

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Doc. CLXXX-bis
n. 3

RELAZIONE

SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE
INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

(Anno 2024)

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

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

Comunicata alla Presidenza il 29 gennaio 2025



*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 2024

SOMMARIO

1	NOTA INTRODUTTIVA	6
2	ANSFISA: AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI	8
2.1	PRESENTAZIONE E MISSION	8
2.2	LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA – EVOLUZIONE DELL’ORGANICO	10
2.3	LA COMUNICAZIONE	15
2.4	ATTIVITÀ DELL’AGENZIA – PRIORITÀ STRATEGICHE	17
3	FERROVIE	19
3.1	DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE	19
3.1.1	I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie	19
3.1.2	Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie	22
3.2	SISTEMA FERROVIARIO NAZIONALE	34
3.3	LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE SVOLTE NEL 2024	37
3.3.1	Attività normative	37
3.3.2	Riesame delle norme nazionali notificate in materia di sicurezza dell’esercizio	40
3.3.3	Emanazione di standard tecnici in materia di sottosistemi strutturali e vigilanza sulla relativa applicazione	41
3.3.4	Attività autorizzative.....	45
3.3.5	Gestione Registri.....	57
3.3.6	Attività di supervisione e controllo effettuate nel 2024.....	58
3.3.7	Ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico	63
3.3.8	Monitoraggio ispettivo da remoto sulle Imprese ferroviarie	66
3.3.9	Monitoraggio ispettivo sul campo sulle Imprese ferroviarie	67
3.3.10	Ispezioni specifiche sulle imprese ferroviarie.....	68
3.3.11	Ispezioni sui Gestori dell’Infrastruttura	68
3.3.12	Ispezioni Specifiche congiunte sui passaggi a livello.....	69
3.3.13	Tavolo tecnico di cui al DM 137/2014	70
3.3.14	Pianificazione delle attività di supervisione della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2025	70
4	INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI.....	75
4.1	DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI	75
4.1.1	I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali	75
4.1.2	Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali.....	76

4.2	LA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE ITALIANA	81
4.2.1	La rete autostradale italiana	82
4.2.2	Le strade statali - ANAS	83
4.2.3	La rete viaria locale.....	84
4.2.4	Le opere d'arte	85
4.3	LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI SVOLTE NEL 2024	86
4.3.1	Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2024.....	86
4.3.2	Audit, presso i gestori/enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi gestori/enti proprietari della rete stradale e autostradale.....	89
4.3.3	Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo gli obiettivi dell'anno 2024	89
4.3.4	Esito delle ispezioni	92
4.3.5	Promozione dell'adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza.....	95
4.3.6	Commissione Permanente Gallerie di cui al Dlgs 264/2006	95
4.3.7	Attività di competenza ai sensi del D. Lgs 35/2011	101
4.3.8	Attività dei Tavoli Tecnici con l'ANCI, l'UPI e la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome	104
4.3.9	Programmazione delle attività di vigilanza 2025.....	106
4.3.10	L'evoluzione dell'attività della DGISA e stima per il 2025	112
5	SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI	114
5.1	DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE.....	114
5.1.1	I compiti della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale	114
5.1.2	Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti a Impianti Fissi e l'Operatività Territoriale.....	117
5.2	LA CONSISTENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI IN ITALIA	125
5.3	INCIDENTALITÀ 2024	126
5.4	LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE SVOLTE NEL 2024.....	127
5.4.1	Normativa emessa dalla DGSTIF	127
5.4.2	Tavolo tecnico di coordinamento.....	129
5.4.3	Digitalizzazione processi gestionali degli impianti fissi.....	130
5.5	PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA DELLA DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE NEL 2025	131
5.5.1	Gli obiettivi del piano 2025	131
5.5.2	Le attività del piano 2025	132
5.5.3	Svolgimento delle attività	133

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: Provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia.....	46
Figura 2: Distribuzione certificati di sicurezza per tipologia di servizio.....	46
Figura 3: Provvedimenti autorizzativi	52
Figura 4: Distribuzione delle attività	54
Figura 5: Conformità.....	54
Figura 6: Audit e follow-up 2024	59
Figura 7: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle imprese ferroviarie.....	67
Figura 8: km di infrastruttura viaria per tipologia di gestore.....	82
Figura 9: Corografia localizzazione direttrici oggetto di ispezione.....	109
Figura 10: Corografia localizzazione Gallerie oggetto di verifica ai sensi del Dlgs 264/2006	110
Figura 11: Attività ispettiva DGISA	113
Figura 12: Organigramma della DG-STIF.....	114
Figura 13: Personale DG-STIF	116
Figura 14: Grafico attività 2024.....	121
Figura 15: Esami di abilitazione	123
Figura 16: Tipologie di sistemi di trasporto.....	126
Figura 17: grafico dell'incidentalità 2024	127

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Dotazione organica – dati al 31/12/2024	12
Tabella 2: Dati caratteristici.....	34
Tabella 3: Soggetti autorizzati o certificati dall'ANSFISA	35
Tabella 4: Elenco delle reti ferroviarie isolate e dei relativi operatori	36
Tabella 5: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ANSFISA al 31/12/2024 e soggetti operanti sulla base di previgenti autorizzazioni	36
Tabella 6: Reti ferroviarie funzionalmente isolate.....	37
Tabella 7: Elenco imprese ferroviarie con descrizione della tipologia di servizio	47
Tabella 8: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2024 da ANSFISA	48
Tabella 9: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2024 da ERA.....	48

Tabella 10: Quadro di sintesi dei CIE.....	50
Tabella 11: Atti complessivi rilasciati	52
Tabella 12: Licenze rilasciate	56
Tabella 13: Istruttori e esaminatori riconosciuti	57
Tabella 14: Attività di audit e follow up eseguiti nel 2024.....	60
Tabella 15: Quadro di sintesi delle attività ispettive svolte sui piani di adeguamento delle linee interconnesse.....	65
Tabella 16: Quadro di sintesi delle attività ispettive sui piani di adeguamento delle linee isolate.....	65
Tabella 17: Attività pianificate per il 2025	74
Tabella 18: Estensione stradale e gestori	81
Tabella 19: Rete autostradale per concedenti	82
Tabella 20: Rete di interesse nazionale gestita da ANAS.....	83
Tabella 21 : Opere d’arte della rete autostradale e di interesse nazionale	85
Tabella 22 : Diretrici oggetto di ispezione per l’anno 2024, elencati per gestore	91
Tabella 23: Ispezioni gallerie.....	98
Tabella 24: Gallerie – messa in esercizio	100
Tabella 25 : Gallerie – approvazione progetti.....	100
Tabella 26 : Tabella riassuntiva informazioni raccolte per Regione	105
Tabella 27: Ispezioni eseguite dal 2021 al 2024 e stima 2025	112
Tabella 28: Panoramica carenza personale sedi.....	117
Tabella 29: verifiche e controlli	122
Tabella 30: Esami di abilitazione.....	123
Tabella 31: Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi.....	125
Tabella 32: Incidenti anno 2024 - Italia.....	126

1 Nota introduttiva

La presente Relazione illustra le attività svolte da ANSFISA nel 2024, annualità caratterizzata dalla piena operatività, a partire dal 1° gennaio, della nuova articolazione organizzativa conseguente alle modifiche agli Atti di regolazione e organizzazione succedutesi nel 2022 e 2023.

ANSFISA ricopre un ruolo importante e delicato nell'ambito del settore delle infrastrutture e dei trasporti e c'è uno sforzo continuo per cercare di interpretare sempre meglio questo ruolo dandogli concretezza e riconoscibilità, puntando ad una continua evoluzione in termini di competenza ed efficienza.

Il lavoro che stiamo facendo è orientato a diventare sempre più incisivo e ancorato all'attualità delle esigenze che emergono a tutti i livelli: quelle normative, quelle legate alle autorizzazioni, quelle che riguardano modalità organizzative da migliorare.

Con le sue attività di regolamentazione normativa e di pianificazione e sviluppo del monitoraggio, che si affiancano all'attività operativa di controllo sul campo, ANSFISA svolge un ruolo di stimolo e di supporto per gli operatori, che sono tenuti a garantire la sicurezza delle infrastrutture che gestiscono, attraverso un percorso di responsabilizzazione sempre più compiuta e orientata ad un'azione costante di minimizzazione dei rischi.

L'Agenzia intende, inoltre, fornire un apporto tecnico e di expertise teso a contribuire alla risoluzione di problemi e criticità che si presentano sul territorio, e all'aggiornamento di norme e regole affinché possano essere sempre più efficaci, chiare e omogenee. Attività fondamentale questa, anche per gestori e operatori che devono applicarle per il monitoraggio, il controllo e la definizione di piani e programmi di manutenzione delle opere.

In linea con le politiche di intervento e le priorità di azione dettate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia svolge un lavoro molto intenso nelle attività di monitoraggio e supervisione sul fronte della omogeneizzazione, ottimizzazione e snellimento dei processi con l'obiettivo di disegnare chiaramente e strutturare efficacemente il sistema complessivo di sicurezza della rete terrestre, che poi deve essere applicato e implementato dai gestori, diretti responsabili delle procedure operative.

Come negli anni precedenti, 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 svolto attività distribuite sull'intero territorio nazionale confrontandosi 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.

A testimonianza del rilevante sforzo profuso nella vigilanza sulla sicurezza, si evidenzia come esempio che per le reti stradali e autostradali, le ispezioni sul campo sono state caratterizzate da un incremento di circa il 40% quanto fatto nel 2023. Si tratta di una crescita continua della capacità operativa dell'Agenzia che sta puntando molto a rendere sempre più incisivi ed efficaci i suoi processi e la sua operatività.

Tuttavia, ANSFISA non è solo vigilanza sulle infrastrutture e sui sistemi di trasporto, ma anche un centro di competenza tecnica con personale altamente qualificato che sempre più assume un ruolo

rilevante nel panorama nazionale e si apre a collaborazioni istituzionali di alto livello. In tale contesto, a novembre 2024 è stato firmato tra la società Stretto di Messina e l’Agenzia un protocollo di intesa per lo sviluppo della progettazione esecutiva dei sistemi di monitoraggio per il ponte sullo Stretto con rapporto di collaborazione tecnico-scientifica. Come noto, il sistema di monitoraggio dell’opera di attraversamento assume una notevole rilevanza per il corretto funzionamento in esercizio della stessa lungo tutta la sua vita utile, a partire dalle fasi di realizzazione. Con l’impegno che si è assunta, l’Agenzia vuole contribuire concretamente e in maniera efficace alla sicurezza dell’opera, anche durante la sua realizzazione, attraverso la progettazione di uno strutturato monitoraggio.

Per continuare ad elevare gli standard di sicurezza del trasporto terrestre e contribuire a costruire un sistema di trasporti e mobilità complessivamente più sicuro e funzionale, ANSFISA nel 2024, anche attraverso la ridefinizione della struttura organizzativa, ha rafforzato il percorso di evoluzione culturale e operativa avviato negli anni precedenti. Nella sua azione quotidiana e con un atteggiamento pragmatico e diretto, l’Agenzia vuole essere sempre più collaborativa e attiva, contribuendo attraverso i risultati e le evidenze delle attività di supervisione, a fornire indirizzi nella pianificazione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture a cura dei vari gestori ed operatori.

L’Agenzia sta mettendo in campo una serie di iniziative e progetti attraverso cui incrementare la capacità di:

- *organizzare le attività di vigilanza, supervisione e controllo con metodi e processi snelli, efficienti, ottimizzati;*
- *agire prontamente per risolvere i problemi rilevati sul territorio;*
- *contribuire, con il proprio apporto tecnico puntuale e tempestivo a valle delle risultanze delle attività di verifica, ad operazioni di sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture;*
- *accompagnare tutto il comparto verso l’adozione di metodi di verifica e monitoraggio più moderni ed efficaci, anche grazie alle nuove tecnologie.*

In un contesto regolatorio, operativo e tecnologico in continua e rapida evoluzione, le sfide che si pongono all’orizzonte dell’Agenzia si confermano numerose e impegnative. Resta prioritario l’obiettivo di garantire il presidio alla sicurezza e contribuire a ridurre l’incidentalità, concentrandosi sulle situazioni che, anche sulla base degli esiti dell’attività di vigilanza e supervisione, risultano caratterizzate da più elevati livelli di rischio.

Tuttavia, con la consapevolezza di svolgere un ruolo fondamentale a servizio della Nazione e dei Cittadini, che permea tutta l’organizzazione, proseguiamo nella azione di consolidamento delle competenze interne e di ottimizzazione nell’utilizzo delle risorse ai fini del perseguimento della nostra missione istituzionale.

Domenico Capomolla

Direttore di ANSFISA



DOMENICO
CAPOMOLLA
29.01.2025 11:58:39
GMT+01:00

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 2024, 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 17.638), sulle isolate (km 1.087), 12 gestori infrastruttura (rete RFI + reti regionali interconnesse), 7 soggetti "esercenti" che operano sulle reti funzionalmente isolate, 2 soggetti (imprese ferroviarie) e 1 soggetto (gestore infrastruttura) che operano solo su reti funzionalmente isolate (FART, Cotral e ASTRAL), 95 imprese ferroviarie e 14 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 guide 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.

La Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale coordina le attività di autorizzazione e vigilanza sui sistemi di trasporto ad impianti fissi (metropolitane, tram - filobus – busvie, funicolari, ascensori inclinati, ascensori pubblici, impianti a fune, scale mobili, marciapiedi mobili, altri impianti). Queste competenze sono state attribuite ad ANSFISA con il DL 121/2021 e successive modificazioni e integrazioni. Nel dettaglio la Direzione disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza e, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio dei sistemi di trasporto a impianti fissi; si occupa del nulla-osta tecnico ai fini della sicurezza su progetti dei sistemi di trasporto a impianti fissi e per la relativa messa in servizio, della qualificazione del personale tecnico per i sistemi di trasporto rapido di massa, impianti a fune e di traslazione, del riconoscimento degli organismi operanti in ambito di sistemi di trasporto a impianti fissi. Infine, coordina le funzioni operative di competenza dell'Agenzia nei rispettivi ambiti territoriali anche in relazione a ispezioni e controlli a campione sulle ferrovie, sulle infrastrutture stradali e autostradali e sulle gallerie ricadenti nel territorio di competenza di ciascuna area territoriale, nonché relative all'attività autorizzativa, audit ed ispezioni sui sistemi di trasporto a impianti fissi, anch'essi ricadenti nel territorio di competenza. Le attività ispettive sulle ferrovie, le infrastrutture stradali e autostradali, sulle gallerie e sui sistemi di trasporto a impianti fissi, sono disposte dalle rispettive direzioni generali.

2.2 La struttura organizzativa – evoluzione dell’organico

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 ed un ufficio, non dirigenziale, con competenze in materia di comunicazione istituzionale.

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 corso dell'anno 2024, ad esito del citato interpello, sono stati conferiti ulteriori n. 4 incarichi dirigenziali, di cui n. 3 ai sensi dell'art. 19, comma 5 bis del D. Lgs. n. 165/2001 e n. 1 ai sensi dell'art. 19, comma 6 del medesimo D. Lgs. n. 165/2001.

Al fine di proseguire nella copertura delle posizioni dirigenziali l'Agenzia ha proceduto ad indire un nuovo interpello ai sensi dell'art. 19, comma 5 bis del D. Lgs. n. 165/2001 (prot. n. 118 del 30/05/2024) per n. 6 posizioni dirigenziali, ad esito del quale sono stati conferiti n. 2 incarichi dirigenziali.

In riferimento al personale c.d. ex USTIF, inquadrato nei ruoli dell'Agenzia con provvedimento prot. 11879 del 24/03/2022, l'Agenzia a partire dal mese di Luglio 2024 ha proceduto a prendersi carico delle spettanze economiche del personale in argomento, a seguito del trasferimento delle risorse finanziarie, come comunicate ad ANSFISA dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Rispetto alla dotazione organica 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 31/12/2024:

- 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.

Tabella 1: Dotazione organica – dati al 31/12/2024

	Dotazione organica	Personale nei ruoli	Personale effettivamente in servizio
Dirigenti di livello generale	3	0	3
Dirigenti di livello non generale	48	22	27
Personale non dirigente	617	424	415
Totale	668	446	445

In particolare, nel corso dell'anno 2024 l'Agenzia, in riferimento agli esiti dei concorsi avviati negli anni precedenti, ha immesso nei ruoli ulteriori n. 47 risorse, tenuto conto anche delle rinunce avvenute nel periodo e dei relativi scorrimenti, nonché delle successive cessazioni, 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, per il quale sono state inquadrare nei ruoli complessivamente n. 119 unità di personale, nell'anno 2024 sono state effettuate le seguenti assunzioni:
 - Codice C, "Funzionario Geologo": n. 1 risorsa
 - Codice D, "Funzionario Statistico": n. 1 risorsa
 - Codice F, "Funzionario Informatico": n. 3 risorse
 - Codice G, "Collaboratore Tecnico": n. 9 risorse
 - Codice I, "Funzionario Amministrativo": n. 19 risorse
 - Codice J, "Collaboratore Amministrativo": n. 3 risorse
- ad esito del concorso per il reclutamento di complessive n. 114 unità di personale non dirigenziale prot. n. 29147 del 05/07/2022, per il quale sono state inquadrare nei ruoli complessivamente n. 66 unità di personale, nell'anno 2024 sono stati assunti n. 11 funzionari di Area tecnica.

Ad esito della procedura di selezione numerica ai sensi della Legge n. 68/99, art. 18 è stata altresì inquadrata nei ruoli un'ulteriore risorsa.

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 il quale in data 21/12/2023 era stata approvata 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, con sentenza del Consiglio di Stato n. 7684 del 19 settembre 2024 è stato disposto l'annullamento della procedura concorsuale (inclusa la graduatoria finale, con le successive rettifiche) a partire dallo svolgimento delle prove scritte.

Nel mese di Maggio 2024 l'Agenzia, al fine di ricoprire i posti vacanti delle unità organizzative considerate più critiche, anche alla luce dei tempi previsti per la conclusione della procedura

concorsuale di cui al citato Bando di concorso prot. n. 0029146 del 05/07/2022, al tempo sospesa per ricorsi amministrativi in corso, ha proceduto – tramite specifico interpello prot. n. 0000052 dell'11/04/2024 – ad attribuire n. 9 incarichi dirigenziali *ad interim* per il tempo necessario alla conclusione del predetto concorso e comunque per una durata limitata al 31/12/2024.

Alla luce della su citata sentenza del Consiglio di Stato n. 7684 del 19 settembre 2024, l'Agenzia ha avviato le attività finalizzate alla ripetizione delle stesse, e pertanto si è ritenuto necessario, al fine di garantire la copertura delle unità organizzative che sarebbero rimaste vacanti allo scadere del 31/12/2024, procedere con una nuova procedura di conferimento di incarichi dirigenziali di livello non generale *ad interim*, per le medesime unità organizzative considerate critiche (prot. n. 0000183 del 22/11/2024) ad esito del quale sono stati attribuiti n. 9 incarichi dirigenziali *ad interim* dal 01/01/2025 fino al 30/06/2025.

Formazione specifica – accordi e principali iniziative - Considerato il significativo incremento dell'organico a partire dal 2023, che ha comportato, tra l'altro, l'immissione nei ruoli di oltre 150 dipendenti inquadrati nell'area tecnica e professionale, l'Agenzia ha attivato una serie di attività formative specifiche, sia organizzate internamente che con il ricorso a soggetti esterni, finalizzate all'acquisizione, nonché sviluppo, delle competenze tecniche; tali iniziative hanno integrato le iniziative di affiancamento da parte di personale più esperto (tutoring).

Si seguito si riportano le attività volte alla stipula degli accordi con i soggetti formatori, finalizzati all'erogazione della formazione specifica del personale anche al fine di favorire lo sviluppo delle competenze e l'uniformità dei comportamenti.

- Protocollo di intesa con l'Associazione ISI (Associazione Ingegneria Sismica Italiana).

In data 27/02/2024, con documento prot. n. 015447, è stato stipulato un protocollo di intesa tra l'Agenzia e l'Associazione ISI - Ingegneria Sismica Italiana, per lo sviluppo di attività di comune interesse nel settore delle opere civili nei sistemi di trasporto ferroviario, stradale e ad impianti fissi.

Tale protocollo è scaturito dalla opportunità di avvalersi dell'esperienza e competenze tecniche dell'Associazione ISI, che, in relazione al suo ruolo, operando nel mondo delle opere civili, può fornire le proprie conoscenze in tale contesto, considerati i possibili riflessi per la sicurezza dei trasporti terrestri.

Pertanto, considerato che la formazione è una leva fondamentale per ANSFISA e considerato il fabbisogno attuale e futuro professionalità con competenze altamente specialistiche e qualificate anche nel settore dell'ingegneria sismica e strutturale, si è ritenuto di stipulare un protocollo, per la durata di cinque anni, finalizzato a promuovere la formazione specialistica e qualificata, attraverso l'attività di divulgazione del lavoro e della ricerca, anche in collaborazione con la comunità accademica. Nell'ambito di questo accordo si segnala la partecipazione di personale dell'Agenzia al seminario "Criteri di progettazione e riqualificazione antisismica e Interventi di sicurezza sismica su edifici vincolati: normative, tecniche e pratiche", organizzato dalla medesima Associazione.

- Accordo di collaborazione con il Consorzio Fabre - rinnovo.

Considerata la proficua collaborazione che, a partire dal 2021, ha visto i due Enti interagire fornendo un valore aggiunto alle rispettive attività, si è ritenuto opportuno proseguire il rapporto di mutua collaborazione fra le Parti, al fine di uno scambio di collaborazioni sinergicamente utili al raggiungimento delle rispettive finalità istituzionali, con particolare riferimento alla sicurezza delle infrastrutture anche attraverso iniziative formative riguardanti le competenze tecniche. Il rinnovo è stato formalizzato con documento protocollo 0053302.17-07-2024. Nell'ambito di tale collaborazione

si segnala il Master universitario di II Livello - Valutazione e gestione della sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali esistenti, patrocinato dall'Agenzia e dal C.S.LL.PP.. Inoltre, si evidenzia l'attivazione di uno specifico corso di formazione relativo all'analisi e classificazione dei rischi inerenti alle attività core dell'Agenzia con un focus particolare sui rischi specifici relativi alle attività ispettive (ponti e gallerie stradali; ponti e gallerie ferroviarie; metro e impianti a fune). Il corso è articolato su 24 h, diviso in parte generale (15 ore) e parte specialistica (9 ore). Il progetto formativo è stato formulato per fornire, soprattutto ai funzionari tecnici nuovi assunti nel 2023/2024 una formazione specifica e si è rivelato di notevole interesse per tutti i dipendenti con funzioni tecniche dell'Agenzia, vedendo la partecipazione di oltre il 60% degli stessi. Diviso in 8 moduli con 9 docenti coinvolti, il corso ha affrontato le seguenti tematiche: Rischio e sicurezza: cultura e culture organizzative; Ingegneria economico-gestionale delle reti e dei sistemi di trasporto; Metodologie di Analisi di rischio; Gestione degli asset e della sicurezza; Analisi/classificazioni di rischio specifico.

- Accordo con l'Università di Genova

Con documento prot. 0080033 del 27/08/2024 è stato sottoscritto un accordo con il Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Energetica, Gestionale e dei Trasporti (DIME) dell'Università degli Studi di Genova per attuare la collaborazione sui piani formativo e tecnico-scientifico per la realizzazione della terza edizione del Master in Gestione della Sicurezza delle Reti e dei Sistemi di Trasporto, master universitario di II livello di matrice internazionale. Il Master prevede un percorso di sviluppo di competenze nell'ambito della gestione della sicurezza delle infrastrutture di trasporto, altamente professionalizzante in un'area multidisciplinare di grande interesse per le aziende leader e gli stakeholder del settore: gestori delle reti di trasporto, società di ingegneria, organismi di controllo di parte terza, attività di consulenza autonome e agli uffici tecnici della pubblica amministrazione. L'accordo ha previsto per il personale dell'Agenzia la possibilità di accedere a n. 6 borse di studio a copertura integrale dei costi e n. 9 borse di studio a copertura parziale dei costi. Nel corso dell'anno si è inoltre concluso il percorso, avviato nel 2023, relativo alla seconda edizione del Master universitario di II livello in Gestione della Sicurezza delle Reti e dei Sistemi di Trasporto, regolato da analogo precedente Accordo.

Nel corso dell'anno 2024 sono stati attivati i contatti per definire i seguenti accordi/protocolli:

- protocollo di intesa con "ASSOCIAZIONE TRASPORTI" (ASSTRA), in avanzato stato di definizione, che prevede una collaborazione per promuovere le attività di formazione nel settore dei sistemi di trasporto. Nell'ambito di detto accordo l'Agenzia, compatibilmente con le attività istituzionali, può rendere disponibili i propri migliori esperti del settore per le attività di relatore/docente, per la definizione dei progetti formativi dei corsi di formazione organizzati da ASSTRA, per i quali si prevede la partecipazione a titolo gratuito, per numerosità definite, di personale dell'Agenzia.

- accordo di collaborazione con Consorzio ReLUIS. Considerato, infatti, il fruttuoso rapporto fra le Parti, che ha visto una comunione di intenti ed uno scambio di conoscenze tecniche e specifiche, utili al raggiungimento delle rispettive finalità istituzionali, con particolare riferimento alla sicurezza delle infrastrutture, si prevede di proseguire il rapporto di reciproca collaborazione tra l'Agenzia e il Consorzio Rete di Laboratori Universitari di Ingegneria Sismica e strutturale con sede presso l'Università degli Studi di Napoli, Dipartimento di Strutture per l'ingegneria e l'architettura – ReLUIS;

- protocollo attuativo con Centro Studi STASA - nell'ambito del Protocollo di intesa in essere, sono state avviate interlocuzioni per la definizione di un accordo applicativo finalizzato alla

formazione specialistica del personale dell’Agenzia. Il progetto formativo ipotizzato riguarda in via principale la possibile migrazione di talune metodologie di Aviation Safety Management nel tessuto organizzativo e procedurale del sistema ferroviario.

Come accennato, l’Agenzia ha inoltre attivati corsi formativi, organizzati internamente, di seguito illustrati:

- “Corso Sviluppo e crescita personale e professionale dei dipendenti dell’Agenzia, mediante l’acquisizione e il rafforzamento di conoscenze e competenze in ambito ferroviario” – corso coordinato dalla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie. Il corso è stato articolato in moduli indipendenti, ha avuto una durata di complessive 86 ore per il personale neoassunto.

Il corso ha trattato i seguenti argomenti:

- principi ed elementi del sistema ferroviario;
- competenze e ruolo di ANSFISA;
- processi organizzativi e metodologie;
- formazione specifica in ambito gestione della sicurezza delle reti e dei sistemi di trasporto;
- formazione tecnica specialistica sui procedimenti e sui controlli di competenza di ANSFISA.

- ” Corso di formazione Impianti a fune” – coordinato dalla Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e l’operatività territoriale con la partecipazione di un docente esterno.

Il corso, della durata di 20 ore articolate in 10 lezioni, ha previsto la trattazione dei seguenti argomenti:

- sistemi di trasporto a fune;
- le stazioni degli impianti a fune e loro funzionamento;
- infrastruttura di linea degli impianti a fune;
- le sorveglianze degli impianti a fune;
- sicurezze tipiche delle funivie a va e vieni;
- impianti a collegamento temporaneo;
- azionamento impianti a fune;
- i motori elettrici;
- revisioni e controlli non distruttivi degli impianti a fune;
- il salvataggio negli impianti a fune.

2.3 La comunicazione

Nell’anno 2024 sono state numerose le iniziative di comunicazione istituzionale che ANSFISA ha organizzato e in cui è stata coinvolta nell’ottica di promuovere con sempre maggior energia e visibilità le attività su cui è fortemente impegnata per sostenere la sua evoluzione operativa e la pervasività della sua azione. In sinergia costante con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso i diversi

progetti e appuntamenti che si sono succeduti nel corso dell'anno, l'Agenzia ha voluto sottolineare l'importanza della sua mission e la trasversalità delle attività portate avanti per contribuire al miglioramento del settore, essendo coinvolta a tutto campo sul fronte della promozione e vigilanza della sicurezza dei trasporti terrestri. La presenza e il contributo apportato sui principali tavoli istituzionali e nell'ambito dei dibattiti di settore più attuali e strategici, si è affiancato allo sforzo di fornire risposte chiare alle questioni specifiche territoriali, e offrendo, laddove necessario, il supporto con il proprio contributo tecnico e di expertise per individuare soluzioni efficaci e condivise utili a superare eventuali problematiche e criticità.

Principali contenuti - Attraverso i canali di comunicazione attivi e l'attività di networking, l'Agenzia ha voluto sottolineare soprattutto il lavoro intrapreso per favorire l'ottimizzazione, lo snellimento e la velocizzazione dei processi, oltreché la risoluzione concreta di situazioni, a volte critiche, che si presentano sul territorio. Al centro della sua attenzione la ricerca di un dialogo continuo con rappresentanti territoriali e stakeholders, sia istituzionali che di settore, per aprire e alimentare canali di comunicazione in cui confrontare proficuamente posizioni ed esigenze reciproche, allo scopo di mettere a fattor comune percorsi operativi e best practices e di individuare scenari evolutivi e aree di miglioramento su cui indirizzare sforzi e investimenti.

Un messaggio chiave sottolineato in tutte le occasioni di dibattito pubblico ha riguardato 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 e di supportarne l'evoluzione e lo sviluppo.

Altro aspetto centrale che si è voluto evidenziare è il progressivo consolidamento di procedure e processi su cui ANSFISA si è concentrata nel 2024 per dar conto di un assestamento organizzativo e operativo sempre più solido, accompagnato da uno sguardo attento verso l'innovazione in generale, e la transizione digitale in particolare, che nell'ambito delle infrastrutture di trasporto rappresenta un potente strumento di miglioramento e sviluppo.

L'Agenzia è stata sempre molto attiva, inoltre, nel ribadire, in tutte le numerose occasioni pubbliche di dibattito e approfondimento che l'hanno vista coinvolta, l'importanza di sensibilizzare sia la comunità di settore che gli utenti ad una cultura della sicurezza sempre più consapevole e condivisa.

