

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

---

Doc. CLXXX-bis  
n. 1

## RELAZIONE

### SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

(Anno 2021)

*(Articolo 12, comma 5-bis, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109,  
convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130)*

**Presentata dal Direttore dell'Agencia nazionale per la sicurezza  
delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali**

(DE BARTOLOMEO)

---

**Comunicata alla Presidenza il 31 gennaio 2022**

---

PAGINA BIANCA



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

**Relazione annuale sulla sicurezza  
delle ferrovie e delle infrastrutture stradali  
e autostradali**

**Anno 2021**





<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>ANSFISA: AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI .....</b>	<b>6</b>
3.1	PRESENTAZIONE E MISSION.....	6
3.2	L'EVOLUZIONE NORMATIVA .....	6
3.3	LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA.....	7
3.4	L'ATTIVITÀ .....	8
3.5	LA COMUNICAZIONE E LE COLLABORAZIONI ISTITUZIONALI.....	9
<b>4</b>	<b>LA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI .....</b>	<b>12</b>
4.1	I COMPITI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI .....	12
4.2	GLI OBIETTIVI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI .....	13
<b>5</b>	<b>LA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE ITALIANA .....</b>	<b>16</b>
5.1	LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA .....	16
5.2	LE STRADE STATALI - ANAS .....	17
5.3	LA RETE VIARIA LOCALE .....	18
5.4	LE OPERE D'ARTE .....	19
<b>6</b>	<b>LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI SVOLTE NEL 2021 .....</b>	<b>21</b>
6.1	IL PROGRAMMA ANNUALE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA SULLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI DEL 2021 .....	21
6.2	I NUMERI DEL PROGRAMMA 2021 .....	23
6.3	ESITO DELLE ISPEZIONI .....	24
6.4	PROMOZIONE DELL'ADOZIONE DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA .....	25
6.5	ULTERIORI CONTRIBUTI DELL'AGENZIA NEL CAMPO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI .....	25
6.6	ATTIVITÀ DI COMPETENZA AI SENSI DEL D. Lgs 35/2011 .....	26
6.7	ATTIVITÀ SUI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA .....	27
6.8	LINEE GUIDA PER L'ATTIVITÀ SANZIONATORIA .....	28
<b>7</b>	<b>PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA 2022 .....</b>	<b>30</b>
7.1	GLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA 2022 .....	30
7.2	LE ATTIVITÀ DEL PROGRAMMA 2022.....	30
7.3	I NUMERI DEL PROGRAMMA 2022 .....	31
<b>8</b>	<b>LO SVILUPPO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI - PRIME INDICAZIONI E LINEE PROGRAMMATICHE .....</b>	<b>33</b>
<b>9</b>	<b>LA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE .....</b>	<b>34</b>
9.1	I COMPITI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE .....	34
9.2	GLI OBIETTIVI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE.....	36
<b>10</b>	<b>SISTEMA FERROVIARIO NAZIONALE .....</b>	<b>43</b>
<b>11</b>	<b>LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE SVOLTE NEL 2021 .....</b>	<b>45</b>
11.1	ATTIVITÀ NORMATIVE EFFETTUATE NEL 2021 .....	45
11.2	RIESAME DELLE NORME NAZIONALI NOTIFICATE AI SENSI DELLA DIRETTIVA 2004/49/CE .....	45
11.3	MODIFICHE NORMATIVE PER LA DEMATERIALIZZAZIONE DELLE ISTANZE RIVOLTE ALL'AGENZIA.....	45
11.4	MONITORAGGIO DELLA FORMAZIONE VIA WEBINAR DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA DA COVID 19 .....	45
11.5	EMANAZIONE DI STANDARD TECNICI IN MATERIA DI SOTTOSISTEMI STRUTTURALI E VIGILANZA SULLA RELATIVA APPLICAZIONE.....	46



11.5.1	Sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra .....	46
11.5.2	Sottosistemi strutturali Infrastruttura .....	47
11.5.3	Sicurezza in galleria .....	47
11.5.4	Sottosistema materiale rotabile .....	47
11.6	ATTIVITÀ AUTORIZZATIVE EFFETTUATE NEL 2021 .....	48
11.6.1	Certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie .....	48
11.6.2	Autorizzazioni di sicurezza .....	50
11.6.3	Certificati di idoneità all'esercizio .....	51
11.6.4	Qualificazione del Responsabili Sistemi di Gestione della sicurezza .....	52
11.6.5	Attività autorizzative di sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra nel 2021 .....	52
11.6.6	Attività autorizzative di veicoli effettuate nel 2021 .....	53
11.6.7	Rilascio delle Licenze di conduzione treni di cui al Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247 .....	55
11.6.8	Riconoscimento degli organismi incaricati della formazione al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria (Centri di Formazione) .....	55
11.6.9	Riconoscimento delle persone incaricate della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria .....	56
11.7	ALTRE ATTIVITÀ: RINF, REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA .....	57
11.8	ATTIVITÀ DI ISPETTORATO E CONTROLLO EFFETTUATE NEL 2021 .....	57
11.8.1	Supervisione con audit e follow-up .....	58
11.8.2	Supervisione con ispezioni .....	60
11.8.3	Altre attività di supervisione .....	63
<b>12</b>	<b>PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE NEL 2022 .....</b>	<b>63</b>



## 1 Premessa

Questa Relazione illustra l'attività dell'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali nel 2021. Un anno importante che ha visto decollare l'Ansfisa con un ruolo determinante nella prevenzione e nella messa in sicurezza del sistema dei trasporti e delle infrastrutture italiane.

Diversi interventi normativi hanno delineato con maggior chiarezza la missione dell'Agenzia e il suo perimetro d'azione. Il legislatore ha richiesto un'azione incisiva in termini di verifica dell'attività degli operatori, riunendo sotto le competenze di Ansfisa la vigilanza sulla quasi totalità delle infrastrutture terrestri.

Da luglio 2021 le nostre commissioni ispettive sono al lavoro sulle strade e sulle autostrade, impegnate nell'attività di controllo sul campo. Nel mese di dicembre è stato pubblicato il bando di concorso per il reclutamento di 275 nuove risorse, tra cui ingegneri, tecnici e amministrativi al servizio della sicurezza. E' in corso uno studio, con l'aiuto di altre istituzioni e poli accademici, per l'individuazione delle migliori tecnologie che siano di ausilio al nostro lavoro. Nel frattempo, nel corso delle nostre attività di supervisione e vigilanza, abbiamo richiesto l'adozione di diverse misure a tutela della sicurezza degli utenti e dell'intero sistema ferroviario.

Il piano delle attività del 2022 ha l'obiettivo di consolidare la presenza dell'Agenzia nei settori di competenza, tra i quali dal 1° gennaio rientra anche quello degli impianti fissi, ovvero metropolitane delle principali città italiane, funivie, tram, ascensori e scale mobili. Il decreto 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156 ha previsto il transito presso l'Agenzia dei professionisti che curavano detta competenza per il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, e con essi stiamo riorganizzando le attività per adeguare le procedure di controllo a quelle attualmente in vigore nel settore delle ferrovie e delle strade e autostrade.

Con l'approvazione del nuovo statuto l'Agenzia rafforzerà la propria struttura integrandola con una terza direzione generale (per gli impianti fissi) e diversi uffici operativi di staff che faciliteranno l'avvio di nuove attività. E' il caso, per esempio, di una sala operativa in grado di raccordare le informazioni utili provenienti da tutti gli enti e le aziende che operano per la sicurezza: la conoscenza in tempo reale di dati e notizie ci permette di coordinare meglio ed essere maggiormente reattivi in caso di emergenze, nonché di monitorare costantemente le infrastrutture e le attività ispettive. Inoltre, il controllo satellitare delle nostre infrastrutture e il ricorso all'intelligenza artificiale che, pur essendo un obiettivo a lungo termine, ci consentirà di migliorare e rendere sistematica la nostra attività di supervisione.

**Domenico De Bartolomeo**

*Direttore di Ansfisa*



## 2 Introduzione

Questa Relazione nasce dall'esigenza di presentare le attività condotte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali nel corso del 2021, in linea con quanto previsto dal comma 5-bis dell'articolo 65 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cd. Decreto Semplificazioni 2021) che prevede l'invio entro il 31 gennaio di ciascun anno al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle competenti Commissioni parlamentari di una relazione sulle attività svolte nel corso dell'anno precedente.

La presente relazione si compone dei seguenti focus:

1. **Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali**
  - Stato conoscitivo della rete infrastrutturale stradale e autostradale italiana;
  - obiettivi della Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali previsti nella convenzione sottoscritta con il Mims ai sensi delle disposizioni previste dall'articolo 8 comma 4 lettera e) del D.P.R. in data 30.7.1999 n.300;
  - tempistiche di adozione del programma delle attività di vigilanza diretta nel biennio 2021 - 2022;
  - obiettivi e finalità perseguiti dai predetti programmi;
  - modalità di attuazione dell'attività ispettiva e dei suoi risultati;
  - descrizione delle criticità della sicurezza del sistema infrastrutturale italiano riscontrate durante l'esecuzione dell'attività di vigilanza;
  - suggerimenti di eventuali azioni correttive.
  
2. **Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie**
  - Descrizione e caratterizzazione del sistema ferroviario nazionale;
  - obiettivi della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie previsti nella convenzione sottoscritta con il Mims ai sensi delle disposizioni previste dall'articolo 8 comma 4 lettera e) del D.P.R. in data 30.7.1999 n.300;
  - descrizione delle principali attività svolte dalla Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie nel 2021;
  - stato di attuazione dei programmi di ispettorato e controllo del 2021 della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie;
  - tematiche affrontate nel 2021 nel corso delle attività di supervisione su imprese ferroviarie e gestori infrastruttura ferroviaria;
  - programmazione attività di vigilanza della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie nel 2022.



### 3 Ansfisa: Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

#### 3.1 Presentazione e *mission*

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa) è stata istituita con il cosiddetto Decreto Genova, ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. Il 30 novembre 2020, Ansfisa ha raggiunto la piena operatività a livello amministrativo, sancita dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 20 novembre 2020 n. 520. L'Agenzia è dotata di personalità giuridica di diritto pubblico e, ai sensi del D.lgs. n. 300/1999, di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria.

Ha il compito di promuovere la sicurezza e vigilare sulle infrastrutture stradali e autostradali. Ha pertanto competenze sulla rete ferroviaria nazionale, le ferrovie regionali interconnesse, le reti isolate e le linee turistiche, sulle infrastrutture autostradali e stradali, compresi viadotti, ponti, gallerie e calvalcavia, e sugli impianti fissi ovvero metropolitane, funivie, seggiovie, tram, scale mobili, tapis roulant e ascensori pubblici presenti su tutto il territorio nazionale.

Ansfisa mira ad attuare un moderno concetto di sicurezza, articolata in termini di azioni proattive ed evolutive, al fine di garantire il miglioramento della qualità delle infrastrutture di trasporto terrestre e, quindi, una mobilità più fluida e diretta a tutti i cittadini sul territorio nazionale.

L'Ansfisa punta a un crescente coinvolgimento dei gestori delle infrastrutture e delle aziende di trasporto che in quanto soggetti responsabili della sicurezza, hanno il compito di definire Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) efficaci e prevedere, tra l'altro, le modalità di programmazione e attuazione delle attività di manutenzione e di controllo dei rischi.

L'Agenzia verifica sul campo lo stato delle infrastrutture e dei veicoli ferroviari attraverso ispezioni a campione. Organizza inoltre audit di sistema per controllare l'operato dei gestori e degli operatori circa l'efficacia delle azioni messe in atto a tutela della sicurezza.

L'Agenzia, nell'ambito del settore ferroviario, svolge il ruolo di National Safety Authority ai sensi della Direttiva 798/2016.

#### 3.2 L'evoluzione normativa

Nel 2021 Ansfisa è stata oggetto di diversi interventi normativi che ne hanno ampliato il raggio d'azione e definito le competenze.

Il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cd. Decreto Semplificazioni 2021) ha recato modifiche al citato articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, al fine di meglio individuare e definire le competenze e le attività dell'Agenzia, chiarendo le relazioni con enti gestori o concessionari e con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente. L'articolo 65 di questo decreto-legge ha rafforzato il potere ispettivo dell'Agenzia in ambito stradale, richiedendo la redazione di un programma annuale delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo.





Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 con l'articolo 6 ha previsto il trasferimento all'Ansfisa dal 1° gennaio 2022 delle competenze sulla sicurezza degli impianti fissi, precedentemente esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili. Allo stesso tempo sono state trasferite all'Ansfisa anche le risorse umane impegnate in questo contesto. Lo stesso provvedimento ha previsto infine il passaggio ad Ansfisa delle funzioni di autorità amministrativa per tutte le gallerie situate sulla rete transeuropea ricadente nel territorio nazionale esercitate dalla Commissione, originariamente istituita presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

### 3.3 La struttura organizzativa

A seguito della sancita operatività dell'Agenzia con decorrenza dal 30/11/2020, con Decreto Direttoriale prot. n. 330 del 10/12/2020, nelle more della definizione della struttura organizzativa di secondo livello, è stata disposta l'organizzazione provvisoria degli Uffici.

Come sopra evidenziato, con il D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni in L. 9 novembre 2021, n. 156, le competenze dell'Agenzia sono state ulteriormente ampliate e, al fine di recepire le modifiche intervenute nell'ambito delle nuove competenze attribuite all'Agenzia ai sensi dell'art. 6, comma 4, è previsto l'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia.

Alla data di stesura della presente relazione si è ancora in attesa dell'approvazione di tali adeguamenti, tra i quali istituzione di una terza Direzione Generale con competenze sulla sicurezza dei trasporti a impianti fissi, che si va ad aggiungere alle già esistenti due Direzioni Generali competenti in materia di sicurezza ferroviaria e sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Nelle more dell'approvazione dei nuovi atti di organizzazione, l'Agenzia, in data 31/12/2021 con Decreto Direttoriale prot. n. 0030347, ha ritenuto opportuno dare provvisoria attuazione all'organizzazione minima necessaria a garantire l'espletamento delle funzioni relative alle nuove competenze e funzioni assegnate ad ANSFISA in materia di impianti fissi, integrando il citato Decreto Direttoriale prot. n. 330 del 10/12/2020 con la definizione anche dell'articolazione provvisoria delle unità organizzative territoriali (ex uffici speciali trasporti a impianti fissi del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili) previste nel nuovo Regolamento di Amministrazione in via di approvazione.

Con il citato D.L. 121/2021, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stata altresì rimodulata la dotazione organica complessiva dell'Agenzia, nel limite massimo di 668 unità (di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale).

Rispetto alla dotazione organica, la tabella che segue fotografa al 31/12/2021:

- il personale (dirigente e non) nei ruoli dell'Agenzia;
- il personale (dirigente e non) effettivamente in servizio, incluse le risorse assegnate temporaneamente all'Agenzia e in posizione di comando da altra Amministrazione, anche ai sensi della procedura prevista dal comma 14 dell'art. 12 del D.L. 109/2018.



	Dotazione organica	Personale nei ruoli	Personale effettivamente in servizio
<b>Dirigenti di livello generale</b>	3	0	2
<b>Dirigenti di livello non generale</b>	48	12	16
<b>Personale non dirigente</b>	617	182	180
<b>Totali</b>	<b>668</b>	<b>194</b>	<b>198</b>

In particolare nel corso dell'anno 2021 l'Agenzia ha potuto, tra gli altri, inquadrare nei ruoli:

- n. 50 unità di personale già in posizione di comando come previsto dall'art. 12, comma 14 del D.L. 109/2018 e ss.mm.ii.;
- n. 33 tra Collaboratori e Funzionari di Area Tecnica, nonché Professionisti di I qualifica professionale, risultati vincitori delle relative procedure di concorso avviate dalla soppressa ANSF.

Al fine di ampliare l'organico e acquisire le professionalità necessarie all'espletamento delle funzioni dell'Agenzia, alla fine del 2021 l'Agenzia ha inoltre bandito un concorso per il reclutamento di n. 275 unità di personale non dirigenziale, per le esigenze della sede e delle articolazioni centrali e territoriali dell'Amministrazione.

Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prot. n. 0000605 del 24/12/2021, altresì, è stato disposto, con decorrenza dal 01/01/2022, il trasferimento in servizio presso ANSFISA del personale proveniente dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi dello stesso Ministero; tale personale potrà essere immesso nel ruolo dell'Agenzia solo a seguito dell'emanazione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui all'art. 6, comma 6 del D.L. 10 settembre 2021, n. 121.

### 3.4 L'attività

Nel corso del 2021 è stata avviata l'attività ispettiva grazie alle modifiche legislative del suddetto decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 che ha parzialmente innovato l'articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 introducendo, fra l'altro, l'obbligo di programmazione delle attività ispettive e imponendo all'Agenzia l'adozione del piano delle attività di vigilanza diretta entro il termine del 31 agosto 2021. Tale adempimento è stato disposto dalla Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di Ansfisa in anticipo rispetto alla scadenza imposta dalla legge, a mezzo del decreto direttoriale del 21 luglio 2021. A seguito di ciò, sono state immediatamente composte e attivate le prime commissioni ispettive che, già a luglio 2021, hanno avviato l'attività di controllo delle infrastrutture e di audit di sistema presso i gestori. Sono state organizzate 22 commissioni ispettive, con 40 tecnici che hanno condotto 5 audit su altrettanti gestori e controllato 13 tratte stradali e autostradali con circa 150 opere d'arte ispezionate (ponti, cavalcavia, gallerie), a cui si aggiungono 9 ispezioni di gallerie appartenenti alla rete TEN (ai sensi del



Dlgs 264/2006) e 5 verifiche su ponti mobili e tratte segnalate per criticità. Sono stati eseguiti inoltre tre sopralluoghi nelle metropolitane delle principali città italiane.

Al riguardo, si rimanda per approfondimenti al punto della relazione in cui vengono illustrati in dettaglio i risultati dell'attività ispettiva, mentre in questa sede è utile evidenziare come, allo stato, l'Agenzia risulti sottodimensionata rispetto all'estensione e complessità strutturale dell'intera rete infrastrutturale italiana, peraltro non completamente censita, oggetto della potenziale attività di vigilanza trattandosi, infatti, di circa 840.00 Km da ispezionare con complessive n. 40 unità di personale tecnico ed amministrativo disponibili.

La Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie ha intensificato nel corso del 2021 l'attività di supervisione: sono state ispezionate 43 imprese ferroviarie, 12 gestori dell'infrastruttura, 2 gestori di reti isolate per un totale di 1.200 elementi verificati (veicoli e operatività del personale) a cui si aggiungono 21 audit sul gestore dell'infrastruttura nazionale e 23 procedimenti di segnalazione di irregolarità attivati a seguito di ispezione. Inoltre, sono stati emessi 11 certificati e 2 autorizzazioni di sicurezza, 48 autorizzazioni di tipi di veicoli su reti interconnesse, 2 sulle reti isolate, 162 autorizzazioni per l'immissione sul mercato di 697 veicoli ferroviari e 65 autorizzazioni per la messa in servizio di sottosistemi e applicazioni generiche di bordo e di terra.

L'attività di vigilanza diretta sul territorio nei settori di competenza dell'Agenzia ha beneficiato di una serie di attività trasversali e funzionali. Innanzitutto la creazione di un parco auto composto da 23 Jeep Renegade, selezionate per le caratteristiche versatili che le rendono idonee ad assicurare l'espletamento delle attività ispettive in sicurezza, anche su terreni impervi. Le autovetture sono state distribuite sul territorio per essere poste a disposizione delle commissioni ispettive.

Parallelamente, sempre nel secondo semestre del 2021 ed in attuazione delle modifiche legislative intercorse nel novembre 2021, si è tenuta la prima edizione del corso di formazione per il rilascio, al personale ispettivo dell'Agenzia, delle tessere di polizia Stradale, necessarie, ai sensi del Codice della Strada, per l'efficace dispiegamento delle nuove competenze dell'Agenzia stessa nel settore stradale.

Nel mese di ottobre 2021, sono state attivate le procedure amministrative per la ricerca di un immobile da adibire a sede centrale dell'Agenzia. Nel mese di novembre, il lavoro svolto ha consentito di acquisire il parere favorevole della Commissione di congruità dell'Agenzia del Demanio, ed all'Agenzia di assicurarsi la possibilità di disporre di una prima, adeguata e prestigiosa sede centrale dell'Agenzia, inaugurata il 17 dicembre 2021.

