

ANALISI E VALUTAZIONE DEL RISCHIO

il cuore e la mente del SGS



Il Metodo Comune di Sicurezza in ambito ferroviario e Trasporti a Guida Vincolata

L'Applicazione del Regolamento 402/2013/UE

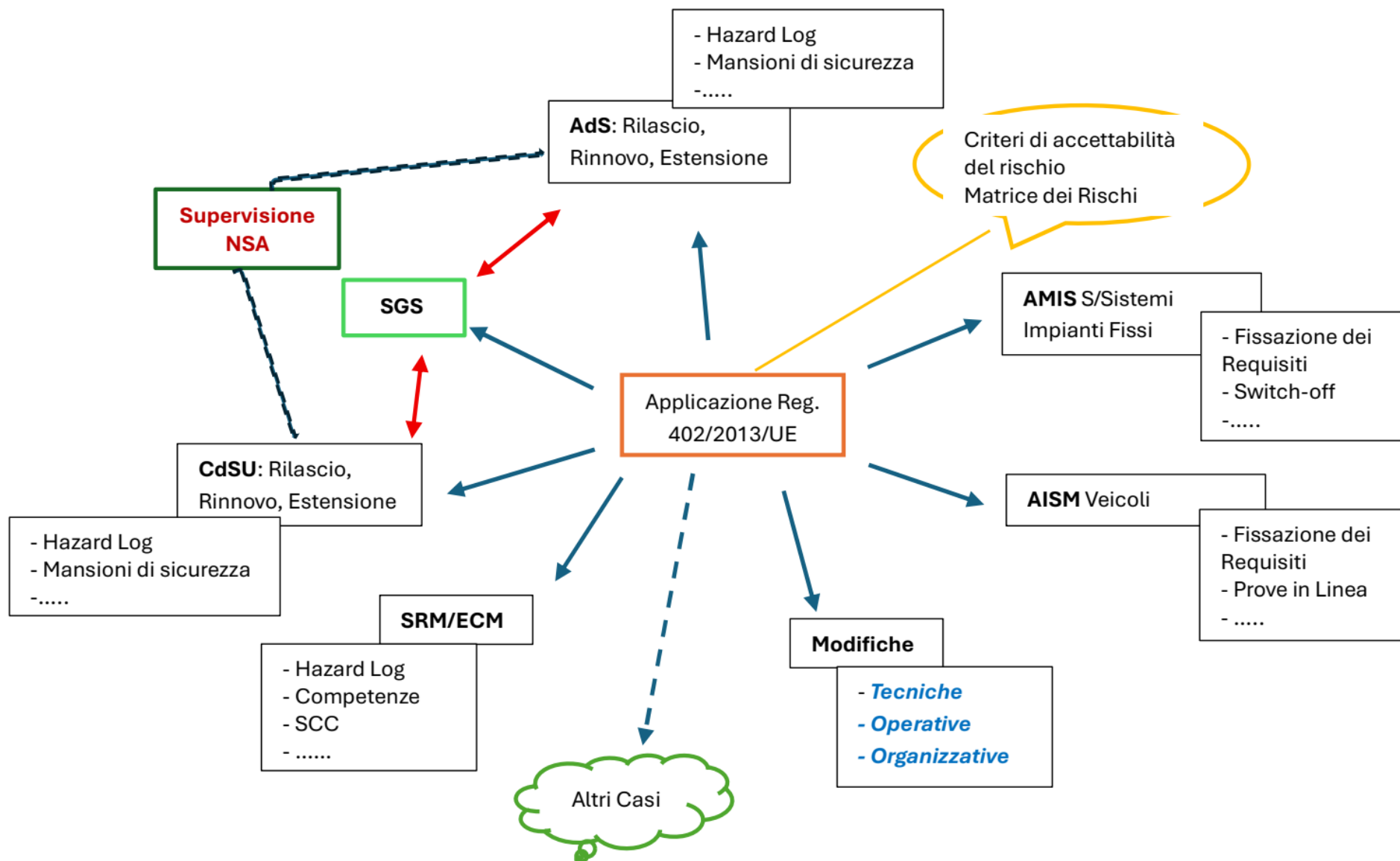
EXPO Ferroviaria – 02/10/2025

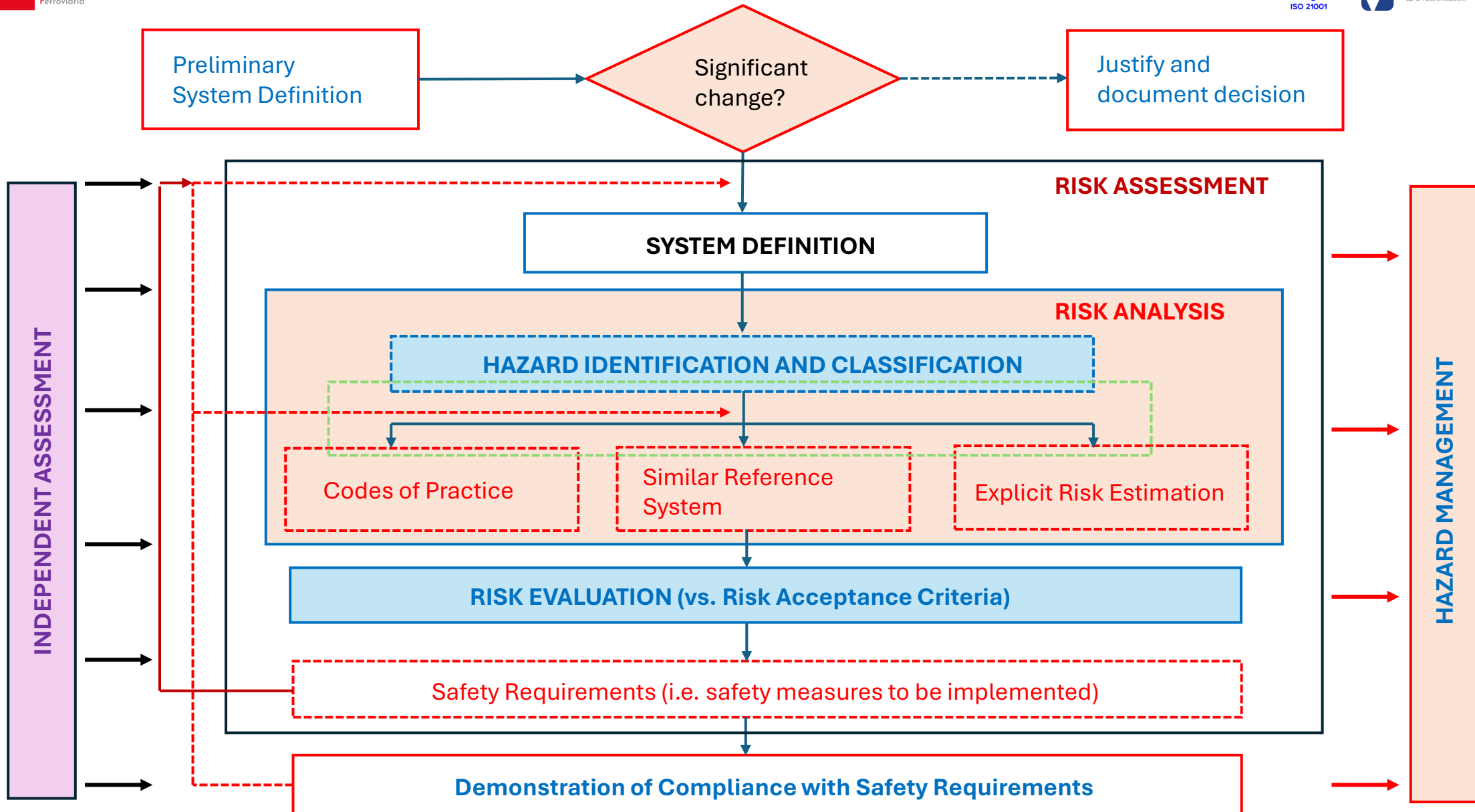


GLI ELEMENTI DI BASE DEL METODO COMUNE DI SICUREZZA (CSM)

- approccio **proattivo** vs **reattivo** rispetto ai **pericoli** ed ai **rischi**
- la **configurazione del sistema** e gli **obiettivi di sicurezza**
- **analisi e valutazione dei rischi** secondo un **metodo comune**
- il Reg. 352/2009/UE, il Reg. 402/2013/UE, il Reg. 1136/2015/UE
- l'obbligo dell'analisi dei pericoli e della valutazione dei rischi nei diversi processi ferroviari: *autorizzativi, gestionali, di modifica*
- **incidenza** e **rilevanza** per la sicurezza
- la valutazione ed i criteri **sull'accettabilità dei rischi**
- le misure di **mitigazione dei rischi**: identificazione, attuazione, verifica di efficacia
- la **valutazione di terza parte** (AsBo – CSM Assessor)

I principali processi di applicazione del CSM





Attività ERA in relazione a SGS, Gestione dei Rischi, integrazione dei fattori umani e organizzativi e competenze.

Anna Patacchini

EXPO Ferroviaria – 02/10/2025

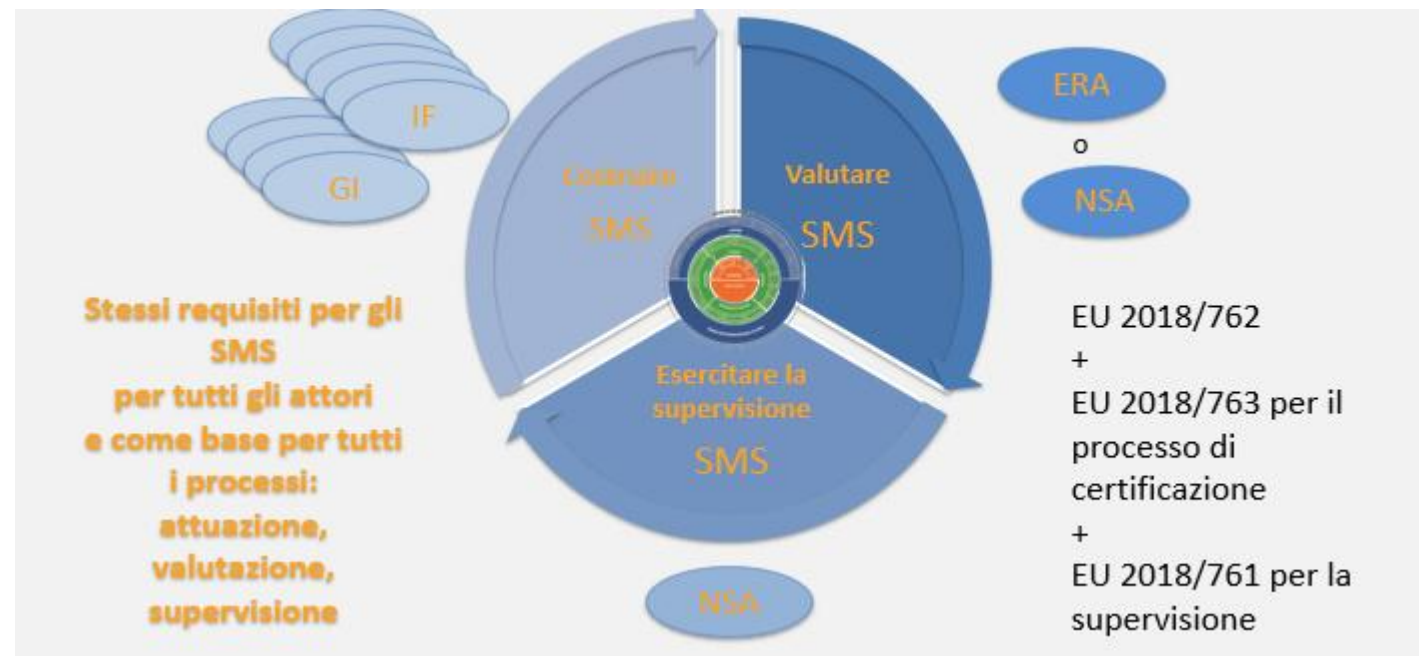


