

SENATO DELLA REPUBBLICA  
XIX LEGISLATURA

Doc. CLXXX-bis  
n. 2

RELAZIONE

SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE  
E DELLE INFRASTRUTTURE  
STRADALI E AUTOSTRADALI

(Anno 2023)

*(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'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie  
e delle infrastrutture stradali e autostradali**

(CAPOMOLLA)

Comunicata alla Presidenza il 31 gennaio 2024

PAGINA BIANCA



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

**Relazione annuale sulle attività  
dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza  
delle Ferrovie e delle Infrastrutture  
Stradali e Autostradali**

**Anno 2023**



PAGINA BIANCA



## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>NOTA INTRODUTTIVA .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ANSFISA: AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI .....</b>	<b>4</b>
2.1	PRESENTAZIONE E MISSION .....	4
2.2	LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA .....	6
2.3	LA COMUNICAZIONE .....	8
<b>3</b>	<b>STRADE E AUTOSTRADE .....</b>	<b>21</b>
3.1	DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI .....	21
3.1.1	I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali .....	21
3.1.2	Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali .....	22
3.2	LA RETE STRADALE E AUTOSTRADE ITALIANA .....	26
3.2.1	La rete autostradale italiana .....	27
3.2.2	Le strade statali - ANAS .....	28
3.2.3	La rete viaria locale .....	28
3.2.4	Le opere d'arte .....	29
3.3	LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI SVOLTE NEL 2023 .....	30
3.3.1	Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2023 .....	30
3.3.2	Completamento del Programma Straordinario per le Autostrade A24 e A25 .....	31
3.3.3	Completamento delle attività del Programma annuale 2022 .....	34
3.3.4	Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo gli obiettivi dell'anno 2023 .....	34
3.3.5	Esito delle ispezioni .....	36
3.3.6	Promozione dell'adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza .....	37
3.3.7	Commissione Permanente Gallerie di cui al Dlgs 264/2006 .....	38
3.3.8	Attività di competenza ai sensi del D. Lgs 35/2011 .....	44
3.3.9	Programmazione delle attività di vigilanza 2024 .....	46
3.3.10	L'evoluzione dell'attività della DGISA e stima per il 2024 .....	52
<b>4</b>	<b>FERROVIE .....</b>	<b>53</b>
4.1	DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE .....	53
4.1.1	I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie .....	53
4.1.2	Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie .....	55
4.2	SISTEMA FERROVIARIO NAZIONALE .....	63



4.3	LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE SVOLTE NEL 2023 .....	66
4.3.1	Attività normative .....	66
4.3.2	Riesame delle norme nazionali notificate in materia di sicurezza dell'esercizio .....	67
4.3.3	Emanazione di standard tecnici in materia di sottosistemi strutturali e vigilanza sulla relativa applicazione .....	68
4.3.4	Attività autorizzative effettuate nel 2023 .....	71
4.3.5	Gestione Registri.....	82
4.3.6	Attività di ispettorato e controllo effettuate nel 2023 .....	82
4.3.7	Monitoraggio ispettivo da remoto sulle Imprese ferroviarie .....	87
4.3.8	Monitoraggio ispettivo sul campo sulle Imprese ferroviarie .....	88
4.3.9	Ispezioni specifiche sulle imprese ferroviarie.....	89
4.3.10	Ispezioni sui Gestori dell'Infrastruttura .....	89
4.3.11	Tavolo tecnico di cui al DM 137/2014 .....	90
4.3.12	Programmazione delle attività di vigilanza della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2024 .....	91
<b>5</b>	<b>SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI .....</b>	<b>94</b>
5.1	DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE .....	94
5.1.1	Il quadro normativo attuale.....	97
5.1.2	Evoluzione normativa ed il "nuovo approccio" nel settore dei STIF .....	97
5.1.3	La struttura organizzativa .....	98
5.2	LA CONSISTENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI IN ITALIA .....	99
5.3	LE ATTIVITÀ DELL'AREA SISTEMI DI TRASPORTO IMPIANTI FISSI.....	101
5.3.1	Attività ispettive nel corso dell'anno 2023 .....	101
5.3.2	Altre attività concluse o in corso di realizzazione .....	103
5.3.3	Incidentalità nel corso dell'anno.....	106



## INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: km di infrastruttura viaria per tipologia di gestore.....	26
Figura 2: Corografia localizzazione tratte oggetto di ispezione .....	48
Figura 3: Corografia localizzazione Gallerie oggetto di verifica ai sensi del Dlgs 264/2006 .....	49
Figura 4: Attività ispettiva DGISA .....	52
Figura 5: Provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia.....	71
Figura 6: Distribuzione certificati di sicurezza per tipologia di servizio.....	72
Figura 7: Provvedimenti autorizzativi .....	77
Figura 8: Distribuzione delle attività .....	79
Figura 9: Conformità.....	79
Figura 10: Audit e follow-up 2023 .....	83
Figura 11: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle imprese ferroviarie.....	88
Figura : Tipologie di sistemi di trasporto.....	100
Figura : Numero ispezioni per tipologia impianto.....	102
Figura : Numero ispezioni per tipologia .....	103

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Dotazione organica – dati al 31/12/2023 .....	8
Tabella 2: Estensione stradale e gestori .....	26
Tabella 3: Rete autostradale per concedenti .....	27
Tabella 4: Rete di interesse nazionale gestita da ANAS.....	28
Tabella 5: Opere d’arte della rete autostradale e di interesse nazionale .....	29
Tabella 6: Elenco attività su autostrade A24 e A25 anno 2023 .....	33
Tabella 7: Visite a campione non effettuate nell’anno 2022 .....	34
Tabella 8: Ponti e viadotti in congl. cementizio armato ordinario o presollecitato .....	34
Tabella 9: Gestori interessati da Audit di Sistema.....	34
Tabella 10: Elenco tratte oggetto di ispezione a campione - anno 2023 .....	35
Tabella 11: Ispezione gallerie .....	40
Tabella 12: Gallerie – messa in esercizio .....	41
Tabella 13: Risultati attività ispettiva anni precedenti e stima 2024 .....	52
Tabella 14: Dati caratteristici.....	63
Tabella 15: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall’ANSFISA .....	64
Tabella 16: Elenco aziende operanti sulle reti ferroviarie isolate.....	64



Tabella 17: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ansfisa.....	65
Tabella 18: Reti ferroviarie funzionalmente isolate.....	65
Tabella 19: Elenco di queste imprese ferroviarie con la tipologia di servizio.....	72
Tabella 20: Imprese ferroviarie certificate.....	73
Tabella 21: Quadro di sintesi dei CIE.....	75
Tabella 22: Atti complessivi rilasciati .....	78
Tabella 23: Licenze rilasciate .....	80
Tabella 24: Istruttori e esaminatori riconosciuti .....	81
Tabella 25: Attività pianificate per il 2024 .....	93
Tabella 26: Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi.....	99
Tabella 27: Ispezioni effettuate sui Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (Italia).....	101
Tabella 27: Panoramica carenza personale sedi.....	105
Tabella 28: Incidenti anno 2023 -Italia.....	106





## 1 Nota introduttiva

*La presente Relazione illustra le attività svolte da ANSFISA nel 2023, anno in cui sono stati conseguiti il consolidamento delle attività di vigilanza sulla rete stradale e autostradale e la piena operatività, in seno all'Agenzia, delle competenze sui sistemi di trasporto ad impianti fissi.*

*Le attività di verifica e controllo sono state condotte ottimizzando le risorse e raggiungendo importanti obiettivi in tutti i settori di competenza dell'Agenzia: i tecnici ANSFISA hanno percorso l'intero territorio nazionale per svolgere le attività istituzionali di verifica e controllo, ma anche per confrontarsi con gestori, aziende ed esercenti, promuovendo la sicurezza, sollecitando e supportando tali operatori verso un nuovo modo di fare sicurezza, attraverso quindi un percorso di responsabilizzazione.*

*Nell'ambito stradale e autostradale sono stati avviati, nel corso del 2023, alcuni progetti finalizzati a comporre un quadro attualizzato della situazione infrastrutturale, per incrementare e focalizzare le attività di monitoraggio in materia di dissesto idrogeologico, attivando altresì un'interlocuzione strutturata con i gestori stradali e autostradali per verificare eventuali criticità legate ad eventi metereologici di carattere eccezionale, che generano fenomeni di carattere idrogeologico, in modo da valutare possibili aree di miglioramento e per indirizzare le procedure verso il miglioramento gestionale.*

*Sul fronte dell'adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) per le infrastrutture gestite dagli Enti locali, si segnala l'apertura di un canale di dialogo con Comuni e Province, enti proprietari e gestori della rete stradale territoriale per promuovere l'adozione di SGS certificati e omogenei, secondo criteri oggettivi; l'obiettivo è coinvolgere tali enti nella definizione di un sistema di gestione e monitoraggio che consenta di individuare le priorità e gli strumenti più opportuni di intervento, le modalità di programmazione e attuazione delle attività di manutenzione e di valutazione e mitigazione dei rischi, ottimizzando al tempo stesso gli investimenti in considerazione delle risorse disponibili.*

*Si segnala anche l'avvio di iniziative finalizzate a creare un sistema di monitoraggio e vigilanza delle infrastrutture che possa essere affidabile, efficace e al contempo snello e sempre aggiornato, al fine di dotarsi di cruscotti informativi, alimentati attraverso l'utilizzo di strumentazione innovativa, da cui poi poter individuare le aree di intervento, le criticità emergenti, e far discendere, con un approccio pragmatico e puntuale, la pianificazione e la programmazione dell'attività di vigilanza e verifica sul campo.*

*L'Agenzia, con riferimento al settore ferroviario (caratterizzato da elementi strutturali e funzionali connotati da una elevata complessità organizzativa e tecnologica i cui livelli di servizio attesi richiedono prestazioni elevatissime in termini di sicurezza e affidabilità), ha svolto le attività istituzionali autorizzative, normative e di supervisione, proprie del ruolo di National Safety Authority, svolto ai sensi della Direttiva 798/2016.*

*Le sfide per il futuro sono volte a proseguire, efficientandoli, i processi di supervisione sui*



*Sistemi di Gestione della Sicurezza, con particolare riguardo ai processi manutentivi, rafforzando metodologie di individuazione delle priorità e di gestione delle risorse basate sul “risk based approach”, nonché a stimolare, mediante l’emanazione di specifiche Linee Guida, le attività degli operatori ferroviari finalizzate alla riduzione dei difetti dell’infrastruttura ferroviaria ed in particolare quelli connessi a rotture e slineamenti delle rotaie.*

*Proseguirà il lavoro stimolo e raccomandazione, verso gli operatori ferroviari, affinché gli stessi garantiscano, ciascuno per la propria parte di sistema e secondo tempistiche definite, l’adozione e l’attuazione di progetti relativi al contenimento dell’incidenza del dissesto idrogeologico sull’esercizio ferroviario.*

*Il settore ferroviario sta lavorando inoltre all’implementazione e sviluppo del registro delle Infrastrutture (RINF) e al miglioramento della sicurezza delle operazioni ferroviarie nelle infrastrutture portuali e nelle tratte di collegamento di queste ultime con il sistema ferroviario nazionale.*

*Gli ambiti su cui l’Agenzia investirà sono:*

- *diffusione della Cultura della Sicurezza tra gli operatori ferroviari, attraverso l’organizzazione di attività formative e convegni;*
- *omogeneizzazione delle regole e degli standard e individuazione e armonizzazione di un sistema di supervisione e monitoraggio complessivo dei trasporti terrestri;*
- *studi e riflessioni sul ruolo del fattore umano, anche rispetto alle nuove tecnologie (integrazione, utilizzazione, competenze e consapevolezza);*
- *collaborazione con i territori per lo sviluppo di strategie comuni volte al consolidamento e al risanamento del territorio.*

*Con la stessa visione l’Agenzia sta continuando a lavorare per riformare la supervisione sulla sicurezza degli impianti fissi, aggiornandone il pertinente quadro normativo al fine di renderlo più idoneo a governare un settore caratterizzato da innovazioni organizzative e tecnologiche nonché da una notevole capillarità sul territorio.*

*Il 2023 è stato caratterizzato da un rilevante processo riorganizzativo a seguito dell’approvazione, a fine 2022, dello Statuto, del Regolamento di amministrazione e del Regolamento di contabilità dell’ANSFISA, avvenuto con decreto del Ministro vigilante, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro per la pubblica amministrazione; conseguentemente l’Agenzia ha provveduto a ridisegnare l’organizzazione interna con una nuova articolazione degli uffici dirigenziali.*

*Sono stati conseguiti importanti traguardi nel potenziamento dell’organico, con l’immissione nei ruoli di 150 unità di personale, portando a compimento le procedure di reclutamento avviate con il concorso per l’assunzione di 275 unità di personale, poi integrato con ulteriori due procedure concorsuali per il reperimento di 15 dirigenti tecnici e 114 funzionari tecnici.*

*Va rilevato che, in linea con quanto emerso nel panorama della pubblica amministrazione, nel quale si è registrata una generale scarsa attrattività per le nuove generazioni, sono state riscontrate difficoltà a coprire tutti i posti messi a concorso, soprattutto per le professionalità*



*tecniche, a partire dagli ingegneri. Si rende necessario su questo aspetto lavorare a livello di sistema della pubblica amministrazione per aumentare il valore percepito della pubblica amministrazione, lavorando sia sulla innovazione che sulla premialità e merito, interventi che si pongono con maggiore forza all'attenzione dell'autorità politica che si è dimostrata particolarmente sensibile ai temi in argomento.*

*Occorrerà, in questa fase, lavorare per rafforzare le competenze tecniche del personale recentemente immesso a ruolo, valore estremamente strategico per le attribuzioni poste a capo dell'Agenzia, attraverso un investimento importante, soprattutto in termini di progettazione ed organizzazione della formazione interna ed esterna.*

*L'obiettivo sarà proseguire, potenziandolo, il percorso di consolidamento e crescita delle competenze, attraverso una formazione capillare e continua, sia favorendo il processo di inserimento lavorativo del personale neoassunto attraverso il rafforzamento e l'aggiornamento delle competenze esistenti, anche nell'ottica di sostenere l'importante processo di riorganizzazione che ha interessato l'Agenzia nel corso del 2023.*

*Proseguirà, inoltre, il lavoro di potenziamento dell'organico attraverso il ricorso anche a processi di mobilità pubblica, per coprire le posizioni rimaste vacanti soprattutto per alcune sedi territoriali del nord Italia, in modo da uniformare il presidio sul territorio, nonché con l'avvio di un percorso di valorizzazione e crescita del personale attraverso le procedure di progressione interna.*

*Le sfide che si pongono all'orizzonte dell'Agenzia sono pertanto numerose e impegnative, ma la consapevolezza di svolgere un ruolo fondamentale per il Paese e i Cittadini, che permea tutta l'organizzazione, costituisce una leva importante nel perseguimento della nostra missione istituzionale.*

**Domenico Capomolla**  
*Direttore di ANSFISA*



## 2 ANSFISA: Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

La presente 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 2022, in linea con quanto previsto dal comma 5-bis dell'articolo 12 del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109 che prevede l'invio, entro il 31 gennaio di ciascun anno, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e alle competenti Commissioni parlamentari di una relazione sulle attività svolte nel corso dell'anno precedente.

### 2.1 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.

ANSFISA promuove la sicurezza e la vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali e sugli impianti fissi mirando a diventare punto di riferimento per tutto il territorio nazionale per il miglioramento della qualità della manutenzione e dello sviluppo infrastrutturale del Paese. L'Agenzia verifica sul campo lo stato delle infrastrutture, dei veicoli ferroviari e degli impianti fissi attraverso ispezioni a campione, prove e attività ispettive. 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.

Attraverso un'azione di presidio, monitoraggio e supervisione delle infrastrutture che possa contare su metodologie uniformi, snelle, moderne ed efficaci, l'Agenzia punta ad accrescere costantemente la conoscenza del territorio e delle sue specificità, coinvolgendo attivamente gli operatori e i gestori delle infrastrutture, primi soggetti responsabili della sicurezza.

Accanto all'attività operativa di controllo che svolge sul campo, ANSFISA rivolge il suo impegno costante alla divulgazione della cultura della sicurezza nell'ambito infrastrutturale, contribuendo alle iniziative di formazione e informazione utili a tutti coloro che si occupano delle attività di manutenzione e sviluppo delle infrastrutture terrestri e dei trasporti del Paese, allo scopo di diffondere anche la cultura tecnica specifica necessaria ad accrescere la qualità infrastrutturale dell'intera rete.

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'Agenzia lavora per semplificare e uniformare le procedure in tema di sicurezza, puntando 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.

Nell'ambito del settore ferroviario, svolge il ruolo di National Safety Authority ai sensi della Direttiva 798/2016. La Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie di ANSFISA promuove la sicurezza e



vigila sull'intera rete nazionale e regionale (km 17.533), sulle isolate (km 1.130), 12 gestori infrastruttura (rete RFI + reti regionali interconnesse), 10 soggetti "esercenti" che operano sulle reti funzionalmente isolate, 2 soggetti (imprese ferroviarie) che operano solo su reti funzionalmente isolate (FART e Cotral), 76 imprese ferroviarie e 12 centri di formazione. È il riferimento nazionale in ambito comunitario e assicura l'aggiornamento delle norme inerenti alla sicurezza e all'interoperabilità della circolazione ferroviaria.

Oltre ad intrattenere rapporti costanti con l'autorità europea (ERA) e presidiare le evoluzioni normative, ANSFISA partecipa ai tavoli tecnici per la redazione di standard e linee guida applicabili a livello nazionale. Svolge, inoltre, un'intensa attività autorizzativa che riguarda le certificazioni e le autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura, alle imprese ferroviarie e agli esercenti. Autorizza, altresì, la messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli ferroviari. L'Agenzia raccoglie e analizza dati sugli incidenti o inconvenienti con l'obiettivo di fornire indirizzi alla pianificazione delle attività di audit e di ispezione nonché di individuare interventi specifici da parte dell'ANSFISA.

La Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali ha il compito di promuovere e vigilare sulle condizioni di sicurezza del patrimonio infrastrutturale stradale italiano, composto da 832.752 km di rete, di cui l'80% gestito dai comuni e il 4% da gestori autostradali e ANAS. La Direzione svolge l'attività ispettiva secondo il programma che viene comunicato annualmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'attenzione inoltre è rivolta anche alla vigilanza sulla sicurezza della piattaforma stradale per la quale l'attività ispettiva è volta al controllo dell'arredo, della segnaletica e altre strutture stradali. Svolge, inoltre, funzioni ispettive nelle gallerie appartenenti alla rete stradale transeuropea, alle quali si somma la presidenza e il supporto organizzativo della Commissione permanente Gallerie assunti nel gennaio 2022.

Per i sistemi di trasporto ad impianti fissi - settore molto ampio che conta 7.381 impianti tra metropolitane, tramvie, filovie, funivie, ascensori, scale mobili, tappeti mobili e altri sistemi di trasporto assimilabili ai precedenti - nel corso del 2023 è proseguito, nelle more della definizione della terza direzione generale dell'Agenzia prevista dal nuovo regolamento, il coordinamento nazionale degli uffici territoriali, che ha garantito le attività sulla disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza e, d'intesa con il Ministero, delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio dei sistemi di trasporto a impianti fissi, sia del coordinamento delle funzioni operative, fra cui rientrano le attività autorizzative, gli audit e le ispezioni dell'Agenzia nei rispettivi ambiti territoriali. La Direzione generale trasporti ed impianti fissi ed operatività territoriale è stata assegnata ad un dirigente nel corso di settembre 2023, andandosi così a completare l'assetto organizzativo di vertice dell'Agenzia, segnando un ulteriore passo verso la piena entrata a regime dell'Agenzia.



## 2.2 La struttura organizzativa

Con Decreto del 4 ottobre 2022, n. 316 del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per la pubblica amministrazione sono stati approvati i nuovi Statuto, Regolamento di amministrazione e Regolamento di contabilità di ANSFISA, in sostituzione dei precedenti Statuto e Regolamento di amministrazione di ANSFISA (Decreti n. 24 del 28/01/2020 e n. 25 del 13/02/2020), il cui adeguamento si è reso necessario al fine di recepire le modifiche intervenute nell'ambito delle nuove competenze attribuite all'Agenzia ai sensi dell'art. 6, comma 4 del D.Lgs 121/2021.

La nuova struttura organizzativa, definita dal citato nuovo Regolamento di amministrazione, è articolata in:

- una direzione di livello dirigenziale generale competente ad esercitare le funzioni in materia di sicurezza delle ferrovie;
- una direzione di livello dirigenziale generale competente ad esercitare le funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, ivi comprese le gallerie;
- una direzione di livello dirigenziale generale competente ad esercitare le funzioni in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e di operatività territoriale dell'Agenzia;
- uffici centrali di staff, di livello dirigenziale non generale competenti a svolgere compiti di segreteria tecnica, in materia di affari amministrativi generali, legali, finanza e controllo e di coordinamento operativo;
- un ufficio centrale, di livello non dirigenziale, con competenze in materia di informazione e comunicazione istituzionale coordinato dal Capo Ufficio Stampa.

Con decreto prot. n. 53567 del 14/09/2023 è stata disposta la struttura organizzativa di secondo livello che prevede la seguente articolazione:

1. La Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie, in attuazione di quanto disposto all'art. 5 del Regolamento di amministrazione, articolata in quattro aree di seguito indicate:
  - Area normativa e standard tecnici;
  - Area supervisione e controlli;
  - Area autorizzazioni e certificazioni di sicurezza;
  - Area autorizzazione sottosistemi e veicoli.

Le quattro aree si articolano in un totale di 15 Uffici di livello dirigenziale non generale.

2. La Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, in attuazione di quanto disposto all'art. 6 del Regolamento di amministrazione, composta dalle seguenti quattro aree:
  - Area normativa, standard tecnici e sistemi di gestione della sicurezza;
  - Area supervisione e controlli;
  - Area opere civili, gallerie e impianti;
  - Area sicurezza degli utenti e delle infrastrutture stradali.

Le quattro aree si articolano in un totale di 15 Uffici di livello dirigenziale non generale.

3. La Direzione generale dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale, in attuazione di



quanto disposto all'artt. 7 e 9 del Regolamento di amministrazione, composta dalle seguenti due aree:

- Area trasporti a impianti fissi;
- Area per l'operatività territoriale.

Le due aree si articolano in un totale di 6 uffici di livello dirigenziale non generale.

4. Gli Uffici di staff del Direttore, in attuazione di quanto disposto all'art. 8 del Regolamento di amministrazione, oltre alla Segreteria particolare di livello non dirigenziale si articolano in:

- Ufficio I - Segreteria tecnica di coordinamento, composto da un Capo Ufficio e da due Servizi, tutti di livello dirigenziale non generale;
- Ufficio II - Affari amministrativi, contabili, legali e per la gestione delle risorse logistico-strumentali, composto da un Capo Ufficio e da sette Servizi, tutti di livello dirigenziale non generale;
- Ufficio III - Coordinamento operativo, sala situazioni e statistiche, di livello dirigenziale non generale;
- Ufficio IV - Comunicazione istituzionale e URP, di livello non dirigenziale.

La nuova organizzazione è stata implementata a partire dal mese di Gennaio 2024, a seguito del conferimento di n. 21 incarichi dirigenziali di livello non generale per la copertura delle unità organizzative individuate con il citato provvedimento regolamentare interno prot. n. 53567 del 14/09/2023, come da interpello formalizzato prot. n. 58240 del 03/10/2023, con cui è stata indetta una selezione per la copertura di n. 32 posizioni dirigenziali.

Nel 2022, nelle more dell'approvazione dei nuovi atti di organizzazione, l'Agenzia, in considerazione anche delle disposizioni organizzative provvisorie adottate nel corso dell'anno 2021, con Decreto Direttoriale prot. n. 697 dell'11/01/2022 ha disposto, con decorrenza dal 01 gennaio 2022, la presa in servizio del personale c.d. ex USTIF come individuato dal provvedimento dell'allora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prot. n. 0000605 del 24/12/2021, con il quale per detto personale era stato disposto il trasferimento presso questa Agenzia.

Detto personale è stato inquadrato nei ruoli dell'Agenzia con provvedimento prot. 11879 del 24/03/2022, ma resta economicamente a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino all'emanazione del Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui all'art. 6, comma 6 del D.L. settembre 2021, n. 121, con il quale verranno trasferite le risorse finanziarie.

Alla data di stesura della presente Relazione si è ancora in attesa della emanazione del citato decreto.

Rispetto alla dotazione organica rimodulata con il citato D.L. n. 121/2021, nel limite massimo di 668 unità (di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale), la tabella che segue fotografa la situazione al 31/12/2023:

- 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.





Tabella 1: Dotazione organica – dati al 31/12/2023

	Dotazione organica	Personale nei ruoli	Personale effettivamente in servizio
<b>Dirigenti di livello generale</b>	3	0	3
<b>Dirigenti di livello non generale</b>	48	22	20
<b>Personale non dirigente</b>	617	410	400
<b>Totali</b>	<b>668</b>	<b>432</b>	<b>423</b>

In particolare, nel corso dell'anno 2023 l'Agenzia, in riferimento agli esiti dei concorsi avviati negli anni precedenti, ha immesso nei ruoli n. 150 risorse, tenuto conto anche delle rinunce avvenute nel periodo, secondo la seguente distribuzione:

- ad esito del concorso per il reclutamento di complessive n. 275 unità di personale non dirigenziale prot. n. 28845 del 13/12/2021:
  - Codice A, "Professionista Geometra": n. 2 risorse
  - Codice B, "Funzionario Tecnico": n. 8 risorse
  - Codice C, "Funzionario Geologo": n. 4 risorse
  - Codice E, "Funzionario Tecnico esperto in fattori umani": n. 2 risorse
  - Codice F, "Funzionario Informatico": n. 5 risorse
  - Codice G, "Collaboratore Tecnico": n. 57 risorse
  - Codice I, "Funzionario Amministrativo": n. 8 risorse
  - Codice J, "Collaboratore Amministrativo": n. 6 risorse
- ad esito del concorso per il reclutamento di complessive n. 114 unità di personale non dirigenziale prot. n. 29147 del 05/07/2022: n. 58 funzionari di area tecnica.

Per entrambi i concorsi, alla data di stesura della presente Relazione, si sta procedendo con lo scorrimento delle graduatorie per la copertura delle posizioni ancora disponibili.

In riferimento al Bando prot. n. 29146 del 05/07/2022 inerente al concorso pubblico, per titoli ed esami per l'assunzione a tempo indeterminato di n. 15 dirigenti di seconda fascia, settori tecnici, da inquadrare nel ruolo dell'Agenzia, per lo stesso è stata approvata in data 21/12/2023 la Graduatoria finale (provvedimento del Direttore dell'Agenzia prot. 80593 del 21/12/2023) a rettifica e sostituzione della graduatoria approvata con decreto direttoriale prot. 0029388 del 23/05/2023.

Nel corso dell'anno 2023 infine si è proceduto ad inquadrare nei ruoli n. 1 Dirigente, risultato vincitore della procedura di concorso per Dirigenti prot. 0021974 del 21/12/2018 avviata dalla soppressa ANSF.

### 2.3 La comunicazione

Per la comunicazione di ANSFISA l'anno 2023 ha rappresentato un anno di consolidamento e puntualizzazione dei contenuti diffusi per raccontare sia le direttrici strategiche individuate per compiere la propria missione istituzionale, sia le attività operative in cui l'Agenzia è quotidianamente impegnata. L'impostazione delle attività ha puntato innanzitutto a rinsaldare la sinergia e il coordinamento con il Ministero di riferimento e a fornire le informazioni necessarie sugli aggiornamenti relativi al





funzionamento delle procedure di sicurezza del settore. In generale, costante è stato l'impegno volto a focalizzare i messaggi principali che sinteticamente possono meglio descrivere l'ambito delle attività in cui l'Agenzia è ingaggiata, allo scopo di rendere all'esterno una rappresentazione più definita e precisa.

**Principali contenuti** - Attraverso i canali di comunicazione attivi, l'Agenzia si è soffermata soprattutto sul lavoro intrapreso per favorire l'ottimizzazione, lo snellimento e la velocizzazione dei processi, oltreché la risoluzione concreta delle problematiche emergenti e, a volte critiche, che si presentano sul territorio. Ha potuto così sottolineare il ruolo di supervisione e supporto che svolge, evidenziando anche lo sforzo di alimentare un colloquio sempre più pragmatico e continuativo con i propri stakeholders istituzionali e di settore. Su questo aspetto le attività di comunicazione hanno svolto un'azione di supporto per rimarcare l'attenzione alle istanze e alle esigenze del territorio e l'importanza del coinvolgimento dei gestori delle infrastrutture e delle imprese di trasporto per contribuire, ciascuno con il proprio apporto, a strutturare un sistema complessivo di sicurezza della rete sempre più efficiente. Un altro contenuto prioritario a cui la Comunicazione ha dato rilievo è quello relativo alla conoscenza e monitoraggio dello stato delle infrastrutture sul territorio che l'Agenzia persegue sia attraverso il processo di individuazione e adozione di metodi e strumenti evoluti, che possano assicurare una mappatura completa e dinamica, sia attraverso iniziative di controllo e verifica sul campo.

Un'attività costante svolta dalla Comunicazione ha riguardato anche le iniziative di promozione e diffusione della cultura della sicurezza, obiettivo prioritario in capo all'Agenzia. Diverse sono state infatti le opportunità utilizzate dall'Agenzia, nelle sue varie articolazioni, per stimolare una riflessione aperta e dinamica nel settore su best practices, scenari evolutivi e aree di miglioramento su cui indirizzare sforzi e investimenti.

**Principali attività** - Nello specifico le attività di comunicazione si sono dispiegate sui canali attivati, selezionando di volta in volta lo strumento più adeguato a dare risalto al contenuto specifico.

Il sito istituzionale [www.ansfisa.gov.it](http://www.ansfisa.gov.it) è stato, anche nel 2023, il mezzo principale attraverso il quale diffondere e promuovere le principali novità e i progetti più rilevanti, sia quelli realizzati che quelli in corso, rafforzando la sua funzione di "vetrina" e "porta di ingresso" per tutto il pubblico potenziale di ANSFISA, dagli interlocutori istituzionali agli operatori di settore, dai partner operativi ai rappresentanti del territorio, fino ai cittadini e utilizzatori delle diverse modalità di trasporto. In particolare, nel corso dell'anno sono stati pubblicati nella sezione di evidenza della Home Page del sito 65 nuovi contenuti tra notizie, aggiornamenti e approfondimenti. Molti di questi contenuti sono stati rilanciati anche attraverso la piattaforma LinkedIn che ha continuato a veder crescere la propria community fino ad oltre 16.000 followers, quasi doppiando il seguito già costituito nell'anno precedente.

