

La Politica della Sicurezza del Gestore dell'Infrastruttura EAV

INDICE

PREMESSE	3
1. RUOLO DEL GI EAV	4
2. LA NOSTRA MISSION	4
3. OBIETTIVI DI SICUREZZA	5
4. LA SICUREZZA PER IL GI EAV	6
5. L'APPROCCIO DEL GI EAV ALLA SICUREZZA	7
6. CULTURA DELLA SICUREZZA	8
7. INDICATORI DI SICUREZZA	10
8. LA GESTIONE DEL RISCHIO.....	10
9. IL PIANO DELLA SICUREZZA	11
10. GLI AUDIT.....	11
11. LA GARANZIA DELLE FORNITURE ESTERNE.....	12
12. INCIDENTI ED INCONVENIENTI.....	12
13. IMPEGNO PER LA SICUREZZA DELL'ALTA DIREZIONE.....	13
14. DICHIARAZIONE PER UNA CULTURA DELLA SICUREZZA FERROVIARIA IN EUROPA.....	14

PREMESSE

Il 27 dicembre 2012 con atto di fusione della Società MetroCampania Nordest s.r.l, della Circumvesuviana s.r.l. e della SEPSA s.p.a. nasce il gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria della Regione Campania EAV s.r.l.

Il GI EAV rappresenta la principale realtà del Trasporto Pubblico Locale campano, sia in termini di territorio servito sia di popolazione interessata, e una delle principali di quello italiano: trasporta, infatti, oltre 43,5 milioni di passeggeri con il servizio ferroviario, oltre 8,5 milioni con il servizio automobilistico e 13 mila con il servizio funiviario.

Nel dettaglio la rete ferroviaria del GI EAV si estende per 287,827 km su n. 11 linee così distinte:

- n. 6 Linee Vesuviane (142,705 km) a scartamento ridotto ed isolate dalla infrastruttura nazionale:
 - Napoli - Torre Annunziata – Sorrento;
 - Napoli – Ottaviano – Sarno;
 - Napoli – Nola – Baiano;
 - Napoli – Torre Annunziata – Poggiomarino;
 - Napoli - San Giorgio (Via Centro Direzionale)
 - Napoli – Pomigliano – Acerra;

- n. 2 Linee Suburbane (88,042 km) a scartamento ordinario ed interconnesse dalla infrastruttura nazionale:
 - Canello – Benevento
 - Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese

- n. 2 Linee Flegree (46,853 km) a scartamento ordinario ed isolate dalla infrastruttura nazionale:
 - Cumana: Montesanto – Pozzuoli – Torregaveta
 - Circumflegrea: Montesanto – Quarto – Torregaveta

- Linea Metropolitana Piscinola – Aversa (10,227 km) a scartamento ordinario ed isolata dalla infrastruttura nazionale.

Il GI EAV gestisce, inoltre, la linea funiviaria del Faito che collega la stazione di Castellamare di Stabia della linea Napoli – Torre Annunziata – Sorrento al Monte Faito.

1. RUOLO DEL GI EAV

La soddisfazione dell'utenza, nel rispetto dell'ambiente, è una delle priorità dell'Ente Autonomo Volturno ed è il presupposto per la soddisfazione dei dipendenti, dell'azionista e degli altri stakeholder nei confronti della Società.

Gli standard di qualità di EAV sono orientati al soddisfacimento dei bisogni, delle aspettative e dei desideri dell'utenza che beneficia del trasporto pubblico offerto, garantendo nel contempo una ferrovia sempre più affidabile e sicura, con una maggiore capacità ed efficienza rispetto al passato.

2. LA NOSTRA MISSION

La gestione delle attività aziendali è condotta nel rispetto della legislazione vigente.

Nell'ottica di una crescente *"sensibilizzazione verso la sicurezza"*, adottiamo tutte le misure necessarie atte a prevenire ed eliminare i pericoli derivanti dai nostri processi e a ridurre al minimo il rischio.

Tutti i lavoratori hanno l'obbligo, nel rispetto delle leggi, di conformarsi ed attenersi alle procedure formulate nel nostro Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS), e alle regole ed agli standard fissati da ANSFISA.