ERA ha compiti derivanti dal Regolamento (UE) 2016/796:

- Predispone bozze di documenti per la Commissione Europea, su richiesta di quest'ultima o su sua proposta, ai fini dell'armonizzazione regolamentare (es.: Metodi Comuni di Sicurezza e Specifiche Tecniche di interoperabilità) ;
- Svolge il ruolo di certificatore di sicurezza, rilascia autorizzazioni alla messa sul mercato di veicoli e approvazioni dei progetti ERTMS. A tale scopo Predispone linee guida per richiedenti e per valutatori, sia in merito al processo sia in merito agli strumenti da impiegare.
- Predispone linee guida sul SGS per favorire l'armonizzazione di interpretazione ed adozione dei criteri del Regolamento (UE) 2018/762 Metodo di sicurezza comune
- Emette opinioni tecniche (anche relative alla certificazione di sicurezza) su richiesta della Commissione Europea

Nelle more dei compiti assegnati ERA ha predisposto:

- la bozza per la Commissione Europea, del CSM sul SGS (Regolamento (UE) 2018/762) e della STI Esercizio e Gestione del traffico (Regolamento UE 2019/773 e modifiche successive). I Regolamenti contengono norme obbligatorie per i destinatari.
- le linee guida sul SGS (disponibili online) per favorire l'armonizzazione di interpretazione ed adozione dei criteri del Regolamento (UE) 2018/762
- strumenti di supporto all'attuazione