È stata anche presidiata l'attività di interlocuzione su istanze e segnalazioni di utenti, cittadini rispetto a situazioni specifiche relative a infrastrutture e trasporti, nell'ottica di fornire risposte e spiegazioni puntuali e contribuire al buon funzionamento del dialogo Pubblica Amministrazione-Cittadino.

Tra le principali attività di posizionamento e immagine rientrano anche le iniziative di patrocinio e gli eventi a cui hanno partecipato tecnici e professionisti dell'Agenzia nel corso dell'anno per dare diffusione e visibilità ai propri messaggi. Fra queste iniziative, si possono citare solo a titolo esemplificativo, la partecipazione a *RemTech Expo*, hub tecnologico ambientale permanente specializzato sui temi del risanamento e dello sviluppo del territorio e delle infrastrutture, che si è tenuto a Ferrara nel mese di settembre; a *Expo Ferroviaria*, l'esposizione internazionale biennale per le



tecnologie, i prodotti e i sistemi ferroviari, che si è tenuta a Milano nel mese di ottobre, e a *Visione Sicurezza*, evento di portata nazionale per stimolare il dialogo fra gestori, progettisti, imprese e aziende innovatrici sui temi legati alla sicurezza stradale.

Per corroborare il lavoro sul posizionamento e dare riconoscibilità ai propri messaggi, l’Agenzia ha realizzato, come nei due anni precedenti, un calendario per l’anno 2024, puntando a confezionare un prodotto di qualità in cui accompagnare la parte visuale che rappresenta le infrastrutture e i mezzi al centro del lavoro di ANSFISA con testi semplici e diretti, come in una sorta di manifesto, in cui si evidenziano le principali linee di intervento che la impegneranno nell’anno.



### 3 Strade e autostrade

#### 3.1 Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

##### 3.1.1 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 (nel seguito anche DGISA) è competente ad esercitare le funzioni di cui all'articolo 12, commi 4, 4-bis, 4-ter 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. Ove ricorrano i casi, irroga le sanzioni di cui all'articolo 12, comma 5, del medesimo decreto-legge, nel rispetto delle prerogative delle amministrazioni o enti competenti.

In particolare, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, ha disposto il trasferimento dal Consiglio superiore dei lavori pubblici all'Agenzia, della Commissione permanente per le gallerie istituita con decreto legislativo n. 264 del 2006, Autorità amministrativa di riferimento per tutte le gallerie di lunghezza superiore a 500 m situate sulla rete transeuropea ricadente nel territorio nazionale.

Di particolare rilievo per l'Agenzia e nello specifico per la Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, sono anche le attività connesse all'applicazione del decreto legislativo n. 35 del 2011, modificato e integrato a seguito del recepimento della Direttiva UE 2019/1936 con il decreto legislativo n. 213 del 2021.

Fermi restando i compiti e le responsabilità dei soggetti gestori/enti proprietari, alla Direzione è stata, dunque, attribuita la funzione istituzionale di promuovere ed assicurare la vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Lo svolgimento delle funzioni dell'Agenzia così come ampliate dalle suddette modifiche legislative è finalizzato a tutelare l'interesse pubblico primario della mobilità in sicurezza degli utenti stradali, viene svolto vigilando direttamente sull'attività dei gestori/enti proprietari delle infrastrutture ed emanando prescrizioni, osservazioni o raccomandazioni qualora si ravvisi un rischio ritenuto non accettabile nella gestione della sicurezza dell'infrastruttura.

Il vigente Regolamento dell'Agenzia di cui al D.M. 4 ottobre 2022, n. 316, prevede che la DGISA sia strutturata in quattro aree di attività:

1. Area normativa, standard tecnici e sistemi di gestione della sicurezza;
2. Area supervisione e controlli;
3. Area opere civili, gallerie e impianti;
4. Area sicurezza degli utenti e delle infrastrutture stradali.

Con il recente decreto direttoriale 14/9/2023 prot.n. 53567, emanato ai sensi dell'articolo 3, comma 2,



del Regolamento di amministrazione dell’Agenzia, sono stati definiti gli uffici centrali, anche decentrati e gli uffici operativi territoriali dell’Agenzia, con l’attribuzione dei relativi compiti. Le quattro aree si articolano in un totale di 15 Uffici di livello dirigenziale non generale con sedi a Roma e a Genova. Al 31 dicembre 2023, la DGISA, oltre al Dirigente generale, si compone di due dirigenti di seconda fascia e n. 90 unità di personale tecnico e amministrativo variamente suddiviso tra collaboratori, funzionari e professionisti.

### 3.1.2 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.11 comma 3 dello Statuto dell’Agenzia, approvato con D.M. 4 ottobre 2022, n. 316, 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. Pertanto, con la convenzione in argomento 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 2023, sono stati:

- Obiettivo generale 2: Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.
- Obiettivo generale 4: Partecipazione, qualora le strutture del Ministero lo richiedano, 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.
- Obiettivo generale 5: Attuazione della prevenzione della corruzione e della trasparenza e diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi.
- Obiettivo generale 7: Effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull’uso dell’Idrogeno in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione.

Per ciascuno dei predetti obiettivi strategici generali sono stati successivamente identificati **obiettivi specifici** relativi ai risultati concretamente attesi dall’attività della Direzione. 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.



## OBBIETTIVO GENERALE 2

### 3.1.2.1 OG2: *Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali*

- **2.a) Obiettivo Specifico:** *“Attuazione 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 – Definizione di uno schema di procedura per le attività di audit inerenti l'applicazione delle linee guida”.*

Come noto nel 2022 (Decreto Direttoriale prot. 16575 del 22.04.2022) l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) ha adottato le “Linee Guida per la implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS-ISA) per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali”, che rappresentano un riferimento metodologico a supporto dei gestori stradali e autostradali. Le Linee Guida SGS-ISA hanno lo scopo di promuovere e migliorare la sicurezza del sistema delle infrastrutture, definendo le condizioni e le procedure per l’implementazione e la certificazione dei SGS-ISA dei gestori delle reti stradali.

Dette Linee Guida hanno l’obiettivo di disciplinare le attività per il riconoscimento degli OdCT secondo norme e linee guide nazionali, europee ed internazionali, nonché secondo apposite prescrizioni applicative dell’Agenzia, al fine di assicurare il valore e la credibilità delle valutazioni riconosciute. In particolare, le Linee Guida stabiliscono le condizioni e le procedure di rilascio, rinnovo, sospensione, rinuncia e revoca della qualifica degli OdCT, nonché le procedure di sorveglianza, nel rispetto delle norme e guide applicabili, con l’introduzione di apposite precisazioni laddove la norma di riferimento non preveda specifici requisiti.

Contestualmente a tali attività, la DGISA ha avviato un confronto con tutti i soggetti interessati per la definizione di Linee Guida per il riconoscimento degli Organismi di Certificazione di parte Terza (OdCT) approvando, con Decreto Direttoriale n. 37394 del 23 giugno 2023, la proposta dello schema di procedura, denominata "Procedura per l'esecuzione degli audit a campione per la Promozione e l'Alta Vigilanza dei Sistemi di gestione della Sicurezza per la verifica e la manutenzione delle infrastrutture Stradali e Autostradali D.L. 28/09/2018 n. 109 art.12 comma 4, lettere a) e b)".

L’obiettivo prevede, inoltre, la realizzazione di un apporto tecnico sullo stato di implementazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza sul territorio nazionale, anche in esito alle attività di audit e vigilanza dell’Agenzia, quale parte integrante del rapporto annuale di cui al c. 5-bis dell’art.12 del DL 109/2018. Il rapporto in parola è stato acquisito al protocollo con nota n. 77441 dell’11/12/2023.

- **2.b) Obiettivo specifico:** *“Attuazione del Programma delle attività di vigilanza diretta dell’Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui al Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, per l’anno 2023 e adozione del relativo programma per l’anno 2024”.*

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 individuazione, sulla base di specifici indicatori 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, dalla sostanziale adeguatezza alla normativa specifica di settore.

Il Programma annuale 2023 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 21 dicembre 2022 (con nota n.58714), così come stabilito dall'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021. Nei paragrafi seguenti si riporterà nel dettaglio le attività poste in essere.

Il Programma annuale 2024 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti il 28/12/2023

- **2.c) Obiettivo specifico:** *“Relazionare circa le attività di cui all’art. 3 comma 2 della Direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, recepita in Italia con il d.lgs. 5/10/2006 n. 264, con particolare riguardo a quelle connesse con la Procedura di infrazione 2019/2279 – Mancato adeguamento dei livelli minimi di sicurezza delle gallerie italiane”.*

L'art. 15 co. 4 del Decreto Legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, riportante “Attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea”, stabilisce che il Ministro per le Infrastrutture (oggi Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) presenti al parlamento una relazione “sugli interventi di adeguamento posti in essere nel corso dell'anno e su quelli che si intendono realizzare nell' anno successivo, sulla base di priorità connesse al volume del traffico ed alla potenziale pericolosità delle gallerie”.

Come noto, con il DL 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, è stato disposto il trasferimento della Commissione permanente per le gallerie presso la ANSFISA.

Pertanto, a seguito dell'attività svolta, con nota n. 81128 del 22 dicembre 2023, ANSFISA ha trasmesso all'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti la relazione redatta dalla Commissione Permanente Gallerie contenente gli elementi per la “Relazione Annuale al Parlamento”.

#### **OBIETTIVO GENERALE 4**

*3.1.2.2 OG4: Partecipazione, qualora le strutture ministeriali lo richiedano, 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.*

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

L'International Transport Forum (ITF) è un'organizzazione intergovernativa che raccoglie 63 Paesi membri, con la missione di promuovere una più profonda comprensione del ruolo dei trasporti da differenti punti di vista, attraverso un dialogo globale. Il compito dell'ITF è quello di supportare le decisioni dei governi aderenti sulle politiche dei trasporti attraverso attività di ricerca collaborativa che coinvolga oltre ai governi dei Paesi membri, la comunità scientifica del mondo accademico e del



settore privato. Il programma di lavoro prevede uno scambio, a livello internazionale, di informazioni su dati, statistiche, analisi ingegneristiche ed economiche sulle politiche nel settore dei trasporti. Nell'ampio panorama di temi e attività portati avanti dall'ITF i progetti che hanno destato maggiore interesse e a cui le delegazioni dell'Agenzia hanno partecipato sono stati:

- Uganda, Northern Eastern Road-corridor Asset Management Project (NERAMP);
- Lithuania, City of Kaunas – Engineering solution for improving safety of VRUs.

A conclusione dell'attività posta in essere nel corso dell'anno 2023 è stata prodotta una relazione acquisita agli atti dell'Agenzia con prot. n. 75498 del 4/12/2023.

#### OBIETTIVO GENERALE 5

*3.1.2.3 OG5: Attuazione della prevenzione della corruzione e della trasparenza e diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto ad impianti fissi.*

- **5.b) Obiettivo specifico:** *“Promozione e diffusione della cultura della sicurezza sui sistemi di trasporto terrestre attraverso l’implementazione di attività di sostegno alla diffusione della just culture dell’attenzione al fattore umano e dell’adozione condivisa di modalità operative e comportamenti sempre più sicuri”.*

Nel corso dell'anno la DGISA dell'ANSFISA è stata coinvolta, in ragione delle proprie competenze, nell'ambito di vari “progetti” legati alla promozione e diffusione della cultura della sicurezza sui sistemi di trasporto terrestre. In particolare:

- Collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Strutturale e Geotecnica della facoltà di Ingegneria dell'Università La Sapienza di Roma allo svolgimento del Master di II livello in *“Analisi, diagnostica e monitoraggio delle infrastrutture”*;
- Collaborazione con l'Università di Genova al Master di II livello in Gestione della Sicurezza delle Reti e dei Sistemi di Trasporto;
- Contributo all'organizzazione di vari corsi specialistici di cui, in particolare, si segnala il corso specialistico CIFI Ponti Viadotti e Gallerie. SGS – Valutazione del Rischio, Manutenzione e Appalti;
- Contributo all'organizzazione del webinar *“Just culture: aviazione e sanità a confronto - il Risk Management in sanità: quando i medici chirurgici imparano a volare”* e del webinar *“Just culture: Trasporto ferroviario e stradale a confronto”*;
- Contributo all'organizzazione della prima Conferenza Nazionale sulla Just Culture;
- La partecipazione di ANSFISA alla 115<sup>a</sup> Assemblea della Italian Flight Safety Committee (IFSC).

#### OBIETTIVO GENERALE 7

- **7.b) Obiettivo specifico:** *“Effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull’uso dell’Idrogeno in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione”.*

Nel corso dell'anno la DGISA dell'ANSFISA è stata coinvolta, in ragione delle proprie competenze e in affiancamento alla Direzione Generale delle Ferrovie, nell'ambito di due macro-attività promosse





dalla struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e inerenti all'uso e alla sperimentazione dell'idrogeno, con specifico riferimento agli aspetti legati alla sicurezza, ed in particolare:

1. attività nell'ambito della predisposizione di un Libro Bianco sull'uso dell'idrogeno;
2. attività di partecipazione a convegni.

### 3.2 La rete stradale e autostradale italiana

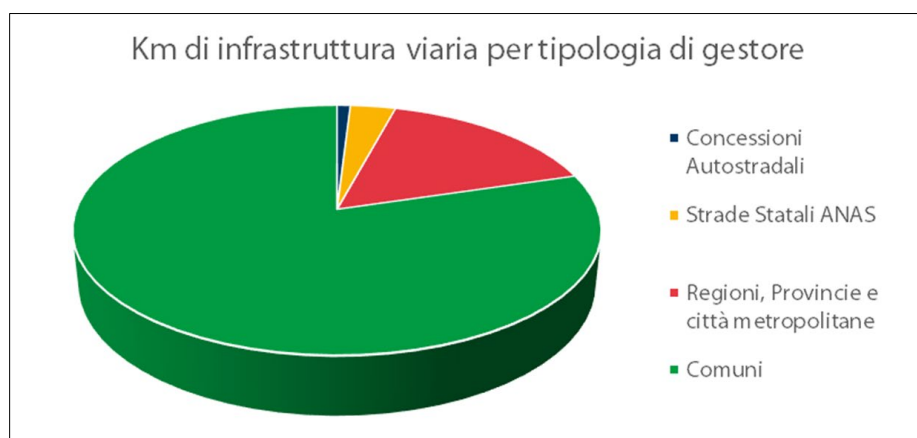
La rete infrastrutturale viaria, stradale e autostradale italiana è pari a circa 832.000 km ed è ripartita essenzialmente tra 4 tipologie di gestori, per un totale di oltre 8.000 soggetti competenti che gestiscono da pochi km fino, nel caso di ANAS, a decine di migliaia di km. Le quattro macrocategorie di soggetti gestori dell'intera rete infrastrutturale viaria italiana possono essere così classificate:

- Società Concessionarie Autostradali (compresa ANAS S.p.A. per la parte relativa alle Autostrade e i Raccordi Autostradali di competenza);
- ANAS S.p.A. per le Strade Statali;
- Regioni, Province e Città Metropolitane;
- 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 2: Estensione stradale e gestori*

Tipologia di Gestore	N° gestori	Km tratte	Incidenza percentuale
Concessioni Autostradali	26	7.428	1%
Strade Statali ANAS	1	25.643	3%
Regioni, Province e Città metropolitane	144	131.008	16%
Comuni	7.904	668.673	80%
<b>Totale</b>	<b>8.075</b>	<b>832.752</b>	<b>100%</b>



*Figura 1: km di infrastruttura viaria per tipologia di gestore*





### 3.2.1 La rete autostradale italiana

La rete autostradale italiana ha un'estensione complessiva di circa 7.400 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 (MIT) 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 MIT.

**Tabella 3: Rete autostradale per concedenti**

Gestore		Km
Concedente MIT - concessionari	- altri	5.906
Concedenti Regionali		230
Concedente MIT - ANAS		1.292
<b>Totale</b>		<b>7.428</b>

La rete autostradale a pedaggio, per la quale il ruolo di concedente è svolto dal MIT, è attualmente gestita mediante 21 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 MIT 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. Allo stato le concessioni autostradali facenti capo a un concedente regionale sono 4. 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), TEEM Tangenziale Est Esterna di Milano. La Superstrada Pedemontana Veneta, invece, fa capo alla Regione Veneto.

La rete autostradale gestita da ANAS S.p.A., si estende complessivamente per 1.292 km e comprende autostrade e raccordi autostradali.

Si fa presente che i dati sopra riportati tengono conto delle variazioni intervenute nel corso dell'anno (dicembre 2023) a seguito dell'apertura del tratto Ispica- Pozzallo - Modica dell'Autostrada Siracusa Gela e del tratto Malo - Montecchio Maggiore Sud della Superstrada Pedemontana veneta nonché del rientro in gestione, dal 2 gennaio 2024, alla Strada dei Parchi S.p.A., delle Autostrade A24 e A25 precedentemente trasferite ad ANAS S.p.A. quale gestore pro-tempore con Decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85.



### 3.2.2 Le strade statali - ANAS

La rete viaria di interesse nazionale gestita da ANAS comprende oggi oltre 25.000 km di strade, così ripartite:

*Tabella 4: Rete di interesse nazionale gestita da ANAS*

<b>ANAS Strade Statali</b>	<b>Km tratte</b>
ANAS - Abruzzo	1.432
ANAS - Basilicata	987
ANAS - Sardegna	2.949
ANAS - Calabria	1.681
ANAS - Campania	1.304
ANAS - Emilia-Romagna	1.862
ANAS - Friuli-Venezia Giulia	165
ANAS - Lazio	1.170
ANAS - Liguria	636
ANAS - Lombardia	1.924
ANAS - Marche	1.237
ANAS - Molise	667
ANAS - Sicilia	3.491
ANAS - Piemonte	1.597
ANAS - Puglia	1.493
ANAS - Toscana	1.403
ANAS - Umbria	770
ANAS - Valle d'Aosta	144
ANAS - Veneto	729
<b>Totale</b>	<b>25.643</b>

Altresì, fanno parte della gestione ANAS **ulteriori km 5.320,74** di svincoli e complanari (strade di servizio e gli allacci stradali della rete ANAS che permettono il raccordo tra la viabilità statale e locale) per i quali non si dispone della suddivisione per regione.

### 3.2.3 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.

Negli 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, non esiste infatti un catasto unico delle strade e i dati reperibili da diverse fonti sono parziali e incongruenti fra loro.

### 3.2.4 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 significativa consistenza della rete autostradale e stradale italiana.

*Tabella 5: Opere d'arte della rete autostradale e di interesse nazionale*

Gestore	Gallerie		Ponti e Viadotti		Cavalcavia	
	nr	km	nr	km	nr	Km
Concessioni Autostradali	1.318	1.051	8.199	1.474	3.846	-
Gestore	Gallerie		Ponti e Viadotti		Cavalcavia	
	nr	km	nr	km	nr	Km
Strade Statali ANAS	861	708	12.873	1.355	2.474	-
Gestore	Gallerie		Ponti e Viadotti		Cavalcavia	
	nr	km	nr	km	nr	Km
Concessioni Autostradali e ANAS	2.179	1.759	21.072	2.829	6.320	-

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 esiste al momento una banca dati centralizzata delle opere d'arte, anche in considerazione del parziale caricamento delle informazioni da parte dei Comuni, delle Province e delle Regioni nell'Archivio Informatico delle Opere Pubbliche (AINOP), istituito presso il MIT.



### 3.3 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali svolte nel 2023

#### 3.3.1 Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2023

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".

La funzione del Programma è quella di definire gli indirizzi e gli obiettivi dello svolgimento dell'attività di vigilanza a campione sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali; detto documento riveste un carattere di programmazione previsionale e come tale non è necessariamente vincolante per l'Agenzia potendo essere integrato in relazione agli sviluppi di molteplici fattori, quali, ad esempio, l'eventuale implementazione dell'organico dell'Agenzia attraverso nuove assunzioni o eventuali segnalazioni di criticità infrastrutturali, al momento non note, da parte di soggetti pubblici e/o privati.

Il "Programma delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali", per l'anno 2023 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 21 dicembre 2022, con nota n. 58717.

Elemento essenziale della attività di programmazione dell'Agenzia è la fase di identificazione degli obiettivi che deve essere svolta previa analisi delle maggiori criticità del sistema infrastrutturale in relazione al rischio per la sicurezza attuale.

Il citato programma annuale include anche le attività di cui al decreto legislativo n. 264/2006 recante "Attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea" e del decreto legislativo n. 35/2011 recante "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".

Ulteriori disposizioni normative - articolo 7-ter, comma 9, del decreto-legge n. 68 del 2022, convertito con modificazioni dalla legge 5 agosto 2022, n. 108 - connesse alla risoluzione Convenzionale operata dal Governo con la Società Strada dei Parchi S.p.A. per il collegamento autostradale A24 Roma-L'Aquila-Teramo e il tronco A25 Torano-Pescara, hanno interessato le attività condotte dall'Agenzia in tema di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale attività è terminata nel mese di maggio 2023.

Il Programma annuale, così come definito dal già citato 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.

Il Programma annuale 2023 è stato condizionato dal già citato art. 7-ter, comma 9, del decreto-legge n. 68 del 2022, che ha disposto che l'Agenzia effettuasse ispezioni sull'intera infrastruttura delle autostrade A24 e A25 a seguito della risoluzione del rapporto concessorio con la Società Strada dei Parchi S.p.A. Tali attività, iniziate a settembre 2022, sono state completate a maggio 2023.

Inoltre, a seguito del programma straordinario relativo alle infrastrutture dell'A24 e A25 di cui sopra, l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, di cui al programma annuale per l'anno 2022, ha subito una "sospensione", in particolare per quanto programmato per il terzo quadrimestre del 2022. Le ispezioni e gli audit sui Sistemi di Gestione della Sicurezza, già determinate da ANSFISA nel Programma annuale 2022, erano state individuate sulla base di diversi parametri ritenuti di interesse prioritario. In particolare, venivano considerati: gli itinerari internazionali (Rete TEN-T), le direttrici di adduzione ai grandi centri urbani, i ponti in conglomerato cementizio armato, ordinario e presollecitato, realizzati nell'intorno degli anni '60 e, nell'ottica di un approccio graduale al tema di promozione della sicurezza e di un ampliamento della platea oggetto di controllo, le strade gestite direttamente e/o indirettamente dalle Regioni e dalle Province, ritenute di prioritario interesse. Pertanto, nel corso del 2023 si è reso necessario ultimare le ispezioni e gli audit non completati nel corso del 2022 a causa della citata sospensione.

Infine, a completamento delle attività di vigilanza della Direzione per l'anno 2023, sono state individuate ulteriori direttrici che rispondessero a degli obiettivi definiti in funzione di un'analisi delle maggiori criticità del sistema infrastrutturale in relazione al rischio per la sicurezza. In particolare, gli obiettivi sono stati:

- prosecuzione delle ispezioni sugli itinerari internazionali ed in particolare sui concessionari autostradali ricadenti nelle reti trans-europee di trasporto che non sono stati oggetto di verifica nei programmi relativi agli anni 2021 e 2022;
- infrastrutture ricadenti nell'ambito delle zone sismiche ricadenti nella zona 1 - livello di pericolosità elevato – di cui alla Con l'Ordinanza P.C.M. n. 3274 del 20 marzo 2003, aggiornata al 16/01/2006.

Il programma delle attività di vigilanza per l'anno 2023 è stato, quindi, articolato secondo le seguenti principali categorie:

- Completamento del Programma Straordinario sulle Autostrade A24 e A25;
- Completamento delle attività del Programma annuale 2022;
- Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo gli obiettivi dell'anno 2023;
- Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale;
- Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;
- Attività di cui al D.lgs. 35/2011, in prosecuzione e subentro con quelle già svolte dal MIT, così come previsto dal DL 77/2021.

Nei paragrafi seguenti si riporta una sintesi delle attività svolte.

### 3.3.2 Completamento del Programma Straordinario per le Autostrade A24 e A25

L'art. 7-ter, comma 9, del decreto-legge n. 68/2022 ha attribuito ad ANSFISA, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge



*16 dicembre 2018, n. 130, il compito di effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del Tavolo di coordinamento di cui al comma 8 [del medesimo articolo 7-ter] sui risultati dell'attività ispettiva svolta.*

In merito, con nota prot. n. 30020 del 9 luglio 2022, l'Agenzia ha delineato gli ambiti di propria competenza, confermando che, giusto il quadro normativo istitutivo (decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109) e il vigente Codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), essa svolgerà attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura in oggetto, anche attraverso ispezioni finalizzate alla verifica dell'attività di manutenzione svolta e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica sulle infrastrutture, finalizzata all'accertamento della corretta messa in atto delle necessarie misure di controllo del rischio da parte di codesto gestore. La medesima nota ribadisce che restano fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza. È, inoltre, esplicitamente richiamato l'art. 14 del Codice della strada, che attribuisce all'ente proprietario della strada o al concessionario i poteri ed i compiti finalizzati a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione.

Tali principi e metodologie sono stati poi confermati, dallo stesso Direttore dell'Agenzia, con la nota n. 34884 del 9 agosto 2022, indirizzata all'Ufficio di Gabinetto ed alla Segreteria del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, nella quale – fra l'altro – si aggiunge che *tale attività sarà svolta con il metodo della valutazione tecnica obiettiva rapida e pragmatica, finalizzata ad evidenziare e classificare eventuali criticità riscontrate in termini di sicurezza, rientrando come noto gli accertamenti strumentali, le indagini e le valutazioni accurate sulla sicurezza delle strutture, nelle esclusive competenze del gestore, per le quali peraltro sarebbero necessari tempi assolutamente non paragonabili a quelli previsti dalla legge.*

Nel rispetto dei principi sopra enunciati, l'attività di verifica della sicurezza dell'intera infrastruttura A24 e A25 si caratterizza per i seguenti punti:

- rientra nel perimetro dell'attività ordinariamente svolta dall'Agenzia mediante ispezioni a campione, essendo però rivolta – come esplicitamente indicato nella Legge – all'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, intesa in via straordinaria come un unico “campione”;
- l'attività ispettiva si svolge, di norma, con un controllo documentale e un controllo di campo, quest'ultimo di tipo esclusivamente visivo, con il metodo della valutazione tecnica obiettiva rapida e pragmatica;
- resta immutata la posizione, sopra descritta, di terzietà dell'attività svolta dall'Agenzia rispetto al gestore, al Ministero concedente ed al rapporto concessorio;
- restano, pertanto, invariati i rapporti e le modalità di relazione tra l'Agenzia e gli altri soggetti coinvolti nella gestione della sicurezza;

Le attività sono state organizzate incaricando commissioni ispettive e, al fine di massimizzare l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'attività, sono state individuate le seguenti aree di specializzazione delle commissioni stesse:

- a. infrastruttura stradale;
- b. ponti e viadotti;
- c. gallerie, pendii e opere di sostegno;
- d. audit di sistema.



Tale organizzazione ha consentito di terminare a dicembre 2022 le ispezioni sull'infrastruttura stradale, sui pendii e le opere di sostegno e di avviare un audit di sistema sulla struttura costituita da ANAS per la gestione delle autostrade A24 e A25, mentre, nel periodo gennaio-aprile 2023, sono state ultimate le attività di ispezione sui ponti e viadotti e nella galleria del Gran Sasso.

**Tabella 6: Elenco attività su autostrade A24 e A25 anno 2023**

N° d'ordine	Rete autostradale	Tratta interessata	km	Numero Opere	Tipologia d'ispezione
1	A24	dal km -7,258 al km -4,154	3,10	10	Ispezione su Opere Civili
2	A24	dal km -4,154 al km -1,539	2,62	15	Ispezione su Opere Civili
3	A24	dal km -1,539 al km 0,024	1,56	17	Ispezione su Opere Civili
4	A24	dal km 0,024 al km 3,52	3,50	17	Ispezione su Opere Civili
5	A24	dal km 3,52 al km 4,764	1,24	13	Ispezione su Opere Civili
6	A24	dal km 4,764 al km 6,634	1,87	14	Ispezione su Opere Civili
7	A24	dal km 6,634 al km 11,419	4,79	14	Ispezione su Opere Civili
8	A24	dal km 11,419 al km 15,595	4,18	14	Ispezione su Opere Civili
9	A24	dal km 15,595 al km 21,989	6,39	14	Ispezione su Opere Civili
10	A24	dal km 21,989 al km 24,554	2,57	15	Ispezione su Opere Civili
11	A24	dal km 24,554 al km 30,76	6,21	14	Ispezione su Opere Civili
12	A24	dal km 30,76 al km 35,675	4,92	15	Ispezione su Opere Civili
13	A24	dal km 35,675 al km 43,196	7,52	16	Ispezione su Opere Civili
14	A24	dal km 132,982 al km 137,522	4,54	12	Ispezione su Opere Civili
15	A24	dal km 137,522 al km 144,046	6,52	14	Ispezione su Opere Civili
16	A24	dal km 144,046 al km 148,488	4,44	13	Ispezione su Opere Civili
17	A24	dal km 148,488 al km 151,11	2,62	13	Ispezione su Opere Civili
18	A24	dal km 151,11 al km 158,685	7,57	14	Ispezione su Opere Civili
19	A25	dal km 100,138 al km 104,698	4,56	15	Ispezione su Opere Civili
20	A25	dal km 104,698 al km 111,93	7,23	14	Ispezione su Opere Civili
21	A25	dal km 111,93 al km 121,6	9,67	14	Ispezione su Opere Civili
22	A25	dal km 121,6 al km 127,399	5,80	13	Ispezione su Opere Civili
23	A25	dal km 127,399 al km 136,444	9,04	14	Ispezione su Opere Civili
24	A25	dal km 136,444 al km 142,748	6,30	14	Ispezione su Opere Civili
25	A25	dal km 142,748 al km 150,15	7,40	13	Ispezione su Opere Civili
26	A25	dal km 150,15 al km 156,848	6,70	14	Ispezione su Opere Civili
27	A25	dal km 156,848 al km 160,194	3,35	14	Ispezione su Opere Civili
28	A25	dal km 160,194 al km 165,912	5,72	14	Ispezione su Opere Civili
29	A25	dal km 165,912 al km 170,382	4,47	15	Ispezione su Opere Civili
30	A25	dal km 170,382 al km 175,122	4,74	14	Ispezione su Opere Civili
31	A25	dal km 175,122 al km 178,38	3,26	13	Ispezione su Opere Civili
32	A25	dal km 178,38 al km 182,157	3,78	12	Ispezione su Opere Civili
33	A25	dal km 182,157 al km 186,008	3,85	12	Ispezione su Opere Civili



### 3.3.3 Completamento delle attività del Programma annuale 2022

Nel corso del 2023 sono state ultimate le attività programmate per l'anno 2022 e sospese a seguito dell'attività straordinaria relativa alle autostrade A24/A25, in particolare:

**Tabella 7: Visite a campione non effettuate nell'anno 2022**

DENOMINAZIONE	Gestore
A4 Torino – Trieste (AUTOVIE VENETE)	Autovie Venete
R.A. 15 -TANGENZIALE OVEST DI CATANIA	ANAS
SS 36 DEL LAGO DI COMO E DELLO SPLUGA	ANAS
S.R. 450 di Affi	Veneto Strade
Strada statale 177 Silana di Rossano	PV di Cosenza

**Tabella 8: Ponti e viadotti in congl. cementizio armato ordinario o presollecitato realizzati tra la fine degli anni '50 e '70**

DENOMINAZIONE	Gestore
Viadotto Carpineto (Sicigliano Potenza)	ANAS
Ponte Bisantis sulla Fiumarella	ANAS

**Tabella 9: Gestori interessati da Audit di Sistema**

DENOMINAZIONE	Gestore
Provincia di Cosenza	Provincia di Cosenza
ANAS - Struttura Territoriale Lombardia	ANAS S.p.A.
Autovie Venete S.p.A.	Autovie Venete S.p.A.