La nostra *mission* è quella di:

- ✓ garantire standard di sicurezza sempre più alti;
- ✓ raggiungere gli obiettivi di sicurezza;
- ✓ curare la realizzazione delle opere di manutenzione, ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria regionale;
- ✓ gestire il patrimonio infrastrutturale;
- ✓ adottare una politica *"customer oriented"*.

Tale *mission* viene perseguita attraverso il coinvolgimento degli stakeholder e degli shareholder ed il conseguimento di un miglioramento progressivo delle proprie operazioni che passa attraverso la soddisfazione degli utenti e delle altre parti interessate (dipendenti, collettività, soci dell'organizzazione, fornitori) e mediante l'adozione di un approccio per processi nel Sistema di gestione della Sicurezza.

L'Approccio per Processi ci consente di pianificare le nostre attività e le loro interazioni. Il Plan-Do-Check-Act (PDCA) fa sì che i processi siano adeguatamente alimentati e gestiti e che siano identificate le opportunità di miglioramento. Accanto al PDCA assicuriamo anche il Risk Based Thinking, che è complementare all'approccio per processi del nostro Sistema di Gestione della Sicurezza. Il "Risk Based Thinking" è un nuovo modo di affrontare la gestione della sicurezza, è basato sulla capacità di ciascuno, nell'organizzazione, di assumere decisioni e intraprendere azioni non in modo meccanico ed acritico, ma come effetto di una valutazione razionale delle possibili conseguenze, positive o negative, delle proprie scelte. Il Risk Based Thinking permette al GI EAV di determinare i fattori che potrebbero rendere inefficaci i processi e il Sistema di Gestione della

Sicurezza, e di porre preventivamente in atto i controlli necessari ad assicurare che non venga inficiata la sicurezza della circolazione ferroviaria a causa del comportamento umano.

3. OBIETTIVI DI SICUREZZA

In coerenza con la nostra *mission* e con quanto disciplinato dall'art. 9 comma 1 Direttiva 2016/798/CE (Direttiva relativa alla sicurezza delle ferrovie) abbiamo definito nel nostro SGS i seguenti obiettivi di sicurezza:

- *“garantire la gestione sicura”* delle operazioni del GI EAV al fine di rispettare i requisiti generali dell'articolo 4 della Direttiva 2016/798/CE sulla sicurezza delle ferrovie relativi ai concetti di miglioramento continuo, approccio sistemico e l'assegnazione di responsabilità nel sistema della sicurezza ferroviaria;
- garantire i collegamenti di sicurezza per gli enti che realizzano una condizione di sicurezza per la marcia del treno;
- garantire la sicurezza della circolazione mediante l'upgrade tecnologico dell'infrastruttura attraverso la realizzazione di impianti per il controllo della marcia dei treni, per il distanziamento automatico degli stessi nonché per la protezione ed il controllo dei punti singolari dell'infrastruttura (pp.II., rallentamenti, ecc.)
- riconoscimento da parte di ANSFISA di Istruttore/Esaminatore del personale che svolge attività di Sicurezza;
- tendere a valori nulli di incidentalità;
- garantire il coinvolgimento delle risorse mediante la promozione della *“safety culture”*;
- adozione, tra l'altro, del modello europeo di cultura della sicurezza ferroviaria sviluppato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie per valutare la cultura di sicurezza all'interno dell'organizzazione.

Accanto a questi obiettivi aventi carattere generale il GI EAV persegue altresì anche una serie di obiettivi specifici definiti *“Obiettivi di Performance di Sicurezza” (ALL.PR-05-RID/01)* che aggiorna e/o integra di anno in anno anche in relazione agli obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria definiti annualmente dall'ANSFISA.

Il rispetto di questi obiettivi è per noi fondamentale infatti all'interno del nostro SGS abbiamo individuato una serie di indicatori utili per misurarne l'efficacia.

Forte è in noi la consapevolezza che il settore ferroviario è in continua evoluzione e che quindi lo sono anche i rischi connessi allo stesso, per questo motivo attraverso un attento monitoraggio misuriamo le prestazioni del nostro sistema di sicurezza al fine di assicurare un miglioramento continuo.