Le competenze sono definite a livello UE per:

- i macchinisti (Direttiva 2007/59/CE)
- Il personale di accompagnamento (STI Esercizio, Appendice F)
- Il personale di preparazione dei treni (STI Esercizio, Appendice G)

Nella STI Esercizio figurano anche gli obblighi da rispettare da parte di GI/IF:

Allegato - Articolo 4.6 **Competenze professionali**

4.6.1. Competenza professionale / 4.6.2. Competenza linguistica / 4.6.2.1. Principi / 4.6.2.2. Livello di conoscenza / 4.6.3. Valutazione iniziale e continua del personale / 4.6.3.1. Elementi fondamentali / 4.6.3.2. Analisi e aggiornamento dei bisogni formativi / 4.6.4. Personale ausiliario

Allegato - Articolo 4.7 **Condizioni di salute e sicurezza**

4.7.1. Introduzione / 4.7.2. Accertamenti sanitari e valutazioni psicologiche / 4.7.2.1. Prima dell'entrata in servizio / 4.7.2.1.1. Contenuto minimo degli accertamenti sanitari / 4.7.2.1.2. Valutazione psicologica / 4.7.2.2. Dopo l'entrata in servizio / 4.7.2.2.1. Frequenza degli accertamenti sanitari periodici / 4.7.2.2.2. Contenuto minimo della visita medica periodica / 4.7.2.2.3. Ulteriori accertamenti sanitari e/o valutazioni psicologiche / 4.7.3. Requisiti medici / 4.7.3.1. Requisiti generali / 4.7.3.2. Requisiti per la vista / 4.7.3.3. Requisiti per l'udito

Appendice E Livello linguistico e di comunicazione

SGS / Competenze non tecniche

Il processo di gestione delle competenze, all'interno del SGS, spiega come vengono assegnate le risorse **a seguito della valutazione dei rischi** e le misure di sicurezza decise per lo svolgimento di un compito: inclusi tempo, personale, competenze (comprese le abilità non tecniche), procedure, strumenti e attrezzature...

Comunicazione / ascolto
Lavoro di squadra
Risoluzione dei conflitti
Problem solving
Empatia
Creatività
Resilienza
Intelligenza emotiva

Gestione dello stress
Presa delle decisioni
Consapevolezza situazionale
Leadership
Etica e responsabilità
Gestione del tempo
....

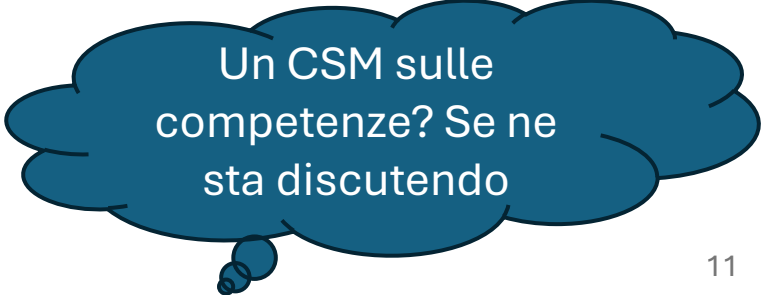
NTS non disciplinati da norme UE

SGS / Competenze per altre mansioni

Altre mansioni, tipo circolazione, manutenzione infrastruttura, manutenzione veicoli e verifica, sono coperte da norme nazionali.

GI ed IF devono definire, **nell'ambito della propria valutazione dei rischi**, anche i ruoli organizzativi/gestionali che consentono il funzionamento e l'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza, es.:

- Dirigenti/quadri,
- responsabili turni,
- gestori delle risorse umane,
- formatori/istruttori,
- esperti in ruoli legati al SGS, gestione dei rischi, gestione degli asset, monitoraggio, audit ...;
- Personale con attività che supporta i processi (es.: IT)



Un CSM sulle competenze? Se ne sta discutendo

SGS / Come ERA supporta lo sviluppo delle competenze

- Linee guida
- Tecniche e metodologie, es.: il modello di Cultura della Sicurezza, il SAFRAN per l'analisi degli incidenti, l'HOF toolkit per valutare i FUO nelle modifiche)
- Formazione (Catalogo dei corsi sincroni, in presenza o online, in [ERA Training Catalogue | European Union Agency for Railways](#))
- Moduli in e-learning
- Incontri con il settore (Workshops, Safety days, HOF conference, ERTMS conference)
- Social media (LinkedIn, Twitter, BlueSky)
- RailHOF, risorsa gestita con UIC
- Canale dedicato su YouTube con registrazione degli eventi



Workshop Expo Ferroviaria

2 Ottobre 2025

Comunicazione Organizzativa n. 504 / AD del 18 aprile 2025

In particolare, Trenitalia reputa indispensabile.....

- tendere a valori nulli di incidentalità e garantire il **controllo dei rischi** connessi alla sicurezza dell'esercizio e della manutenzione;

L'applicazione in Trenitalia del Regolamento UE 402/2013

Trenitalia adotta procedure e metodi per **l'individuazione dei rischi, la valutazione del rischio e l'attuazione delle misure di controllo del rischio** ogni qualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'introduzione di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per l'interfaccia uomo-macchina-organizzazione.

Tali procedure e metodi sono ricompresi nella norma di riferimento applicabile ed individuata nella Comunicazione Organizzativa per il Certificato di Sicurezza n. 23 emessa da Direzione Tecnica e che garantisce l'applicazione del Regolamento UE 402/2013.



Modifiche relative ad Attività Organizzative (Processi della Direzione/Operativi)

In esito a tale analisi sono state evidenziate le attività con impatto diretto/indiretto sulla SdE (**Macro Attività Sensibili**) e il loro collegamento con i Processi di Esercizio.

Modifiche relative ad Attività Operative di Esercizio (Condotta, Accompagnamento dei Treni, Preparazione dei Treni, Manutenzione)

In esito a tale analisi sono stati identificati gli **Incidenti** e gli eventi (**Eventi Pericolosi e/o Cause Primarie**) che a seguito di non corretta o mancata esecuzione di una o più attività potrebbero impattare negativamente sulla SdE

L'applicazione in Trenitalia del Regolamento UE 402/2013

Nell'ambito dell'analisi e valutazione dei rischi la classificazione dei pericoli viene rappresentata in Trenitalia attraverso la seguente classificazione:

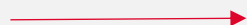
- gli eventi improvvisi indesiderati e non intenzionali connessi con l'esercizio ferroviario ("Incidenti") che, ai sensi del D.Lgs 50/19, possono avere conseguenze dannose;
- le situazioni ("Eventi Pericolosi") che si possono verificare nell'esercizio ferroviario e che possono provocare direttamente un Incidente;
- le possibili situazioni ("Cause Primarie") che possono essere precursori degli Eventi Pericolosi;
- le attività organizzative ("Macro Attività Sensibili") da cui possono scaturire, direttamente o indirettamente, Cause Primarie.

