



**LIBRA**  
Technologies & Services

*Service di manutenzione:  
come le officine possono reagire al pressing della transizione energetica*  
Giovedì 3 ottobre 2024 - Bologna



# **Il passaggio sotto le competenze ANSFISA delle filovie italiane**

*Daniele Fabbroni*

*Direttore Operativo AC Group Italia e Vicepresidente ManTra*

## *I fatti*

Con tre decreti del 7, 28, 29 dicembre 2023 tutto il trasporto a guida vincolata e gli impianti fissi sono passati sotto il controllo di ANSFISA

In particolare con il decreto del 28 dicembre del 2023 tutti coloro che operano su:

- Linee tramviarie
- Metropolitane
- Linee filoviarie

Per poter continuare ad esercire trasporto pubblico devono richiedere ad ANSFISA una autorizzazione di sicurezza (ADS) entro 18 mesi dalla data di pubblicazione del decreto

## *I fatti*

Per poter richiedere l'ADS è necessario:

- Dotarsi di un sistema di gestione della sicurezza emesso in conformità all'allegato A del decreto
- Abilitare il personale coinvolto in attività di sicurezza indicato nell'allegato B del decreto
- Nominare un SRM certificato per la manutenzione dei veicoli (in conformità all'allegato C) (al momento per i filobus non è applicabile)
- Iscrivere i veicoli in un apposito registro
- Gestire e richiedere l'autorizzazione alla messa in servizio di nuovi impianti e veicoli secondo regole differenti al precedente

## *In sintesi*

USTIFF non esiste più come ente

Si passa da un modello di gestione del rischio reattivo a un modello proattivo di gestione del rischio nell'ottica della prevenzione (prevenire l'accadimento di eventi indesiderati che determina un miglioramento continuo del sistema stesso

Non si torna indietro

# *Cosa devono fare le filovie*

**Predisporre** un «Sistema Qualità» applicato alla loro attività e verticalizzato sulla «sicurezza di esercizio» che include:

- Gestione del servizio (circolazione, veicoli ed infrastruttura)
- Manutenzione veicoli
- Manutenzione infrastruttura

**Predisporre** un «analisi di rischio», che è il cuore del SGS, che ha la funzione di applicare una logica proattiva per creare un sistema che possa prevenire l'accadimento di eventi pericolosi ed relativi incidenti, determinando e misurando i rischi ed il loro andamento nel tempo

# *Cosa devono fare le filovie*

**Gestire** nel tempo il sistema attraverso procedure e processi documentanti con il supporto di figure professionali come il RSGS e il direttore di esercizio (nel nuovo ruolo....)

**Raccogliere** dati e creare un sistema di monitoraggio rivolto al miglioramento continuo

**Supportare** un sistema di controllo di tutte le attività svolte

# *Le difficoltà e le differenze*

Questo modello è stato proposto dalla Commissione Europea ed applicato da più di 12 anni (in Italia) su tutta la rete interconnessa europea con risultati importanti per la standardizzazione delle regole e per la sicurezza ferroviaria

Lo stesso è stato esteso da ANSFISA a tutte le ferrovie isolate Italiane

Per il momento il SGS è stato applicato a sistemi chiusi mentre le filovie sono sistemi aperti

Il direttore di esercizio ha un profilo di missione diverso rispetto a prima

L'infrastruttura dove si muove il filobus non è completamente di responsabilità dell'impresa di trasporto  
TGV

È necessario mappare e abilitare nuove figure e nuove competenze

il sistema ha un costo gestionale ma avrà grandi benefici

# *Le difficoltà e le differenze*

Al momento mancano nel decreto alcune linee guida e chiarimenti per cui il sistema potrebbe avere in futuro piccole differenze

Ad una lettura iniziale il SGS in conformità all'allegato A sembra veramente complesso. In realtà ( e fortunatamente per le filovie) in ambito ferroviario e ferrovie isolate è applicato da molto tempo per è presente tutta la competenza e l'esperienza per portare avanti la strutturazione del SGS.

Un buon SGS non deve «cambiare» il modo di gestire i vostri processi, ma li deve migliorare nell'ottica della tracciabilità e della gestione del rischio

Il sistema di acquisizione e mantenimento della competenze del personale ha regole gestionali differenti rispetto al precedente, che sono applicate già dal 2012 con il decreto ANSF 04/12

## *I punti cardine*

- Leadership
- Politica per la sicurezza ed obiettivi misurabili
- Ruoli e responsabilità chiare
- Valutazione del rischio
- Gestione delle risorse umane con impatto sulla sicurezza e SAMAC
- Gestione delle informazioni documentate e della comunicazione
- Gestione fattori umani ed organizzativi
- Gestione del processo di approvvigionamento
- Misurazione, miglioramento e monitoraggio
- Gestione del servizio e della manutenzione

# Conclusioni

Il lavoro da fare c'è ma è meno difficile di quanto sembra. È necessario iniziare da subito, poiché è un percorso in cui è necessario acquisire una nuova mentalità

il SGS porterà nel tempo ad importanti miglioramenti in termini gestionali e deve essere visto come il momento per migliorare la propria organizzazione

L'SGS si basa sull'analisi di rischio che è il grande cambiamento dalla logica reattiva alla logica proattiva

Le figure che svolgono attività di sicurezza nel sistema attuale potranno essere migrate nel nuovo sistema ma è necessario dimostrare le loro competenze