L'Alta Direzione al fine del miglioramento continuo delle prestazioni di sicurezza e del raggiungimento degli obiettivi specifici, ha il compito di sensibilizzare tutti i Responsabili delle unità organizzative a:

- mantenere viva la cultura della sicurezza a tutti i livelli, coinvolgendo ed informando continuamente i lavoratori sotto propria responsabilità in tutti i processi del Sistema di Gestione della Sicurezza e della politica della sicurezza;
- collaborare attivamente con le altre unità organizzative e con il responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- monitorare costantemente il corretto avanzamento dei progetti, le prestazioni dei processi e del personale sotto propria responsabilità conformemente a quanto prestabilito nel Piano di Monitoraggio annuale approvato dalla direzione;
- farsi promotori di attività e progetti tecnici/organizzativi finalizzati all'abbattimento dei fattori di incidentalità ed al miglioramento continuo dei processi della sicurezza ferroviaria.

4. LA SICUREZZA PER IL GI EAV

Garantire la sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutte le altre persone che hanno un'interfaccia funzionale con le nostre attività è la priorità assoluta del GI EAV.

Per la gestione sicura delle operazioni è prioritario il coinvolgimento del personale nei processi del Sistema di Gestione della Sicurezza poiché la buona riuscita delle operazioni ed il successo di un'azione di miglioramento passa solo attraverso le persone che le costruiscono/attuano.

Investire nelle risorse umane è diventata una scelta strategica fondamentale per il GI EAV.

Abbiamo puntato su risorse motivate, flessibili, disponibili al cambiamento continuo, persone che si sentono responsabili del proprio lavoro, capaci di lavorare in team, secondo la logica di integrazione e non di mera interazione, una logica che porta a ricercare il successo del Gestore EAV come successo personale e a considerare gli obiettivi del Gestore EAV come propri obiettivi.

In questa logica l'organico del GI EAV è composto non solo da risorse in possesso di competenze specialistiche, inerenti con la specifica professionalità utile per l'attività di sicurezza in cui operano, ma anche di competenze trasversali, sociali, relazionali, collaborative, comunicative, ciò vale in tutta l'azienda, a tutti i livelli gerarchici, non solo a livello di top e middle management.

Il GI EAV è impegnato costantemente ad assicurare il mantenimento delle competenze del personale che svolge attività di sicurezza e a monitorarne l'idoneità sotto il profilo fisico e psicologico.

La competenza del personale gioca un ruolo di fondamentale importanza nella gestione sicura delle operazioni del GI EAV, essa va intesa come la capacità di applicare conoscenze e abilità per raggiungere i risultati attesi (obiettivi di sicurezza). Tuttavia al personale del GI EAV non è richiesta la sola conoscenza per comprendere un fenomeno o un aspetto ma anche la capacità acquisita attraverso la pratica, di perseguire un determinato scopo definito per il contesto operativo ed organizzativo in cui opera il GI EAV.

Per valutare le competenze necessarie, il GI EAV tiene conto anche dei cambiamenti dei processi e delle “attrezzature” e delle “competenze soft” (leadership, abilità comunicative, conoscenze implicite, comportamenti sociali e culturali, ecc.).

Stesso grado di competenza è richiesto anche per il personale che lavora in attività di sicurezza in outsourcing.

Per garantire alle risorse le condizioni ottimali per agire e per esprimere la piena e libera espressione di tutto il potenziale di cui sono dotate, il GI EAV ha puntato sul trasferimento e la condivisione delle informazioni in direzione top-down e bottom-up e sul coinvolgimento diretto nelle decisioni di tutto il personale.

La semplice formazione, intesa come l'acquisizione dei metodi e delle capacità necessarie per lo svolgimento di una determinata attività di sicurezza, risulta essere insufficiente se non supportata da un'adeguata informazione, che abbia lo scopo di trasferire tutte le conoscenze (obiettivi, compiti, strategie) necessarie per poter esercitare le proprie competenze nel contesto operativo come quello del GI EAV dove tutte le risorse devono conoscere perfettamente cosa fare e perché devono farlo.

La sicurezza all'interno dell'organizzazione viene dal GI EAV garantita anche attraverso la chiara definizione delle responsabilità del personale ad ogni livello, ed il forte senso di responsabilità e collaborazione da parte di tutti.