Al contempo sono stati avviati i lavori di adeguamento dell'attuale sede di Ansfisa presso Viale del Policlinico, nella convinzione che un ambiente lavorativo confortevole, arredato nel rispetto della normativa che disciplina la sicurezza sul lavoro, è il giusto corollario alle attività dell'Agenzia. A completamento si è proceduto all'acquisto delle attrezzature informatiche da destinare al personale assunto nel corso dell'anno onde garantirne la piena operatività.

### 3.5 La comunicazione e le collaborazioni istituzionali

Durante il 2021 la comunicazione esterna di Ansfisa si è posta l'obiettivo di programmare una serie di attività allo scopo di raccontare la nuova realtà e far conoscere l'operatività dell'ente all'opinione pubblica. Il target di riferimento sono i cittadini e, in un secondo momento gli stakeholder di settore,



le istituzioni e i referenti politici. Il grande sforzo per posizionare e rendere riconoscibile la *brand identity* dell'Ansfisa è stato concretizzato nell'avvio dei lavori per un nuovo portale web in grado di rendere visibili i settori di competenza della nuova Agenzia e dare le informazioni in modo semplice e immediato ai diversi target di riferimento. La crescita delle competenze e del perimetro d'azione hanno richiesto un più puntuale monitoraggio dei canali di comunicazione. Sono state messe in campo anche altre azioni di potenziamento della *brand identity*. In primis la redazione di un calendario istituzionale che, attraverso un attento lavoro di ricerca e ripresa fotografica, ha inteso comunicare l'ampiezza degli ambiti di competenza dell'Agenzia e il ruolo fondamentale del lavoro sulla manutenzione e sulla sicurezza a tutela delle maggiori infrastrutture di trasporto del Paese. Sono stati inoltre ideati e redatti materiali video di presentazione dell'ente e dell'attività ispettiva condotta dalle due direzioni generali con l'obiettivo di facilitare e capillarizzare la diffusione delle informazioni. Infine, è stato realizzato il primo crest di Ansfisa: la riproduzione del logo e di alcuni emblemi dell'attività dell'Ente hanno segnato simbolicamente la nascita di "un nuovo corpo" composto da tecnici altamente specializzati che operano a tutela del patrimonio infrastrutturale italiano.

L'Ansfisa si è posta l'obiettivo di perseguire ed aggiornare il concetto di cultura della sicurezza e la sua qualità, intesi come dinamico avanzamento della prevenzione determinata, tra l'altro, anche sulla base degli indici di traffico ed incidentalità.

In tale ottica, sono state avviate, attraverso l'utilizzo della fattispecie prevista dall'articolo 15 della legge n. 241/1990, una serie di collaborazioni istituzionali mediante la stipula di accordi con Università, Consorzi Universitari istituiti ai sensi degli artt. 60 e 61 del regio decreto 31 agosto 1933 n.1592 ed Enti pubblici, con l'obiettivo di condividere, attraverso la sinergia e la cooperazione scientifica, metodi e risultati di ricerca per conseguire il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Nello specifico, gli accordi posti in essere dall'Agenzia nel corso del corrente anno sono i seguenti:

- **Consorzio Fabre** (Consorzio istituito presso il Dipartimento dell'Università di Pisa): è stata stipulata apposita convenzione per disciplinare la collaborazione e lo scambio di rapporti e collaborazioni tecnico-scientifiche in tema di ricerca per la valutazione e il monitoraggio di ponti, viadotti ed altre strutture;
- **Università di Udine**: è stato sottoscritto un accordo per disciplinare la collaborazione alla ricerca denominata "visite ispettive in sicurezza delle infrastrutture viarie" che ha come obiettivo la realizzazione di un portale in grado di gestire informazioni e procedure in tutti i campi di attività dell'agenzia;
- **Consorzio ReLUIS** (Rete di Laboratori Universitari di Ingegneria Sismica e strutturale, con sede presso l'Università degli Studi di Napoli): è stato sottoscritto un accordo per l'elaborazione di prodotti normativi e strumenti applicativi finalizzati alla sicurezza delle infrastrutture e alla implementazione, certificazione, sorveglianza e mantenimento della certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- **Università la Sapienza di Roma**: è stato attivato un rapporto di collaborazione, affinché le attività poste in essere dalle strutture didattiche e scientifiche del Dipartimento di Ingegneria Strutturale e Geotecnica possano svolgersi nell'ambito delle attività istituzionali di Ansfisa,



favorendo così lo scambio di rapporti di collaborazione e informazioni tecnico scientifiche utili al raggiungimento delle rispettive finalità istituzionali;

- **Aci e la Fondazione Caracciolo:** è stato sottoscritto un accordo finalizzato a consentire lo sviluppo di sistemi di raccolta, elaborazione e sistematizzazione dei dati utili per migliorare le conoscenze sul traffico, sull'incidentalità stradale e sugli infortuni stradali, lo studio e la promozione di ricerche finalizzate allo sviluppo di strumenti applicativi per facilitare l'implementazione dei sistemi di gestione della sicurezza e di soluzioni informative corrispondenti che consentano anche di rendicontare l'evoluzione delle prestazioni nel tempo.
- **CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche):** è stato siglato a fine 2021 un accordo di collaborazione finalizzato alle attività di supporto per l'analisi delle emissioni di inquinanti sulle locomotive da manovra; alle attività di supporto nell'ambito dei procedimenti di autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli ferroviari a trazione "diesel" (locomotive e complessi bloccati), relativamente alla valutazione del dossier presentato sull'omologazione del motore "diesel"; le attività di supporto, nell'ambito del Tavolo di coordinamento e confronto sulla "sperimentazione dell'idrogeno in ambito ferroviario" istituito dal MIMS, per le attività in capo all'Agenzia relative alla definizione delle procedure di autorizzazione di messa in servizio, in ambito ferroviario, di veicoli a celle a combustibile a idrogeno e dell'infrastruttura interessata; le attività di supporto allo sviluppo, realizzazione e autorizzazione di tecnologie e progetti innovativi, anche correlati all'utilizzo di fondi nazionali e/o comunitari e alle progettualità del Next Generation EU (Recovery Fund) e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Molto rilevanti e fruttuose sono anche i rapporti di collaborazione con altre istituzioni statali, fra le quali si evidenziano:

- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- il Ministero dell'Interno, ed in particolare con:
  - le Prefetture
  - il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;
  - la Polizia Stradale;
  - il Dipartimento della protezione Civile.



## 4 La Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

### 4.1 I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali

La Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, delle gallerie situate sulle strade appartenenti anche alla rete stradale transeuropea e sui sistemi di trasporto rapido di massa (nel seguito anche DGISA) è competente ad esercitare le funzioni di cui all'articolo 12, commi 4, 4-bis, 4-ter, 4-quater (limitatamente ai sistemi di trasporto rapido di massa) e 5, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, modificato dal decreto-legge n. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e dal decreto-legge n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Fra gli altri ha il compito, fermi gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, di esercitare l'attività ispettiva di supervisione e controllo finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione. L'Agenzia svolge inoltre l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché ad eseguire i necessari interventi di messa in sicurezza, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'Agenzia ha altresì il compito di promuovere l'adozione da parte dei gestori delle reti stradali ed autostradali di Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture certificati da organismi di parte terza riconosciuti dall'Agenzia e svolge le attività nell'ambito delle competenze del decreto legislativo n. 35 del 2011 attribuite all'Agenzia a seguito delle modifiche intercorse con il citato decreto-legge n. 77 del 2021.

La DGISA ha anche il compito di svolgere funzioni ispettive nel settore delle gallerie appartenenti alla rete stradale transeuropea e, a seguito della futura emanazione di uno specifico Decreto ministeriale che ne definirà i requisiti minimi, anche sulle restanti gallerie; esercita infine sopralluoghi anche nel settore dei Trasporti rapidi di massa. Dal 24 dicembre 2021, con Decreto del Direttore dell'Agenzia n.29982 è stato attuato il trasferimento presso la DGISA della Commissione Permanente per le Gallerie di cui all'articolo 4 del D.Lgs. 264/2006, in attuazione di quanto disposto dall'articolo 6, comma 8 del D.L. 10 Settembre 2021, n. 121 convertito con Legge 9 novembre 2021, n. 156, che ha modificato, in particolare, il comma 2 del citato articolo 4 del D.Lgs. 264/2006. Dalla stessa data le funzioni di presidente della Commissione Permanente per le Gallerie sono assunte dal Dirigente Generale della DGISA.

In data 7/12/2021, sono stati inviati al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per il successivo iter di approvazione, il nuovo Regolamento di amministrazione ed il nuovo Statuto ai sensi dall'articolo 6, comma 4, del decreto-legge n. 121/2021, a seguito delle modifiche intervenute al decreto-legge istitutivo dell'Agenzia con il predetto decreto-legge n. 121/2021.

Il vigente Regolamento dell'Agenzia di cui al D.M. 13 febbraio 2020, n. 25, prevede che la DGISA sia strutturata in cinque aree di attività, per complessivi 18 uffici di seconda fascia:

1. Area normativa e standard tecnici;
2. Area adeguamento e sviluppo sistemi di gestione della sicurezza;
3. Area sicurezza delle gallerie stradali e ferroviarie;
4. Area sistema ispettivo controllo procedure di monitoraggio delle opere civili;



#### 5. Area miglioramento degli standard di sicurezza.

Al 31 dicembre 2021, la DGISA, oltre al Dirigente generale, si compone di n. 40 unità di personale tecnico e amministrativo variamente suddiviso tra collaboratori, funzionari e professionisti selezionato ed immesso nei ruoli con la procedura di cui all'articolo 12, comma 14, del decreto-legge n. 109 del 2018.

Poiché lo stesso decreto-legge non ha previsto procedure eccezionali per il reclutamento di personale dirigenziale di II fascia, esso non è ancora presente nell'organico della DGISA, e sono in corso di perfezionamento le procedure di conferimento di 3 incarichi dirigenziali di seconda fascia ai sensi del comma 5-bis dell'articolo 19 del D.Lgs 165/01.

#### Tabella - Articolazione personale DGISA

Collaboratori amministrativi	1
Collaboratori tecnici	5
Assistenti geometri	1
Funzionari area amministrativa	3
Funzionari area tecnica	14
Professionisti I qualifica	16

Nelle more della completa strutturazione organizzativa della DGISA, con ordine di servizio prot. n. 6, in data 19 marzo 2021, aggiornato, da ultimo, con ordine di servizio n. 18 in data 20/12/2021, la DGISA è stata provvisoriamente organizzata in otto gruppi di lavoro informali, che stanno svolgendo le attività di pertinenza della Direzione:

GdL 1 - Supporto Tecnico-Amministrativo e Segreteria tecnica della Direzione Generale;

GdL 2 - Sistemi di Gestione della Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali;

GdL 3 - Sistemi ispettivi, di supervisione e controllo;

GdL 4 - Opere Civili, ingegneria strutturale e geotecnica;

GdL 5 - Gallerie;

GdL 6 - Sicurezza Stradale e D.lgs. n. 35/2011;

GdL 7 - AINOP e Digitalizzazione;

GdL 8 - Sistemi di Trasporto Rapido di Massa.

Per ciascun gruppo di lavoro è stato individuato un Referente, che coordina le attività del gruppo e riferisce direttamente al Dirigente Generale.

#### 4.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali

Ai sensi dell'articolo 8 comma 4 lettera e) del D.P.R. in data 30.7.1999 n. 300, le Agenzie sono obbligate a definire, "mediante una apposita convenzione da stipularsi tra il ministro competente e il direttore generale dell'agenzia, gli obiettivi specificamente attribuiti a questa ultima, nell'ambito della missione ad essa affidata dalla legge; i risultati attesi in un arco temporale determinato; omissis....".

In ottemperanza a tali disposizioni, l'art.10 comma 3 del D.M. 28 gennaio 2020 n.24, recante lo Statuto dell'Agenzia, ha previsto per ANSFISA l'obbligo di stipulare apposita convenzione con il



Ministero vigilante per assicurare la realizzazione degli obiettivi previsti dalla normativa istitutiva. La convenzione ha durata triennale ed è sottoposta a revisione periodica ogni anno.

In data 16.7.2021 è stata, pertanto, sottoscritta con il MIMS la convenzione in argomento con la quale sono stati regolati “i rapporti tra il Ministero e l’Agenzia” e delineati “... gli obiettivi sia generali che specifici attribuiti all’Agenzia stessa...”. Nello specifico, con la definizione degli obiettivi generali sono state stabilite le priorità strategiche dell’Agenzia in relazione sia alle attività ed ai servizi erogati sia al livello ed alla qualità dei servizi da garantire ai cittadini; con gli obiettivi specifici, invece, sono state identificate le modalità operative attraverso cui perseguire concretamente tali risultati.

Con particolare riferimento al settore stradale e autostradale, gli obiettivi generali della Ansfisa/DGISA, per il 2021, sono stati:

- Il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;
- L’efficientamento delle procedure, la sicurezza di cittadini e utenti in ambito, stradale e autostradale.
- La partecipazione, ai fini dell’armonizzazione della struttura normativa e dei criteri decisionali nei diversi Stati, alle attività di competenza in ambito dell’Unione europea e internazionale e supporto tecnico alle strutture del Ministero con competenze nei medesimi ambiti.

Per ciascuno dei predetti obiettivi strategici generali l’Agenzia, per il tramite della DGISA, ha successivamente identificato i seguenti obiettivi specifici relativi ai risultati concretamente attesi dall’attività della Direzione.

## OBIETTIVO GENERALE 1

### Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

a) *Obiettivo Specifico: “Predisposizione della disciplina per la certificazione dei Sistemi per la Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture, da adottarsi da parte dei gestori delle reti stradali e autostradali, e per il riconoscimento degli organismi di certificazione di parte terza”.*

Al fine di effettuare un’adeguata analisi della sicurezza la Direzione si è proposta di attivare una serie di Audit adeguatamente mirati e programmati, per verificare la corretta organizzazione dei processi di manutenzione e promuovere l’adozione di Sistemi di Gestione della Sicurezza anche attraverso il miglioramento continuo di quanto già previsto dai gestori stessi. Proprio a tal fine, la Direzione ha proposto l’istituzione di una serie di tavoli tecnici, coinvolgendo tutti gli stakeholder interessati, per l’emanazione di Linee Guida sui SGS.

b) *Obiettivo specifico: “Adozione del Programma delle attività di vigilanza diretta dell’Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui al Decreto Legge, e avvio delle relative attività”.*

Il Programma annuale, redatto ai sensi dell’art.12 comma 5 bis del d.l.109/2018 e s.m.i., ha l’obiettivo di definire le modalità e le tempistiche di svolgimento della vigilanza diretta da parte dell’Agenzia sull’attività di manutenzione svolta dai gestori. La Direzione si è, quindi, posta l’obiettivo della previa individuazione, sulla base di specifici indici di rischio, di una serie di tratte sulle quali svolgere l’attività ispettiva il cui scopo è costituito dalla verifica della manutenzione operata dai gestori. Tale obiettivo viene realizzato attraverso il monitoraggio dell’organizzazione dei processi, dei risultati ottenuti in termini di adeguatezza dei sistemi di sorveglianza adottati dal





Gestore/Ente proprietario (censimento, classificazione del rischio, valutazione della sicurezza e monitoraggio) e, più in generale, dal rispetto della normativa specifica di settore.

## OBIETTIVO GENERALE 2

### **Sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale, prevenzione della corruzione e trasparenza**

a) *Obiettivo specifico: “Definizione ed emanazione del Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza di ANSFISA”;*

Operando in sinergia con il Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza dell’Agenzia, la Direzione si è proposta di contribuire all’identificazione dei meccanismi di definizione e gestione del rischio corruttivo attraverso l’analisi del contesto esterno alla propria attività di vigilanza, la standardizzazione dell’attività ispettiva ed il controllo delle situazioni di incompatibilità.

b) *Obiettivo specifico: “Diffusione della cultura della sicurezza degli individui in ambito ferroviario, stradale e autostradale”.*

La Direzione si è posta l’obiettivo di sviluppare una cultura della sicurezza basata sulla qualità, intesa come dinamico avanzamento della prevenzione, anche sulla base delle risultanze di incidenti e inconvenienti, coadiuvata dallo sviluppo della *Just Culture*. In tale ottica, sono state avviate una serie di collaborazioni attraverso la stipula di intese con Università, associazioni di categoria, con l’obiettivo di condividere, attraverso la sinergia e la cooperazione scientifica, metodi e risultati di ricerca, finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

## OBIETTIVO GENERALE 3

### **Partecipazione alle attività di competenza in ambito dell’Unione europea e internazionale e supporto tecnico alle strutture del Ministero con competenze nei medesimi ambiti**

a) *Obiettivo specifico: “Partecipazione alle attività dell’International Transport Forum dell’OCSE di pertinenza per le infrastrutture stradali e autostradali”*

Nello specifico trattasi di uno dei **più importanti eventi dedicati ai trasporti e alla logistica a livello globale**, che raduna ogni anno i Ministri dei Trasporti dei 62 Paesi membri dell’**International Transport Forum** (organizzazione non governativa dell’OECD e *think tank* sulle politiche dedicate ai trasporti), insieme ad accademici, professionisti ed esperti del settore.

In tale ambito l’Agenzia si propone di attivare le necessarie sinergie con il Mims al fine di instaurare una fattiva collaborazione in tema di **innovazione tecnologica** e di come questa possa favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile per merci e persone, anche alla luce dei nuovi trend innescati dalla pandemia di Covid-19.



## 5 La rete stradale e autostradale italiana

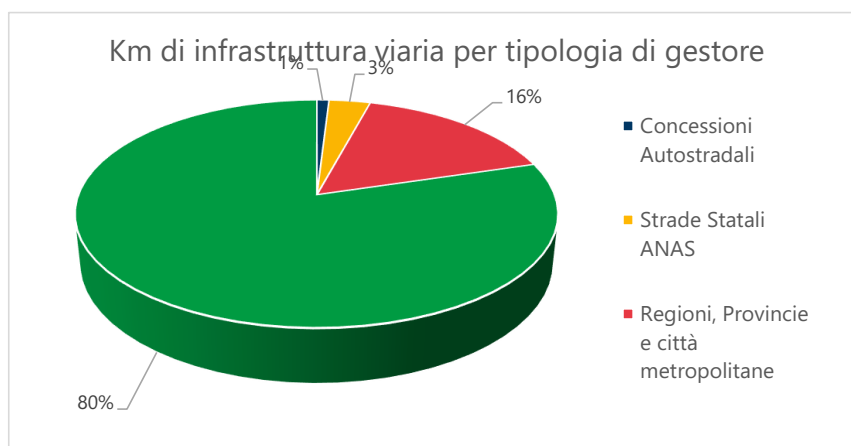
La rete infrastrutturale viaria, stradale e autostradale italiana è pari a circa 840.000 km ed è ripartita essenzialmente tra 4 tipologie di gestori, per un totale di oltre 8.000 soggetti competenti che gestiscono da pochi km fino, nel caso di ANAS, a decine di migliaia di km. Le quattro macrocategorie di soggetti gestori dell'intera rete infrastrutturale viaria italiana possono essere così classificate:

1. Società Concessionarie Autostradali (compresa ANAS S.p.A. per la parte relativa alle Autostrade e i Raccordi Autostradali di competenza);
2. ANAS S.p.A. per le Strade Statali;
3. Regioni, Province e Città Metropolitane;
4. Comuni.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa con il dettaglio delle quattro macrocategorie di soggetti gestori e la consistenza della rete viaria gestita

Tabella – Estensione stradale e gestori

Tipologia di Gestore	N° gestori	Km tratte	Incidenza percentuale
Concessioni Autostradali	27	8.006	0,95%
Strade Statali ANAS	1	27.259	3,25%
Regioni, Province e città metropolitane	123	135.691	16,16%
Comuni	7.904	668.673	79,64%
<b>Totale</b>	<b>8.055</b>	<b>839.629</b>	<b>100,00%</b>



### 5.1 La rete autostradale italiana

La rete autostradale italiana ha un'estensione complessiva di circa 8.000 Km, così articolata:

- Rete autostradale a pedaggio per la quale la funzione di soggetto concedente è attualmente esercitata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) subentrato ad ANAS S.p.A. dal 1° ottobre 2012, a seguito del processo di riorganizzazione delle funzioni previsto dall'art. 36 del D.L. n. 98/2011, convertito nella Legge n. 111/2011.