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 ha rappresentato, anche per il 2024, la piattaforma di riferimento attraverso cui dar conto delle attività in corso e fornirne un quadro aggiornato e affidabile, in cui reperire sia tutte le potenziali utilità che le principali novità sui progetti più rilevanti. Nel corso dell'anno il sito è stato integrato e rimodulato per dare spazio alle priorità individuate e per darne notizia e visibilità. I nuovi contenuti pubblicati, tra notizie, aggiornamenti e approfondimenti sono stati spesso rilanciati anche attraverso la piattaforma LinkedIn, di cui continua a crescere il seguito, con quasi 20.000 followers.

È stata anche presidiata l'attività di interlocuzione su istanze e segnalazioni di utenti e 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 iniziative più rilevanti del 2024, in termini di posizionamento e visibilità, una menzione particolare è da dedicare agli eventi organizzati direttamente da ANSFISA che nell'anno ha voluto proporre, in ogni settore di competenza, un appuntamento di aggiornamento e confronto su specifici temi in cui sono stati coinvolti rappresentanti istituzionali e principali players del settore. Per il settore ferroviario il focus è stato riservato alle pratiche innovative di formazione e sviluppo nel settore ferroviario con l'obiettivo di tenere sempre alta l'attenzione e la sensibilità sul fattore umano, ancor più a fronte di una interazione sempre più intensa fra uomo e tecnologia. Relativamente agli impianti fissi si è invece voluto presentare un quadro completo e particolareggiato dell'evoluzione normativa e dell'aggiornamento delle procedure introdotte nel settore al fine di velocizzare e semplificare le attività, pur assicurando un solido quadro di riferimento per la tutela della sicurezza. Per il settore stradale, il convegno di rilevanza nazionale che si è tenuto a Bologna ha proposto un approfondimento sulla sicurezza delle infrastrutture, focalizzato sui ponti e viadotti, opere infrastrutturali di grande importanza strategica.

Insieme al Ministero di riferimento, il tema della sicurezza e le attività che ANSFISA svolge per promuoverne il continuo miglioramento sono stati presentati anche in contesti fieristici e di grande pubblico. A titolo di esempio si possono richiamare le partecipazioni dell'Agenzia al Rimini Meeting di agosto, dove ANSFISA ha accolto visitatori e ospiti nel proprio spazio espositivo all'interno dell'area "l'Italia in Movimento", 3000 metri quadrati interamente dedicati al mondo delle infrastrutture e trasporti; a RemTech Expo, hub tecnologico ambientale permanente specializzato sui temi del risanamento e dello sviluppo del territorio e delle infrastrutture dove l'Agenzia ha proposto un approfondimento tematico dedicato al dissesto idrogeologico e all'impatto sulla manutenzione delle infrastrutture; a Let Expo, manifestazione dedicata alla filiera dei trasporti e della logistica.

Anche per il 2024, l'Agenzia ha realizzato, un calendario dedicato alle infrastrutture che solcheranno le città e i paesaggi del futuro: un punto di vista originale che, immaginando le reti e i trasporti su cui si viaggerà negli anni a venire, restituisce l'immagine di un'Agenzia che scruta questo orizzonte già in costruzione con uno sguardo lungimirante, attento e fiducioso e vigila ogni giorno su ciò che c'è e sulla transizione che ci accompagnerà verso il futuro.

2.4 Attività dell'Agenzia – Priorità strategiche

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, è stipulata una Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in attuazione dell'art.11 comma 3 dello Statuto dell'Agenzia, approvato con D.M. 4 ottobre 2022, n. 316, concerne gli obiettivi attribuiti all'Agenzia stessa, i risultati attesi, l'entità e le modalità dei finanziamenti, le strategie per il miglioramento dei servizi, le modalità di verifica dei risultati di gestione e le modalità necessarie ad assicurare al Ministero la conoscenza dei fattori gestionali interni all'Agenzia, quali l'organizzazione, i processi e l'uso delle risorse. La convenzione ha durata triennale ed è sottoposta a revisione periodica ogni anno.



Pertanto, con la Convenzione in argomento sono definiti gli obiettivi generali strategici, in relazione sia alle attività ed ai servizi erogati, sia al livello ed alla qualità dei servizi da garantire ai cittadini, nel cui ambito sono declinati gli obiettivi specifici, che identificano le modalità operative attraverso cui perseguire prioritariamente e concretamente tali risultati.

3 Ferrovie

3.1 Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

3.1.1 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, attribuite 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
- Riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) e dei 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 nuovi o modificati, autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche).

3.1.1.1 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).

3.1.1.2 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 dei gestori 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. 30 del decreto legislativo n. 50 del 14 maggio 2019 prevede la possibilità di applicare 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 della relativa irrogazione, secondo le disposizioni del capo I, sezioni I e II, della legge n. 689 del 1981, in quanto applicabili.

3.1.1.3 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 unici 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 unici 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 delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Il certificato di sicurezza unico può essere rilasciato da ANSFISA o dall'ERA, secondo i casi previsti dalla normativa in vigore, ed 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.

3.1.1.4 Riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) e dei Centri di Formazione (CdF);

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 alla 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 organizzazioni 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.

3.1.1.5 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.

3.1.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

In relazione a quanto definito nella citata Convenzione con il Ministero vigilante, per il triennio 2024-2026, con particolare riferimento al settore ferroviario, gli obiettivi generali e strategici che hanno coinvolto la DG SF, per il 2024, sono:

- Obiettivo generale 1: Miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria;
- 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: 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 suddetti obiettivi strategici generali l'Agenzia, per il tramite della DG SF, ha identificato e/o partecipato al conseguimento dei seguenti obiettivi specifici.

OBBIETTIVO GENERALE 1

3.1.2.1 OG1: 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 interconnesse e sulle reti funzionalmente isolate”.*

L'attività è stata svolta sul perimetro delle reti isolate individuato con Decreto MIT n. 347 del 2 agosto 2019 e delle linee interconnesse al resto del sistema ferroviario rientranti nell'ambito di applicazione del 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”, è stato individuato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 5 agosto 2016.

L'adozione dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico di tali reti si inquadra nel contesto di riferimento normativo e regolamentare definito:

- per le reti isolate 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”;
- per le reti interconnesse dalla nota ANSF n° 9956 del 26/9/2016 “Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell’esercizio ferroviario”.

L’analisi dello stato di attuazione dei piani di adeguamento ai principi di sicurezza del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, basata sull’esame dei report semestrali trasmessi dalle organizzazioni, restituisce un quadro di avanzamento, a più velocità con una programmazione talvolta incerta e frequentemente riprogrammata, legata soprattutto per le reti isolate a necessità di ristrutturazione radicale delle reti, legata a progetti ambiziosi, caratterizzati dall’implementazione delle tecnologie più recenti (ERTMS, ACCM).

In alcuni casi gli Operatori hanno avviato interventi su un orizzonte temporale condizionato da risorse finanziarie ancora da consolidare e dalla difficoltà di concludere le gare di affidamento di servizi e lavori, che spesso sono andate deserte.

Le reti sono state oggetto di attività ispettive specifiche sui Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico sono state progettate con l’obiettivo di:

- verificare l’attuazione delle misure mitigative temporanee disposte dall’Operatore ferroviario nelle more del completamento del piano di adeguamento infrastrutturale, tecnologico e normativo atto a garantire il raggiungimento della conformità ai requisiti di cui all’Allegato I della nota ANSF prot. 9956/2016, nel caso delle reti interconnesse, e di cui all’Allegato I della nota ANSF prot. 13666/2019, nel caso delle reti isolate, solo nel caso in cui le stesse misure siano rilevabili attraverso attività di scorta in cabina;
- verificare la conformità dichiarata ai requisiti di cui di cui alle suddette note, solo nel caso in cui la dimostrazione di tale conformità sia rilevabile attraverso attività di scorta in cabina.

Si riporta di seguito il prospetto complessivo delle attività ispettive effettuate nel corso del 2024, in cui come unità di riferimento è utilizzata la singola linea sottoposta a controllo:

- RETI INTERCONNESSE 6 attività di cui:
 - 1 su rete EAV [S. Maria CV- Piedimonte Matese]
 - 5 su rete FER [FL 202 Modena-Sassuolo Terminal, FL 205 Reggio Emilia-Ciano d’Enza, FL 206 2°Bivio Parma Est-Suzzara, FL 207 Suzzara-Ferrara, FL 209 Bologna-Portomaggiore]
- RETI ISOLATE 6 attività di cui:
 - 3 su rete EAV [Vesuviana, Circumflegrea, Cumana]
 - 2 su rete COTRAL [Roma-Lido, Roma-Viterbo (urbana ed extraurbana)]
 - 1 su rete CETNEA [Catania-Borgo Risposto]

Un dettaglio ulteriore delle attività è riportato al successivo punto 3.3.7

- **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), identificate come le più opportune in fase di pianificazione annuale della supervisione stessa, consente di realizzare in maniera efficace e completa il compito dell’Agenzia 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 dell’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”).

In tutti i casi in cui durante le ispezioni sono state rilevate non conformità o comunque criticità, è stata effettuata 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 e svolti prioritariamente in presenza, sono stati condotti nell’ambito di attività di verifica sui requisiti sottesi al Reg. 762/2018 applicabili.

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. Dal febbraio 2023 il controllo della corretta impostazione e adeguatezza dei piani di intervento predisposti avviene attraverso l’analisi di tabelle di sintesi all’uopo richieste a ciascuna organizzazione rispetto ai contenuti indicati nella nota prot. n. 8972 del 17/02/2023.

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 controllati 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 sbandimento 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 attività in presenza per la verifica di attuazione ed efficacia dei processi gestionali ed operativi per il presidio della manutenzione dell’infrastruttura.

Analogamente a quanto avviene nel caso delle imprese ferroviarie, 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.

Dal febbraio 2023 il controllo della corretta impostazione e adeguatezza dei piani di intervento predisposti avviene attraverso l'analisi di tabelle di sintesi all'uopo richieste a ciascuna organizzazione rispetto ai contenuti indicati nella nota prot. n. 8972 del 17/02/2023.

- **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 Anno 2024” emesso con protocollo ANSFISA n. 0081391.22-12-2023 e inviato all'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti con protocollo ANSFISA 0082009.28-12-2023, 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.

- **1.d) Obiettivo Specifico:** *“Relazionare circa i programmi avviati dai gestori in relazione ai contesti obsoleti da dismettere e alla soppressione e protezione dei PL”.*

Il perimetro di riferimento per le attività di progressiva eliminazione dei contesti obsoleti e di dismissione o protezione dei passaggi a livello è definito dall’infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI, delle reti ad essa interconnesse e dalle reti isolate individuate con Decreto MIT n. 347 del 2 agosto 2019.

L'attività di eliminazione dei contesti obsoleti parte dall'indicazione prevista dall'Articolo 3 del Decreto ANSF 4/2012 del 09.08.2012 - Situazioni non conformi ai principi del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e contesti obsoleti. Per quanto riguarda invece le reti interconnesse a tale principio si affianca la nota ANSF n° 9956 del 26/9/2016 "Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario" che individua i requisiti da soddisfare con carattere d'urgenza. Per le reti isolate vige la analoga nota 13666 del 10.07.2019 "Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario. In conseguenza di tali indicazioni normative per le reti interconnesse ed isolate non si rileva un quadro di riferimento differente da quello indicato nelle relazioni relative ai Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico. Per quanto riguarda RFI si rileva un programma di progressiva eliminazione dei contesti obsoleti individuati da quest'ultima nel 2013.

Il percorso di eliminazione dei cosiddetti contesti obsoleti mostra un trend di marcata diminuzione degli stessi a cui si accompagna un progresso delle attività a velocità differenziata. Tali diversi approcci sono condizionati dalla differente disponibilità di risorse economiche e dall'interesse dei fornitori alla partecipazione alle gare ed alla realizzazione delle opere.

Con riferimento ai programmi di soppressione e di protezione dei passaggi a livello emerge la necessità di uniformare l'approccio alla valutazione del rischio connesso ai passaggi a livello fra i diversi Operatori. Si rileva da parte dei Gestori dell'infrastruttura o Esercenti la ricerca di soluzioni alternative e meno onerose ai PAI -PL ma valutate adeguate in termini di sicurezza di sistemi di rilevamento degli ostacoli tra le barriere. In particolare, si si rileva l'utilizzo di impianti di sorveglianza del tipo TVPL con postazioni locali o centralizzate presenziate da personale o l'impiego del sistema Loop detector per la rilevazione di masse metalliche tra le barriere.

Dalle interlocuzioni avute sul tema, si registra una difficoltà ad attuare i programmi comunicati di soppressione dei passaggi a livello (anche per la presenza non sempre collaborativa dei gestori della infrastruttura stradale) e di attrezzaggio con sistemi di rilevazione degli ostacoli tra le barriere.

È quindi necessaria una programmazione degli interventi maggiormente accurata e sostenuta dalla reale capacità realizzativa ed industriale dei soggetti interessati così da non lasciare gli attuali gap tra la programmazione e la realizzazione degli interventi.

Questa Agenzia continuerà anche con le attività anche di ispezione specifica sui passaggi a livello che non solo forniscono lo stato degli interventi da realizzare sul singolo passaggio a livello (lato strada e lato ferrovia) ma rappresentano anche un momento di confronto tra i gestori ferroviari e stradali per una maggiore sensibilizzazione alla problematica di questi ultimi e la ricerca di soluzioni condivise.

OBIETTIVO GENERALE 4

3.1.2.2 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 tre riunioni del Comitato RISC, tenutesi il 21-22 febbraio 2024, il 25-26 giugno 2024 e il 6-7 novembre 2024, 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. 8 Expert Group, di cui 2 meeting specifici dedicati al mandato all’ERA per la revisione delle STI, 5 specifici sulla revisione STI Applicazioni Telematiche e l’ultimo specifico sulla 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 particolare, si sono svolti i seguenti incontri:

- 22/05/2024 17^ Comitato Permanente Esperti RID;
- 23/05/2024 58^ Comitato Esperti RID;
- 11 e 12 giugno 2024 16^ CTE;
- 13 giugno 2024 WG TECH n. 52;
- 17 settembre 2024 WG TECH n. 53;
- 19 novembre 2024 WG TECH n. 54
- 20 e 21 novembre 2024 18^ Comitato Permanente Esperti RID (hanno partecipato a Madrid solo due rappresentanti del MIT in quanto non è stata richiesta la partecipazione a Madrid di esperti ANSFISA che hanno comunque fornito il necessario supporto prima della riunione).

L’attività di supporto al MIT per i corridoi ferroviari merci (partecipazione all’Executive board) si è conclusa alla fine del 2023. Infatti, il MIT nel 2024, non ha richiesto alcun supporto ad ANSFISA per le riunioni del gruppo esecutivo dei corridoi.

Unica attività di supporto per i corridoi è stata la partecipazione all’ERTMS task force del corridoio 1 con 4 riunioni da remoto: 27 febbraio, 28 maggio, 11 giugno e 3 settembre.

Partecipazione alle attività dei Working Groups IOP&OPE, INFRA e relativi Case-Team della

Brenner Corridor Platform (BCP). Con la nota prot. 0007164 del 27/11/2024, il MIT ha richiesto l'indicazione di un rappresentante italiano in ambito Brenner Corridor Platform (BCP) per le attività del Gruppo di Lavoro Infrastrutture e dei relativi Sottogruppi Pantografi ed ERTMS. L'Agenzia, con la nota prot. 95182 del 24/12/2024, ha comunicato i nominativi dei rappresentanti ANSFISA per la partecipazione alle attività dei suddetti gruppi di lavoro.

- **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, sulla base delle istanze pervenute 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 il Ministero sullo stato di implementazione raggiunto. La relazione per il per il 2024, relativa al periodo dal 1° luglio 2023 al 30 giugno 2024, è stata inviata al MIT con nota ANSFISA protocollo n°. 0065269 del 13/9/2024. In un'ottica di digitalizzazione dei processi gestiti da ANSFISA e al fine, tra l'altro, 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 e arricchito, nel corso del 2024, di ulteriori funzioni (tra cui quella relativa alla presentazione e al processamento di istanze relative alle applicazioni generiche di terra), con lo scopo di 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.

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 svolta nel 2024 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° 0092813 del 17/12/2024.

Inoltre, con nota protocollo n° 0000239 del 12/1/2024, la Direzione Generale per il Trasporto e le

Infrastrutture Ferroviarie del MIT ha istituito un Tavolo di coordinamento, articolato in tre sottogruppi tematici, che ha visto la partecipazione di rappresentanti di ANSFISA, Gestori dell'infrastruttura, Imprese ferroviarie merci e passeggeri e che è stato finalizzato a consolidare una nuova versione del piano di implementazione ERTMS da notificare alla Commissione europea entro la fine del 2024.

A seguito delle attività dei gruppi di lavoro di cui ai due precedenti capoversi, è stata predisposta una nuova versione del piano di implementazione ERTMS che ha superato le principali criticità evidenziate dagli Stakeholder nelle precedenti versioni del NIP e che il MIT ha notificato alla Commissione Europea in data 20/12/2024.

Infine, il MIT ha chiesto ad ANSFISA, con nota protocollo n° 0005312 del 12/9/2024, di indicare un *deputy* da affiancare al rappresentante italiano nel gruppo di lavoro europeo "ERTMS Forum", finalizzato a gestire in modo armonizzato eventuali criticità di attuazione dei piani di implementazione ERTMS dei vari stati membri. ANSFISA ha provveduto ad indicare un proprio rappresentante. Per il 2024 non sono pervenute ad ANSFISA richieste di partecipazione al suddetto gruppo di lavoro.

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

Con nota ANSFISA n° 0060521 del 11-10-2023 ANSFISA ha fornito i nominativi degli esperti a supporto al MIT dell'aggiornamento del Piano Nazionale di implementazione (NIP) di cui all'art 8 del Regolamento (UE) n. 1300/2014 (STI PRM).

A partire da dicembre 2023 sono state effettuate un totale 7 riunioni (6 nell'anno 2024) alle quali hanno partecipato i membri di ANFISA come evidenziato nei verbali allegati alla presente relazione e riferiti alle date:

29/12/2023; 28/02/2024; 07/03/2024; 08/04/2024; 23/04/2024; 09/05/2024; 28/05/2024.

Ai fini dell'aggiornamento del NIP, è stata avviata una ricognizione presso imprese e gestori per avere un aggiornamento dei dati contenuti nell'attuale NIP attraverso la predisposizione di due format d'inventario, rispettivamente per l'infrastruttura e per il materiale rotabile, caratterizzati da tabelle contenenti i dati relativi all'accessibilità riferiti al periodo 2016-2026, e trasmessi ai soggetti interessati per aggiornamento ed integrazione.

Il gruppo di lavoro ANSFISA ha inviato in data 10 aprile 2024 una prima bozza di revisione del NIP relativamente agli aggiornamenti normativi e all'inquadramento generale.

In relazione alla scadenza di aggiornamento inizialmente fissata al 16 giugno 2024, si evidenzia che nell'ambito della riunione del 17/04/2024 del 12th Meeting del "PRM TSI Advisory Body" a cui hanno partecipato i membri di ANSFISA nominati nota prot. ANSFISA n 0020181.14-03-2024, la Direzione Generale dei trasporti europea (DG MOVE) ha chiarito che gli Stati membri avranno tempo 12 mesi di tempo per aggiornare i propri NIP dopo l'adozione dei criteri e delle priorità comuni per l'attuazione della STI PRM alla cui individuazione la Commissione sta ancora lavorando. Pertanto, la scadenza per l'aggiornamento del NIP PRM al 16 giugno 2024 non è più mandatoria.

In data 06/08/2024 è stata prodotta una relazione riepilogativa dello stato dell'arte del Gruppo di

lavoro ed inviata al Direttore generale della DGSF con protocollo ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.Int.0058162.06-08-2024.

Le riunioni per l’elaborazione del NIP proseguiranno quindi per il resto del 2025.

OBIETTIVO GENERALE 5

3.1.2.3 OG5: Diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi

- **5.a) 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 2024 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).

In ambito ferroviario, con l’emanazione delle norme europee appartenenti al c.d “quarto pacchetto ferroviario” (e dei relativi atti nazionali di recepimento) il principio della promozione dei concetti di cultura della sicurezza e di fattore umano e organizzativo è stato sancito espressamente; in analogia ad altri settori ad alto rischio (es. aeronautico e chimico), nelle suddette norme europee e nazionali dedicate all’ambito ferroviario il legislatore ha dedicato una grande importanza alle tematiche del Fattore umano e organizzativo e della Cultura della sicurezza ai fini della realizzazione di misure idonee per un miglioramento delle condizioni di sicurezza del trasporto.

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 colleghi, le attrezzature utilizzate, i compiti svolti, l’ambiente e l’organizzazione.

In attuazione del dettato normativo comunitario e nazionale, negli ultimi anni la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie ha dedicato 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.

Tra le attività svolte nel 2024, si segnalano in particolare:

- la prosecuzione della campagna di verifiche, già iniziata nel 2022, finalizzate a valutare il grado di implementazione nelle organizzazioni ferroviarie dei fattori umani e organizzativi (HOF) e della cultura della sicurezza, attraverso l'adozione di diversi strumenti di controllo (verifiche cosiddette "HOF" che valorizzano 2 indici di misura del livello di implementazione, audit sui sistemi di gestione della sicurezza che includono le verifiche rispetto agli specifici requisiti del regolamento 2018/762 su tali aspetti, interviste cosiddette "HOF standard" al personale operativo di prima linea all'interno delle ispezioni sul sistema ferroviario);
- la realizzazione di iniziative di disseminazione a livello nazionale tra cui l'evento "Lo sviluppo della formazione nel ferroviario: soft skills e competenze trasversali – Esperienze a confronto tra innovazione e best practices" svoltosi a Roma il 19 marzo 2024 e l'evento "l'Italia in movimento: Un viaggio pieno di scoperte, la sicurezza in pillole" svoltosi a Rimini dal 20 al 25 agosto 2024.

OBIETTIVO GENERALE 7

3.1.2.4 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:** *“Applicazione delle linee guida che descrivono il procedimento tecnico amministrativo, da attuare in fase sperimentale, per l'autorizzazione dei treni alimentati ad idrogeno”.*

Da un punto di vista generale tecnico, normativo e procedurale, le prime applicazioni hanno consentito anche una prima valutazione del testo di riferimento emesso da ANSFISA per disciplinare le particolarità legate all'utilizzo dell'idrogeno nella catena di trazione dei veicoli ferroviari ovvero le Linee guida per l'autorizzazione dei veicoli ferroviari ad idrogeno del 29.12.2023. Il testo a carattere sperimentale rappresenta il primo tentativo a livello europeo per disciplinare le modalità autorizzative.

Da un punto di vista generale tecnico, normativo e procedurale, le prime applicazioni hanno consentito anche una prima valutazione del testo di riferimento emesso da ANSFISA per disciplinare le

particolarità legate all'utilizzo dell'idrogeno nella catena di trazione dei veicoli ferroviari ovvero le Linee guida per l'autorizzazione dei veicoli ferroviari ad idrogeno del 29.12.2023. Il testo a carattere sperimentale rappresenta il primo tentativo a livello europeo per disciplinare le modalità autorizzative di tali veicoli ferroviari e la sua applicazione reale ha fatto già emergere punti di forza e ambiti di miglioramento dove intervenire. Come punti di forza va sicuramente sottolineato il coinvolgimento fin dalle fasi preliminari di tutti i soggetti coinvolti a livello di sistema ferroviario e quindi non solo il richiedente e gli OVC/OVR ma anche l'Impresa Ferroviaria (IF) ed il Gestore dell'Infrastruttura (GI) che, a livello di procedure disciplinate dai loro SGS, prendono in carico ognuno per la propria parte di competenza del sistema le condizioni applicative esportate dal veicolo ad idrogeno nel momento in cui viene integrato nel sistema ferroviario. Inoltre, la previsione di una analisi del rischio di sistema finalizzata dal GI rappresenta il tentativo di non lasciare in sospeso alcun aspetto rilevante la sicurezza a livello sistemico. Infine, prevedere un periodo di esercizio sperimentale a valle dell'autorizzazione rappresenta una sorta di stress test del sistema volto a confermare o integrare le iniziali ipotesi di scenario di rischio e relative misure di mitigazione. Come ambiti di miglioramento si può individuare la necessità di una migliore argomentazione nel testo circa l'allocazione delle risultanze delle valutazioni sulla catena ad idrogeno che, sebbene non abbiano a livello nazionale (DNR, Decreto 1.2019) o europeo (STI) alcun requisito specifico applicabile, devono comunque concorrere nelle valutazioni del sottosistema materiale rotabile e quindi del veicolo emesse dagli OVC/OVR.

Nello corso dell'anno 2024 è stato attivato un nuovo progetto per l'autorizzazione di veicoli alimentati ad idrogeno (SITAV "FENHYCE") e dato seguito alla fase di autorizzazione per prove del veicolo "HMU 214" del costruttore Alstom per la messa in servizio del veicolo sulla linea ferroviaria isolata Brescia-Iseo-Edolo nell'ambito della realizzazione di una Hydrogen Valley della Valcamonica.

Il primo progetto è stato attivato per la fase di impegno preliminare che è in corso con una prospettiva di chiusura nei prossimi mesi per la successiva richiesta di autorizzazione per prove entro la metà dell'anno in corso.

Il secondo progetto è in fase più avanzata; è in corso, infatti, l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per prove sulla linea Brescia-Iseo-Edolo ed un'ulteriore istruttoria avviata a dicembre 2024 per una ulteriore autorizzazione per prove sulla rete ferroviaria nazionale con prospettiva di rilascio nel corso del primo trimestre dell'anno corrente.

Invece il progetto relativo al treno STADLER "SRHe" per le reti funzionalmente isolate a scartamento ridotto pari a 950 mm in gestione rispettivamente ad A.R.S.T. S.p.A, FdC S.r.l., FAL S.r.l. e FCE, nell'anno 2024 non ha rilevato significativi avanzamenti rispetto al documento di impegno preliminare rilasciato da questa Agenzia in data 12.05.2022.

- **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 nell'anno 2024 ad ANSFISA, per quanto riguarda l'ambito ferroviario, non

è stata richiesta collaborazione in ambito di studio, ricerca e sperimentazione le attività svolte si sono focalizzate, come descritto nella relazione sull'obiettivo 7.a, all'applicazione del sistema autorizzativo ai progetti di veicoli ad idrogeno.

3.2 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 dati delle [Reti Regionali Interconnesse] a partire dall'anno 2016.

I dati di seguito riportati sono quelli raccolti dall'Agenzia nella relazione annuale sulla sicurezza delle ferrovie interconnesse – Anno 2023, predisposta e trasmessa nel mese di settembre 2024 come previsto dal quadro normativo vigente.

Tabella 2: Dati caratteristici

DATI CARATTERISTICI [Rete IT] al 31/12/2023
▪ 16.096 km di [Rete RFI]
▪ 1.542 km di [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 394,4 Mln treni km di cui il 4,7% relativo alle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 5.320 passaggi a livello, il 23% circa sulle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ rete coperta da sistema di protezione della marcia del treno al 95% circa
▪ circa il 97% del traffico coperto da sistema di protezione della marcia del treno
▪ circa 53.370 Mln passeggeri-km
▪ circa 26.352 Mln tonnellate-km
▪ 20.028 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ 3.222 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
▪ 30.215 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 45.463 segnali
▪ 52.269 addetti con mansioni di sicurezza
▪ Circa 4 Mln di treni in un anno

Tabella 3: Soggetti autorizzati o certificati dall'ANSFISA

SOGGETTI AUTORIZZATI O CERTIFICATI DALL'ANSFISA [Rete IT] al 31/12/2024	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10 Gestori dell'infrastruttura (i rimanenti 2 Gestori delle reti regionali interconnesse operano sulla base delle previgenti autorizzazioni; uno di essi (Ferrovie Udine-Cividale) ha interrotto l'esercizio nel 2024 in vista del subentro di RFI nella gestione della linea) 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 51 Imprese ferroviarie, di cui: <ul style="list-style-type: none"> ○ 24 di trasporto Merci/Merci Pericolose ○ 16 di trasporto Passeggeri ○ 4 di trasporto Merci e Passeggeri ○ 1 di trasporto Merci e Manovra ○ 6 di solo servizio di Manovra ○ 44 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine 	

ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), in virtù delle competenze assegnate con il decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, coordinato con la legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172, ha esteso le proprie competenze in materia di sicurezza ferroviaria sulle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, a decorrere dal 1° luglio 2019.

Il 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" ha, in particolare, confermato il suddetto quadro normativo assegnando ad un Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'identificazione delle reti ferroviarie funzionalmente isolate.

Il primo elenco delle reti di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.347 del 2 agosto 2019, per effetto del successivo decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 (art. 3, comma 7) è stato integrato con la tratta in territorio italiano della linea Tirano – St. Moritz, esercita da Ferrovia Retica (Rhätische Bahn AG. Ulteriori modifiche hanno successivamente interessato:

- le linee situate nel territorio della regione Lazio, con il subentro ad ATAC S.p.A (soggetto esercente), a far data dal 01.07.2022 a seguito dell'acquisizione dei relativi rami d'azienda, di ASTRAL S.p.A. (in qualità di gestore dell'infrastruttura) e di COTRAL S.p.A. (in qualità di impresa ferroviaria);
- la linea Torino – Ceres che, alla fine del 2023, è stata interessata dalla interconnessione al sistema ferroviario nazionale e quindi dal subentro, quale gestore dell'infrastruttura di RFI S.p.A. a GTT S.p.A.

L'elenco delle reti ferroviarie funzionalmente isolate, con i relativi soggetti che operano su di esse, aggiornato al 31.12.2024, è quindi riportato nella tabella seguente.