La correlazione tra Eventi Pericolosi e Incidenti e tra Cause Primarie ed Eventi Pericolosi costituisce l'Albero degli Eventi Pericolosi

Un Esempio di Albero degli Eventi Pericolosi

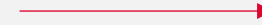
Causa Primaria

Mancata tenuta della
corretta vigilanza
durante la marcia



Evento Pericoloso

Indebito superamento
segnale disposto a via
impedita (SPAD)



Incidente

Urto tra treni marcianti
nello stesso senso

Gli Indicatori di Livello di Rischio

Oltre alla Valutazione dei Rischi prevista in caso di modifiche, Trenitalia provvede all'analisi e la valutazione dei rischi dell'Esercizio Ferroviario attraverso l'elaborazione di indicatori specifici denominati **"Indicatori di Livello di Rischio"** (ILR) mediante i quali è verificata l'accettabilità dei rischi.

Per ogni possibile rischio lordo ritenuto non accettabile sono individuate azioni di mitigazione, tecniche operative ed organizzative, atte a minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali e le relative conseguenze, in modo tale che si possa considerare accettabile.

Gli Indicatori di Livello di Rischio sono soggetti ad un aggiornamento semestrale e vengono consolidati all'interno **Registro degli Eventi Pericolosi di Trenitalia (Hazard Log)**.

Il monitoraggio continuo delle prestazioni rese ai fini del miglioramento continuo dei livelli e delle prestazioni di sicurezza

Il Piano di Monitoraggio della Sicurezza di Esercizio

In conformità al Regolamento UE 1078/2012, recepito in Trenitalia tramite la Comunicazione Organizzativa per il Certificato di Sicurezza n. 59/DT r.v., le analisi e valutazioni del livello di rischio, con particolare riguardo alle azioni di mitigazione individuate, sono costantemente monitorate nel **Piano di Monitoraggio (PMO) della Sicurezza di Esercizio**.

L'output di tale processo di monitoraggio e delle conseguenti azioni costituisce evidenza dell'efficacia o meno delle misure di mitigazione previste dal Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza di Trenitalia.

Il Modello 5x5 ERA

Trenitalia nell'ambito dell'individuazione e dell'analisi dei Fattori Umani e Organizzativi ha implementato il «modello HOF 5x5» dell'ERA (European Union Agency for Railways).

In tale modello vengono identificate cinque categorie di fonti di variabilità della prestazione attribuite ai Fattori Umani (HOF) di seguito elencati:

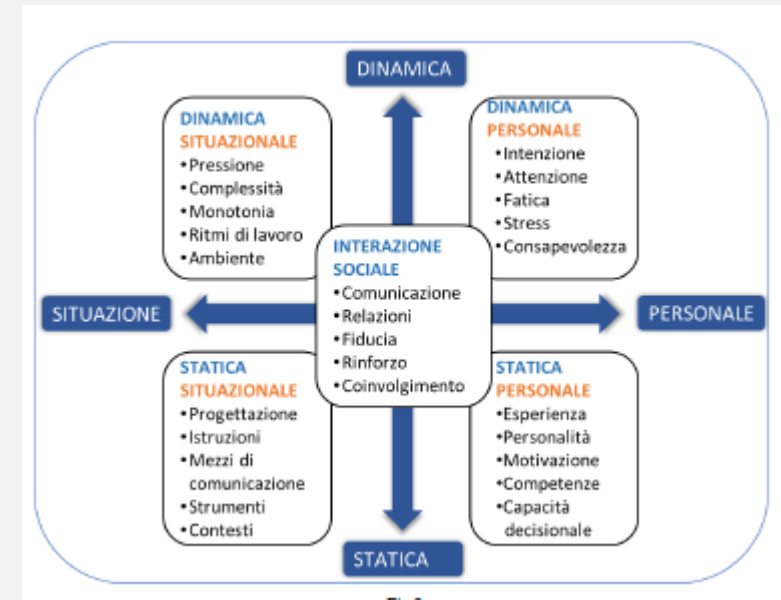
- personale dinamico,
- situazionale dinamico,
- personale statico,
- situazionale statico
- socio-interazionale.

L'implementazione dello studio dei Fattori Umani e Organizzativi (HOF)

Il Modello 5x5 ERA

L'obiettivo del modello è fornire ai non esperti di Fattori Umani e Organizzativi una tassonomia rapida ma ben definita e una solida panoramica degli HOF più critici.

Nell'ambito del processo del SIGSQ di gestione dei rischi, l'individuazione dei fattori HOF collegati, utilizzando la tassonomia fornita dal modello "5x5", aiuta a indirizzare eventuali azioni necessarie a mitigare i rischi legati ai Fattori Umani e Organizzativi.



Il Modello 5x5 ERA: Un esempio di ricadute sulle competenze del personale

Al fine di promuovere l'applicazione delle metodologie relative ai Fattori Umani e Organizzativi, è stato recentemente previsto che nell'ambito delle Valutazioni dei Rischi afferenti a modifiche di Manuali di Mestiere o Disposizioni di Esercizio (DEIF), le relative Commissioni debbano individuare un set di domande, commisurate alla complessità della modifica, **mirate a valutare il grado di comprensione delle modifiche** da parte del personale di esercizio destinatario del documento. Tali domande dovranno essere utilizzate dall'Istruttore nell'ambito dell'aggiornamento professionale alla prima occasione utile, per verificare la comprensione della documentazione diffusa.



SBB Cargo International

Rail Traction Company – Claudio Sandrini (RSGS)

«Valutazione del rischio riferita al Sistema di Gestione delle competenze; approfondimento alla luce dei mutamenti delle norme nazionali e analisi fattori umani e organizzativi»



CENTRALITA' DELLA VALUTAZIONE DEL RISCHIO

D.Lgs.50/2019, art.4, comma 2:

«L'ANSFISA provvede: (...)»

*b) affinché **la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi** che ne derivano, **incomba sui GI e sulle Imprese Ferroviarie**, ciascuno per la propria parte di sistema, inducendoli a:*

- 1) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'art.6, comma 1, lettera a) della direttiva (UE) 798/2016*
- 2) applicare le norme dell'Unione Europea*
- 3) istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi dell'art.8»*

VALUTAZIONE DEI RISCHI – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE



VALUTAZIONE DEI RISCHI – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

COS'E' IL ...