- Rete autostradale a pedaggio regionale, per le quali la funzione di soggetto concedente è esercitata da società partecipate da ANAS S.p.A. e dagli Enti regionali, oppure dalla Regione stessa.
- Rete autostradale di libera circolazione gestita da ANAS S.p.A., anch'essa soggetta a vigilanza da parte del Mims.

Tabella – Rete autostradale per concedenti

Gestore	Km
Concedente Mims - altri concessionari	5.946
Concedenti Regionali	162
Concedente Mims - ANAS	1.898
<b>Totale</b>	<b>8.006</b>

La rete autostradale a pedaggio, in concessione al MIMS, è attualmente gestita mediante 27 rapporti concessori. La maggioranza delle società concessionarie, ad esclusione di alcune localizzate nel nord-est (Veneto e Trentino) e in Lombardia, è attualmente partecipata da operatori privati, riconducibili a gruppi societari. Fanno parte della rete autostradale controllata dal MIMS anche i trafori internazionali del Gran San Bernardo, del Monte Bianco e del Frejus.

A seguito dell'emanazione delle norme di federalismo territoriale, sono state costituite società miste partecipate da ANAS S.p.A. e dagli Enti regionali, aventi ad oggetto l'attuazione di nuove iniziative, ad oggi in parte realizzate e in esercizio. In particolare, il concedente CAL S.p.A. - Concessioni Autostrade Lombarde (partecipato da ANAS S.p.A. e Regione Lombardia), gestisce le autostrade Pedemontana Lombarda, BRE.BE.MI. Brescia - Bergamo - Milano, TEM Tangenziale Est Esterna di Milano.

La rete autostradale non a pedaggio è gestita da ANAS S.p.A., si estende complessivamente per 1.898 km e comprende autostrade e raccordi autostradali.

## 5.2 Le strade statali - ANAS

La rete viaria di interesse nazionale gestita da ANAS comprende oggi oltre 27.000 km di strade, così ripartite:

Tabella – Rete di interesse nazionale gestita da ANAS

ANAS Strade Statali	Km tratte
ANAS - Abruzzo	1.587
ANAS - Basilicata	1.306
ANAS - Sardegna	3.414
ANAS - Calabria	1.921
ANAS - Campania	1.580
ANAS - Emilia Romagna	1.232



ANAS - Friuli Venezia Giulia	189
ANAS - Lazio	1.296
ANAS - Liguria	670
ANAS - Lombardia	1.144
ANAS - Marche	1.370
ANAS - Molise	755
ANAS - Sicilia	3.650
ANAS - Piemonte	797
ANAS - Puglia	2.768
ANAS - Toscana	1.612
ANAS - Umbria	958
ANAS - Valle d'Aosta	149
ANAS - Veneto	861
<b>Totale</b>	<b>27.259</b>

### 5.3 La rete viaria locale

Per quanto riguarda la ripartizione e l'attribuzione giuridica delle strade italiane statali, regionali, provinciali e comunali, si evidenzia che il D.lgs. n. 122/1998 ha stabilito il trasferimento delle infrastrutture stradali, già appartenenti al demanio statale, al demanio delle Regioni ovvero, con successive Leggi regionali, al demanio degli Enti Locali.

I suddetti provvedimenti normativi di riallocazione delle competenze sulle strade hanno determinato numerose criticità riguardanti la gestione delle infrastrutture stradali. La molteplicità dei centri di responsabilità, i continui passaggi di competenze e le modifiche istituzionali degli enti gestori hanno determinato, tra l'altro, un elemento di incertezza nella esatta quantificazione della consistenza della rete di competenza di ogni singolo gestore, complicando ulteriormente la già complessa attività di censimento e classificazione di tutte le infrastrutture stradali insistenti sul territorio nazionale.

L'attuale carenza e incompletezza di dati limita fortemente l'analisi relativa alle infrastrutture stradali gestite dalle amministrazioni locali (comunali, provinciali e regionali), considerando inoltre che sono praticamente indisponibili il numero e le relative informazioni tecniche delle opere d'arte presenti su tali infrastrutture (ponti, cavalcavia, gallerie). I dati acquisiti in via diretta da ANSFISA, in numero estremamente limitato, e la consultazione di quelli reperibili sulle banche dati esistenti (incompleti, datati ed a volte, come si è rilevato, non allineati tra loro) non consentono pertanto, allo stato, a tutt'oggi di avviare il censimento completo delle suddette infrastrutture stradali. Dalla preliminare analisi delle informazioni e dei dati disponibili sono comunque emerse alcune evidenti criticità riguardanti la corretta classificazione amministrativa delle strade extraurbane (secondo l'art. 6. co. 2 del Codice della Strada suddivise in statale, regionale, provinciale, comunale), con possibili conseguenti problemi inerenti la gestione stessa dell'infrastruttura. A questo si aggiunge il fatto che negli ultimi anni, anche a seguito di specifici interventi normativi, la gestione delle strade ha subito numerosi cambiamenti, comportanti anche una parziale declassificazione del patrimonio



stradale: molte strade sono state trasferite dallo Stato alle Regioni, alcune dalle Regioni alle Province e infine altre sono passate dalle Province ai Comuni. Dal 2001 molte strade sono state declassate nell'ambito del processo di decentramento amministrativo e affidate alla gestione delle Regioni e degli Enti Locali. Questo percorso di "decentramento" sta, ultimamente, subendo un'inversione di tendenza in quanto alcune delle strade trasferite ad esempio dallo Stato alle Regioni e alle altre amministrazioni locali sono state o stanno per essere "riclassificate" come statali. Con il piano "Rientro Strade" infatti è in corso il trasferimento ad ANAS S.p.A. della gestione di circa 6.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali, proprio con la principale finalità di garantire la continuità territoriale degli itinerari evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade di valenza nazionale.

Relativamente alle strade comunali la situazione è ancora più complessa. I dati ufficiali relativi all'estensione chilometrica delle stesse (alla data del 20 febbraio 2021 i comuni in Italia sono 7904 - fonte ISTAT) sono, ad oggi, disponibili solo in modo parziale, attraverso la consultazione di differenti fonti tra cui:

- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims), nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti CNIT edizione 2004 ed edizione 2018-2019 (quest'ultimo solo per i Comuni capoluogo di provincia);
- il Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali - nei Certificati Consuntivi dei singoli Comuni riguardanti il precedente modello di bilancio, e pertanto aggiornati al 2015;
- i singoli Comuni, nel caso in cui abbiano istituito il Catasto delle Strade o abbiano inserito tali dati nei Documenti Unici di Programmazione.

La consultazione delle differenti fonti, oltre a rilevare la parzialità e l'incompletezza del dato, ha evidenziato in alcuni casi delle sostanziali differenze anche tra dati relativi ad uno stesso comune, ponendo dubbi sull'affidabilità delle informazioni fornite dalle amministrazioni comunali o diversamente reperite.

#### 5.4 Le opere d'arte

Dai dati raccolti direttamente da ANSFISA in merito alla numerosità ed estensione delle opere d'arte maggiori quali ponti, viadotti e gallerie e riportati nella tabella seguente, appare evidente la complessità della rete autostradale e stradale italiana.

**Tabella – Opere d'arte della rete autostradale e di interesse nazionale gestita da ANAS**

Gestore	Km tratte	Gallerie		Ponti e Viadotti		Cavalcavia	
		nr	km	nr	km	nr	km
Concessioni Autostradali	8.006	1.318	1.051	8.199	1.474	3.846	-
Gestore	Km tratte	Gallerie		Ponti e Viadotti		Cavalcavia	
		nr	km	nr	km	nr	km
Strade Statali ANAS	27.259	861	708	12.873	1.355	2.474	-



Gestore	Km tratte	Gallerie		Ponti e Viadotti		Cavalcavia	
		nr	km	nr	km	nr	km
Concessioni Autostradali e ANAS	<b>35.265</b>	<b>2.179</b>	<b>1.759</b>	<b>21.072</b>	<b>2.829</b>	<b>6.320</b>	-

I dati sopra riportati fanno riferimento a circa il 4% dell'intera rete infrastrutturale viaria italiana in lunghezza complessiva, cioè quella rappresentata dalle autostrade in concessione e dalle Strade Statali ANAS. Non è stato possibile, al momento, indicare con la stessa attendibilità analoghe informazioni per le restanti strade gestite da Regioni, Province, Città Metropolitane e Comuni. Tali informazioni sono tuttora in corso di acquisizione ed accertamento, in considerazione della modestissima percentuale di rete per cui è stato possibile accedere a censimenti posti nelle immediate disponibilità dei gestori. Ciò rappresenta una macroscopica criticità del sistema che richiede, evidentemente, l'urgente completamento, secondo metodi uniformati a livello nazionale, del censimento e classificazione di tutte le opere gestite dai singoli soggetti proprietari/gestori, primo elemento necessario all'istaurarsi di idonei sistemi di gestione della sicurezza.



## 6 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali svolte nel 2021

Il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cd. Decreto Semplificazioni 2021), reca modifiche al citato articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, in particolare, l'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021, ha introdotto il comma 5-bis, il quale ha disposto che *"L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali adotta, entro il 31 dicembre di ciascun anno, il programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità. Relativamente alle attività dell'anno 2021, il programma di cui al primo periodo è adottato entro il 31 agosto 2021. Entro il 31 gennaio di ciascun anno, l'Agenzia trasmette al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sulle attività previste dai commi da 3 a 5 e svolte nel corso dell'anno precedente"*.

Per l'anno 2021, il *"Programma delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"*, approvato con decreto del Direttore dell'Agenzia prot.n. 16196 in data 20/7/2021, è stato redatto nei tempi molto brevi imposti dalla legge e, necessariamente, sulla base di dati parziali e preliminari. In considerazione della parziale conoscenza ed analisi dei dati relativi al patrimonio infrastrutturale, la programmazione è avvenuta attraverso un approccio metodologico strutturato e graduale. In ragione di ciò, l'attività ispettiva si è quindi concentrata principalmente nei confronti di quei gestori/enti proprietari pubblici e privati in possesso di un'organizzazione maggiormente strutturata. A seguire si riportano le attività svolte ed i relativi risultati.

Parallelamente all'attività posta in essere con il Programma annuale 2021 sopra citato, la Direzione ha svolto gli ulteriori compiti di competenza che la norma ha attribuito all'Agenzia.

In particolare, è stato promosso un tavolo di confronto con gli stakeholder per la definizione delle *"Linee Guida sui Sistemi di Gestione della Sicurezza"*, sono state svolte le attività di cui al Decreto Legislativo n. 35 del 2011 e le attività inerenti il Trasporto Rapido di Massa.

### 6.1 Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2021

Il Programma annuale, così come definito dal comma 5-bis dell'articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, definisce le modalità e le tempistiche di svolgimento della vigilanza diretta da parte dell'Agenzia sull'attività di manutenzione, ed in generale di gestione della sicurezza, svolta dai gestori nell'ambito delle loro esclusive responsabilità.

Per la redazione del Programma annuale 2021, l'Agenzia ha individuato, secondo parametri prestabiliti, una serie di tratte stradali e di gestori sui quali svolgere la vigilanza diretta attraverso un'attività ispettiva a campione, finalizzata alla verifica della manutenzione operata dai gestori, sulla base della loro organizzazione dei processi, dei risultati ottenuti in termini di adeguatezza dei loro sistemi di sorveglianza (censimento, classificazione del rischio, valutazione della sicurezza e monitoraggio) e, più in generale, del rispetto della normativa specifica di settore.

L'individuazione delle tratte oggetto di vigilanza diretta dell'Agenzia nell'ambito del Programma è stata effettuata considerando diversi parametri, primo fra tutti, l'analisi della valutazione del rischio fondata sulle informazioni disponibili al momento della redazione del Programma. Al fine di modulare progressivamente le attività di vigilanza dall'Agenzia si è deciso, per il primo anno di



attività, di avviare le prime attività sui gestori/enti proprietari con una organizzazione maggiormente strutturata e che gestiscono le tratte autostradali o stradali nazionali di maggiore importanza, traffico ed impatto. Pertanto, si è scelto di svolgere le verifiche su alcuni concessionari autostradali e su ANAS, gestore della rete statale nazionale.

Per quanto riguarda la scelta delle tratte si è innanzitutto rispettato un criterio geografico per avere un primo quadro il più possibile esaustivo sull'intero territorio nazionale. Nell'ambito di questo primo quadro si è pensato di individuare degli assi stradali di comunicazione internazionale; tra questi sono state scelte delle tratte che si differenziassero anche per condizioni climatiche, al fine di valutare gli effetti sull'opera dei cicli termici, dei trattamenti antigelivi e della vicinanza al mare. Altro parametro considerato è l'epoca di costruzione come riferimento delle norme tecniche applicate al progetto.

L'attività di vigilanza ispettiva, a campione, è stata articolata secondo le seguenti tipologie:

1. Audit dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori/enti proprietari della rete stradale e autostradale, individuati secondo i criteri indicati nel programma stesso.
2. Attività ispettiva di campo sulle tratte gestite dai gestori/enti proprietari stradali e autostradali individuati.
3. Ispezioni ai sensi della D.lgs. 264/2006 in affiancamento alla Commissione Permanente Gallerie secondo le modalità individuate dal Protocollo di Avvalimento siglato in data 30 marzo 2021.
4. Attività Ispettiva su ponti mobili gestiti dalle Autorità Portuali.

Alle suddette attività si aggiungono anche quelle effettuate in esito all'istruttoria delle segnalazioni pervenute, sia da enti pubblici che da privati cittadini.

Nello svolgimento delle attività di vigilanza per l'anno 2021 sono state coinvolte n. 30 unità di personale tecnico, organizzate in commissioni per lo svolgimento di complessive n.27 ispezioni in situ e n. 5 audit dei Sistemi di gestione della Sicurezza.

Le suddette attività hanno interessato complessivamente circa n. 200 km di rete autostradale/stradale con circa n. 170 opere civili (ponti, viadotti e gallerie).

Le attività di **Audit sui Sistemi di Gestione della sicurezza**, programmate a campione, nelle more della prossima conclusione delle attività di definizione, da parte dell'Agenzia, delle Linee Guida riportanti i requisiti per i Sistemi di gestione della sicurezza per la manutenzione delle Infrastrutture stradali e autostradali da adottarsi da parte dei gestori e del riconoscimento degli Organismi di Certificazione di parte Terza, hanno interessato n. 5 commissioni di sorveglianza continua dei sistemi di gestione della sicurezza di altrettanti gestori stradali e autostradali, individuati in ragione della strategicità delle infrastrutture gestite.

Le **attività ispettive di campo**, programmate a campione, sono state condotte su n. 13 tratte stradali/autostradali distribuite sull'intero territorio nazionale. Le visite ispettive sul campo, organizzate in missioni settimanali, hanno avuto come oggetto principale le maggiori opere d'arte presenti (ponti, cavalcavia, gallerie) con lo scopo di constatare, al momento dell'ispezione stessa ad un esame visivo, non strumentale e speditivo, l'attività di manutenzione svolta dai gestori, i relativi risultati e la corretta organizzazione dei processi di manutenzione.

Le **ispezioni sulle gallerie situate sulla rete transazionale (rete TERN) ai sensi della D.lgs. 264/2006** hanno interessato n. 9 gallerie per una lunghezza totale (singolo fornice) di circa 12 km. Tale attività è stata programmata e svolta in affiancamento alla Commissione permanente per le gallerie, di cui all'articolo 4 del DLgs 264/06, secondo quanto concordato nello specifico *Protocollo d'intesa per l'attuazione, mediante avvalimento, delle ispezioni sulle gallerie della rete stradale transeuropea*





(TERN) italiana, sottoposte alla disciplina del decreto legislativo n. 264 del 2006, stipulato in data 30 marzo 2021.

Altresì, sono stati ispezionati nel corso dell'anno, il Ponte della Darsena di Pagliari (La Spezia) e il Ponte Mobile di Ravenna attraverso un'approfondita procedura ispettiva atta a verificare le eventuali problematiche inerenti questa categoria particolare di opere.

Infine, sono state effettuate n.3 visite ispettive *in situ* a seguito di segnalazioni pervenute da privati e/o enti, in particolare riguardanti:

- la frana in località Vesima sull'autostrada A10;
- il sottovia stradale situato nel Comune di Oleggio (NO) sulla SP 17 Oleggio-Momo - via Alzate (NO);
- la tratta compresa tra Ponte Rio Felizon e Curva di Sant'Umberto sulla SS51 Alemagna.

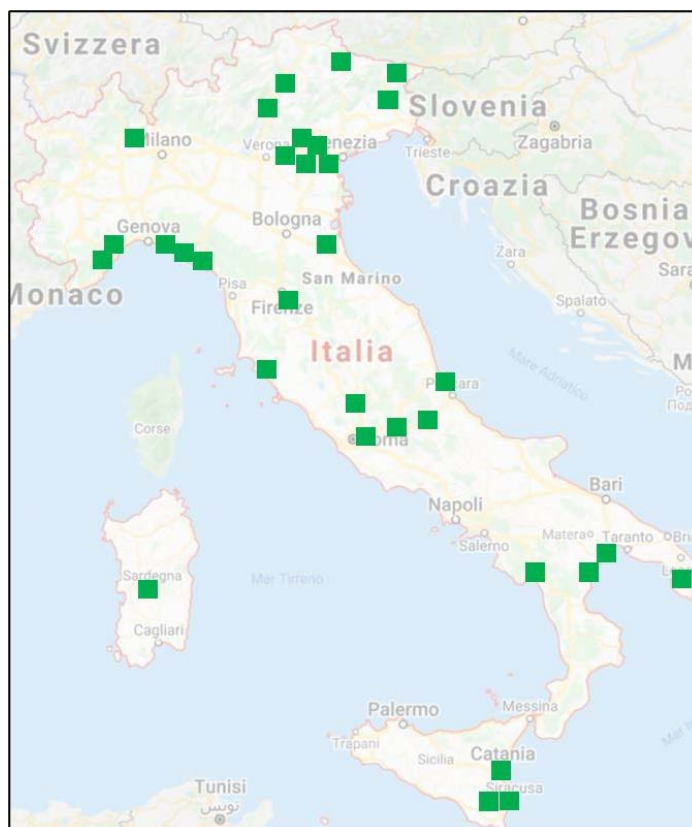
All'esito della complessiva attività di vigilanza sono state formalizzate una serie di comunicazioni ai Gestori/Enti proprietari con le quali sono state impartite specifiche richieste/disposizioni o fornite raccomandazioni /osservazioni, nel caso in cui sia stata riscontrata l'esigenza di un miglioramento dello stato di manutenzione e della sicurezza della circolazione che necessita di pianificazione e programmazione da parte del gestore, ovvero, "prescrizioni" o "rilievi" nel caso in cui sia stato rilevato il mancato rispetto di norme primarie, di progettazione e/o gestione.

## 6.2 I numeri del Programma 2021

5	<b>Audit sui sistemi di Gestione della Sicurezza</b>
13	<b>Visite di campo a campione</b>
9	<b>Gallerie di cui al Dlgs 264/2006</b>
2	<b>Ponti mobili</b>
3	<b>Visite ispettive su segnalazione</b>
200	<b>Km di autostrade e strade statali</b>
170	<b>Opere d'arte oggetto di ispezione</b>



Figura – Quadro di insieme delle attività nel programma 2021



### 6.3 Esito delle ispezioni

Le ispezioni, condotte secondo i criteri e le modalità sopra indicate (esame visivo e speditivo), non hanno evidenziato importanti criticità tali da arrecare immediato, grave ed evidente pregiudizio alla sicurezza dell'infrastruttura o della circolazione stradale ed autostradale. Pertanto, non è stato necessario imporre immediate ed urgenti limitazioni all'uso delle infrastrutture.

Il quadro complessivo emerso ha comunque evidenziato una realtà disomogenea nel monitoraggio delle opere e nello stato attuativo delle norme di recente emanazione.

