ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Firenze, 20 dicembre 2018

Procedimenti di AMIS

Impianti fissi – Ritorni di esperienza

La cultura della sicurezza

«La **cultura della sicurezza** si riferisce all'**interazione tra i requisiti del sistema di gestione della sicurezza**, **a come le persone ne recepiscono il senso**, sulla base dei loro atteggiamenti, valori e convinzioni **e su ciò che effettivamente fanno**, come si può riscontrare nelle loro decisioni e nei loro comportamenti.

Una positiva cultura della sicurezza è caratterizzata da un **impegno collettivo**, da parte di leader e individui, ad **operare sempre in sicurezza**, in particolare quando ci si trova di fronte ad **obiettivi concorrenti**».

La cultura della sicurezza

«Una positiva cultura della sicurezza rinforza gli effetti di un sistema di gestione della sicurezza, migliorandone efficacia ed efficienza».

«*Dichiarazione per una cultura della sicurezza ferroviaria in Europa*»
4-5 dicembre 2018, Firenze

Caso studio A – Gestore X

Contesto:

- linea in esercizio attrezzata con SCMT
- avvio del procedimento tecnico propedeutico alla MIS di un sottosistema CCS a seguito di ristrutturazione

Richiedente: Gestore Infrastruttura di ferrovia ex concessa, provvisto di Autorizzazione di Sicurezza

Scenario: …

Caso studio A – Gestore X

Scenario:

Bug Fixing: modifiche che vanno a ricoprire errori rilevati
Miglioria: modifiche che vanno a migliorare le condizioni esistenti senza introdurre nuove funzioni
Evoluzione: modifiche che introducono nuove funzioni nei sottosistemi già in esercizio

Bug Fixing/Miglioria
*L'introduzione della limitazione di velocità a 20 km/h per gli ingressi e le uscite a/da STAZIONE ALPHA risiede nella necessità di introdurre il PVPL(V) già presente (*ndr: nel profilo di linea*) ma non gestito da SCMT per* ***errata progettazione da parte del costruttore****.*

Caso studio A – Gestore X

Scenario:

Bug Fixing: modifiche che vanno a ricoprire errori rilevati
Miglioria: modifiche che vanno a migliorare le condizioni esistenti senza introdurre nuove funzioni
Evoluzione: modifiche che introducono nuove funzioni nei sottosistemi già in esercizio

Bug Fixing/Miglioria
*L'introduzione della limitazione di velocità a 20 km/h per gli ingressi e le uscite a/da STAZIONE ALPHA risiede nella necessità di introdurre il PVPL(V) già presente (*ndr: nel profilo di linea*) ma non gestito da SCMT per* ***errata progettazione da parte del costruttore****.*

ATTENZIONE: la gestione del processo e delle interfacce è elemento chiave della sicurezza

Caso studio B – Gestore Y

Contesto:

- linea in esercizio sprovvista di sistema di protezione
- procedimento di richiesta AMIS di un sottosistema CCS a seguito di ristrutturazione
- modifiche ad apparati centrali, BCA, installazione SCMT

Richiedente: Gestore Infrastruttura di ferrovia ex concessa, sprovvisto di Autorizzazione di Sicurezza

Scenario: segue…

Caso studio B – Gestore Y

Scenario:

- BCA provvisto di atti autorizzativi svincolati da una specifica configurazione HW/SW
- BCA sprovvisto di documentazione CENELEC
- Difficoltà nell'identificare gli SdP di riferimento
- Estrema difficoltà nell'identificazione del sottosistema
- Processo di AMIS penalizzato da documentazione carente nella forma e nei contenuti:
  - Criticità legate al richiedente
  - Criticità legate all'assessor

Caso studio B – Gestore Y

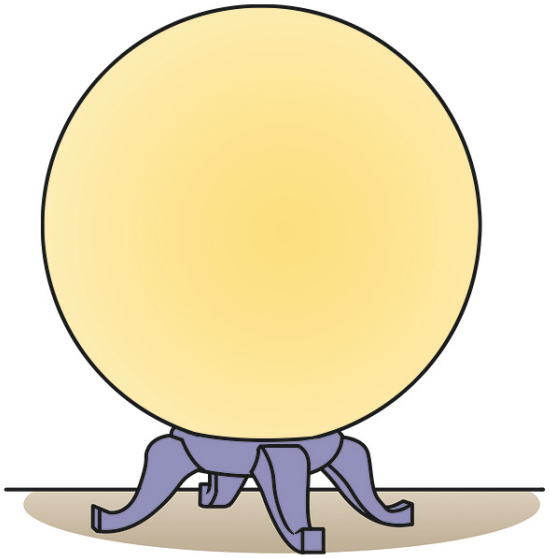
Scenario:

- BCA sprovvisto di atti autorizzativi legati a specifica configurazione HW/SW
- BCA sprovvisto di documentazione CENELEC
- Difficoltà nel reperire gli SdP di riferimento
- Estrema difficoltà nell'identificazione del sottosistema
- Processo di AMIS penalizzato da documentazione carente nella forma e nei contenuti
    - Criticità legate all'assessor
    - Criticità legate al richiedente

ATTENZIONE: la gestione del processo e della configurazione è elemento chiave della sicurezza

Caso studio C – Tutti

Scenario:



La cultura della sicurezza

La sicurezza è il principale motore dell'efficienza e dell'affidabilità dei servizi ferroviari

I **comportamenti** e le **iniziative** che mirano al miglioramento della sicurezza, se **recepiti** e **condivisi** all'interno del settore ferroviario, concorrono al continuo miglioramento della sicurezza

Il sistema contempla casi virtuosi: facciamone tesoro!

Buone feste!

Alessandro Lippi

Settore Standard Tecnici

Ufficio Standard Tecnici del sottosistema strutturale Comando Controllo e Segnalamento

Email: alessandro.lippi@ansf.gov.it