Competenze (CSM 762/2018)

4.2.1. Il sistema di gestione delle competenze dell'organizzazione deve garantire che il personale il cui ruolo incide sulla sicurezza sia competente nelle mansioni legate alla sicurezza di cui è responsabile e deve prevedere almeno:

- a) **l'individuazione delle competenze** (comprese conoscenze, abilità, comportamenti e atteggiamenti non legati agli aspetti tecnici) necessarie allo svolgimento delle mansioni legate alla sicurezza;
- b) **i principi di selezione** (livello d'istruzione di base, idoneità psicologica e fisica);
- c) **formazione, esperienze e qualifiche iniziali**;
- d) **formazione continua** e aggiornamento periodico delle competenze già acquisite;
- e) **valutazione periodica delle competenze e controllo dell'idoneità psicologica e fisica** per garantire il mantenimento delle qualifiche e delle abilità nel tempo;
- f) **formazione specifica per gli aspetti pertinenti del sistema di gestione della sicurezza** al fine di svolgere le proprie mansioni connesse alla sicurezza.

VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

Il procedimento di «Valutazione del rischio» parte dalla

DEFINIZIONE DEL SISTEMA (CONTESTO NORMATIVO)

E' in atto un riordino del quadro normativo a livello italiano e in arrivo un ulteriore step nei CSM.

Nel 2025 ANSFISA ha emanato 5 decreti, in particolare il Decreto n.73 del 01/04/2025 e il Decreto n. 200 del 09/09/2025 contengono «*retrocessioni di norma*».

VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

dal **01/01/2026**

- **Abrogazione** “Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria” e atti correlati (decreto ANSF n. 4/2012)
- **Revisione** “Norme per il riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori” (decreto ANSF n. 14/2009) che restano applicabili solo alla condotta dei treni
- **Decadenza** della **obbligatorietà** applicazione “Norme relative alle visite mediche per l’assunzione e la revisione del personale” di cui alla disposizione RFI 55/2006)

VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

Si apre uno spazio di intervento diretto di GI e IF che devono prevedere, previa valutazione del rischio, l'adeguamento dei propri SGS e in particolare dei propri «Sistemi di Gestione delle competenze»

Cadono dei principi cardine:

(elenco non esaustivo...)

- Possibile individuazione di «nuove» mansioni di sicurezza essenziali
- Decadenza obbligo «unicità del titolare» della abilitazione
- Decadenza riconoscimento ANSFISA di istruttori ed esaminatori (esclusa condotta)
- Modifiche alla disciplina su programmi di formazione, composizione e requisiti commissioni di esame, tempi e modalità di addestramento e tirocinio
- Trattamento del personale a seguito di «gravi inconvenienti di esercizio»

VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

1° Impatto «post-modifica»:

Diffidenza, sensazione di deregulation, tentativo di trovare dei «surrogati»...

Le motivazioni che portano a questa reazione sono molteplici:

- Cultura giuridica e ferroviaria di riferimento
- Il valore fondamentale di avere norme condivise tra operatori ferroviari e rischi collegati a «derive individuali»
- Considerazione del fatto che il sistema fino ad oggi è stato in grado di garantire la sicurezza
- Modalità di esecuzione della supervisione
- Preoccupazione per i profili di «responsabilità civile e penale dell'organizzazione» orfana di regole cogenti da rispettare

VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

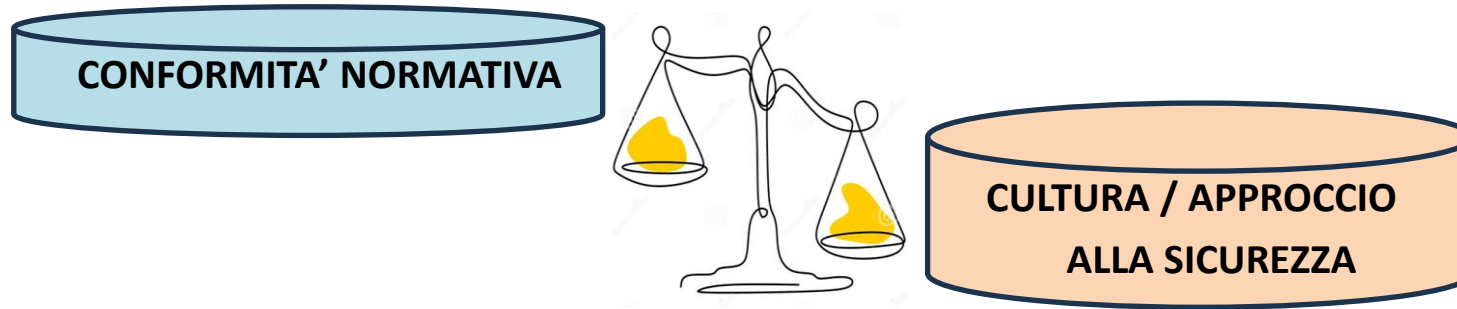
Applicazione Reg.402/2013 – Iter applicativo:

- La modifica è incidente sulla sicurezza?
- La modifica è rilevante?
- In caso di «modifica rilevante» quale criterio di accettazione del rischio per determinare l'accettabilità dei rischi collegati agli EP scegliere?



VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

È fondamentale però non fermarsi qui (cambiare tutto perché nulla cambi)...



I passi da compiere per conformare il proprio SGS alle norme Europee che hanno portato all'abrogazione delle norme nazionali notificate sono:

- **Consapevolezza** della sempre maggiore **centralità dei SGS** (e quindi della valutazione dei rischi in presenza o in assenza di modifiche)
- Prevedere una **strategia e utilizzo di metodi per l'analisi dei fattori umani e organizzativi** in tutti i processi del SGS, in particolare nel SG competenze (4.6.1 (a) Allegato I, Reg. UE 2018/762)

VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

...E I FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI??

Messi gli occhiali dell'analisi dei fattori umani e organizzativi, in ambito **sistema di gestione delle competenze** è necessario:



Fattori Umani
e
organizzativi

Lavorare per un nuovo concetto di «**Competenza**» intesa non solo come competenza tecnica, ma «**capacità di essere adeguati al ruolo e alla situazione che in concreto mi si presenterà**»

E' necessario sempre partire dall'uomo e dalle sue caratteristiche:

- Inevitabilmente soggetto a compiere errori
- **Capace, «se pienamente padrone del ruolo», di influire positivamente sulla sicurezza** in caso di eventi o situazioni impreviste o imprevedibili

VALUTAZIONE DEL RISCHIO – SISTEMA DI GESTIONE DELLE COMPETENZE

Come fare ciò nel SG competenze?



Fattori Umani
e
organizzativi

- eliminare gli «errori antichi» legati alla formazione:
Troppi documenti e scritti senza coinvolgimento del personale, troppe informazioni che non trovano riscontro nel reale contesto operativo dell'azienda, Troppa teoria su alcuni aspetti dove serve più pratica
- Utilizzare nuovi mezzi tecnologici che permettano di sperimentare le situazioni di degrado ed emergenza
- Adeguare i metodi «pedagogici....»
- Lavorare sulla «leadership» degli istruttori
- Valorizzare le buone pratiche e il rilevamento e condivisione dei «near-miss» che diventano efficaci esempi formativi...