Tabella 4: Elenco delle reti ferroviarie isolate e dei relativi operatori

SOGGETTO	LINEE FERROVIARIE	REGIONE
AMT (esercente)	Genova - Casella	Liguria
Ferrovienord (gestore infrastruttura) Trenord (impresa ferroviaria)	Brescia – Iseo - Edolo	Lombardia
SSIF S.p.A. (esercente) FART (impresa ferroviaria)	Domodossola – confine Italia/Svizzera	Piemonte
ASTRAL (gestore infrastruttura) COTRAL (impresa ferroviaria)	Roma – Lido Roma – Civitacastellana - Viterbo	Lazio
Ferrovie della Calabria S.r.l. (esercente)	Intera rete	Calabria
Ferrovia Circumetnea (esercente)	Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Sicilia
FAL S.r.l. (esercente)	Intera rete	Puglia-Basilicata
ARST S.p.A. (esercente)	Intera rete	Sardegna
EAV (gestore infrastruttura) EAV (impresa ferroviaria)	Ferrovia Circumvesuviana Ferrovie Cumana e Circumflegrea	Campania
Ferrovia Retica (esercente)	Tirano – confine Italia/Svizzera	Lombardia

Le suddette reti funzionalmente isolate vedono la presenza dei soggetti riportati nella tabella seguente.

Tabella 5: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ANSFISA al 31/12/2024 e soggetti operanti sulla base di previgenti autorizzazioni

SOGGETTI al 31/12/2024
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Esercente (SSIF) autorizzato con CIE rilasciato da ANSFISA ▪ 2 Gestori dell'infrastruttura (EAV, Ferrovienord) autorizzati con CIE rilasciato da ANSFISA ▪ 2 Imprese ferroviarie (EAV, Trenord) autorizzate con CIE rilasciato da ANSFISA ▪ 1 Gestore dell'infrastruttura (ASTRAL) autorizzato ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni ▪ 2 Imprese ferroviarie (FART, COTRAL) autorizzate ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni ▪ 6 Esercenti (AMT, Ferrovie della Calabria, Ferrovia Circumetnea, FAL, ARST, Ferrovia Retica) autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni ▪ 7 Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) di cui all'art. 3 comma rr) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n°50

Di seguito si riportano i dati caratteristici delle reti funzionalmente isolate, raccolti dall'Agenzia nella Relazione annuale sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate – Anno 2023, predisposta e trasmessa nel mese di settembre 2024 come previsto dal decreto legislativo n. 50 del 4 maggio 2019.

Tabella 6: Reti ferroviarie funzionalmente isolate

[RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE] (*) DATI CARATTERISTICI al 31/12/2024
▪ circa 1087 km di rete
▪ circa 11 Mln treni km complessivi
▪ circa il 20% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno SSC
▪ circa il 31% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differenti da SSC
▪ 780 passaggi a livello con una densità di quasi 0,72 unità a chilometro (1 PL ogni 1,4 km)
▪ 1.307 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ 351 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
▪ 1.360 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 2.556 segnali
▪ circa 2.689 addetti con mansioni di sicurezza
(*) esclusa la Ferrovia Retica (circa 2 km in Italia)

3.3 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie svolte nel 2024

3.3.1 Attività normative

Considerato che la proposta di rielaborazione del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (emanato con Decreto ANSF 4/2012), notificata all'ERA, ha ricevuto nel 2022 il parere negativo su alcuni punti della proposta e che si è condivisa l'opinione che alcuni 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 su 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. Nel 2024 sono state discusse le proposte nell'ambito dell'ERA WP OPE TSI e, a valle dell'iter interno all'Agenzia europea, le parti condivise verranno probabilmente inserite nella prossima raccomandazione ERA per la revisione della TSI.

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. Nel corso del 2024 ANSFISA ha completato l'analisi di impatto normativo delle modifiche apportate dalla legislazione dell'UE, al fine di valutare l'abrogazione o la modifica della normativa italiana interessata e le relative tempistiche. Gli esiti di tale analisi sono stati trasmessi a MIT che, con nota protocollo n° 0002031 del 29/03/2024, ha provveduto

a notificare alla Commissione europea un cronoprogramma di riordino delle norme nazionali in materia di sicurezza della circolazione.

A seguito di specifiche richieste formulate dal MIT in ottemperanza a quanto richiesto dalle vigenti Specifiche Tecniche d'Interoperabilità, ANSFISA, con nota protocollo n° 0022263 del 22/3/2024 ha provveduto a informare il MIT, per successiva comunicazione ad ERA e alla Commissione, su eventuali nuove norme nazionali da notificare in relazione ai “punti in sospeso” e ai “casi specifici” disciplinati dalle STI in vigore.

In ottemperanza al “*Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della commissione del 10 agosto 2023 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919*” che, all'articolo 13, stabilisce che: “*Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri i cui gestori dell'infrastruttura si avvalgono di sistemi di rilevamento dei treni non conformi al presente regolamento devono richiedere un caso specifico e notificare tali sistemi all'Agenzia informandola sui seguenti aspetti:*

- a) *per i circuiti di binario, i valori limite delle correnti di disturbo, compresi i metodi di valutazione e l'impedenza del veicolo, in conformità al punto 3.2.2 dell'ERA/ERTMS/033281 rev 5.0;*
- b) *per i conta-assi, i valori limite di campo di disturbo nelle assi X, Y, Z, compresi i metodi di valutazione, in conformità al punto 3.2.1 dell'ERA/ERTMS/033281 rev 5.0;*
- c) *i casi specifici per i sistemi di rilevamento dei treni non conformi al presente regolamento, utilizzando il modello di cui all'allegato B.1 dell'ERA/ERTMS 033281 rev 5.0.”,*

ANSFISA ha provveduto, con specifiche note, a chiedere i necessari elementi ai Gestori dell'infrastruttura delle reti interoperabili e notificarli all'ERA.

La notifica all'ERA è avvenuta in una prima fase con comunicazione del 6/9/2024, successivamente integrata con comunicazione del 15/10/2024, con le quali è stata trasmessa una prima versione dei documenti descrittivi le caratteristiche dei Train Detection System non conformi alla STI e in una seconda fase finale, con comunicazione del 19/12/2014, con cui è stata trasmessa ad ERA la versione definitiva dei suddetti documenti.

L'attività normativa di ANSFISA nel settore ferroviario nel 2024 ha riguardato, inoltre, i seguenti argomenti:

- Con la nota ANSFISA protocollo n. 84324 del 20-11-2024 è stata avviata la consultazione pubblica, prevista dall'articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, dello schema di “*Norme per la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici*” e dello schema del relativo decreto di adozione, con i quali questa Agenzia intende:
 - adempiere a quanto richiesto dall'articolo 2, comma 5, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, di seguito riportato:

“... *L'ANSFISA, tenendo conto delle caratteristiche delle ferrovie*

turistiche in base alla tratta ferroviaria, ai rotabili e al servizio di trasporto, indica le modalità applicative delle prescrizioni di cui agli articoli 6, 8, 13 e 17.”;

- riordinare, ai sensi dell’articolo 16, comma 2, lettere a) e ff), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, quanto già normato in materia di ferrovie ad uso turistico e di circolazione dei veicoli storici e turistici, tenendo conto anche che, con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 2 ottobre 2024, n. 244, sono stati eliminati dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 10 giugno 2019, n. 235, il punto 7 della Sezione 2 “*Requisiti di compatibilità tecnica dei veicoli ferroviari di interesse storico e/o turistico con l’infrastruttura per l’idoneità alla circolazione*” e, a decorrere dalla data di adozione da parte di questa Agenzia del decreto e delle norme in oggetto, l’intera Sezione 3 “*Circolabilità e controlli sui veicoli*”.
- Attività di disseminazione delle soluzioni tecnico normative per l’incremento della sicurezza dei passaggi a livello individuate nel documento “Gestione del rischio in corrispondenza dei Passaggi a Livello - Documento finale del gruppo di lavoro istituito con nota protocollo ANSFISA n. 24296 del 6/6/2022” completato nel corso del 2023;
- Proseguimento delle attività connesse all’Accordo Quadro per “Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti”, con una ricognizione, da parte del Comitato di monitoraggio e della Segreteria tecnica di supporto istituiti nel 2023 ai sensi dell’Accordo Quadro medesimo, della situazione infrastrutturale e di esercizio delle aree portuali di Savona e Vado Ligure, di competenza dell’Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale;
- Con la nota ANSFISA protocollo n. 84928 del 22-11-2024 è stata avviata la consultazione pubblica, prevista dall’articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, dello schema di “*Norme per l’autorizzazione e per l’esercizio dei veicoli tram-treno*” 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 14 maggio 2019, n.57. Nel 2024 sono stati analizzati, in particolare, 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;
- Con la nota ANSFISA protocollo n. 91751 del 12-12-2024 è stata avviata la consultazione pubblica, prevista dall’articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, dello schema di decreto “*Revisione delle norme nazionali in materia di attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria e di personale impiegato in attività essenziali per la sicurezza*”, che include anche una revisione delle norme nazionali in materia di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS) e con il quale questa Agenzia intende ottemperare a quanto richiesto dalla Commissione europea e dall’ERA e riepilogato di seguito:
 - Regolamento (UE) 2019/773 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il

- sottosistema “Esercizio e gestione del traffico” (STI OPE), come modificato dal Regolamento (UE) 2023/1693, che per effetto dell’articolo 5bis dispone che ciascuno Stato membro riveda le proprie norme nazionali e notifichi alla Commissione europea e all’ERA quelle rese superflue dall’entrata in vigore del regolamento emendativo;
- Decisione di esecuzione C (2024) 4976 final del 18/07/2024 della Commissione europea, sulla base delle valutazioni contenute nella Opinion ERA/OPI/2022-9, con la quale viene chiesto all’Italia di modificare o abrogare il decreto ANSF 4/2011 al fine di conformarsi al regolamento delegato (UE) 2018/762, alla direttiva (UE) 2016/798 e al regolamento (UE) 2019/773;
 - valutazione negativa da parte di ERA, emessa in data 30/09/2024, relativa alla nota ANSF protocollo n. 09798 del 13 dicembre 2012, le cui disposizioni sono ritenute coperte dalla legislazione dell’UE sopravvenuta.
- 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);
 - Partecipazione alle attività dei Working Groups IOP&OPE, INFRA e relativi Case-Team 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;
 - Gestione delle segnalazioni provenienti da altri uffici o da soggetti, pubblici o privati, esterni all’Agenzia, che prevede l’analisi delle segnalazioni stesse e la predisposizione dei necessari seguiti per gli aspetti che riguardano la normativa di esercizio;
 - Organizzazione e partecipazione alle riunioni con le Organizzazioni Sindacali (OS) del settore ferroviario, sulla base del protocollo relazionale siglato dall’Agenzia con tali OS il 20/02/2013. Si sono tenuti nel corso dell’anno 2024 gli *incontri periodici sui temi della sicurezza della circolazione ferroviaria* che hanno affrontato con le OS in particolare i temi dell’evoluzione del quadro normativo, dell’armonizzazione delle norme nazionali al quadro comunitario, dell’andamento della sicurezza ferroviaria e delle segnalazioni da parte delle OS stesse. Gli incontri con le OS si sono tenuti nelle date 3 e 4 giugno 2024 e 22 e 23 ottobre 2024.

3.3.2 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 nuova versione della STI OPE emanata nel 2023 ha comportato una nuova attività di valutazione e revisione delle norme nazionali, già avviata nel 2023, che ha condotto ad una revisione del suddetto elenco inviato al MIT e del relativo cronoprogramma di riordino.

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. A seguito delle interlocuzioni condotte al riguardo nel corso del 2024, ANSFISA, come indicato nel precedente paragrafo, con la nota protocollo n. 91751 del 12-12-2024 ha avviato la consultazione pubblica, prevista dall'articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, dello schema di decreto "Revisione delle norme nazionali in materia di attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria e di personale impiegato in attività essenziali per la sicurezza", che include anche una revisione delle norme nazionali in materia di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS).

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

3.3.3.1 *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, è 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 2024 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 tronchi attrezzati con ERTMS;
 - alle modalità di attrezzaggio degli impianti per garantire che i movimenti tra impianti e tra fasci del medesimo impianto avvengano come treno e per garantire che i movimenti di manovra non interferiscano coi suddetti movimenti di treno in caso di superamento del termine dell'instradamento;
 - alle modalità di configurazione degli impianti con solo un sottoinsieme dei binari attrezzato con ERTMS;

- alla necessità di subordinare la concessione di una movement authority in on-sight all'accertamento che la sezione interessata sia effettivamente libera da veicoli;
 - alle funzionalità del sistema SIPAC per la protezione automatica dei cantieri di lavoro;
 - alla opportunità di sviluppare ed adottare, anche in fase sperimentale, idonei sistemi di allerta che, a seguito della segnalazione dell'utente della strada, tramite ad esempio un sistema che preveda l'istituzione di un numero verde nazionale contattabile da chiunque rilevi situazioni di pericolo in corrispondenza di un PL, generino automaticamente, sulla base di idonee funzioni di georeferenziazione dell'apparecchio telefonico dell'utente stradale, una chiamata di emergenza verso i treni circolanti nell'area;
 - alla opportunità di sviluppare ed adottare, nelle more dell'installazione di sistemi di segnalamento e protezione della marcia continui (ERTMS Livello 2 o SCMT con infill) idonei sistemi che, in caso di tallonamento delle barriere dei PL, inviino automaticamente una chiamata di emergenza verso i treni circolanti nell'area;
 - alla necessità di realizzare i sistemi di rilevamento treni in modo che, in caso di errato montaggio (ad esempio trecce non collegate), non trasmettano una condizione di libertà della via;
- 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. Nell'ambito di tali gruppi di lavoro, i rappresentanti di ANSFISA hanno in particolare evidenziato la necessità di integrare la futura revisione della STI CCS al fine di:
- introdurre nuove funzioni che consentano di localizzare un bordo ERTMS fermo ad inizio missione, senza la necessità di effettuare movimenti in Staff Responsible per farlo entrare nel sistema. Tali movimenti, infatti, da un lato non sono protetti e dall'altro lato devono essere ordinati con prescrizioni date al macchinista, rendendo di fatto non praticabile, una volta che tutta la rete europea sarà attrezzata con ERTMS, dare prescrizioni a tutti i treni che sono ad inizio missione per farli entrare nel sistema;
 - specificare RBC che siano in grado di gestire bordi con Baseline differenti (system version dynamic management);
 - introdurre nuove funzioni per consentire al bordo di decidere se può accettare o meno un ordine di transizione a L1+infill (ad esempio nel caso in cui non siano installate o siano guaste le funzioni infill di bordo), analogamente a come è già specificato nel caso di ordine di transizione a L2;
- interlocuzione, mediante specifiche riunioni, con ERA 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.

3.3.3.2 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 corso del 2024, sul testo delle linee guida posto in consultazione è proseguita la sperimentazione partita a fine 2023, disciplinata dallo 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. Sulla base delle attività svolte nel corso del 2024, la conclusione della sperimentazione è prevista nel corso del 2025.

Sono, inoltre, proseguite le attività di redazione delle Linee guida per la gestione della manutenzione della sovrastruttura ferroviaria. In particolare, le attività si sono concentrate sulla revisione, da parte di uno specifico gruppo di lavoro interno, della versione di Linee guida prodotte nel dicembre 2023 dal 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). Tale attività di revisione si è resa in particolare necessaria per tenere conto dell'impatto delle Specifiche di interoperabilità entrate in vigore a settembre 2023.

3.3.3.3 Sicurezza in galleria

Si sono concluse, da parte di questa Agenzia, le attività per dare attuazione a quanto disposto dall'art. 13 comma 17-bis del decreto-legge 31 dicembre 2020 n. 183.

Le attività svolte nel 2024, in relazione all'elaborazione delle linee guida, sono state concentrate sulla valutazione e l'aggiornamento della bozza di decreto che ha portato anche all'inclusione dei rilievi formulati da parte dai soggetti istituzionalmente interessati, con particolare riferimento al Ministero dell'interno, il competente Dipartimento dei vigili del fuoco e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Si è anche proceduto a notificare la bozza del nuovo atto, nato dalla attività di consultazione, all'Agenzia Europea e alla Commissione Europea, che hanno analizzato e valutato il nuovo decreto gallerie e formulato dei quesiti di chiarimento, a cui l'Agenzia ha prontamente risposto. Allo stato attuale, il processo di prenotifica su SRD (Single Rule Database) della bozza di decreto si è concluso positivamente; così che questa Agenzia ha anche provveduto, su richiesta della direzione Ferroviaria del MIT, all'inoltro dello schema finale di Decreto e delle relative linee guida all'Ufficio Legislativo e

all'Ufficio di Gabinetto del MIT, per i seguiti di competenza, con nota ANSFISA protocollo n° 0092244 del 13/12/2024.

Questa Agenzia ha anche provveduto a notificare, su richiesta della Commissione Europea, il vecchio decreto gallerie sul sito SRD. Tale richiesta, da parte della Commissione, è stata necessaria per gestire le richieste di deroga alle STI, qualora presentate dagli operatori nel transitorio di emissione del nuovo decreto gallerie.

3.3.3.4 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 ed il confronto con la Commissione è proseguito per tutto il 2024; a fine 2024 è stata mandata all'ERA ed alla Commissione la risposta agli ultimi commenti pervenuti; per la fine di gennaio 2025 l'attività si concluderà con l'invio in consultazione pubblica al settore italiano delle revisioni del decreto 1/2016.

3.3.3.5 Emanazione Linee guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici, dei certificati delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio

Nel mese di settembre 2024 sono state emanate le Linee guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici e le Linee Guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio alle imprese, ai gestori o agli esercenti ferroviari. In questi testi sono descritte nel dettaglio le procedure amministrative da seguire per il rilascio dell'autorizzazione, con l'obiettivo di armonizzare e snellire i procedimenti attraverso una maggiore chiarezza su come deve essere presentata la documentazione allegata alla richiesta nel rispetto di tutti i requisiti stabiliti dalle norme europee e nazionali in vigore.

I documenti sono stati sottoposti alla consultazione pubblica con cui gli operatori hanno avuto

l'opportunità di veicolare osservazioni e contributi utili a rendere la redazione finale il più possibile efficace e lineare. Per quanto riguarda le Linee guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici sono 86 le osservazioni ricevute, a cui si aggiungono le 10 dedicate alle linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio. Le osservazioni ricevute da ANSFISA, spesso relative a contenuti formali, sono state in gran parte accettate. Il percorso, coordinato dall'ANSFISA, ha visto coinvolti gli operatori di settore e, attraverso un lavoro corposo di analisi e perfezionamento in varie fasi successive, ha consentito di consolidare un testo in grado di disciplinare i procedimenti di cui trattasi e di arrivare a comporre una versione finale ottimizzata e condivisa.

Le Linee Guida sono altresì orientate a garantire un adeguato livello di controllo da parte dell'Agenzia, proporzionato ed efficace, in aderenza agli obiettivi di semplificazione, di riduzione degli oneri per i richiedenti e di razionalizzazione dell'azione amministrativa. Particolare attenzione è stata posta a rendere adeguatamente evidenti gli elementi su cui vengono condotte le valutazioni delle istanze, tenendo conto sia delle finalità del procedimento che delle tipicità e dei limiti della valutazione ex-ante di tipo documentale, quale strumento attraverso cui apprezzare la capacità del richiedente di assicurare la gestione sicura delle proprie operazioni, da integrare poi con i controlli successivi all'emanazione del provvedimento autorizzativo, condotti dall'Agenzia attraverso lo strumento della supervisione.

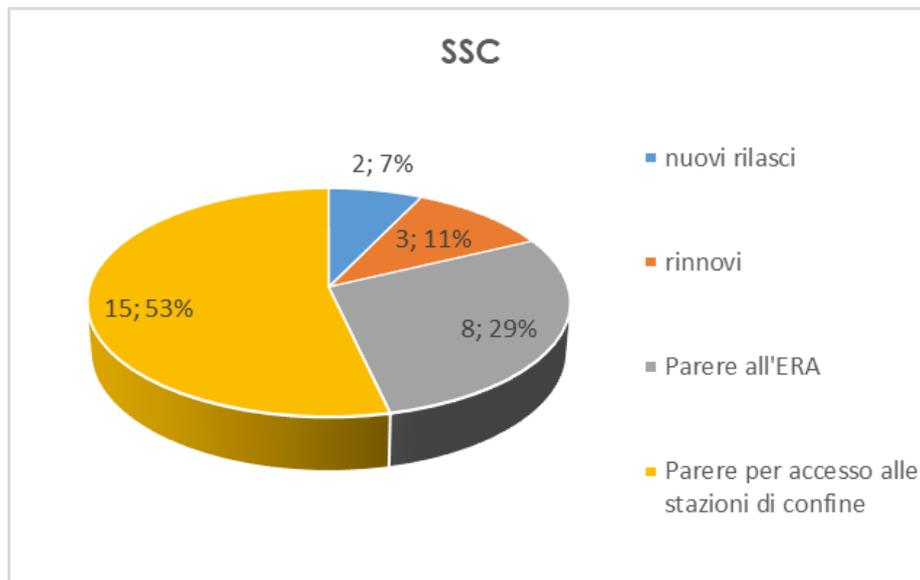
Con l'emanazione delle Linee Guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio si continua a percorrere la strada dello sviluppo delle attività verso la digitalizzazione dei procedimenti e la progressiva armonizzazione dei comportamenti dei richiedenti, nella consapevolezza che la diffusione di strumenti di supporto alle decisioni, anche mediante tecniche di intelligenza artificiale, la tempestiva gestione dei ritorni di esperienza e la condivisione delle buone pratiche tra tutti i soggetti interessati sono la base su cui costruire un percorso virtuoso di costante miglioramento del contenuto del documento mediante la fattiva interazione tra l'Agenzia e tutti i soggetti interessati.

3.3.4 Attività autorizzative

3.3.4.1 Certificati di sicurezza unici

Nel corso del 2024 sono stati rilasciati da ANSFISA n. 5 certificati di sicurezza unici (SSC), n. 8 pareri all'ERA per il rilascio di SSC con area di esercizio Italia e 15 pareri per l'accesso alle stazioni di confine. Nel grafico seguente sono riportati i provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia.

Figura 1: Provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia



Al 31/12/2024 le Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di Sicurezza sono 51 di cui 24 per il solo trasporto merci (M), 16 solo passeggeri (P), 4 passeggeri e merci, 1 merci e manovra e 6 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)), l'elenco dei certificati emessi da ANSFISA nel corso del 2024 e l'elenco dei certificati rilasciati da ERA sempre nel 2024 ad imprese che hanno richiesto l'area di esercizio Italia.

Figura 2: Distribuzione certificati di sicurezza per tipologia di servizio

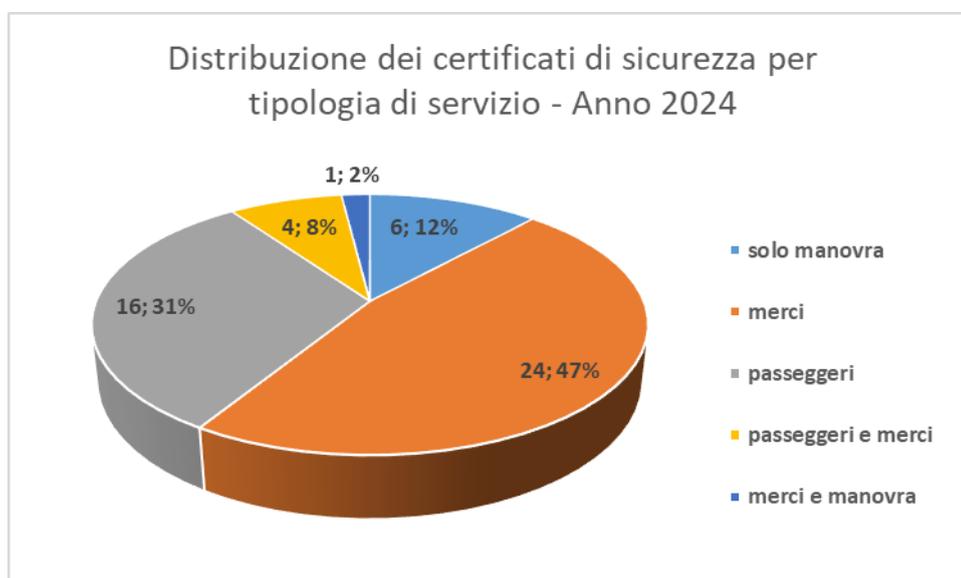


Tabella 7: Elenco imprese ferroviarie con descrizione della tipologia di servizio

	IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO			
1	Adriafer srl		M	MP	
2	ART Altamann Rail Tractiom srl		M		
3	BLS Cargo Italia srl		M	MP	
4	Busitalia Sita Nord srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	P			
5	Captrain Italia srl		M	MP	
6	Cargo Rail Italy srl				Manovra
7	Compagnia Ferroviaria Italiana SpA		M	MP	
8	DB Cargo Italia srl		M	MP	
9	Dinazzano Po SpA		M	MP	
10	Ente Autonomo Volturno srl	P			
11	ERMES Rail Srl		M	MP	
12	Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA				Manovra
13	EVM Rail srl		M		
14	Ferrottramviaria SpA	P	M	MP	
15	Ferrovie del Gargano srl	P			
16	Ferrovie Udine Cividale srl	P	M		
17	FuoriMuro Impresa Ferroviaria srl		M	MP	
18	FuoriMuro Servizi di Manovra s.r.l.				Manovra
19	Ferrovie del Sud Est srl	P			
20	FS Treni Tutistici Italiani	P			
21	Grandi Treni Espressi S.p.A	P			
22	GTS Rail srl		M	MP	
23	HUPAC SpA		M	MP	
24	InRail SpA		M	MP	
25	Interporto Bologna SpA				Manovra
26	Interporto Servizi Cargo SpA		M	MP	
27	ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	P			
28	Longitude Holding srl	P			
29	LTE Italia		M	MP	
30	MEDWAY srl		M	MP	
31	Mercitalia Rail srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		M	MP	
32	Mercitalia Shunting & Terminal srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		M	MP	Manovra
33	Oceanogate Italia srl		M	MP	
34	Rail Cargo Carrier Italy srl	P	M	MP	
35	Rail Traction Company SpA		M	MP	
36	SAD Trasporto Locale SpA	P			
37	Sangritana SpA		M	MP	
38	SBB Cargo Italia srl		M	MP	
39	Sistemi Territoriali Spa	P			
40	SNCF Voyages Italia srl	P			
41	SO.G.RA.F. srl				Manovra
42	Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA SpA	P			
43	Terminali Italia srl				Manovra

IMPRESA FERROVIARIA		SERVIZIO AUTORIZZATO			
44	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.		M	MP	
45	Trasporto Ferroviario Toscano Spa	P	M		
46	Trenitalia – Tper scarl	P			
47	Trenitalia SpA – Gruppo ferrovie dello Stato Italiane	P			
48	Trenord srl	P			
49	Trentino Trasporti SpA	P			
50	TX Logistik AG		M	MP	
51	Widmer Rail Services AG		M	MP	

Tabella 8: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2024 da ANSFISA

IMPRESE FERROVIARIE CERTIFICATE	Certificati di sicurezza unici emessi da ANSFISA nel 2024
Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto	n° IT1020240006 Rinnovo quinquennale
ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	n° IT1020240050 Rinnovo quinquennale
Dinazzano Po SpA	n° IT1020240063 Rinnovo quinquennale
ART - Altman Rail Traction S.r.l.	n° IT1020240121 Nuovo rilascio
Interporto Bologna SpA	n° IT1020240258 Nuovo rilascio

Tabella 9: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2024 da ERA

IMPRESE FERROVIARIE CERTIFICATE	Certificati di sicurezza unici emessi da ERA nel 2024
Compagnia Ferroviaria Italiana SpA	n° EU1020240088 Rinnovo quinquennale
GTS Rail srl	n° EU1020240091 Aggiornamento
Adriafer srl	n° EU1020240132 Aggiornamento
Longitude Holding S.r.l	n° EU1020240207 Nuovo rilascio
FS Treni Turistici Italiani S.r.l.	n° EU1020240210 Nuovo rilascio
Rail Traction Company SpA	n° EU1020240232 Aggiornamento
INRAIL SpA	n° EU1020240273 Aggiornamento
Hupac SpA	n° EU1020240271 Rinnovo quinquennale

3.3.4.2 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 NSA (Autorità nazionali per la sicurezza ferroviaria) la competenza per il rilascio del provvedimento.

Nel corso del 2024 sono state rilasciate:

- n. 4 rinnovi di autorizzazioni di sicurezza:
 - Ferrovie del Gargano: data di rilascio 24 gennaio 2024 con scadenza 24 luglio 2026;
 - La Ferroviaria Italiana (LFI): data di rilascio 17 maggio 2024 con scadenza 19 maggio 2029;
 - Ente Autonomo Volturno (EAV): data di rilascio 11 giugno 2024 con scadenza 11 giugno 2029;

- Rete Ferroviaria Italiana (RFI): data di rilascio 21 giugno 2024 con scadenza 20 giugno 2029;
- n. 1 aggiornamento di autorizzazione di sicurezza:
 - FerrovieNord: data di rilascio 21 novembre 2024 con scadenza 13 aprile 2028.

La situazione al 31 dicembre 2024 è pertanto la seguente:

- 10 Gestori infrastruttura autorizzati (Rete Ferroviaria Italiana, 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.

È opportuno specificare che il Gestore dell'infrastruttura Società Ferrovie Udine-Cividale nel mese di luglio 2024 ha comunicato la chiusura della linea ferroviaria finalizzata al subentro di RFI S.p.A. nella gestione della medesima linea. A tal fine con istanza del 16 dicembre 2024 il Gestore RFI S.p.A. ha presentato la relativa istanza per l'aggiornamento della propria autorizzazione di sicurezza.

3.3.4.3 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)

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 2024 sono proseguite le attività di valutazione che hanno portato:

- Al rinnovo del Certificato di Idoneità all'Esercizio del seguente gestore:
 - EAV GI: data di rilascio 11 giugno 2024 con scadenza 11 giugno 2029;

- All’aggiornamento del Certificato di Idoneità all’Esercizio del seguente gestore:
 - FerrovieNord SpA.: data di rilascio 21 novembre 2024 con scadenza 13 aprile 2028.

Di seguito il quadro di sintesi dei CIE rilasciati al 31 dicembre 2024.