### 3.3.4 Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo gli obiettivi dell'anno 2023

Come già illustrato, nel programma annuale 2023 sono state individuate ulteriori tratte oggetto di ispezione a campione che rispondessero agli obiettivi prefissati, in particolare: l'appartenenza alla rete TEN e/o alla rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), il rischio sismico così come individuato dalla classificazione sismica dei comuni italiani al 2012. Occorre anche evidenziare che, nel corso del 2021 e del 2022 sono state oggetto di ispezioni a campione la maggior parte delle tratte autostradali e dei gestori appartenenti alla Rete TEN-T, pertanto, nel programma 2023 si è avuta anche





considerazione dei gestori rimasti esclusi dalle attività degli anni precedenti.

**Tabella 10: Elenco tratte oggetto di ispezione a campione - anno 2023**

N° d'ordine	Rete stradale/autostradale	Regione	Gestore	Mission
1	A58 Tangenziale Est Esterna di Milano	Lombardia	Tangenziale Esterna Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
2	A36 Pedemontana Lombarda	Lombardia	Autostrada Pedemontana Lombarda Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
3	Raccordo A35 - Tangenziale Sud di Brescia	Lombardia	Società di Progetto Brebemi S.p.A	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
4	Trafo del Gran San Bernardo - Autostrada di accesso	Valle d'Aosta	SITRASB Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
5	A5 - Aosta Entrèves	Valle d'Aosta	RAV Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
6	A5 Quincinetto - Aosta	Valle d'Aosta	SAV Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
7	A33 Marene - Cherasco	Piemonte	Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
8	A12 San Pietro in Palazzi-Civitavecchia	Toscana - Lazio	SAT Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
9	A6 Torino - Savona	Piemonte - Liguria	FIORI - Tronco Torino Savona Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
10	A12 Genova-Ventimiglia	Liguria	ASPI Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
11	A12 Sestri Levante - Livorno	Liguria - Toscana	SALT Tronco Ligure- Toscano Spa	Proseguimento ispezioni Itinerari internazionali
12	SS 54 del Friuli	Friuli Venezia Giulia	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello
13	SS 51 di Alemagna	Veneto	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello
14	SS 106 Jonica	Calabria	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello
15	RA 2 - Raccordo Salerno Avellino	Campania	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello
16	SS 219 - SS 318 - SS 76 Perugia - Falconara	Marche	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello
17	SS 647 Fondovalle del Biferno	Molise	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello
18	RAS - Raccordo Sicignano - Potenza	Campania - Basilicata	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello
19	SS 73 BIS di Bocca Trabaria	Umbria - Marche	ANAS Spa	Aree a rischio sismico + SNIT 1° livello

Una volta individuate le direttrici oggetto di ispezione si è scelto un campione rappresentativo di gestori/enti proprietari presso i quali effettuare gli audit di sistema, in dettaglio:

1. Salt – Tronco Ligure – Toscano;
2. Bre.Be.Mi. – Società di Progetto BREBEMI;
3. SPV Superstrada Pedemontana Veneta;
4. ANAS Struttura Territoriale Sicilia.

Oltre alle ispezioni sopra indicate che rientrano nel Programma annuale 2023, nel corso dell'anno l'Agenzia si è attivata su alcune opere puntuali a seguito di segnalazioni pervenute da parte di privati e/o enti. Complessivamente le istanze lavorate nel 2023 sono state 38. Le segnalazioni sono state tutte evase attraverso approfondimenti con gli enti gestori e 6 di queste sono state oggetto di ispezione di campo da parte dei tecnici ANSFISA, in particolare:

- Galleria “Fumosa”, opera facente parte dell’Autostrada A29, Diramazione Alcamo–Trapani, nel Comune di Paceco (TP). L’infrastruttura è gestita da ANAS S.p.A.;
- Viadotto Ortiano II, ubicato in Provincia di Cosenza, al Km 6+352 della SS 177 dir «Longobucco – mare». L’infrastruttura è gestita da ANAS S.p.A.;
- Ispezione sulla SP 72 del Lago di Como tratto “Varenna-Lierna” (Gestore: Provincia di Lecco) e sulla linea ferroviaria “Tirano-Lecco” (Gestore: RFI S.p.A.);
- Viadotto della SS1 Aurelia nel Comune di Rosignano Marittimo (LI) al Km 294,500. L’infrastruttura è gestita da ANAS S.p.A.;
- Rotatoria nel centro abitato di Pescocostanzo (AQ), strada gestita dall’amministrazione comunale;
- Rampa “Rizzardi” della strada SR11 nel comune di Venezia. L’opera è gestita dal Comune di Venezia.



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.

### 3.3.5 Esito delle ispezioni

Con riferimento all'attività ispettiva, l'approccio all'attività di vigilanza ha tenuto conto del grado di complessità tecnica, nonché della necessità di non ostacolare eccessivamente la circolazione autostradale. Le ispezioni sul campo, inoltre, sono state svolte dagli ispettori dell'Agenzia con il metodo della valutazione tecnica, obiettiva, rapida, pragmatica, mediante un controllo visivo. Affinché l'ispezione consenta di conseguire i risultati attesi, infine, alle commissioni ispettive è richiesta un'adeguata applicazione del criterio di flessibilità, inteso come ambito di discrezionalità tecnica all'interno del quale effettuare le scelte (in termini, ad esempio, di percorso da seguire, modalità di campionamento, documenti da consultare) che meglio supportano le finalità dell'attività ispettiva.

La trasparenza nei confronti degli enti vigilati e il confronto con il personale degli stessi durante la fase delle "verifiche in situ" rappresentano, oltre che un dovere istituzionale, una fondamentale opportunità di integrazione del quadro conoscitivo con aspetti eventualmente non ancora presi in considerazione. Inoltre, il confronto permette agli enti vigilati di migliorare la comprensione delle eventuali osservazioni e dei rilievi fatti dall'ANSFISA, agevolando il tempestivo apprestamento di iniziative correttive.

Le ispezioni hanno riguardato l'intera infrastruttura autostradale costituita dalle Autostrade A24 e A25, ai sensi dell'art. 7-ter, comma 9 del decreto-legge n. 68/2022, nonché le tratte e/o opere di gestori diversi, Concessionari autostradali, Anas ed Enti locali, realizzando una raccolta di dati significativi, utili a poter esprimere una valutazione sugli aspetti connessi alla sicurezza ed alla manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali.

In merito al quadro normativo di riferimento per l'omogenea gestione del rischio di Ponti e Viadotti e Gallerie esistenti - *Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti* (D.M. n. 204/2022); *Istruzioni Operative per l'applicazione delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*; *Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti*, (D.M. n. 247/2022) - dalle esperienze condotte dall'Agenzia è possibile desumere che l'attività di gestione della sicurezza delle opere si è avviata per l'adempimento alle disposizioni delle sopracitate Linee guida. In esito alle verifiche effettuate è emerso il progressivo allineamento alle procedure delle Linee Guida (applicazione tuttora non perfettamente uniforme).

Nella maggior parte delle ispezioni non sono state evidenziate criticità tali da arrecare immediato, grave ed evidente pregiudizio alla sicurezza dell'infrastruttura o della circolazione stradale e autostradale tali da comportare, a seguito dell'ispezione Ansfisa, immediate ed urgenti misure di mitigazione dei rischi con limitazione all'uso delle infrastrutture.

In linea generale, le difettosità più evidenti riscontrate si sono innescate nei giunti strutturali d'impalcato, all'innesto dei pluviali di scarico nelle solette ed in aggiramento dell'estremità degli sbalzi di soletta. In tali zone le acque di piattaforma, non efficacemente smaltite a causa di difetti dei



sistemi di tenuta, generano uno scorrimento sulle superficie degli elementi strutturali in calcestruzzo provocandone il dilavamento ed il progressivo ammaloramento determinando la conseguente esposizione e corrosione delle armature ordinarie e, talvolta, anche di presollecitazione. I difetti sopra evidenziati, con intensità ed estensione variabili, si sono diffusi a partire dalle zone richiamate e sono risultati concentrati in prossimità delle testate delle travi, sui pulvini e lungo i fusti delle pile, sulle selle Gerber, con il conseguente coinvolgimento dei dispositivi di vincolo nel processo di degrado.

Le attività di ispezione dell’Agenzia portano a ritenere opportuno di ricondurre la revisione delle opere di convogliamento e scarico delle acque meteoriche nonché la sostituzione dei dispositivi coprigiunto nell’ambito degli interventi programmati di manutenzione ordinaria del gestore.

Data la numerosità, la complessità e l’onerosità delle attività multilivello previste dalle Linee guida Ponti relativamente alle ispezioni, indagini, controlli, monitoraggi ed eventuali verifiche da effettuare nonché ai potenziali lavori sui manufatti, è emersa la necessità di strutturare metodi di pianificazione finalizzati a priorizzarne l’esecuzione in funzione delle effettive necessità ed urgenza. Al riguardo si è constatato l’avvio da parte dei gestori dell’adozione di proprie procedure di prioritizzazione, organizzate secondo analisi di rischio e criteri oggettivi congruenti con gli approcci delle suddette Linee Guida.

Si rappresenta quale aspetto fondamentale da tener presente nelle procedure di prioritizzazione l’utilizzo dei parametri e dei criteri presenti nelle Linee Guida per la definizione dei distinti tipi di rischio su cui esse si articolano. Ulteriore elemento da considerare nella prioritizzazione è rappresentato dalle valutazioni di minimizzazione dei rischi sulla rete stradale.

Sulla base della normativa vigente – in relazione alla titolarità delle strutture delle opere d’arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, di cui al D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285, art. 25, comma 1 bis – l’Agenzia ha indicato ai gestori la necessità di provvedere a disciplinare, mediante appositi atti convenzionali con gli Enti interessati, le modalità e gli oneri di manutenzione delle infrastrutture viarie interferenti e delle relative barriere di sicurezza.

In relazione agli obblighi ricadenti sui gestori relativamente all’Archivio Informativo Nazionale Opere Pubbliche (AINOP) istituito ai sensi del co. 4 dell’art. 13 del D.L. 109/2018, si è continuato a rilevare, come nell’anno 2021, il parziale inserimento dei dati relativi alle opere ispezionate e, in taluni casi, si rileva l’assenza all’interno dell’Archivio di talune opere gestite, che risultano finanche non censite.

Tra le raccomandazioni formalizzate in esito alle ispezioni ricorre sistematicamente l’indicazione dell’opportunità, ancorché non viga un obbligo, che i gestori si dotino, ove già non presente, di un Sistema di Gestione della Sicurezza, sulla base delle indicazioni riportate nelle *Linee Guida per la implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali*.

### 3.3.6 Promozione dell’adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza

Nel corso del 2022, sono state adottate con Decreto Direttoriale n. 16575 del 22 aprile 2022, le *“Linee Guida per la certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per la manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali (LL.GG.SGS-ISA)”*, che costituiscono - insieme alle norme ISO 19011, 17021-1, 45001, 39001 - un riferimento primario per i gestori relativamente ai propri sistemi di gestione della sicurezza.

Dette Linee guida SGS-ISA fissano i requisiti per la certificazione dei sistemi di gestione e le caratteristiche degli Organismi di Certificazione di Parte Terza. Contengono altresì gli strumenti



operativi utili ai soggetti gestori per implementare il sistema e approdare alla certificazione. Gli strumenti forniti nelle LL.GG. SGS-ISA consentono inoltre di stabilire le modalità per l'analisi dei processi interni dei gestori e contengono le disposizioni volte a monitorare e migliorare la sicurezza del sistema delle infrastrutture stradali e autostradali nazionali.

L'esame delle attività dei gestori/enti proprietari, in coerenza con le Procedure di Audit dell'Agenzia, adottate con Decreto direttoriale n. 37394 del 23 giugno 2023, prevede la verifica dell'eventuale adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) ANSFISA e nel caso in cui il sistema sia stato certificato da un Organismo di Certificazione di Parte Terza, il livello di maturità delle componenti di sistema.

### 3.3.7 Commissione Permanente Gallerie di cui al Dlgs 264/2006

L'incardinamento della Commissione permanente per le gallerie in ANSFISA è avvenuto a partire dal mese di dicembre 2021 in continuità con l'attività precedentemente svolta presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, avviando l'attività collegiale con una prima riunione svolta in data 1° marzo 2022, cui hanno fatto seguito altre sedute nel corso dell'anno 2022. Tale attività è proseguita per tutto il 2023, con lo svolgimento di numerosi sopralluoghi ispettivi per la "messa in servizio" di gallerie, in base alle istanze pervenute dai gestori e/o per verificare lo stato di implementazione delle misure temporanee di sicurezza dichiarate.

La nuova collocazione della Commissione ha determinato un incremento dell'attività ispettiva (anche in ossequio alle disposizioni dell'articolo 12 comma 4bis del decreto-legge 28 settembre 2018, n.109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n.130), pur con tutte le oggettive difficoltà derivanti dal contesto operativo ed economico attuale, dalla strutturazione organizzativa dell'Agenzia nel settore stradale e dalla conseguente limitatezza delle risorse umane a disposizione.

Il D.lgs. 264/2006 aggiornato con i citati interventi normativi del 2021 ha, d'altronde, fornito alla Commissione permanente – che si è anche dotata di un nuovo regolamento interno - alcuni strumenti di norma per il monitoraggio dello stato della sicurezza delle gallerie e dell'attuazione dei programmi di adeguamento presentati dai Gestori, in linea con l'esigenza di controllo del processo adeguativo previsto dalla direttiva europea 2004/54/CE.

In questa prospettiva, l'incardinamento della Commissione Permanente in ANSFISA consente forme di sinergia finalizzate a conseguire, anche in considerazione dei termini fissati, gli adempimenti previsti dalla direttiva:

- un approccio proattivo e integrato per le procedure di approvazione dei progetti e di messa in servizio delle Gallerie promuovendo lo sviluppo di adeguati Sistemi di Gestione della Sicurezza da parte dei Gestori, con particolare riferimento al rispetto delle previsioni di cui all'art. 10-bis – L.69/2021 (Disciplina del **processo di adeguamento** delle gallerie aperte al traffico ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'articolo 3 del D.lgs. 264/06), nonché attraverso l'integrazione con altre, più recenti, disposizioni normative (es. DM 247/2022);
- il miglioramento dei procedimenti autorizzativi sotto il profilo tecnico, mediante iniziative di coordinamento nei confronti dei Gestori ed emanazione di disposizioni e direttive specifiche ai fini dell'applicazione del D.lgs. 264/06;
- la formazione degli operatori e dei tecnici preposti al procedimento autorizzativo e all'attività di controllo e verifica attraverso la condivisione delle esperienze di campo, l'attivazione di corsi e seminari specialistici;



- la promozione dell'attività di studio e ricerca volta a diffondere la conoscenza di buone pratiche e stabilire un confronto anche per valorizzare l'importanza degli apporti tecnologici utili alla valutazione del rischio e alla relativa mitigazione;
- la definizione di accordi di collaborazione con altri Enti preposti alla sicurezza delle gallerie (es. Corpo Nazionale VV.F.), al fine di incrementare l'attività di controllo e di supporto all'azione dei Gestori.

Sotto altro profilo, l'attribuzione di competenze sulla sicurezza delle gallerie ad ANSFISA si integra con le funzioni di competenza dell'Agenzia inerenti all'applicazione del D.lgs. 35/2011.

L'attività ispettiva e/o di sopralluogo sulle gallerie appartenenti alla rete stradale transeuropea (TERN), ai sensi degli art. 11 e 12 del d.lgs. n.264/06, consiste essenzialmente nella verifica della conformità delle gallerie di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, alle disposizioni del Decreto e dunque nella verifica della corretta implementazione, da parte dei Gestori delle gallerie delle:

- MISURE DI SICUREZZA di cui all'art. 3 del Decreto (provvedimenti strutturali, impiantistici, gestionali mirati a ridurre la probabilità di accadimento e/o le conseguenze di eventi incidentali) ed eventuali MISURE DI SICUREZZA INTEGRATIVE (provvedimenti complementari che integrano i requisiti minimi di sicurezza e finalizzati al perseguimento di un minore livello di rischio per le gallerie che presentano caratteristiche speciali rispetto ai parametri di sicurezza, tali da determinare condizioni di maggiore potenziale pericolo);

e/o

- MISURE DI SICUREZZA TEMPORANEE MINIME (misure temporanee, di natura impiantistica o gestionale, mirate a ridurre la probabilità di accadimento o le conseguenze di eventi incidentali, per le gallerie aperte al traffico, per le quali, non è stata richiesta la messa in servizio secondo la procedura prevista dall'allegato 4).

L'attività ispettiva e/o di sopralluogo consiste in controlli visivi, documentali (anche tramite consultazione di banche dati) e/o prove funzionali/strumentali (normalmente effettuati tramite la collaborazione del personale dei gestori e/o dei VV.F.) e sono finalizzate essenzialmente a:

1. verificare la conformità della galleria alle disposizioni del citato decreto (sopralluogo preliminare alla eventuale autorizzazione alla messa in servizio dell'opera di cui all'art. 10-bis del Decreto), qualora siano stati completati i lavori di adeguamento prescritti per le gallerie della rete TERN dal d.lgs. 264/2006 e il Gestore avesse trasmesso la richiesta di messa in servizio;
2. riscontrare la situazione effettiva della galleria, rispetto a quanto risulta dalla documentazione agli atti (in particolare per le gallerie per le quali, non è stata ancora richiesta la messa in servizio secondo la procedura prevista dall'allegato 4 e risultino implementate le misure di sicurezza temporanee minime di cui all'articolo 10-ter del Decreto);
3. verificare il mantenimento o meno delle condizioni di sicurezza della galleria accertate nella precedente visita ispettiva (in particolare per le gallerie aperte al traffico, conformi al Decreto e autorizzate da deliberazione di conformità e/o di messa in servizio della CPG (a seconda dell'anno di apertura al traffico)).

Nel quadro complessivo così definito, l'Agenzia assume il ruolo di supporto all'attività della Commissione permanente per le Gallerie.

Nel corso del 2023 sono state eseguite le ispezioni sulle seguenti gallerie:



Tabella 11: Ispezione gallerie

Nome galleria	NCPG	Gestore	Strada
Villeneuve	2	Rav	A5
Chabodey	7	Rav	A5
Monte Giugo	20	Aspi	A12
Sessarego	30	Aspi	A12
Anzema	46	Aspi	A26
Montà	55	Aspi	A26
Olimpia	59	Aspi	A26
Porto San Giorgio	106	Aspi	A14
Corchia	150	Salt	A15
Hone	156	Sav	A5
Montjovet	157	Sav	A5
Petit Monde	158	Sav	A5
Croce dei Tozzi	171	Salt	A12
Pian del Lupo	173	Salt	A12
Nocentini	182	Salt	A12
Fresonara	183	Salt	A15
Gran Sasso	196	Anas	A24
Pian del Ponte	249	Anas	SS 73 bis
Monte Coronaro	250	Anas	SS 3 bis
Roccaccia	251	Anas	SS 3 bis
Scanzano	267	Anas	SS Jonica E90
Selva Candida	302	Anas	A 90
Sant'Egidio	339	Anas	SS 318
Colle Paganello	344	Anas	SS 76
Burano	345	Anas	SS 76
Magione	438	Anas	RA06
Prepo	440	Anas	RA06
Volumni	442	Anas	RA06
Sant'Urbano	491	SPV	SPV
Malo (2 volte)	492	SPV	SPV
San Gregorio	501	Anas	S.S. 318 var
Collemaggio	502	Anas	S.S. 318 var



La Commissione Permanente Gallerie ha autorizzato la messa in esercizio delle seguenti gallerie:

**Tabella 12: Gallerie – messa in esercizio**

Nome galleria	NCPG	Gestore	Strada
Corchia	150	Salt	A15
Hone	156	Sav	A5
Petit Monde	158	Sav	A5
Croce dei Tozzi	171	Salt	A12
Pian del Lupo	173	Salt	A12
Nocentini	182	Salt	A12
Fresonara	183	Salt	A15
Pian del Ponte	249	Anas	SS 73 bis
Roccaccia	251	Anas	SS 3 bis
Sant'Egidio	339	Anas	SS 318
Colle Paganello	344	Anas	SS 76
Burano	345	Anas	SS 76
Magione	438	Anas	RA06
Prepo	440	Anas	RA06
Volumni	442	Anas	RA06
Sant'Urbano	491	SPV	SPV
Malo	492	SPV	SPV
San Gregorio	501	Anas	S.S. 318 var
Collemaggio	502	Anas	S.S. 318 var

Sempre nel corso del 2023, sono stati approvati con prescrizioni i progetti relativi alle seguenti gallerie (n. 110):



NCPG	Galleria	Gestore	Strada	Procedimento
11	Dorbie'	ASPI	A 8 / A 26	P.E.
12	Riviera	ASPI	A 8 / A 26	P.E.
13	Apparizione	ASPI	A 12	P.E.
14	Camaldoli	ASPI	A 12	P.E.
15	Della Maddalena	ASPI	A 12	P.E.
16	Dell'Anchetta	ASPI	A 12	P.E.
17	Giovanni Maggio	ASPI	A 12	P.E.
18	Monte Castelletti	ASPI	A 12	P.E.
19	Castelletto	ASPI	A 12	P.E.
20	Monte Giugo	ASPI	A 12	P.E.
21	Monte Moro	ASPI	A 12	P.E.
22	Monte Quezzi	ASPI	A 12	P.E.
23	Monte Veilino	ASPI	A 12	P.E.
24	Montesperone	ASPI	A 12	P.E.
25	Rivarolo II	ASPI	A 12	P.E.
26	Rivarolo III	ASPI	A 12	P.E.
27	San Bartolomeo	ASPI	A 12	P.E.
28	Sant'Anna	ASPI	A 12	P.E.
29	Santa Giulia	ASPI	A 12	P.E.
30	Sessarego	ASPI	A 12	P.E.
31	Beuca	ASPI	A 10	P.E.
32	Borgonovo	ASPI	A 10	P.E.
33	Cantalupo	ASPI	A 10	P.E.
35	Coronata	ASPI	A 10	P.E.
36	Crevari	ASPI	A 10	P.E.
37	Di Pra'	ASPI	A 10	P.E.
38	Don Guanella	ASPI	A 10	P.E.
39	La Vignetta	ASPI	A 10	P.E.
40	Maxetti	ASPI	A 10	P.E.
41	Monte Pasasco	ASPI	A 10	P.E.
42	Pallavicini Doria	ASPI	A 10	P.E.
43	Pecorile	ASPI	A 10	P.E.
44	Provenzale	ASPI	A 10	P.E.
45	San Paolo della Croce	ASPI	A 10	P.E.
47	Berte'	ASPI	A 26	P.E.
50	Ciutti	ASPI	A 26	P.E.
51	Di Casa Monacchi	ASPI	A 26	P.E.
52	Manfreida	ASPI	A 26	P.E.
53	Massimo Risso	ASPI	A 26	P.E.
54	Massimo Visconti	ASPI	A 26	P.E.
56	Mottarone I	ASPI	A 26	P.E.
57	Mottarone II	ASPI	A 26	P.E.
58	Mottavinea	ASPI	A 26	P.E.
60	Roccadarme	ASPI	A 26	P.E.
62	Stresa II	ASPI	A 26	P.E.
63	Turchino	ASPI	A 26	P.E.





65	Boccardo	ASPI	A 7	P.E.
66	Bolzaneto I	ASPI	A 7	P.E.
67	Brasile	ASPI	A 7	P.E.
68	Campora	ASPI	A 7	P.E.
69	Gabbia	ASPI	A 7	P.E.
70	Giovi	ASPI	A 7	P.E.
71	Monreale	ASPI	A 7	P.E.
72	Monte Galletto	ASPI	A 7	P.E.
73	Prodonno	ASPI	A 7	P.E.
74	San Bartolomeo	ASPI	A 7	P.E.
79	Citerna	ASPI	A 1	P.E.
80	Croci di Calenzano	ASPI	A 1	P.E.
83	Melarancio A	ASPI	A 1	P.E.
83	Melarancio B	ASPI	A 1	P.E.
84	San Donato	ASPI	A 1	P.E.
88	Santa Maria a Castello	ASPI	A 30	P.E.
89	Sant'Aniello	ASPI	A 30	P.E.
90	Montemiletto	ASPI	A 16	P.E.
91	Scampitella	ASPI	A 16	P.E.
92	Cappelle	ASPI	A 14	P.E.
93	Castello di Grottammare	ASPI	A 14	P.E.
95	Colle di Marzio	ASPI	A 14	P.E.
96	Colle Marino	ASPI	A 14	P.E.
97	Colle Pino	ASPI	A 14	P.E.
98	Croci San Benedetto	ASPI	A 14	P.E.
99	Castello di Cupra Marittima	ASPI	A 14	P.E.
100	Fonte da Capo	ASPI	A 14	P.D.
101	Immacolata Vaccari	ASPI	A 14	P.E.
101	Immacolata	ASPI	A 14	P.E.
101	Vaccari	ASPI	A 14	P.E.
102	Monterenzo	ASPI	A 14	P.E.
103	Montesecco	ASPI	A 14	P.E.
104	Pedaso	ASPI	A 14	P.E.
105	Pianacce	ASPI	A 14	P.E.
107	San Basso	ASPI	A 14	P.E.
108	San Cipriano	ASPI	A 14	P.E.
109	San Marco	ASPI	A 14	P.E.
112	Clap Forat	ASPI	A 23	P.E.
113	Lago	ASPI	A 23	P.E.
114	Campiolo	ASPI	A 23	P.E.
115	Dogna	ASPI	A 23	P.E.
116	Moggio Udinese	ASPI	A 23	P.E.
118	Pietratagliata	ASPI	A 23	P.E.
119	Pontebba	ASPI	A 23	P.E.
120	Raccolana	ASPI	A 23	P.E.
121	Sant'Antonio	ASPI	A 23	P.E.
122	Spartiacque	ASPI	A 23	P.E.
123	Tarvisio	ASPI	A 23	P.E.



124	Zannier	ASPI	A 23	P.E.
157	Montjovet	SAV	A 5	P.E.
187	Stonio	ANAS	A 24	P.D.
190	Pietrasecca	ANAS	A 24	P.D.
191	Colle Mulino	ANAS	A 24	P.D.
192	Monte Sant'Angelo	ANAS	A 24	P.D.
193	San Rocco	ANAS	A 24	P.D.
195	San Giacomo	ANAS	A 24	P.D.
200	Collurania	ANAS	A 24	P.D.
201	San Domenico	ANAS	A 25	P.D.
409	Capodimonte	TdN	A 56	P.E.
463	Salsa	ANAS	SS 96	P.E.
492	Malo	SPV	SPV	P.E.
500	Papazzo	ANAS	SS 640	P.E.
506	Brancolano A	ASPI	A 1	P.D.
506	Brancolano B	ASPI	A 1	P.D.

### 3.3.8 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, ha assegnato all'Agenzia competenze dirette in merito allo svolgimento di molte delle attività indicate nel D.lgs. 35/2011, che ha recepito la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Il trasferimento ad ANSFISA della gran parte delle competenze e dei compiti previsti dal D.lgs. 35/2011 è avvenuto, pochi mesi prima del recepimento nazionale della direttiva 2019/1936/CE che ha modificato (D.lgs. 15 novembre 2021, n. 213), per molti aspetti in modo non trascurabile, il precedente Decreto legislativo, anche alla luce di un decennio di applicazione della originaria direttiva.

Di particolare significatività per ANSFISA, le modifiche all'articolo 5 del Dlgs 35/1011, che hanno introdotto nuove modalità di ricognizione delle prestazioni di sicurezza delle strade esistenti (valutazione della sicurezza di rete).

Il trasferimento delle competenze dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ad ANSFISA ha determinato l'attribuzione all'Agenzia di compiti riguardanti:

- la definizione di modalità, contenuti e documenti costituenti la Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale dei progetti di infrastruttura di cui all'art. 3 del Decreto 35/2011;
- la tenuta dell'elenco dei soggetti che possono effettuare i controlli, ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 35/2011;
- la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti sulla base di quanto previsto dall'art. 5 del D.lgs. 35/2011, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dallo stesso Decreto;
- l'esecuzione, 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 dei Trasporti o di altre pubbliche amministrazioni, di ispezioni di sicurezza secondo 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 ed eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito;
- la gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;



- la formulazione della proposta, nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, dell'aggiornamento delle tariffe previste dall'articolo 10 del 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, in qualità di Organo Competente ai sensi del D.lgs. 35/2011, l'Agenzia ha provveduto ad autorizzare l'avvio delle attività ispettive sulle tratte stradali individuate dal Ministero nel 2021, oltre ad esaminare e 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).

Al momento l'Agenzia detiene ed aggiorna l'elenco degli esperti ai quali affidare incarichi per il controllo dei progetti e per l'esecuzione delle ispezioni (ultimo aggiornamento 30 settembre 2023).

Il decreto di recepimento della nuova direttiva europea 1936/2019, entrato in vigore il 31.12.2021, ha recepito la direttiva UE 1936/2019 e ha esteso l'ambito di applicazione della norma alle autostrade ed alle strade extraurbane principali, non appartenenti alla rete TEN.

In particolare, a partire dal 1° gennaio 2022 la rete stradale che ricade nell'ambito di applicazione del citato Decreto legislativo è stata ampliata, includendo autostrade e strade statali di tipo B, non incluse nella stessa rete.