Ogni dipendente del GI EAV ha il dovere di lavorare in modo sicuro, sia per la sua incolumità che per quella degli altri, osservando scrupolosamente le regole che gli sono state imposte, ed è chiamato a rispettare questi principi e ad attuare quanto definito all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza.

Principalmente ogni dipendente ha anche la responsabilità di segnalare i comportamenti e le condizioni non sicure tempestivamente al fine di trovare una veloce risoluzione (*safety culture*).

Pertanto per rendere efficace il Sistema di Gestione della Sicurezza è infatti necessario che tutto il management si faccia promotore:

- della comunicazione e dell'informazione a tutti i livelli dei principi adottati nel Sistema (SGS) e delle norme in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, al fine di divulgare costantemente la cultura della sicurezza;
- del rispetto di tutte le procedure e norme in esso contenute;
- del monitoraggio e dell'analisi continua dei processi, finalizzata al miglioramento continuo della sicurezza che renda nulli i fattori di incidentalità.

5. L'APPROCCIO DEL GI EAV ALLA SICUREZZA

La sicurezza della circolazione ferroviaria è il presupposto essenziale per il successo dell'organizzazione del GI EAV.

Il nostro approccio alla gestione sicura della circolazione ferroviaria non è semplicemente reattivo.

Tutto il personale è istruito a riconoscere, identificare e agire per ridurre il rischio (*“sensibilizzazione alla sicurezza”*).

La prevenzione degli infortuni e degli inconvenienti è l’obiettivo di ogni dipendente.

Chiaramente siamo consapevoli che i rischi sono presenti in tutte le aree della nostra azienda, per tale motivo è di vitale importanza essere in grado di gestire efficacemente tali rischi, in questo modo assicuriamo il funzionamento sicuro della nostra infrastruttura e forniamo garanzia di sicurezza ai nostri utenti e dipendenti.

Il SGS è lo strumento da noi utilizzato per stimolare il miglioramento continuo e per lavorare per raggiungere standard di sicurezza sempre più elevati.

Tra gli scopi prioritari del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) vi è quello di misurare l’efficacia delle azioni messe in campo per il controllo del rischio.

Alle attività di monitoraggio affianchiamo anche gli audit e le attività di *benchmarking* con altre realtà del settore, oltre ad imparare dai nostri eventi incidentali ed indagini sugli incidenti.

6. CULTURA DELLA SICUREZZA

La cultura della sicurezza è costituita da un insieme di comportamenti e di modi di pensare ampiamente condivisi all’interno del GI EAV relativamente alla gestione dei rischi legati alla circolazione ferroviaria. La cultura della sicurezza nel GI EAV si costruisce ogni giorno, attraverso le interazioni tra i diversi attori.

Al fine di migliorare continuamente la cultura della sicurezza, il GI EAV si pone tra gli obiettivi di sicurezza l’adozione, tra l’altro, del modello europeo di cultura della sicurezza ferroviaria sviluppato dall’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie.

L’utilizzo di tale modello permetterà al GI EAV di esaminare e valutare costantemente la cultura della sicurezza all’interno della organizzazione e identificare le aree di miglioramento.

Il modello propone di valutare la cultura della sicurezza attraverso l’esame dei seguenti tre componenti che la costituiscono: **fattori abilitanti**, **modelli comportamentali** e **principi fondamentali**.

Per **fattori abilitanti** (*controllare i rischi principali, comprendere la realtà dei luoghi di lavoro, imparare dall’esperienza, integrare costantemente la sicurezza*) si intendono le leve attraverso le quali si sviluppa la cultura all’interno dell’organizzazione ; i **modelli comportamentali** rappresentano, invece, i modi condivisi di pensare e di agire della organizzazione attraverso cui si diffonde la cultura della sicurezza; i **principi fondamentali** (*interazione, formalizzazione, diffusione, rafforzamento*) per la sicurezza ferroviaria sono invece i principi che devono essere riflessi da modelli comportamentali per ottenere prestazioni di sicurezza sostenibili in linea con gli obiettivi aziendali.

Ognuno di queste tre componenti è ulteriormente dettagliata in **tre attributi**.

Pertanto nel modello vengono individuati ben ventiquattro attributi della cultura positiva della sicurezza ferroviaria che costituiscono lo strumento appropriato per le organizzazioni ferroviarie e quindi anche per la nostra organizzazione per identificare i nostri punti di forza e di debolezza culturali.