Tabella 10: Quadro di sintesi dei CIE

ESERCENTE/IMPRESA FERROVIARIA/ GESTORE INFRASTRUTTURA	Certificato di idoneità all’esercizio		
	Numero	Data rilascio	Data scadenza
Ente Autonomo Volturno S.r.l. (GI)	GI 2024001	11 giugno 2024	11 giugno 2029
FERROVIENORD S.p.A. (IF)	GI2024002	21 novembre 2024	13 aprile 2028
Trenord srl (IF)	IF2023001	16 maggio 2023	15 maggio 2028
Ente Autonomo Volturno 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 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.

3.3.4.4 Qualificazione dei Responsabili Sistemi di Gestione della sicurezza

Nel corso del 2024 sono state istituite n. 7 commissioni di esame ai sensi del Decreto n. 4/2011 per la qualificazione di Responsabile SGS. A seguito dei colloqui effettuati con i candidati sono stati qualificati:

- 13 RSGS per imprese ferroviarie;
- 2 RSGS per gestori infrastruttura.

3.3.4.5 Organismi indipendenti ferroviari (OIF)

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 2024 sono state svolte 8 audit di sorveglianza OIF post prima qualifica presso la sede degli Organismi e/o in campo.

Sempre nel 2024, 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 di ANSFISA che effettuano le istruttorie tecniche per i procedimenti autorizzativi.

È stata inoltre effettuata la revisione e l'aggiornamento del decreto relativo agli importi di proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio volte al riconoscimento degli OIF ed emanato a seguito della pubblica consultazione, il relativo decreto direttoriale.

3.3.4.6 Sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra nel 2024

Le attività svolte dall'ANSFISA nel corso del 2024 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.

Nel 2024 ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di 73 complessivi atti di cui:

- 13 autorizzazioni di sottosistemi strutturali e applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia, CCS a terra e CCS a bordo di veicoli (di cui n. 3 relative ad applicazioni generiche di terra);
- 16 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;
- 26 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 18 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. Tali istanze sono incluse nel grafico relativo a "Decisione ex art. 18 del D.Lgs. 57/2019" di cui all'istogramma sopra rappresentato.

Figura 3: Provvedimenti autorizzativi

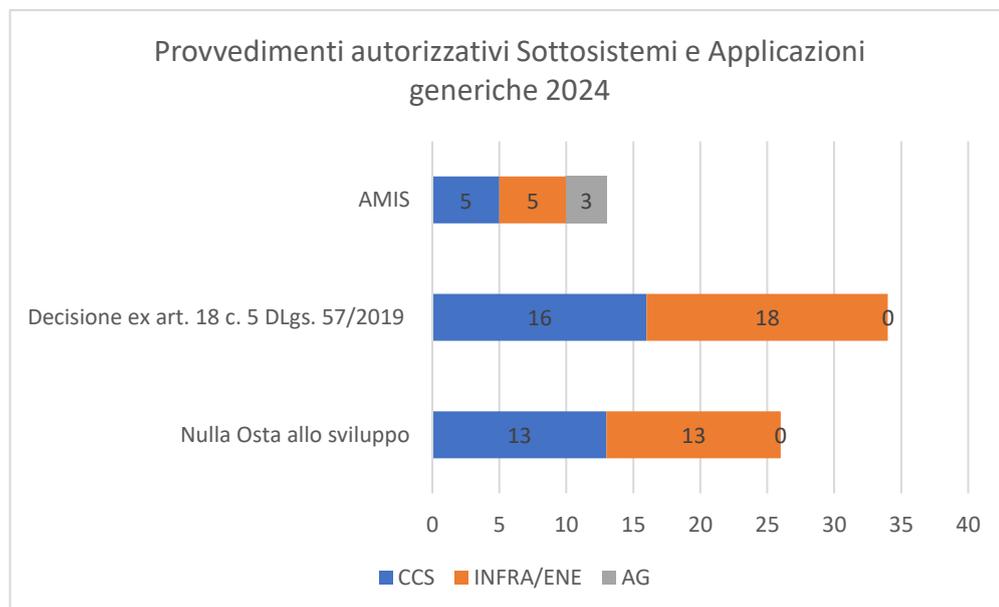


Tabella 11: Atti complessivi rilasciati

Anno	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	76
2022	86 (incluse 6 proroghe)
2023	75 (inclusa 1 proroga)
2024	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.

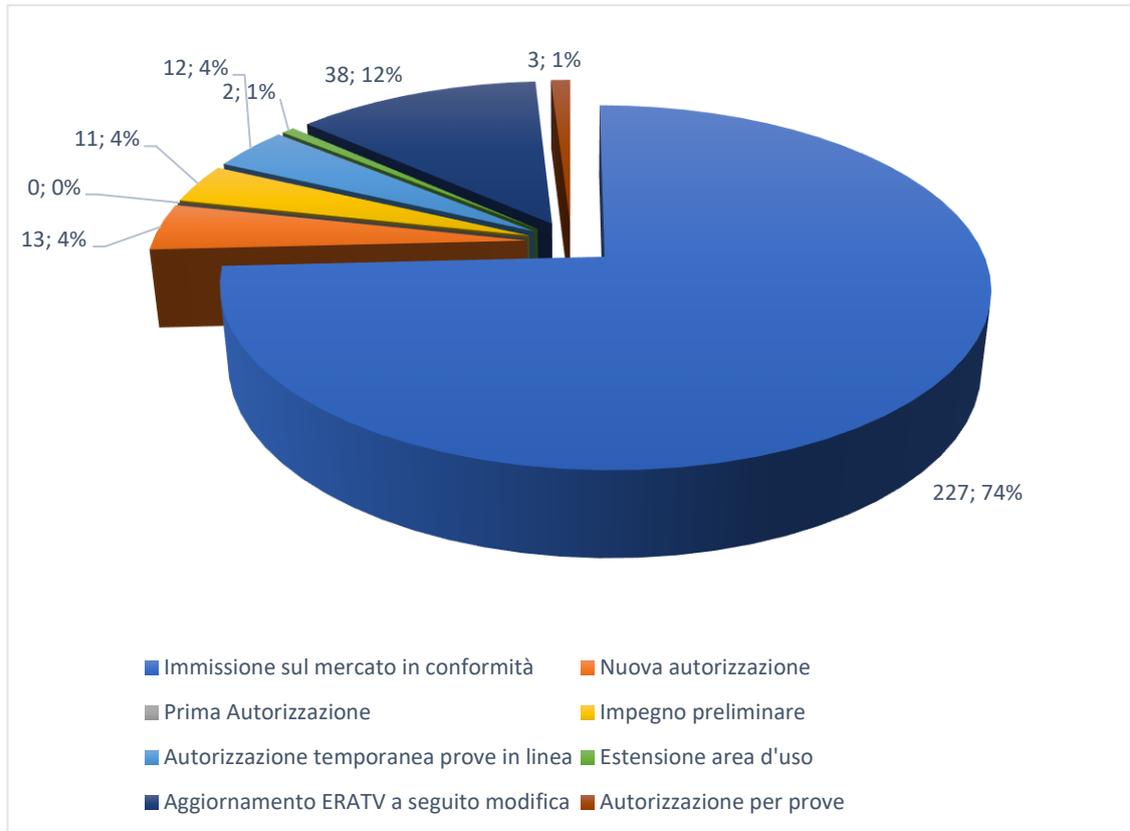
3.3.4.7 Veicoli nel 2024

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.

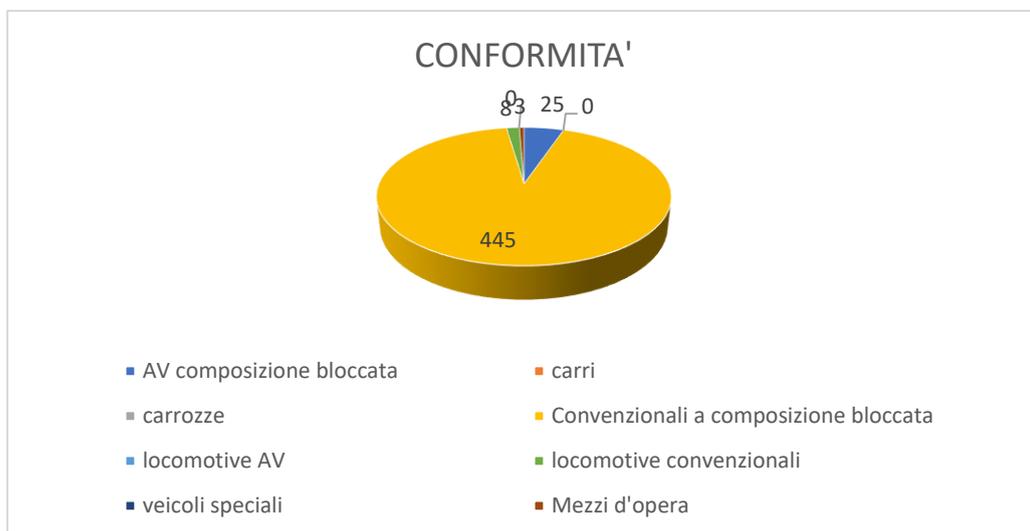
Nel 2024 sono state presentate n. 306 istanze (riguardanti il tipo oppure uno o più veicoli) ai sensi del citato decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57. Nella figura di seguito si riporta la distribuzione delle attività in base al tipo di autorizzazione previsto all'art. 14, comma 1, del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/545 della Commissione del 4 aprile 2018.

Figura 4: Distribuzione delle attività



Il numero di veicoli immessi sul mercato in conformità ad un tipo, variante o versione autorizzati è stato invece pari a 481; la distribuzione, in base alla tipologia del veicolo, è quella riportata nel grafico di seguito.

Figura 5: Conformità



Nel 2024 sono stati rilasciati n. 2 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 2024 sono state svolte n. 16 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 2024, nell'ambito delle reti funzionalmente isolate, sono state rilasciate n. 4 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi per un totale di n. 8 veicoli, n. 1 autorizzazioni di tipo e n. 4 pareri per l'impegno preliminare.

Infine, per quanto riguarda le locomotive da manovra in ambito località di servizio, nel 2024 è stata rilasciata n. 1 autorizzazione di tipo di veicolo e n. 5 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi.

Tra le attività rilevanti svolte nel settore delle autorizzazioni dei veicoli nell'anno 2024 c'è da evidenziare lo svolgimento della prima fase del procedimento autorizzativo del tipo di veicolo ad idrogeno HMU 214 del costruttore ALSTOM destinato alla circolazione sulla rete funzionalmente isolata Brescia – Iseo – Edolo.

Il procedimento autorizzativo che è stato sviluppato per la verifica e valutazione del veicolo a trazione ad idrogeno, pur essendo consistente con il quadro legislativo, presenta delle particolarità che sono state definite dall'Agenzia attraverso l'emanazione di una linea guida che ha chiarito le procedure, i ruoli e responsabilità di tutti i soggetti coinvolti.

Sulla base di quanto sopra in data 07.03.2024 Alstom ha avanzato la richiesta di autorizzazione temporanea per prove la cui fase di completezza, dopo alcune richieste di integrazione documentale, si è conclusa in data 11.06.2024; attualmente è in corso la fase di valutazione dettagliata con prospettiva di conclusione entro il primo trimestre dell'anno 2025.

3.3.4.8 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.

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

Tabella 12: Licenze rilasciate

Anno	N° DI LICENZE RILASCIATE (Il numero include i primi rilasci, i rinnovi, le modifiche e i duplicati)
Dal 2012 al 2023	27.264
2024	2.982

3.3.4.9 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 (ad 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 2024 sono stati rilasciati 4 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.

3.3.4.10 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 4 maggio 2019, n°50 e dell'articolo 20 commi 5 e 6 e articolo 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 13: 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 2023	5.982
2024	362

3.3.5 Gestione Registri

3.3.5.1 Registro dei veicoli

Nel 2024 sono pervenute circa n. 260 istanze in merito ai veicoli registrati nel Registro Europeo di cui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797 (EVR) Le suddette istanze hanno riguardato in particolare:

- Richieste di nuove registrazioni per circa n. 870 veicoli;
- Richieste di cancellazione per circa 1500 veicoli;
- Richieste di modifica dei dati inseriti nel registro per circa 2200 veicoli.

3.3.5.2 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 Organismo di Registrazione Nazionale, è impegnata nello specifico Gruppo di Lavoro istituito da ERA (RINF WG), ai sensi dell'articolo 2, comma 6, del medesimo regolamento, e agisce da punto di contatto tra l'ERA stessa e i Gestori dell'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. Nel dettaglio, si sono tenute 4 riunioni del RINF WG in data 21/3/2024, 13/6/2024, 30/10/2024 e 11/12/2024.

Con successiva attività di supervisione si è riscontrata l'effettiva implementazione del Registro da parte di alcuni Gestori interconnessi.

3.3.6 Attività di supervisione e controllo effettuate nel 2024

L'attività di supervisione per il 2024 è stata svolta secondo quanto previsto dal SIC.DOC.01 "Piano delle attività di supervisione Anno 2024" emesso con protocollo ANSFISA 0081391.22-12-2023 e inviato all'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti con protocollo ANSFISA 0082009.28-12-2023.

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 e sull'operatività del personale impiegato in attività di sicurezza;
 - **ispezioni specifiche**, finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti o non rientranti nel monitoraggio ispettivo (ad esempio a seguito di segnalazioni o incidenti);
- **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.

Inoltre, possono essere utilizzate anche altre tecniche quali survey/questionari, strutturati per la

valutazione di attuazione e conformità di alcuni processi di impostazione o gestionali e tavoli tecnici (incontri con singoli Operatori finalizzati all’approfondimento di questioni rilevanti emerse dalle diverse attività di supervisione).

3.3.6.1 Supervisione con audit e follow-up

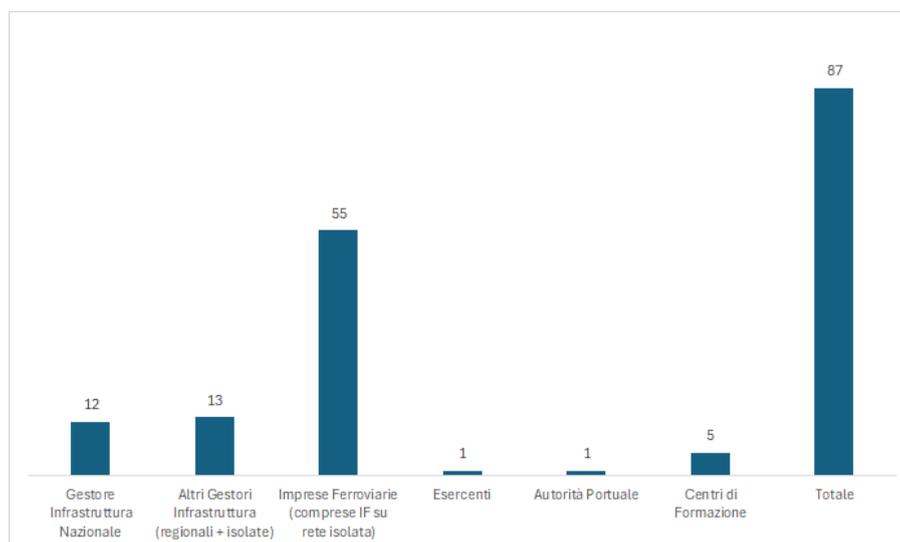
Con riferimento alla attività di supervisione svolta mediante audit e follow up, nel 2024 sono stati effettuati:

- 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 2024 delle attività di supervisione svolte con audit e follow-up di sistema, processo e prodotto è riportato nel grafico seguente:

Figura 6: Audit e follow-up 2024



Il dettaglio delle singole attività è riportato nella seguente tabella.

Tabella 14: Attività di audit e follow up eseguiti nel 2024

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
Gestore Infrastruttura Nazionale	12	<ul style="list-style-type: none"> • 8 audit (sul campo) • 1 follow-up (sul campo) • 3 follow-up (da remoto) 	RFI
Altri Gestori Infrastruttura (regionali + isolate)	13	<ul style="list-style-type: none"> • 4 audit • 3 follow-up (sul campo) • 3 follow-up (da remoto) • 3 verifiche implementazione HOF (audit) 	EAV GIR 2 attività EAV GI Isolata 2 attività FSE (Ferrovie del Sud Est) 1 attività FT (Ferrotramviaria) 2 attività FDG (Ferrovie del Gargano) 1 attività LFI (La Ferroviaria Italiana) 1 attività IV (Infrastrutture Venete) 1 attività FN (Ferrovienord) - GI 1 attività FN (Ferrovienord) - GIR 1 attività FER (Ferrovie Emilia Romagna) 1 attività
Imprese Ferroviarie (incluse quelle circolanti su reti isolate)	55	<ul style="list-style-type: none"> • 21 audit sul campo • 16 follow-up sul campo • 16 audit documentali • 2 verifiche sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF) in presenza 	DB Cargo Italia TFI – Trasporti Ferroviari Italiani (n. 2 attività) FMM - Fuorimuro Servizi Manovra MIR – Mercitalia Rail (n. 3 attività) CRI – Cargo Rail Italy (n. 2 attività) ERF – Esercizi Raccordi Ferroviari RCCIT – Rail Cargo Carrier Italia (n. 2 attività) FdG – Ferrovie del Gargano ERMES (ex MIS Rail n. 2 attività) NTV Italo ERF Servizi di Manovra HSL GmbH WRS Adriafer SVI - Società Viaggiatori Italia Terminali Italia Busitalia (n. 2 attività)

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
			Oceanogate (n. 2 attività) RTC - Rail Traction Company FT - Ferrotramviaria Sangritana (n. 2 attività) SBB Cargo Italia Dinazzano Po CFI - Compagnia Ferroviaria Italiana TrenitaliaTper Trenitalia (n. 3 attività) TXLogistik MIST (Mercitalia Shunting & Terminal) Trenord (n. 2 attività) FM -Fuorimuro Impresa Ferroviaria BLS Cargo Italia Captrain FSE - Ferrovie del Sud Est FUC - Ferrovie Udine Cividale GTS Rail LTE Italia MedWay (n. 2 attività) SAD SOGRAF TFT - Trasporto Ferroviario Toscano TTE - Trentino Trasporti Esercizio TUA -Trasporto Unico Abruzzese
Esercenti	1	• 1 audit	SSIF (Società Subalpina Imprese Ferroviarie) 1 attività
Autorità Portuale	1	• 1 audit	ADSPMAO (Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Orientale) 1 attività
Centri di Formazione	5	• 5 audit in presenza	Rail Academy ITS Marco Polo Scuola Nazionale Trasporti e Logistica AIAFF SerForm
TOTALE	87		

Principali temi affrontati negli audit sulle imprese ferroviarie:

- Manutenzione veicoli, internalizzata ed esternalizzata;
- Organizzazione per la gestione del trasporto delle merci pericolose;
- Pianificazione e controllo delle operazioni e valutazione e controllo del rischio;
- Gestione di contraenti partner e fornitori;
- Gestione delle emergenze;
- Monitoraggio dei processi e del sistema di gestione della sicurezza nel suo complesso;

- Gestione delle Non Conformità basata sull'analisi delle cause;
- Gestione delle raccomandazioni di sicurezza, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- Promozione della cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano e loro implementazione nei sistemi di gestione della sicurezza.

Inoltre, sono stati approfonditi i temi correlati alle problematiche residue dalla certificazione.

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.

Inoltre, sono stati approfonditi i temi correlati alle problematiche residue dall'autorizzazione.

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 intervento per rimuovere tali cause ed evitare la reiterazione delle non conformità. Dal febbraio 2023 il controllo della corretta impostazione e adeguatezza dei piani di intervento predisposti avviene attraverso l'analisi di tabelle di sintesi all'uopo richieste a ciascuna organizzazione rispetto ai contenuti indicati nella nota prot. n. 8972 del 17/02/2023.

In diversi casi questa valutazione ha portato a richieste di chiarimento e di ridefinizione delle azioni individuate o dei piani.

3.3.6.2 Altre attività di supervisione

Nel 2024 sono proseguite le attività specifiche sugli ambiti connessi ai fattori umani ed organizzativi e alla cultura della sicurezza.

Oltre agli audit sui sistemi di gestione della sicurezza e alle interviste "HOF" al personale operativo nell'ambito delle ispezioni sul sistema ferroviario, sono state effettuate le verifiche cosiddette "HOF" che, tenendo conto anche 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, hanno consentito la valorizzazione di 2 indici di misura del livello di implementazione (indice di conformità e indice di implementazione) per la misurazione del livello di attuazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nel sistema ferroviario italiano.

L'insieme delle attività svolte tra il 2022 e il 2024 ha riguardato 24 organizzazioni. Dalla valorizzazione degli indici predisposti per l'attività si conferma 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.

3.3.6.3 Supervisione con ispezioni

Con riferimento alla attività di supervisione svolta mediante ispezioni, nel 2024 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, approfondimenti su elementi non oggetto 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.

3.3.7 Ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico

Le attività ispettive specifiche sui Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico sono state progettate con l'obiettivo di:

- verificare l'attuazione delle misure mitigative temporanee disposte dall'Operatore ferroviario nelle more del completamento del piano di adeguamento infrastrutturale, tecnologico e normativo atto a garantire il raggiungimento della conformità ai requisiti di cui all'Allegato I della nota ANSF prot. 9956/2016, nel caso delle reti interconnesse, e di cui all'Allegato I della

nota ANSF prot. 13666/2019, nel caso delle reti isolate, solo nel caso in cui le stesse misure siano rilevabili attraverso attività di scorta in cabina;

- verificare la conformità dichiarata ai requisiti di cui di cui alle suddette note, solo nel caso in cui la dimostrazione di tale conformità sia rilevabile attraverso attività di scorta in cabina.

Sono state sviluppate delle schede di rilevazione dedicate, basate sulla documentazione più aggiornata trasmessa dall'Operatore ferroviario. Nella scheda, la verifica è stata ricondotta:

- nel caso in cui l'Operatore dichiara la "non conformità" al requisito, all'attuazione delle misure di mitigazione temporanee identificate dall'Operatore ferroviario;
- nel caso in cui l'Operatore dichiara la "conformità" al requisito, all'effettivo rispetto di quest'ultimo.

Sono state sottoposte all'attività di controllo un insieme campionato delle tratte di competenza del singolo Operatore ferroviario. Gli Operatori sono stati coinvolti, prima dell'attività in campo, in incontri bilaterali organizzati con lo scopo primario di permettere chiarimenti e approfondimenti in merito ad aspetti non desumibili dai dati e dalle informazioni trasmesse, molto spesso non esaustive o incomplete o aspetti contraddittori rispetto alle caratteristiche note della rete di competenza.

L'avvio dell'attività è stato comunicato con nota dedicata, con la quale è stata inoltre chiesto:

- al Gestore dell'infrastruttura e all'Impresa ferroviaria interessate, di comunicare gli esiti dell'attività di monitoraggio condotta per la verifica della corretta attuazione e dell'efficacia delle misure mitigative temporanee di cui sopra, negli ultimi 12 mesi, e le evidenze relative ad eventuali azioni correttive messe in atto;
- all'Impresa ferroviaria, di trasmettere una relazione, redatta da parte di personale qualificato, inerente agli esiti delle verifiche condotte sull'applicazione delle misure mitigative temporanee previste, rilevabili dalla lettura degli eventi di condotta attraverso il sistema di registrazione di bordo, con riferimento a specifici treni.

Si riporta di seguito il prospetto complessivo delle attività ispettive effettuate nel corso del 2024, in cui come unità di riferimento è utilizzata la singola linea sottoposta a controllo:

- RETI INTERCONNESSE 6 attività di cui:
 - 1 su rete EAV [S. Maria CV- Piedimonte Matese]
 - 5 su rete FER [FL 202 Modena-Sassuolo Terminal, FL 205 Reggio Emilia-Ciano d'Enza, FL 206 2°Bivio Parma Est-Suzzara, FL 207 Suzzara-Ferrara, FL 209 Bologna-Portomaggiore]
- RETI ISOLATE 6 attività di cui:
 - 3 su rete EAV [Vesuviana, Circumflegrea, Cumana]
 - 2 su rete COTRAL [Roma-Lido, Roma-Viterbo (urbana ed extraurbana)]
 - 1 su rete CETNEA [Catania-Borgo Risposto]

Il dettaglio delle attività sulle reti interconnesse ed isolate, è riassunto nelle tabelle a seguire.

**Tabella 15: Quadro di sintesi delle attività ispettive svolte sui piani di adeguamento delle linee interconnesse
- annualità 2024**

Rete interconnessa	Linee interessate dall'attività ispettiva	Impresa ferroviaria
EAV Gestore infrastruttura	S.M.Capua a Vetere – Piedimonte Matese	EAV Trasporto ferroviario
FER	Bologna Roveri – Porto Maggiore	Trenitalia TPER
	Modena - Sassuolo	
	Suzzara - Ferrara	
	Reggio Emilia - Ciano d'Enza	
	Suzzara - Ferrara	

Nel corso dell'attività effettuata sulla rete interconnessa di competenza del Gestore dell'infrastruttura EAV non sono state rilevate non conformità inerenti all'attuazione delle misure di sicurezza temporanee previste, fatta salva la mancata effettuazione del controllo della temperatura delle boccole presso la stazione di Piedimonte Matese secondo quanto previsto dall'OdS di EAV n.713/2019, quale misura di mitigazione rispetto al requisito 9 della nota ANSF 9956/2016.

**Tabella 16: Quadro di sintesi delle attività ispettive sui piani di adeguamento delle linee isolate
- annualità 2024**

Gestore dell'infrastruttura/Esercente	Linee interessate dall'attività ispettiva
EAV (GI) EAV Trasporto ferroviario (IF)	Circumflegrea
	Cumana
	Vesuviana
Circumetnea (ES)	Tratta Paternò-Riposto della linea Catania Borgo - Riposto ¹
ASTRAL (GI) COTRAL (IF)	Roma-Lido
	Roma-Viterbo (tratta urbana ed extraurbana)

Di seguito si riportano le principali non conformità rilevate nell'ambito delle attività svolte sulle linee interconnesse:

- con riferimento all'attività svolta nei confronti del Gestore dell'infrastruttura EAV non sono state rilevate non conformità inerenti all'attuazione delle misure di sicurezza temporanee previste, fatti salvi superi puntuali della velocità massima imposta (ordine di circa 3-5 km/h rispetto al limite di 70 km/h o di 50 km/h) quale misura di mitigazione rispetto ai requisiti 1, 2, 3, 4, 5 della nota ANSF 13666/2019.
- con riferimento all'attività svolta nei confronti dell'Esercente CIRCUMETNEA, gli esiti delle verifiche condotte sull'applicazione delle misure mitigative temporanee rilevabili dalla lettura degli eventi di condotta attraverso il sistema di registrazione di bordo, hanno riscontrato, in alcuni casi, il mancato rispetto della battuta d'arresto e il superamento del limite di velocità seppur per picchi istantanei.

¹ La tratta Catania Borgo- Riposto è attualmente chiusa all'esercizio ferroviario.

- con riferimento all'attività svolta nei confronti degli Operatori ferroviari ASTRAL e COTRAL sono state, in particolare, riscontrate le seguenti non conformità:
 - mancata chiusura, con una od entrambe le barriere di inibizione del transito lato strada, di più passaggi a livello in consegna agli utenti situati sulla linea Roma – Viterbo;
 - assenza di idonea barriera di inibizione del transito lato strada in corrispondenza di un passaggio a livello in consegna agli utenti tratta Ponzano – Civita Castellana;
 - presenza di passaggi a livello non riportati nei pertinenti documenti relativi alla tratta ferroviaria “extra urbana” Montebello – Viterbo;
 - presenza di passaggi pedonali non segnalati ai treni nelle adiacenze;
 - mancata esecuzione della battuta d'arresto (arresto completo del treno e ripresa della marcia solo dopo l'accertamento della transitabilità della strada) su alcuni dei passaggi a livello privati carrabili in consegna agli utenti, dotati di barriere, secondo quanto previsto da specifica Disposizione Operativa. Tali non conformità non risultano segnalate nelle relazioni riepilogative delle ZTE elaborate dal personale incaricato della lettura;
 - superamento della velocità massima consentita nella tratta extraurbana di 50 km/h (salvo ulteriori limitazioni più restrittive); tali NC, seppure segnalate nelle relazioni riepilogative delle ZTE elaborate dal personale incaricato della lettura e nelle relative check list di condotta, non risultano essere state considerate rilevanti ai fini della definizione del livello di preparazione degli agenti di condotta.

In tutti i casi, le non conformità registrate sono state formalizzate nei confronti degli Operatori ferroviari chiedendo loro di fornire un piano contenente azioni e tempi per il superamento delle non conformità riscontrate, descrivendo l'analisi delle cause che ha portato all'adozione delle azioni correttive, anche in cooperazione, ove appropriato, con gli altri operatori ferroviari coinvolti, nonché alle conseguenti azioni di verifica dell'efficacia di tali azioni. Fatto salvo quanto sopra, è stato ribadito l'obbligo di adottare da subito ogni opportuno provvedimento fino al completamento delle azioni correttive individuate, in quanto responsabili del funzionamento in sicurezza della propria parte del sistema ferroviario ai sensi del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50,

Inoltre, l'Agenzia, al fine di richiamare l'attenzione degli Operatori ferroviari sulla progettazione e attuazione di un adeguato sistema di monitoraggio delle misure temporanee previste dai propri piani di adeguamento, ha chiesto di conoscere se le non conformità comunicate fossero state già rilevate nell'ambito delle proprie attività di controllo e, se riscontrate, le motivazioni della mancata eliminazione.

Alla data di redazione del presente rapporto, tutti gli Operatori hanno fornito riscontro disponendo il trattamento di quanto emerso, fatto salvo l'Esercente Circumetnea che ha richiesto una proroga.

3.3.8 Monitoraggio ispettivo da remoto sulle Imprese ferroviarie

Nel corso del 2024 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):

- TX Logistik (attivata a fine anno 2023 e conclusa nel 2024);

- Adriafer (attivata a fine anno 2023 e conclusa nel 2024);
- EVM Rail (attivata a fine anno 2023 e conclusa nel 2024);
- InRail (attivata a fine anno 2024 e che sarà svolta prevalentemente a inizio 2025).

Le attività su TX Logistic e Adriafer sono state svolte prevalentemente nel 2023 e gli elementi verificati sono stati quindi già conteggiati nella relazione relativa al 2023.