In ogni caso, a seguito del trasferimento delle competenze, sono stati avviati e conclusi gli incarichi già attribuiti dal MIT per le attività ispettive su n. 12 tratte della rete TEN, gestite sia da concessionari autostradali che da Anas S.p.A. e avviate alcune attività di approfondimento con i gestori.

Ciò premesso, considerato il rinnovato quadro normativo, risulta necessaria una revisione delle "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" adottate con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 137 del 02.05.2012, al fine di aggiornare il complesso delle attività inerenti al decreto legislativo ed in particolare agli artt. 5, 6, 6-bis.

Relativamente all'art. 5 del decreto legislativo ed al Network Wide Assessment, l'Agenzia ha partecipato al progetto pilota avviato dalla Commissione Europea, attraverso l'EGRIS (Expert Group on Road Infrastructure Safety), costituito, nell'ambito della DG Mobility and Transport della Commissione Europea, nel 2020, proprio per promuovere l'attuazione della direttiva in tutti i paesi dell'Unione in modo uniforme e concreto. Sono stati già avviati confronti sia con la competente Direzione generale del Ministero, sia con i concessionari autostradali, sia con ANAS S.p.A. per la definizione di una metodologia per eseguire la valutazione di sicurezza della rete; a tal proposito è stato formalizzato l'avvio di un gruppo di studio che, sulla base di un approccio basato sui modelli di valutazione del rischio, nonché di esperienze applicative dei gestori stradali, potrà contribuire alla definizione delle componenti per l'applicazione dell'art. 5 del d.lgs. 35/2011, secondo l'aggiornamento conseguente al recepimento della direttiva 1936/CE del 2019, nonché tenendo conto delle indicazioni prodotte dal Directorate General for Mobility and Transport della Commissione Europea nel gennaio 2023, oltre ad una raccolta di dati per prime elaborazioni finalizzate al risk-assessment.

Inoltre, l'Agenzia, in accordo con la competente DG del Dicastero, subordinatamente al perfezionamento di alcune procedure di competenza del MIT, prevede di avviare il primo corso pilota per la qualificazione di controllori ed ispettori ai sensi dell'art. 9 del D. Lgs.; a tal proposito, sono stati già avviate interlocuzioni con la citata DG.

Infine, è stata richiesta la collaborazione di Istat ed ACI per l'avvio nel 2024, della raccolta di dati disaggregati relativi all'incidentalità stradale, utili sia ai fini del NWA (approccio reattivo) sia per l'implementazione della relazione d'incidente (art. 7 d.lgs.).



### 3.3.9 Programmazione delle attività di vigilanza 2024

Il Programma annuale 2024 è stato approvato con Decreto del Direttore dell’Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28/12/2023, così come stabilito dal l’articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

#### 3.3.9.1 Gli obiettivi del programma 2024

Alla luce dei risultati raggiunti a seguito delle attività poste in essere nel corso dei primi tre anni di attività dal 2021 al 2023, sono stati definiti gli obiettivi del Programma annuale per l’anno 2024. L’attenzione nei primi programmi annuali di ANSFISA si è rivolta principalmente ai gestori dotati di una organizzazione maggiormente strutturata, quali le Concessionarie autostradali e ANAS S.p.A., che, sebbene rappresentino complessivamente solo circa il 2% della rete stradale nazionale, gestiscono la totalità della rete TERN, i collegamenti internazionali e la rete a maggior traffico. Nel corso del 2023 al fine di ampliare la platea dei gestori oggetto delle ispezioni è stata attivata un’interlocuzione con le associazioni che rappresentano gli altri gestori: l’Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI), l’Unione Province Italiane (UPI), la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome. L’intento di tale attività è quello di promuovere l’applicazione concreta e sostenibile delle “Linee Guida per la gestione del rischio dei ponti esistenti” e delle “Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti” e la predisposizione da parte dei gestori di Sistemi di Gestione della Sicurezza delle infrastrutture stradali. Nello specifico si tratta di incentivare l’adozione di tutti gli strumenti che, anche attraverso una adeguata raccolta delle informazioni, possano favorire la prevenzione degli incidenti e inconvenienti. In tal modo si favorisce la formazione di una nuova cultura della sicurezza presso tutti gli operatori indipendentemente dalla dimensione della rete gestita, dal gestore commerciale dimensionalmente grande e strutturato a quello più piccolo.

Al fine implementare questo approccio graduale dei diversi gestori nel corso del 2024 l’ANSFISA si è posta l’obiettivo effettuare la propria attività in massima parte sulle strade secondarie gestite dalle Regioni, dalle Province, dalle Città Metropolitane e dai Comuni.

Nel corso del 2023 tra gli obiettivi di ANSFISA l’attenzione è stata posta alle infrastrutture stradali e autostradali in relazione alla classificazione sismica dei comuni italiani, con particolare riguardo alle infrastrutture ricadenti nella zona 1 - livello di pericolosità elevato – di cui alla normativa vigente in materia.

Nella programmazione dell’attività ispettiva a campione per l’anno 2024 l’attenzione sarà rivolta, invece, alle infrastrutture ubicate nelle aree identificate a rischio idrogeologico. È noto, infatti, come l’Italia sia un paese in cui il dissesto idrogeologico è diffuso in modo capillare e rappresenta un problema di notevole importanza.

Altro tema si è valutato di porre l’attenzione è quello dell’incidentalità. Tale aspetto è largamente dibattuto e assurge alle cronache in occasione di incidenti stradali particolarmente rilevanti. Pertanto, nella definizione del Programma annuale della attività ispettiva a campione per l’anno 2024, ANSFISA ha posto particolare attenzione all’individuazione di direttrici con elevato indice di incidentalità.

Infine, come noto, il nostro sistema di infrastrutture stradali ha bisogno di azioni efficaci e mirate. Sappiamo che più del 50% dei ponti italiani ha un’età superiore a 50 anni<sup>1</sup>, molti sono stati costruiti in assenza di norme specifiche sulla durabilità, qualità dei materiali e manutenzione programmata. Le

<sup>1</sup> Dato desunto dal rapporto dell’istituto di tecnologia delle costruzioni del Cnr, risalente al giugno del 2018.



osservazioni effettuate dall'Agenzia nel primo triennio di attività, che ha visto esaminare oltre 1500 opere d'arte, sta pienamente confermando tale dato preliminare.

I ponti e le altre strutture stradali e autostradali invecchiano e ciò assume maggiore rilievo quando le opere si avvicinano alla fine della loro vita utile, e possono deteriorarsi a causa dell'usura dovuta al traffico quotidiano in costante incremento, agli eventi meteorologici e agli incidenti, oltre agli eventi estremi, come i grandi terremoti e le alluvioni, che influenzano in maniera significativa il ruolo chiave della rete di trasporto. Da un'analisi qualitativa dei dissesti verificatisi nell'ultimo quinquennio, si contano sul territorio italiano una decina di crolli di ponti esistenti. L'analisi di tali eventi ha messo in evidenza che le cause principali di tali dissesti sono da riferirsi principalmente a fattori ambientali (primariamente deterioramento dei materiali e inondazioni) e in misura minore a fattori antropologici (eccesso di carichi verticali, errori in fase di esecuzione dei lavori, scarsa manutenzione).

Lo studio sistematico dei rischi, ai quali possono essere esposte le infrastrutture viarie, è uno strumento indispensabile se si vuole garantire il livello di servizio di una data rete. Le arterie stradali e autostradali, ponti, viadotti e gallerie in particolare, necessitano di una gestione continua per garantire l'operatività in piena sicurezza.

L'Agenzia ha attivato una serie di azioni coordinate finalizzate alla riduzione e alla gestione dei rischi connessi alle infrastrutture stradali e autostradali, secondo il moderno approccio internazionale che, riconoscendo l'impossibilità di garantire un rischio zero, stabilisce che, sotto la responsabilità del soggetto gestore, il rischio vada continuamente gestito e ricondotto ad un livello accettabile per la società. In quest'ottica, nel Programma annuale delle visite a campione per l'anno 2024, ANSFISA si è posta l'obiettivo di porre l'attenzione anche sulle infrastrutture che manifestino caratteristiche di vulnerabilità strutturale.

### 3.3.9.2 *Le attività del Programma annuale 2024*

Il programma delle attività di vigilanza per l'anno 2024 è articolato secondo le seguenti principali categorie di attività:

- Audit, presso i gestori/enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi gestori/enti proprietari della rete stradale e autostradale;
- Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai gestori/enti proprietari stradali e autostradali.
- Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;
- Attività di cui al D.lgs. 35/2011, in prosecuzione e subentro con quelle già svolte dal MIT, 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.

Oltre alle attività sopra riportate, nell'ottica di una integrazione delle competenze del personale e di un rafforzamento della collaborazione con la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie, verranno, inoltre, valutate attività e risorse da coinvolgere relativamente a:

- interventi congiunti di supervisione su tematiche di interesse comune alle due Direzioni, tra le quali potranno figurare le ispezioni sui passaggi a livello;
- utilizzo di personale della Direzione ferroviaria per attività di supervisione proprie della Direzione stradale, come già avvenuto per gli anni 2022 e 2023;



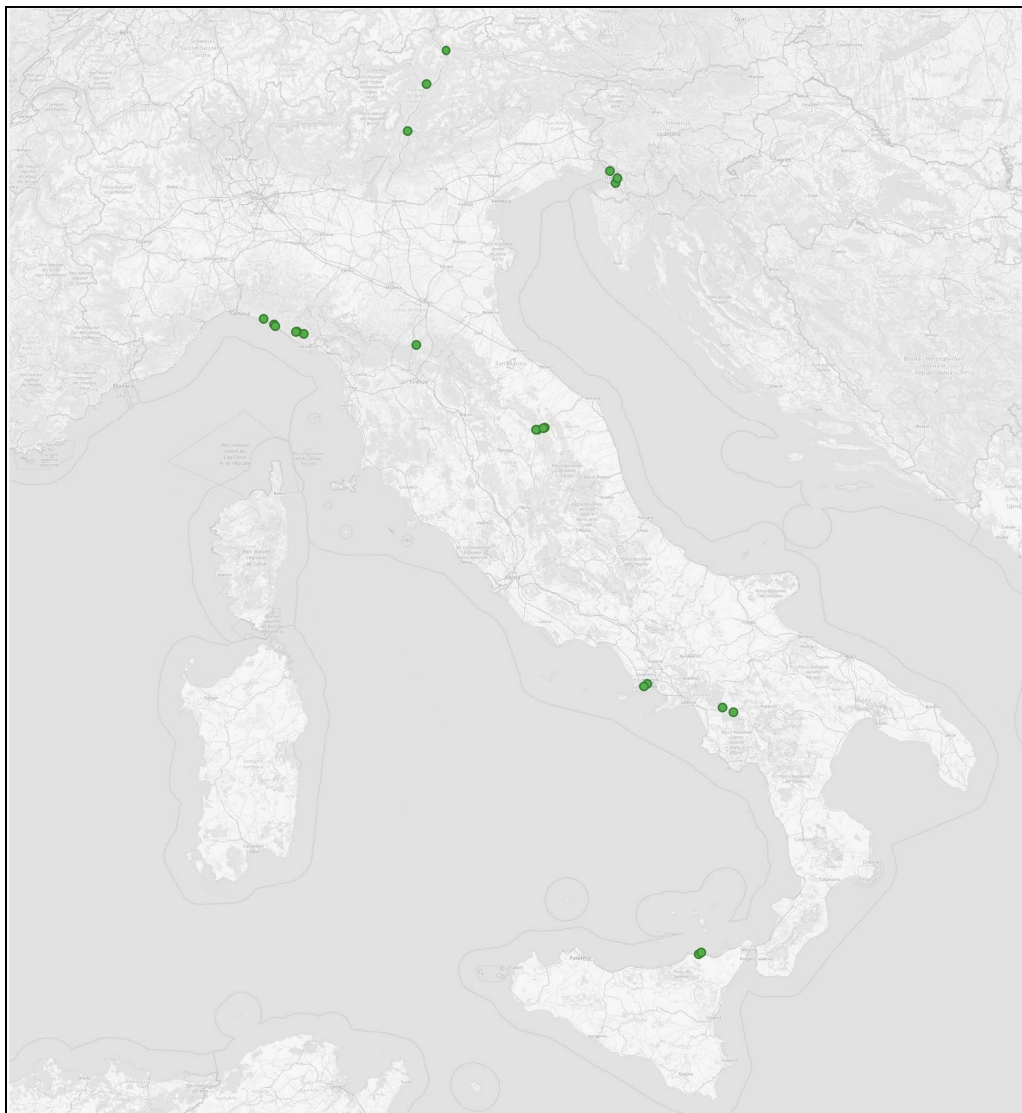
- partecipazione di personale della Direzione stradale ad attività di supervisione proprie della Direzione Ferroviaria, tra le quali quelle relative alle opere civili;
- attuazione di sinergie su tematiche specifiche, quali ad esempio l'utilizzo di strumenti e tecniche di controllo sulla gestione della manutenzione delle opere d'arte.



**Figura 2: Corografia localizzazione tratte oggetto di ispezione**







**Figura 3: Corografia localizzazione Gallerie oggetto di verifica ai sensi del Dlgs 264/2006**

Le attività relative alle competenze dell’Agenzia in attuazione del Dlgs 35/2011 nel 2023 sarà in continuità con quanto già avviato nel 2022 e 2023 e potrà riguardare, subordinatamente al necessario trasferimento delle risorse finanziarie rivenienti dall’art. 10 del D.lgs. 35/2011, l’ultimazione dell’attività ispettiva prevista dall’art. 6 del Decreto lungo alcune infrastrutture della rete TERN non già sottoposte a controllo anche per le tratte di rete di competenza di gestori non autostradali e non ANAS.

Per tale motivo, oltre allo sviluppo e completamento delle attività sulle tratte ricadenti nella programmazione per il 2023, si prevede, sempre subordinatamente al conseguimento delle risorse finanziarie a carico dei gestori, di ispezionare le tratte di seguito elencate.

- Tratta n. 1 (**km 21,400**), così composta:



- SS 280 dal km 28+000 al km 34+400 (km 6,400) – innesto con SS 280dir presso località Corace - innesto con la SS 19b – Regione Calabria, Provincia di Catanzaro;
  - SS 19q dal km 7+000 al km 14+500 (km 7,500) – innesto con la SS 280 - innesto con la SS 280dir/SS 106 presso località Fortuna – Regione Calabria, Provincia di Catanzaro;
  - SS 106 dal km 184+000 al km 191+500 (km 7,500) – innesto con la SS 280dir/SS 19q presso località Fortuna - svincolo con la SP 16 in località Marincoli – Regione Calabria, Provincia di Catanzaro.
- Tratta n. 2 (**km 38,100**), così composta:
- A1 dal km 682+000 al km 685+000 (km 3,000) – Regione Campania, Provincia di Caserta;
  - SR 430 dal km 0+000 al km 2+300 (km 2,300) – dallo svincolo con la A1 all'intersezione con la SR 6 in località Taverna – Regione Lazio, Provincia di Frosinone;
  - SR 6 dal km 148+600 al km 151+300 (km 2,700) – dall'intersezione con la SR 6 in località Taverna all'intersezione con la SP 9 in località San Cataldo – Regione Campania, Provincia di Caserta;
  - SS 148 dal km 12+650 al km 17+500 (km 4,850) – dallo svincolo n.26 con la A90 al termine della corsia di accelerazione al km 17+500 – Regione Lazio, Provincia Roma;
  - Coll. SS 148 – SS 7 (km 0.800) – dalla SS 148 alla SS 7 in località Terracina – Regione Lazio, Provincia Latina;
  - A1 dal km 491+000 al km 493+000 (km 2,000) – dallo svincolo di Orte al km 493 – Regione Umbria/Lazio;
  - SS 131 dal km 229+650 al km 231+500 (km 1,850) – dallo svincolo con la SP 34 all'intersezione con via della liberazione – Regione Sardegna, Provincia di Sassari;
  - SS 125 dal km 75,400 al km 79+300 (km 3,900) – dallo svincolo con la SS 729 allo svincolo con la SP 82 – Regione Sardegna, Provincia di Olbia;
  - SP 63 dal km 0+000 al km 14+600 (km 14,600) – dallo svincolo con la SS 128bis in località Oppia Nuova alla SS 729 – Regione Sardegna, Provincia di Sassari;
  - SS 131 dal km 3+400 al km 5+500 (km 2,100) – dallo svincolo con la SS 554 all'intersezione con via Puglia – Regione Sardegna, Provincia di Cagliari.
- Tratta n. 3 (**89,100 km**), così composta:
- SS 115 dal km 270+000 al km 359+700 (km 89,100) – dallo svincolo con la SP 51 a Gela fino alla rotatoria con la SP 26 in località Rosolini – Regione Sicilia, Provincia di Ragusa.
- Tratta n. 4 (**41,400 km**), così composta:
- A19 dal km 189+000 al km 190+300 (km 1,300) – dallo svincolo con la





- tangenziale di Catania all'area di servizio Gelso Bianco nord – Regione Sicilia, Provincia di Catania;
- A20/SS 162 dal km (km 11,200) – dallo svincolo con via Emiro Giafar allo svincolo con via Belgio – Regione Sicilia, Provincia di Palermo;
  - SS 115 dal km 75+100 al km 75+700 (km 0,600) – dalla rotatoria con via Caduti di Nassirya in località Castel Vetrano a inizio competenza di ANAS – Regione Sicilia, Provincia di Trapani;
  - SS 640 (km 25,700) – dal punto 37°25'36.0"N 13°55'42.3"E allo svincolo con la A19 – Regione Sicilia, Provincia di Caltanissetta/Enna;
  - SS 115 (km 2,600) – Raccordo autostradale di Villarosina dalla rotatoria con via Erice Mazara allo svincolo con la SS 115 – Regione Sicilia, Provincia di Trapani.
- Tratta n. 5 (**61,600 km**), così composta:
- A10 dal km 0+000 al km 2+300 (km 2,300) – Ponte di San Giorgio – Regione Liguria, Provincia di Genova;
  - SS 73bis dal km 35+000 al km 78+000 (km 43,000) – Regione Umbria, Provincia di Pesaro-Urbino;
  - A26 dal km 67+000 al km 68+000 (km 1,000) – Regione Piemonte, Provincia di Alessandria;
  - SS 231/A33 dal km 0+000 al km 6+500 (km 6,5000) – dallo svincolo con la A21 ad inizio competenza Asti-Cuneo – Regione Piemonte, Provincia di Asti;
  - Collegamento SR11/A57 – Venezia (km 8,800) – da fine competenza CAV al porto di Venezia – Regione Veneto, Provincia di Venezia.
- Tratta n. 6 (**77,020 km**), così composta
- A11 dal km 4+930 al km 7+500 (km 2,570) – dallo svincolo con la A1 al km 7+500 – Regione Toscana, Provincia di Prato;
  - SGC Fi-Pi-Li dal km 68+800 al km 79+600 (km 10,800) dallo svincolo con la A12 al porto di Livorno – Regione Toscana, Provincia di Livorno;
  - SS 73 bis dal km 0+000 al km 35+000 (km 35,000) – dallo svincolo con la SS 3bis/E45 al km 35 della SS73 bis – Regione Umbria, Provincia di Perugia e Regione Marche, Provincia di Pesaro-Urbino;
  - SS 73 dal km 141+450 al km 150+800 (km 9,350) – dall' intersezione con viale F.lli Rosselli ad Arezzo alla rotatoria per Palazzo del Pero – Regione Toscana, Provincia di Arezzo;
  - SS 73 dal km 150+800 a San Giustino (km 19,300) – da località le Ville, passando per Sansepolcro fino alla rotatoria con la SS 73bis in comune di San Giustino – Regione Toscana, Provincia di Arezzo e Regione Umbria, Provincia di Perugia.



### 3.3.10L'evoluzione dell'attività della DGISA e stima per il 2024

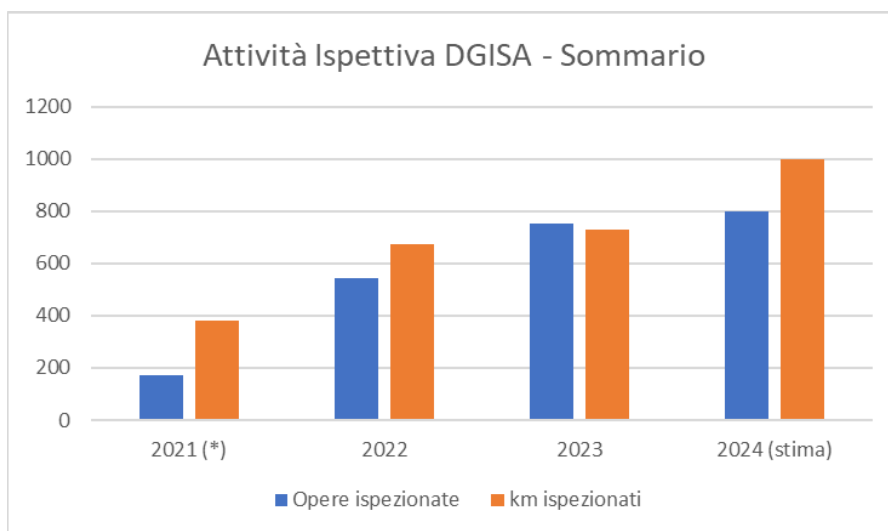
Il primo Programma annuale della DGISA è stato redatto a luglio 2021 a seguito della modifica normativa che ha introdotto il comma 5 bis nell'art. 12 del D.L. 109/2018. L'attività di controllo a campione si è evoluta nel tempo grazie anche all'esperienza maturata che ha consentito di raggiungere risultati ragguardevoli. Purtroppo, si evidenzia che l'attività ha riguardato nei primi tre anni principalmente le autostrade e le strade statali in gestione ad ANAS S.p.A. che presentano caratteristiche particolari e un'elevata numerosità di opere d'arte. Nell'anno 2024, come detto nei paragrafi precedenti, il programma prevede i controlli a campione in larga parte su strade di rango inferiore che non presentano un elevato numero di opere, pertanto, al momento si è operata una stima parametrica per valutare il risultato del 2024.

Di seguito si riportano i risultati degli anni precedenti e una stima per il 2024.

**Tabella 13: Risultati attività ispettiva anni precedenti e stima 2024**

Attività DGISA	2021 (*)	2022	2023	2024 (stima)
Opere ispezionate	172	545	754	800
km ispezionati	379	675	728	1000

(\*) da luglio 2021



**Figura 4: Attività ispettiva DGISA**



## 4 Ferrovie

### 4.1 Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

#### 4.1.1 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, attribuitile dai decreti legislativi n. 50 e n. 57 del 2019 e ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale.

Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli operatori del settore, l'Agenzia promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale, che comprende le linee della rete interoperabile e le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale.

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, sostanzialmente convalidato i compiti e le funzioni già assegnati dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, poi 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);
- Supervisione (ispezioni e audit);
- Autorizzativa di imprese ferroviarie, gestori dell’infrastruttura o esercenti di ferrovie isolate, di Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) e di Centri di Formazione (CdF);
- Autorizzativa di sottosistemi strutturali e veicoli (autorizzazioni di immissione sul mercato e di messa in servizio di veicoli, autorizzazione di messa in servizio di tratte ferroviarie e/o impianti nuove o modificate, autorizzazione all’utilizzo di applicazioni generiche).

##### 4.1.1.1 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 (ormai sempre più completa), 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).

##### 4.1.1.2 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 del generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del continuo miglioramento della sicurezza ferroviaria.

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.

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.

#### *4.1.1.3 Attività autorizzativa di imprese ferroviarie, gestori dell’infrastruttura o 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 quindi 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.

- L’Agenzia provvede 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 verifiche afferenti la sicurezza ferroviaria,



quali l'effettuazione di valutazione di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi nell'ambito delle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario italiano;

- L'Agenzia provvede al riconoscimento dei Centri di Formazione (CdF), di cui all'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.

I CdF sono organismi indipendenti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura incaricati della formazione dei macchinisti, ai sensi delle norme sopra citate, e del personale ferroviario incaricato di mansioni di sicurezza, sulla base delle norme relative alle qualificazioni previste dall'Agenzia ai sensi dell'art. 7, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n°50.

#### *4.1.1.4 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 di 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.

#### *4.1.2 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 14/09/2023, 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 2023, sono:

- Il miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria;
- la partecipazione, qualora le strutture del Ministero lo richiedano, 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;
- l'attuazione della prevenzione della corruzione e della trasparenza e la diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- l'effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull'uso dell'Idrogeno in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR



e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione.

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.

## OBBIETTIVO GENERALE 1

### 4.1.2.1 OGI: *Miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria*

- **1.a) Obiettivo Specifico:** *“Verifica dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico sulle reti regionali funzionalmente isolate”.*

L’attività è stata svolta sul perimetro delle reti isolate individuato con Decreto MIT n. 347 del 2 agosto 2019, a cui è stata aggiunta, in attuazione dell’articolo 3, comma 7, del decreto legge 10 settembre 2021 n.121 e convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n.156, la linea da Tirano a Compocologno, esercita da Ferrovia Retica (Rhätische Bahn AG); il perimetro è stato modificato a partire dal 1° luglio 2022 per le linee ferroviarie Roma-Lido e Roma-Civitasastellana-Viterbo, per il cui esercizio sono subentrati ad ATAC S.p.A, ASTRAL S.p.A., quale gestore dell’infrastruttura, e COTRAL S.p.A., nel ruolo di impresa ferroviaria.

La linea Torino-Ceres, a seguito dell’attivazione dell’interconnessione alla rete ferroviaria nazionale intervenuta nel mese di dicembre 2023 ed al contestuale subentro, ai sensi dell’art. 47 c. 4 del decreto-legge 50/2017, come convertito dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) nella relativa gestione, non sarà più oggetto del presente monitoraggio. Al riguardo, come previsto dall’articolo 1, comma 3, del citato DM n. 347/2019, i soggetti interessati hanno comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l’apertura dell’esercizio interconnesso, ai fini dell’aggiornamento dell’elenco delle reti ferroviarie isolate.

L’adozione dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico di tali reti si inquadra nel contesto di riferimento normativo e regolamentare definito dai decreti dell’Agenzia n.1 e n. 3 del 2019 e dalle successive note emanate dall’Agenzia di cui ai protocolli n. 13666 del 10.07.2019 “Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell’esercizio ferroviario” con la quale l’Agenzia ha identificato dei requisiti di sicurezza prioritari e n. 12044 del 03.08.2020 “Certificato di Idoneità all’Esercizio: chiarimenti in merito all’art 4 comma 2 Decreto ANSF n. 3/2019”.

Il 30 settembre 2023 si è completato il primo ciclo annuale di monitoraggio basato sulle modalità adottate con nota ANSFISA n. 33733 del 02.08.2022, con la quale è stato disposto un formato comune per la raccolta delle informazioni necessarie al monitoraggio.

Lo stato di conformità ai requisiti prioritari è piuttosto disomogeneo; una sola rete ha dichiarato la conformità a tutti i punti. Per ciascun requisito non soddisfatto gli operatori hanno individuato e pianificato dei provvedimenti, di natura prevalentemente tecnologica, da implementare nel medio periodo (tre-cinque anni), anche in funzione della disponibilità di risorse economiche e finanziarie. Nelle more della piena attuazione di tali provvedimenti, gli operatori hanno adottato misure mitigative individuate a seguito dell’applicazione del processo di valutazione dei rischi condotto a norma dell’art. 3 del decreto ANSF n. 1/2019, selezionate in coerenza con le misure minime indicate dall’Agenzia nella nota ANSF n° 9956/2016 del 26.09.2016 e n° 10770 del 19.10.2016, che sono oggetto di verifica documentale nell’ambito dell’istruttoria finalizzata al rilascio del certificato di idoneità all’esercizio (CIE) ai sensi dell’art. 28 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Inoltre, durante alcune attività di tipo ispettivo sono state acquisite evidenze sullo stato di conformità ad alcuni specifici requisiti di sicurezza.

Con la sola eccezione della rete già conforme a tutti i requisiti prioritari, le reti isolate presentano una



carezza diffusa delle tecnologie automatiche di protezione della marcia del treno; nella metà delle linee non risultano pienamente soddisfatti i requisiti di sicurezza relativi a: esistenza di un collegamento di sicurezza tra enti di sicurezza (scambio, passaggio a livello, ...) e segnale che concede l'autorizzazione al movimento al treno; passaggi al livello attrezzati con dispositivi di sicurezza che, al passaggio del treno, inibiscano il transito lato strada (barriere, barriere non aggirabili neppure da pedoni e ciclisti, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.); dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta, da mantenere sempre attivo durante la condotta; sistemi di blocco automatico per assicurare il distanziamento dei treni; passaggi a livello in consegna agli utenti attrezzati con dispositivi tecnologici di apertura a richiesta che garantiscano l'assenza di circolazione ferroviaria durante l'attraversamento dei PL medesimi da parte degli utenti; manutenzione degli impianti di sicurezza e segnalamento effettuata con automatica inibizione, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, dell'inoltro dei treni e delle manovre sui tratti di binario interessati dai lavori e successiva ripresa della circolazione subordinata d'impianto al ripristino delle normali condizioni degli impianti di sicurezza.

Ad eccezione della Ferrovia Retica che non ha fornito nessun riscontro, per tutte le altre reti la valutazione evidenzia la presenza dei piani; emerge inoltre una valutazione positiva in 5 casi su coerenza, completezza e efficacia degli indicatori adottati per il monitoraggio del piano e nei restanti difficoltà di monitoraggio o piano parzialmente completo; infine, il completamento degli interventi è previsto tra il 2025 e il 2028, solo in 3 casi sono stati dichiarati slittamenti motivati rispetto alle date comunicate in precedenza.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione dei piani di adeguamento ai principi di sicurezza, si rileva un avanzamento fisico modesto nel corso del 2023. Tale situazione, fisiologicamente correlata alla gestione dei procedimenti amministrativi di acquisizione dei finanziamenti e di affidamento degli appalti di servizi e lavori, potrebbe non subire accelerazione nel corso del 2024 poiché la maggiore maturità della progettazione comporta in genere valutazioni più accurate dei tempi di sviluppo e implementazione degli interventi, tendenzialmente più lunghi rispetto alle prime stime fornite dalle organizzazioni in sede di pianificazione strategica.