Il modello pertanto sarà di supporto a quanto da noi già messo in campo per misurare il livello della cultura della sicurezza all'interno della nostra organizzazione, che va inteso come il risultato dell'interazione tra i requisiti proprie caratterizzanti il nostro sistema di gestione della sicurezza (SGS), ed il modo in cui le persone/attori ne danno un senso agendo, in base ai loro atteggiamenti, valori e convinzioni, e quindi tramite le loro decisioni ed i loro comportamenti.

Le modalità con cui queste due parti interagiscono nella nostra organizzazione facilitano (o inibiscono) la prestazione dell'organizzazione nel suo complesso.

Al fine di promuovere la sicurezza, il nostro impegno è volto ad anticipare nel miglior modo possibile le situazioni avverse, attuando norme, procedure del SGS, ma al contempo siamo consapevoli che accanto alla parte regolamentare esiste anche il «*mondo comportamentale*» (regole non scritte) dell'organizzazione: qualità, sensazioni, significati e i rapporti che influiscono sui modelli d'interazione tra gli individui all'interno dell'organizzazione condizionandone il modo di pensare e di agire.

Pertanto consapevoli che il rispetto delle norme di certo assicura comportamenti corretti, siamo sostenitori anche del principio che alle norme vanno affiancati necessariamente i **modelli comportamentali** opportuni che rappresentano le modalità con cui la dirigenza e il personale del GI EAV interpretano i contenuti dell'SGS, e che rappresentano il frutto dei valori, atteggiamenti e convinzioni, derivanti dall'esperienza del singolo individuo combinati con le norme comportamentali del luogo di lavoro e della società.

Di fatto è allo studio l'individuazione e la definizione di specifiche azioni finalizzate alla strutturazione di un metodo sistematico per **integrare i fattori umani e organizzativi** nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza in ottemperanza anche a quanto richiesto nel CSM Reg (UE) 2018/762. Tale modello permetterà di ridefinire il processo di selezione, formazione e mantenimento delle competenze del personale avente mansioni di sicurezza e sarà orientato allo sviluppo oltre che delle competenze tecniche, anche di quelle non tecniche, con particolare riferimento alle abilità cognitive, relazionali ed organizzative, necessarie per conseguire una efficace performance in tutte le condizioni operative.

Il modello sistematico punterà in definitiva al miglioramento continuo del processo di presidio dei fattori di rischio, alla promozione di una cultura aziendale della sicurezza e allo sviluppo di una maggiore consapevolezza di ciascun attore del proprio ruolo nell'ambito dei processi aziendali e delle attività collegate alla sicurezza.

7. INDICATORI DI SICUREZZA

La sicurezza è la nostra priorità, ci impegniamo a garantirla già nella fase di progettazione, posa in opera di elementi strutturali, realizzazione e verifica continua degli impianti di sicurezza: l'obiettivo è offrire un servizio sempre più efficiente e sicuro.

Ci impegniamo anche ad acquisire nel tempo le migliori tecnologie per garantire standard di sicurezza sempre più elevati compatibilmente con le risorse economiche disponibili.

Per monitorare la sicurezza complessiva dei passeggeri e dei nostri lavoratori nei confronti dei rischi connessi con tutti gli aspetti della progettazione, costruzione, manutenzione e funzionamento del sistema ferroviario ci siamo dotati nel nostro Sistema di gestione di una serie di indicatori "robusti", così come individuati nella procedura specifica del SGS riguardante il monitoraggio.

Chiaramente l'attività di monitoraggio può essere ripianificata, modificandone strategie e priorità, ogniqualvolta se ne renda necessario, a seguito di gravi non conformità o di nuovi rischi emersi che possano rendere il SGS vulnerabile.

Gli indicatori quantitativi e/o qualitativi definiti nel SGS sono in grado di:

- fornire allarmi preventivi in caso di deviazione dal risultato atteso;
- fornire informazioni che il risultato atteso sia stato raggiunto come programmato;
- fornire informazioni in merito ad esiti non voluti;
- sostenere il processo decisionale.