Nell'attività su EVM Rail sono stati oggetto di ispezione da remoto 7 treni merci, non trasportanti merci pericolose, per un totale di 220 elementi (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 24 irregolarità, nessuna di carattere sistemico o comunque rilevante.

Come previsto dal processo di supervisione di cui al Regolamento UE 761/2018, le irregolarità riscontrate comunemente 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.

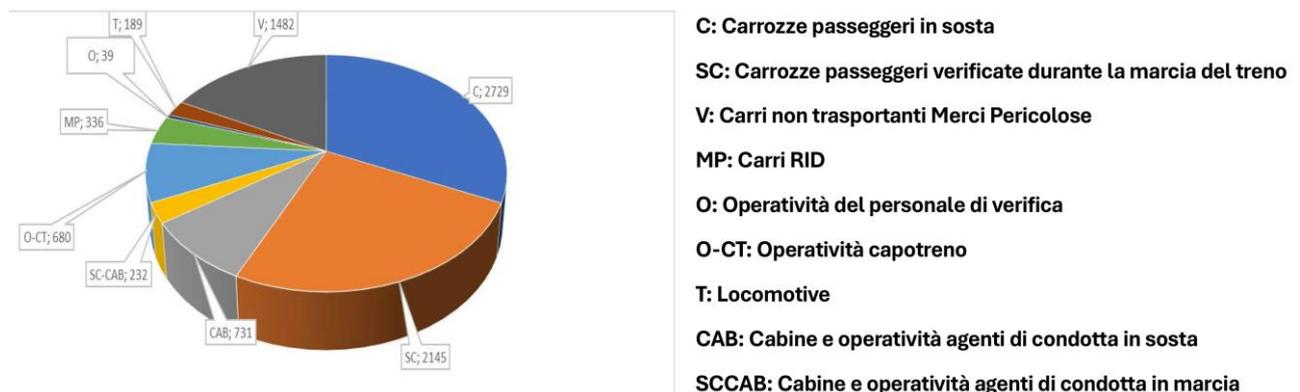
Nell'attività su InRail sono stati oggetto di ispezione da remoto 8 treni merci, di cui 4 trasportanti merci pericolose, e sono ancora da contabilizzare, alla data di stesura della presente relazione, gli elementi di dettaglio dell'attività.

3.3.9 Monitoraggio ispettivo sul campo sulle Imprese ferroviarie

Nel corso del 2024 sono state oggetto di controlli sul campo 35 Imprese ferroviarie, per un totale di 1.109 treni e 8.563 elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 468 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 8.563 elementi verificati per tipologia di elemento.

Figura 7: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle imprese ferroviarie



3.3.10 Ispezioni specifiche sulle imprese ferroviarie

Di seguito si elencano le ispezioni specifiche sulle Imprese ferroviarie (svolte da remoto tramite analisi documentale o tramite controlli sul campo) che si sono rese necessarie nel corso del 2024, oltre alle già citate ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico di cui al precedente punto 3.3.6:

- 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 Gallarate);
- IF merci varie: attività di controllo, svolte da remoto, tramite analisi documentale (lettura zone tachigrafiche), relative alla corretta attuazione delle misure mitigative prescritte ai treni merci aventi in composizione carri con soole del freno in materiale composito (denominate "LL");
- Stazione RFI di Ventimiglia: verifica delle procedure di stazionamento e movimentazioni convogli merci da e per la Francia;
- Stazione RFI di Centola: ispezione specifica a seguito dello svio del treno n. 64995 di Mercitalia Rail del 09/07/2024;
- Stazione RFI di Parma: ispezione specifica a seguito dello svio del treno n. 54269 di Medway dell'11/07/2024;
- Esercizio Raccordi Ferroviari - Venezia Porto Marghera: verifica dell'efficacia dell'implementazione del fattore umano e organizzativo e della cultura della sicurezza nei SGS, svolta tramite interviste semistrutturate rivolte al personale impiegato in attività di sicurezza.

3.3.11 Ispezioni sui Gestori dell'Infrastruttura

Nel corso del 2024, oltre alle già citate ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico di cui al precedente punto 3.3.6 e alle ispezioni specifiche congiunte sui passaggi a livello di cui al successivo punto 3.3.12, sono state effettuate le seguenti attività ispettive sui Gestori dell'Infrastruttura:

- Stazione RFI di Centola: ispezione specifica a seguito dello svio del treno n. 64995 di Mercitalia Rail del 09/07/2024;
- Stazione RFI di Parma: ispezione specifica a seguito dello svio del treno n. 54269 di Medway dell'11/07/2024;
- Stazione EAV di Scafati: ispezione specifica a seguito dell'incidente del 12/01/2024 (investimento mortale di una persona al PL SOA Traversa Palumbo km 10+275 presso Scafati, linea Napoli-Poggiomarino, linee vesuviane funzionalmente isolate);
- Stazione RFI di Treviglio: ispezione specifica a seguito dell'incidente del 22/03/2024 (collisione tra treno n. 2212 e attrezzatura di cantiere);
- Stazione RFI di Campiglia Marittima: ispezione specifica per la verifica congiunta con RFI

sulle interferenze tra circolazione e attività di cantiere. I controlli sono stati attuati in accompagnamento a RFI, nell'ambito dei controlli interni del gestore;

- 2 attività ispettive (sul campo) inerenti alla gestione della terminalizzazione del trasporto di merci pericolose (Scali RFI di Brindisi e Verona QE);
- RFI, località di Fratte - Mercato San Severino – Baronissi: controlli specifici su deviatori, PL e CdB;
- Stazione di Anagni RFI: verifica a campione della corretta immatricolazione, completezza ed aggiornamento delle informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri su mezzi d'opera;
- 22 attività di visita linea tramite scorta in cabina di guida (visibilità segnali, stato manutentivo generale, interferenze linea ferroviaria), svolte nei seguenti ambiti infrastrutturali:
 - RFI, linee DOIT Firenze, Bari, Roma, Napoli, Palermo, Bologna, Milano, Torino;
 - EAV rete interconnessa (Tratta S.M. Capua Vetere - Piedimonte Matese) e rete isolata (Linea “Circumflegrea”);
 - FER, linee Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Bologna Roveri – Portomaggiore, Suzzara – Ferrara, Parma – Suzzara, Modena – Sassuolo;
 - FERROTRAMVIARIA, linea Bari C.le-Barletta;
 - Ferrovia CIRCUMETNEA, linea Paternò-Randazzo;
 - Ferrovie del Gargano, tratta San Severo - San Nicastro – Ischitella, linea Foggia - Lucera;
 - FERROVIENORD, rete isolata linea Brescia – Edolo;
 - FSE, tratte Maglie-Otranto e Lecce-Sannicola);
 - Infrastrutture Venete, linea Mira Buse – Venezia Mestre;
 - La Ferroviaria Italiana, linea Arezzo - Pontevecchio – Stia;
 - Società Subalpina Imprese ferroviarie, linea Domodossola-Locarno.

3 di queste attività ispettive hanno coinvolto anche aspetti inerente all'esercizio e gestione del traffico (RFI DOIT ROMA e DOIT TORINO, EAV rete isolata Circumflegrea).

3.3.12 Ispezioni Specifiche congiunte sui passaggi a livello

L'ANSFISA, a partire da gennaio 2023, ha avviato una campagna di ispezioni specifiche sui passaggi a livello (PL). L'attività, svolta sinergicamente e congiuntamente da entrambe le Direzioni Generali competenti (Direzione Generale per la sicurezza delle Ferrovie e Direzione Generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali), è proseguita anche nel corso dell'anno 2024.

Scopo dell'attività ispettiva è stato quello di vigilare sulle attività poste in essere dai Gestori interessati (stradali e ferroviari), per quanto di rispettiva competenza, sui passaggi a livello.

La pianificazione della campagna di supervisione è stata effettuata tenendo conto, secondo un approccio risk-based, del numero di inconvenienti e incidenti verificatisi sui PL e degli esiti derivanti dall'analisi di tali eventi.

Nell'anno 2024 sono stati ispezionati 15 passaggi a livello, presenti sulle reti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI, nonché sulle reti interconnesse e funzionalmente isolate dalla restante rete nazionale.

Le attività condotte hanno riguardato la verifica dello stato e del funzionamento delle apparecchiature dei PL, lo stato e la tenuta della documentazione di manutenzione dei PL e, parallelamente, lo stato manutentivo della sede stradale.

Ferma restando la minore numerosità di non conformità riscontrate rispetto all'ambito stradale, per la parte ferroviaria le maggiori criticità rilevate (e rappresentate ai Gestori, perché se ne facciano carico) hanno riguardato lo stato delle apparecchiature, la corretta tenuta dei registri dell'anagrafica degli enti e delle stazioni nonché la corretta gestione della documentazione di manutenzione, secondo le procedure stabilite nei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza.

Gli esiti delle attività ispettive sono trasferiti ai gestori stradali e ferroviari attraverso apposita relazione (verbale dell'attività) insieme ad eventuali raccomandazioni, per permettere loro la messa in sicurezza delle infrastrutture attraverso l'adozione di specifiche azioni correttive o di miglioramento.

3.3.13 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 (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) 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.

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.

Nel corso del 2024 sono state evase le richieste pervenute effettuando n. 5 riunioni deliberative.

3.3.14 Pianificazione delle attività di supervisione della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2025

Il Piano Annuale delle attività di supervisione sugli operatori ferroviari per l'anno 2025 è stato adottato con Decreto del Direttore dell'Agenzia protocollo R.0000214 del 30-12-2024.

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.

3.3.14.1 Gli obiettivi del piano 2025

Come noto, in ottemperanza a quanto disposto dal D.lgs. n. 50/2019 (art. 17 - Supervisione) *“l'ANSFISA vigila sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza, A tal fine... l'ANSFISA applica i principi enunciati nel pertinente CSM provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, del sistema di gestione della sicurezza, per monitorarne l'efficacia, di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici,.. L'ANSFISA sottopone a supervisione i sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, e ne controlla la conformità con i requisiti essenziali.”*

Il Metodo Comune di Sicurezza per la Supervisione è stabilito nel Regolamento 2018/761 (che istituisce metodi comuni di sicurezza per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza in seguito al rilascio di un certificato di sicurezza unico o di un'autorizzazione di sicurezza).

Il Piano è stato predisposto tenendo in considerazione i contenuti del Regolamento delegato (UE) n. 2018/761, del documento “Strategie di supervisione per il triennio 2024-2026 ai sensi del Regolamento delegato (UE) n. 2018/761” emesso il 22/12/2023 e 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, delle “Linee di indirizzo strategico per le attività di promozione e controllo della sicurezza negli ambiti di competenza dell’Agenzia” emesse con nota 64387 del 11.09.2024 del Direttore dell’Agenzia e degli obiettivi strategici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attualmente assegnati all’Agenzia (Convenzione MIT-ANSFISA 2024-2026).

Inoltre, sulla base 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 2025.

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 realizzate dagli operatori ferroviari dopo il rilascio di un titolo autorizzatorio, per garantire la realizzazione degli obiettivi complessivi del sistema ferroviario;
- controllare la sussistenza dei requisiti e delle condizioni sottese al rilascio dei titoli autorizzatori e dei sottosistemi, la conformità al quadro normativo nazionale e comunitario e l'applicazione ed efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza;
- contribuire al miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario.

3.3.14.2 Le attività del piano 2025

Il piano della supervisione per l'anno 2025 è articolato in base alle varie tipologie di tecniche di supervisione, tra cui le principali sono:

- il monitoraggio ispettivo, effettuato per mezzo di verifiche a campione su elementi dei sottosistemi ferroviari e sull'operativa del personale impiegato in attività di sicurezza;
- le ispezioni specifiche, finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti o non rientranti nel monitoraggio ispettivo (ad esempio ispezioni a seguito di incidente);
- gli audit di sistema per la verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza o di parti di esso e gli audit di processo, effettuati sui processi operativi e sui prodotti tramite verifiche a campione sulla conforme attuazione ed efficacia dei processi operativi connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- i follow-up di audit precedenti (di sistema e di processo), aventi come obiettivo la verifica di efficacia delle azioni intraprese a seguito di un'attività precedente, a cui potranno essere affiancate altri strumenti, quali survey/questionari, strutturati per la valutazione di attuazione e conformità di alcuni processi di impostazione o gestionali e tavoli tecnici per l'approfondimento di questioni rilevanti emerse dalle diverse attività di supervisione.

L'utilizzo delle diverse tecniche possibili per l'effettuazione della supervisione è determinato, caso per caso, al fine di assicurare un soddisfacente raggiungimento degli obiettivi della supervisione. Tale valutazione può prevedere anche lo svolgimento, in tutto o in parte, di alcune di esse con modalità da remoto, sia interagendo con le organizzazioni che analizzandone la documentazione in autonomia.

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;
- le competenze del personale;
- la gestione delle informazioni e la comunicazione;
- 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.

3.3.14.3 I numeri del Piano 2025

Per la definizione delle attività di supervisione sono adottati strumenti di supporto alla modulazione del volume delle medesime attività sugli operatori ferroviari che l’Agenzia è effettivamente in grado di svolgere, anche tenendo conto delle risorse disponibili, tali da garantire una distribuzione delle attività commisurata non solo alle dimensioni e alla complessità organizzativa del singolo operatore, ma anche alle prestazioni del suo sistema di gestione della sicurezza evidenziatesi nel pregresso.

Tali strumenti rafforzano le logiche di individuazione delle priorità con un approccio “risk based” e coadiuvano nella scelta delle tecniche di supervisione (audit, ispezioni, ecc.) ritenute più appropriate, come richiesto dall’art. 4 del Regolamento delegato (UE) n. 2018/761 della Commissione.

I numeri delle attività sono stati individuati tenendo conto della riorganizzazione della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie, formalizzata con provvedimento regolamentare interno prot. n. 53567 del 14/09/2023, ai sensi dell’art. 4, comma 5, dello Statuto dell’Agenzia e dell’art. 3, comma 2 del Regolamento di amministrazione dell’Agenzia, che ha definito la nuova articolazione delle strutture dell’Agenzia, nonché degli uffici centrali, anche decentrati, e degli uffici operativi territoriali, con l’attribuzione dei relativi compiti.

I volumi complessivi delle attività pianificate per il 2025 sono riportati nella seguente tabella.

Tabella 17: Attività pianificate per il 2025

Organizzazione	Attività	Numero di attività
Imprese ferroviarie circolanti su reti interconnesse	Ispezioni	80
	Audit e follow-up	38
Gestori delle reti interconnesse	Ispezioni	17
	Audit e follow-up	33
Organizzazioni operanti sulle reti funzionalmente isolate	Ispezioni	9
	Audit e follow-up	8
Altre organizzazioni (Centri di formazione)	Audit e follow-up	5
TOTALI		190

4 Infrastrutture stradali e autostradali

4.1 Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

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

La Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, (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 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.

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

In relazione a quanto definito nella citata Convenzione con il Ministero vigilante, per il triennio 2024-2026, con particolare riferimento al settore stradale e autostradale, gli obiettivi generali e strategici della ANSFISA/DGISA, per il 2024, 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: Diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi.

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

OBIETTIVO GENERALE 2

4.1.2.1 OG2: Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

- **2.a) Obiettivo Specifico:** *“Adozione e Pubblicazione delle Linee Guida per il riconoscimento degli Organismi di Certificazione di parte Terza (OdCT)”*

Come noto nel 2022 (Decreto Direttoriale prot. 16575 del 22.04.2022) l'Agenzia 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, tra l'altro, hanno l'obiettivo di disciplinare le attività per il riconoscimento degli

Organismi di Certificazione di parte Terza (di seguito 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.

Nell’ambito di tali attività, ANSFISA, con Decreto Direttoriale n. 129 del 18 giugno 2024, ha adottato le “Linee guida per il riconoscimento degli organismi di certificazione di parte terza”. Questo nuovo documento, prodotto dalla DG per la sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, anche previa consultazione di un Tavolo tecnico dedicato che ha visto la partecipazione e il confronto con gli operatori ed esperti del settore, fra cui ACCREDIA, l’Ente nazionale di accreditamento, ha proprio l’obiettivo di definire le condizioni e le procedure per il riconoscimento da parte dell’Agenzia degli Organismi di certificazione che valuteranno i Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dai gestori per verificarne adeguatezza, operatività ed efficacia. In sintesi, un ulteriore passo in avanti per rafforzare e strutturare la rete dei soggetti riconosciuti che potranno contribuire alle attività di controllo e verifica sulla sicurezza e allo sviluppo di un approccio sistemico integrato e al miglioramento del livello di sicurezza dell’infrastruttura.

In linea con il Regolamento europeo (CE) 765/2008 e in analogia con altre attività di riconoscimento degli Organismi di valutazione della conformità già attivate nel settore della sicurezza ferroviaria, il processo di riconoscimento previsto dalle nuove Linee Guida si avvale dell’accreditamento rilasciato dall’Ente Unico Nazionale di Accreditamento ACCREDIA, che attesta la competenza, l’indipendenza e l’imparzialità degli Organismi di valutazione, riconosciute a livello internazionale dall’Infrastruttura europea per l’Accreditamento (EA, European co-operation for Accreditation).

In prospettiva, l’avvio delle attività di riconoscimento degli organismi di parte terza che provvederanno alla certificazione dei SGS-ISA, incoraggerà l’adozione di tali sistemi presso i gestori, sempre secondo principi di progressività e gradualità, perseguendo l’obiettivo di sviluppare, da parte dei gestori stradali, processi organizzativi per la gestione del rischio e la sorveglianza delle loro infrastrutture sempre più efficaci ed efficienti.

- **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 2024 e adozione del relativo programma per l’anno 2025”.*

Il Programma annuale delle attività di vigilanza diretta dell’Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, 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 DGISA, sulla base di specifici indicatori di rischio, ha individuato una serie di direttrici 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 2024 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia n. 82002 del 28/12/2023 e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 82009 del 28/12/2023, 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.

Per quanto riguarda la seconda fase dell'obiettivo, il Programma annuale 2025 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia n. 214 del 30/12/2024 e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota 95672 il 30/12/2024, così come stabilito dall'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

- **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. 86441 del 27/11/2024, 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”.

- **2.d) Obiettivo specifico:** *“Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico ai sensi dell'art.5 del d.lgs. 15/03/2011, n. 35, e ssmmii”.*

L'obiettivo risulta strutturato in due fasi, da sviluppare nell'ambito del primo e del secondo semestre dell'anno. Nel primo semestre è stato effettuato un test per la definizione del modello applicativo su un campione di 2000 km di strade (rete TERN), di competenza dei seguenti gestori: ANAS Spa, ASPI Spa, Brebemi Spa. Nel secondo semestre è stata eseguita la prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 35/11 e s.m.i. In particolare, il modello per la valutazione

della sicurezza di rete è stato sviluppato su un totale di 10.772 km di strade (corrispondenti a quelli previsti in relazione all'obiettivo di riferimento: rete TERN + autostrade e strade principali di rilevanza nazionale - comma 2 dell'art. 1 del D.lgs. 264/06) così ripartiti:

- Strade tipo A = 7.167 km
 - Strade tipo B = 2.690 km (c.s.)
 - Strade tipo C = 915 km
- **2.e) Obiettivo specifico:** *Partecipazione al tavolo permanente di confronto con regioni ed enti locali*

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito il tavolo permanente di confronto con le Regioni, in attuazione dell'art 12 comma 6 del D.Lgs n.35/2011 e ss.mm.ii., in data 26 marzo 2024, per favorire lo scambio di informazioni necessarie a conferire coesione e coordinamento al processo volto all'applicazione delle disposizioni del citato decreto legislativo alle infrastrutture stradali.

Nell'ambito di detto Tavolo interistituzionale, tenuto e coordinato dalla Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali del MIT, è stata assicurata la partecipazione di rappresentanti di ANSFISA alle riunioni convocate nel 2024 nelle date del 26 marzo, 28 maggio, 17 settembre e 2 dicembre.

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.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.

Durante il 2024 l’Agenzia ha partecipato ai principali webinar “Ask the author” di presentazione dei report tecnici, ed in particolare:

- Safety Performance Indicators, per migliorare la sicurezza stradale;
- Road Safety Annual Report 2023;
- Safer Micromobility;
- Transport System Resilience;
- Lost in Transmission: Communicating for Safe Automated Vehicle Interactions.

Sempre nel 2024 l’Agenzia ha contribuito alla realizzazione di un prototipo di Safe System Tool che a novembre è stato diffuso a livello mondiale. Il framework del Safe System proposto è organizzato in forma matriciale e per esso l’Agenzia ha proposto, rilevando un positivo riscontro, la possibilità di considerare un’opportuna integrazione con i Sistemi di Gestione della Sicurezza stradale, quale ad esempio quello definito dalle LL.GG. SGS-ISA di ANSFISA (in buona parte già in lingua inglese, nonché caratterizzato da un approccio su più livelli di maturità che ricalca quello del Safe System framework).

OBIETTIVO GENERALE 5

4.1.2.3 OG5: Diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi

- **5.a) 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 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” e delle relative attività di tirocinio;
- 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, Valutazione e Riduzione Del Rischio Sismico” e delle relative attività di tirocinio;
- Collaborazione con l’Università di Genova al Master di II livello in Gestione della Sicurezza delle Reti e dei Sistemi di Trasporto;
- Patrocinio e contributo all’organizzazione ed erogazione di tre corsi specialistici per

Autostrade per l'Italia sul Safety Management System ANSFISA;

- Convegno “Infrastrutture: monitoraggio, manutenzione e sviluppo per la sicurezza di ponti e viadotti” tenutosi a novembre a Bologna;
- Workshop per la sicurezza delle infrastrutture stradali e la presentazione delle Linee guida per il riconoscimento degli organismi di terza parte tenutosi a Milano ad ottobre in collaborazione con Accredia;
- Contributo all'organizzazione della seconda Conferenza Nazionale sulla Just Culture.

4.2 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:

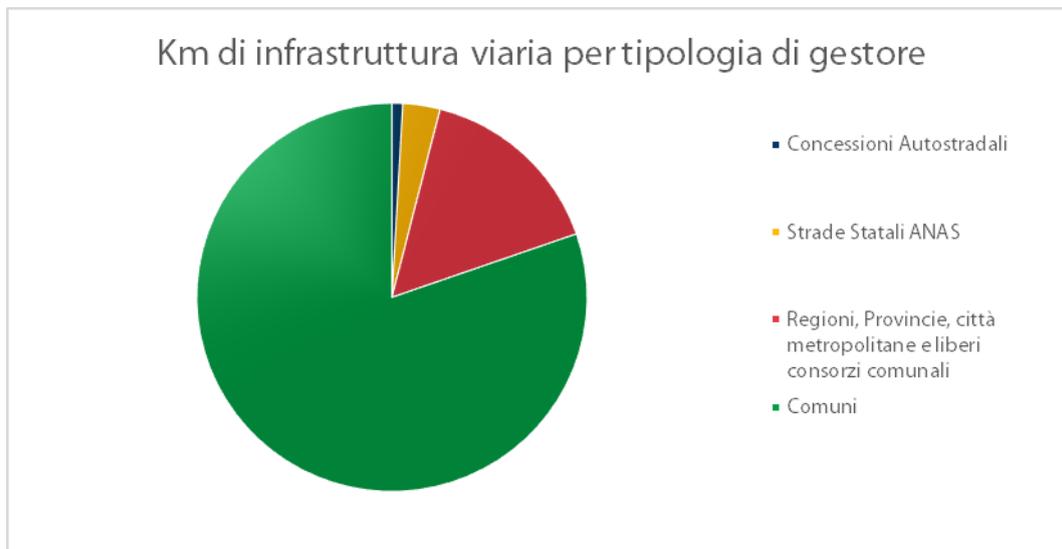
- Società Concessionarie Autostradali (compresa ANAS S.p.A. per la parte relativa alle Autostrade e i Raccordi Autostradali di competenza);
- ANAS S.p.A. per le Strade Statali;
- Regioni, Province, Città Metropolitane e liberi consorzi comunali;
- Comuni.

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

Tabella 18: 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%
Totale	8.075	832.752	100%

Figura 8: km di infrastruttura viaria per tipologia di gestore



4.2.1 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 dei Trasporti 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 19: Rete autostradale per concedenti

Gestore	Km
Concedente MIT - altri concessionari	5.906
Concedenti Regionali	230
Concedente MIT - ANAS	1.292
Totale	7.428

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 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.

4.2.2 Le strade statali - ANAS

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

Tabella 20: Rete di interesse nazionale gestita da ANAS

ANAS Strade Statali	Km tratte
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 Strade Statali	Km tratte
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
Totale	25.643

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.

4.2.3 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.

4.2.4 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 21 : 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 Provincie e delle Regioni nell'Archivio Informatico delle Opere Pubbliche (AINOP), istituito presso il MIT.

4.3 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali svolte nel 2024

4.3.1 Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2024

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"*.

Il Programma annuale, così come definito dal 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.

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, 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 2024 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia, n. 82002 del 28 dicembre 2023, e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 28 dicembre 2023, con nota n. 82009.

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. La classificazione del succitato elemento avviene in base a diversi fattori quali, ad esempio, le modifiche del territorio verificatesi a seguito di eventi climatici estremi, il contesto demografico, sociale ed economico in cui le infrastrutture sono ubicate, i rapporti con gli interlocutori esterni ed interni alla Pubblica Amministrazione, nonché le risultanze delle attività ispettive svolte sulla base dei programmi precedenti. Tale operazione consente di programmare le priorità di intervento/verifica e di identificare le direttrici infrastrutturali che rientrano nei parametri stabiliti dal programma. Si tratta quindi di delineare gli indirizzi strategici, la cui programmazione di dettaglio viene poi definita in corso dell'anno, attraverso Piani Operativi quadrimestrali, nei quali

vengono dettagliate le tratte infrastrutturali intese come campione significativo delle direttrici individuate che saranno oggetto di ispezione.

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”.

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 è stata 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 sul quale è stata posta 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 anni², molti sono stati costruiti in assenza di norme specifiche sulla durabilità, qualità dei materiali e manutenzione programmata. Le 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.

In definitiva gli obiettivi strategici individuati sono stati:

- rete stradale secondaria gestita da Comuni, Provincie, Città Metropolitane e Regioni;
- aree identificate a maggior rischio idrogeologico;
- direttrici con elevato indice di incidentalità;
- infrastrutture che manifestino caratteristiche di vulnerabilità strutturale.

Il programma delle attività di vigilanza per l'anno 2024 è stato 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

² Dato desunto dal rapporto dell'istituto di tecnologia delle costruzioni del Cnr, risalente al giugno del 2018.

come previsto dal DL 77/2021;

- Gestione ed eventuale attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall'utenza e/o da Enti preposti.

Nei paragrafi seguenti si riporta una sintesi delle attività svolte.

4.3.2 Audit, presso i gestori/enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi gestori/enti proprietari della rete stradale e autostradale

Nel rispetto degli obiettivi del Programma annuale 2024, è scelto un campione rappresentativo di Gestori/Enti proprietari presso i quali effettuare gli audit di sistema, in dettaglio:

1. Comune di Roma
2. Comune di Milano;
3. Autostrada dei Fiori S.p.A.;
4. Comune di Genova;
5. Provincia di Potenza;
6. Provincia di Trento;
7. CAS – Consorzio Autostrade Siciliane;
8. Città Metropolitana di Bari;
9. Città Metropolitana di Cagliari;
10. ANAS S.p.A. - Direzione Generale.

Gli audit sono stati tutti svolti nel rispetto dei tempi stabiliti dai Piani Operativi quadrimestrali.

4.3.3 Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo gli obiettivi dell'anno 2024

Una volta stabiliti gli obiettivi del Programma annuale 2024, come indicati nel precedente paragrafo, è stato necessario procedere alla definizione dei criteri di dettaglio per la scelta delle direttrici oggetto di ispezione di campo a campione.

L'analisi ha preso avvio dal Rapporto ISPRA³ e dalla cartografia disponibile online dell'intero territorio nazionale relativa alle aree di rischio idraulico e a quelle a rischio frana. Dalla sovrapposizione di tali cartografie si è ottenuto il quadro complessivo per l'intera penisola del rischio combinato: rischio idrogeologico. Successivamente, sono stati riportati i limiti della nomenclatura delle unità territoriali statistiche (NUTS), individuando cinque macroregioni:

- Regione Nord-ovest. Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Piemonte;
- Regione Nord-est. Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna;
- Regione Centro. Toscana, Lazio Marche, Umbria;
- Regione Sud. Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria;
- Isole. Sicilia, Sardegna.

³ Il Rapporto aggiorna le mappe nazionali della pericolosità da frana dei Piani di Assetto Idrogeologico – PAI e della pericolosità idraulica secondo gli Scenari del D.Lgs. 49/2010 (recepimento della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE), realizzate dall'ISPRA mediante la mosaicatura delle aree perimetrate dalle Autorità di Bacino Distrettuali.

Per ognuna delle macroregioni, sono state individuate delle macroaree che presentavano rischio idrogeologico maggiormente significativo. Successivamente, per ogni macroarea è stata riportata la rete stradale principale e secondaria. Dalla combinazione di questi due livelli è stato possibile individuare delle direttrici di maggiori criticità, alle quali è stato aggiunto l'ulteriore parametro dell'incidentalità e della presenza di opere d'arte.

In definitiva, utilizzando i criteri individuati, le direttrici oggetto di ispezione per l'anno 2024 sono riportate nella tabella seguente.

La DGISA ha adottato i Piani operativi relativi al primo, secondo e terzo quadrimestre 2024 rispettivamente in data 17 gennaio 2024, 12 aprile 2024 e 2 luglio 2024. Complessivamente, nel corso del 2024 sono stati ispezionati 3.161 km di strade per un totale di 789 opere d'arte tra ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, opere minori e gallerie.

4.3.4 Esito delle ispezioni

Durante l'anno 2024 l'Agenzia ha effettuato le ispezioni previste dal programma annuale e le ispezioni straordinarie effettuate a seguito di segnalazioni. Entrambe le tipologie di ispezione sono state assegnate a commissioni ispettive appositamente nominate e svolte con il metodo della valutazione tecnica, obiettiva, rapida, pragmatica.