Per quanto riguarda le opere d'arte, ed in particolare per i ponti ed i viadotti, in generale si è verificato che tutti i gestori sono generalmente dotati di un proprio sistema di sorveglianza dello stato manutentivo delle opere che, sulla base di criteri predefiniti, stabilisce l'importanza del difetto e la relativa priorità di intervento. Tuttavia, tali sistemi, non rispondendo a criteri univoci e omogenei, possono generare differenti modalità e tempistiche di intervento. Questo problema potrà essere risolto con la diffusa ed uniforme applicazione delle procedure di classificazione e gestione del rischio previste dalle "Linee guida sui ponti esistenti", emanate con il D.M. 17 Dicembre 2020, n.578, chiaramente richiesta dall'Agenzia in esito alle proprie attività ispettiva e di vigilanza, che, allo stato, appare ancora implementato ed approfondito in maniera disuniforme dalla platea dei gestori autostradali (per i quali l'applicazione appare generalmente più diffusa ed avanzata) ed



ANAS (ove è tuttora in corso la necessaria gestione del cambiamento dai sistemi precedenti a quello basato sulle vigenti Linee Guida).

In generale, si è inoltre constatata la ricorrenza di alcune categorie di difetti che, pur non inficiando immediatamente sull'utilizzo sicuro dell'infrastruttura, denotano una carenza sia progettuale che manutentiva. Fra questi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si evidenzia la cattiva gestione/manutenzione dei sistemi di raccolta delle acque meteoriche che frequentemente genera un ammaloramento diffuso, ancorché superficiale, del calcestruzzo. Un altro punto di attenzione che si è ritenuto di segnalare durante le ispezioni dei viadotti riguarda lo stato degli apparecchi di appoggio ed i connessi piani di manutenzione/sostituzione.

Analogamente, per le gallerie - pur in assenza delle Linee guida adottate, in via generale, in applicazione dei commi 1 e 2 dell'articolo 14 del decreto legge 28 settembre 2018, n.109, come da ultimo modificato dall'articolo 49, comma 4, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, in lavorazione e di prossima emanazione - i concessionari autostradali hanno in generale adottato proprie procedure di sorveglianza, anche in esito alle sollecitazioni ed alle richieste di volta in volta fornite, per i casi particolari, dal Ministero concedente; si è invece rilevato che tale processo risulta meno avanzato per ANAS. Sempre in merito alle gallerie, i difetti maggiormente ricorrenti segnalati dall'attività ispettiva evidenziano fra l'altro, sempre a titolo esemplificativo e non esaustivo, frequenti problemi di percolazione dalla volta e dai piedritti delle gallerie e la mancanza di adeguata manutenzione dei pozzetti di raccolta liquidi infiammabili.

Infine, si è frequentemente rilevato il mancato inserimento dei dati relativi alle opere nel sistema AINOP (Archivio Informatico Nazionale Opere Pubbliche), istituito ai sensi del co. 4 dell'art. 13 del D.L. 109/2018, proprio allo scopo di avere una base dati di tutte le opere presenti nel nostro territorio.

#### 6.4 Promozione dell'adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza

Ai fini della promozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza l'Agenzia (articolo 12, comma 4, lettera b) del DL 109/2018) ha elaborato una bozza di linee guida per l'implementazione la certificazione e la sorveglianza, che includono anche strumenti prettamente operativi ad utilizzo dei destinatari e degli organismi di valutazione della conformità.

Il prodotto normativo di nuova elaborazione è stato posto in consultazione su tre distinti tavoli tecnici organizzati per tipologie di soggetti destinatari della nuova normativa:

- Tavolo A: Gestori autostradali, viabilità nazionale e ANAS;
- Tavolo B: Operatori della valutazione della Conformità;
- Tavolo C: Operatori della viabilità locale: Regioni, Province, Comuni;

I tavoli tecnici sono stati istituiti dall'Agenzia a luglio 2021, hanno avuto il compito di contribuire al miglioramento del prodotto normativo anche grazie all'esperienza tecnica degli operatori del settore e hanno concluso l'attività di revisione normativa a dicembre 2021 dopo sei mesi di attività.

Nel corso dei primi mesi del 2022 verrà adottato il *Final Draft* delle Linee Guida, in esito alla consultazione sopra illustrata, ai fini delle successive azioni di adozione.

#### 6.5 Ulteriori Contributi dell'Agenzia nel campo della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

Nel corso del 2021, è stato attuato il potenziamento e la definizione delle competenze dell'Agenzia, la quale, fin dalla sua piena operatività formalizzata nel novembre 2020, ha fattivamente contribuito



alla istituzione di nuovi e importanti strumenti di tipo legislativo, normativo e regolatorio, di promozione e vigilanza sulla sicurezza, di studio e ricerca volti ad un profondo rinnovamento operativo, procedurale e culturale del settore. Tutto ciò è stato possibile grazie ad una stretta collaborazione e allineamento con il Consiglio superiore dei lavori pubblici e con i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

E' in quest'ottica che è stato svolto il lavoro a fianco delle predette istituzioni che ha portato all'adozione da parte del MIMS delle *Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*, strumento avanzato, univoco ed uniforme per tutti i gestori sul territorio nazionale che, mediante un approccio generale, multi-livello, multi-criterio e multi-obiettivo, consente la determinazione di una "classe di attenzione" per la gestione del rischio e la verifica di sicurezza delle infrastrutture.

Su tale argomento giova, inoltre, evidenziare che ANSFISA ha assunto il ruolo attivo di promotore per la predisposizione di Istruzioni Operative per la chiara, efficace ed uniforme applicazione delle stesse Linee Guida da parte di ANAS spa, dei Concessionari autostradali e degli Enti locali, focalizzata alla gestione complessiva dei rischi, alla programmazione ed alla definizione delle priorità di intervento.

Parallelamente, L'Agenzia è stata anche parte attiva nel gruppo di lavoro costituito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici per la predisposizione di analoghe *Linee guida in materia di attività di indagini, ispezioni, manutenzioni e messa in sicurezza delle gallerie stradali esistenti* per le quali l'iter di adozione è ormai prossimo alla conclusione. Tale strumento rappresenterà un supporto in materia di programmazione ed esecuzione delle attività di indagine sullo stato di conservazione delle gallerie esistenti lungo le arterie stradali statali e autostradali gestite da ANAS Spa e dai Concessionari autostradali. L'obiettivo è quello di regolamentare le esecuzioni delle ispezioni e la programmazione degli interventi di manutenzione e di messa in sicurezza delle infrastrutture.

Nel 2021 è stata, altresì, avviata presso lo stesso CSLP, in collaborazione con ANSFISA e la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto, la riforma della disciplina dei trasporti eccezionali richiesta dall'articolo 7-bis, comma 10-bis, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146.

#### 6.6 Attività di competenza ai sensi del D. Lgs 35/2011

Il Decreto-legge n. 109/2018, modificato dal Decreto-legge n. 77/2021 e dal Decreto-legge n. 121/2021, assegna all'Agenzia competenze dirette in merito allo svolgimento di molte delle attività indicate nel D.Lgs. 35/2011, decreto che recepisce la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e che si applica obbligatoriamente sulle strade appartenenti alla rete TEN.

In particolare, ANSFISA, in qualità di Organo Competente:

- propone al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'adozione, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, del decreto previsto dall'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35;
- stabilisce, con proprio provvedimento, modalità, contenuti e documenti costituenti la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura di cui all'articolo 3 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;
- cura la tenuta dell'elenco dei soggetti che possono effettuare i controlli ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto legislativo n.35 del 2011 nonché la relativa attività di formazione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 9 del medesimo decreto;



- provvede alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché alla classificazione della sicurezza della rete esistente, secondo quanto previsto dall'articolo 5 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dal medesimo decreto;
- effettua, in attuazione del programma annuale di attività di cui al comma 5-bis e comunque ogni qual volta ne ravvisi l'opportunità anche sulla base delle segnalazioni effettuate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o di altre pubbliche amministrazioni, le ispezioni di sicurezza con le modalità previste dall'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche compiendo verifiche sulle attività di controllo già svolte dai gestori eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito;
- sovrintende alla gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;
- propone al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'aggiornamento delle tariffe previste dall'articolo 10 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011 da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo.

A seguito della conversione in legge del Decreto-legge n. 121/2021 si è concretizzato il passaggio di consegne tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia, relativamente alle attività di competenza.

L'Agenzia ha provveduto ad autorizzare l'avvio delle attività ispettive sulle tratte stradali individuate dal Ministero nel 2021, oltre ad esaminare ed approvare le domande di iscrizione all'elenco dei controllori e ispettori ai quali affidare gli incarichi di controllo dei progetti (da parte del Ministero) e di ispezione sulle tratte stradali esistenti (da parte dell'Agenzia).

L'Agenzia inoltre ha partecipato alle attività di un gruppo di lavoro coordinato dal Ministero avente il compito di predisporre un documento condiviso per il recepimento della direttiva UE 1936/2019 che aveva modificato la direttiva 2008/96/CE e consequenzialmente avrebbe determinato la modifica del D.Lgs. 35/2011 che, come già indicato, aveva recepito la direttiva 2008/96/CE.

Il D.Lgs. 15 novembre 2021, n. 213, pubblicato nella G.U. del 16.12.2021, entrato in vigore il 31.12.2021, ha recepito la direttiva UE 1936/2019 modificando in modo sostanziale il D.Lgs. 35/2011; in particolare l'obbligo di applicazione del D.Lgs. è stato esteso alle autostrade ed alle strade extraurbane principali (tipo B), non appartenenti alla rete TEN, oltre ad essere stati modificati in modo sostanziali gli artt. 5-6 del D.Lgs. di competenza dell'Agenzia.

Tale modifica determinerà una rimodulazione delle attività in coordinamento con il Mims ed in modo congruente con i nuovi dettami del D.Lgs. 35/2011, al fine di dare piena attuazione alla direttiva comunitaria.

#### 6.7 Attività sui Sistemi di Trasporto Rapido di Massa

L'articolo 12, comma 4-quater, del Decreto-Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla L. 16 novembre 2018, n. 130, ha ampliato le competenze dell'Agenzia dapprima al trasporto rapido di massa e poi, con l'ultima modifica introdotta dal Decreto-Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, a tutti i sistemi di trasporto a impianti fissi.

Nelle more del trasferimento delle competenze degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del relativo personale, disposto dall'art. 6, comma 5, del citato D.L. 121/2021, previsto a decorrere dal 1° gennaio 2022, l'Agenzia, tramite la DGISA, ha provveduto ad acquisire, anche tramite specifici sopralluoghi, degli elementi



conoscitivi delle attuali linee metropolitane relativi all'infrastruttura, al materiale rotabile, agli incidenti e ai guasti occorsi negli ultimi anni, nonché all'organizzazione aziendale degli esercenti, con particolare riferimento alle procedure di manutenzione applicate.

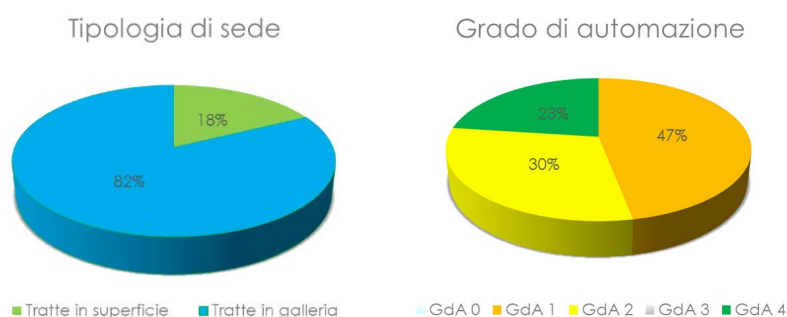
La rete delle metropolitane attualmente presenta 14 linee, aventi uno sviluppo totale di circa 230 km, sviluppati prevalentemente in galleria (circa 180 km); sono comunque presenti tratte in superficie (circa 50 km), di cui una parte (circa 12 km) su ponti e viadotti. Le diverse linee sono caratterizzate da differenti Gradi di Automazione (si passa da linee con un GdA 1, con funzionamento del treno manuale a linee con GdA 4, ovvero con un funzionamento del treno automatico).

Nel corso del 2021 sono stati effettuati sopralluoghi su tre linee metropolitane, dello sviluppo complessivo di circa 62 km, gestite da tre differenti esercenti nei tre maggiori centri italiani (Napoli, Roma, Milano), caratterizzate da diversi gradi di automazione.

Contestualmente è stata definita, per le metropolitane, la bozza del decreto, previsto dal citato articolo 12, comma 4-quater del D.L.109/2018, per la disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili.

Nel nuovo contesto normativo per poter gestire e far funzionare una metropolitana l'esercente dovrà ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia. L'autorizzazione di sicurezza attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'esercente.

**Tabella – Rete delle Metropolitane per tipologia di sede e grado di automazione**



### 6.8 Linee Guida per l'attività sanzionatoria

Con provvedimento n.16095 del 19.07.2021, il Direttore dell'Agenzia ha costituito un Gruppo di Lavoro, composto anche da personale della DGISA, al fine di addivenire alla definizione di uno schema di direttiva recante le linee guida per l'attività sanzionatoria di ANSFISA in caso di inosservanza da parte dei soggetti gestori delle infrastrutture stradali e autostradali delle prescrizioni adottate dall'Agenzia nell'esercizio delle attività previste dall'art.12, comma 4, del D.L.28 settembre 2018, convertito nella legge 16 novembre 2018, n.130.

La definizione della Direttiva in oggetto costituisce un passaggio fondamentale per l'attuazione del quadro normativo esistente e per individuare le procedure sanzionatorie da adottarsi nell'ambito dell'attività ispettiva di ANSFISA finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché dell'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture.



L'attività del gruppo di lavoro appositamente costituito, avviata nel mese di agosto 2021, ha condotto alla redazione di un documento indicante la procedura e il relativo flusso documentale associato con individuazione di ruoli, tempi e azioni in capo ai soggetti interni ed esterni coinvolti. Nello specifico, sono state definite sia le modalità di svolgimento del procedimento sanzionatorio che i criteri di individuazione e quantificazione delle sanzioni derivanti dall'inosservanza delle prescrizioni impartite dall'Agenzia da parte dei gestori/enti proprietari delle strade.

In data 30 novembre 2021 sono state avviate le consultazioni degli stakeholders, mediante pubblicazione sul sito web dell'Agenzia, al fine di acquisire osservazioni e proposte da parte dei soggetti interessati dall'iter sanzionatorio così come definito dal suddetto Gruppo di Lavoro.



## 7 Programmazione delle attività di vigilanza 2022

Il Programma annuale 2022 è stato approvato con Decreto del Direttore dell’Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili il 28 dicembre 2021, così come stabilito dall’articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

### 7.1 Gli obiettivi del programma 2022

Considerando la complessità della rete e la molteplicità dei Gestori/Enti proprietari, l’ANSFISA nella redazione del Programma annuale 2022 si è posta preliminarmente l’obiettivo di operare in continuità con quanto eseguito nel corso del 2021 individuando quale priorità del proprio programma ispettivo il completamento delle ispezioni sugli itinerari internazionali (Rete TEN-T).

Sempre nell’ottica di completare l’attività sulla rete TEN-T, il secondo obiettivo che ANSFISA si è posta per il 2022 è di indirizzare la propria attività sulle direttrici di adduzione ai grandi centri urbani.

Nell’ottica di un approccio graduale al tema di promozione della sicurezza, si è definito quale terzo obiettivo quello di ampliare la platea dei gestori/enti proprietari alle attività svolte sulle strade gestite direttamente e/o indirettamente dalle Regioni e dalle Province.

Infine, si è ritenuto di particolare interesse affrontare il tema relativo ai ponti in conglomerato cementizio armato, ordinario e presollecitato, realizzati nell’intorno degli anni ‘60 e che possano essere ritenuti di particolare rilevanza in ordine alle luci libere superate, all’adozione di schemi strutturali di particolare originalità, all’utilizzo di elementi strutturali innovativi o non consueti all’epoca della costruzione.

In estrema sintesi, il programma delle attività di vigilanza per l’anno 2022 è articolato secondo le seguenti principali categorie.

### 7.2 Le attività del programma 2022

Il programma delle attività di vigilanza per l’anno 2022 è articolato secondo le seguenti principali categorie:

- Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale, individuati secondo i criteri indicati nei paragrafi seguenti;
- Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati;
- Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;
- Attività ispettiva su ponti e viadotti in conglomerato cementizio armato ordinario o presollecitato realizzati tra gli anni ‘60 e ‘70;
- Attività di cui al D.lgs. 35/2011, in prosecuzione e subentro con quelle già svolte dal Mims, così come previsto dal DL 77/2021;
- Gestione ed eventuale attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall’utenza e/o da Enti preposti.





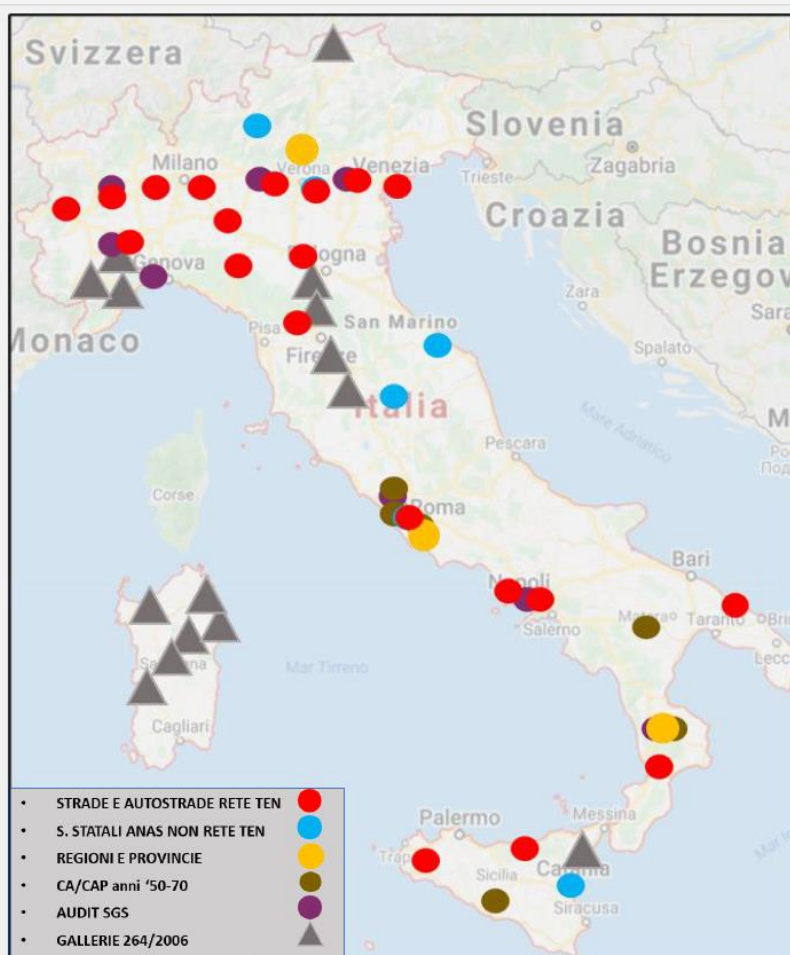
## 7.3 I numeri del Programma 2022

<b>8</b>	<b>Audit sui sistemi di Gestione della Sicurezza</b>
<b>29</b>	<b>Visite di campo a campione</b>
<b>15</b>	<b>Gallerie di cui al Dlgs 264/2006</b>
<b>400</b>	<b>Km di autostrade e strade statali</b>
<b>12</b>	<b>Concessionarie autostradali</b>
<b>6</b>	<b>Strade statali gestite da ANAS S.p.A:</b>
<b>3</b>	<b>Strade Regionali e/o provinciali</b>
<b>400</b>	<b>Opere d'arte oggetto di ispezione</b>



Figura – Quadro di insieme delle attività previste nel programma 2022

- **AUDIT SUI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA**
- **ATTIVITÀ ISPETTIVA DI CAMPO**
- **ISPEZIONI SULLE GALLERIE AI SENSI DEL D.Lgs. 264/2006**
- **ATTIVITÀ ISPETTIVA SU PONTI E VIADOTTI IN CONGLOMERATO CEMENTIZIO ARMATO ORDINARIO O PRESOLLECITATO REALIZZATI TRA LA FINE DEGLI ANNI '50 ED IL '70.**
- **ISPEZIONI SU SEGNALAZIONI (CHE SI AGGIUNGERANNO ALLE 58 ATTIVITA' PROGRAMMATE)**





## 8 Lo sviluppo della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali - Prime indicazioni e linee programmatiche

Il 2021 è stato l'anno durante il quale l'Agenzia, ed in particolare la Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, è diventata pienamente operativa, grazie all'assunzione della prima aliquota di personale, selezionato con la procedura di cui all'articolo 12, comma 14, del decreto-legge n. 109 del 2018.