Mediante l'osservazione sistematica e l'insieme organizzato di attività finalizzate al reperimento dei dati e delle informazioni da parte dei soggetti coinvolti, esaminiamo continuamente la realizzazione e gli esiti della gestione del nostro sistema ferroviario al fine di poter eventualmente intervenire con le opportune modifiche.

8. LA GESTIONE DEL RISCHIO

La pianificazione della sicurezza dell'esercizio ferroviario e degli obiettivi di sicurezza che intendiamo raggiungere, avviene mediante l'adozione di un processo di analisi e valutazione dei rischi che, oltre ad essere un obbligo normativo, è lo strumento che ci consente di mettere in atto azioni, organizzative, umane e/o tecniche, atte ad evitare incidenti e inconvenienti.

Il processo di valutazione dei rischi viene svolto dalla leadership aziendale con il coinvolgimento di tutti i lavoratori al fine della corretta valutazione dei:

- i rischi associati ai nostri processi;
- i rischi introdotti dalla fornitura di beni e servizi;
- i rischi introdotti da parti esterne al sistema ferroviario;
- i rischi introdotti da modifiche rilevanti tecniche e/o organizzative.

La corretta applicazione del processo di valutazione dei rischi e l'identificazione dei pericoli e delle criticità legate a tutte le attività svolte ci assicura di aver messo in atto tutte le necessarie misure di controllo dei rischi.

9. IL PIANO DELLA SICUREZZA

Senza un approccio strutturato per la sicurezza, i rischi possono essere non gestiti o addirittura aumentare: il nostro Piano della sicurezza è orientato in tal senso, rappresenta il nostro punto di riferimento per una ferrovia più sicura.

Al suo interno definiamo un controllo strutturato sui nostri rischi maggiori, definendo una serie di progetti che hanno come obiettivo la riduzione del rischio in settori definiti chiave per la sicurezza.

Nello specifico il piano annuale comprende una serie di progetti in corso atti a soddisfare quanto emerso in fase di Riesame della Direzione oltre che atti a soddisfare gli obiettivi annuali che il GI EAV si pone oltre a quelli che, annualmente, l'ANSFISA comunica, in materia di sicurezza ferroviaria.

Anche se non è possibile prevedere ogni singolo rischio il Piano della sicurezza fornisce un quadro per l'erogazione delle prestazioni di sicurezza in aree ad alto rischio, garantendo un approccio alla sicurezza molto proattivo.

Il Piano della Sicurezza è utilizzato anche per monitorare i progressi rispetto agli obiettivi che ci siamo dati.

10. GLI AUDIT

Durante l'anno effettuiamo molte verifiche periodiche di sicurezza.

Il nostro team di auditor è chiamato a misurare la sicurezza e l'applicazione delle procedure SGS nei siti operativi e direzionali al fine di:

- verificare la conformità tra quanto è stato pianificato nel SGS e quanto effettivamente è stato svolto;
- verificare il grado di sensibilizzazione dei responsabili e del personale operativo;
- controllare e migliorare i processi aziendali valutandone l'efficacia, la capacità di conseguire gli obiettivi stabiliti nell'ottica del miglioramento continuo mediante l'approccio Plan-Do-Check-Act;
- verificare che il programma delle azioni correttive scaturite a seguito delle Non Conformità rilevate nel corso di audit/verifiche ispettive sia stato realizzato.

Agli audit/verifiche ispettive interne si affiancano anche audit esterni (c.d. "di seconda parte") l'obiettivo è quello di verificare il mantenimento dei requisiti da parte dei "fornitori qualificati" ai fini del loro mantenimento in tale elenco.

Grazie agli audit verificiamo che le barriere di controllo del rischio da noi messe in campo sono davvero efficaci ed applicate.

11.LA GARANZIA DELLE FORNITURE ESTERNE

Attuiamo misure di controllo del rischio anche dei nostri appaltatori di lavori e fornitori di materiali e servizi, definendo all'interno del contratto lo scambio reciproco di informazioni utili alla controparte per l'adozione di tutte le necessarie azioni correttive dirette a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario.

I fornitori che operano sulla nostra rete devono essere qualificati per farlo, inoltre devono essere capaci e dimostrare di svolgere efficacemente le loro funzioni: in tal senso abbiamo indicatori precisi che monitorano il loro operato.