- **1.b) Obiettivo Specifico:** *“Verifiche e controlli a campione sui gestori e sulle imprese ferroviarie autorizzate al trasporto di merci pericolose, anche con specifico riferimento alla corretta implementazione della Direttiva del Ministro prot. n. 238 del 8/5/2018 e del DD n. 31 del 22 maggio 2018”.*

Il decreto 31/2018 stabilisce, all'art. 4, comma 1, lettera a, che l'Agenzia, nell'ambito della propria attività sul trasporto di merci pericolose, svolge il compito di monitorare, con controlli a campione in forma di audit, sopralluoghi e ispezioni, l'adeguatezza dei sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, con particolare riguardo alla formazione del personale circa l'assolvimento degli obblighi di cui alla sez. 1.4.3.6 (obblighi di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e, specificatamente, piani di emergenza e accesso alle informazioni del treno) e al cap. 1.11 (piani di emergenza interni per le stazioni di smistamento) del RID. Inoltre, all'art. 7 dello stesso decreto 31/2018, sono riportati alcuni degli obblighi, già presenti nel RID e nel DM ambiente 20 ottobre 1998, per i soggetti coinvolti nel trasporto di merci pericolose per ferrovia.

Per il raggiungimento dell'obiettivo assegnato, con riferimento al compito indicato nel decreto 31/2018, l'Agenzia ha inteso attuare il processo di supervisione, svolto a norma del D.lgs. 14 maggio 2019, n.50 e del Reg. europeo 2018/761, con particolare riferimento, ove occorrente, alle procedure del sistema di gestione della sicurezza degli operatori inerenti al trasporto di merci pericolose e ai citati obblighi ribaditi dal decreto 31/2018.

La combinazione delle tecniche di supervisione (audit e ispezioni) consente di realizzare in maniera efficace e completa di controllare l'implementazione, la corretta applicazione e l'efficacia dei sistemi





di gestione della sicurezza, anche nel caso in cui sia interessato il trasporto di merci pericolose per ferrovia. In definitiva, le attività di verifica e controllo previste dall'obiettivo, svolte in forma di audit, sopralluoghi e ispezioni, rientrano quindi nelle attività istituzionali di supervisione di questa Agenzia e vengono repute indicative dell'attuazione del compito specificatamente declinato al punto 1, comma a, dell'art. 4 Decreto n. 31 del 22 maggio 2018 (Decreto di attuazione della Direttiva Prot. N. 238 del 8/5/2018). Tali attività sono infatti anche afferenti (vedi seguito) ai processi inerenti alla formazione del personale circa l'assolvimento degli obblighi di cui alla sezione 1.4.3.6 e al capitolo 1.11 del RID e ai compiti attribuiti, dal suddetto Decreto n. 31, a Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura.

Le ispezioni sui treni trasportanti merci pericolose sono state attuate alternando modalità di controllo diretto sul campo (controlli visivi sui veicoli in composizione ai treni in esercizio, relativi al rispetto nella fase di trasporto delle principali prescrizioni del RID e relativi al generale stato manutentivo dei veicoli stessi) ad attività di controllo effettuate da remoto tramite analisi documentale (compresa la lettura della registrazione degli eventi di condotta), attraverso cui è stato possibile verificare l'erogazione della formazione specifica per il personale impiegato nel trasporto di cui al capitolo 1.3 del RID, i documenti di trasporto di cui alla sez. 5.4.1 del RID e i documenti di cui alla parte IV della Circolare MIT n. 0000059-23.11.2017 ("Check List").

Le ispezioni, in tutti i casi in cui hanno rilevato non conformità o comunque criticità, hanno comportato la segnalazione all'impresa ferroviaria ispezionata, al fine di consentire la soluzione delle non conformità stesse e le specifiche analisi per l'individuazione di adeguate azioni correttive. Di tali soluzioni e analisi è stata richiesta, all'operatore, opportuna evidenza.

Relativamente agli audit sulle Imprese ferroviarie, incentrati sui Sistemi di Gestione della Sicurezza, i controlli su processi ed attività correlati alla gestione del trasporto di merci pericolose sono stati condotti nell'ambito di attività di verifica sui requisiti sottesi al Reg. 762/2018, quali ad esempio la pianificazione, il supporto, il funzionamento e la valutazione della prestazione.

A seguito delle non conformità emerse nel corso di un audit o di un follow-up, gli operatori interessati devono predisporre un dettagliato piano di intervento in cui indicare, per ciascuna non conformità, l'analisi delle cause che ha portato alla definizione delle azioni correttive ad essa conseguenti, compresa la metodologia per la loro individuazione.

Le ispezioni sui Gestori dell'infrastruttura, svolte sugli scali adibiti alla terminalizzazione del trasporto di merci pericolose, sia da remoto, tramite l'analisi documentale riferibile all'impianto, che sul campo (controlli visivi sullo stato manutentivo e impiantistico), hanno riguardato la verifica dell'utilizzo di personale formato in conformità a quanto disposto dal RID Cap. 1.3, la verifica dei compiti del gestore ribaditi al punto 1 dell'art. 5 del decreto n. 31 e la verifica dell'assolvimento degli obblighi procedurali, organizzativi e impiantistici dettati dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/98).

Durante le ispezioni sugli scali adibiti alla terminalizzazione delle merci pericolose sono stati effettuati controlli anche sui compiti attribuiti alle Imprese ferroviarie e ribaditi dall'art. 7 del decreto n. 31/2018, attraverso la verifica dell'avvenuta fornitura al Gestore delle informazioni di competenza delle Imprese, attinenti all'attività di trasporto di merci pericolose necessarie per l'elaborazione delle Procedure organizzative, dell'avvenuta attivazione degli specifici accordi con la clientela, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della consegna delle unità di carico e/o dei carri e l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri e della disponibilità, tra le dotazioni dell'impianto, dei materiali per l'assorbimento e il contenimento dello spandimento dei liquidi pericolosi e di apparecchiature portatili di rilevazione gas.

Le irregolarità riscontrate e peculiari di ciascuno scalo sono segnalate al Gestore dell'infrastruttura al fine di consentire la soluzione delle non conformità stesse e le specifiche analisi per l'individuazione di adeguate azioni correttive. Di tali soluzioni e analisi è stata richiesta, al gestore, opportuna evidenza.





Relativamente agli audit sui Gestori dell'infrastruttura, i controlli su processi ed attività correlate alla gestione del trasporto di merci pericolose sono stati condotti nell'ambito di audit di processo in presenza per la verifica di attuazione ed efficacia dei processi gestionali ed operativi per il presidio della manutenzione dell'infrastruttura, ed una ulteriore verifica è stata effettuata nell'ambito di un follow-up da remoto sui processi di gestione della circolazione.

A seguito delle non conformità emerse nel corso di un audit o di un follow-up, i gestori interessati devono predisporre un dettagliato piano di intervento in cui indicare, per ciascuna non conformità, l'analisi delle cause che ha portato alla definizione delle azioni correttive ad essa conseguenti, compresa la metodologia per la loro individuazione.

- **1.c) Obiettivo Specifico:** *“Verifiche e controlli a campione sui processi di manutenzione dei gestori dell'infrastruttura”.*

Nell'ambito del “Piano delle attività di supervisione” emesso con protocollo ANSFISA n. 0059030 del 22/12/2022 sono stati previsti i controlli, sia sottoforma di audit che di ispezioni, sul processo di gestione della manutenzione attuato dai gestori dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda gli audit, sono state approfondite le seguenti tematiche principali: gestione della manutenzione dell'infrastruttura, incluso il controllo delle opere d'arte; gestione delle interfacce tra Gestori dell'infrastruttura confinanti; gestione dei rischi con particolare riferimento a quelli relativi al dissesto idrogeologico.

Sono state effettuate anche ispezioni, i cui ambiti di controllo sono riconducibili ai processi manutentivi dei Gestori dell'infrastruttura, in particolare sulla conformità e sullo stato manutentivo dei passaggi a livello e sullo stato manutentivo generale tramite visita linea.

Per tutte le non conformità o irregolarità riscontrate durante le verifiche è stato richiesto all'operatore coinvolto di adottare azioni per la loro risoluzione.

Le verifiche condotte hanno rilevato diversi ambiti nei quali è necessario un ulteriore miglioramento nel presidio del processo manutentivo sia in fase di programmazione che nell'esecuzione e nel controllo delle attività e nella relativa registrazione degli esiti di tali processi, con un diverso grado di consapevolezza da parte dei diversi gestori ed esercenti.

Emergono come maggiormente ricorrenti le non conformità relative ad un completo ed efficace controllo delle opere d'arte, con particolare riferimento alla evidenza della presa in carico delle esigenze manutentive derivanti dalle visite ispettive periodiche.

Altri aspetti rilevati a carattere trasversale riguardano la gestione delle emergenze, con particolare riferimento ai piani di emergenza ed all'effettuazione delle previste esercitazioni, e la gestione del rischio idrogeologico.

#### **OBIETTIVO GENERALE 4**

*4.1.2.2 OG4: Partecipazione, qualora le strutture del Ministero lo richiedano, 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*

- **4.b) Obiettivo Specifico:** *“Supporto tecnico al Ministero per le proprie attività di competenza nell'ambito del Comitato RISC (Railway Interoperability and Safety Committee), del Comitato Esperti Tecnici (CTE-OTIF), del Comitato Esperti – RID (CE RID – OTIF) e degli Executive Boards dei Corridoi Ferroviari Merci Europei (RFC)”.*



L'Agenzia ha fornito il supporto tecnico al MIT 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.

Le quattro riunioni del Comitato RISC tenutesi nel 2023 si sono svolte con personale di ANSFISA in supporto al rappresentante del MIT al Comitato RISC. Sono inoltre state effettuate riunioni preparatorie, prima delle riunioni 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 ambito Commissione Europea, ANSFISA ha partecipato a n. 4 Expert Group, di cui 1 meeting speciale dedicato alla revisione della STI CCS.

In ambito OTIF, ANSFISA ha partecipato in rappresentanza o a supporto del MIT e ha contribuito alla preparazione delle posizioni da assumere per le riunioni dei gruppi di lavoro e del Comitato Esperti RID.

In ambito corridoi ferroviari merci (RFC), ANSFISA ha effettuato le seguenti attività:

- riunioni di coordinamento (Steering committee) fra le NSA di corridoio, finalizzate a coordinare le attività delle varie NSA e a presentare un'unica posizione delle NSA in risposta ai quesiti posti dal gruppo esecutivo del corridoio RALP e del corridoio Scanmed;
- partecipazione a riunioni in supporto al MIT e la preparazione delle posizioni per le riunioni dei gruppi esecutivi dei corridoi ferroviari RALP e Scanmed.
  
- **4.c) Obiettivo Specifico:** *“Supporto al MIT nell'elaborazione delle modifiche al piano di implementazione nazionale del sistema europeo di segnalamento e protezione della marcia dei treni (ERTMS/ETCS) e contestuale monitoraggio della versione notificata 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 2023 tali relazioni sono state inviate con le note ANSFISA protocollo n° 0016641 del 28/3/2022 e n° 0057704 del 29/9/2022.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota protocollo n° 0037337 del 23/6/2023 ha inoltre istituito un gruppo di lavoro con il mandato di provvedere al “coordinamento ed il monitoraggio delle attività relative al monitoraggio del NIP attualmente in vigore nonché alla predisposizione ed al successivo monitoraggio del nuovo piano di implementazione del sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System) che ai sensi della succitata STI CCS l'Italia dovrà notificare alla Commissione europea e all'ERA entro il 15 Giugno 2024”.

Con la medesima nota, il MIT ha chiesto a questa agenzia di partecipare al suddetto gruppo con propri rappresentanti, la cui attività è stata oggetto di una relazione che questa agenzia medesima ha inviato al MIT, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota protocollo n° 0081130 del 22/12/2023.



Ai fini di agevolare l'attività di reportistica fondamentale ai fini dell'attività di monitoraggio, questa Agenzia ha integrato specifiche funzioni all'interno di un sistema informatico di Business Process Management, attivato nel corso del 2023 con lo scopo di digitalizzare e velocizzare sia la presentazione a questa Agenzia delle istanze di autorizzazione messa in servizio di sottosistemi e applicazioni generiche, sia le attività di istruttoria finalizzate al rilascio dei relativi atti autorizzativi.

- **4.d) Obiettivo Specifico:** *“Supporto al MIT per l'aggiornamento del Piano nazionale di implementazione della STI PRM”.*

Con nota MIT M\_INF.TFE Registro Ufficiale U.0005475 del 28-09-2023 è stata avanzata la richiesta di fornire i nominativi del personale ANSFISA di riferimento al fine di partecipare ai tavoli di lavoro. Con nota ANSFISA n° 0060521 del 11-10-2023, l'Agenzia ha fornito i nominativi dei tecnici a supporto al MIT per l'aggiornamento del NIP.

In data 20/12/2023 è stata convocata a mezzo mail una prima riunione di coordinamento da parte della Divisione VI del MIT che si è svolta su piattaforma teams in data 29/12/2023 con la partecipazione del suddetto Gruppo di lavoro ANSFISA. La riunione ha avuto come obiettivo la condivisione con le Amministrazioni circa le attività specifiche da avviare tra cui il coinvolgimento degli Operatori interessati (gestori, imprese ed esercenti), anche a mezzo di associazioni di categoria, e avviare un radicale aggiornamento del documento attualmente esistente, risalente al 2017, a cominciare dalla parte normativa, pur mantenendone sostanzialmente la struttura.

Nel corso del 2023 sono state inoltre svolte da ANSFISA specifiche attività sulla STI PMR, nell'ambito dell'aggiornamento anche delle relative Linea Guida, con la partecipazione del personale dei competenti uffici alle varie riunioni dell'ERA sia per gli aspetti relativi alla infrastruttura che i veicoli.

In particolare, sono state proposte ad ERA integrazioni o modifiche in vari punti delle linee guida applicative che sono stati in gran parte recepiti nella STI emendata con il Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 DELLA COMMISSIONE del 10 agosto 2023 recante modifica alla STI PRM, Reg (UE) n. 1300/2014.

## OBIETTIVO GENERALE 5

### 4.1.2.3 OG5: *Attuazione della prevenzione della corruzione e della trasparenza e diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi*

- **5.b) Obiettivo Specifico:** *“Promozione e diffusione della cultura della sicurezza sui sistemi di trasporto terrestre attraverso l'implementazione di attività di sostegno alla diffusione della just culture, dell'attenzione al fattore umano e dell'adozione condivisa di modalità operative e comportamenti sempre più sicuri”.*

Sono state svolte attività nel campo della promozione e diffusione della cultura della sicurezza da parte della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (DGSF) e della Direzione Generale per la Sicurezza delle Strade e Autostrade (DGISA).

Le attività svolte nel corso del 2023 da parte della DGSF sono descritte nella relazione prot. ANSFISA 0082191 del 29/12/2023.

Le attività svolte nel corso del 2023 da parte della DGISA sono descritte nella relazione prot. ANSFISA 0081438 del 23/12/2023.

Dall'analisi del vigente quadro normativo in ambito ferroviario, emerge con chiarezza l'importanza,



in analogia ad altri settori ad alto rischio (es. aeronautico, chimico), che il legislatore ha affidato alle tematiche dei Fattori umani e organizzativi e della Cultura della sicurezza ai fini della realizzazione delle misure idonee per un miglioramento delle condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario, identificandole come requisiti del sistema di gestione della sicurezza. L'attenzione a queste tematiche diventa sistemica, strutturale e non aleatoria evidenziando il ruolo che ricoprono al fine di migliorare i livelli di sicurezza, il benessere dei lavoratori e l'efficienza nei diversi ambiti lavorativi.

Anche a fronte dei notevoli progressi tecnologici degli ultimi anni, spesso implementati proprio per mitigare la variabilità del comportamento umano, le persone rimangono la componente centrale del sistema ferroviario, con il loro patrimonio di competenze, credenze, esperienze, valori e abilità. Se però da un lato è assodato che le performance, lavorative e di sicurezza, siano realizzate da singoli individui, è ormai limitativo non considerare che il modo in cui questi pensano e agiscono sia influenzato anche da altri fattori interni all'azienda, quali la formazione, i collegi, le attrezzature utilizzate, i compiti svolti, l'ambiente e l'organizzazione.

In attuazione del dettato normativo comunitario e nazionale, la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie sta dedicando grande attenzione ai temi del Fattore umano e organizzativo e della Cultura della sicurezza e alla loro introduzione nei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari come strumento per il miglioramento dei livelli di sicurezza, sia attraverso lo svolgimento di attività nell'ambito dei propri compiti istituzionali in fase di rilascio dei titoli autorizzatori e di supervisione sia attraverso iniziative di vera e propria divulgazione.

#### OBIETTIVO GENERALE 7

*4.1.2.4 OG7: Effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull'uso dell'Idrogeno in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione.*

- **7.a) Obiettivo specifico:** *“Emanazione di linee guida che individuino il procedimento tecnico amministrativo da attuare in fase sperimentale, descrivendone le fasi ed i tempi, anche con il coinvolgimento di organismi ed enti operanti in ambito ferroviario, per l'autorizzazione dei treni alimentati ad idrogeno”.*

Con nota prot. 0082117 del 29/12/2023 sono state emanate le linee guida per l'autorizzazione veicoli ad idrogeno, che stabiliscono, nel contesto del sistema ferroviario italiano interoperabile, interconnesso e funzionalmente isolato, la disciplina tecnica e procedurale da seguire in via sperimentale per il rilascio da parte di ANSFISA dei provvedimenti di:

- autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli alimentati ad idrogeno ai sensi dell'art. 21 D. Lgs. 57/2019;
- autorizzazione di tipi di veicoli alimentati ad idrogeno ai sensi dell'art. 24 D. Lgs. 57/2019;
- autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e di veicoli alimentati ad idrogeno ai sensi dell'art. 29 D. Lgs. 50/2019.
- **7.b) Obiettivo specifico:** *“Supporto tecnico al Ministero, svolto anche in collaborazione con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, sullo sviluppo dell'idrogeno in ambito ferroviario, stradale e autostradale, anche con riferimento al Comitato centrale per la sicurezza tecnica della transizione energetica e per la gestione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici”.*

In relazione all'obiettivo specifico è stata garantita la partecipazione alla “Commissione per la valutazione delle istanze di ammissione delle proposte progettuali per la sperimentazione



dell'applicazione dell'idrogeno nel settore del trasporto ferroviario (D.D. n. 4 del 10/2/2023)". I lavori della Commissione si sono conclusi con la redazione della Relazione finale trasmessa con nota prot. 181 del 31/3/2023 alla DGTPPL. Con Decreto MIT 144/2023 sono stati stabiliti, ai sensi del Decreto Dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) n. 346 del 15/11/2022, nel rispetto della milestone M2C2-16, la ripartizione, l'assegnazione e le modalità di erogazione delle risorse e gli obblighi relativi all'attuazione degli interventi.

## 4.2 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.

**Tabella 14: Dati caratteristici**

<b>DATI CARATTERISTICI</b> <b>[Rete IT] al 31/12/2022</b>
▪ 16.031 Km di [Rete RFI]
▪ 1.542 Km di [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 389,8 Mln treni Km di cui il 5,1% relativo alle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 5.417 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 97.3% del traffico coperto da sistema di protezione della marcia del treno
▪ circa 45.046 Mln passeggeri-km
▪ circa 26.772 Mln tonnellate-km
▪ 20.218 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ 3.214 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
▪ 30.370 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 45.406 segnali
▪ 49.052 addetti con mansioni di sicurezza
▪ Circa 3 Mln di treni in un anno



Tabella 15: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ANSFISA

SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI DALL'ANSFISA [Rete IT] al 31/12/2023	
▪	11 Gestori dell'infrastruttura (i rimanenti 2 Gestori delle reti regionali interconnesse operano sulla base delle previgenti autorizzazioni)
▪	47 Imprese ferroviarie, di cui:
○	23 di trasporto Merci/Merci Pericolose
○	14 di trasporto Passeggeri
○	4 di trasporto Merci e Passeggeri
○	1 di trasporto Merci e Manovra
○	5 di solo servizio di Manovra
○	38 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine

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 con le seguenti modifiche:

- aggiunta, in attuazione dell'articolo 3, comma 7, del D.L. 121/2021, della linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera, esercita da Ferrovie Retica - Rhätische Bahn Ag;
- subentro, a far data dal 1° luglio 2022, per le linee ferroviarie Roma-Lido e Roma-Civitacastellana-Viterbo, all'esercente ATAC S.p.A, delle società Azienda Strade Lazio S.p.A (ASTRAL), quale gestore dell'infrastruttura, e Compagnia Trasporti Laziali S.p.A (Cotral), quale impresa ferroviaria.

L'elenco delle Aziende (gestore - GI, impresa ferroviaria – IF o esercente - ES) operanti sulle reti ferroviarie isolate è riportato nella tabella che segue:

Tabella 16: Elenco aziende operanti sulle reti ferroviarie isolate

Aziende	Linee ferroviarie	Regione
Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. (ES)	Genova - Casella	Liguria
Società Subalpina Imprese Ferroviarie S.p.A. (ES) Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (IF)	Domodossola – Confine svizzero	Piemonte
Ferrovie della Calabria S.r.l. (ES)	Intera rete	Calabria
Ferrovia Circumetnea (ES)	Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Sicilia
Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ES)	Intera rete	Puglia-Basilicata
ARST trasporti regionali della Sardegna (ES)	Intera rete	Sardegna
Ferrovia Retica - Rhätische Bahn Ag (ES)	Tirano – Confine Svizzero	Lombardia
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GI) Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (IF)	Torino – Ceres <sup>2</sup>	Piemonte

<sup>2</sup> Si precisa che la linea Torino-Ceres, a seguito dell'esecuzione degli interventi infrastrutturali, attivati nel mese di dicembre 2023, è stata interconnessa alla rete ferroviaria nazionale e nella relativa gestione, ai sensi dell'art. 47 c. 4 del decreto legge 50/2017, come convertito dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, è subentrata Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Al riguardo, come previsto dall'articolo 1, comma 3, del citato DM n. 347/2019, i soggetti interessati hanno comunicato al MIT l'apertura dell'esercizio interconnesso, ai fini dell'aggiornamento dell'elenco delle reti ferroviarie isolate.



Ferrovienord S.p.A. (GI) Trenord S.r.l. (IF)	Brescia – Iseo – Edolo	Lombardia
Azienda Strade Lazio S.p.A. (GI) Compagnia Trasporti Laziali S.p.A. (IF)	Roma – Lido; Roma – Civitacastellana – Viterbo	Lazio
Ente Autonomo Volturno S.r.l. (GI) Ente Autonomo Volturno S.r.l. (IF)	Ferrovia Circumvesuviana; Ferrovie Cumana e Circumflegrea	Campania

Le suddette reti funzionalmente isolate vedono la presenza di:

**Tabella 17: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ansfisa**

**al 31/12/2022**

<b>SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI dall'ANSFISA al 31/12/2022</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 Gestore dell'infrastruttura (i rimanenti 8 soggetti, sono autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2 Imprese ferroviarie autorizzate (le restanti 2 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:

**Tabella 18: Reti ferroviarie funzionalmente isolate**

<b>[RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE] (*) DATI CARATTERISTICI al 31/12/2022</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa 1123 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 20% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno SSC</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa il 31% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differenti da SSC</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 835 passaggi a livello con una densità di quasi 0,75 unità a chilometro</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.383 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 313 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.213 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2.520 segnali</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ circa 3.431 addetti con mansioni di sicurezza</li> </ul>
(*) esclusa la Ferrovia Retica





## 4.3 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie svolte nel 2023

### 4.3.1 Attività normative

La proposta di rielaborazione del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (emanato con Decreto ANSF 4/2012), notificata all'ERA a fine 2021, ha ricevuto nel 2022 il parere negativo dell'ERA su alcuni punti della proposta e la Commissione europea non ha validato altri punti sul sistema informatico preposto (Single Rule Database – SRD). Ai sensi dell'art. 25 del Reg. (UE) 2016/796, l'Agenzia ha inviato il 19/12/2022 alla Commissione europea la propria posizione in merito alle suddette valutazioni ribadendo che l'indicazione dei principi e dei criteri generali, relativi alla sicurezza ferroviaria, debba essere effettuata a livello più alto dei singoli operatori che, viceversa, dovrebbero dare evidenza di come tali principi e criteri, comuni per tutti, siano stati rispettati e calati nel proprio specifico ambito e nelle proprie attività per il tramite del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS). Considerato che si è condivisa l'opinione che detti principi e criteri generali non dovrebbero essere adottati in ambito nazionale, ma contenuti in un testo coerente ed esaustivo emanato a livello europeo, è stata portata avanti una prolungata attività di interlocuzione formale e informale con l'ERA e la Commissione europea, conclusasi predisponendo nel 2023 diverse proposte di modifica alla STI OPE (Change Requests - CRs), con l'obiettivo di discutere con l'ERA e gli altri soggetti coinvolti l'inserimento a livello europeo di principi e criteri di sicurezza oggi contenuti nella norma nazionale.

Inoltre, il Reg. (UE) 2023/1693, pubblicato a settembre 2023, ha modificato il Reg. (UE) 2019/773 della Commissione europea relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea (STI OPE), prevedendo all'articolo 5bis che ciascuno Stato membro notifichi alla Commissione e all'ERA, entro il 28 marzo 2024, le norme nazionali rese superflue dall'entrata in vigore del regolamento emendativo, unitamente ad un calendario per il loro ritiro se non ancora avvenuto; pertanto, si è avviata l'analisi di impatto normativo delle modifiche apportate alla legislazione dell'UE, al fine di valutare l'abrogazione o la modificare della normativa italiana interessata.

L'attività normativa di ANSFISA nel settore ferroviario nel 2023 ha riguardato, inoltre, i seguenti argomenti:

- Prosecuzione nel 2023 dell'attività volta all'emanazione di uno schema di decreto relativo alle “Norme per la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici”, per il quale è stata rivista la struttura dello schema predisposto nel 2022 e parte dei contenuti, al fine di agevolare l'applicazione delle disposizioni in esso contenute da parte degli operatori ferroviari interessati. Lo schema proposto, oltre a dare attuazione a quanto richiesto dall'articolo 2, comma 5, del D.Lgs. n. 50/2019 sulla sicurezza delle ferrovie, è finalizzata a raccogliere in un testo unico tutte le norme di competenza dell'Agenzia relative alle ferrovie turistiche ed alla circolazione dei veicoli storici sia sulle linee turistiche che sulle linee in esercizio commerciale. Il documento revisionato sarà oggetto di consultazione pubblica nel corso del 2024;
- Valutazione, in corso, per l'individuazione di soluzioni normative per la gestione dei passaggi a livello;
- Attuazione dell'articolo 12 dell'Accordo Quadro per “Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti”, con nomina del Comitato di monitoraggio e della Segreteria tecnica di supporto;





- Partecipazione alle attività del Gruppo di lavoro per la “disciplina tecnica per i sistemi tram-treno” con lo scopo di individuare e proporre specifiche norme, disposizioni e procedure autorizzative per i sistemi “tram-treno”, come previsto all’articolo 1, comma 2, del Decreto Legislativo n. 57/2019. Nel 2023 sono state analizzate, in particolare, differenze e analogie tra i sistemi veicolo-infrastruttura del settore ferroviario e del settore tramviario, anche attraverso il confronto diretto con le amministrazioni locali interessate ad avviare servizi tram-treno; ciò ha permesso di individuare i requisiti tecnici necessari per la circolazione di veicoli tramviari sull’infrastruttura ferroviaria. Gli aspetti relativi alle autorizzazioni e certificazioni degli enti che svolgono servizi “tram-treno”, il processo autorizzativo dei veicoli e dei sistemi di terra, nonché la registrazione e la gestione della manutenzione di tali veicoli, saranno affrontati nel 2024;
- Partecipazione alle attività del “Railway Interoperability and Safety Committee (RISC)”, in supporto al MIT [vedasi Obiettivo Generale 2, obiettivo specifico b)], per l’elaborazione e l’aggiornamento delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e dei metodi comuni di sicurezza (CSM); l’attività ha portato alla predisposizione del pacchetto di revisione delle STI e dei registri europei, pubblicato a settembre 2023;
- Partecipazione alle attività dei gruppi di lavoro della Brenner Corridor Platform (BCP) che si occupano di interoperabilità e sicurezza, per l’analisi di soluzioni normative che possano agevolare il trasporto ferroviario tra Monaco e Verona dal punto vista operativo, che si riuniscono periodicamente su diverse tematiche.

#### 4.3.2 Riesame delle norme nazionali notificate in materia di sicurezza dell’esercizio

Come noto, l’attività di riesame delle norme nazionali che regolano la sicurezza dell’esercizio ferroviario emanate fino al 31/12/2020, effettuata come supporto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell’attività di cleaning up imposta dall’articolo 7, commi 1 e 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, si è conclusa a fine 2021 con l’invio al MIT dell’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. Nel 2022 e nel 2023 si sono avute interlocuzioni con l’ERA e con la Commissione europea nel merito. Come riportato al punto precedente, la recente modifica della STI OPE, comporta una nuova attività di valutazione e revisione delle norme nazionali, già avviata nel 2023, che potrebbe portare ad una revisione del suddetto elenco inviato al MIT.

Relativamente al decreto ANSF 4/2011 che disciplina i requisiti essenziali per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS), a seguito della valutazione negativa di ERA la Commissione europea ha predisposto nell’ultimo trimestre 2023 una bozza di decisione di esecuzione per richiedere all’Italia di abrogare il decreto. Considerato che il decreto ANSF ricade tra le norme nazionali che saranno oggetto di valutazione nell’ambito della suddetta revisione normativa, la posizione della Commissione è stata avversata a novembre 2023, nel competente tavolo internazionale (RISC), adducendo le opportune motivazioni e proponendo una modifica del decreto 4/2011, al fine di superare le criticità evidenziate dalle Istituzioni europee. Le relative discussioni dovrebbero concludersi nel 2024.