.... E tanto tanto ancora...

Il momento di passaggio e grande cambiamento esige nuove assunzioni di responsabilità di tutti gli attori del sistema ferroviario e lo sguardo rivolto a raggiungere chiari e ambiziosi obiettivi comuni di miglioramento

Ma all'inizio si vedono solo le criticità....

«dopotutto».... «Non c'è niente in un bruco che annunci il suo divenir farfalla».

(Richard Buckminster Fuller)

Grazie a tutti per l'ascolto

SNCF VOYAGES **ITALIA**

L'analisi del rischio e definizione delle
competenze



Analisi del rischio e formazione

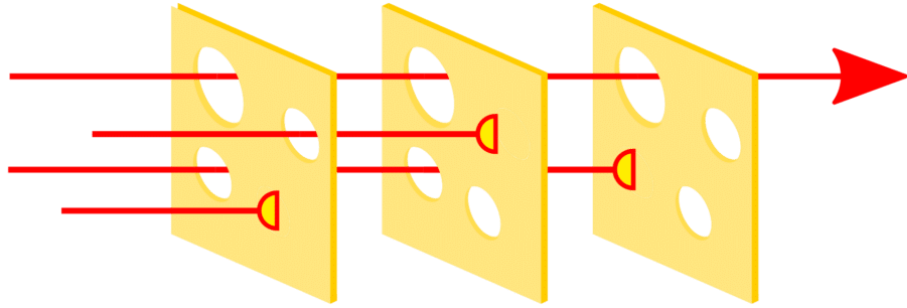
Il riordino normativo della formazione intrapreso da ANSFISA con il decreto 200 del 9 settembre 2025 ci impone una riflessione sui processi formativi...

...Diventa centrale il ruolo dell'analisi del rischio nella definizione delle competenze del personale con mansioni di sicurezza

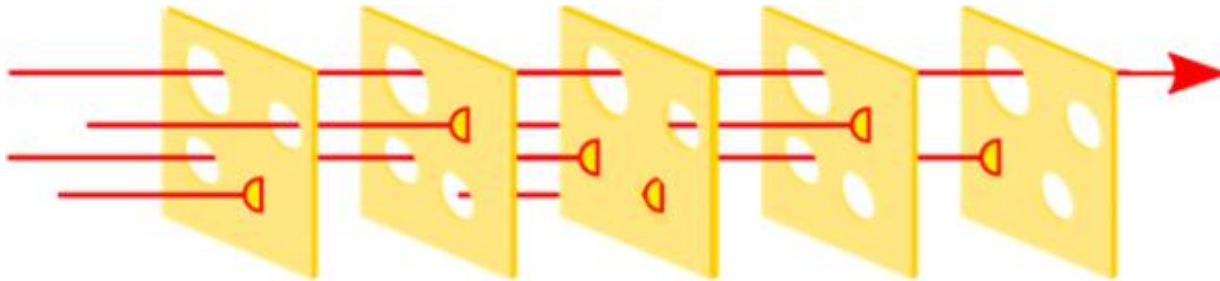


! UN' OPPORTUNITÀ !

La scelta delle barriere



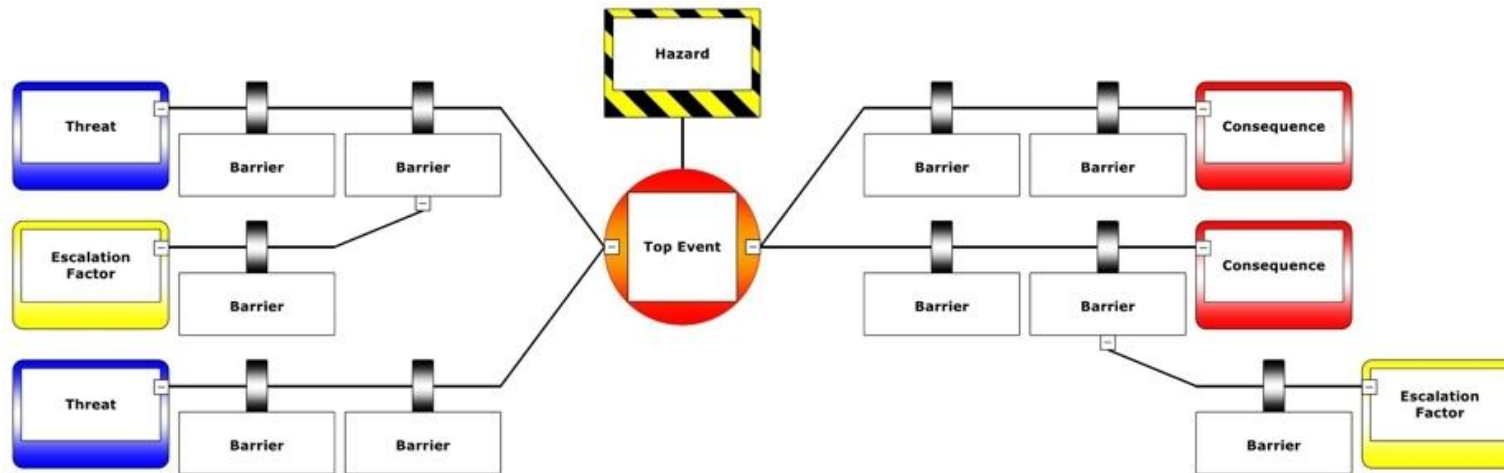
Il tempo e la non corretta gestione delle modifiche portano ad un naturale aumento delle barriere



Il SGS diventa più complesso e meno efficace

Può esserci efficienza senza efficacia ma non può esserci efficacia senza efficienza

La scelta delle barriere



SNCF Voyages Italia ha scelto il metodo **Bowtie** per l'individuazione delle barriere.

Introdurre tutte le barriere necessarie ma restare semplici

L'importanza del metodo e la disciplina nell'applicazione

Dalle Barriere alle Attività

The image displays two screenshots of the Q-81 HSE software interface, with the company logo prominently featured in the center. The logo consists of a stylized 'Q' and '81' above 'HSE SOFTWARE'.

Top Screenshot: Segnalazioni (Reports)

This window shows a list of hazard reports. At the top, there are buttons for 'CHIUDI', 'SALVA', and 'STAMPA'. Below these are '+ NUOVO' and 'COLLEGA' buttons. The main table has the following columns: CODICE, TITOLO, TITOLO PERSONALIZZATO, and DESCRIZIONE SEGNALAZIONE.