12.INCIDENTI ED INCONVENIENTI

Per migliorare la sicurezza siamo costantemente impegnati a prevenire gli incidenti, ad evitare che essi si ripetano e ad imparare da quelli che accadono.

Anche se abbiamo politiche e processi solidi con cui gestire i nostri rischi, a volte si verificano incidenti e inconvenienti. In caso di incidente, seguiamo un processo di indagine strutturata e approfondita come definito nella procedura del nostro SGS, ed individuate le cause immediatamente attuiamo piani e/o formuliamo raccomandazioni per evitare che si ripeta.

Come parte del nostro processo di indagine esaminiamo i rapporti degli eventi simili e correggiamo le azioni e le raccomandazioni che avrebbero potuto essere migliori e impedire ulteriori incidenti.

Ogni volta che si verifica un incidente e/o un inconveniente (compresi i *near miss*) il GI EAV ha l'obbligo di segnalarli a DIGIFEMA ed ANSFISA e contemporaneamente ha il compito di indagare sulle cause che lo hanno generato, identificando la/le misura/e di sicurezza che in qualche modo ha/hanno "fallito" parzialmente o totalmente.

L'obiettivo ultimo dell'attività di indagine per il GI EAV non è quello di ricercare un colpevole da accusare (*cultura della colpa*) quanto quello di acquisire tutti gli elementi utili per progettare azioni di miglioramento (*safety culture*), poiché l'efficacia di una qualunque azione di miglioramento non può prescindere dalla comprensione delle cause (azioni non sicure) che hanno determinato il concretizzarsi dell'evento indesiderato.

Il comportamento umano assume per il GI EAV come descritto in precedenza un ruolo centrale per il funzionamento sicuro ed efficiente della circolazione ferroviaria, i nostri dipendenti sono una parte della soluzione piuttosto che una parte del problema. Nei casi in cui si ritenga che il comportamento umano abbia contribuito a un incidente o inconveniente, il GI EAV indaga anche sui fattori organizzativi (carico di lavoro o la progettazione del lavoro) per valutare se gli stessi non abbiano influenzato tale comportamento al fine di intervenire con azioni correttive imparando dagli errori operativi e gestionali attuati.

Tale azione rientra nel clima di fiducia reciproca e di reciproco apprendimento che il GI EAV assicura al suo personale, che viene incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza segnalando eventi pericolosi, fornendo informazioni legate alla sicurezza senza timore alcuno di essere accusato.

Il GI EAV promuove il sistema di segnalazione volontaria che ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e non mira alla determinazione di colpe e responsabilità.

Infatti in linea con il codice etico dell'EAV le segnalazioni devono riportare le informazioni utili a supportare le attività istruttorie. L'identità del segnalante è protetta e non può essere rivelata senza il suo consenso. In ogni caso, il dipendente che segnala in ambito volontario non può essere sanzionato, licenziato o sottoposto a misura discriminatoria con effetti sulle condizioni di lavoro, per motivi collegati – direttamente o indirettamente – alla segnalazione. Infatti nel nostro codice etico è ribadito il divieto di atti di ritorsione o discriminatori, diretti o indiretti, nei confronti del segnalante per motivi collegati, direttamente o indirettamente, alla segnalazione.

13.IMPEGNO PER LA SICUREZZA DELL'ALTA DIREZIONE

Obiettivo principale dell'Alta Direzione è garantire una linea ferroviaria che trasporti sempre più persone in posti diversi, in modo sicuro e veloce.

Lo strumento che si ritiene più adeguato per raggiungere e mantenere questi obiettivi, è l'istituzione ed il miglioramento continuo del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza e un personale altamente specializzato e competente.

L'Alta Direzione, infatti, si impegna nella gestione del sistema stesso in maniera diretta, garantendo le risorse umane e finanziarie adeguate al fine di conseguire gli obiettivi da raggiungere, con efficacia ed efficienza.

Attraverso i processi di pianificazione, esecuzione, monitoraggio ed attuazione del SGS, si persegue il miglioramento continuo della sicurezza con l'obiettivo di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità.

L'Alta Direzione, in collaborazione con il management, in occasione del Riesame della Direzione, stabilisce gli obiettivi del SGS ed approva il Piano di Monitoraggio Annuale, inoltre durante l'anno assicura un riesame periodico dei propri obiettivi in linea con la propria politica, diffusa e perseguita da tutto il personale.