Sebbene la pianta organica sia ancora ampiamente inferiore a quella stabilita dalla norma istitutiva, è stato attuato - nell'ultimo quadrimestre dell'anno - un Programma di attività di vigilanza diretta, a campione, sulle infrastrutture, che ha consentito di avere un primo quadro conoscitivo dell'organizzazione dei gestori della rete, dell'attuazione dei controlli, delle criticità strutturali e/o sistemiche.

In primo luogo, considerata la molteplicità dei Gestori/Enti proprietari e la loro diversa complessità, si è rilevata la difficoltà a reperire dati sulla consistenza della rete, delle opere d'arte in particolare per le strade di rango inferiore gestite dalle Regioni, dalle Province e dai Comuni. L'assenza di una banca dati unica a livello nazionale genera una disomogeneità dei dati e la loro difficile interpretazione. Su tale specifico argomento, l'Agenzia si è già attivata per definire una propria banca dati attraverso la progressiva implementazione delle informazioni già disponibili; tuttavia si ravvisa la necessità di costituire un archivio unico sull'intero territorio nazionale. E' evidentemente necessario avviare ogni azione utile per accelerare ed estendere quanto più possibile l'applicazione, da parte di tutti i gestori, delle *Linee Guida per il censimento, la classificazione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio di ponti e gallerie esistenti*. Su questo l'Agenzia sta operando con decisione, in collaborazione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'attività di vigilanza diretta sulle infrastrutture, svolta secondo quanto definito nel Programma annuale 2021, si è concentrata su gestori che avessero una organizzazione già strutturata, quali ANAS e i Concessionari autostradali.

Con specifico riferimento a questi ultimi, in considerazione dei ritardi manifestatisi sia nel rinnovo delle concessioni scadute, che nell'approvazione dei nuovi piani economico-finanziari, sono state riscontrate evidenti difficoltà nella programmazione della manutenzione straordinaria - anche a breve/media scadenza - che potrebbero comportare eventuali criticità negli standard di qualità e sicurezza della rete viaria.

Nel merito, si ritiene che una corretta gestione e valutazione del rischio debba necessariamente basarsi sulla puntuale programmazione degli interventi di manutenzione, la quale non può prescindere dalla stabilità del quadro regolatorio complessivo.

Si auspica quindi che nel prossimo futuro possa essere risolta questa criticità, consentendo una chiarezza degli impegni e delle disponibilità finanziarie, che permettano una corretta programmazione delle attività dei gestori.

In riferimento ad ANAS - principale operatore del settore tenuto conto dell'entità della rete stradale/autostradale gestita - sono state riscontrate problematiche nella programmazione omogenea della manutenzione secondo criteri univoci degli interventi da realizzare sulle infrastrutture gestite.



## 9 La Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

### 9.1 I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

La Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie (nel seguito anche DGSF) svolge i compiti e le funzioni, anche di regolamentazione tecnica, attribuite dai decreti legislativi n. 50 e n. 57 del 2019 e ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale.

È preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale, che comprende le linee della rete interoperabile e le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale, fornisce agli operatori ferroviari i principi informativi delle disposizioni e prescrizioni di loro competenza, e vigila affinché siano mantenuti elevati livelli di sicurezza promuovendone il costante miglioramento in relazione al progresso tecnico e scientifico.

Garantisce un trattamento equo e non discriminatorio a tutti i soggetti interessati alla produzione di trasporti ferroviari e contribuisce all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali ed internazionali favorendo l'interoperabilità della rete ferroviaria europea.

In relazione al già richiamato art. 12 del D.L. n. 109/2018, convertito con la Legge n. 130/2018, ha, con riferimento al settore ferroviario, convalidato i compiti e le funzioni già assegnati ad ANSF dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, sostanzialmente confermati nel decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie", che ha abrogato il d.lgs. 162/2007.

L'Agenzia, ai fini della sicurezza e dell'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale svolge, sostanzialmente, le seguenti attività:

- Normativa (norme e standard tecnici)
- Autorizzativa di imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o di esercenti di ferrovie isolate (rilascio di certificati e di autorizzazioni di sicurezza)
- Autorizzativa di sottosistemi strutturali e veicoli (autorizzazioni di immissione sul mercato e alla messa in servizio di vicoli, autorizzazione alla messa in servizio di tratte ferroviarie e/o impianti nuove o modificate, autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche)
- Supervisione (ispezioni e audit)

- **Attività normativa**

In tale ambito i compiti dell'Agenzia sono volti alla definizione ed al riordino del quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria consistente nell'emissione di norme per la circolazione ferroviaria, di standard tecnici nazionali applicabili ai sottosistemi ferroviari non in contrasto con la normativa comunitaria, di norme e standard riguardanti la formazione e la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza, nonché alla regolamentazione e al controllo a campione delle procedure operative interne di gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie.

L'Agenzia, inoltre, partecipa ai vari tavoli per la definizione delle norme e degli standard ferroviari emanati a livello comunitario e internazionale (ERA, Commissione UE, OTIF).

- **Attività autorizzativa di imprese, gestori ed esercenti**

L'Agenzia provvede al rilascio, al rinnovo, all'aggiornamento e alla revoca delle autorizzazioni riguardanti i certificati di sicurezza delle imprese di trasporto ferroviario, le autorizzazioni di



sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e i certificati di idoneità all'esercizio degli esercenti le reti funzionalmente isolate.

L'autorizzazione di sicurezza è il titolo rilasciato da ANSFISA che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura e contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento. Tale autorizzazione può contenere limitazioni ovvero prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura e il suo possesso è necessario affinché un gestore dell'infrastruttura possa svolgere le proprie attività.

Analogamente i certificati di sicurezza forniscono la prova che le imprese ferroviarie hanno posto in essere ciascuna un proprio sistema di gestione della sicurezza e sono in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Il certificato di sicurezza rilasciato da ANSFISA o dall'ERA è altresì valido, senza un'estensione dell'area di esercizio, per le imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari verso le stazioni degli Stati membri confinanti aventi caratteristiche di rete e norme di esercizio omogenee rispetto alla rete di provenienza, a seguito della consultazione delle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza.

I certificati di idoneità all'esercizio sono i titoli simili nei contenuti alle autorizzazioni e ai certificati di sicurezza, che vengono rilasciati da ANSFISA agli esercenti delle reti funzionalmente isolate.

- **Attività autorizzativa di sottosistemi strutturali e veicoli**

L'Agenzia provvede ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario italiano e ad autorizzare all'utilizzo le applicazioni generiche del segnalamento, a terra e a bordo.

L'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema è l'atto con cui avviene il riconoscimento che, per il sottosistema in parola, il richiedente ha dimostrato che, nello stato di funzionamento di progetto, esso è conforme a tutti i requisiti essenziali della direttiva (UE) 2016/797 allorché viene integrato nel sistema ferroviario.

L'Agenzia ha inoltre il compito di rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato dei veicoli nella rete interoperabile e le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli nelle reti funzionalmente isolate e delle locomotive da manovra nelle località di servizio.

Le autorizzazioni dei veicoli rappresentano i provvedimenti autorizzativi, che per le reti interoperabili possono essere rilasciate da ANSFISA o dall'ERA, basati su una ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile o con il tipo autorizzato, che



consente che il veicolo possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego, in base alle condizioni di utilizzo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione stessa.

L'Agenzia provvede, inoltre, al riconoscimento degli Organismi Indipendenti ferroviari (OIF), di cui all'art. 3 comma 1, punto rr) del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Gli OIF sono organismi di terza parte che svolgono compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi.

- **Attività di Supervisione**

L'Agenzia effettua attività di supervisione e controllo dell'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori al fine di garantire il mantenimento di certificati di sicurezza, delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio; la vigilanza sull'applicazione di norme tecniche e standard di sicurezza, nonché la verifica sull'applicazione delle disposizioni tecniche relativamente al funzionamento e alla manutenzione.

Il nuovo contesto normativo introdotto con il recepimento del c.d. "IV pacchetto ferroviario", stabilisce che l'Agenzia debba elaborare un processo strutturato e verificabile per l'intera attività di supervisione, tenendo conto di specifici elementi al fine di garantire che il processo sia iterativo e risponda alla necessità di un miglioramento continuo.

L'Agenzia, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione, in caso di inosservanza da parte del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e degli esercenti di quanto disposto dal quadro normativo o dalle raccomandazioni emesse dall'Agenzia stessa, può, adottare provvedimenti restrittivi dell'esercizio, anche limitando autorizzazioni e certificati di sicurezza e certificati di idoneità all'esercizio, fino alla loro sospensione o revoca.

Infine, l'art. 18 della legge n. 122 del 2016 ha introdotto sanzioni di carattere amministrativo per le inosservanze, da parte degli operatori ferroviari, delle disposizioni adottate dall'Agenzia in materia di sicurezza ferroviaria, o per quelli che omettono di fornire dati e informazioni richiesti dalla stessa Agenzia, demandando a quest'ultima il compito del relativo accertamento e dell'irrogazione delle sanzioni, secondo le disposizioni del capo I, sezioni I e II, della legge n. 689 del 1981, in quanto applicabili.

## 9.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

Con riferimento al settore ferroviario e alla già citata convenzione sottoscritta con il MIMS in data 16.7.2021, che regola i rapporti tra il Ministero e l'Agenzia e stabilisce le priorità strategiche, gli obiettivi generali che hanno coinvolto la DGSF, per il 2021, sono:

- Il miglioramento della sicurezza nella modalità di trasporto ferroviario;
- il miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi
- la partecipazione alle attività che si svolgono nelle materie di competenza nell'ambito dell'Unione europea e internazionale e supporto tecnico alle strutture del Ministero con competenze nei medesimi ambiti
- la sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale, prevenzione della corruzione e trasparenza



Per ciascuno dei suddetti obiettivi strategici generali l’Agenzia, per il tramite della DGSF, ha identificato e/o partecipato al conseguimento dei seguenti obiettivi specifici.

## OBIETTIVO GENERALE 1

### Miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria

*a) Obiettivo Specifico: “Aggiornamento del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF)”*

Il Regolamento per la Circolazione Ferroviaria è una norma fondamentale in quanto detta i principi generali della circolazione ferroviaria in Italia.

La revisione di detta normativa si è resa necessaria dopo il recepimento del c.d. “IV pacchetto ferroviario”, al fine di allineare il regolamento italiano ai principi e alle norme europee che sempre più regolamentano la materia della sicurezza ferroviaria.

Pertanto, l’Agenzia ha da tempo avviato l’aggiornamento dell’RCF, emanato col Decreto n° 4/2012, anche al fine di tenere conto dei ritorni di esperienza pervenuti dagli Operatori ferroviari e delle determinazioni in materia di sicurezza della circolazione nel frattempo assunte da questa stessa Agenzia.

Al termine di una prima consultazione con tutti i soggetti interessati, ci si è confrontati con l’ERA, in vista della notifica del progetto di norma ai sensi dell’art. 7, comma 4, del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n° 50.

Le sostanziali modifiche introdotte a seguito del confronto con l’ERA hanno reso necessaria una seconda consultazione, conclusasi a luglio del 2021, a seguito della quale è stato elaborato il nuovo progetto di testo, notificato a fine anno all’ERA tramite il sistema informatico dedicato.

Si è quindi in attesa degli esiti della valutazione dell’Agenzia Ferroviaria Europea, propedeutica all’adozione finale del nuovo RCF.

*b) Obiettivo Specifico: “Verifica dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico sulle reti regionali interconnesse”.*

L’attività è stata svolta sia sullo stato di avanzamento dei piani di sviluppo ed adeguamento infrastrutturale e tecnologici trasmessi semestralmente da ogni Gestore dell’infrastruttura di rete interconnessa in ottemperanza a quanto previsto dalle note dell’Agenzia protocollo n. 3169 del 2018 e protocollo n. 7630 del 2019, sia attraverso specifiche attività di supervisione mirate alla verifica del corretto ed efficace controllo dei processi che sovrintendono ai progetti dei piani di adeguamento tecnologico e strutturale delle infrastrutture; queste ultime attività sono state effettuate nell’ambito di audit e follow-up di sistema presso i Gestori dell’infrastruttura regionali, proseguendo una campagna di controlli iniziata già nel 2020, secondo il “Piano delle attività di supervisione per il 2021” emesso con protocollo n. 0006042 del 31/3/2021.



Dall'esame dello stato di attuazione dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico, il quadro delle dodici reti regionali interconnesse continua a delinearsi variegato, con situazioni di quasi completo adeguamento e con realtà che, invece, hanno appena intrapreso le attività preliminari e prevedono il completamento in date successive al 2025.

Le attività di supervisione condotte fanno emergere elementi di carenza nei processi di gestione della pianificazione degli interventi, tali da non consentire di ritenere completamente presidiati gli avanzamenti dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico. A tale proposito sono state richieste azioni per sopperire alle non conformità, approfondimenti, adeguamenti e aggiornamenti dei piani stessi.

c) *Obiettivo Specifico: "Verifiche e controlli a campione sui gestori e sulle imprese ferroviarie autorizzate al trasporto di merci pericolose".*

Sono state condotte verifiche su Gestori dell'infrastruttura ed Imprese ferroviarie autorizzate al trasporto delle merci pericolose; le verifiche hanno riguardato sia i processi delle imprese ferroviarie che effettuano tale tipologia di trasporto sia il rispetto generale della normativa nazionale e internazionale di riferimento nei trasporti e nelle disposizioni impiantistiche ed organizzative degli scali dove si effettuano operazioni di terminalizzazione e smistamento.

Nella prima parte del 2021, anche in considerazione della pandemia in corso, sono stati svolti controlli da remoto, sia di tipo ispettivo che audit; a partire dal mese di ottobre 2021 sono riprese le verifiche sul campo e quindi sono state effettuate anche attività in presenza, sia come ispezioni sui veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose e sugli scali di alcuni Gestori dell'infrastruttura, sia come audit con particolare riferimento al requisito 5.2 dell'allegato I e dell'allegato II del Regolamento (UE) n. 762/2018 riguardante la gestione dei veicoli e dell'infrastruttura ferroviaria. I controlli sono stati svolti secondo il "Piano delle attività di supervisione per il 2021" emesso con protocollo ANSFISA n. 0006042 del 31/3/2021 e la sua rev 01, emessa con nota protocollo ANSFISA n. 0024340 del 29/10/2021.

Le verifiche condotte non hanno evidenziato questioni di particolare rilevanza o ripetitività, anche tenendo conto del fatto che il numero di non conformità o irregolarità riferibili al trasporto di merci pericolose è stato piuttosto limitato. Tra gli aspetti che si possono segnalare c'è la non sempre corretta definizione, da parte di alcune imprese e gestori, delle misure di mitigazione dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose. Anche in questo caso, in ottemperanza a quanto prescritto dalle norme nazionali ed europee, sono stati richiesti dei piani per l'eliminazione delle non conformità riscontrate e delle relative cause.

d) *Obiettivo Specifico: "Promozione della cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano".*

ANSFISA, nel corso del 2021, ha attivato diverse iniziative volte a valutare il lavoro e l'impegno degli operatori ferroviari nel campo della cultura della sicurezza e per la divulgazione di cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano, al fine di porre in atto





strategie per promuovere realmente l'avvio e lo sviluppo di una cultura positiva della sicurezza attraverso il miglioramento continuo dei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari.

L'attività di promozione, che ha coinvolto l'intero settore ferroviario italiano, ha riguardato anche la predisposizione e la distribuzione a imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura ed esercenti delle reti isolate di un "Questionario sull'implementazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nei sistemi di gestione della sicurezza" finalizzato alla verifica del livello di attuazione e, quindi, anche alla individuazione degli ambiti su cui è necessario intervenire prioritariamente con ulteriori iniziative per favorire il processo di integrazione dei suddetti elementi nei sistemi di gestione della sicurezza.

Al questionario hanno risposto tutte le Organizzazioni ferroviarie (in totale 63) suddivise fra Imprese Ferroviarie passeggeri (15), Imprese ferroviarie merci (21), Imprese ferroviarie di sola manovra (4), Imprese ferroviarie Passeggeri e Merci (3), Gestori Infrastruttura Regionali (12), Esercenti di Reti funzionalmente Isolate (7) e Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (1) dimostrando una matura partecipazione e permettendo di avere un buon panorama di implementazione della Cultura della sicurezza e dei Fattori umani e organizzativi nei sistemi di gestione della sicurezza.

I primi risultati dell'analisi del questionario e delle evidenze documentali sono stati presentati il 30 novembre 2021 durante il workshop organizzato dall'ANSFISA dal titolo "Cultura della Sicurezza: cosa è successo dopo", durante il quale sono stati condivisi gli esiti dell'indagine condotta, descrivendo i punti di forza e di debolezza del settore ferroviario su tali aspetti e per stimolare la crescita della sicurezza; la valutazione delle risposte fornite dalle organizzazioni ferroviarie e delle evidenze a supporto ha permesso di tracciare anche un confronto tra l'autovalutazione delle organizzazioni ferroviarie e la valutazione dell'Agenzia.

L'evento è stato organizzato anche per permettere agli operatori ferroviari di condividere e scambiare le "migliori pratiche" dando spazio a diverse presentazioni/relazioni delle attività che i singoli operatori hanno messo in atto per l'introduzione nei loro sistemi di gestione dei Fattori umani e organizzativi e della Cultura della sicurezza.

Oltre al questionario e al workshop, nell'ambito delle attività di supervisione, sono stati effettuati tre Audit e Follow-up, di cui un Audit in presenza, per le verifiche di efficacia dei sistemi di gestione in relazione alla conformità dei requisiti previsti dal regolamento per la "gestione" dei fattori umani e organizzativi e la cultura della sicurezza.

Trattandosi della promozione di una nuova cultura della sicurezza ferroviaria, le attività di cui trattasi proseguiranno anche nei prossimi anni.

*e) Obiettivo Specifico: "Verifiche sul processo di manutenzione dei gestori dell'infrastruttura".*

Nel 2021 sono stati svolti controlli sull'attuazione e sull'efficacia dei processi gestionali ed operativi dei Gestori dell'infrastruttura, per verificare il presidio dei processi di manutenzione dell'infrastruttura; tali attività, effettuate come audit e follow-up nella prima parte del 2021 a distanza e a partire dal mese di ottobre 2021 anche sul campo, secondo il



“Piano delle attività di supervisione per il 2021” già citato, ed hanno avuto come particolare riferimento il requisito 5.2 dell'allegato II del Regolamento (UE) n. 762/2018 nella parte riguardante la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Sono state, inoltre, assicurate le successive analisi della documentazione trasmessa a seguito di tali interventi, in più fasi, secondo le tempistiche stabilite in ciascuna attività, per verificarne lo stato di attuazione.

L'insieme delle attività condotte hanno permesso di appurare diversi ambiti di miglioramento del processo manutentivo sia nella fase di programmazione che nella fase di esecuzione delle attività. Alcune carenze riguardano lo stato dell'arte di enti della rete gestita (deviatoi, binari, opere d'arte, passaggi livello). La conoscenza dello stato termico del binario e l'adozione dei provvedimenti indicati nelle procedure risultano ancora non completamente sotto controllo. I Gestori delle infrastrutture interessati sono stati richiamati ad assicurare le idonee attività di presidio.

## OBIETTIVO GENERALE 2

### Miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi

- b) *Obiettivo Specifico: “Individuazione dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza per i sistemi di trasporto a impianti fissi costituiti dall'infrastruttura e dal materiale rotabile”.*

Nel primi mesi del 2021, al fine di contribuire a dare attuazione a quanto previsto dal decreto-legge n. 109/2018, convertito con la Legge n. 130/2018, relativamente al trasferimento delle funzioni ispettive e di vigilanza sui sistemi di trasporto rapido di massa esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del MIMS, è stato istituito un Gruppo di Lavoro con rappresentanti dell'Agenzia e del MIMS. Al Gruppo ha partecipato anche personale della DGSF in particolare per gli aspetti attinenti la disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile. Il Gruppo di Lavoro ha predisposto, in coerenza con l'obiettivo fissato, una bozza di decreto, con relativi allegati, per disciplinare il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza degli esercenti le metropolitane nonché le attività di supervisione da parte dell'ANSFISA, finalizzate alla verifica dell'applicazione e dell'efficacia delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza adottate dagli stessi esercenti delle metropolitane. Il testo costituisce la base per proseguire, nel corso del 2022, nell'adeguamento del quadro normativo anche in relazione alle modifiche intervenute in corso d'anno (decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156) con il trasferimento all'Agenzia delle funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del relativo personale ed alla conseguente necessaria revisione della struttura organizzativa dell'Agenzia.