In riferimento al quadro normativo rappresentato dalle “*Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. n. 204/2022)*” (di seguito “*Linee Guida Ponti*”), il termine ultimo per completare l'attività di censimento (Livello 0) era fissato al 30 giugno 2024. Per quanto riguarda i Livelli 1 e 2, i termini di attuazione risultano già scaduti per i Concessionari autostradali e per Anas S.p.A., mentre i gestori di dimensioni minori dovranno completare tali attività tra il 2025 e il 2026.

L'applicazione delle *Linee Guida Ponti* ha evidenziato differenze significative tra le capacità operative dei gestori: mentre i Concessionari autostradali e Anas hanno, in generale, adempiuto in maniera sistematica alle disposizioni, i gestori minori hanno riscontrato difficoltà. Per entrambe le tipologie di gestori, le attività del Livello 0 hanno risentito della carenza di documentazione tecnica, specialmente per le opere più datate.

Per i gestori di dimensioni maggiori, i Livelli 1 e 2 sono risultati completati o in fase avanzata di attuazione. Le attività previste ai Livelli 3 e 4, sebbene già svolte in alcune casistiche, risultano principalmente programmate, con molta incertezza sui tempi di esecuzione. Sono stati rilevati ritardi nella programmazione ed esecuzione di ispezioni speciali per le opere in aree ad elevato rischio idrogeologico.

Gli Enti Locali, invece, stanno incontrando significative difficoltà, di cui si riportano le più rilevanti e ricorrenti:

- **Applicazione *Linee Guida Ponti*:** molti enti non dispongono di un censimento aggiornato delle infrastrutture di propria competenza e, ove presente, si limita a informazioni topografiche senza riportare indicazioni caratterizzanti l'opera;
- **Gestione e manutenzione della piattaforma stradale e delle opere d'arte:** in diversi casi manca un sistema di sorveglianza continua, che compromette l'efficacia di una manutenzione ordinaria;
- **Normative relative ai dispositivi di ritenuta:** sono state rilevate numerose barriere danneggiate o inefficienti, senza l'attivazione di provvedimenti tempestivi per la loro manutenzione o sostituzione.

In relazione agli obblighi ricadenti sui gestori relativamente all'Archivio Informatico 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 precedente, il parziale inserimento dei dati relativi alle opere ispezionate e, in taluni casi, anche l'assenza all'interno dell'archivio di talune opere, specialmente opere minori e muri

di sostegno.

Le ispezioni hanno permesso di osservare problematiche ricorrenti e puntuali oltre a carenze sistemiche. Per quanto riguarda il piano viabile, sono stati riscontrati principalmente fenomeni di deterioramento, cedimenti o fessurazioni della pavimentazione, segnaletica deteriorata, presenza di vegetazione interferente, ostacoli puntuali, dispositivi di ritenuta danneggiati o non correttamente mantenuti.

Riguardo le opere d'arte, le principali evidenze emerse sono state:

- difetti strutturali, quali degrado del calcestruzzo, distacchi di copriferro, esposizione e ossidazione delle barre di armatura, principi di scalzamento, giunti degradati;
- necessità di interventi di manutenzione straordinaria;
- necessità di ispezioni speciali, specialmente per i ponti in aree ad evidenza di fenomeni alluvionali, erosionali e franosi, o riconosciute ad elevato rischio idrogeologico, con evidenze di possibili interferenze con la struttura;
- necessità di incrementare la conoscenza tecnica delle opere, inclusa la ricerca di progetti, certificati di collaudo e relazioni tecniche;
- necessità di miglioramento dei sistemi di smaltimento delle acque, la cui scarsa efficienza rappresenta il principale elemento di degrado delle strutture;
- vegetazione infestante che, oltre ad essere ulteriore causa di degrado delle strutture, spesso non consente l'ispezione completa delle opere.

In esito alle ispezioni sono state formulate ricorrenti raccomandazioni e prescrizioni sulle c.d. opere minori (muri di sostegno, tombotti, tombini, sottovia ecc.) presenti sulle tratte stradali in gestione ai vari enti, dove è stato richiesto di definire modalità di sorveglianza e monitoraggio, anche in termini di cadenza temporale, in funzione delle specifiche peculiarità delle opere e delle caratteristiche territoriali.

Il manifestarsi di eventi metereologici a carattere eccezionale, accompagnato da fenomeni idrogeologici (instabilità dei versanti, problematiche di allagamento del piano viabile o di sormonto delle infrastrutture), interessanti le diverse componenti dell'infrastruttura stradale, è risultato sempre più frequente. Le *Linee Guida Ponti* impongono ai gestori la definizione della classe di attenzione geologica e idraulica attraverso informazioni, inizialmente di ampia scala, per poi valutare puntualmente anche con idonei sistemi di monitoraggio l'evoluzione dei fenomeni nelle aree a maggior criticità, con il fine di adottare misure di mitigazione dei rischi in stretta collaborazione con gli enti territorialmente preposti alla tutela del territorio, definendo così l'ordine di priorità per l'adozione di ogni misura di mitigazione.

Durante le ispezioni del 2024 si è posta particolare attenzione anche al problema dell'incidentalità stradale, con numerosi punti critici identificati lungo le tratte esaminate. La gestione dell'incidentalità ha evidenziato la necessità di un'attenzione mirata alle intersezioni critiche, alla segnaletica e alla protezione degli ostacoli. Le raccomandazioni hanno puntato su interventi tempestivi per ridurre i rischi e migliorare la sicurezza in corrispondenza dei punti più pericolosi.

Nel corso di alcune delle ispezioni sono state evidenziate criticità tali da arrecare immediato, grave ed evidente pregiudizio alla sicurezza dell'infrastruttura o della circolazione stradale e autostradale, derivanti da un'insufficiente sorveglianza e manutenzione nel tempo; tali evidenze hanno richiesto l'adozione di immediate e urgenti misure di mitigazione dei rischi, secondo quanto previsto dalla

procedura ispettiva.

Oltre alle ispezioni previste dal programma annuale 2024, sono state eseguite anche 4 ispezioni straordinarie su segnalazione, su un complessivo di 36 segnalazioni gestite ed evase, ove necessario, attraverso approfondimenti con gli enti gestori, oppure con l'esecuzione delle citate ispezioni di campo da parte delle commissioni ispettive.

L'attività dell'Agenzia ha anche mirato a valorizzare le esperienze ispettive attraverso lo sviluppo di approfondimenti sui processi gestionali dei gestori e l'emanazione di apposite direttive operative.

Sotto il primo profilo la Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali e Autostradali di ANSFISA, sin dal 2023, ha avviato un percorso di conoscenza e "sensibilizzazione", nei confronti dei Gestori della rete autostradale in concessione, nonché di ANAS Spa, sul tema della gestione del rischio idrogeologico lungo le arterie stradali e autostradali. Quanto sopra, anche alla luce dei sempre più frequenti eventi meteorologici di carattere eccezionale che determinano effetti di instabilità dei versanti, fenomeni di allagamento e/o erosivi con conseguenze anche importanti sulle infrastrutture lineari quali quelle stradali e autostradali, sia dal punto di vista della sicurezza strutturale delle singole opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno, ecc.) che dal punto di vista più generale della sicurezza degli utenti che percorrono la rete viaria nazionale.

La risposta dei Gestori – confluita in un rapporto generale redatto a fine 2024 - ha rivelato una generale attenzione alla problematica del rischio idrogeologico con specifiche misure gestionali, per lo più incentrate su procedure e piani di gestione delle emergenze in risposta alle "allerta-meteo" diramate dalla Protezione Civile, ma in taluni casi anche con attività di studio e monitoraggio in relazione alle differenti tipologie di rischio (da frana o idraulico). Sono anche emerse interessanti applicazioni operative e buone pratiche che potranno essere poste alla base di un processo di sviluppo di processi condivisi finalizzati alla gestione e mitigazione di tale tipologia di rischio.

Sotto il secondo profilo, sono da richiamare la direttiva prot. 90791 del 10/12/2024 concernente "attività di verifica, manutenzione, progettazione, adeguamento e nuovo impianto dei dispositivi di ritenuta stradale" e la direttiva sui "sistemi di drenaggio e impianti idraulici dei sottopassi stradali: indirizzi ai fini della gestione del rischio in occasione di eventi meteorici ad elevata criticità" emessa con nota prot. 93301 del 18/12/2024.

Si rammenta, anche, l'importante partecipazione a gruppi di lavoro e commissioni tecniche, finalizzata alla definizione di proposte di aggiornamento e revisione delle LLGG Ponti e Gallerie (gruppi di lavoro e commissioni tecniche presso CSLP e Consorzi universitari).

Infine, nell'ambito dei rapporti istituzionali con il Ministero dell'interno e degli accordi statuiti tra le Amministrazioni, con il favore del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sin dall'avvio delle attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, sono proseguiti nel 2024, con proficui risultati, i tavoli tecnici già istituiti con le Prefetture di Genova, Venezia e Napoli, avviati nel comune interesse e obiettivo di sensibilizzare i Gestori stradali del territorio di interesse provinciale a presidiare le infrastrutture di competenza, in termini di raccolta e gestione di informazioni, nonché per lo svolgimento delle azioni volte a garantire un livello adeguato a della sicurezza della circolazione e degli utenti.

Ulteriori tavoli tecnici sono stati avviati, recentemente, in relazione a specifiche attività ispettive o

eventi, con le prefetture di Palermo e Chieti.

Tali attività hanno trovato, come detto, il comune intendimento che il solo impegno dei Gestori potrebbe non essere sufficiente a risolvere tempestivamente ed efficacemente la complessa problematica, senza il contributo degli altri enti del territorio che concorrono alla sicurezza delle strade, fermi restando i compiti e le responsabilità che la legge affida in via esclusiva ai soggetti Gestori.

4.3.5 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.

Inoltre, per la promozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza e la certificazione delle figure professionali preposte alla loro implementazione, l'Agenzia, nel corso del 2024, ha patrocinato e collaborato con atenei e consorzi universitari allo svolgimento di master e corsi specialistici, quali i Master di II livello in *“Analisi, diagnostica e monitoraggio delle infrastrutture”* e in *“Analisi, valutazione e riduzione del rischio sismico”* dell'Università La Sapienza di Roma, il Master di II livello in *“Gestione della sicurezza delle reti e dei sistemi di trasporto”* e i corsi specialistici per Autostrade per l'Italia sul Safety Management System ANSFISA erogati dall'Università di Genova e patrocinati dall'Agenzia.

Sono stati altresì organizzati con il contributo dell'Agenzia un convegno per la sicurezza di ponti e viadotti, un workshop per la presentazione delle Linee guida per il riconoscimento degli organismi di terza parte ed una conferenza nazionale sulla Just Culture.

4.3.6 Commissione Permanente Gallerie di cui al Dlgs 264/2006

Come noto, con il *D.L. 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 nuova Agenzia

Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA).

Più recentemente, il 16 settembre 2024 è stato emanato il *Decreto-legge n.131* (convertito in Legge il 14 novembre 2024, n. 166, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 15 novembre 2024) con il quale sono state definite, all'art. 8, "Disposizioni urgenti in materia sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea – Procedura d'infrazione n.2019/2279". L'obiettivo delle modifiche apportate al D.lgs. 264/2006 è stato quello di renderlo maggiormente coerente con la Direttiva europea, nell'ottica di una semplificazione di ordine procedurale, di una maggiore responsabilizzazione delle figure del Gestore e del Responsabile della sicurezza.

In sintesi, le principali modifiche introdotte dal recente decreto hanno riguardato:

- il differimento al 31/12/2027 dei termini per il completamento delle procedure di adeguamento, per 65 gallerie della rete riportate nell'allegato 4 quater del Decreto;
- la parziale revisione del quadro sanzionatorio a carico dei Gestori, con inserimento di specifiche sanzioni anche correlate alla presentazione dei cronoprogrammi e la possibilità di procedere all'irrogazione da parte di ANSFISA;
- misure atte a garantire una maggiore qualità nella produzione della documentazione di sicurezza a corredo delle istanze riferite ai progetti e all'autorizzazione alla messa in servizio;
- l'estensione a 180 giorni dei termini istruttori della Commissione, in relazione alle istanze relative a progetti e autorizzazioni alla messa in servizio da parte dei Gestori.

A quasi tre anni dall'insediamento della Commissione permanente per le gallerie presso ANSFISA risulta incrementata l'attività di presidio dei processi, attraverso un sensibile aumento delle istruttorie svolte, del numero dei provvedimenti emessi e dell'attività ispettiva (anche in forza delle disposizioni dell'articolo 12, comma 4bis, del *D.L. 28 settembre 2018, n. 109*, convertito 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 oggettiva difficoltà di recuperare ritardi cumulatisi nel tempo. Le linee operative che la Commissione, anche avvalendosi delle strutture e dell'organizzazione di ANSFISA, persegue per dare impulso all'applicazione della Direttiva europea e superare le criticità determinatesi negli anni passati, possono così essere riassunte:

- approccio proattivo e integrato, in relazione alle procedure per l'approvazione dei progetti e le autorizzazioni per la messa in servizio delle gallerie, anche cercando di promuovere 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 mediante l'integrazione con altre disposizioni normative (es. D.M. 247/2022);
- miglioramento dei procedimenti autorizzativi sotto il profilo tecnico, mediante iniziative di coordinamento nei confronti dei Gestori ed emanazione di indirizzi operativi ai fini dell'applicazione del Decreto 264/06;
- miglioramento dei procedimenti autorizzativi sotto il profilo amministrativo mediante l'aggiornamento delle procedure interne (nuovo Regolamento generale per il funzionamento della Commissione permanente perfezionato nell'adunanza della Commissione del 4 aprile 2023 e riaggiornato nell'adunanza del 18 aprile 2024);

- ricorso a diffide e misure inerenti all'esercizio, nei casi di misure temporanee non adottate correttamente e/o di requisiti di sicurezza non rispettati, o di mancato rispetto dei cronoprogrammi di adeguamento anche avvalendosi delle attribuzioni proprie dell'Agenzia, stabilite dall'art. 12 del D.L. 109/2018;
- iniziative per la formazione degli operatori e dei tecnici preposti al procedimento autorizzativo e all'attività di controllo e verifica attraverso l'attivazione di corsi e seminari specialistici, anche al fine di far crescere un sistema di competenze specialistiche diffuse su tutto il territorio nazionale;
- promozione di attività di studio e ricerca volta a diffondere la conoscenza di buone pratiche e stabilire un confronto per valorizzare gli apporti tecnologici riferiti alla conoscenza, alla prevenzione e alla protezione;
- definizione di accordi di collaborazione con altri enti preposti alla sicurezza delle gallerie, al fine di incrementare l'attività di controllo e di supporto all'azione dei Gestori.

È stata anche promossa l'integrazione dei controlli di sicurezza di competenza della Commissione permanente per le gallerie con le altre funzioni di competenza dell'Agenzia. Anche nell'ultimo anno risulta un incremento del numero delle ispezioni finalizzate ai controlli sulle misure di sicurezza, nonché il numero di visite ispettive svolte nel 2024 presso gallerie della rete TERN e non TERN.

Fondamentale in tal senso il contributo dell'Agenzia alla definitiva predisposizione del Decreto del MIT sulla sicurezza delle gallerie cosiddette Extra-TERN, per il quale negli anni passati era stato attivato da ANSFISA un apposito tavolo tecnico.

Inoltre, l'attribuzione ad ANSFISA di specifiche competenze inerenti all'applicazione del D.lgs. 35/2011 sulla sicurezza delle infrastrutture stradali e le competenze sui controlli ex D.M. 1° agosto 2022 n. 247, contenente le *linee guida sulla gestione del rischio strutturale, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti*, favorisce certamente un'integrazione delle procedure ispettive atta a produrre il quadro definito della complessa situazione gestionale e manutentiva delle gallerie italiane determinatasi negli anni passati.

Nel 2024 si è registrato 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 ha, d'altronde, fornito alla Commissione permanente ulteriori 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, nonché per le procedure sanzionatorie per le quali l'Ufficio ha contribuito alla definizione di un apposito regolamento.

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 2024 sono state eseguite le ispezioni sulle seguenti gallerie (45 gallerie a fronte delle 25 inserite in programma):

Tabella 23: Ispezioni gallerie

NCPG	Galleria	Gestore
65	Boccardo	ASPI
68	Campora	ASPI
70	Giovi	ASPI
71	Monreale	ASPI

NCPG	Galleria	Gestore
110	Sappanico	ASPI
114	Campiolo	ASPI
115	Dogna	ASPI
116	Moggio Udinese	ASPI
118	Pietratagliata	ASPI
119	Pontebba	ASPI
122	Spartiacque	ASPI
123	Tarvisio	ASPI
124	Zannier	ASPI
159	La Perosa	SITAF
172	Giovannella	CdT
174	Foce	CdT
175	Schiena di Sciona	CdT
176	Pian della Madonna	CdT
177	Bordigona	CdT
178	Costa di Roverano	CdT
179	Madonna del Poggiolo	CdT
180	Soggio	CdT
181	Ramello	CdT
205	Pagliera	FIORI
207	Passaggi II	FIORI
208	Pione	FIORI
211	Fortezza	BRENNERO
212	Virgolo	BRENNERO
213	Piedicastello	BRENNERO
225	Capo Calava'	CAS
226	Petraro	CAS
300	Castelluccio	ANAS
302	Selva Candida	ANAS
311	Sagginara	ANAS
342	Malvaioli	ANAS
343	Monticelli	ANAS
348	Sassi Rossi 2	ANAS
407	Monte Sant'Angelo	TdN
408	Vomero	TdN
492	Malo	SPV
503	Le Silve 2	ANAS
505	Campodiegoli	ANAS
505	Valico di Fossato	ANAS
505	La Madonnella	ANAS
507	Mandriavecchia	CAS

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

Tabella 24: Gallerie – messa in esercizio

NCPG	Galleria	Gestore
115	Dogna	ASPI
116	Moggio Udinese	ASPI
118	Pietratagliata	ASPI
119	Pontebba	ASPI
122	Spartiacque	ASPI
123	Tarvisio	ASPI
124	Zannier	ASPI
172	Giovannella	CdT
175	Schiena di Sciona	CdT
177	Bordigona	CdT
179	Madonna del Poggiolo	CdT
180	Soggio	CdT
181	Ramello	CdT
205	Pagliera	FIORI
208	Pione	FIORI
211	Fortezza	BRENNERO
212	Virgolo	BRENNERO
213	Piedicastello	BRENNERO
507	Mandriavecchia	CAS

Sempre nel corso del 2024, sono stati approvati, con prescrizioni, i progetti relativi alle seguenti 3 gallerie:

Tabella 25 : Gallerie – approvazione progetti

NCPG	Galleria	Gestore
1	Les Cretes	RAV
2	Villeneuve	RAV
437	San Donato	ANAS

L'attività dell'Agenzia ha anche avuto come obiettivo quello di aggiornare costantemente il quadro dell'adeguamento delle gallerie (v. rapporti semestrali inviati alla C.E inviati nei mesi di febbraio e agosto 2024 e gli elementi per la relazione al parlamento inviati con nota prot. 86442 del 27 novembre 2024), nonché quello di dare impulso all'attività dei gestori migliorando gli strumenti di controllo e di istruttoria dei procedimenti.

In particolare, nella prospettiva di fornire ai Gestori una linea guida complessiva sulla definizione dei contenuti e requisiti minimi della documentazione di sicurezza, con particolare riguardo alle tematiche inerenti alla redazione dell'Analisi di Rischio è stato nominato idoneo gruppo di lavoro con nota prot. 16730 del 01/03/2024, cui l'agenzia ha contribuito in modo determinante. Il gruppo di lavoro ha terminato la propria attività nel 2024, predisponendo il testo delle linee guida sui contenuti e requisiti della documentazione di sicurezza, con particolare riferimento ai contenuti delle analisi di rischio. Tale documento costituisce anche una ricognizione generale sulle circolari emesse negli anni della Commissione e ha l'obiettivo di costituire un riferimento per tutti i gestori, per la corretta definizione dei progetti e della documentazione per la messa in servizio.

Per quanto riguarda l'adempimento alle disposizioni e ai termini stabiliti dal decreto legislativo 264/06, con nota prot. n. 25487 del 09/05/2023, i Gestori sono stati richiamati agli adempimenti previsti e ad una più stretta e attenta programmazione.

L'esito dei solleciti ha portato ad un certo incremento delle istanze di messa in servizio, a fronte, comunque, del permanere di ritardi oramai insormontabili e dei problemi di sicurezza correlati al traffico alla sovrapposizione operativa con interventi strutturali, nonché di ritardi nella progettazione integrata degli interventi in ragione degli stanziamenti delle risorse finanziarie occorrenti.

4.3.7 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 35/2011, 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, l'Agenzia ha dato corso alle attività ispettive sulle tratte stradali programmate, oltre ad esaminare ed eventualmente approvare le domande di iscrizione all'elenco dei controllori e ispettori ai quali affidare gli incarichi di controllo dei progetti (da parte del Ministero) e di ispezione sulle tratte stradali esistenti (da parte dell'Agenzia). L'elenco provvisorio dei controllori è dunque regolarmente pubblicato sul sito dell'Agenzia ed è stato da ultimo aggiornato a novembre 2024, nelle more del completamento dei corsi di formazione previsti dall'articolo 9 del Decreto legislativo 35/2011.

L'Agenzia, anche al fine di prevenire gli effetti della conclusione negativa di una procedura EU-Pilot prodromica al potenziale avvio di una successiva procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per la non corretta attuazione della direttiva 2008/96/CE, attraverso l'attivazione di due accordi di collaborazione con raggruppamenti di dipartimenti universitari operanti nei settori disciplinari ICAR 04- e 05, ha avviato ben due corsi "pilota" per la formazione dei controllori della sicurezza, nel rispetto dei programmi ministeriali del 2011. Con nota ANSFISA prot. n. 0053048 del 16.07.2024, è stato comunicato alla struttura della Presidenza del Consiglio preposta alle infrazioni comunitarie l'avvio del primo corso in data 24 luglio 2024. L'avvio del secondo corso è avvenuto il 10 dicembre 2024, dopo un lungo processo di selezione delle candidature dei partecipanti (in totale 80 iscritti ai due corsi).

L'obiettivo dei due accordi di collaborazione con le Università coinvolte va ben oltre la mera erogazione di formazione, ma mira ad una revisione dei processi formativi, ai fini della progressiva istituzionalizzazione dei corsi e ai fini della creazione di un gruppo di esperti sempre più ampio e qualificato, nel settore della sicurezza stradale.

Le lezioni del primo corso "pilota", in particolare, al mese di dicembre 2024, hanno raggiunto un'erogazione pari al 60% dell'intero programma.

Inoltre, ferma la già segnalata necessità di 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, l'Agenzia ha comunque dato corso alla prima applicazione della Valutazione della sicurezza di rete (Network Wide Assessment - NWA) alla luce delle disposizioni dell'art. 5 del decreto legislativo. Quanto sopra, anche in considerazione del fatto che il decreto di recepimento della nuova direttiva europea 1936/2019, entrato in vigore il 31.12.2021, ha provveduto a recepire detta direttiva e ha esteso l'ambito di applicazione della norma alle autostrade ed alle strade extraurbane principali, non appartenenti alla rete TEN; la conseguente classificazione è stata estesa alla rete stradale che ricade nell'ambito di applicazione del Decreto legislativo 35/2011 e include autostrade e strade statali di tipo B, non incluse nella stessa rete.

In particolare, l'attività è stata articolata in due fasi da sviluppare nell'ambito del primo e del secondo semestre dell'anno:

- I semestre: Test per la definizione del modello applicativo su un campione di 2000 km di strade (rete TERN) – Risultato atteso: Predisposizione di un documento applicativo con individuazione dei criteri e delle procedure per la valutazione della sicurezza di rete, sulla base di un test applicativo su un campione di strade;
- II semestre: Esecuzione della prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 35/11 e s.m.i. – Risultato atteso: Prima valutazione della sicurezza stradale entro il 2024.

In particolare, il modello per la valutazione della sicurezza di rete è stato sviluppato su un totale di 10.772 km di strade (corrispondenti a quelli previsti in relazione all'obiettivo di riferimento: rete TERN + autostrade e strade principali di rilevanza nazionale - comma 2 dell'art. 1 del D.lgs. 264/06) così ripartiti:

- Strade tipo A = 7.167 km
- Strade tipo B = 2.690 km (carr.sep.)
- Strade tipo C = 915 km

Per l'ottenimento dei dati occorrenti alla valutazione e successiva classificazione nel mese di settembre 2024, con nota ANSFISA prot. U. 0064105 del 10/09/2024, i gestori stradali interessati sono stati invitati a predisporre una raccolta di dati sulla base della procedura oggetto di definizione nel corso del primo semestre dell'anno. Il modello applicato ha consentito la progressiva segmentazione di tutta la rete valutata (complessivi 13.893 segmenti) secondo quanto riportato nei file descrittivi dei risultati relativi ai segmenti di rete (individuati in formato GPS e con i riferimenti della progressiva chilometrica) associati al DB_Code identificativo proposto dall'Agenzia.

In esito alla segmentazione delle reti oggetto della valutazione e classificazione e relativamente ai singoli segmenti, è stato calcolato l'indice proattivo (IP - basato su 8 gruppi di indicatori per complessivi 32 parametri, che salgono a 40 in caso di analisi di segmenti con presenza di gallerie) e l'indice reattivo (IR) dedotto dai dati di incidentalità mediante l'applicazione di un modello di regressione lineare basato sul metodo cosiddetto Empirico Bayesiano (EB). La successiva combinazione dei due indici in un indice globale (IG) e la valutazione dei percentili riferiti ai relativi valori ha consentito di elaborare la classificazione del rischio per tutti i segmenti delle reti oggetto di classificazione, individuando 5 classi

di priorità, in conformità all’output suggerito dalla Commissione europea nel proprio modello base.

4.3.8 Attività dei Tavoli Tecnici con l’ANCI, l’UPI e la Conferenza delle Regioni e delle Provincie Autonome

Nel mese di luglio 2023 ANSFISA ha avviato con l’ANCI, l’UPI e la Conferenza delle Regioni e delle Provincie Autonome dei tavoli tecnici per la promozione dell’adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le procedure di verifica e manutenzione, da parte dei gestori, delle infrastrutture stradali gestite dagli Enti Locali.

Si sono svolte, quindi, diverse riunioni tra la fine del 2023 ed i primi mesi del 2024, in particolare:

- ANCI: 8 novembre 2023, 5 dicembre 2023, 23 gennaio 2024, 22 marzo 2024;
- UPI: 8 novembre 2023, 5 dicembre 2023, 23 gennaio 2024, 12 marzo 2024;
- Conferenza delle Regioni e delle Provincie Autonome: 4 marzo 2024, 8 aprile 2024.

Alle riunioni, oltre ai delegati delle organizzazioni e di ANSFISA, hanno partecipato i rappresentanti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

I temi affrontati dai tavoli tecnici hanno riguardato:

- competenze e attività dell’Agenzia;
- Linee guida Ponti esistenti (con attenzione alla tabella 8.1 relativa alle scadenze di attuazione delle LL.GG.) e Istruzioni Operative alle stesse. In particolare, per quanto riguarda gli Enti Locali, le Linee Guida fissano le seguenti scadenze:

	Livello 0	Livello 2- Analisi rischi rilevanti e attribuzione classe di attenzione
Regioni, Province, Città Metropolitane	Entro il 31.12.2023	Entro il 30.06.2025
Comuni con resid.> 15000	Entro il 30.06.2024	Entro il 30.06.2026
Comuni con resid.< 15000	Entro il 30.06.2024	Entro il 31.12.2026

- Linee guida Gallerie esistenti, ricordando che seppur non costituiscono ad oggi un obbligo normativo per gli Enti locali, rappresentano comunque un “riferimento tecnico” da seguire;
- le Linee guida “Trasporti in condizioni di eccezionalità”;
- la problematica del rischio idrogeologico e il tema della sicurezza stradale legata all’utenza debole;
- Linee guida SGS, che seppur volontarie rappresentano una “best practice” da seguire.

Attività dei Tavoli Tecnici e relative risultanze

Nell’ambito dei tavoli tecnici le diverse associazioni sono state promotrici di attività di sensibilizzazione ed informative nei confronti dei propri associati circa le novità normative e gli approfondimenti in corso con ANSFISA e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'ANCI ha inviato una nota per sensibilizzare tutti gli associati in merito all'applicazione delle LL.GG. Ponti, le relative scadenze e la costituzione di un tavolo tecnico con ANSFISA. L'UPI ha inviato ai propri associati un questionario circa lo stato dell'arte nell'applicazione delle LL.GG. Ponti, con la richiesta di segnalare eventuali criticità. Infine, la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha inviato agli associati un questionario per conoscere la consistenza della rete di competenza e lo stato di applicazione delle LL.GG. Ponti.

L'esito dei questionari inviati ha evidenziato che la quasi totalità delle Province ha ultimato il censimento di cui al livello 0 delle LL. GG. Ponti, mentre per le Regioni e le Province Autonome i questionari ricevuti risultano incompleti e non omogenei, nella tabella seguente si riepilogano le relative informazioni raccolte.

