioni più efficaci per eliminare le cause delle carenze riscontrate.

Anche nel 2021, e fino al superamento dello stato emergenziale dovuto alla pandemia, audit, e attività ispettive saranno prevalentemente svolte a distanza, ad eccezione di casi particolari ed indifferibili che saranno individuati di volta in volta. In tale ottica, saranno sviluppate la attività che prevedono l’uso delle banche dati e l’analisi documentale da remoto perseguendo ove possibile, nell’ambito delle attività dell’Agenzia, le priorità del potenziamento informatico e dell’innovazione tecnologica.

Tutto quanto emergerà dai controlli sarà utilizzato per valutare il grado di maturità dei sistemi di gestione della sicurezza (Management Maturity Model) per ogni singolo operatore in merito a:

1. conforme applicazione e l’efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza;

 <p> Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Statali e Autostradali Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie </p>	Strategie di supervisione	Rev. 1 <hr/> Pag. 4 di 5
--	----------------------------------	-----------------------------

2. sussistenza dei requisiti e delle condizioni sottese al rilascio dei Certificati e delle Autorizzazioni di Sicurezza;
3. corretta applicazione dei metodi comuni di sicurezza pertinenti da parte delle Imprese Ferroviarie e dei Gestori dell'Infrastruttura attraverso i propri Sistemi di Gestione della Sicurezza;
4. conformità delle operazioni e delle risorse al quadro normativo nazionale e comunitario;
5. livello delle prestazioni di sicurezza realizzate dagli operatori al fine di garantire il perseguimento degli obiettivi complessivi del sistema ferroviario.

Le modalità di attuazione degli interventi che saranno effettuati sono descritte e definite in documenti di pianificazione e programmazione secondo una logica orientata al rischio, come stabilito nel Regolamento Delegato (UE) 2018/761 della Commissione, ponderato in base ai dati storici in possesso dell'Agenzia: in tal modo le priorità in materia di supervisione, nell'impostazione dei piani, sono ricavate focalizzandosi innanzitutto sulle attività che si ritiene possano dare origine ai rischi più gravi o nell'ambito delle quali il controllo dei rischi sia possibile in minor misura.

Tali documenti sono riesaminati periodicamente al fine di apportarvi i necessari correttivi alla luce dei ritorni di esperienza maturati nell'attuazione dei piani stessi.

Strategia per le Infrastrutture Regionali


Le attività di supervisione sui Gestori delle Infrastrutture regionali, di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, hanno avuto inizio nel 2018 per cui non si dispone ancora di una raccolta di dati e informazioni equiparabile a quella dell'Infrastruttura Nazionale. Ciò nonostante, le attività di audit condotte su tali operatori, le cui organizzazioni comprendono in gran parte anche responsabilità ed attività d'impresa ferroviaria, hanno consentito di individuare una serie di non conformità che, aggregate per processo, evidenziano elementi di criticità comuni associabili ai seguenti ambiti:

- completezza ed efficacia dell'analisi e controllo dei rischi;
- tenuta sotto controllo della progettazione e della realizzazione dei sottosistemi infrastrutturali fino alla messa in servizio;
- avanzamento dei piani di attrezzaggio tecnologico e strutturale;
- organizzazione e tenuta sotto controllo dei processi di manutentivi;
- tenuta sotto controllo della configurazione della rete e dei veicoli;
- tenuta sotto controllo della documentazione.

Nel corso del 2020, anche in considerazione di quanto detto precedentemente, per tali operatori si è proceduto essenzialmente alla verifica del corretto avanzamento dei progetti di adeguamento infrastrutturale e tecnologico.

Per il fatto che sulle infrastrutture regionali interconnesse operano anche imprese ferroviarie agenti sull'infrastruttura nazionale e sulla base dell'esperienza acquisita nell'ambito delle organizzazioni funzionanti sull'infrastruttura nazionale, si ritiene di attuare la supervisione, per tali operatori, in maniera del tutto simile, allo scopo di velocizzarne il percorso di miglioramento e rendere omogeneo il sistema ferroviario nazionale.

Anche in questo ambito, quindi, la pianificazione annuale potrà pertanto prevedere, ad eccezione di casi particolari ed indifferibili per questioni che non è possibile valutare da remoto, attività di audit e ispettive prevalentemente svolte a distanza.

 ANSFIS <small>Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali</small> Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie	Strategie di supervisione	Rev. 1
		Pag. 5 di 5

Negli anni successivi del triennio di riferimento, la pianificazione prevede dunque un programma di ispezioni miranti a rilevare lo stato di conformità delle attività svolte dagli operatori nell'ambito della circolazione e della manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli, fornendo elementi di spunto per gli approfondimenti da realizzare mediante audit mirati che dovranno determinare:

1. la conforme ed efficace applicazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza;
2. la corretta applicazione dei metodi comuni di sicurezza pertinenti da parte delle Imprese Ferroviarie e dei Gestori dell'Infrastruttura attraverso i propri Sistemi di Gestione della Sicurezza;
3. la conformità delle operazioni e delle risorse al quadro normativo nazionale e comunitario.

I documenti di pianificazione e programmazione saranno definiti coerentemente con gli obiettivi sopra definiti e saranno progressivamente aggiornati e, se necessario, modificati sulla base dei ritorni di esperienza ricevuti dalla loro attuazione.