**OBIETTIVO GENERALE 3****Partecipazione alle attività che si svolgono nelle materie di competenza nell'ambito dell'Unione europea e internazionale e supporto tecnico alle strutture del Ministero con competenze nei medesimi ambiti**

- c) *Obiettivo Specifico: "Supporto tecnico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le proprie attività di competenza nell'ambito del Comitato RISC (Railway Interoperability and Safety Committee)".*

L'Agenzia ha fornito il supporto tecnico al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili garantendo il proprio contributo e la propria partecipazione a tutti i Comitati e gruppi di lavoro in ambito RISC per cui il Ministero stesso lo abbia richiesto.

Tutte le riunioni si sono svolte in modalità telematica, con personale di ANSFISA in supporto al rappresentante del Mims al Comitato RISC durante le riunioni stesse. Sono inoltre state effettuate riunioni preparatorie, prima della riunione del Comitato RISC, finalizzate alla preparazione delle posizioni da assumere da parte del Ministero, mediante apporto del know-how specialistico e dei ritorni di esperienza dell'Agenzia.

In particolare, nel primo semestre 2021 si è svolta una sola riunione del Comitato RISC in data 9-10 febbraio 2021. Nel secondo semestre 2021 si sono svolti tre incontri del Comitato RISC in data 1-2 luglio 2021, 16 settembre 2021 e 16-17 novembre 2021.

Si sono svolte altrettante riunioni preparatorie tra rappresentanti del Mims e di ANSFISA.

- d) *Obiettivo Specifico: "Monitoraggio del piano di implementazione nazionale del sistema europeo di segnalamento e protezione della marcia dei treni (ERTMS/ETCS), notificato alla Commissione Europea."*

L'interoperabilità ferroviaria si fonda sul principio di garantire che sulle infrastrutture ferroviarie europee siano installati sistemi tecnologici progettati e realizzati in coerenza con le Specifiche tecniche di interoperabilità.

In particolare, come sistema europeo di segnalamento e protezione della marcia dei treni è stato individuato il sistema ERTMS/ETCS che dovrà gradualmente sostituire tutti i sistemi nazionali di classe B secondo quanto previsto dai piani di implementazione che ciascun Stato membro ha notificato alla Commissione europea.

La progettazione di tali sistemi è subordinata all'approvazione dell'ERA, al fine di garantire in ambito europeo la coerenza dei sistemi che saranno realizzati.

ANSFISA, a seguito delle richieste di Autorizzazione di messa in servizio del sottosistema Comando Controllo e Segnalamento (CCS) di terra, ha monitorato il rispetto delle tempistiche contenute in tali piani, relazionando semestralmente (nel primo e nel terzo trimestre) al Ministero sullo stato di implementazione raggiunto. Per il 2021 tali relazioni sono state inviate con le note ANSFISA protocollo n° 0000243 dell'8/1/2021 e n° 0021613 del 5/10/2021.



La programmazione iniziale è stata aggiornata da RFI nel corso dell'anno, con alcune accelerazioni anche in funzione dei finanziamenti recati dal PNRR.

#### OBIETTIVO GENERALE 4

##### **Sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale, prevenzione della corruzione e trasparenza**

- a) *Obiettivo Specifico: "Definizione ed emanazione del Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza di ANSFISA".*

Nel corso del 2021, in conformità a quanto programmato, è stato nominato un referente del Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza dell'Agenzia per l'ambito relativo alla sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. Inoltre, è stato trasmesso lo Schema di Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza per il triennio 2022 – 2024 (PTPCT), da adottarsi ai sensi della normativa vigente entro il 31/04/2022, completando in tal modo l'Obiettivo Specifico allegato alla Convenzione tra il Mims e ANSFISA.



## 10 Sistema ferroviario nazionale

Il contesto di riferimento per la parte interoperabile del sistema ferroviario nazionale è costituito dalla rete ferroviaria concessa in gestione alla società RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) e dalle reti regionali ad essa interconnesse, ritenute di rilevanza strategica per il sistema ferroviario italiano e identificate col Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016. I dati di seguito descritti fanno riferimento all'intera rete di competenza dell'ANSFISA, identificata come [Rete IT], e corrispondenti ai dati relativi alla [Rete RFI] a cui si aggiungono i valori registrati sulle [Reti Regionali Interconnesse] a partire dall'anno 2016.

<b>DATI CARATTERISTICI [Rete IT] al 31/12/2021</b>
▪ 16.015 Km di [Rete RFI]
▪ 1.515 Km di [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 315 Mln treni Km di cui il 5% relativo alle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 5.562 passaggi a livello, il 24% circa sulle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ rete coperta da sistema di protezione della marcia del treno al 95% circa
▪ circa il 97.8% del traffico coperto da sistema di protezione della marcia del treno
▪ circa 21.558 Mln passeggeri-km
▪ circa 24.099 Mln tonnellate-km
▪ 18.847 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavie, sottovie, gallerie)
▪ 3.236 località di servizio (stazioni, bivi, ecc)
▪ 30.818 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 45.085 segnali
▪ 43.000 addetti con mansioni di sicurezza
▪ Circa 3.000.000 di treni in un anno

<b>SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI DALL'ANSFISA [Rete IT] al 31/12/2021</b>
▪ 9 Gestori dell'infrastruttura (i rimanenti 3 Gestori delle reti regionali interconnesse operano sulla base delle previgenti autorizzazioni)
▪ 44 Imprese ferroviarie, di cui:
○ 21 di trasporto Merci/Merci Pericolose
○ 12 di trasporto Passeggeri
○ 6 di trasporto Merci e Passeggeri
○ 1 di trasporto Merci, Passeggeri e Manovra
○ 4 di solo servizio di Manovra
○ 31 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine
▪ 12 Centri di formazione

Nel 2017, con il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, coordinato con la legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172, è stata disposta l'attribuzione all'Agenzia delle competenze in materia di sicurezza delle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, a decorrere dal 1° luglio 2019.

Il contesto di riferimento per le reti funzionalmente isolate è quello individuato dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 agosto 2019, n.347 e riportato nella tabella che segue:



AZIENDA ESERCENTE	LINEE FERROVIARIE	REGIONE
AMT	Genova - Casella	Liguria
FERROVIENORD	Brescia – Iseo - Edolo	Lombardia
GTT S.p.A.	Torino - Ceres	Piemonte
SSIF S.p.A.	Domodossola – confine svizzero	Piemonte
ATAC S.p.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Roma – Lido</li> <li>▪ Roma – Civitacastellana - Viterbo</li> </ul>	Lazio
Ferrovie della Calabria S.r.l.	Intera rete	Calabria
Ferrovia Circumetnea	Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Sicilia
FAL S.r.l.	Intera rete	Puglia-Basilicata
ARST S.p.A.	Intera rete	Sardegna
EAV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ferrovia Circumvesuviana</li> <li>▪ Ferrovie Cumana e Circumflegrea</li> </ul>	Campania

Inoltre, in attuazione dell'articolo 3, comma 7, del DL 121/2021, deve essere aggiunto l'esercente:

AZIENDA ESERCENTE	LINEE FERROVIARIE	REGIONE
Ferrovia Retica - Rhätische Bahn Ag	Tirano - Campocologno	Lombardia-Svizzera

Le suddette reti funzionalmente isolate vedono la presenza di:

SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI dall'ANSFISA al 31/12/2021
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 Gestore dell'infrastruttura (i rimanenti 8 soggetti (Esercenti), sono autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5 Imprese ferroviarie autorizzate ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 7 Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) di cui all'art. 3 comma rr) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n°50</li> </ul>

e sono caratterizzate da:

DATI CARATTERISTICI [RETI FERROVIARIE ISOLATE] al 31/12/2021
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa 1.130 km di rete</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa 10 Mln treni km complessivi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa il 17% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno ATP</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa il 24% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differentida sistemi ATP</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 949 passaggi a livello con una densità di quasi 1 unità a chilometro</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.529 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavie, sottovie, gallerie)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 288 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.196 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.992 segnali</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa 3.600 addetti con mansioni di sicurezza</li> </ul>



## 11 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie svolte nel 2021

### 11.1 Attività normative effettuate nel 2021

Oltre alla rielaborazione del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, già descritta nella scheda relativa all'Obiettivo Generale n° 1, l'attività normativa di ANSFISA nel settore ferroviario nel 2021 ha riguardato i seguenti argomenti.

### 11.2 Riesame delle norme nazionali notificate ai sensi della direttiva 2004/49/CE

Sono state riesaminate tutte le norme nazionali che regolano la sicurezza dell'esercizio ferroviario emanate fino al 31/12/2020 al fine di supportare il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nell'attività di *cleaning up* imposta dall'articolo 7, commi 1 e 2 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50,

È stato quindi proposto al Mims l'elenco delle norme nazionali da mantenere in vigore e di quelle da dichiarare inefficaci, in quanto in contrasto con il quadro normativo europeo, o da riclassificare come procedure operative dei gestori e delle imprese ferroviarie.

### 11.3 Modifiche normative per la dematerializzazione delle istanze rivolte all'Agenzia

L'Agenzia ha accelerato l'implementazione, già dai primi mesi del 2020, del processo di dematerializzazione delle istanze, incentivandolo e sviluppandolo durante tutto il 2021 con l'intento di dare riscontro, nel più breve tempo possibile, alle istanze di Riconoscimento degli organismi e delle persone incaricate della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria nonché di Rilascio delle Licenze di conduzione treni di cui al Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247. Il raggiungimento di tale obiettivo è stato possibile grazie all'implementazione, già prevista progettualmente in origine, di funzionalità degli appositi applicativi informatici. Tali funzionalità consentono all'utenza di presentare tali tipologie di istanze direttamente dal portale istituzionale senza la necessità di inviare documentazione cartacea. Da un punto di vista normativo tale possibilità ha comportato la modifica dei Decreti n° 14/2009 e n°8/2011 che disciplinano tali attività.

### 11.4 Monitoraggio della formazione via Webinar durante l'emergenza sanitaria da COVID 19

L'erogazione della formazione teorica al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria deve di norma avvenire in modalità frontale in aula per tener conto, in particolare, della necessità di garantire costantemente la tenuta dell'aula e il raggiungimento diffuso dei contenuti di sicurezza oggetto della formazione. Tuttavia, in considerazione delle restrizioni alla mobilità delle persone imposte per gestire l'emergenza sanitaria in atto, l'Agenzia ha autorizzato in via sperimentale nel marzo 2020 la formazione teorica da remoto definendo, con nota 0005525/2020 del 26/3/2020, alcuni principi a cui tale tipologia di formazione deve rispondere per garantire almeno il mantenimento dei livelli di efficacia della formazione frontale. Le attività formative svolte dai soggetti che erogano la formazione in tale modalità sono state sottoposte ad



un monitoraggio della loro efficacia, le cui risultanze sono valutate dall'Agenzia al fine di stabilire eventuali adeguamenti o modifiche alle modalità autorizzate in via sperimentale. Il suddetto monitoraggio ha interessato tutte le attività formative svolte anche nel 2021. I risultati finali porteranno ad una ulteriore modifica normativa volta a recepire e normalizzare, nel quadro normativo specifico, tale modalità formativa.

### 11.5 Emanazione di standard tecnici in materia di sottosistemi strutturali e vigilanza sulla relativa applicazione

#### 11.5.1 Sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra

Nell'ambito dell'attività di definizione di standard tecnici inerenti ai sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra e di vigilanza sulla relativa applicazione di cui all'articolo 16, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 (*“Con specifico riferimento al settore ferroviario, l'ANSFISA, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3, e' incaricata di svolgere i seguenti compiti: a) promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche e standard anche con riguardo al trasporto di merci e passeggeri, anche su proposta motivata dei soggetti di cui all'articolo 4, nonché vigilare sulla relativa applicazione”*), questa Agenzia ha svolto nel 2021 le seguenti attività:

- interlocuzione con i Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, al fine di analizzare le modalità applicative, a specifiche realtà impiantistiche, degli standard tecnici riportati nella nota protocollo n° 001766/2017 del 17/2/2017 e finalizzati a gestire quanto più possibile come “treno”, in ragione del maggior livello di sicurezza garantito da tale modalità, i movimenti di convogli all'interno degli impianti, limitando il ricorso alla modalità “manovra” alle sole situazioni di esercizio che effettivamente la richiedono;
- interlocuzione con i Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, riguardo alla necessità di adottare opportune soluzioni impiantistiche e procedurali che garantiscano la sicurezza della circolazione che si svolge sulle reti di competenza rispetto alle attività svolte in impianti raccordati alle reti medesime da soggetti terzi esterni al campo di applicazione del decreto 14 maggio 2019, n° 50;
- partecipazione a specifico gruppo di lavoro istituito dal MIMS per la definizione delle norme finalizzate a garantire la sicurezza delle attività di movimentazioni di convogli svolte all'interno di impianti raccordati all'infrastruttura ferroviaria nazionale e ad evitare che le suddette attività possano introdurre rischi per la circolazione che si svolge sull'infrastruttura ferroviaria nazionale medesima;
- interlocuzione con l'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie per l'individuazione delle specifiche modalità di applicazione delle norme europee in materia di autorizzazione dei sottosistemi strutturali di terra ad impianti ricadenti a cavallo del confine con paesi extra-europei;
- predisposizione, per le parti di competenza, della nuova revisione delle “Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e





applicazioni generiche”, ai fini della successiva fase di consultazione pubblica da avviare nel corso del 2022,;

- partecipazione ai gruppi di lavoro “ERTMS NSA Network” e “STI CCS Working Party” coordinati dall’Agenzia dell’Unione Europea per le ferrovie e finalizzati rispettivamente ad affrontare le criticità che si presentano durante l’applicazione, nei vari stati membri, del quadro normativo europeo in materia di autorizzazione dei sistemi ERTMS e a predisporre la nuova revisione della STI Comando Controllo e Segnalamento;
- infine, anche nel 2021 è proseguita l’attività, di cui all’obiettivo strategico 4.c sopra evidenziato, di monitoraggio sulla rete nazionale del piano nazionale di implementazione del sistema europeo di protezione della marcia dei treni ERTMS/ETCS notificato alla Commissione europea da parte della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del MIMS.

#### 11.5.2 Sottosistemi strutturali Infrastruttura

Alla luce della emanazione delle “Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti”, adottate con Decreto Ministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 578 del 17/12/2020, è stata avviata una attività finalizzata alla revisione delle “Linee di indirizzo - Gestione in sicurezza delle opere civili della rete ferroviaria” emanate nel 2018 dall’Agenzia, mediante la costituzione di uno specifico Tavolo tecnico al quale partecipano rappresentanti delle Direzioni Generali dell’Agenzia, di Sapienza Università di Roma, dell’Università di Pisa nonché di RFI e di Italferr. Le attività sono in corso di svolgimento.

Sono, inoltre, proseguite le attività di redazione di una linea guida per la gestione dell’armamento ferroviario mediante un gruppo di lavoro composto da rappresentanti dell’Agenzia e da soggetti esterni (ASSTRA, RFI, Università di Catania e Firenze, associazioni di settore ANCEFERR e ANIAF);

#### 11.5.3 Sicurezza in galleria

Sono state avviate le attività per dare attuazione a quanto disposto dall’art. 13 comma 17-bis del decreto-legge 31 dicembre 2020 n. 183 attraverso un Tavolo tecnico dedicato alla elaborazione delle linee guida sulle specifiche tecniche per la sicurezza delle gallerie ferroviarie e del relativo schema di decreto di approvazione. Nel Tavolo Tecnico, coordinato dall’Agenzia, è prevista la presenza anche di rappresentanti del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e, per il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, rappresentanti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, della Struttura Tecnica di Missione per l’indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l’alta sorveglianza e della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie. Nel corso del 2021 si sono svolte riunioni propedeutiche tra le Amministrazioni coinvolte, finalizzate a condividere gli indirizzi sulla base dei quali il Tavolo tecnico, in via di formalizzazione, sarà chiamato ad operare nel corso del 2022.

#### 11.5.4 Sottosistema materiale rotabile

Sono proseguite le attività di analisi dei primi commenti dell’ERA relativamente al Documento Nazionale di Riferimento (NRD), emanato con il Decreto n. 1/2016; ERA ha inviato i commenti finali



a settembre 2021. Dopo diversi incontri bilaterali è stato trovato un accordo su diverse regole tecniche nazionali su cui l'ERA aveva espresso inizialmente una valutazione negativa; alla fine del 2021 ERA ha inviato la Technical Opinion con la valutazione finale negativa su residue n. 26 Norme Tecniche Nazionali. L'Agenzia sta predisponendo la propria posizione da inviare alla Commissione europea in replica alla suddetta Technical Opinion, così come previsto all'articolo 26 comma 4 del Regolamento (UE) 2016/796.

Sono state completate le attività propedeutiche alla revisione del Decreto n. 1/2015 relativo agli standard tecnici per l'autorizzazione di messa in servizio delle locomotive da manovra in ambito località di servizio. È stato istituito uno specifico gruppo di lavoro interno all'Agenzia che ha presentato alla fine dell'anno 2021 una proposta di revisione del suddetto decreto. Nel primo trimestre 2022 la bozza di revisione verrà inviata in consultazione pubblica.

Alla fine del 2021 è stata emendata, dopo la fase di consultazione pubblica, la revisione delle "Linee guida per la certificazione delle Organizzazioni che operano nel settore della saldatura dei rotabili ferroviari o parti di essi in conformità alle norme della serie UNI EN 15085" n. 2/2019 rev. 02 del 22 dicembre 2021.

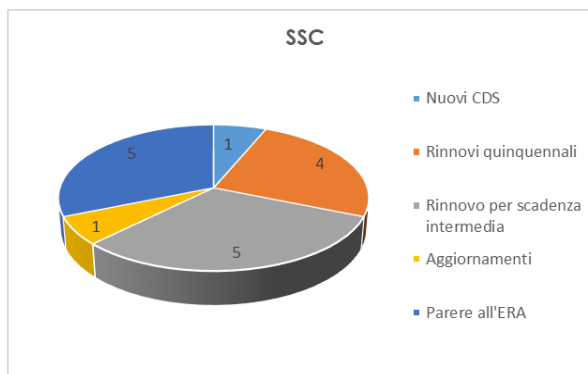
## 11.6 Attività autorizzative effettuate nel 2021

### 11.6.1 Certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie

Nel corso del 2021 sono stati rilasciati n. 11 certificati di sicurezza unici (SSC) e n. 5 pareri all'ERA. Nel grafico seguente sono riportati i provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia.

L'impresa ferroviaria Arriva Italia Rail srl in possesso del SSC n° IT1020200043 con scadenza 20/05/2021 ha deciso di non procedere al rinnovo del titolo e pertanto non è più certificata.

Al 31/12/2021 le Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di Sicurezza sono 44 di cui 21 per il solo trasporto merci (M), 12 solo passeggeri (P), 6 passeggeri e merci, 1 passeggeri merci e manovra e 4 per il solo servizio di manovra.



Nelle successive tabelle si riportano rispettivamente l'elenco di queste imprese ferroviarie con la tipologia di servizio autorizzato (passeggeri (P), merci (M), merci pericolose (MP)) e l'elenco dei certificati emessi nel corso del 2021.

IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO		
Adriafer srl	M	MP	
BLS Cargo AG	M	MP	



BLS Cargo Italia srl		M	MP	
Busitalia Sita Nord srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	P			
Captrain Italia srl		M	MP	
Cargo Rail Italy srl				Manovra
Compagnia Ferroviaria Italiana SpA		M	MP	
DB Cargo Italia srl		M	MP	
Dinazzano Po SpA		M	MP	
Ente Autonomo Volturmo srl	P			
Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA				Manovra
EVM Rail srl		M		
Ferrotramviaria SpA	P	M	MP	
Ferrovie del Gargano srl	P			
Ferrovie Udine Cividale srl	P	M		
FuoriMuro srl		M	MP	
Grandi Treni Espressi S.p.A	P			
Gruppo Torinese Trasporti SpA	P			
GTS Rail srl		M	MP	
HUPAC SpA		M	MP	
InRail SpA		M	MP	
Interporto Servizi Cargo SpA		M	MP	
ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	P			
MEDWAY srl		M	MP	
Mercitalia Rail srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		M	MP	
Mercitalia Shunting & Terminal srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	P	M	MP	Manovra
Oceanogate Italia SpA		M	MP	
Rail Cargo Carrier Italy srl		M	MP	
Rail Traction Company SpA		M	MP	
SAD Trasporto Locale SpA	P			
Sangritana SpA		M	MP	
SBB Cargo Italia srl		M	MP	
Sistemi Territoriali Spa	P	M	MP	
SNCF Voyages Italia srl	P			
SO.G.RA.F. srl				Manovra
Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA SpA	P	M	MP	
Terminali Italia srl				Manovra
Tper – Trasporto Passeggeri Emilia Romagna SpA	P			
Trasporto Ferroviario Toscano Spa	P	M		
Trenitalia – Tper scarl	P			
Trenitalia SpA – Gruppo ferrovie dello Stato Italiane	P	M		
Trenord srl	P			
Trentino Trasporti SpA	P			
TX Logistik AG		M	MP	

IMPRESE FERROVIARIE CERTIFICATE	Certificati di sicurezza unici emessi nel 2021
Busitalia Sita Nord srl	IT1020210001 Rinnovo quinquennale
EAV srl	IT1020210002 Rinnovo quinquennale



Ferrotramviaria SpA	IT1020210008 Rinnovo intermedio
Trenord srl	IT1020210037 Rinnovo quinquennale
Trentino Trasporti SpA	IT1020210038 Rinnovo intermedio
GTE SpA	IT1020210041 Nuovo
CFI SpA	IT1020210050 Rinnovo intermedio
Sangritana	IT1020210095 Rinnovo intermedio
OCG	IT1020210151 Rinnovo quinquennale
EAV srl	IT1020210178 Aggiornamento
TTX	IT1020210181 Rinnovo intermedio

### 11.6.2 Autorizzazioni di sicurezza

Tale ambito è regolato dall'art. 12 della Direttiva 798/2016 come recepito dall'art. 10 decreto legislativo 14 maggio 2019 n° 50, che lascia in capo alle NSAs (Autorità nazionali per la sicurezza) la competenza per il rilascio del provvedimento.

Nel corso del 2021 sono state rilasciate:

- 4 estensioni temporali di autorizzazioni di sicurezza:
  - Ferrovie del Gargano srl: data di rilascio 29 gennaio 2021 con scadenza 24 gennaio 2024;
  - FerrovieNord SpA: data di rilascio 28 giugno 2021 con scadenza 15 aprile 2023;
  - Ente Autonomo Volturno srl: data di rilascio 20 dicembre 2021 con scadenza 11 giugno 2024;
  - Rete Ferroviaria Italiana: data di rilascio 21 dicembre 2021 con scadenza 20 giugno 2024;
- 1 aggiornamento di autorizzazione di Sicurezza
  - Gruppo Torinese Trasporti SpA: data di rilascio 20 dicembre 2021 con scadenza 14 giugno 2024;
- 1 nuova autorizzazione di Sicurezza
  - Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl: data di rilascio 28 dicembre 2021 con scadenza 20 dicembre 2022.

Inoltre, in applicazione del "Regolamento (UE) 2021-267 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2021 recante misure specifiche e temporanee in considerazione del protrarsi della crisi COVID-19 riguardo al rinnovo o alla proroga di taluni certificati, licenze e autorizzazioni, al rinvio di determinate verifiche e attività formative periodiche in taluni settori della legislazione in materia di trasporti e alla proroga di determinati periodi di cui al regolamento (UE) 2020/698", è stata prorogata la validità delle seguenti autorizzazioni di sicurezza:

- La Ferroviaria Italia SpA: l'autorizzazione n° IT2120190002 con scadenza 20/05/2021 è stata prorogata al 20/03/2022;
- Ferrotramviaria srl: l'autorizzazione n° IT2120190003 con scadenza 28/06/2021 è stata prorogata al 28/04/2022.

La situazione al 31 dicembre 2021 è pertanto la seguente:

- 9 Gestori infrastruttura autorizzati (RFI, FerrovieNord, Ferrovie Emilia Romagna, Gruppo Torinese Trasporti, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, La Ferroviaria Italiana, Ente



Autonomo Volturino, Ferrovie Del Sud Est E Servizi Automobilistici srl - Business Unit Infrastruttura);

- 3 Gestori dell'infrastruttura (Infrastrutture Venete srl, Società Ferrovie Udine Cividale srl, Trasporto Unico Abruzzese SpA – Divisione Ferro) per i quali sono già state effettuate una o più valutazioni complete della documentazione e per i quali, in conseguenza delle non conformità ancora presenti, non è stato possibile rilasciare l'autorizzazione di sicurezza.

Da specificare che:

- nel caso del Gestore dell'infrastruttura Umbria Mobilità, la società RFI S.p.A. è subentrata nella gestione in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 47 comma 4 del decreto-legge n°50 del 24/04/2017 convertito dalla legge n° 96 del 21/06/2018 ed a seguito dell'accordo firmato tra Regione Umbria e RFI SpA (15/12/2017) ed attuato con atto di concessione raccolta 53371 prot. 264675 del 12 dicembre 2018;
- nel caso del Gestore dell'infrastruttura Ferrovie Udine Cividale, lo stesso ha comunicato l'avvio del procedimento di acquisizione della rete da parte del Gestore dell'Infrastruttura nazionale RFI spa.

#### 11.6.3 Certificati di idoneità all'esercizio

Il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 347 del 2 agosto 2019 ha individuato le reti ferroviarie isolate dal resto dell'infrastruttura nazionale, e ha ribadito i tempi, stabiliti dal D.Lgs. 50/2019, entro i quali le Aziende che operano su tali reti, devono presentare all'Agenzia le istanze dei certificati di idoneità all'esercizio (CIE), necessari per poter svolgere le attività ferroviarie ai sensi dell'articolo 28 comma 1 del citato decreto legislativo.

In relazione alla predetta scadenza, nel 2019 le Aziende che operano su tali reti hanno presentato 14 istanze di rilascio CIE. Nel corso del 2021 sono proseguite le attività di valutazione avviate nel 2020 che hanno portato al rilascio di n° 2 Certificati di Idoneità all'Esercizio entrambi nei confronti di un soggetto operante anche su linee interconnesse già titolare di una Autorizzazione di Sicurezza ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e pertanto dotato di un Sistema di Gestione della Sicurezza:

- FerrovieNord SpA: data di rilascio 28 giugno 2021 con scadenza 15 aprile 2023;
- Ente Autonomo Volturino srl: data di rilascio 20 dicembre 2021 con scadenza 11 giugno 2024.

Inoltre, l'articolo 3, comma 7, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 ha stabilito che anche l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario della Ferrovia Retica – RHATISCHE AG (linea Tirano-Campocologno) avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50; ne consegue che anche questo esercente dovrà fare richieste per l'ottenimento del Certificato di Idoneità all'Esercizio.



#### 11.6.4 Qualificazione del Responsabili Sistemi di Gestione della sicurezza

Nel corso del 2021 sono state istituite n. 7 commissioni di esame ai sensi del Decreto n. 4/2011 per la qualificazione di Responsabile SGS. A seguito dei colloqui effettuati con i candidati sono stati qualificati:

- 9 RSGS per imprese ferroviarie
- 2 RSGS per gestori infrastruttura

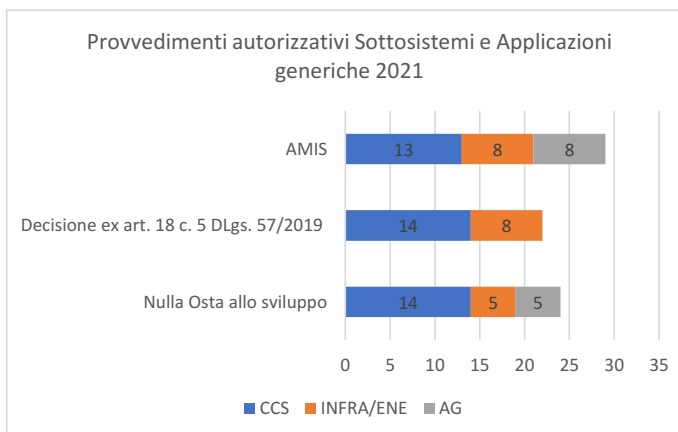
#### 11.6.5 Attività autorizzative di sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra nel 2021

Le attività svolte dall'ANSFISA nel corso del 2021 in merito all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento sono riconducibili ai seguenti disposti normativi:

- dall'art. 16, comma 2 lettera d) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 inerente all'autorizzazione per la messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario, a norma del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57 sull'interoperabilità ferroviaria, e lettera r) del medesimo decreto, inerente al rilascio, su richiesta dell'interessato, dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche;
- dall'art. 18, comma 5 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57 inerente all'emissione di decisione da parte dell'ANSFISA in merito alla necessità di AMIS nel caso di interventi di rinnovo o ristrutturazione dei sottosistemi esistenti.

L'ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di 75 complessivi atti di cui:

- 29 autorizzazioni di sottosistemi strutturali e applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia, CCS a terra e CCS a bordo di veicoli (di cui n. 8 relative ad applicazioni generiche)



- 22 decisioni ai sensi dell'art. 18, comma 5, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57 circa la necessità di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi esistenti, modificati a seguito di rinnovo o ristrutturazione;
- 24 nulla osta allo sviluppo di modifiche a sottosistemi strutturali e/o applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia, CCS a terra e CCS a bordo di veicoli, propedeutici alla successiva presentazione delle istanze di autorizzazione di messa in servizio/all'utilizzo, disciplinati all'interno delle Linee guida n. 1/2019 emanate dall'Agenzia.



	Atti complessivi rilasciati
2013	19 (oltre a 6 proroghe)
2014	23 (oltre a 3 proroghe)
2015	25
2016	60
2017	87
2018	202
2019	181
2020	118
2021	75

Con il recepimento della direttiva interoperabilità con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57, è stato introdotto l'obbligo per il richiedente l'AMIS dei sottosistemi fissi di allegare alla dichiarazione di verifica CE tutte le certificazioni e autorizzazioni previste dalle norme nazionali di derivazione non strettamente ferroviaria quali i settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio.

Le modalità per tracciare la completezza di tale documentazione e le tipologie di verifiche effettuate sono trattate nelle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" n. 1/2019 rev. 1 del 24/07/2020. In particolare, nelle verifiche aggiuntive facenti parte dell'attività istruttoria finalizzata al rilascio dei provvedimenti autorizzativi, derivanti dall'introduzione dell'obbligo soprarichiamato, l'Agenzia effettua un esame delle certificazioni e autorizzazioni limitatamente agli aspetti di processo, da intendersi quale l'accertamento della presenza negli stessi delle evidenze relative ai presupposti per il loro rilascio. L'Agenzia non entra nel merito del contenuto tecnico specifico delle certificazioni e autorizzazioni previste dalle suddette norme nazionali di derivazione non ferroviaria, anche in ottemperanza ai principi di buon andamento ed economicità della pubblica amministrazione che ragionevolmente impongono di evitare di replicare controlli e attività già svolte da altri soggetti qualificati, con ruoli e responsabilità definiti dalla norma.

#### 11.6.6 Attività autorizzative di veicoli effettuate nel 2021

L'entrata in vigore della normativa del "IV pacchetto ferroviario" ha introdotto importanti novità sul processo di rilascio delle autorizzazioni dei veicoli. In particolare, l'art. 21 della Direttiva 797/2016, recepito con l'art. 21 decreto legislativo 14 maggio 2019 n° 57, ha stabilito che il richiedente immette un veicolo sul mercato soltanto dopo che l'ERA o la NSA abbiano rilasciato l'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo a norma dei commi da 5 a 8 del suddetto articolo.

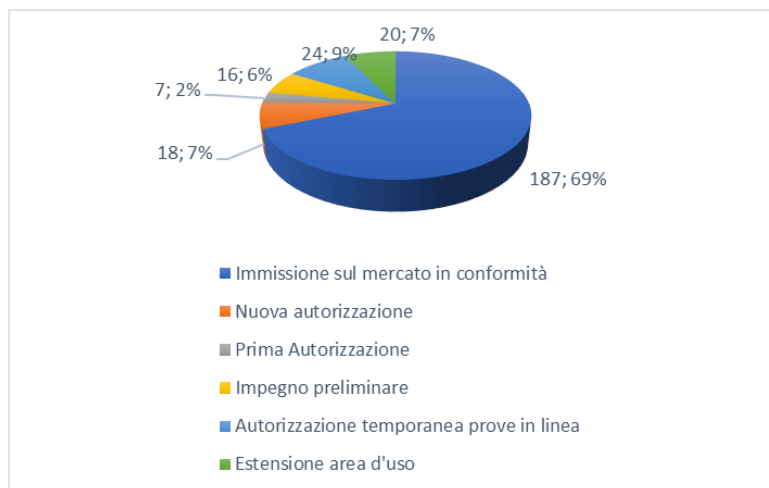
L'autorizzazione deve essere rilasciata dall'ERA in caso di settore di impiego in più Stati membri, mentre può essere rilasciato, a scelta del richiedente, dall'ERA o da ANSFISA in caso di settore di impiego soltanto sul sistema ferroviario italiano. Nel caso di autorizzazione di immissione sul mercato di veicolo rilasciato dall'ERA, l'ANSFISA deve comunque fornire all'ente titolare del procedimento la propria valutazione sul soddisfacimento dei requisiti previsti dalle norme nazionali notificate.

Nel 2021, dopo l'assessamento avvenuto nel secondo semestre 2019 e il consolidamento avvenuto nel 2020, si è ulteriormente consolidata l'attività di rilascio delle autorizzazioni dei veicoli secondo le nuove procedure introdotte dal "IV pacchetto ferroviario", quindi ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57.

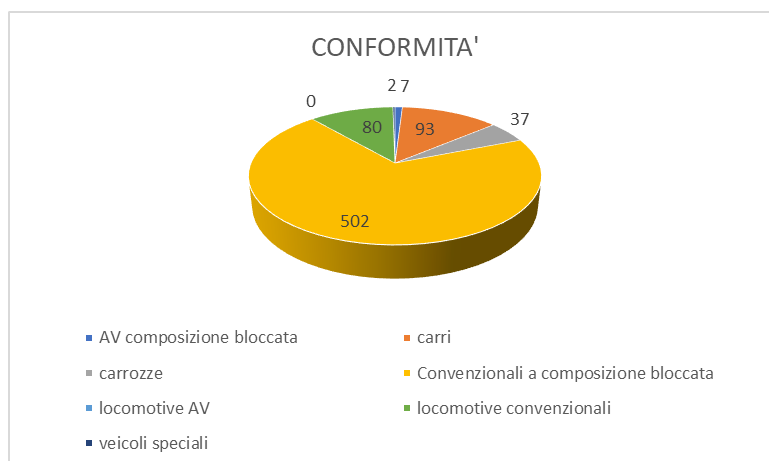
Inoltre è entrata a regime anche l'attività di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli sulle reti funzionalmente isolate, a seguito del passaggio di competenze ad ANSFISA avvenuto alla fine del 2019.



Nel 2021 sono stati emanati n. 272 provvedimenti (riguardanti uno o più veicoli) ai sensi del citato decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57. Nella figura di seguito si riporta la distribuzione delle attività in base al tipo di autorizzazione previsto all'art. 14, comma 1, del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/545 della Commissione del 4 aprile 2018.



Il numero di veicoli immessi sul mercato in conformità ad un tipo, variante o versione autorizzati è stato invece pari a 721; la distribuzione, in base alla tipologia del veicolo, è quella riportata nel grafico di seguito.



Nel 2021 sono stati rilasciati n. 16 pareri sul metodo proposto dal richiedente nella domanda di impegno preliminare (documento di riferimento per l'impegno preliminare) di cui all'art. 24 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 e n. 7 valutazioni nazionali per impegni preliminari richiesti ad ERA. Sempre nel 2021 sono state svolte n. 7 valutazioni della domanda per il settore di impiego specifico Italia (aspetti nazionali di cui all'Allegato III del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545) con ente autorizzatore l'ERA.





Inoltre, nel corso del 2021 sono state aggiornate 2 autorizzazioni di tipo relative ad AMIS temporanee rilasciate secondo il precedente quadro di riferimento normativo al fine di rimuovere le prescrizioni temporali e documentali.

Nel 2021, nell'ambito delle reti funzionalmente isolate, è stata rilasciata n. 1 autorizzazione di tipo di veicolo e n. 14 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi.

Infine, per quanto riguarda le locomotive da manovra in ambito località di servizio, nel 2021 è stata rilasciata n. 1 autorizzazione di tipo di veicolo e n. 15 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi.

#### 11.6.7 Rilascio delle Licenze di conduzione treni di cui al Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247

Il Decreto legislativo 30 dicembre 2010 n°247, di recepimento della Direttiva 2007/59/CE (Direttiva macchinisti), individua l'Agenzia come "l'autorità competente" preposta all'emissione, in Italia, della Licenza ai macchinisti attribuendole un ruolo di controllo sulla corretta applicazione del suddetto Decreto Legislativo sulla infrastruttura ferroviaria nazionale e anche un potere sanzionatorio nei confronti delle Imprese ferroviarie dei Gestori Infrastrutture e degli stessi macchinisti titolari di Licenza.

Tutte le informazioni relative alle Licenze sono inserite e memorizzate nei sistemi informativi dell'Agenzia, sia in fase di rilascio, che di aggiornamento delle Licenze. Il registro è accessibile alla consultazione, oltre che al personale dell'Agenzia, anche ai soggetti autorizzati dall'articolo 19 del Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247.

Dall'inizio dell'attività dell'Agenzia sono state emesse le Licenze riportate nel seguente prospetto dove si evidenziano, nello specifico, quelle emesse nel 2021:

Anno	N° DI LICENZE RILASCIATE (Il numero tiene conto sia dei primi rilasci che delle conversioni e dei duplicati)
Dal 2012 al 2020	20839
2021	1230

#### 11.6.8 Riconoscimento degli organismi incaricati della formazione al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria (Centri di Formazione)

Gli organismi indipendenti dalle Imprese ferroviarie e dai Gestori infrastruttura incaricati della formazione ai macchinisti sono riconosciuti dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, N°50 e dell'articolo 20 commi 5 e 6 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247.

L'attività di riconoscimento si pone come obiettivi:



- il miglioramento del livello qualitativo della formazione attraverso l'adozione di strumenti e tecniche innovative (es simulatori);
- l'adozione di un sistema di gestione della formazione (SGF) costituito da procedure che garantiscono, tra l'altro, comportamenti imparziali e trasparenti verso i clienti con l'obbligo di tracciabilità delle metodologie adottate per l'accesso all'offerta formativa;
- l'adozione di un sistema di monitoraggio dell'efficacia della formazione teso al miglioramento continuo dell'offerta formativa;
- il rispetto del quadro normativo europeo e nazionale applicabile alla formazione.

Il processo di riconoscimento dei centri di formazione prevede sia la valutazione documentale sul sistema di gestione della formazione (SGF) che sopralluoghi sul campo per verificare la potenzialità del centro candidato al riconoscimento, per gli aspetti logistici e di disponibilità degli strumenti didattici.

Dall'inizio dell'attività (2011) sono stati riconosciuti 12 Centri di formazione di cui 2 nel 2021.

I Centri di formazione riconosciuti dall'Agenzia sono inseriti in un apposito registro pubblico accessibile dal sito istituzionale dell'Agenzia.

#### 11.6.9 Riconoscimento delle persone incaricate della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria

Le persone incaricate della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria sono riconosciute dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, N°50 e dell'articolo 20 commi 5 e 6 e Art. 22 comma 2 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247.

L'attività di riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori si pone come obiettivo il miglioramento del livello qualitativo della formazione e degli esami, attraverso la valutazione del possesso, da parte dei candidati:

- di competenze tecniche in merito all'attività di sicurezza oggetto del riconoscimento, la conoscenza di metodologie e di criteri applicabili alla formazione e alla valutazione dei candidati e delle competenze trasversali (soft skills);
- di capacità di verifica e certificazione dell'efficacia della formazione (istruttori) e la capacità di valutazione e certificazione del requisito professionale (Teorico/Pratico) dei candidati a ricoprire ruoli di sicurezza (esaminatori);
- la conoscenza del quadro normativo europeo e nazionale applicabile alla formazione e agli esami.