Tabella 26 : Tabella riassuntiva informazioni raccolte per Regione

Regione	Km di strade regionali	LLGG Ponti livello 0	LLGG Ponti livello 1-2	Km strade in gestione provincie	Km strade gestione comunale	NOTE
Abruzzo	0,00	non applicabile	non applicabile	non indicato	non indicato	
Basilicata	1,00	non applicabile	non applicabile	4.100,00	20.000,00	
Calabria	0,00	non applicabile	non applicabile	7.571,00	42.688,00	
Campania	0,00	non applicabile	non applicabile	non indicato	non indicato	La gestione del patrimonio infrastrutturale stradale regionale (circa 1556 km) è demandata alle Province e la Città Metropolitana di Napoli
Emilia Romagna	0,00	non applicabile	non applicabile	8.250,29	37.729,83	
Friuli venezia giulia	1.053,66	100%	in corso	2.254,57	9.302,92	Gestione tramite la società partecipata Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. (FVGStrade)
Lazio	1.442,00	100%	in corso	non indicato	non indicato	Gestione tramite ASTRAL SpA. Si prevede ultimare i livelli 1 e 2 entro le tempistiche previste dalle LLGG
Liguria	0,00	non applicabile	non applicabile	3.182,00	19.466,00	Il dato dei km comunali fa riferimento ai soli comuni capoluogo di provincia
Lombardia	3,27	>95%	>50% liv 1	8.950,43	non disponibile	
Marche	319,00	100%	100%	4.852,00	15.870,00	
Molise	0,00	non applicabile	non applicabile	2.245,00	non indicato	
Piemonte	0,00	non applicabile	non applicabile	12.000,00	non disponibile	
Puglia	0,00	non applicabile	non applicabile	8.351,00	non disponibile	
Sardegna	1,00	non applicabile	non applicabile	non disponibile	non disponibile	
Sicilia	non comunicato	non comunicato	non comunicato	non comunicato	non comunicato	
Toscana	0,00	non applicabile	non applicabile	non indicato	non indicato	la proprietà del demanio è della Regione Toscana che con la LR 88/98 ha delegato alle Province e alla Città Metropolitana tutte le funzioni attribuite all'ente proprietario dalla legislazione vigente. km. di rete in gestione alle Province e
Umbria	734,00	100%	in corso	non indicato	non indicato	
Valle d'Aosta	495,00	non indicato	non indicato	non indicato	non indicato	
Veneto	1.168,00	100%	100%	6.829,08	non disponibile	degli 1168 km 537 km in passaggio ad ANAS - Strade di rientro ai sensi del DPCM 21.11.2019)
Provincia autonoma Bolzano	2.200,00	100%	100% livello I - livello II in corso	-	1.300,00	
Provincia autonoma Trento	900	100%	30% livello I	1.550,00	non indicato	

Dalla tabella precedente emerge che la maggior parte delle Regioni ha delegato la competenza della

rete stradale alle Province. Le Regioni che hanno mantenuto la gestione del patrimonio stradale sono sostanzialmente in linea con le scadenze fissate dalla normativa (LL.GG. Ponti).

Nel corso delle riunioni sono state, invece, segnalate diverse criticità da parte di Comuni e Province. La cronica mancanza di risorse economiche e umane rende particolarmente difficile, soprattutto nelle piccole realtà, adempiere agli obblighi imposti dalla norma, in particolare per quanto riguarda le scadenze previste dalle Linee Guida Ponti.

Inoltre, negli anni, anche a seguito di specifici interventi normativi, la titolarità della gestione delle strade ha subito numerosi cambiamenti, che hanno comportato 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” ha portato una perdita di “conoscenza” sullo stato delle opere, sulla loro progettazione e dello storico degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. La mancanza di conoscenza rende difficile da parte degli EE.LL. la programmazione degli interventi e, fra l'altro, l'individuazione degli itinerari transitabili ai trasporti eccezionali.

Infine, gli EE. LL. hanno evidenziato criticità rispetto all'alimentazione dell'Archivio Informatico Nazionale Opere Pubbliche (AINOP).

4.3.9 Programmazione delle attività di vigilanza 2025

Il Programma annuale 2024 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia n. 214 del 30/12/2024 e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota 95672 il 30/12/2024, così come stabilito dal l'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

4.3.9.1 Gli obiettivi del programma 2025

Il Direttore dell'Agenzia, con nota n. 64400 del giorno 11 settembre 2024, ha indicato le linee di indirizzo degli obiettivi strategici da assumere alla base del Programma annuale 2025. In particolare, per quanto attiene il presente contesto, la citata nota evidenzia di:

- *proseguire con le attività di controllo dei Gestori stradali dando priorità, per le attività ispettive di campo, alle infrastrutture gestite da enti territoriali in particolare laddove interferenti con aree soggette a dissesto idrogeologico o sottoposte a intenso traffico commerciale;*
- *per i Gestori autostradali ed ANAS, considerati gli esiti delle attività già condotte negli anni pregressi e la significativa quantità di informazioni già acquisite nel tempo, si incrementino le attività di audit al fine di monitorare i processi di cambiamento introdotti dai Gestori nonché i relativi esiti.*

Sulla base di questi indirizzi strategici, la DGISA, ha adottato un approccio basato su più rischi (multi-risk-based approach) che consente di considerare simultaneamente diversi tipi di rischi in modo coordinato e sistematico.

In prima analisi sono state individuate le zone con la presenza di “**maggior traffico veicolare**”. L'importanza di questa prima specializzazione geografica è evidente, sia in riferimento alla sicurezza

della circolazione che in relazione all'usura e al degrado dell'infrastruttura, soprattutto con riferimento ai mezzi pesanti, e alle conseguenti maggiori necessità di manutenzione, anche in termini di frequenza, per garantirne integrità e sicurezza. L'individuazione di tali aree è stata effettuata sulla base dei dati di traffico resi disponibili da ANAS S.p.A., nonché di altre variabili di cui si dirà maggiormente nel prosieguo.

All'interno delle aree a maggior traffico sono state successivamente evidenziate le zone caratterizzate da maggiori fenomeni di **dissesto idrogeologico** (pericolosità frane e alluvioni) sulla base dei dati resi disponibili dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) disponibili su IdroGeo - la piattaforma italiana sul dissesto idrogeologico. gli scenari di probabilità di frane e alluvioni - unitamente al rischio sismico, oggetto di attenzione da parte dell'Agenzia già nei precedenti programmi annuali - costituiscono un elemento imprescindibile per l'individuazione di ogni attività ispettiva di campo.

Sono stati, inoltre, considerati altri **fattori di rischio che possiamo definire "secondari"**, quali fenomeni metereologici (mm pioggia annui, giornate di gelo), incidentalità.

Nel corso del 2023 e del 2024, 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 stato 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. Parallelamente, nel corso del 2024, si è dato maggiore impulso all'attività ispettiva presso le infrastrutture gestite dagli Enti Locali. Pertanto, nel corso del 2025 si proseguirà su tale linea di indirizzo.

4.3.9.2 Le attività del Programma annuale 2025

Il programma delle attività di vigilanza per l'anno 2025 è articolato secondo le seguenti principali categorie di attività:

1. Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale;
2. Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali.
3. Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;
4. 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;
5. Gestione ed eventuale attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall'utenza e/o da Enti preposti.

1. **Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli**

stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale

Gli audit sui Sistemi di Gestione della Sicurezza verranno svolti nel 2025 presso i seguenti Gestori:

1. Satap A4 Torino-Milano S.p.A.
2. Autovia Padana S.p.A.
3. Autostrade per l'Italia S.p.A.
4. Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.
5. Salerno Pompei Napoli S.p.A.
6. ANAS - Struttura territoriale Campania
7. ANAS - Struttura territoriale Lazio
8. Città Metropolitana di Torino
9. Veneto Strade S.p.A.
10. Città Metropolitana di Napoli
11. Comune di Venezia

2. Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali.

Nella corografia seguente vengono riportate le direttrici individuate utilizzando i criteri descritti nel paragrafo precedente.

Figura 9: Corografia localizzazione direttrici oggetto di ispezione

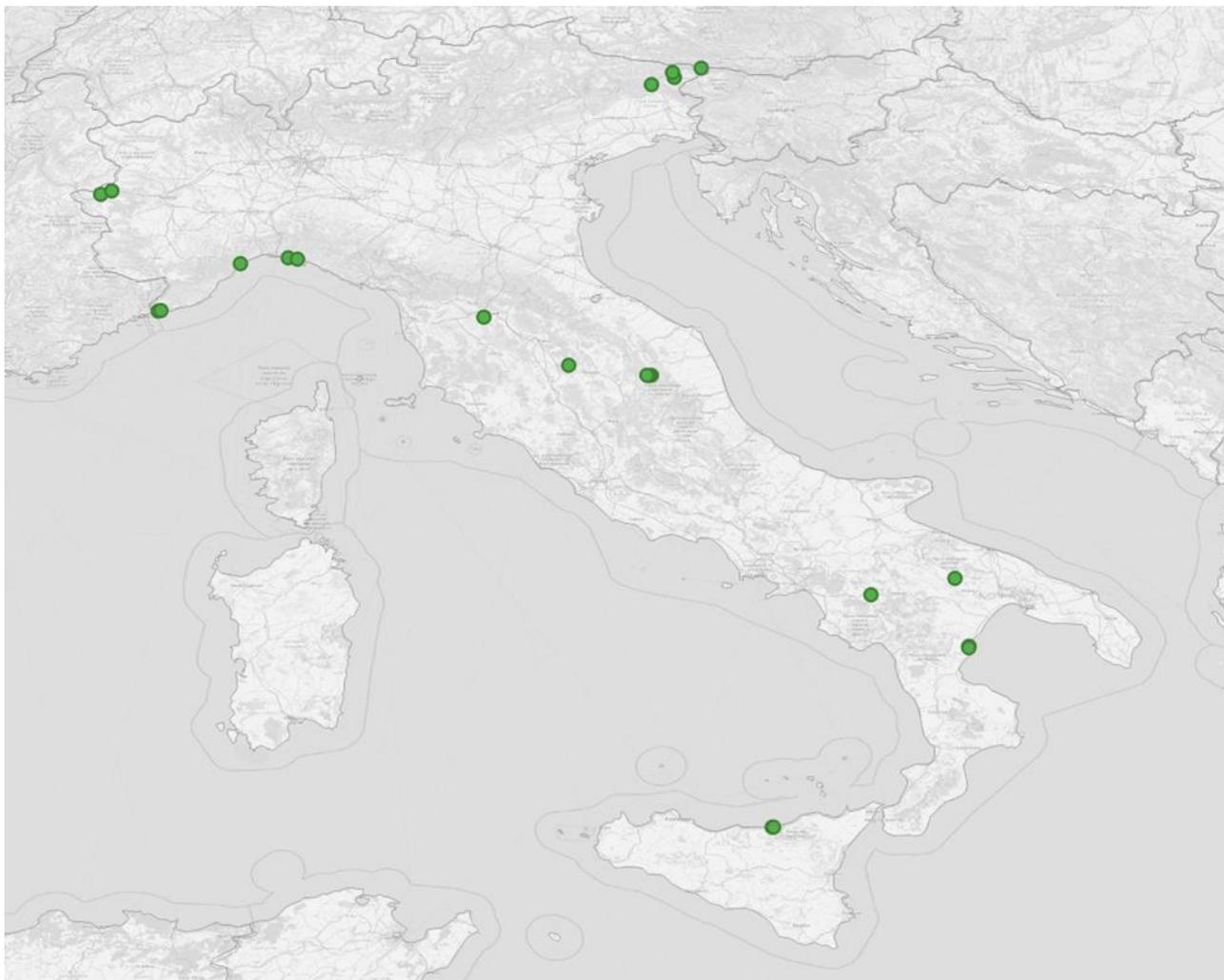


- Concessionarie autostradali
- ANAS
- Province e Città metropolitane

3. Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;

Nella corografia seguente viene riportata l'ubicazione delle gallerie oggetto di ispezione ai sensi del D.Lgs. 264/2006.

Figura 10: Corografia localizzazione Gallerie oggetto di verifica ai sensi del Dlgs 264/2006



4. Attività di cui al D.lgs. 35/2011

Come già evidenziato nei precedenti paragrafi, le attività relative alle competenze dell’Agenzia in attuazione del D.lgs. 35/2011 nel 2025 sarà in continuità con quanto già avviato nel triennio precedente 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, si prevede di ispezionare le tratte di seguito elencate.

- Tratta n. 1, la cui procedura di assegnazione del servizio avviata nel mese di ottobre 2024 (**130,500 km circa**), 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.

- 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. 2 (**km 124,870**), 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 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 73bis dal km 35+000 al km 78+000 (km 43,000) – Regione Umbria, 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.
- Tratta n. 3 (**54,420 km**), così composta:
- 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.
- A10 dal km 0+000 al km 2+300 (km 2,300) – Ponte di San Giorgio – Regione Liguria, Provincia di Genova.
- 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.
- 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.

4.3.10 L’evoluzione dell’attività della DGISA e stima per il 2025

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. Nel corso del 2024 l’attività ispettiva a campione ha interessato maggiormente le strade regionali, provinciali e comunali che per caratteristiche hanno consentito di incrementare notevolmente i chilometri oggetto di controlli.

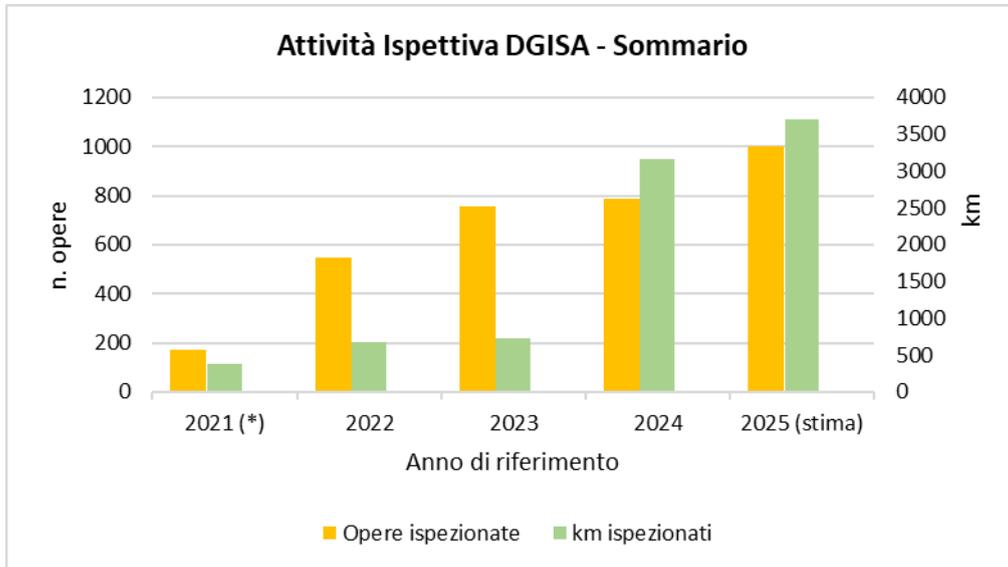
Di seguito si riportano i risultati degli anni precedenti e una stima per il 2025.

Tabella 27: Ispezioni eseguite dal 2021 al 2024 e stima 2025

Attività DGISA	2021 (*)	2022	2023	2024	2025 (stima)
Opere ispezionate	172	545	754	789	1000
km ispezionati	379	675	728	3161	3700

(*) da luglio 2021

Figura 11: Attività ispettiva DGISA



5 Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi

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

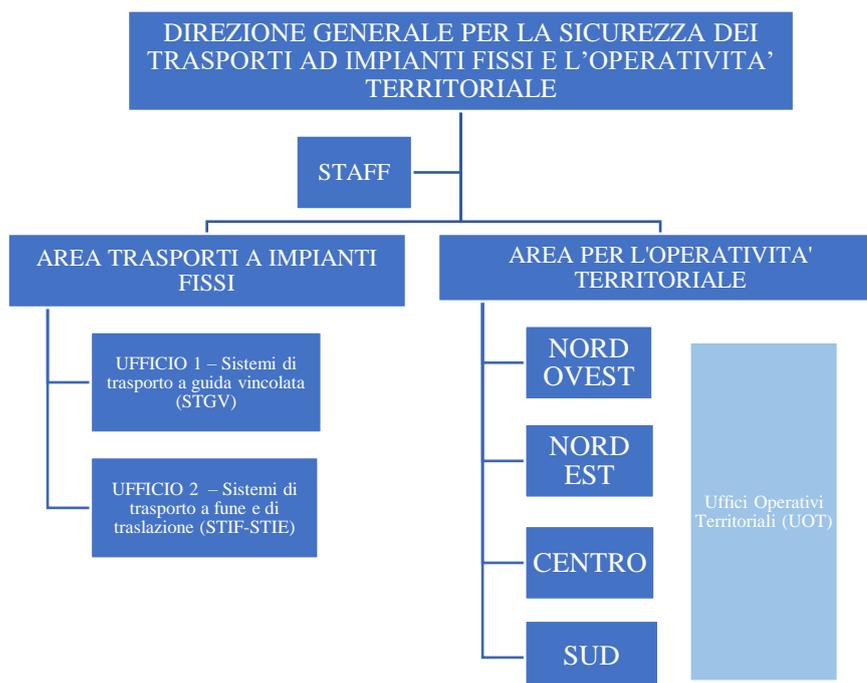
5.1.1 I compiti della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale

5.1.1.1 La struttura organizzativa

Ai sensi dell'art. 6 del Decreto legge 121/2021, convertito con modificazione dalla legge 9 novembre 2021, n.156, sono state trasferite alla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (in sigla "ANSFISA"), le funzioni esercitate dagli Uffici Speciali Trasporti a Impianti Fissi (in sigla "USTIF") del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 9, comma 5 e 6, del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014 e del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003.

In considerazione del trasferimento delle nuove funzioni ad ANSFISA, con decreto interministeriale 4 ottobre 2022, n.316, è stato approvato il Regolamento di Amministrazione che ha previsto la costituzione di 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 (in sigla "DGSTIF") dell'Agenzia, così articolata:

Figura 12: Organigramma della DG-STIF



5.1.1.2 Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale

Ai sensi dell'art.9 dello statuto dell'Agenzia, la Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale ha i seguenti compiti:

- a) cura l'attuazione degli indirizzi e dei programmi generali predisposti dal Direttore per l'attuazione della convenzione, adottando i relativi atti e provvedimenti amministrativi e di gestione;
- b) formula proposte ed esprime pareri al Direttore;
- c) dirige, controlla e coordina l'attività degli uffici che da essi dipendono e dei responsabili dei procedimenti amministrativi, anche con poteri sostitutivi in caso di inerzia;
- d) provvede alla gestione del personale e delle risorse finanziarie e strumentali assegnate ai propri uffici.

In attuazione di quanto disposto all'art. 7 e 9 del Regolamento di amministrazione ANSFISA, la Direzione generale dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale con sede in Roma si articola in due aree e segnatamente:

- Area trasporti ad impianti fissi, che si compone di n. 2 Uffici di livello dirigenziale non generale, con sede a Roma;
- Area per l'operatività territoriale si compone di n. 4 Uffici Operativi Territoriali di livello dirigenziale non generale, per i quali è assicurato il relativo coordinamento, e segnatamente:
 - Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Nord-Ovest: con sede dirigenziale in Milano è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Genova, Torino e Milano ed esercita la competenza nelle Regioni di Piemonte, Lombardia e Liguria;
 - Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Nord-Est: con sede dirigenziale in Venezia è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Venezia e Bologna ed esercita la competenza nelle Regioni di Veneto, Friuli-Venezia-Giulia, Emilia-Romagna e Trentino Alto Adige;
 - Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Centro: con sede dirigenziale in Roma è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Roma, Firenze, Cagliari, Ancona e Pescara ed esercita la competenza nelle Regioni di Toscana, Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo e Sardegna;
 - Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Sud: con sede dirigenziale in Napoli è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Bari, Napoli, Catania e Palermo ed esercita la competenza nelle Regioni di Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia.

Il Dirigente generale, ai sensi dell'art. 7 comma 6 del Regolamento di Amministrazione, nomina un coordinatore per ciascuna area, scelto tra i dirigenti di livello dirigenziale non generale assegnati agli uffici di ciascuna rispettiva area.

La Direzione generale ha il compito di normare il settore dei trasporti ad impianti fissi, di promuovere attività per la diffusione della sicurezza dei trasporti ad impianti fissi (just culture).

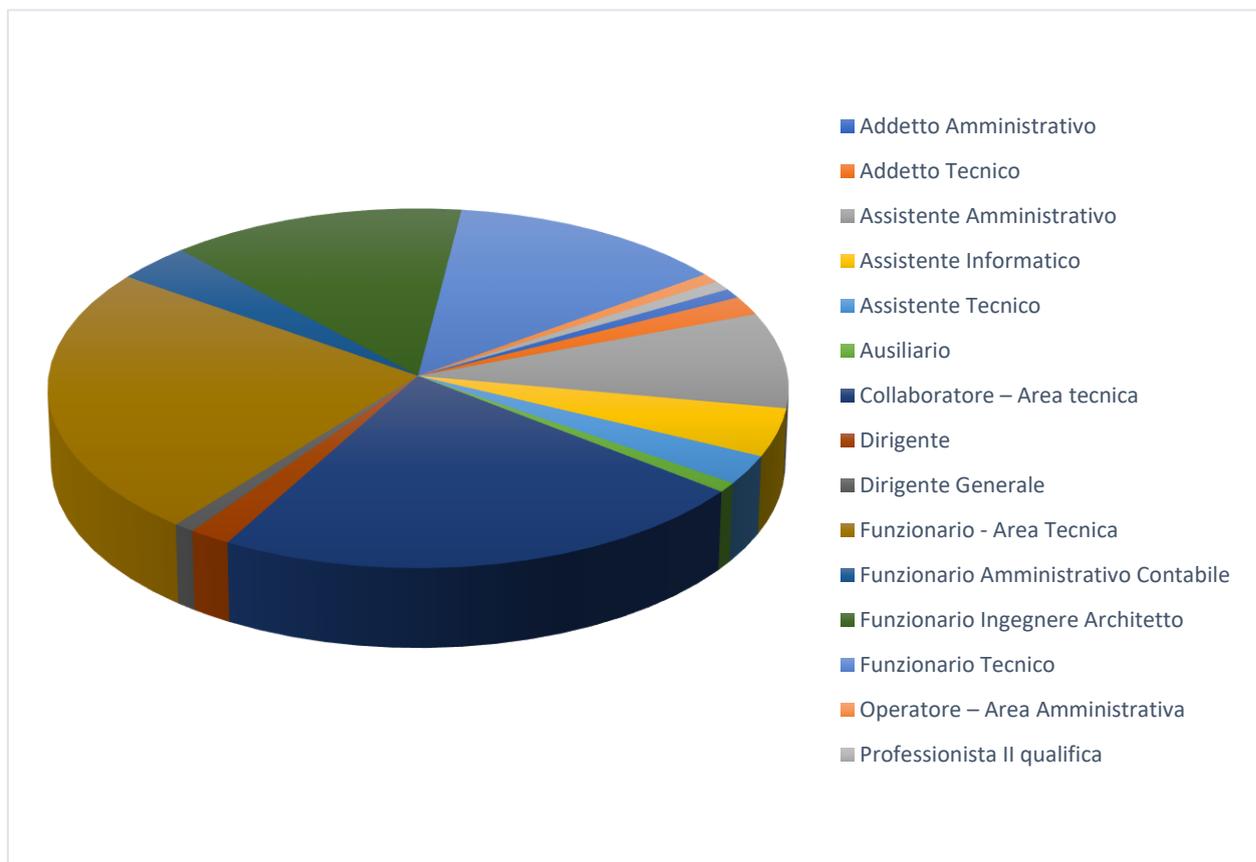
5.1.1.3 Personale DGSTIF

A dicembre 2024, la Direzione Generale (DGSTIF) di ANSFISA conta centosedici (116) unità di personale divise tra area tecnica ed amministrativa, ottantasei (86) delle quali dell'area tecnica.

In ogni caso, anche con un numero di personale così limitato, l'Agenzia, in questo settore di competenza, ha perseguito e raggiunto gli obiettivi programmati, grazie al lavoro profuso dall'intera Direzione.

Il personale assegnato alla DGSTIF è costituito complessivamente da 116 unità ripartite come di seguito.

Figura 13: Personale DG-STIF



Tuttavia, per far fronte ad un numero attività d'istituto sempre in maggiore crescita, la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi (DGSTIF) conferma la necessità di organico per un numero totale di dipendenti pari ad almeno a duecento-venti (220) unità, tra i quali almeno ottanta (80) tecnici diplomati ed almeno centonove (109) ingegneri.

Le carenze di personale sono evidenziate nella tabella che segue.

Tabella 28: Panoramica carenza personale sedi

Sede Ufficio (UOT)	Ingegneri in servizio	Ingegneri necessari	Differenza (sottorganico)
ROMA	14	16	-2
NAPOLI	4	10	-6
BARI	4	8	-4
GENOVA	1	6	-5
BOLOGNA	2	6	-4
CAGLIARI	1	4	-3
FIRENZE	0	4	-4
TORINO	0	8	-8
MILANO	2	18	-16
VENEZIA	3	8	-5
PESCARA	2	6	-4
PALERMO	3	6	-3
CATANIA	2	6	-4
ANCONA	1	3	-2
	39	109	-70

5.1.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti a Impianti Fissi e l'Operatività Territoriale

In relazione a quanto definito nella citata Convenzione con il Ministero vigilante, per il triennio 2024-2026, con particolare riferimento al settore Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi, gli obiettivi generali e strategici che hanno coinvolto la DGSTIF, per il 2024, sono:

- Obiettivo generale 3: Miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi;
- Obiettivo generale 5: Diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi.

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

OBIETTIVO GENERALE 3

5.1.2.1 OG3: Miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi

- **3.a) Obiettivo Specifico:** *“Emanazione delle "Linee Guida" per il riconoscimento dei Centri di formazione abilitati per l'erogazione della formazione iniziale e periodica delle figure professionali previste dai decreti ANSFISA n. 76655 del 07/12/2023 e n. 81906 del 28/12/2023”*

Premessa

Le attività per raggiungimento dell'obiettivo si sono susseguite per tutto l'anno 2024, in una prima fase si è emanato una prima “Linea Guida” per il riconoscimento dei Centri di formazione abilitati per l'erogazione della formazione iniziale e periodica delle figure professionali previste dai decreti ANSFISA n. 76655 del 07/12/2023 e n. 81906 del 28/12/2023, con proprio decreto prot. n. 000014 del 14/02/2024 ed allegati, disciplinando l'accreditamento dei Centri di Formazione (CdF) operanti nel settore degli impianti a fune e di traslazione in servizio pubblico, applicando altresì anche a tutti gli altri sistemi di trasporto pubblico ad impianti fissi come definiti nei decreti Ansfisa prot. n. 0076655/2023, prot. n. 0082216/2023 e prot. n. 81906/2023 e disciplinandone i requisiti che dovevano avere i centri di formazione per poter erogare la formazione ai soggetti che avranno compiti di sicurezza all'interno di detti sistemi di trasporto.

Anche se è stato raggiunto l'obiettivo prefissato, la Direzione Generale ha sentito la necessità di avviare un tavolo tecnico di coordinamento (TTC) con le principali associazioni di categoria, le quali hanno richiesto possibili migliorie e/o modifiche ai testi dei decreti ANSFISA emessi a dicembre 2023 e gennaio 2024 ai sensi dell'articolo 6-bis del decreto-legge n.121/2021 e relativi al nuovo assetto normativo per i sistemi di trasporto ad impianti fissi. La Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi ha avviato pertanto il tavolo tecnico di coordinamento (TTC), con gruppo di lavoro (GdL) costituito con nota prot. n. 0034943 del 14/05/2024.

Il GdL del TTC si è posto l'obiettivo di recepire, laddove condivise, le osservazioni delle principali associazioni di categoria relativamente ai decreti emessi dall'Agenzia in tema di nuovo assetto normativo del settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, ivi comprese le disposizioni relative alle attività di formazione per i soggetti addetti a compiti di sicurezza (DE, RDE, Capi Servizio, ecc...) ed ai relativi centri di formazione.

Il citato TTC ha formulato numerose osservazioni, molte delle quali sono state recepite, e hanno portato all'emanazioni di nuovi decreti, compresa una successiva modifica alle citate “Linee Guida” per il riconoscimento dei Centri di formazione (decreto prot. n. 0095872 del 31/12/2024 ed allegati).

Scopo

Il documento “Linee Guida” descrive le procedure, le modalità ed i requisiti dei CDF per

l'ottenimento del riconoscimento da parte dell'Agenzia; a riconoscimento avvenuto, il CDF potrà erogare la formazione per le attività formative (iniziali e periodiche) nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Campo di applicazione

Le "Linee Guida" si applicano ai sistemi di trasporto ad impianti fissi adibiti al trasporto pubblico di persone, di competenza di Ansfisa, e di cui ai decreti Ansfisa prot. n. 0076655/2023, prot. n. 0082216/2023 e prot. n. 81906/2023.

- **3.b) Obiettivo Specifico:** *"Analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza dei trasporti ad impianti fissi"*

Premessa

Tenuto conto di quanto disposto dall'articolo 12, comma 4-quater, del D.L. 109/2018, come modificato dal D.L. 121/2021, al fine di vigilare sulla sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, risulta di fondamentale importanza effettuare una specifica attività di verifica e controllo sugli esercenti degli impianti e sugli impianti stessi, sia con attività di Audit sia con attività ispettive (direttamente in loco o da remoto).

Questa Direzione Generale nel corso dell'anno 2024 ha perseguito gli obiettivi di:

1. esecuzione delle verifiche e controlli sugli esercenti e sui sistemi di trasporto ad impianti fissi sulla base del programma di ispezioni annuale;
2. pianificazione annuale delle verifiche da svolgere nell'anno successivo.

5.2.2.1.1. Esecuzione delle verifiche e controlli sugli esercenti e sui sistemi di trasporto ad impianti fissi sulla base del programma di ispezioni annuale

Le attività per raggiungimento dell'obiettivo specifico sono state oggetto di studio da parte di un ristretto Gruppo di Lavoro, che ha portato ad una prima definizione delle "Linee di Attività di I, II e III Livello per la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale.

Le Linee di Attività di I Livello sono:

- 1) ESAMI PROGETTI, IMPIANTI ED ISPEZIONI;
- 2) ESAMI DI ABILITAZIONE PER IL PERSONALE;
- 3) COMMISSIONI, AUDIT, INCARICHI E CORSI;
- 4) PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI;
- 5) ALTRO;

6) INCIDENTI.

