



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