La consapevolezza dei rischi connessi al settore costituisce la base di partenza della cultura della sicurezza che ogni anno viene diffusa e condivisa con i dipendenti.

La diffusione della cultura della sicurezza parte dalla formazione del personale ed è rinvigorita continuamente attraverso campagne, comunicazioni e iniziative all'interno della nostra azienda.

14. DICHIARAZIONE PER UNA CULTURA DELLA SICUREZZA FERROVIARIA IN EUROPA

Il nostro impegno nella promozione di una positiva cultura della sicurezza nell'intero settore in Europa si è manifestato concretamente con la sottoscrizione il 5 dicembre 2018 a Firenze nell'ambito della Conferenza “Cultura della sicurezza - Modelli ed esperienze ferroviarie a confronto” organizzata dall' allora operante Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) in collaborazione con l'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA) della “Dichiarazione per una cultura della sicurezza ferroviaria in Europa”.

La Dichiarazione, proposta dall'ERA, ha l'obiettivo di fare chiarezza in un settore estremamente delicato come quello della sicurezza nel trasporto ferroviario, puntualizzando che la sicurezza è il principale motore dell'efficienza e dell'affidabilità dei servizi ferroviari e che in caso di conflitto tra diversi obiettivi aziendali non deve essere mai compromessa.

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

Pertanto come firmatari di questa dichiarazione, concordiamo sui principi di seguito esposti:

- *La sicurezza è il principale motore dell'efficienza e dell'affidabilità dei servizi ferroviari. In caso di conflitto tra diversi obiettivi aziendali, la sicurezza non deve essere compromessa. La nostra visione, gli obiettivi e gli indicatori, l'allocazione delle risorse e tutti gli aspetti dell'esercizio quotidiano saranno coerenti con questi valori. La buona gestione della sicurezza è sempre basata sulla gestione dei rischi;*
- *Le nostre organizzazioni promuoveranno la sicurezza, la comunicazione ed i principi della cultura della fiducia e non punitiva, tra i dirigenti, i dipendenti e le altre parti, compresi gli appaltatori e i fornitori di beni e servizi. Insieme, perseguiremo attivamente il rispetto reciproco, il sostegno e la cooperazione, per creare fiducia all'interno di ciascuna nostra organizzazione e una visione condivisa del reale contesto lavorativo.;*
- *La sicurezza è una responsabilità individuale, commisurata alla formazione, all'esperienza ed agli standard professionali, attinenti al ruolo o alla funzione ricoperta. Le nostre organizzazioni hanno la responsabilità di incoraggiare comportamenti corretti e di fornire l'ambiente appropriato per consentire di lavorare in modo sicuro, comprese la progettazione del lavoro, la messa a disposizione di strumenti, la formazione e le procedure;*
- *In un ambiente operativo ferroviario, gli individui, nonostante la loro formazione, esperienza, abilità e buona volontà, possono trovarsi in situazioni in cui i limiti delle performance umane combinate con influenze sistemiche impreviste e imprevedibili, possono portare a un risultato indesiderabile;*
- *In caso di incidenti o situazioni pericolose, le indagini e le analisi degli eventi devono concentrarsi innanzitutto sulle prestazioni del sistema, sulle condizioni e i fattori che influenzano le pratiche lavorative,*

piuttosto che sull'attribuzione della colpa o della responsabilità individuale. Questo approccio è da adottare in tutti i casi, tranne quelli di evidente negligenza, violazioni intenzionali e atti distruttivi che pregiudicano la sicurezza ferroviaria;

- *I comportamenti e le iniziative che mirano al miglioramento della sicurezza sono recepiti e condivisi all'interno del settore ferroviario per dimostrare quanto le nostre organizzazioni perseguono il continuo miglioramento della sicurezza;*
- *Il personale, a tutti i livelli nelle nostre organizzazioni, definirà come intende sviluppare, promuovere e valutare in maniera sistematica l'adozione di principi e pratiche organizzative per l'affermazione di una positiva cultura della sicurezza.*

Ente Autonomo Volturno
Il Presidente del CdA e Direttore Generale
dott. Umberto De Gregorio