Il processo di riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori prevede, oltre alla verifica del possesso da parte dei candidati dei prerequisiti richiesti dalla norma, anche un esame individuale costituito da una prova scritta e da una prova orale.

Dall'inizio dell'attività sono stati riconosciuti:



Anno	N° di Istruttori e di esaminatori riconosciuti (Il numero tiene conto sia dei primi rilasci per esame che dei rinnovi)
Dal 2009 al 2020	4971
2021	319

### 11.7 Altre attività: RINF, Registro dell'Infrastruttura

È proseguita l'attività inerente all'implementazione del Registro dell'Infrastruttura (RINF) gestito direttamente dalla Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA). Si tratta del registro di cui all'art. 49 della Direttiva interoperabilità (2016/797) nel quale sono riportate le caratteristiche principali dell'infrastruttura ferroviaria europea e le cui le cui specifiche sono dettagliate nel Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 oltre che nella relativa guida applicativa. L'Agenzia, nel proprio ruolo di Entità di Registrazione Nazionale, è impegnata sia nello specifico Gruppo di Lavoro istituito dalla stessa ERA sia nelle attività di diffusione di informazioni, stimolo alla condivisione delle esperienze e supporto verso i diversi gestori dell'infrastruttura coinvolti (RFI e reti regionali interconnesse di cui al DM 5 agosto 2016).

### 11.8 Attività di ispezione e controllo effettuate nel 2021

L'attività di supervisione per il 2021 è stata svolta secondo quanto previsto dal SIC.DOC.01 "Piano delle attività di supervisione per il 2021" emesso con protocollo ANSFISA n. 0006042 del 31/3/2021 e nella sua rev 01 con nota protocollo ANSFISA n. 0024340 del 29/10/2021.

Nella prima parte dell'anno le attività sono state svolte a distanza, data l'emergenza sanitaria da COVID-19 in atto ed il conseguente fermo, durante la prima parte dell'anno, delle attività sul campo (fatte salve le attività urgenti e non differibili); a partire dal mese di ottobre la supervisione è stata integrata con attività svolte anche sul campo.

La supervisione, svolta dall'Agenzia ai sensi dell'art. 16 comma 4 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, nell'ambito dei propri compiti di cui all'Art. 17 di tale Decreto Legislativo e in conformità ai metodi comuni di sicurezza per la supervisione di cui al Regolamento Delegato (UE) 2018/761 della Commissione del 16 febbraio 2018, è stata effettuata attraverso i seguenti strumenti:

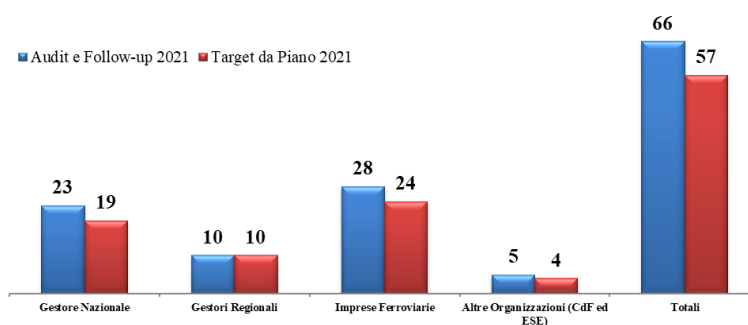
- **monitoraggio ispettivo:** ispezioni effettuate in modo continuo per mezzo di verifiche a campione di elementi dei sottosistemi ferroviari in esercizio considerati particolarmente critici e significativi al fine della valutazione e della verifica della corretta applicazione del SGS da parte degli operatori ferroviari; si chiarisce che il monitoraggio ispettivo è attuato solo su quegli elementi per i quali il numero di risorse competenti disponibili consente il campionamento di un numero di dati statisticamente significativo;
- **ispezioni specifiche:** ispezioni finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di segnalazioni (interne all'Agenzia o esterne), incidenti/inconvenienti, esiti della generale attività di supervisione, ecc.



- **audit di sistema**, aventi come obiettivo la verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS), sull'intero ambito dell'SGS o su specifici processi, siti, attività;
- **audit di processo**, aventi come obiettivo la verifica dell'attuazione e dell'efficacia dei processi operativi connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e della loro conformità alle norme vigenti;
- **audit di prodotto**, aventi come obiettivo la verifica della conformità e della modalità di realizzazione e gestione di specifici prodotti o servizi ferroviari;
- **follow-up di audit precedenti**, aventi come obiettivo la verifica di attuazione e di efficacia degli impegni presi dalle organizzazioni per la risoluzione delle carenze rilevate nel corso dei precedenti interventi; la strutturazione di queste attività è stata definita in ciascun caso tenendo conto anche dell'analisi delle evidenze documentali trasmesse a seguito dell'audit da parte delle organizzazioni interessate.

#### 11.8.1 Supervisione con audit e follow-up

Il consuntivo dell'anno 2021 delle attività di supervisione svolte con audit e follow-up di sistema, processo e prodotto, sia tipo documentale e a distanza che in presenza, è riportato nel grafico seguente, per tipologia di operatore, rapportato ai target annuali da "Piano 2021" nella sua rev 01 emessa con nota protocollo ANSFISA n. 0024340 del 29/10/2021.



Gli audit effettuati sono così divisi:

Organizzazioni	Totale attività	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
<b>Gestore Nazionale</b>	<b>23</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 audit/follow-up di processo/prodotto a distanza</li> <li>• 5 audit/follow-up di processo/prodotto in presenza</li> </ul>	RFI
<b>Gestori Regionali</b>	<b>10</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 audit/follow-up di sistema a distanza/documentali</li> </ul>	LFI, EAV, Ferrotramviaria, FER, Ferrovie del Sud Est, FerrovieNord Milano



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 audit/follow-up di processo a distanza/documentali</li> </ul>	Ferrovie del Sud Est, TUA
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 audit di processo in presenza</li> </ul>	FerrovieNord Milano, EAV
<b>Imprese ferroviarie</b>	<b>28</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 16 audit/follow-up di sistema a distanza/documentali</li> </ul>	Hupac, Ferrovie del Gargano, Oceanogate, CFI, SVI, TTE, Cargo Rail Italy, Italo, Captrain, GTT, Trenord, EAV, SBBCIT, Inrail, GTE, Trenitalia
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 audit/follow-up di processo a distanza</li> </ul>	Sograf, Ferrovie del Sud Est, Fuorimuro, ERF
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 audit/follow-up di sistema in presenza</li> </ul>	TFT, MIST, Medway, Trenitalia, GTS, RCCIT,
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 audit/follow-up di processo in presenza</li> </ul>	TXLogistik, Sistemi Territoriali
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 audit di processo in presenza su esercenti</li> </ul>	FerrovieNord Milano, GTT, EAV
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 audit/follow-up a distanza su centri di formazione</li> </ul>	Athena, Centro Formazione Ferroviaria
<b>TOTALI</b>	<b>66</b>		

Principali temi affrontati negli audit sulle imprese ferroviarie:

- conformità ed efficacia di attuazione dell'SGS con specifico riferimento ai processi sottesi al soddisfacimento dei requisiti dei punti 1. e 2. dell'allegato I al Regolamento (UE) n. 762/2018,
- processi di gestione delle modifiche al sistema di riferimento,
- processi di impostazione e definizione dei Piani della Sicurezza,
- controllo prestazionale di personale,
- manutenzione ed esercizio,
- gestione delle non conformità e delle azioni correttive.

Principali temi affrontati negli audit sui gestori dell'infrastruttura:

- corretto ed efficace controllo dei processi correlati ai piani di adeguamento e sviluppo tecnologico e infrastrutturale nonché all'attuazione dei suddetti piani (gestori regionali),
- presidio della manutenzione dell'infrastruttura,
- gestione della circolazione,
- gestione delle modifiche.

Alcuni audit sono scaturiti da segnalazioni sia interne che esterne pervenute al settore Ispettorato e controlli (controlli sulle travate metalliche).



Per ciascuna delle non conformità rilevate nel corso degli audit e dei follow-up è stato richiesto all'organizzazione di analizzarne le cause e, in base agli esiti di tale analisi, di predisporre un piano di azioni per rimuovere tali cause ed evitare la reiterazione delle non conformità.

Sul contenuto e sull'attuazione dei piani di intervento viene svolta una continua attività di valutazione, con un controllo rispetto all'operato delle organizzazioni che si estende anche per diversi mesi dopo l'attività svolta e che realizza di fatto un presidio sulle modalità di gestione delle carenze che è molto importante rispetto alle finalità della supervisione.

In diversi casi questa valutazione ha portato a richieste di chiarimento, di ridefinizione dei piani o di integrazione delle evidenze di attuazione.

Per quanto riguarda le Imprese ferroviarie si è riscontrato un buon livello di attuazione e di efficacia degli impegni presi per la risoluzione delle non conformità riscontrate dall'Agenzia; in alcuni follow-up, per problematiche residue di minore entità, sono stati richiesti ulteriori specifici piani di intervento alle organizzazioni interessate.

Per quanto riguarda i Gestori dell'infrastruttura invece si è riscontrato un disomogeneo livello di risoluzione delle non conformità emerse e di capacità di analisi delle cause delle non conformità stesse.

#### 11.8.2 Supervisione con ispezioni

##### **Monitoraggio ispettivo da remoto**

Nel corso del 2021 sono state effettuate attività di monitoraggio ispettivo da remoto sulle seguenti imprese ferroviarie, individuate sulla base delle priorità desunte dalla generale attività di supervisione (ivi compresa l'analisi degli esiti dell'incidentalità e delle attività ispettive pregresse):

- CFI;
- Sistemi Territoriali (circolazioni su RFI e su rete Sistemi Territoriali);
- DB Cargo Italia;
- Trenord (circolazioni su RFI e su rete FerrovieNord);
- Mercitalia Rail.

Nello specifico sono stati oggetto di ispezione da remoto **38** treni, per un totale di **537** elementi (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza) verificati, di cui:

- **20** treni merci (di cui **14** treni trasportanti merci pericolose);
- **18** treni viaggiatori.

Tali attività hanno comportato il rilevamento di 92 irregolarità, per lo più riferibili al settore del trasporto merci e, nello specifico, all'operatività del personale di condotta.

Come previsto dal processo di supervisione di cui al Regolamento UE 761/2018, le irregolarità riscontrate di maggiore rilievo o comunque indicative di elementi di inefficacia dei processi del Sistema di Gestione della Sicurezza sono state oggetto di specifiche interlocuzioni con l'organizzazione interessata, a cui sono state richieste analisi e adozione di conseguenti azioni correttive e di azioni di verifica dell'efficacia delle stesse. L'efficacia di tali azioni correttive sarà inoltre oggetto di successive attività di controllo sul campo da parte dell'Agenzia.

##### **Monitoraggio ispettivo sul campo**



Nel corso del 2021 sono state oggetto di controlli sul campo **15** Imprese ferroviarie, per un totale di **176** treni e **1.769** elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza).

Tali attività hanno comportato il rilevamento di **147** irregolarità, per lo più riferibili al generico stato manutentivo dei veicoli riscontrabile tramite controlli visivi esterni. Le irregolarità riscontrate sono state oggetto di specifiche interlocuzioni con l'Impresa Ferroviaria, a cui sono state richieste analisi e adozione di conseguenti azioni correttive e di azioni di verifica dell'efficacia delle stesse.

A seguito si evidenzia la ripartizione dei 1.769 elementi verificati per tipologia di elemento e per organizzazione controllata.

C = VEICOLI PASSEGGERI

V = VEICOLI MERCI

MP = VEICOLI MERCI PERICOLOSE

T = LOCOMOTIVE

SC = VEICOLI PASSEGGERI SCORTATI

O = OPERATIVITÀ PERSONALE VERIFICA

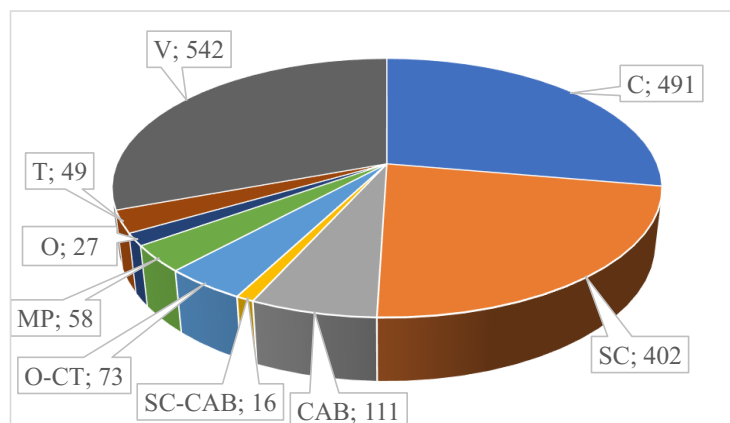
CAB = CABINA DI GUIDA E OPERATIVITA'

AGENTI DI CONDOTTA

SC-CAB = CABINA DI GUIDA E OPERATIVITA'

AGENTI DI CONDOTTA IN SCORTA

O-CT = OPERATIVITÀ CAPOTRENO



Nell'ambito del trasporto passeggeri si evidenzia la frequenza di porte guaste (pur regolarmente messe in sicurezza). Tale anomalia (di per sé non definibile come non conformità ma comunque indicativa dell'efficacia dei processi manutentivi delle Imprese Ferroviarie), appare in crescita rispetto agli anni precedenti, dove si constatava una graduale ma continua tendenza al miglioramento.

Nell'ambito del trasporto merci si evidenzia invece la tendenza alla crescita della frequenza di rilevamento di suole del freno cretate e di irregolarità varie alle norme di assicurazione del carico (non riferibili al trasporto di merci pericolose).

### Ispezioni specifiche

Di seguito si elencano le ispezioni specifiche (svolte da remoto tramite analisi documentale o tramite controlli sul campo) che si sono rese necessarie nel corso del 2021:

- Esercente della rete isolate FAL: analisi e verifiche sul campo delle segnalazioni pervenute da parte dell'organizzazione sindacale Or.S.A. TPL e relative a presunte criticità nella gestione dei processi manutentivi del materiale rotabile. L'attività ha generato, come seguito verso l'Esercente, le note Prot. ANSFISA n. 0011593.28-05-2021 e Prot. ANSFISA n. 0001552.19-02-2022.
- Analisi della segnalazione anonima riportante presunti mancati rispetti, da parte delle Imprese ferroviarie, della limitazione di velocità massima imposta dalle condizioni di circolabilità del materiale rotabile sulla tratta Cremona – Piadena: l'attività ha prodotto due distinti seguiti (uno



per gli operatori interessati alla tratta in questione e uno per tutte le imprese ferroviarie e tutti i Gestori dell'infrastruttura) emanati a luglio 2021: nota Prot. ANSFISA n. 0016471.23-07-2021 e nota Prot. ANSFISA n. 0016475.23-07-2021.

- Ispezione Specifica a seguito del deragliamento del treno regionale (Trenitalia DPER) 3070 in ingresso nella località di Santa Margherita Ligure del giorno 11/07/2021, sia sul materiale rotabile, sia presso gli uffici della Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale Genova – Unità Territoriale Genova Linea di RFI S.p.A. e presso la stazione ferroviaria di Santa Margherita Ligure;
- Ispezione Specifica a Genova Vesima seguito di frana, con sopralluogo presso la località Genova Vesima e attività presso gli Uffici della Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale Genova – Unità Territoriale Genova Linea di RFI S.p.A;
- Sopralluogo sulla travata metallica al km 11+151 e sulla linea adiacente nei pressi di Bivio Gricignano a seguito dello svio del treno n. 51453 del 19/07/2020, il 6/8/2021;
- Nell'ambito del relativo audit, sopralluogo nella stazione di Merone e Cesano Maderno della linea interconnessa del Gestore dell'infrastruttura FerrovieNord Milano il 6/10/2021 e nelle stazioni di Darfo-Corna, Iseo e Pisogne della linea funzionalmente isolata del Gestore dell'infrastruttura FerrovieNord Milano il 7/10/2021; effettuato rilievo a campione dei parametri di funzionamento caratteristici dei deviatori e del binario per l'armamento e per gli impianti di segnalamento e sicurezza e visita a tre travate metalliche;
- Nell'ambito del relativo audit, sopralluogo nelle stazioni di Ceres, Germagnano il 24/11/2021 e nelle stazioni di Lanzo il 25/11/2021 della linea funzionalmente isolata del Gestore dell'infrastruttura GTT; effettuato rilievo a campione dei parametri di funzionamento caratteristici dei deviatori e del binario per l'armamento e per gli impianti di segnalamento e sicurezza e visita a una travata metallica;
- Mercitalia Rail: analisi della segnalazione POLFER relativa agli esiti delle attività di controllo effettuate da POLFER stessa sui trasporti di merci pericolose (presunte discrepanze tra tara iscritta dei veicoli e tara reale). L'attività ha prodotto, come seguito, la nota ANSFISA n. 0022121.08-10-2021;
- Analisi di problematiche relative alla manutenzione e all'utilizzo dei veicoli ferroviari (Gruppo permanente di lavoro di cui alla nota Prot. ANSFISA n. 0012347.07-08-2020). Nello specifico il gruppo di lavoro, durante il primo semestre del 2021, ha analizzato la documentazione inerente alle seguenti problematiche:
  - inconvenienti alle soles del freno in materiale composito tipo LL;
  - svio presso bivio Rivana del 03/02/2021 del treno n. 55374 dell'IF Mercitalia.
- Supporto all'ufficio "Analisi eventi incidentali" del Settore Ispettorato e Controlli nella gestione delle segnalazioni provenienti dalla Polfer e inerenti problematiche riscontrate in esercizio (incarico di cui alle note ANSFISA Prot. n. 0006229.01-04-2021 e Prot. n. 0008047.22-04-2021);
- Supporto all'ufficio "Analisi eventi incidentali" del Settore Ispettorato e Controlli nella gestione dei "safety alert" emanati da ANSFISA (incarico di cui alla nota ANSFISA Prot. n. 0006229.01-04-2021).





### 11.8.3 Altre attività di supervisione

Come detto in precedenza, nel 2021 è stata svolta una campagna di rilevazione estesa a tutti gli operatori ferroviari (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura ed esercenti di reti isolate) sugli ambiti connessi ai fattori umani ed organizzativi e alla cultura della sicurezza.

## 12 Programmazione delle attività di vigilanza della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2022

Sulla base della strategia di supervisione per il triennio 2021-2023, delle priorità indicate negli strumenti di pianificazione strategica e delle informazioni desumibili dalla pluralità delle fonti tra cui l'analisi degli esiti della precedente supervisione, il monitoraggio e l'analisi dell'incidentalità, l'evoluzione del quadro normativo e comunitario, i risultati delle valutazioni per il rilascio dei titoli autorizzativi e le segnalazioni pervenute, la pianificazione della supervisione per l'anno 2022 riguarderà almeno i seguenti ambiti:

- l'implementazione dei fattori umani e organizzativi e di una positiva cultura della sicurezza;
- il controllo ed il monitoraggio dei processi;
- la gestione delle non conformità e l'analisi delle cause;
- il processo manutentivo, sia per i gestori dell'infrastruttura che per le imprese ferroviarie;
- i piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico delle reti regionali;
- la gestione del rischio idrogeologico, delle opere d'arte, delle interfacce e dei fornitori;
- il presidio del trasporto di merci pericolose, anche in relazione alle interfacce tra i diversi operatori e con gli altri attori coinvolti nella catena del trasporto.

I criteri di programmazione, per assicurare la massima efficacia degli interventi rispetto alle risorse disponibili, sono definiti con un approccio basato sul rischio attraverso principi di:

- uniformità di valutazione;
- correlazione fra priorità e rischi;
- efficacia nella utilizzazione delle risorse;
- trasparenza.

Le attività di supervisione previste per l'anno 2022 sono le seguenti:

- monitoraggio ispettivo;
- ispezioni specifiche;
- audit di sistema, di processo e di prodotto;
- follow-up di audit precedenti;

Esse potranno essere svolte sia in forma documentale, sia a distanza, sia sul campo in base agli obiettivi delle verifiche. Il piano sarà definito entro il mese di febbraio.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*181802174470\*