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

#### 4.3.3.1 I 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 2023 le seguenti attività:

- interlocuzione coi Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, riguardo alle funzioni tecnologiche di sicurezza che devono essere adottate per proteggere l'ingresso di veicoli su binari già occupati da altri veicoli;
- interlocuzione coi Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, riguardo alle caratteristiche delle funzioni ERTMS "Train Integrity" e "Safe Train Length" necessarie a realizzare l'ERTMS ad alta densità;
- interlocuzione coi Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, riguardo alle modalità di gestione dei movimenti di manovra col sistema ERTMS e in particolare riguardo all'utilizzo della modalità operativa "on sight" per l'effettuazione di movimenti spinti;
- interlocuzione coi Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni, riguardo alle funzionalità del sistema SIPAC per la protezione automatica dei cantieri di lavoro;
- interlocuzione con i Gestori dell'infrastruttura e le Autorità portuali, 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;
- interlocuzione, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, con le Aziende esercenti le ferrovie isolate, al fine di discutere le modalità di richiesta dei provvedimenti autorizzativi di competenza di questa Agenzia per i sistemi di Comando Controllo e Segnalamento che le suddette Aziende installeranno sulle rispettive linee ai sensi della vigente normativa in materia di sicurezza della circolazione;
- partecipazione alle riunioni del Comitato di Monitoraggio, composto da MIMS, ANSFISA, RFI, ASSOPORTI e ASSTRA, di cui all'Accordo Quadro per lo "Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti", istituito a dicembre 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 emanata il 10 agosto 2023;
- interlocuzione, mediante specifiche riunioni, con la Commissione Europea riguardo ad alcune criticità connesse ai tempi non trascurabili necessari a effettuare gli ESC Checks in caso di attrezzaggio dei veicoli con bordi ERTMS e alle possibili modalità per consentire comunque l’autorizzazione e l’esercizio di tali veicoli con classe B di bordo nelle more del completamento dei suddetti ESC Checks;
- partecipazione ad un tavolo composto da MIMS, ANSFISA, RFI e rappresentanti di ASSIFER e delle Imprese ferroviarie per discutere alcune problematiche nell’attuazione del piano nazionale di implementazione dell’ERTMS;
- monitoraggio sulla rete nazionale del citato 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.;

#### 4.3.3.2 *Sottosistemi strutturali Infrastruttura*

È proseguita l’attività finalizzata alla emanazione di una linea guida per la gestione dei ponti ferroviari nell’ambito delle attività del 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. Nel mese di maggio 2023 la prima versione del documento “Linee guida per il censimento, la classificazione e la gestione dei ponti ferroviari esistenti” è stata trasmessa per consultazione agli operatori ferroviari interessati (Gestori Infrastruttura, Esercenti reti ferroviarie funzionalmente isolate, soggetti già individuati in atti ufficiali – quale TELT – come GI di linee ferroviarie in realizzazione). Nel mese di novembre 2023, sul testo delle linee guida posto in consultazione è stata avviata una sperimentazione, a seguito di specifico accordo di programma attuativo di collaborazione tra FABRE – Consorzio di ricerca per la valutazione ed il monitoraggio di ponti, viadotti e altre strutture, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (prot. ANSFISA Int.0038252.27-06-2023), ai sensi del quale i tre soggetti collaborano per lo scambio di dati derivanti dall’applicazione della bozza delle “linee guida per il censimento, la classificazione e la gestione dei ponti ferroviari esistenti” su 15 ponti della Rete Ferroviaria Italiana, ai fini di una loro adeguata applicazione e taratura.

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), il cui completamento, per la successiva consultazione pubblica con gli operatori di settore, è stato raggiunto nel mese di dicembre 2023.

#### 4.3.3.3 *Sicurezza in galleria*

Sono proseguite 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. Il Tavolo tecnico, coordinato dall’Agenzia ha visto coinvolte altre Amministrazioni: Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Consiglio



Superiore dei Lavori Pubblici, Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza e Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie). Nei primi mesi del 2023 l'Agenzia, in esito alle attività condotte, nella veste di soggetto coordinatore del Tavolo ha trasmesso lo schema di decreto e delle linee guida al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini delle successive attività di competenza necessarie per l'emanazione del provvedimento.

#### *4.3.3.4 Sottosistema materiale rotabile*

Sono proseguite le attività di analisi dei commenti finali dell'ERA relativamente al Documento Nazionale di Riferimento (NRD), emanato con il Decreto n. 1/2016; in particolare, la Commissione ha trasmesso in data 17 gennaio 2022 la Technical Opinion ERA n. OPI-2021-6 in merito alla valutazione negativa delle Norme Tecniche Nazionali per l'autorizzazione dei veicoli con l'esito della valutazione delle norme tecniche nazionali relative all'autorizzazione dei veicoli. Dal ricevimento della Technical Opinion ERA, questa Agenzia ha effettuato ulteriori impegnative e complesse riflessioni su quanto evidenziato dall'ERA e, dopo approfondite analisi, condivisa la posizione con il Ministero, ha ritenuto che, delle 23 norme nazionali analizzate nella suddetta Technical Opinion, altre ulteriori n. 9 potessero essere effettivamente eliminate. Pertanto, sono rimaste in discussione n. 14 norme nazionali, di cui, da valutazione di ERA, 10 da eliminare e 4 da modificare.

In data 17 marzo 2022, con noto protocollo 0010914, l'Agenzia ha inviato alla Commissione, in conformità a quanto previsto all'art. 23 (4) e 26 (4) del Regolamento (UE) 2016/796, la posizione dell'Italia sul parere dell'ERA n. OPI-2021-6 con l'indicazione delle motivazioni a sostegno del mantenimento, della modifica o del loro mantenimento a tempo condizionato, per ciascuna delle norme oggetto di valutazione.

A seguito della trasmissione della suddetta posizione si sono svolti ad ottobre e dicembre 2023 due incontri con la Commissione ed ERA per discutere la posizione inviata e per cercare di trovare un accordo su diverse regole tecniche nazionali su cui l'ERA aveva espresso inizialmente una valutazione negativa; a seguito di questi due primi incontri la Commissione ha cambiato opinione su diverse regole ed è stato concordato di mantenerle o riformularle. L'analisi verrà conclusa entro il mese di gennaio 2024 in occasione di un incontro finale già fissato.

Alla fine del primo trimestre del 2023 sono state pubblicate le risposte ai commenti pervenuti durante la fase di consultazione pubblica della 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. In data 6 giugno 2023 è stato pubblicato il nuovo Decreto ANSFISA n. 1/2023 che ha annullato e sostituito il precedente Decreto n. 1/2015 e predisposto la versione finale del Decreto per la sua emanazione.

Nel febbraio del 2023 sono state fornite tutte le risposte ai commenti emersi durante la consultazione pubblica della revisione delle "Linee guida per la qualificazione e la certificazione del personale addetto ai Controlli non Distruttivi" Rev. 01 del 12/09/2018. In data 6 marzo 2023 sono state pubblicate le "Linee guida per la qualificazione e la certificazione del personale addetto ai Controlli non Distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria" Rev. 02 del 03/03/2023 (protocollo ANSFISA n. 012042).

#### *4.3.3.5 Emanazione Linee guida per l'autorizzazione di veicoli ferroviari ad idrogeno*

Nel 2023 l'Agenzia, nell'ambito degli obiettivi strategici assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in considerazione delle prime applicazioni sul tema in oggetto, ha predisposto una bozza di linee guida per l'autorizzazione di veicoli ferroviari ad idrogeno. In data 27 3 novembre dicembre 2022 2023, con nota prot. 0066622, le suddette linee guida sono state inviate in consultazione pubblica per raccogliere i commenti da parte dei soggetti interessati.

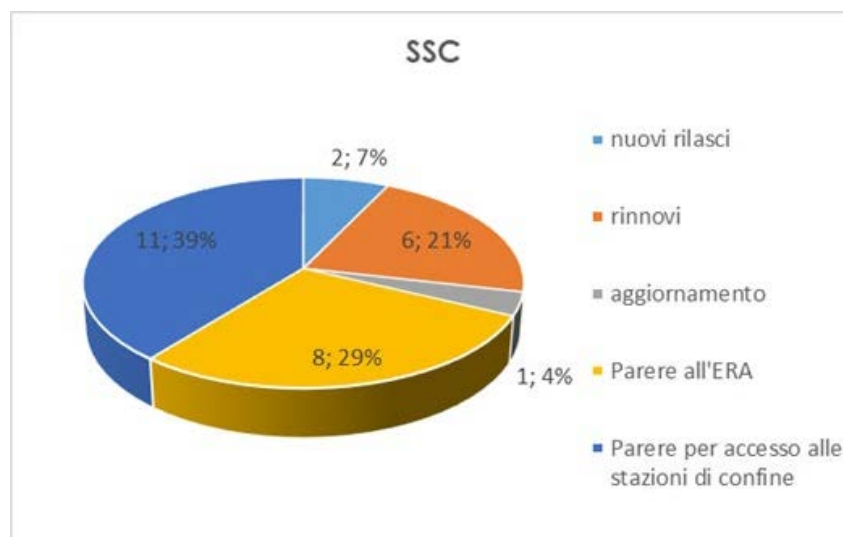


Nella prima metà di dicembre 2023 sono state pubblicate tutte le risposte ai commenti pervenuti ed in data 29 dicembre 2023 sono state emanate e pubblicate le “Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche per l’autorizzazione di veicoli ferroviari ad idrogeno – Rev 21 del 20/12/2023” a completamento della valutazione dei commenti pervenuti a seguito della consultazione degli operatori ferroviari avvenuta nei mesi di giugno e luglio 2022.

#### 4.3.4 Attività autorizzative effettuate nel 2023

##### 4.3.4.1 Certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie

Nel corso del 2023 sono stati rilasciati n. 9 certificati di sicurezza unici (SSC), n. 8 pareri all’ERA per il rilascio di SSC con area di esercizio Italia e 11 pareri per l’accesso alle stazioni di confine. Nel grafico seguente sono riportati i provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia.



**Figura 5: Provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia**

L’impresa ferroviaria Gruppo Torinese Trasporti SpA, in possesso del SSC n° IT1020200027 con scadenza 27/11/2023, ha deciso di non procedere al rinnovo del titolo e pertanto non è più certificata. Al 31/12/2023 le Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di Sicurezza sono 47 di cui 23 per il solo trasporto merci (M), 14 solo passeggeri (P), 4 passeggeri e merci, 1 merci e manovra e 5 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 2023.

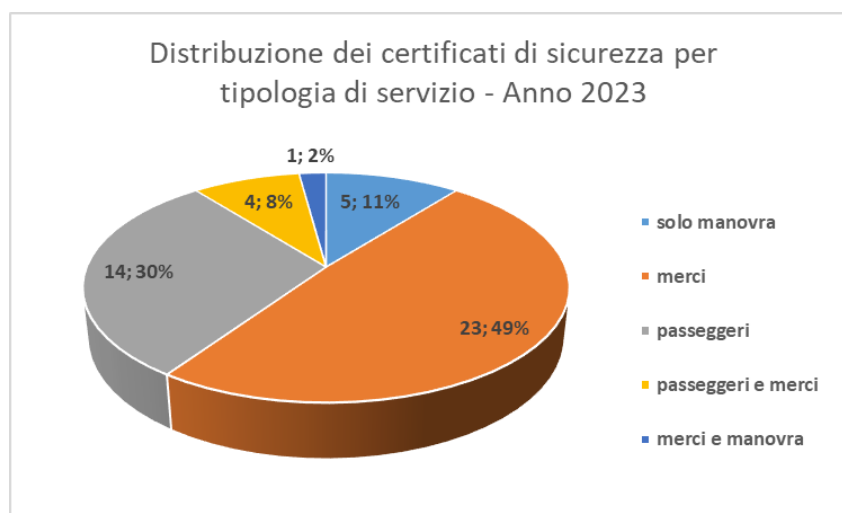


Figura 6: Distribuzione certificati di sicurezza per tipologia di servizio

Tabella 19: Elenco di queste imprese ferroviarie con la tipologia di servizio

IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO			
	M	MP		
Adriafer srl		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 Volturno srl	P			
Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA				Manovra
EVM Rail srl		M		
Ferrottramviaria SpA	P	M	MP	
Ferrovie del Gargano srl	P			
Ferrovie Udine Cividale srl	P	M		
FuoriMuro Impresa Ferroviaria srl		M	MP	
FuoriMuro Servizi di Manovra s.r.l.				Manovra
Ferrovie del Sud Est srl	P			
Grandi Treni Espressi S.p.A	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			
LTE Italia		M	MP	
MEDWAY srl		M	MP	
Mercitalia Rail srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		M	MP	
Mercitalia Shunting & Terminal srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		M	MP	Manovra



Mis Rail Srl		M	MP	
Oceanogate Italia srl		M	MP	
Rail Cargo Carrier Italy srl	P	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			
SNCF Voyages Italia srl	P			
SO.G.RA.F. srl				Manovra
Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA SpA	P			
Terminali Italia srl				Manovra
Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.		M	MP	
Trasporto Ferroviario Toscano Spa	P	M		
Trenitalia – Tper scarl	P			
Trenitalia SpA – Gruppo ferrovie dello Stato Italiane	P			
Trenord srl	P			
Trentino Trasporti SpA	P			
TX Logistik AG		M	MP	
Widmer Rail Services AG		M	MP	

Tabella 20: Imprese ferroviarie certificate

IMPRESE FERROVIARIE CERTIFICATE	Certificati di sicurezza unici emessi nel 2022
Ente Autonomo Volturno srl	n° IT1020230005 Rinnovo quinquennale
Trentino Trasporti SpA	n° IT1020230085 Rinnovo quinquennale
Cargo Rail Italy srl	n° IT1020230086 Rinnovo quinquennale
Ferrovie del Sud Est srl	n° IT1020230098 Nuovo rilascio
Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	n° IT1020230172 Nuovo rilascio
Sistemi Territoriali Spa	n° IT1020230226 Rinnovo quinquennale
Ferrovie del Gargano srl	n° IT1020230259 Rinnovo quinquennale
Oceanogate Italia srl	n° IT1020230314 Aggiornamento amministrativo
Sangritana SpA	n° IT1020230324 Rinnovo quinquennale





#### 4.3.4.2 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 2023 sono state rilasciate:

- n. 1 nuova autorizzazione di Sicurezza:
  - Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: data di rilascio 29 dicembre 2023 con scadenza 28 dicembre 2028.
- n. 3 rinnovi di autorizzazioni di sicurezza:
  - FerrovieNord SpA: data di rilascio 14 aprile 2023 con scadenza 13 aprile 2028;
  - Ferrotramviaria srl: data di rilascio 19 giugno 2023 con validità dal 26 giugno 2023 al 25 giugno 2028;
  - Ferrovie Emilia Romagna srl: data di rilascio 28 giugno 2023 con scadenza 27 giugno 2026.
- n. 1 aggiornamento di autorizzazione di sicurezza:
  - Rete Ferroviaria Italiana SpA – data di rilascio 29 dicembre 2023 con scadenza 20 giugno 2024.

La situazione al 31 dicembre 2023 è pertanto la seguente:

- 10 Gestori infrastruttura autorizzati (RFI, FerrovieNord, Ferrovie Emilia-Romagna, , Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, La Ferroviaria Italiana, Ente Autonomo Volturno, Ferrovie Del Sud Est E Servizi Automobilistici srl - Business Unit Infrastruttura, Infrastrutture Venete srl, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale);
- 2 Gestori dell'infrastruttura (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 Gruppo Torinese Trasporti, a seguito del contratto di cessione del ramo di azienda sottoscritto tra GTT e RFI in data 29 dicembre 2023, 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;
- 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.

#### 4.3.4.3 Certificati di idoneità all'esercizio

Il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 347 del 2 agosto 2019, che ha individuato le reti ferroviarie isolate dal resto dell'infrastruttura nazionale, 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 le istanze di rilascio del CIE, corredate della relativa documentazione.

Accertata la completezza, la pertinenza, la consistenza e la coerenza della domanda (§ 6.2.1 Procedimento per il controllo iniziale – Allegato 1 al Decreto ANSF n.3/2019), l’Agenzia ha avviato una valutazione dettagliata della documentazione trasmessa (§ 6.2.2 Procedimento di valutazione dettagliata – Allegato 1 al Decreto ANSF n.3/2019).

Nel corso del 2023 sono proseguite le attività di valutazione che hanno portato:

- al rilascio di n° 2 Certificati di Idoneità all’Esercizio, in qualità di imprese ferroviarie, nei confronti dei seguenti soggetti operanti anche su linee interconnesse già titolari di un Certificato di Sicurezza ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e pertanto dotati di un Sistema di Gestione della Sicurezza:
  - Trenord srl: data di rilascio 16 maggio 2023 con scadenza 15 maggio 2028;
  - Ente Autonomo Volturmo S.r.l.: data di rilascio 21 luglio 2023 con scadenza 12 gennaio 2028.
- Al rilascio di n° 1 Certificati di Idoneità all’Esercizio, in qualità di esercente, nei confronti del seguente soggetto operante esclusivamente su reti ferroviarie isolate:
  - Società Subalpina di Imprese Ferroviarie SpA: data di rilascio 24 luglio 2023 con scadenza 23 luglio 2028;
- Al rinnovo del Certificato di Idoneità all’Esercizio del seguente gestore:
  - FerrovieNord SpA.: data di rilascio 14 aprile 2023 con scadenza 13 aprile 2028.

Di seguito il quadro di sintesi dei CIE rilasciati al 31 dicembre 2023.

**Tabella 21: Quadro di sintesi dei CIE**

ESERCENTE/IMPRESA FERROVIARIA/ INFRASTRUTTURA	GESTORE	Certificato di idoneità all’esercizio		
		Numero	Data rilascio	Data scadenza
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GI) <sup>3</sup>		GI 2020001	18 dicembre 2020	14 giugno 2024
Ente Autonomo Volturmo S.r.l. (GI)		GI 2021002	20 dicembre 2021	14 giugno 2024
FERROVIENORD S.p.A. (IF)		GI 2023001	14 aprile 2023	13 aprile 2028
Trenord srl (IF)		IF2023001	16 maggio 2023	15 maggio 2028
Ente Autonomo Volturmo S.r.l. (IF)		IF2023002	21 luglio 2023	12 gennaio 2028
Società Subalpina di Imprese Ferroviarie SpA (ES)		ES2023001	24 luglio 2023	23 luglio 2028

Per quanto attiene le restanti Aziende, la documentazione inviata a seguito delle interlocuzioni

<sup>3</sup> Si precisa che la linea Torino-Ceres, a seguito dell’esecuzione degli interventi infrastrutturali, attivati nel mese di dicembre 2023, è stata interconnessa alla rete ferroviaria nazionale e nella relativa gestione, ai sensi dell’art. 47 c. 4 del decreto legge 50/2017, come convertito dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, è subentrata Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Al riguardo, come previsto dall’articolo 1, comma 3, del citato DM n. 347/2019, i soggetti interessati hanno comunicato al MIT l’apertura dell’esercizio interconnesso, ai fini dell’aggiornamento dell’elenco delle reti ferroviarie isolate.



intercorse con l'Agenzia, ha registrato ulteriori passi in avanti in merito alla conformità dei requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza; particolarmente complessa risulta la gestione delle istanze pervenute dai soggetti operanti sulle linee isolate internazionali.

In pendenza del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio, l'Agenzia ha rilasciato, su richiesta delle Aziende e al fine di garantire il servizio, specifiche e puntuali autorizzazioni al rilascio delle abilitazioni o all'erogazione della formazione sulla base dello stato di avanzamento del processo di valutazione della documentazione facente parte dell'istanza di rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio.

Inoltre, nelle more del rilascio del CIE, tutte le Aziende che effettuano servizio di trasporto sulle linee isolate di cui al decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 agosto 2019, n.347 (ad eccezione dei soggetti, con sede estera, operanti sulle linee isolate internazionali), hanno ottenuto, nel caso ricoprano direttamente tale ruolo, l'attestato di soggetto responsabile per la manutenzione (SRM) ovvero hanno assegnato tale ruolo all'esterno a soggetti in possesso del medesimo attestato.

#### *4.3.4.4 Qualificazione del Responsabili Sistemi di Gestione della sicurezza*

Nel corso del 2023 sono state istituite n. 12 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:

- 17 RSGS per imprese ferroviarie;
- 6 RSGS per gestori infrastruttura;
- 5 RSGS per esercenti.

#### *4.3.4.5 Attività sugli Organismi indipendenti di valutazione*

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

Nel corso del 2023 sono state svolte 7 audit di sorveglianza OIF post prima qualifica presso la sede degli Organismi e/o in campo.

Sempre nel 2023, sono state eseguite anche attività di coordinamento per agevolare la possibilità di effettuare segnalazioni sull'operato degli Organismi di valutazione della conformità da parte degli uffici che effettuano le istruttorie tecniche per i procedimenti autorizzativi.

In particolare, nel corso dell'anno, sono state formalizzate 5 note di segnalazione ad ACCREDIA per gli Organismi operanti nel contesto delle reti interoperabili, al fine di poter effettuare le verifiche di propria competenza durante le attività di sorveglianza degli Organismi accreditati.

È stata inoltre effettuata la revisione delle "Linee guida per il riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) rev. 1 del 28/09/2020 ed avviata in data 28/12/2023 la Richiesta di parere ai soggetti interessati sul progetto di revisione.

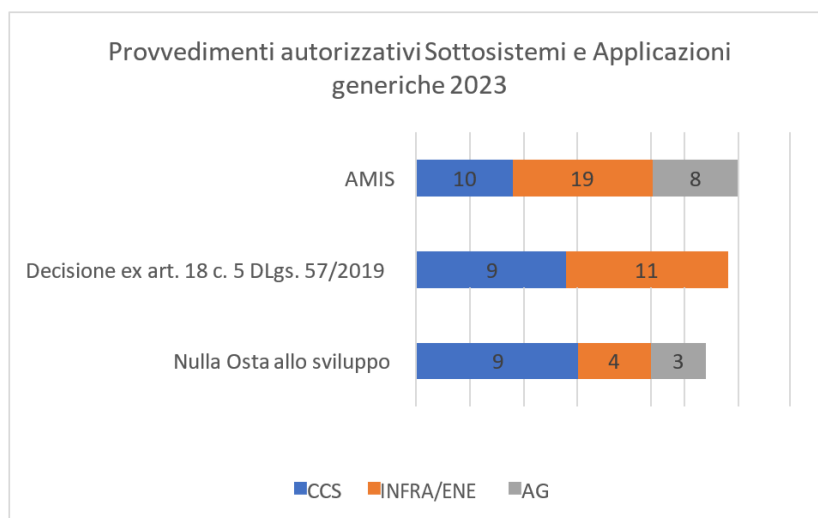
#### *4.3.4.6 Attività autorizzative di sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra nel 2023*

Le attività svolte dall'ANSFISA nel corso del 2023 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.



**Figura 7: Provvedimenti autorizzativi**

L'ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di 73 complessivi atti di cui:

- 37 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);
- 20 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;
- 16 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 per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" emanate dall'Agenzia.

Sono inoltre state processate 21 istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione per modifiche ai sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e CCS a terra, disciplinate all'interno delle suddette linee guida emanate dall'Agenzia.

**Tabella 22: Atti complessivi rilasciati**

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
2022	86 (includere 6 proroghe)
2023	73

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". 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.

#### 4.3.4.7 Attività autorizzative di veicoli effettuate nel 2023

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 2023 sono state presentate n. 216 istanze (riguardanti il tipo oppure 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.

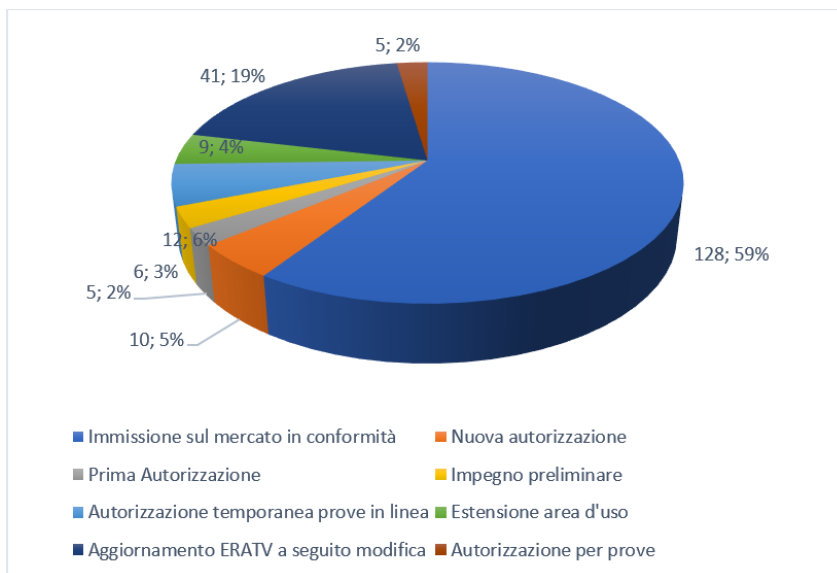


Figura 8: Distribuzione delle attività

Il numero di veicoli immessi sul mercato in conformità ad un tipo, variante o versione autorizzati è stato invece pari a 539; la distribuzione, in base alla tipologia del veicolo, è quella riportata nel grafico di seguito.

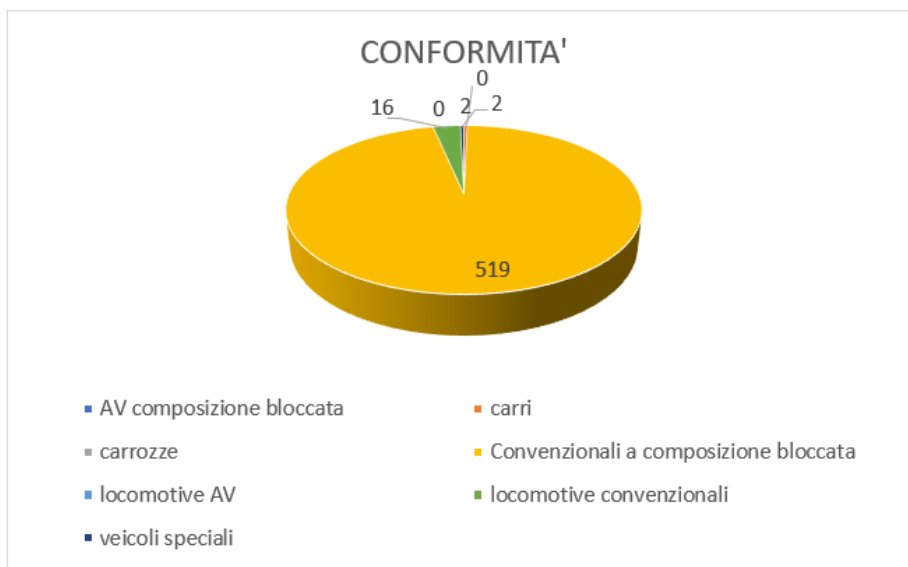


Figura 9: Conformità

Nel 2023 sono stati rilasciati n. 6 valutazioni nazionali per impegni preliminari richiesti ad ERA 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. Sempre nel



2023 sono state svolte n. 4 valutazioni di domande di autorizzazione, con ente autorizzatore l'ERA, per il settore di impiego specifico Italia (aspetti nazionali di cui all'Allegato III del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545).

Nel 2023, nell'ambito delle reti funzionalmente isolate, sono state rilasciate n. 11 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi per un totale di n. 17 veicoli, n. 1 autorizzazioni di tipo e n. 1 parere per l'impegno preliminare.

Infine, per quanto riguarda le locomotive da manovra in ambito località di servizio, nel 2023 è stata rilasciata n. 1 autorizzazione di tipo di veicolo e n. 5 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi e sono stati rilasciati n. 1 parere per l'impegno preliminare di tipi di locomotive da manovra.

#### 4.3.4.8 Rilascio delle Licenze di condotta dei 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", in Italia, preposta all'emissione della licenza dei macchinisti, attribuendole un ruolo di controllo sulla corretta applicazione del suddetto Decreto Legislativo sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e anche un potere sanzionatorio nei confronti delle Imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e degli stessi macchinisti.

Tutte le informazioni relative alle licenze sono inserite e archiviate nei sistemi informativi dell'Agenzia, sia in fase di rilascio, che di aggiornamento delle licenze. Il registro è accessibile per la consultazione, oltre che dal personale dell'Agenzia, anche dai soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 19 del Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247.

Nel 2023 si è completato anche il processo di conversione dei titoli abilitativi dei macchinisti delle reti ferroviarie isolate, avviato nel 2019.

Dall'inizio dell'attività dell'Agenzia sono state emesse le licenze riportate nel seguente prospetto:

**Tabella 23: Licenze rilasciate**

Anno	N° DI LICENZE RILASCIATE (Il numero include i primi rilasci, le conversioni, i rinnovi, le modifiche e i duplicati)
Dal 2012 al 2022	23920
2023	3344

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

Gli organismi indipendenti da imprese ferroviarie, da gestori dell'infrastruttura ed esercenti incaricati della formazione del personale impiegato in attività di sicurezza sono riconosciuti dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 e, per quanto riguarda la formazione dei macchinisti, ai sensi 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, anche attraverso l'adozione di strumenti e tecniche innovative (es simulatori);
- l'adozione di un sistema di gestione della formazione 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 applicabile alla formazione.

Il processo di riconoscimento dei centri di formazione prevede sia una valutazione documentale sul sistema di gestione della formazione, sia attività sul campo volte a verificare il possesso e il mantenimento, da parte del centro candidato al riconoscimento, delle condizioni e dei requisiti richiesti anche per gli aspetti logistici e di disponibilità degli strumenti didattici. Dall'inizio dell'attività (2011) sono stati riconosciuti 14 Centri di formazione; nel 2023 sono stati rilasciati 3 attestati di rinnovo del riconoscimento e 1 attestato di aggiornamento/modifica del riconoscimento.

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

#### *4.3.4.10 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, della 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 di capacità di valutazione e certificazione del requisito professionale teorico/pratico dei candidati a ricoprire ruoli di sicurezza (esaminatori);
- della conoscenza del quadro normativo europeo e nazionale applicabile alla formazione e agli esami del personale.

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

Dall'inizio dell'attività sono stati riconosciuti:

**Tabella 24: Istruttori e esaminatori 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 2022	5537
2023	445





### 4.3.5 Gestione Registri

#### 4.3.5.1 Registro dei veicoli

Nel 2023 sono pervenute circa n. 340 istanze in merito ai veicoli registrati nel Registro Nazionale (RIN). Le suddette istanze hanno riguardato in particolare:

- Richieste di nuove registrazioni per circa n. 850 veicoli;
- Richieste di cancellazione per circa 1350 veicoli;
- Richieste di modifica dei dati inseriti nel registro per circa 2000 veicoli.

#### 4.3.5.2 RINF, Registro dell'Infrastruttura

È proseguita l'attività inerente al 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 interoperabile, le cui specifiche sono dettagliate nel Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777, così come modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694, oltre che nella relativa guida applicativa. ANSFISA, nel proprio ruolo di Entità di Registrazione Nazionale, è impegnata nello specifico Gruppo di Lavoro istituito da ERA e agisce da punto di contatto tra l'ERA stessa e i Gestori infrastruttura coinvolti (RFI e reti regionali interconnesse di cui al DM 5 agosto 2016) per assisterli e coordinarli affinché trasmettano, in autonomia, i dati aggiornati direttamente all'applicazione RINF. In quest'ottica, nel corso del 2023, ANSFISA con nota protocollo n. U-0042602 del 17/7/2023 ha sollecitato i Gestori ai fini dell'implementazione del Registro da parte di essi e con nota protocollo n. U-0051942 del 7/9/2023, ha trasmesso a ERA i nominativi dei loro rappresentanti da coinvolgere nello specifico Gruppo di Lavoro.