CODICE	TITOLO	TITOLO PERSONALIZZATO	DESCRIZIONE SEGNALAZIONE
CA_EV_1_liv_1_1	Causa		Mancata chiusura porte Materiale vuoto
CA_EV_1_liv_1_2	Causa		Porta guasta controllo comando
CA_EV_1_liv_1_3	Causa		Procedura complessa
CA_EV_1_liv_1_4	Causa		Procedura sbagliata
CA_EV_1_liv_1_5	Causa		Cattiva gestione fermata non prevista
CA_EV_1_liv_1_6	Causa		Errata del movimento di retrocessione UM

Bottom Screenshot: MISURE (Measures)

This window shows a table of measures. The columns are MISURE N°, N.A., TITOLO SCENARIO, DESCRIZIONE SCENARIO, VALUTAZIONE, ACCETTABILITÀ, and STATO.

MISURE N°	N.A.	TITOLO SCENARIO	DESCRIZIONE SCENARIO	VALUTAZIONE	ACCETTABILITÀ	STATO
1		Movimento di un treno con servizio in corso	Durante la salita-discesa dei viaggiatori e personale di servizio, il macchinista avvia la trazione del materiale prima che le porte siano chiuse e che il capotreno abbia terminato la procedura di chiusura porte (Top event). In sintesi si considera questo evento con almeno una porta aperta. Questo top event è limitato all'utilizzo del TGV Réseau PLT e TGV Duplex.	SISTEMA DI GESTIONE ATTIVITA' OPERATIVE	Processi: Processo esecutivo Frequenza : Una volta ogni 10 anni Danno : Uno o più decessi	Zona gialla Accettabile - Azioni specifiche In Vigore
2		Porte aperte con materiale rotabile fermo in luogo non atto al servizio viaggiatori	Lo scenario si riferisce alla situazione in cui il materiale rotabile è fermo in una zona non atta al servizio viaggiatori (in piena linea o parzialmente a marciapiede) (pericolo) e almeno una porta aperta viene aperta (top event).	SISTEMA DI GESTIONE ATTIVITA' OPERATIVE	Processi: Processo esecutivo Frequenza : Una volta ogni 2 anni Danno : Uno o più feriti	Zona gialla Accettabile - Azioni specifiche In Vigore

Ogni barriera deve trasformarsi in un'azione concreta.

Per gestire i legami tra le barriere, azioni e responsabili dell'esecuzione SNCF Voyages Italia ha digitalizzato il proprio hazard log

Ridurre lo spazio tra analisi del rischio e responsabile delle azioni

Dalle Attività alle Competenze

Rif. Analisi rischio	Attività da svolgere	Competenza teorica	Competenza pratica	Modulo formativo
Rap. 1	Controllo delle sistema YY	Conoscenza del funzionamento del sistema YY	Saper azionare dispositivo XY	A1
Rap. 2				

SNCF Voyages Italia si è dotata di un registro delle competenze che lega le attività della mansione alle competenze.

Il check normativo arriva in un secondo momento

L'introduzione dei Fattori Umani nell'analisi del rischio facilita l'individuazione delle soft skill

Chiaro - Semplice - Pratico

Efficienza e Efficacia



Questo approccio porta ad un
efficientamento delle attività
formative

Vantaggio per tutti i settori aziendali

L'analisi del rischio come asset strategico a 360°



workshop

“ANALISI E VALUTAZIONE DEL RISCHIO: IL CUORE E LA MENTE DEL SGS»

L'impatto del riordino normativo sugli SGS

Ing. Ilaria CASTRIOTA

Dirigente AREA SUPERVISIONE E CONTROLLI

Ufficio 4 – *Pianificazione della supervisione e analisi di sicurezza*

EXPO Ferroviaria - Fiera Milano Rho, Milano, 2 ottobre 2025

AGENDA

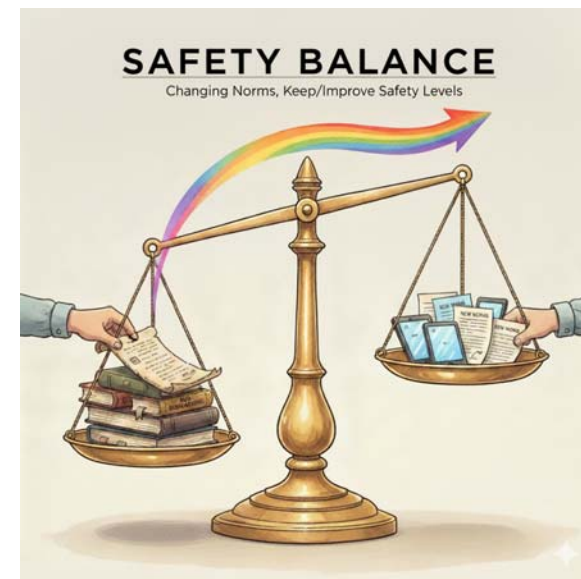
Impatto del riordino normativo su:

- 
- ✓ **Operatori Ferroviari: Rischi e opportunità**
 - ✓ **La supervisione di ANSFISA**
 - ✓ **Stato dell'arte sui Fattori Umani e Organizzativi (HOF e SC)**
-

Cosa cambia? Organizzazioni Ferroviarie

Articolo 5 ter

Entro il 28 giugno 2024 le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura modificano il loro sistema di gestione della sicurezza quale definito all'articolo 9 della direttiva (UE) 2016/798 conformemente ai requisiti di cui all'allegato del presente regolamento. Tali modifiche, se limitate a quanto strettamente necessario per applicare il presente regolamento, come modificato, non sono considerate modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 15, della direttiva (UE) 2016/798.



Cosa cambia? Supervisione ANSFISA



Focus su specifici requisiti del Reg. 2018/762:

- **Contesto dell'organizzazione (1.1.d) → conformità ai requisiti di sicurezza delle specifiche tecniche di interoperabilità applicabili**
 - **Competenze (4.2) → Ruoli organizzativi, responsabilità, oneri e poteri (2.3)**
 - **Gestione dei cambiamenti (5.4)**
 - **Gestione di contraenti, partner e fornitori (5.3)**
 - **Monitoraggio (6.1)**
-