Con successiva attività di supervisione si è riscontrata l'effettiva implementazione del Registro da parte di alcuni Gestori interconnessi, mentre ANSFISA ha continuato a supportare RFI nel caricamento dei loro dati nell'attesa che riesca a definire il proprio Organisation Code.

### 4.3.6 Attività di ispezione e controllo effettuate nel 2023

L'attività di supervisione per il 2023 è stata svolta secondo quanto previsto dal SIC.DOC.01 "Piano delle attività di supervisione Anno 2023" inviato all'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti con protocollo ANSFISA 58717 del 21/12/2022 ed emesso per applicazione con protocollo ANSFISA n. 0059030 del 22/12/2022. 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:

- **Ispezioni**, svolte tramite controlli visivi e documentali sui sottosistemi ferroviari in esercizio; si suddividono in:
  - **monitoraggio ispettivo**, effettuato per mezzo di verifiche a campione su elementi dei sottosistemi ferroviari in esercizio considerati significativi (veicoli, operatività del personale, deviatori, passaggi a livello, ecc.) e finalizzato principalmente alla valutazione della corretta applicazione del SGS da parte degli operatori ferroviari e della sua efficacia;
  - **ispezioni specifiche**, finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti (segnalazioni, incidenti/inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio ispettivo,



ecc.);

- **Audit**, aventi come obiettivo la verifica dell’attuazione e dell’efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza e di parti di esso (audit di sistema) o 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 processo), inclusi quelli aventi come obiettivo la verifica della conformità e della modalità di realizzazione e gestione di specifici prodotti o servizi ferroviari (audit di prodotto);
- **Follow-up di audit precedenti**, aventi come obiettivo la verifica di attuazione e di efficacia delle azioni intraprese a seguito di un audit.

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

Con riferimento alla attività di supervisione svolta mediante audit e follow up, nel 2023 sono stati effettuati:

- Audit e follow-up sul campo, aventi come obiettivo la verifica dell’attuazione e dell’efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza (audit e follow-up di sistema) e di processi operativi connessi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario (audit e follow-up di processo) e di singoli prodotti o servizi ferroviari (audit e follow-up di prodotto);
- Audit e follow-up da remoto, in coerenza con l’istruzione interna SIC.I.30 “Istruzione per l’esecuzione da remoto dei follow-up degli audit sugli operatori ferroviari e su altre organizzazioni”, attraverso la valutazione della documentazione trasmessa dalle organizzazioni in riscontro a quesiti posti sulle tematiche oggetto dell’audit o del follow-up;
- Audit documentali, consistenti in controlli sulle evidenze trasmesse in coerenza con i piani di rientro intervento predisposti per gestire il superamento delle questioni aperte e passate in supervisione dalla fase di rilascio dei titoli.

L’utilizzo delle diverse modalità è stato determinato caso per caso, in relazione agli operatori oggetto di supervisione ed alle esigenze di programmazione delle singole attività. In alcuni casi è stata effettuata una modalità “mista”, con check-list, raccolta e analisi di documentazione (da remoto) e successiva attività sul campo.

Il consuntivo dell’anno 2023 delle attività di supervisione svolte con audit e follow-up di sistema, processo e prodotto è riportato nel grafico seguente:

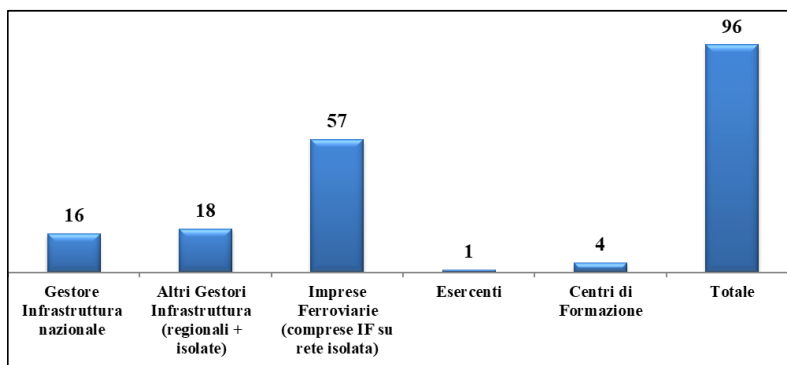


Figura 10: Audit e follow-up 2023



Il dettaglio delle singole attività è riportato nella seguente tabella:

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
<b>Gestore Infrastruttura Nazionale</b>	<b>16</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 audit in presenza</li> <li>• 1 verifica implementazione HOF</li> <li>• 1 follow-up in presenza</li> <li>• 1 follow-up da remoto</li> </ul>	RFI
<b>Altri Gestori Infrastruttura (regionali + isolate)</b>	<b>18</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 audit in presenza</li> <li>• 5 follow-up da remoto</li> <li>• 1 follow up in presenza</li> <li>• 4 audit documentali</li> <li>• 3 verifiche implementazione HOF</li> </ul>	LFI (La Ferroviaria Italiana) 2 attività IV (Infrastrutture Venete) 4 attività FUC (Ferrovie Udine Cividale) FT (Ferrotramviaria) 2 attività FdG (Ferrovie del Gargano) 2 attività FER (Ferrovie Emilia Romagna) FSE (Ferrovie del Sud Est) – 2 attività FN (FerrovieNord) - 2 attività EAV GIR EAV GI Isolata



<p><b>Imprese Ferroviarie (incluse quelle circolanti su reti isolate)</b></p>	<p>57</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 audit in presenza</li> <li>• 18 follow-up in presenza</li> <li>• 2 follow up da remoto</li> <li>• 13 audit documentali</li> <li>• 12 verifiche sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF) in presenza</li> </ul>	<p>SVI (Società Viaggiatori Italia)  EVM Rail  Terminali Italia - 2 attività  Busitalia - 2 attività  Italo - 2 attività  Oceanogate - 2 attività  RTC (Rail Traction Company)  EAV (Ente Autonomo Volturno) - 3 attività  EAV Isolata – 2 attività  Inrail  Ferrotramviaria  Sangritana  SBB Cargo  Ferrovie del Gargano  Hupac  Dinazzano Po  CFI (Compagnia Ferroviaria Italiana)  TrenitaliaTper - 3 attività  Trenitalia – 5 attività  TXLogistik  MIST (Mercitalia Shunting &amp; Terminal)  Captrain Italia – 2 attività  Trenord  Fuorimuro 2 attività  BLS Cargo Italia  Captrain – 2 attività  FSE - Ferrovie del Sud Est  FUC Ferrovie Udine Cividale – 2 attività  GTS Rail  LTE Italia - 2 attività  MedWay - 2 attività  SAD - 2 attività  SOGRAF  Trasporto Ferroviario Toscano – 2 attività  TTE Trentino Trasporti Esercizio  TUA-Trasporto Unico Abruzzese</p>
<p><b>Esercenti</b></p>	<p>1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 follow up in presenza</li> </ul>	<p>FAL (Ferrovie Appulo Lucane)</p>



<b>Centri di Formazione</b>	<b>4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 audit in presenza</li> </ul>	FerConsulting CEDEL ITS Mobilità Sostenibile ISFORT
<b>TOTALI</b>	<b>96</b>		

Principali temi affrontati negli audit sulle imprese ferroviarie:

Nel corso delle attività di audit e follow up sono state approfondite principalmente le seguenti tematiche:

- Promozione della cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano;
- Manutenzione veicoli, internalizzata ed esternalizzata;
- Pianificazione e gestione delle modifiche;
- Pianificazione e controllo delle operazioni;
- Gestione di contraenti partner e fornitori;
- Gestione delle emergenze;
- Gestione delle raccomandazioni di sicurezza, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- Valutazione delle prestazioni, e controllo della sicurezza e miglioramento continuo.

Principali temi affrontati negli audit sui gestori dell'infrastruttura:

- Gestione della manutenzione dell'infrastruttura, inclusa la gestione e il controllo delle opere d'arte;
- Gestione delle interfacce tra Gestori dell'infrastruttura confinanti;
- Gestione dei rischi con particolare riferimento a quelli relativi al dissesto idrogeologico;
- Promozione della cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano;
- Impostazione, attuazione e controllo dei processi di gestione della circolazione.

In accordo a quanto previsto dal quadro normativo, per ciascuna delle non conformità rilevate nel corso degli audit e di quelle residue dai 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.

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

#### 4.3.6.2 Altre attività di supervisione

Nel 2023 sono proseguite le attività specifiche sugli ambiti connessi ai fattori umani ed organizzativi e alla cultura della sicurezza: tenendo conto delle risposte fornite da tutte le organizzazioni ferroviarie nell'ambito del "Questionario sull'implementazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nei sistemi di gestione della sicurezza-verifica del livello di attuazione" somministrato nel 2021, le attività di verifica hanno consentito la valorizzazione degli indici di conformità e di implementazione, per la misurazione del livello di attuazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nel sistema ferroviario italiano. Il dettaglio delle attività è riportato nella tabella



precedente. L'insieme delle attività svolte tra il 2022 e il 2023 ha riguardato 20 organizzazioni, con una copertura pari a circa l'80% della rete ferroviaria nazionale e circa il 70% del volume di traffico ferroviario. Dalla valorizzazione degli indici predisposti per l'attività è emersa in generale una maggiore facilità alla diffusione dei temi sui fattori umani e organizzativi e cultura della sicurezza attraverso canali di comunicazione interna, formazione, partecipazione a convegni rispetto alla completa implementazione di tali aspetti nelle procedure del sistema di gestione della sicurezza.

Inoltre, è proseguita la vigilanza sulle attività dei Centri di Formazione riconosciuti, attraverso audit (vedi precedente tabella) di verifica della conformità ed attuazione dei sistemi di gestione della formazione adottati dalle organizzazioni per lo svolgimento delle attività ricomprese negli attestati di riconoscimento.

Infine, con riferimento alle reti isolate, sono stati monitorati l'impostazione e l'attuazione dei Piani di sviluppo e di adeguamento infrastrutturale e tecnologico, anche utilizzando un format riepilogativo per una ricognizione dell'avanzamento degli interventi pianificati rispetto agli obiettivi. La rendicontazione strutturata ha permesso di avere una chiara rappresentazione dello stato di completezza dei piani, dell'efficacia degli indicatori utilizzati, nonché degli slittamenti del completamento degli interventi rispetto alle precedenti pianificazioni.

#### 4.3.6.3 *Supervisione con ispezioni*

Con riferimento alla attività di supervisione svolta mediante ispezioni, nel 2023 sono state effettuate, in coerenza alla Procedura interna SIC.P.01 "Procedura per l'effettuazione delle ispezioni sul sistema ferroviario", le seguenti tipologie di ispezione:

- Monitoraggio ispettivo svolto sul campo, svolto negli scali ferroviari tramite controlli a campione sui treni in esercizio (controlli visivi inerenti al generale stato manutentivo dei veicoli in composizione e all'operatività del personale impiegato con mansioni di sicurezza);
- Monitoraggio ispettivo svolto da remoto, svolte su treni effettuati a campione, basandosi sulla documentazione e sulle informazioni richieste alle IF per ciascun treno e inerenti all'esercizio ferroviario, ai processi manutentivi a esso correlati e ai processi interni di monitoraggio delle prestazioni di sicurezza;
- Ispezioni specifiche, svolte sia dal campo che da remoto e, come detto, finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti (segnalazioni, incidenti/inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio ispettivo, ecc.).

L'utilizzo delle diverse modalità è stato determinato caso per caso, in relazione agli operatori oggetto di supervisione ed alle esigenze di programmazione delle singole attività. In alcuni casi è stata effettuata una modalità "mista", con analisi di documentazione (da remoto) e successiva attività sul campo.

#### 4.3.7 *Monitoraggio ispettivo da remoto sulle Imprese ferroviarie*

Nel corso del 2023 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):

- Rail Cargo Carrier Italia (attivata a fine 2022 e terminata a inizio 2023);
- SBB Cargo Italia (attivata a fine 2022 e terminata a inizio 2023);
- InRail;
- TX Logistik;



- Adriafer;
- EVM Rail (attivata a fine anno e in corso di terminalizzazione a inizio 2024).

Nello specifico sono stati oggetto di ispezione da remoto 28 treni merci, di cui 7 trasportanti merci pericolose, per un totale di 406 elementi (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 69 irregolarità riferibili al settore del trasporto merci e, per lo più, all'operatività del personale di condotta.

Sono ancora da contabilizzare, alla data di stesura della presente relazione, i dati relativi alle attività su Adriafer e EVM Rail.

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.

#### 4.3.8 Monitoraggio ispettivo sul campo sulle Imprese ferroviarie

Nel corso del 2023 sono state oggetto di controlli sul campo 36 Imprese ferroviarie, per un totale di 954 treni e 7.756 elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 410 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 7.756 elementi verificati per tipologia di elemento.

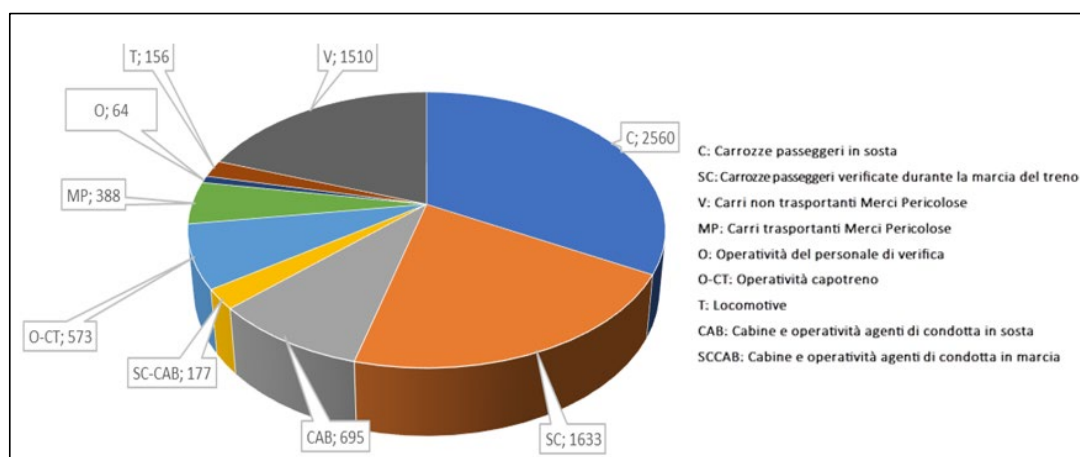


Figura 11: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle imprese ferroviarie





#### 4.3.9 Ispezioni specifiche sulle imprese ferroviarie

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 2022 sulle Imprese ferroviarie:

- Trenord: ispezione sul campo inerente al corretto svolgimento delle manovre negli scali di Cremona - Pavia - Milano Porta Garibaldi - Milano C.le;
- Trenord: ispezione da remoto inerente al corretto svolgimento delle manovre;
- IF merci varie: ispezione sul campo inerente al corretto svolgimento delle manovre negli scali di Cuneo - Alessandria - Torino Orbassano;
- IF merci varie: attività ispettive congiunte con l'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione Svizzera in ambito verifica e manutenzione dei veicoli e con particolare riguardo ai trasporti di merci pericolose transfrontalieri (effettuate negli scali di Domo II e Chiasso Smistamento);
- IF merci varie: attività di controllo, svolte sia da remoto, tramite analisi documentale (lettura zone tachigrafiche), che sul campo, tramite verifica dell'operatività del personale di condotta, relative alla corretta attuazione delle misure mitigative prescritte ai treni merci aventi in composizione carri con soles del freno in materiale composito (denominate "LL");
- Trenitalia DPLH Esercizio AV (linea Roma – Napoli), controlli a campione inerenti allo stato di agibilità delle vie di fuga all'interno dei convogli;
- Trenitalia DPR (Rete GTT), controlli a campione inerenti a presunti sovraffollamenti sui convogli.

#### 4.3.10 Ispezioni sui Gestori dell'Infrastruttura

Nel corso del 2023 sono state effettuate le seguenti attività ispettive sui Gestori dell'Infrastruttura:

- 3 attività ispettive (svolte sia da remoto, tramite analisi documentale, che sul campo) inerenti alla gestione della terminalizzazione del trasporto di merci pericolose (Scali RFI);
- 1 ispezione sul campo inerente alla corretta applicazione delle procedure di sicurezza circa la protezione della circolazione ferroviaria rispetto ai cantieri e ai lavori di manutenzione dell'infrastruttura, svolta congiuntamente alla Polfer (RFI, Bagni Di Tivoli);
- 17 attività di visita linea tramite scorta in cabina di guida (visibilità segnali, stato manutentivo generale, interferenze linea ferroviaria) (RFI - linee DOIT Ancona, Firenze, Roma, Palermo, Venezia, Napoli, Reggio Calabria, Milano, FER, Ferrovie del Sud Est, LFI, EAV, Ferrovie della Calabria, Ferrovie Nord);
- 1 ispezione svolta sul campo inerente allo stato generale (visibilità segnali bassi, vegetazione infestante) dello scalo di Domo II (RFI);
- Campagna di controlli (14 attività ispettive), svolta sul campo congiuntamente alla Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, inerenti allo stato di efficienza e regolarità dei PL;
- 1 ispezione svolta sul campo inerente allo stato generale (visibilità segnali bassi, vegetazione infestante) relativo allo scalo di Domo II (RFI);
- RFI: ispezione sul campo inerente alla corretta gestione delle manovre negli scali di Milano Porta Garibaldi - Milano C.le;



- 2 ispezioni sul campo, aventi come oggetto lo stato manutentivo dell'infrastruttura e svolte nell'ambito e a supporto delle attività di Audit (RFI, DOIT Palermo, Ferrovie del Gargano);
- 7 ispezioni (svolte sul campo e, in alcuni casi, da remoto, tramite analisi della relativa documentazione), aventi come oggetto lo stato manutentivo dell'infrastruttura e le procedure di gestione del traffico e svolte nell'ambito e a supporto delle attività di raccolta informazioni a seguito di incidente.

Nella campagna di supervisione specifica sui passaggi a livello (PL), avviata nel 2023, al 31/12/2023 sono stati ispezionati 64, considerando preliminarmente i PL con maggiore rischio di incidentalità. Le ispezioni sono state svolte con commissioni miste composte da personale appartenente sia alla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie, sia alla Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, in modo da avere un monitoraggio sul campo completo e puntuale mirato a produrre rilievi utili ad individuare, per l'ambito ferroviario e per quello stradale, eventuali non conformità o necessità di interventi migliorativi, sia per i gestori stradali e ferroviari stessi che si sono trovati, durante lo svolgimento delle attività ispettive, ad analizzare e discutere congiuntamente le problematiche riferite ai PL.

Dal punto di vista ferroviario, la maggior parte delle non conformità erano riferibili allo stato delle apparecchiature dei PL, alla tenuta dei registri dell'anagrafica degli enti dei PL e delle stazioni e alla corretta gestione della documentazione di manutenzione dei PL, mentre dal punto di vista stradale quasi la metà delle non conformità riscontrate non era direttamente correlabile alla sicurezza stradale del PL, ma riferibile ad altri aspetti, le restanti afferivano per lo più all'assenza o allo stato non conforme della segnaletica stradale in prossimità del PL. Gli esiti delle attività ispettive sono trasferiti ai gestori stradali e ferroviari attraverso un'apposita relazione (verbale dell'attività ispettiva) ed eventuali raccomandazioni, per permettere loro la messa in sicurezza delle infrastrutture attraverso l'adozione di specifiche azioni correttive o di miglioramento.

#### 4.3.11 Tavolo tecnico di cui al DM 137/2014

Con Decreto Ministeriale n° 292 del 23 Settembre 2022 il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha istituito, presso l'Agenzia, il tavolo tecnico permanente, precedentemente operante presso lo stesso Ministero e avente il compito di esprimere un parere vincolante sulle richieste di deroghe alle "Norme tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto" emanate con Decreto Ministeriale 4 Aprile 2014, n° 137.

Semplificazione e armonizzazione delle procedure di richiesta di deroga sono gli obiettivi che si è prefissato il tavolo tecnico a fine 2022.

Nei primi mesi del 2023, le attività del tavolo si sono concentrate quindi nella elaborazione e approvazione di apposite Linee Guida che consentissero a tutti gli operatori di uniformare la modalità di presentazione delle istanze di deroga e al tavolo stesso di seguire modalità di lavoro codificate.

Le "Linee guida per il rilascio dei pareri di competenza del Tavolo tecnico permanente di cui all'art.3 del DM 14 aprile 2014, n. 137 come modificato dal DM 23 settembre 2022, n. 292" sono state approvate e pubblicate con protocollo ANSFISA 0013074 del 10/03/2023, raggiungendo l'obiettivo di regolare e snellire la gestione dei procedimenti, fornire certezza dei tempi ai richiedenti e semplificare le attività a loro carico.

Successivamente all'approvazione delle LG nel corso dell'anno, sono state evase tutte le richieste pervenute effettuando n. 2 riunioni istruttorie e n.1 riunione deliberativa.



#### 4.3.12 Programmazione delle attività di vigilanza della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2024

Il Piano Annuale della supervisione sugli operatori ferroviari per l'anno 2024 è stato adottato con Decreto del Direttore dell'Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con protocollo ANSFISA 0081391 del 22-12-2023.

Il Piano è stato adottato in accordo a quanto previsto dall'articolo 12, comma 3, del decreto-legge n. 109/2018 e all'articolo 17 del decreto legislativo n.50/2019.

##### 4.3.12.1 Gli obiettivi del piano 2024

Il 22/12/2023 è stato emesso il documento “Strategie di supervisione per il triennio 2024-2026 ai sensi del Regolamento Delegato (UE) n.2018/761” contenente le aree strategiche di intervento della supervisione del periodo 2024-2026, in continuità con la precedente strategia che aveva come riferimento il triennio 2021-2023.

Sulla base della strategia di supervisione per il triennio 2024-2026, 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 sono stati definiti gli obiettivi del Piano annuale della supervisione per l'anno 2024.

Come indicato dalle normative comunitarie, *“per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets - CST)”* che forniscono *“strumenti di valutazione della sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello dell'Unione e degli Stati membri.”* Per identificare quantitativamente il livello di sicurezza dei sistemi ferroviari negli Stati membri sono stabiliti, altresì, dei valori di riferimento nazionale (NRV).

A tale proposito, l'andamento dei dati (decessi e feriti gravi, a cui sono legati gli obiettivi comunitari) derivanti dall'incidentalità ferroviaria registrato in Italia negli ultimi anni, ha sempre evidenziato il rispetto dei valori di riferimento per tutte le categorie di rischio stabilite a livello europeo.

Ciò nondimeno, occorre continuare a porre il massimo impegno al fine di perseguire, come indicato dalla norma, il *“generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento”* dei livelli di sicurezza ferroviaria, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti.

Le varie attività di supervisione e di analisi dei dati di incidentalità condotte dall'Agenzia pongono infatti l'attenzione su differenti ambiti del Sistema di Gestione della Sicurezza degli operatori, su cui gli stessi sono stati chiamati ad intervenire e a porre in essere, ove ritenuto praticabile, azioni di miglioramento.

Con le attività indicate nel piano della supervisione si intende quindi assolvere al compito di supervisione dell'Agenzia sugli operatori ferroviari ricadenti nella propria giurisdizione, consentendo quindi di:

- sorvegliare le prestazioni in termini di sicurezza dopo il rilascio di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza;
- controllare la sussistenza dei requisiti e delle condizioni sottese al rilascio dei certificati e delle autorizzazioni di sicurezza, la conformità al quadro normativo nazionale e comunitario e la conformità ed efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- verificare il livello delle prestazioni di sicurezza realizzate dagli operatori al fine di garantire la realizzazione degli obiettivi complessivi del sistema ferroviario;
- contribuire al miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario.



#### 4.3.12.2 Le attività del piano 2024

Il piano della supervisione per l'anno 2024 è articolato in base alle varie tipologie di attività di supervisione:

- 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 e riguarderanno gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, esercenti di reti isolate e altri operatori ricadenti nella giurisdizione di ANSFISA (ad es. Centri di formazione).

L'utilizzo delle diverse tecniche possibili per l'effettuazione della supervisione sarà determinato, caso per caso, al fine di assicurare un soddisfacente raggiungimento degli obiettivi della supervisione. Gli strumenti della supervisione sono impiegati in maniera sinergica:

- assicurando la connessione tra ispezioni e audit in modo che le irregolarità riscontrate in esercizio possano consentire gli approfondimenti sui processi del Sistema di Gestione della Sicurezza e rappresentare un elemento di valutazione dell'efficacia delle misure correttive;
- assicurando che gli esiti delle ispezioni siano di supporto all'individuazione delle priorità per la programmazione degli audit e viceversa;
- prevedendo, laddove opportuno, lo svolgimento di attività ispettive specifiche a supporto degli audit;
- garantendo il controllo in maniera sistematica le problematiche residue derivanti dal processo di certificazione e da verificare in supervisione.

Le principali tematiche che saranno affrontate sono:

- il processo manutentivo, sia per i gestori dell'infrastruttura che per le imprese ferroviarie;
- l'operatività del personale impiegato con mansioni di sicurezza;
- il trasporto di merci pericolose;
- l'implementazione dei fattori umani e organizzativi e di una positiva cultura della sicurezza nei sistemi di gestione della sicurezza;
- la gestione di contraenti, partner e fornitori;
- la valutazione delle prestazioni e miglioramento del sistema di gestione della sicurezza;
- la gestione delle emergenze;
- la gestione delle raccomandazioni di sicurezza;
- il presidio dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico.

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:

- proporzionalità e correlazione fra priorità e rischi;
- carattere iterativo;
- uniformità di approccio;
- efficacia nella utilizzazione delle risorse;
- trasparenza ed equità;
- cooperazione;
- visione di insieme delle prestazioni;
- pluralità di fonti.



#### 4.3.12.31 numeri del Programma 2024

I volumi complessivi delle attività pianificate per il 2024 sono riportati nella seguente tabella.

**Tabella 25: Attività pianificate per il 2024**

Organizzazione	Attività	Numero di attività
Imprese ferroviarie circolanti su reti interconnesse	Ispezioni	80 (oltre 7000 elementi da verificare in monitoraggio ispettivo: veicoli, personale con mansioni di sicurezza)
	Audit e follow-up	54
Gestori delle reti interconnesse	Audit, follow-up e ispezioni	34
Organizzazioni operanti sulle reti funzionalmente isolate	Audit, follow-up e ispezioni	10
Altre organizzazioni (Centri di formazione)	Audit e follow-up	5
<b>TOTALI</b>		<b>183</b>



## 5 Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi

### 5.1 Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa) fino all'emanazione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (art. 6) era costituita da due direzioni generali. La prima con competenza sulla sicurezza ferroviaria e la seconda sulla sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali.

Con l'istituzione della terza Direzione Generale, l'Agenzia ha assunto anche il compito di promuovere e vigilare sulla sicurezza di tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi, ovvero sistemi di trasporto pubblico terrestre quali:

- Metropolitane;
- Tram e Tramvie;
- Filobus, Filovie e sistemi *Bus Rapid Transit* (BRT);
- Impianti a fune (Funivie, Cabinovie, Seggiovie, Sciovie, Funicolari, ecc...);
- Impianti ettometrici (People Mover, Ascensori, Scale Mobili, Tappeti mobili, ecc...);
- Sistemi di trasporto pubblico innovativi a guida vincolata o comunque assimilabili ai precedenti.

Ciò premesso, a partire dal 1° gennaio 2022, l'Agenzia nel suo complesso, ha competenze sulla rete ferroviaria nazionale, le ferrovie regionali (interconnesse ed isolate) e linee turistiche, strade, autostrade, ponti, viadotti, gallerie e gran parte del trasporto pubblico locale terrestre su tutto il territorio nazionale : restano esclusi, di fatto, alcuni impianti, specialmente di tipo "a fune", in quanto di competenza delle Regioni a statuto speciale ovvero delle province autonome di Trento e Bolzano.

In particolare, le aree del territorio italiano dove l'Agenzia non ha competenze (ovvero agisce con operatività ridotta solo ad alcuni tipi di impianti) sono le seguenti:

- Valle d'Aosta;
- Province autonome di Trento e Bolzano;
- Friuli-Venezia Giulia (solo per gli impianti a fune).

Nel corso dell'anno 2023, l'Agenzia, per espresso mandato del legislatore (decreto-legge n.121/2021) ha pubblicato i seguenti tre decreti per la messa in esercizio di nuovi sistemi, per la gestione della sicurezza dei sistemi di trasporto esistenti e per la disciplina sulle attività ispettive degli impianti a fune.

#### ▪ **Decreto 29 dicembre 2023**

Disciplina delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi ai sensi dell'articolo 12, comma 4-quater dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, come modificato dalla legge n.156/2021.

#### ▪ **Decreto 28 dicembre 2023**

Disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa ai sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni in legge 9 novembre 2021, n. 156.



▪ **Decreto Dirigenziale 07 dicembre 2023**

Disciplina delle attività ispettive sugli impianti a fune di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali nonché dei requisiti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza.

I tre decreti con i relativi allegati ridefiniscono il sistema normativo di settore (oramai vecchio e desueto) risalente agli anni '80, con ampio coinvolgimento e forte responsabilizzazione delle aziende esercenti il trasporto in quanto soggetti responsabili della sicurezza e che dovranno dotarsi di "Sistemi di Gestione della Sicurezza", in sigla "SGS", efficaci ed efficienti, prevedendo, dettagliatamente:

- le modalità di analisi e valutazione dei rischi;
- le modalità di determinazione delle soglie di rischio accettabile;
- le modalità di programmazione e controllo dei rischi;
- le modalità di contenimento dei rischi residui;
- le modalità di programmazione ed attuazione della manutenzione e la qualifica dei soggetti idonei;
- le modalità di qualifica dei fornitori;
- le modalità di audit ed ispezioni interne;
- le modalità di programmazione ed attuazione della formazione iniziale e della formazione continua (periodica);
- le modalità di verifica delle competenze e di rilascio degli attestati di qualifica (patentini) per il personale dell'azienda che esercita attività connesse con la sicurezza;
- le procedure e le modalità di gestione delle non-conformità (NC).

Secondo quanto previsto dalla nuova architettura normativa, l'Agenzia verifica sul territorio lo stato delle infrastrutture, dei rotabili, delle linee, dei veicoli e di tutti i sottosistemi componenti l'intero "Sistema di Trasporto": in particolare di tutti i sistemi di sicurezza, attraverso un duplice sistema ispettivo:

**1. organizzando "audit" di sistema**

**2. eseguendo "ispezioni" sul campo (a campione) con preavviso o senza preavviso**

La prima attività ispettiva (Audit) è finalizzata al controllo della presenza e dell'operatività del SGS, al controllo del corretto operato degli esercenti/gestori e di qualsiasi altro soggetto che abbia compiti connessi con la sicurezza (operatori, macchinisti, direttori di esercizio, capi servizio, manutentori, enti terzi, fornitori di beni e servizi, aziende di manutenzione, ecc...).