HOF e SC: state of the art

Indice di Concordanza Ic

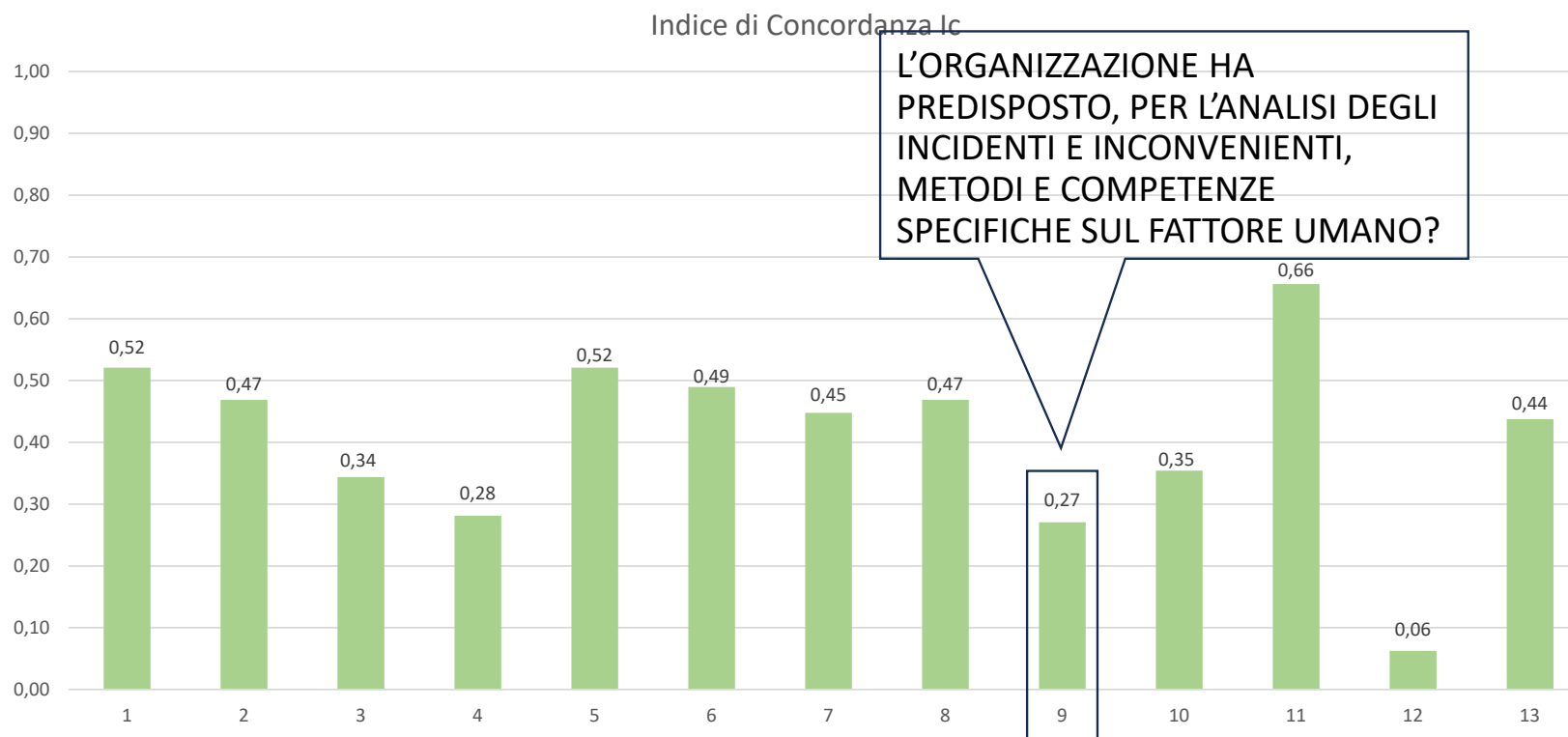


HOF e SC: state of the art

Indice di Concordanza Ic

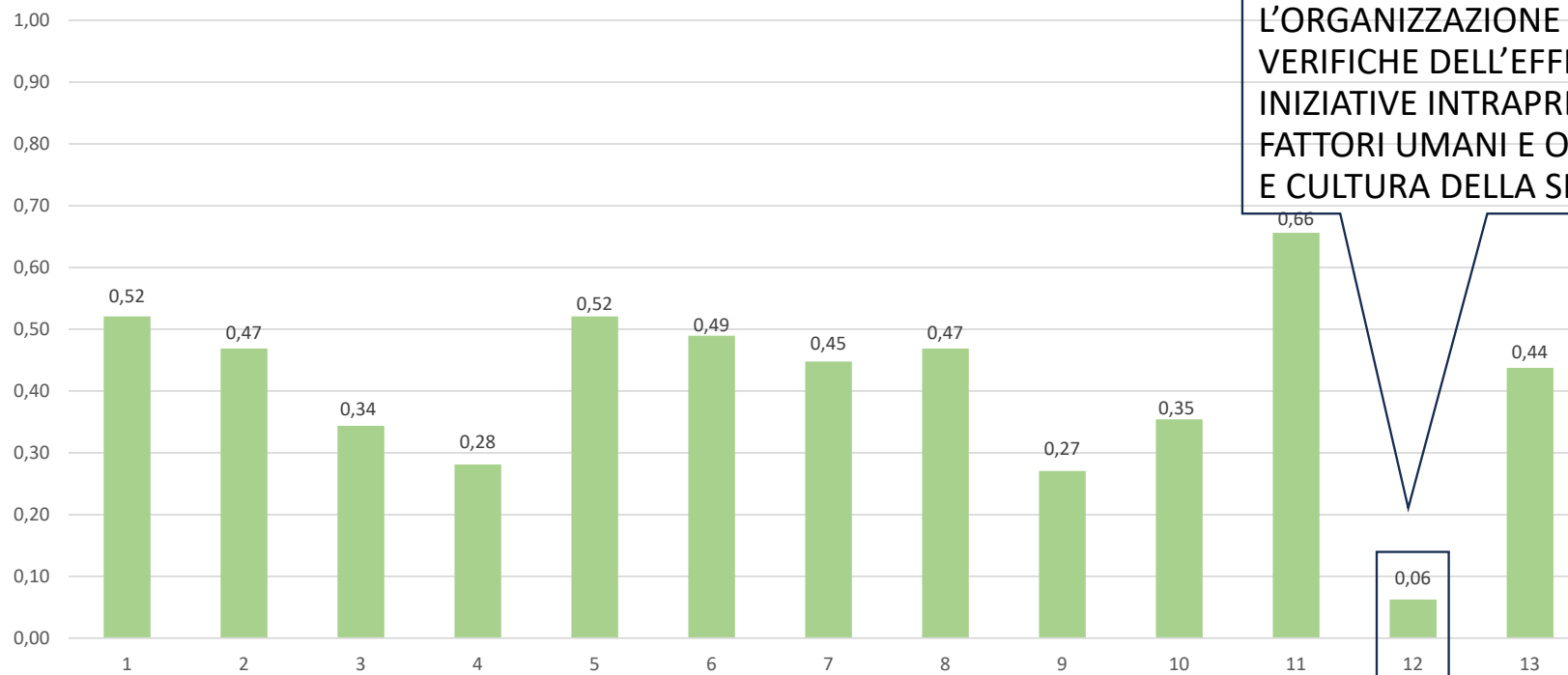


HOF e SC: state of the art



HOF e SC: state of the art

Indice di Concordanza Ic





*«Il segreto del cambiamento è concentrare tutta la tua energia
non nel combattere il vecchio, ma nel costruire il nuovo»*
Socrate

**Grazie per l'attenzione
e
Buon lavoro!**

Grazie per la partecipazione