Tale tipo di ispezione (Audit) viene effettuato sempre con preavviso, con date concordate, e mira inoltre alla verifica del reale grado di raggiungimento degli obiettivi di sicurezza fissati nel pertinente SGS. Si effettuerà quindi una analisi e valutazione circa l'efficacia e l'efficienza delle azioni messe in atto a tutela della sicurezza.

Gli Audit sono svolti generalmente da un gruppo di verifica composto da almeno tre esperti di ANSFISA con un responsabile del gruppo stesso e possono avere un esito finale che, in funzione del tipo e della quantità di non-conformità (NC) rilevate può essere:

1. Positivo;
2. Positivo con suggerimenti;
3. Positivo con Non-Conformità lievi e prescrizioni;





4. Positivo con Non-Conformità gravi e prescrizioni;
5. Negativo.

Nei primi due casi, il gestore del sistema di trasporto (esercente), in qualità di principale responsabile della sicurezza, potrà continuare l'esercizio pubblico del sistema senza particolari ed ulteriori accorgimenti da porre in essere a conferma che il SGS adottato (ed approvato da ANSFISA) è ottimale e quindi non necessita di azioni di revisione/correzione ma solo di suggerimenti per migliorare il Sistema di Gestione implementato.

Nel terzo caso, l'esercente potrà ancora continuare l'esercizio pubblico del sistema ma solo adottando, nei tempi disposti dall'Agenzia, le cautele e gli accorgimenti segnalati nel verbale di Audit nella sezione "Prescrizioni".

Questo caso conferma che il SGS adottato (ed approvato da ANSFISA) è valido ed ha raggiunto i risultati previsti, anche se, nell'ottica del "Miglioramento continuo" (cfr. "Ciclo di Deming" - (o ciclo di PDCA, acronimo dall'inglese *Plan-Do-Check-Act*, in italiano "Pianificare - Fare - Verificare - Agire")<sup>4</sup> qualche parte del Sistema di gestione della sicurezza necessita di piccole (o grandi) azioni correttive al fine di migliorarlo e comunque renderlo ancora più efficiente.

Nel quarto caso, in funzione della gravità delle NC rilevate, l'esercente potrà o meno continuare l'esercizio pubblico. In ogni caso dovrà adottare, nei tempi disposti dall'Agenzia, le cautele e gli accorgimenti segnalati nel verbale di Audit nella sezione "Prescrizioni".

Questo caso conferma che il SGS adottato (ed approvato da ANSFISA) non ha raggiunto in pieno i risultati previsti, anche se, nell'ottica dei feedback e azioni correttive, è ancora possibile riassetare il SGS o qualche suo componente al fine renderlo efficiente ed efficace.

Nel quinto ed ultimo caso, le NC rilevate sono talmente gravi o talmente numerose che l'esercente non potrà proseguire con l'esercizio pubblico (a partire dalla data stessa dell'Audit).

Nella sezione "Prescrizioni" del verbale di Audit viene evidenziato: *"L'esercizio pubblico dell'impianto è sospeso con decorrenza immediata"*.

Questa circostanza, purtroppo, si presenta in caso di gravi irregolarità che potrebbero avere riflessi sulla sicurezza del pubblico esercizio e pertanto il funzionamento dell'impianto deve essere fermato con urgenza.

Una tale evenienza è possibile in assenza di un SGS ovvero in assenza di approvazione da parte di ANSFISA, ovvero ancora in caso di SGS regolarmente approvato ma mal posto in essere o male implementato, il che determina come conseguenza il mancato raggiungimento degli obiettivi di sicurezza predeterminati ed il conseguente raggiungimento (o peggio ancora il superamento) dei limiti costituiti dalle soglie di rischio accettabile.

In questo caso è necessaria quindi un'opera di revisione generale del SGS con effettuazione di nuova analisi dei rischi e una sua validazione da parte di un Ente terzo (già OIV in ambito ferroviario), possibilmente diverso dal precedente.

Il pubblico esercizio dell'impianto potrà essere autorizzato solo al termine delle suddette operazioni.

<sup>4</sup> Il c.d. "Ciclo di Deming" (o, in sigla, "Ciclo PDCA", acronimo dall'inglese *Plan-Do-Check-Act*) è un noto metodo di gestione iterativo che si può idealmente scomporre nelle quattro fasi tra loro concatenate. Tale metodologia è molto utilizzata non solo nel campo della sicurezza ma anche in sistemi complessi come quelli aziendali, il ciclo di deming, infatti, è molto utilizzato in tutto il mondo come metodo di gestione delle imprese (Management aziendale) ed in ogni campo dove sia necessario un controllo direzionale per il miglioramento continuo di processi o prodotti.



### 5.1.1 Il quadro normativo attuale

Fino ad oggi, il settore dei trasporti ad impianti fissi era prevalentemente governato da leggi e norme risalenti anche agli anni '20. Si parte infatti da Regi decreti tuttora vigenti fino ad arrivare a decreti ministeriali e decreti dirigenziali emessi – in gran parte – ai sensi del DPR n.753/1980, il quale, attualmente, resta il principale riferimento normativo di settore, al quale tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi devono obbligatoriamente fare riferimento.

Ciò premesso, è ovvio che nel corso del tempo si siano stratificati ed a volte sovrapposti diversi decreti, senza organicità e senza una visione d'insieme. Questo ha portato nel corso degli anni all'evolversi di un sistema disarticolato ma al tempo stesso molto complesso e disomogeneo, e, tra l'altro, non sempre al passo con l'intenso progresso tecnologico che ha caratterizzato questo settore nel corso degli ultimi decenni.

Lo stesso legislatore, infatti, con la pubblicazione del citato decreto-legge n.121/2021 ha voluto proporre una soluzione che il settore aspettava da anni, ovvero, una nuova strutturazione più semplice ed organica delle norme di settore, ispirate al “nuovo approccio” già introdotte, anni addietro, nel settore ferroviario.

### 5.1.2 Evoluzione normativa ed il “nuovo approccio” nel settore dei STIF

Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (convertito con legge n.156/2021), all'articolo 6, modificando l'art. 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130) ha stabilito il trasferimento all'Ansfisa, a partire dal 1° gennaio 2022, di tutte le competenze sulla sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, precedentemente esercitate dagli uffici speciali per i trasporti a impianti fissi (USTIF), uffici periferici facenti capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>5</sup>.

Al contempo, il legislatore, con lo stesso decreto, ha inteso delegare l'Agenzia alla completa riforma normativa del settore, sia per i collaudi (messa in esercizio) dei nuovi sistemi di trasporto, sia per quanto riguarda la promozione e la vigilanza della sicurezza sugli impianti esistenti e quindi già in funzione. Infatti, lo stesso articolo 6 del citato decreto-legge cita:

*(...) L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i 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, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi.*

Il chiaro riferimento ai principi del *decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili*, determina la naturale conseguenza, come già esistente da decenni nel settore ferroviario, di un “nuovo approccio” basato sulle logiche di una spinta responsabilizzazione dell' esercente quale primario attore nel sistema della sicurezza, il quale, a mezzo di idonei e formati professionisti attesta e verifica quotidianamente il rispetto delle norme cogenti e la perfetta implementazione del SGS al fine del contenimento dei rischi sotto le prestabilite soglie di accettabilità. Tale nuovo approccio (che si contrappone con il “vecchio” basato sul mero rispetto di norme cogenti – anche detto metodo

<sup>5</sup> 4-quater. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003.



“prescrittivo”) istituisce e consacra l’evoluzione dal vecchio sistema prescrittivo (con logica del c.d. “comando e controllo”) al nuovo e più innovativo “sistema prestazionale”, basato su specifiche analisi dei rischi relativi al particolare sistema di trasporto, alle proprie specificità, allo specifico contesto, al contenimento degli stessi sotto i livelli di guardia, sulla determinazione dei livelli di rischio accettabile<sup>6</sup>.

La nuova impostazione normativa prevista dall’Agenzia (procedure per l’autorizzazione di sicurezza per l’esercizio dei sistemi esistenti nonché le modalità per la realizzazione e l’apertura all’esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi) è pertanto fondata sui predetti concetti di “nuovo approccio” e di “approccio prestazionale”<sup>7</sup>.

### 5.1.3 La struttura organizzativa

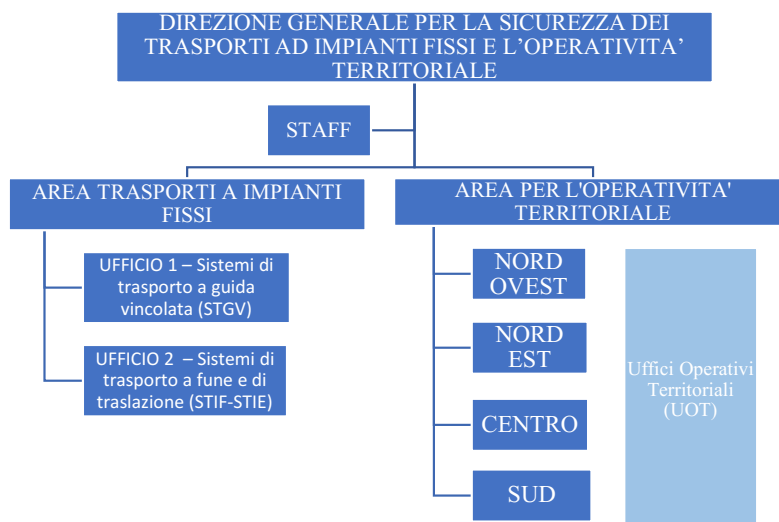
Come sopra evidenziato, con il D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni in L. 9 novembre 2021, n. 156, le competenze dell’Agenzia sono state ulteriormente ampliate e, al fine di recepire le modifiche intervenute nell’ambito delle nuove competenze attribuitele, ai sensi dell’art. 6, comma 4, è stato adeguato anche lo Statuto, il regolamento di amministrazione e di quello di contabilità.

A seguito dei nuovi atti di organizzazione, l’Agenzia è strutturata con un’organizzazione centrale e periferica.

---

<sup>6</sup> In considerazione del fatto che il rischio nullo non esiste, ed a maggior ragione nei sistemi di trasporto, è più corretto parlare di livello di “rischio accettabile” come soglia di rischio al di sotto della quale l’esercizio del sistema di trasporto è considerato “ragionevolmente sicuro”, ovvero “sicuro” nei limiti della norma. Il concetto di “soglia di rischio accettabile” porta con sé il concetto di “rischi residui” come rischi residuali sui quali non è possibile intervenire in modo razionalmente accettabile (considerando anche criteri economici di concreta fattibilità, ovvero criteri ispirati al parametro costi/benefici).

<sup>7</sup> Il c.d. “nuovo approccio” o “approccio prestazionale” per i sistemi di trasporto ad impianti fissi rappresenta una vera innovazione. Fino ad oggi, infatti, la gestione della sicurezza e le modalità di controllo e vigilanza da parte dell’Autorità ispettiva (MIT e USTIF) è sempre avvenuta con gli obsoleti metodi prescrittivi. Questo approccio, anche detto della “logica del comando-e-controllo” prevede l’emissione di una serie di regole tecniche (decreti ministeriali o dirigenziali) emessi dall’Autorità competente (MIT), ai sensi del DPR n.753/1980, e che l’esercente è obbligato a rispettare per poter esercire il sistema di trasporto (comando), pena, la revoca del Nulla-Osta Tecnico (NOT) in caso di verifica ispettiva con esito negativo (controllo). Il nuovo approccio o approccio prestazionale oltre a rappresentare una metodologia indubbiamente più innovativa e moderna, essa è già stata testata – con ottimi risultati – prima nei sistemi di trasporto aeronautici e poi anche in quelli ferroviari. La sua applicazione anche ai restanti sistemi di trasporto terrestre, quindi, appare come una inevitabile conseguenza per uniformare settori trasportistici aventi tra loro indubbe analogie, in particolare in tema di sicurezza.



Ad oggi, la terza Direzione Generale (DG-STIF) di ANSFISA è in via di implementazione, può contare su solo circa ottanta (120) unità di personale delle quali solo venti (40) ingegneri e altrettanti tecnici diplomati, di cui circa la metà in fase di addestramento e affiancamento.

Tuttavia, per poter raggiungere un buon numero di Audit o ispezioni (e raggiungere quindi lodevoli risultati in termini di obiettivi istituzionali) la direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi (DG-STIF) dovrebbe contare su un numero totale di dipendenti pari almeno a duecento-cinquanta (250) unità, tra i quali almeno ottanta (80) tecnici diplomati e novanta/cento (90/100) ingegneri.

In ogni caso, anche con un numero di personale così limitato, l’Agenzia, in questo settore di competenza, ha raggiunto risultati eccellenti (anche in considerazione che trattasi del primo anno di attività e che pertanto si è dovuto scontare l’impatto di una nuova organizzazione e di una nuova catena di gerarchie). Detti risultati, in termini numerici, saranno esposti nelle tabelle di cui ai prossimi paragrafi.

Ma prima dei dati relativi alle attività ispettive eseguite nel corso dell’anno 2023 è bene evidenziare il “parco impianti” sul quale si è dovuto intervenire, ovvero un sistema costituito da una miriade di impianti di trasporto, con tipologie, consistenze e livelli di complessità tra loro molto eterogenei e dotati, ognuno, delle proprie specifiche particolarità.

## 5.2 La consistenza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi in Italia

Il numero totale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi dislocati sul territorio nazionale e sotto la competenza dell’Agenzia si assesta, per l’anno 2023, sui 7.381, con circa 6000 tra rotabili e cabine. Le specifiche di dettaglio nella tabella che segue:

**Tabella 26: Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi**

Tabella - Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (Italia)			
TIPO IMPIANTO	N. Linee/Impianti	N. Rotabili/Vetture	
METROPOLITANE	17	315	
TRAM	64	1075	
FILOBUS	29	465	



Tabella - Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (Italia)			
TIPO IMPIANTO	N. Linee/Impianti	N. Rotabili/Vetture	
FUNICOLARI	25	50	
IMPIANTI A FUNE	1045	2365	(*)
ASCENSORI PUBBLICI	2315	2315	(*)
ASCENSORI INCLINATI	22	22	(*)
SCALE MOBILI	2865	2865	(**)
PIATTAFORME ELEVATRICI	45	45	(**)
TAPPETI MOBILI	725	725	(**)
MONTASCALE	220	220	(**)
ALTRI IMPIANTI	9	9	(**)
<b>TOTALE</b>	<b>7.381</b>	<b>10.471</b>	
(*) Trattasi in questo caso di “Cabine”			
(**) Trattasi in questo caso dell’intero impianto			
			Dati al 31-12-2023

In particolare, la rete italiana delle metropolitane attualmente presenta 17 linee, aventi uno sviluppo totale di circa 255 km, sviluppati prevalentemente in galleria (oltre 190 km); sono, comunque, presenti tratte in superficie (circa 60 km), di cui una parte (circa 12 km) su ponti e viadotti. Le diverse linee sono caratterizzate da differenti Gradi di Automazione (GdA), si passa da linee con un GdA 1, con funzionamento del treno manuale (con macchinista) a linee con GdA 4, ovvero con funzionamento del sistema di trasporto quasi completamente automatizzato (senza macchinista).

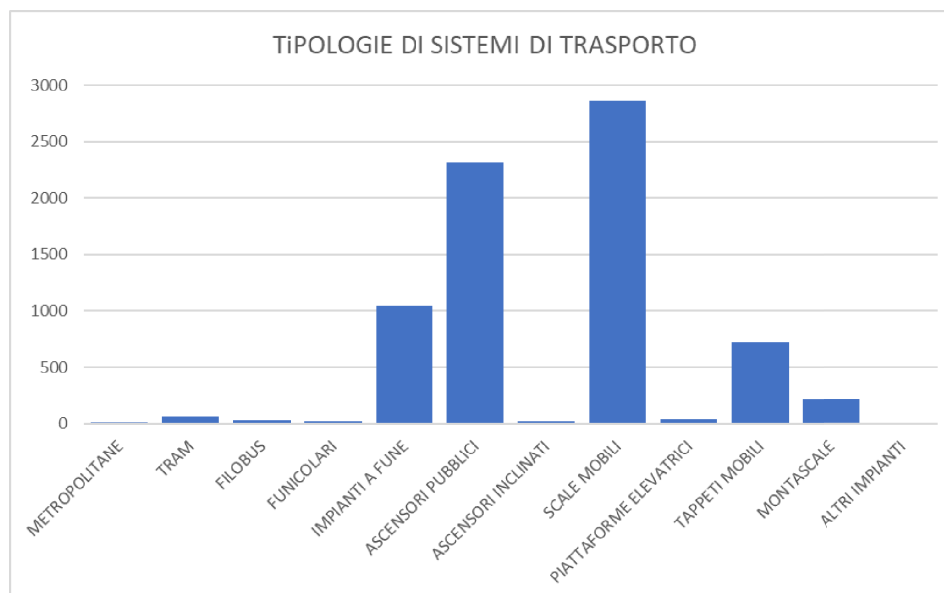


Figura 12: Tipologie di sistemi di trasporto



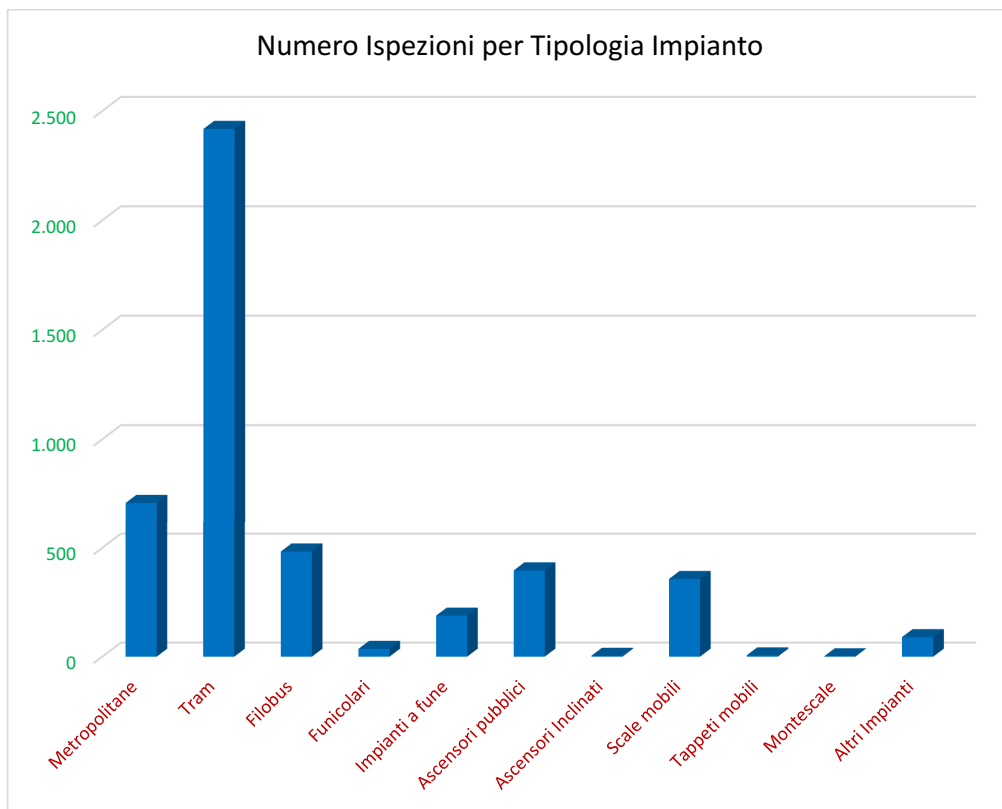
### 5.3 Le attività dell'Area Sistemi di Trasporto Impianti Fissi

#### 5.3.1 Attività ispettive nel corso dell'anno 2023

Evidenziando preliminarmente come, allo stato attuale, l'Agenzia risulti fortemente sottodimensionata rispetto all'estensione e la complessità strutturale dell'intero sistema trasportistico italiano in tema di trasporti ad impianti fissi, la costituita Direzione Generale STIF è riuscita comunque ad ottenere risultati notevoli, con i dati esposti nelle tabelle che seguono.

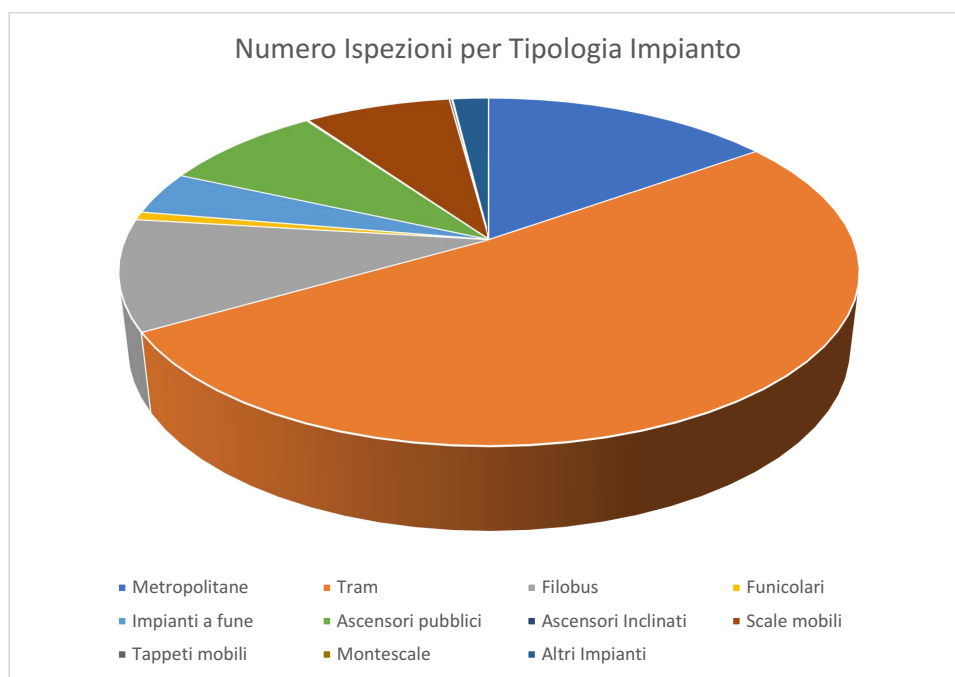
*Tabella 27: Ispezioni effettuate sui Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (Italia)*

<b>Tabella - Ispezioni effettuate sui Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (Italia)</b>	
<b>TIPO IMPIANTO</b>	<b>N. ispezioni effettuate</b>
METROPOLITANE	709
TRAM	2.418
FILOBUS	483
FUNICOLARI	36
IMPIANTI A FUNE	189
ASCENSORI PUBBLICI	2.315
ASCENSORI INCLINATI	22
SCALE MOBILI	358
TAPPETI MOBILI	6
MONTASCALE	2
ALTRI IMPIANTI	90
<b>TOTALE</b>	<b>4.692</b>
Dati dal 01-01-2023 al 31-12-2023	



**Figura 13: Numero ispezioni per tipologia impianto**





**Figura 14: Numero ispezioni per tipologia**

Le ispezioni effettuate nel 2023 sono state implementate del 80% rispetto al 2022 e questo risultato performante conferma gli sforzi che la DGSTIF sta perseguendo al fine di garantire la sicurezza nell'ambito degli impianti fissi.

È opportuno ricordare che per la DGIF l'anno 2022 è stato un anno di transizione in quanto il passaggio dal MIT all'ANSFISA ha implicato notevoli rallentamenti nei processi ispettivi.

### 5.3.2 Altre attività concluse o in corso di realizzazione

#### 5.3.2.1 Decreto per l'operatività degli impianti a fune

Nel mese di dicembre 2023, con decreto 7 dicembre 2023, si è posto rimedio all'annosa questione della presenza obbligatoria del funzionario ministeriale alle visite periodiche che di fatto per anni hanno rallentato – e a volte impedito – l'avvio dell'operatività di interi comprensori sciistici.

Nell'ottica dell'approccio prestazionale, che prevede, tra l'altro, l'ampio utilizzo delle certificazioni asseverate da parte dei tecnici responsabili della sicurezza (nel nostro caso i direttori o responsabili dell'esercizio pubblico) unitamente ad una più spinta responsabilizzazione dell' esercente, con l'emissione di questo decreto si è riusciti, nonostante l'endemica scarsità di personale, a consentire un avvio della stagione invernale per tutti i comprensori turistici dotati di impianti a fune di risalita.



### *5.3.2.2 Proposte ed emendamenti in atti legislativi*

Al fine di migliorare e rendere sempre più efficiente l'operato dell'Agenzia, nel corso dell'anno 2022 sono state proposte all'autorità politica diverse proposte emendative (in particolare nei c.d. decreti infrastrutture 1 e 2, i quali ad oggi non hanno trovato spazio per l'approvazione definitiva. In particolare, ricordiamo i più importanti:

### *5.3.2.3 Emendamento per la pubblicazione del decreto tariffe*

Con questo emendamento, si proponeva l'istituzione delle tariffe da corrispondersi all'Agenzia per le attività di vigilanza settore degli impianti di trasporto ad impianti fissi.

Con l'introduzione di questo articolo si risolveva l'annoso problema che vedeva gli ex-USTIF (ora UOT ANSFISA) impegnati in una defatigante attività di richiesta annuale dei rimborsi spesa per le attività di verifica (periodica e straordinaria) nei confronti degli esercenti.

Con l'introduzione di "tariffe annuali fisse per attività di vigilanza", indipendenti quindi dalla rendicontazione sulle spese sostenute, l'ANSFISA avrebbe potuto contare su un introito fisso annuale stimabile in una cifra compresa tra i 4 e i 5 milioni di Euro/anno, con la quale poter far fronte alle spese di missione dei funzionari, oltre a poter disporre di compensi incentivanti per tutti i suoi dipendenti, e specialmente per i funzionari che effettueranno le attività ispettive.

Ciò premesso, e se l'emendamento dovesse andare a buon fine in futuro, l'Agenzia potrebbe diventare del tutto autosufficiente (dal punto di vista economico-finanziario) per quanto attiene le attività sui sistemi di trasporto ad impianti fissi.

### *5.3.2.4 Emendamento per l'autorizzazione all'assunzione di nuovo personale*

Con questo emendamento, si proponeva l'autorizzazione all'Agenzia per l'assunzione di nuovo personale – in particolare di ingegneri – per coprire le esigenze degli uffici operativi territoriali (UOT) dell'Agenzia. Tali uffici, infatti, sono affetti da una carenza endemica di personale, rinveniente dalla loro precedente dipendenza dal Ministero.

Solo per fare un esempio, Regioni come il Piemonte e la Liguria, nei loro uffici di Torino e Genova, non dispongono di ingegneri e possono contare solo su due tecnici diplomati. Le rimanenti UOT sul territorio nazionale non stanno messe molto meglio con solo 2 o 3 ingegneri che devono coprire un territorio ultra-regionale.



Le carenze di personale sono molto bene evidenziate nella tabella che segue.

**Tabella 28: Panoramica carenza personale sedi**

Sede Ufficio (UOT)	Ingegneri in servizio	Ingegneri necessari	Differenza (sotto organico)
TORINO	0	12	-12
MILANO	2	12	-10
VENEZIA	1	10	-9
ROMA	6	18	-12
NAPOLI	6	12	-6
BARI	3	10	-7
GENOVA	1	8	-7
BOLOGNA	2	8	-6
CAGLIARI	1	6	-5
FIRENZE	0	10	-10
PESCARA	1	8	-7
PALERMO	2	8	-6
CATANIA	2	8	-6
ANCONA	0	6	-6
<b>Totali</b>	<b>27</b>	<b>137</b>	<b>-110</b>

#### 5.3.2.5 Emendamento per le sanzioni

Con questo emendamento si proponeva l'applicazione di sanzioni pecuniarie o amministrative ai soggetti quali gli esercenti o direttori di esercizio che si fossero resi responsabili di gravi inadempimenti ovvero di comportamenti, anche omissivi, ma che comunque potevano compromettere la sicurezza dell'esercizio.

Così come già previsto per il settore della sicurezza ferroviaria e quello della sicurezza strade e autostrade, anche qui si prevedevano sanzioni, commisurate alla gravità dei fatti, che l'Agenzia poteva comminare ai trasgressori. Questa previsione è quasi del tutto assente nell'attuale panorama normativo per il settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, mettendo in grave crisi la potestà deterrente condotta dall'Agenzia.

Con l'approvazione di questo emendamento l'Agenzia avrebbe potuto riallinearsi a quanto già esistente per gli altri due settori dell'Agenzia, secondo principi di omogeneità e ragionevolezza.



### 5.3.3 Incidentalità nel corso dell'anno

Nel corso dell'anno 2023, il numero degli episodi incidentali è stato pari a 14 eventi di cui 2 con esiti mortali, mentre la parte prevalente ha interessato danni al materiale rotabile o agli impianti. Segue tabella sinottica.

**Tabella 29: Incidenti anno 2023 -Italia**

Località	Data	Tipo di impianto	Esercente	Breve descrizione dell'evento
Val di Fassa	4 Gennaio 2023	Seggiovia	BELVEDERE	Caduta seggiovia
ROMA	28 Gennaio 2023	Metro – Linea A	ATAC	Rottura Strada Ferrata
CORTINA	2 Febbraio 2023	Seggiovia	ISTA	Banale caduta
ROMA	21 Febbraio 2023	Metro – Linea A	ATAC SpA	Uomo si getta sui binari
ROMA	25 Febbraio 2023	Metro - Linea A	ATAC SpA	Uomo si getta sui binari
ROMA	13 Marzo 2023	Metro - Linea A	ATAC SpA	Uomo si getta sui binari
ROMA	16 Aprile 2023	Tram	ATAC SpA	Scontro tra auto e
Val Gardena	18 Maggio 2023	Funivia	SECEDA	Operaio precipita dalla Funivia
ROMA	22 Maggio 2023	Tram	ATAC	Deragliament binario
ROMA	4 Luglio 2023	Tram	ATAC	Deragliament binario
ROMA	25 Agosto 2023	Metro–Linea B	ATAC SpA	Deragliament binario
NAPOLI	4 Ottobre 2023	Metro – Linea 1	ANM	Blocco Treno senza possibilità di partire
TORINO	5 Ottobre 2023	Tram	GTT	Deragliament binario
BORMIO	3 Dicembre 2023	Funivia	Bormio 2000	Arresto Meccanico Vettura

Legenda colori	
Verde	Senza nessuna conseguenza
Giallo	Solo danni al materiale rotabile o impianti
Arancio	Con danni a persone
Rosso	Con esito mortale