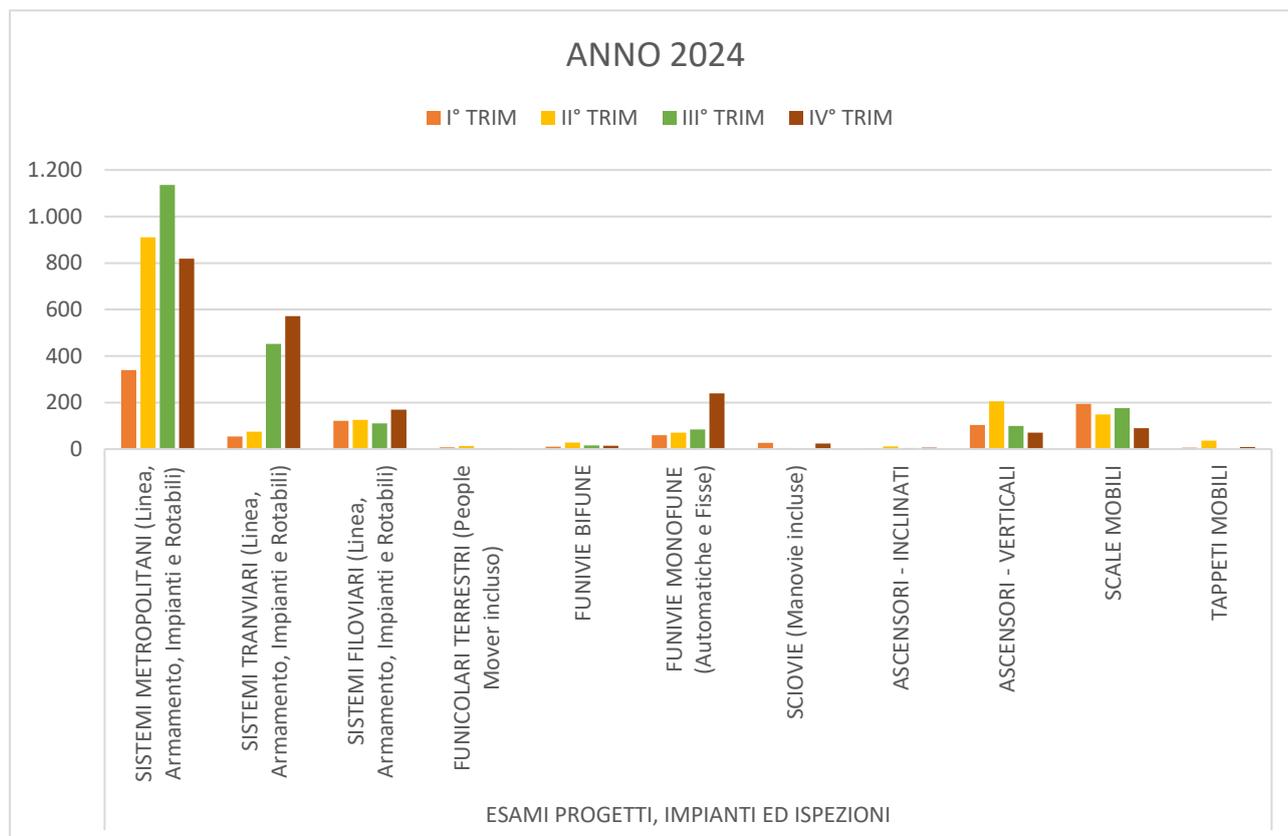
Per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato, le linee di attività di secondo livello in merito proprio alla macroarea "ESAMI PROGETTI, IMPIANTI ED ISPEZIONI" sono:

- 1) SISTEMI METROPOLITANI (Linea, Armamento, Impianti e Rotabili);
- 2) SISTEMI TRANVIARI (Linea, Armamento, Impianti e Rotabili);
- 3) SISTEMI FILOVIARI (Linea, Armamento, Impianti e Rotabili);
- 4) FUNICOLARI TERRESTRI (People Mover incluso);
- 5) FUNIVIE BIFUNE;
- 6) FUNIVIE MONOFUNE (Automatiche e Fisse);
- 7) SCIOVIE (Manovie incluse);
- 8) ASCENSORI – INCLINATI;
- 9) ASCENSORI – VERTICALI;
- 10) SCALE MOBILI;
- 11) TAPPETI MOBILI;
- 12) PIATTOFORME ELEVATRICI;
- 13) MONTASCALE;
- 14) ALTRI IMPIANTI.

Come riportato dal grafico seguente, si evidenzia che le attività hanno interessato soprattutto, per quantità, i sistemi di trasporto a guida vincolata (TGV), in particolare sistemi metropolitani e tranviari.

Per il settore di trasporti impianti a fune (STIF) si evidenzia dal grafico come le attività siano preponderanti nel IV trimestre dell'anno, in coincidenza con le aperture invernali degli stessi.

Figura 14: Grafico attività 2024



Pur sottolineando come, allo stato attuale, l’Agenzia risulti fortemente sottodimensionata rispetto all’estensione e alla complessità strutturale dell’intero sistema trasportistico italiano, ed in special modo in tema di trasporti ad impianti fissi, la costituita Direzione Generale STIF, di recente costituzione, è riuscita comunque ad ottenere risultati notevoli, con risulta dai dati esposti nelle tabelle che seguono.

Da un’analisi di secondo livello di tutte le attività svolte da questa Direzione si è riscontrato, ai fini del raggiungimento dell’obiettivo prefissato, un numero di verifiche e controlli sugli esercenti e sui sistemi di trasporto ad impianti fissi pari a 5.147.

Difatti la Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e l’Operatività Territoriale come indicato nella presentazione ANSFISA, in sintesi, pubblicata sul sito dell’Agenzia, si era prefissata per il 2024 di svolgere almeno 4.000 ispezioni.

Dalla rendicontazione mensile svolta da tutte le sedi del territorio sono emersi i dati qui di seguito riassunti per le quattro UOT.

Tabella 29: verifiche e controlli

Obiettivo generale 3 scheda 3.b: Ispezioni			
UOT	PERIODO	ISPEZIONI SVOLTE	TOTALE
Nord - Est	GENNAIO 24 - DICEMBRE 24	506	5.147
Nord - Ovest	GENNAIO 24 - DICEMBRE 24	3.443	
Centro	GENNAIO 24 - DICEMBRE 24	509	
Sud	GENNAIO 24 - DICEMBRE 24	689	

Le ispezioni effettuate nel 2024 sono state implementate di circa del 10% rispetto al 2023 e questo risultato performante conferma gli sforzi che la DGSTIF sta perseguendo al fine di garantire la sicurezza nell'ambito degli impianti fissi.

5.2.2.1.2. Pianificazione annuale delle verifiche da svolgere nell'anno successivo.

Al fine di procedere alla definizione del programma delle attività di promozione e controllo della sicurezza attivate dall'Agenzia, in attuazione di quanto richiesto con nota prot. n. 0064408 del 11/09/2024, questa Direzione Generale ha istituito un Gruppo di Lavoro composto da personale in servizio presso la stessa Direzione, già esperto dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e con esperienza pregressa nel settore delle attività ispettive.

Il Gruppo di Lavoro costituito, con nota di nomina prot. n. 0064566 del 11/09/2024 ed integrata con nomina prot. n. 0066016 del 17/09/2024, anche alla luce delle indicazioni fornite come da nota prot. n. 0064408 del 11/09/2024, ha formulato una proposta di "Linee di indirizzo strategico per le attività di promozione e controllo della sicurezza nell'ambito dei sistemi di trasporto ad impianti fissi", rispondente agli obiettivi specifici con prot. n. 0071702 del 08/10/2024.

- **3.c) Obiettivo Specifico:** "Svolgimento delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n.76655 del 07/12/2023 e n.81906 del 28/12/2023"

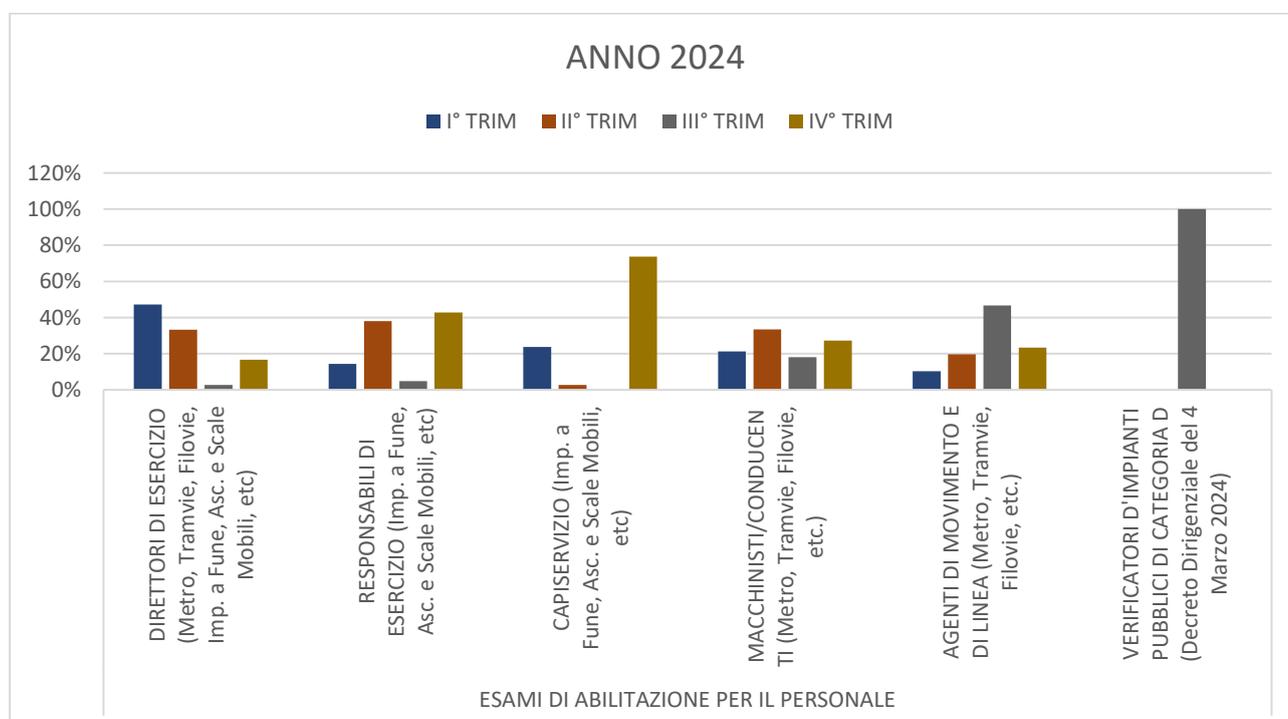
Con proprio decreto "Disposizioni per il personale incaricato delle verifiche periodiche annuali di impianti di traslazione di categoria "D" in servizio pubblico, ad eccezione degli ascensori inclinati, ai sensi dell'art.2 comma 9 del decreto Ansfisa protocollo n. 0076655 del 7 dicembre 2023" prot. n.0000027 del 06/03/2024, questa Agenzia ha voluto normare una nuova figura, ovvero quella del VERIFICATORI D'IMPIANTI PUBBLICI DI CATEGORIA D.

La Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e l'Operatività Territoriale per il raggiungimento degli obiettivi ha svolto le seguenti sessioni di esame:

Tabella 30: Esami di abilitazione

Obiettivo generale 3 scheda 3.c: Sessioni d'esame da gennaio a dicembre 2024					
UOT	AMMESSI A SOSTENERE L'ESAME	ESAMINATI	PROMOSSI	RESPINTI	ASSENTI
Nord - Est	266	251	208	43	15
Nord - Ovest	233	226	203	23	7
Centro	172	166	161	5	6
Sud	122	116	100	16	6
Totale	793	759	672	87	34

Figura 15: Esami di abilitazione



Da un'analisi di secondo livello delle sessioni di esami effettuate da questa Direzione Generale si è evidenziata l'opportunità di predisporre una piattaforma integrata per il rilascio e il rinnovo delle

abilitazioni alla condotta e al movimento del personale operante sugli impianti fissi, al fine di snellire gli iter procedurali; il sistema è attualmente in fase avanzata di sviluppo, parallelamente al progetto “Digitalizzazione processi gestionali degli impianti fissi”.

Il dato significativo dei nuovi esami per VERIFICATORI D’IMPIANTI PUBBLICI DI CATEGORIA D, in virtù dei nuovi decreti emanati da questa Direzione, porterà certamente a effettuare un numero più elevato di sessioni di esame per l’anno 2025.

OBBIETTIVO GENERALE 5

5.1.2.2 OG5: Diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti

- **5.a) 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) e della Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi (DGSTIF).

La Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e l’Operatività Territoriale per perseguire l’obiettivo di promozione e diffusione della cultura della sicurezza sui sistemi di trasporto terrestre nel corso dell’anno 2024 si è impegnata nella ricerca di partnership con soggetti pubblici e privati e nella partecipazione ad eventi di rilevanza nazionale.

La prima iniziativa organizzata da ANSFISA è stata il convegno dedicato alle nuove norme nel settore degli impianti fissi tenutosi al Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto il 27 giugno 2024. L’ampia partecipazione riscontrata testimonia la percezione della centralità del suo obiettivo cardine, ovvero l’approfondimento delle nuove disposizioni normative sulla sicurezza, al fine di sostenere un cambiamento operativo ma anche culturale bastato su sistemi più moderni di gestione e controllo della sicurezza disegnando in tal modo un percorso di rinnovamento e liberalizzazione del settore.

Dal 20 al 25 agosto 2024 a Rimini si è tenuta la 45a edizione del Rimini Meeting a cui per la prima volta ha partecipato anche ANSFISA. In tale occasione l’Agenzia ha avuto modo di illustrare e spiegare le proprie funzioni anche attraverso un format interattivo rivolto ad un pubblico di bambini oltre che di adulti in modo da costituire un’opportunità per scoprire ed imparare aspetti di sicurezza utili per potersi muovere con maggiore consapevolezza e tranquillità.

Molto ampia è stata la partecipazione anche all’evento del 5 e 6 dicembre 2024 organizzato dal MIT e tenutosi presso la sede del seminario del Ministero. L’obiettivo del Seminario Nazionale, arrivato alla

sua 10° edizione è stato quello di individuare le innovazioni utili a rispondere ai cambiamenti della società, del territorio e della domanda di mobilità sostenibile delle città moderne.

In ultimo cronologicamente il 12 dicembre 2024 la Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e l'Operatività Territoriale ha partecipato alla 7° edizione del Railway Maintenance Meeting tenutosi presso il circolo canottieri di Napoli.

Durante lo stesso è stato approfondito il nuovo approccio normativo al settore e l'introduzione dei sistemi di gestione della sicurezza nei trasporti a guida vincolata.

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

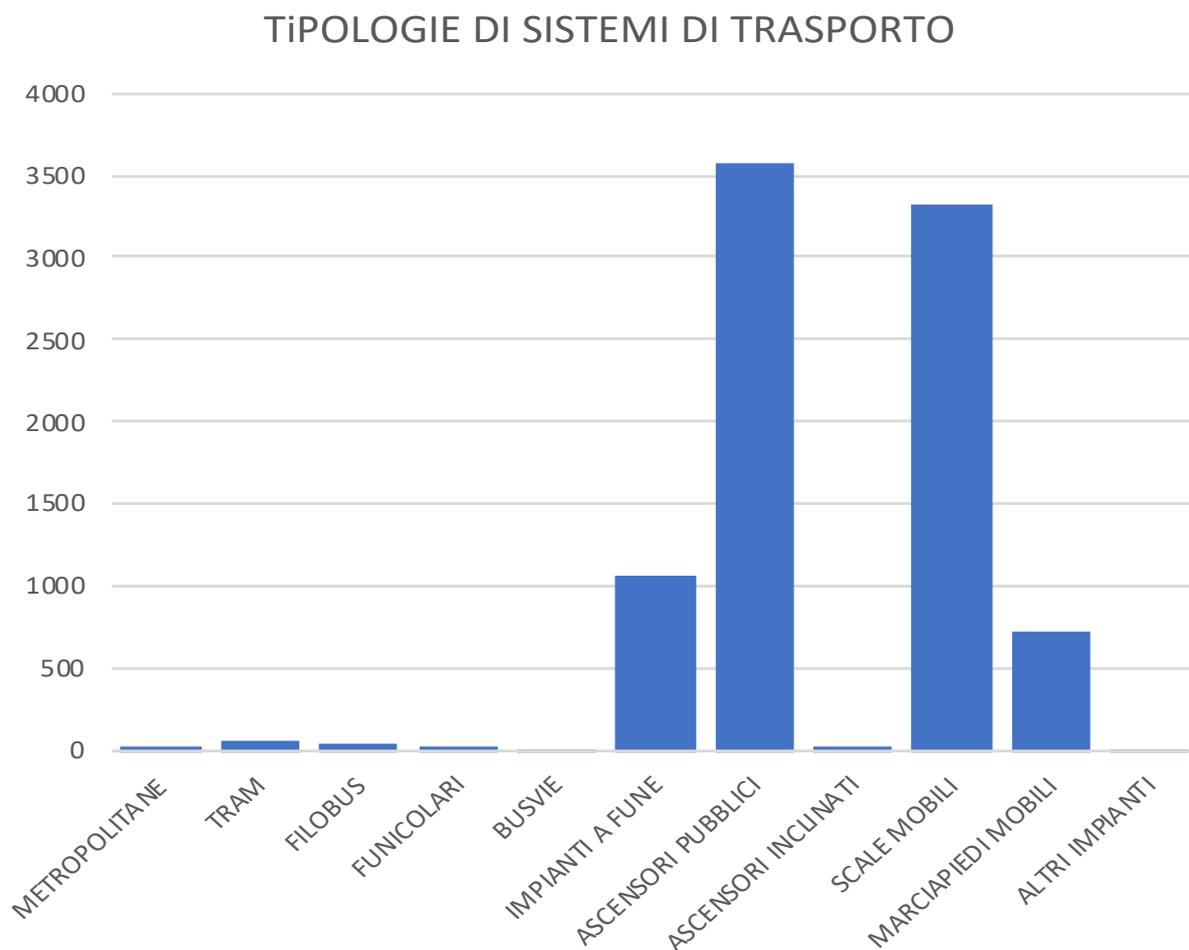
Da un ultimo censimento, il numero totale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi dislocati sul territorio nazionale e sotto la competenza di questa Direzione Generale STIF, per l'anno 2024, è pari a 8.911.

Le specifiche di dettaglio nella tabella che segue.

Tabella 31: Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi

Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi in Italia		
TIPO IMPIANTO	N. Linee/Impianti	N. Rotabili/Vetture
METROPOLITANE	23	486
TRAM	64	886
FILOBUS	42	555
FUNICOLARI	26	52
BRT-BUSVIE	16	155
IMPIANTI A FUNE	1.075	2.965 (*)
ASCENSORI PUBBLICI	3.580	3.580 (*)
ASCENSORI INCLINATI	27	34 (*)
SCALE MOBILI	3.325	===
TAPPETI MOBILI	727	===
ALTRI IMPIANTI	6	===
TOTALE	8.911	8.713
(*) Trattasi in questo caso di "Cabine"		

Figura 16: Tipologie di sistemi di trasporto



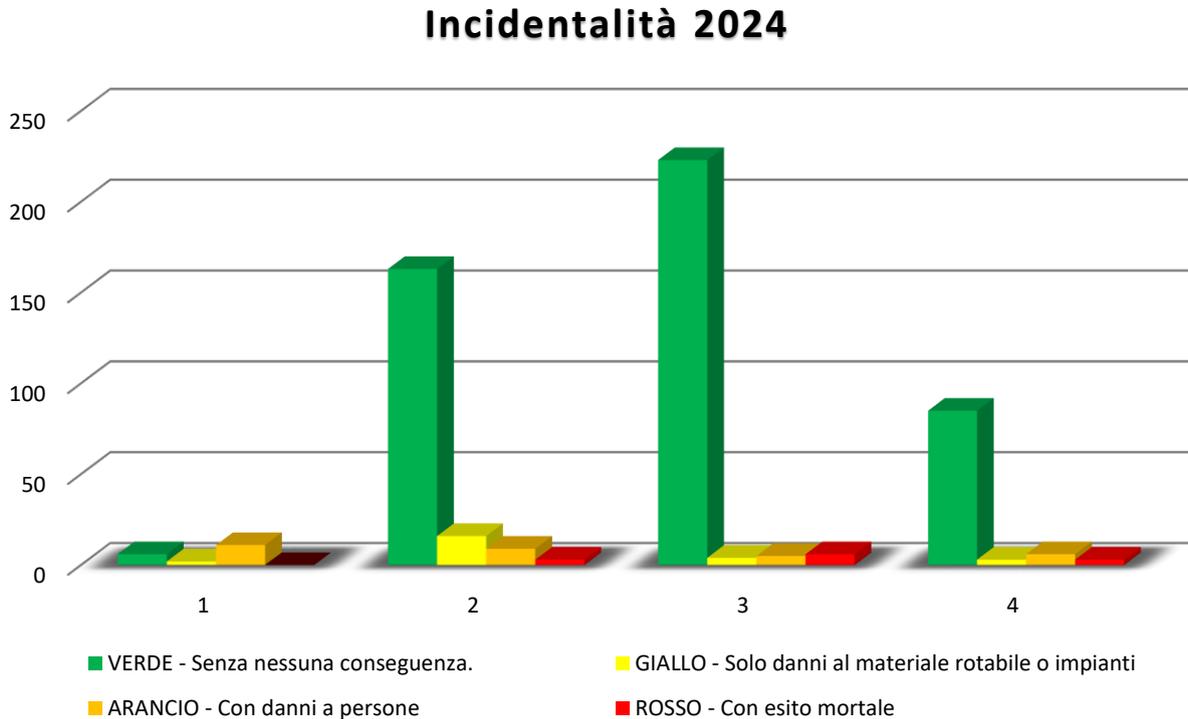
5.3 Incidentalità 2024

Nel corso dell'anno 2024, si sono rilevati un numero degli episodi incidentali pari a 545 eventi di cui 12 con esiti mortali, mentre la parte prevalente ha interessato incidenti senza nessuna conseguenza. Segue tabella sinottica.

Tabella 32: Incidenti anno 2024 - Italia

LINEE DI ATTIVITA'		ANNO 2024				
		I° TRIM	II° TRIM	III° TRIM	IV° TRIM	TOTALE
INCIDENTI	VERDE - Senza nessuna conseguenza.	6	163	223	85	477
	GIALLO - Solo danni al materiale rotabile / impianti o cose	2	16	4	3	25
	ARANCIO - Con danni a persone	11	9	5	6	31
	ROSSO - Con esito mortale	0	3	6	3	12
	TOTALE	19	191	238	97	545

Figura 17: grafico dell'incidentalità 2024



5.4 Le attività della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale svolte nel 2024

5.4.1 Normativa emessa dalla DGSTIF

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.

Il decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 (convertito con modificazioni, 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.

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 “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.

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”.

A seguito dei nuovi Decreti emanati nel corso dell'anno 2023 da questa Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi, congiunto al riesame delle stesse a seguito del TTC predisposto dalla stessa con le associazioni di categoria, ha visto nel corso dell'anno 2024, la revisione di uno dei decreti cardini del 2023 e l'introduzione di nuovi Decreti, Circolari e Linee guida, di seguito riportate:

- Decreto 31 dicembre 2024 e Linee Guida: Adozione «Linee guida per il riconoscimento dei Centri di formazione nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi».
- Decreto 19 dicembre 2024: "Norme regolamentari sull'esercizio pubblico di impianti a fune, ascensori, scale e marciapiedi mobili di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali e requisiti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza di cui all'art. 6 del decreto-legge n.121/2021".

- Decreto verificatori 10 dicembre 2024: Disposizioni per il riconoscimento dei soggetti terzi ed indipendenti di comprovata esperienza abilitati alle verifiche sui sistemi di trasporto ad impianti fissi in servizio pubblico di cui al decreto Ansfisa n.00185 del 28/11/2024.
- Decreto dirigenziale 28 novembre 2024: Norme regolamentari sull'esercizio pubblico di impianti a fune, ascensori, scale e marciapiedi mobili di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali e requisiti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza di cui all'art. 6 del decreto-legge n.121/2021.
- Decreto dirigenziale 31 ottobre 2024: Disposizioni per i direttori di esercizio ed i responsabili dei sistemi di gestione della sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata ai sensi dell'articolo 6 del decreto Ansfisa n. 0081906 del 28 dicembre 2023. (abrogato)
- Decreto dirigenziale 2 maggio 2024: Disciplina per la formazione e l'aggiornamento professionale dei Direttori, Responsabili di esercizio e dei Capi servizio di impianti a fune ai sensi del Decreto Ansfisa n.76655 del 7 dicembre 2023.
- Decreto 6 marzo 2024: Disposizioni per il personale incaricato delle verifiche periodiche annuali di impianti di traslazione di categoria "D" in servizio pubblico, ad eccezione degli ascensori inclinati, ai sensi dell'art.2 comma 9 del decreto Ansfisa protocollo n. 0076655 del 7 dicembre 2023
- Decreto 14 febbraio 2024 e Linee Guida: Adozione «Linee guida per il riconoscimento dei Centri di formazione nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi». (abrogato)

5.4.2 Tavolo tecnico di coordinamento

Anche se raggiunto l'obiettivo del 2023, con l'emanazione dei nuovi Decreti nel settore di trasporto ad impianti fissi, questa Direzione Generale, ha sentito la necessità di avviare un tavolo tecnico di coordinamento (TTC) con le principali associazioni di categoria, le quali hanno più volte richiesto possibili migliorie e/o modifiche ai testi dei decreti ANSFISA emessi a dicembre 2023 e gennaio 2024 ai sensi dell'articolo 6-bis del decreto-legge n.121/2021 e relativi al nuovo assetto normativo per i sistemi di trasporto ad impianti fissi. La Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi ha avviato un tavolo tecnico di coordinamento (TTC), con gruppo di lavoro (GDL) prot. n. 0034943 del 14/05/2024.

Il TTC ha permesso attraverso i suoi 9 incontri di recepire le osservazioni e dubbi da parte dell'associazioni di categoria, di fatti, il succitato GDL del TTC, ha avuto il compito di recepire, laddove condivise, le osservazioni delle principali associazioni di categoria relativamente ai decreti emessi dall'Agenzia in tema di nuovo assetto normativo del settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, ivi comprese le disposizioni relative alle attività di formazione per i soggetti addetti a compiti di sicurezza (DE, RDE, Capi Servizio, ecc...) ed ai relativi centri di formazione.

Il succitato TTC, ha portato a valle della sua costituzione e svolgimento, importanti osservazioni, che recepite dalla Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, hanno portato all'emanazioni di nuovi propri decreti, circolari e linee guida, come sopraccitati al paragrafo precedente.

5.4.3 Digitalizzazione processi gestionali degli impianti fissi

In considerazione dell'art. 17 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82, che, tra l'altro, dispone al comma 1: *“Le pubbliche amministrazioni garantiscono l’attuazione delle linee strategiche per la riorganizzazione e la digitalizzazione dell’amministrazione definite dal Governo in coerenza con le Linee guida. A tal fine, ciascuna pubblica amministrazione affida a un unico ufficio dirigenziale generale, fermo restando il numero complessivo di tali uffici, la transizione alla modalità operativa digitale e i conseguenti processi di riorganizzazione finalizzati alla realizzazione di un’amministrazione digitale e aperta, di servizi facilmente utilizzabili e di qualità, attraverso una maggiore efficienza ed economicità. [...]”*, nell'ambito del quale comma sono altresì individuati i compiti attribuiti all'ufficio stesso, tra i quali:

- lettera a): “coordinamento strategico dello sviluppo dei sistemi informativi, di telecomunicazione e fonia, in modo da assicurare anche la coerenza con gli standard tecnici e organizzativi comuni”;

Della necessità di continuare a sostenere il processo di digitalizzazione dell'Agenzia che, in linea con il Piano Triennale ICT ANSFISA 2022-2024 adottato con Decreto Direttoriale prot. n. Int. 0032077 del 21/07/2022, prevede la realizzazione di progetti riguardanti sia la digitalizzazione dei processi organizzativi trasversali alle tre Direzioni Generali dell'ANSFISA, sia la digitalizzazione dei processi core tipici delle tre Direzioni Generali.

Considerata la avvenuta configurazione di una piattaforma digitale Business Process Management per la gestione dei processi autorizzativi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (DGSF), inerenti alla messa in servizio dei sottosistemi CCS del sistema ferroviario, in esercizio dal 17/07/2023 - che ha consentito l'automazione di processo, la gestione dei flussi di lavoro e lo scambio di documenti, messaggi e informazioni, sia verso l'utenza che esterna che interna, in un ambiente con una molteplice varietà di applicazioni, interagendo in modalità automatica con le altre piattaforme della PA (SPID e PagoPa) e con piattaforme di firma digitale in uso (ArubaSign) - è stato costituito un GdL che sta guidando l'ampliamento delle funzionalità della piattaforma BPM, con l'obiettivo di estendere la configurazione alla gestione dei nuovi processi degli impianti fissi della DGSTIF.

Il succitato GdL ha le seguenti funzioni:

- indirizzare, coordinare e controllare l'attività di implementazione del progetto di digitalizzazione dei processi da parte del fornitore;
- seguire lo Stato di Avanzamento Lavori (SAL), evidenziando gli eventuali scostamenti in termini di tempi, costi e qualità e proporre le necessarie azioni correttive.

Alle risorse della DGSTIF il compito di supportare la parte operativa del progetto di digitalizzazione relativo alla fase di configurazione dei nuovi processi per la gestione degli impianti fissi - a cura del fornitore – rispetto ai requisiti funzionali da definire, in particolare in termini di:

- fornitura dei chiarimenti necessari per la stesura della documentazione di progetto ed in particolare del documento di analisi funzionale da parte del fornitore, prevedendo, al bisogno, anche il coinvolgimento di altre risorse interne della DGSTIF;
- gestione delle decisioni da intraprendere, in condivisione con il Responsabile dell'Ufficio Operativo Territoriale Area-Sud, i componenti dell'Ufficio 2 – Servizio VII e il Responsabile

per la transizione digitale per le tematiche inerenti all'Ufficio.

Attualmente le attività del GdL sono da intendersi estese al 2025 per il raggiungimento dello scopo.

5.5 Programmazione delle attività di vigilanza della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale nel 2025

Il Piano Annuale della supervisione sugli operatori del settore di trasporto ad impianti fissi per l'anno 2025 è stato definito attraverso le "Linee di indirizzo strategico per le attività di promozione e controllo della sicurezza nell'ambito dei sistemi di trasporto ad impianti fissi".

Al fine di procedere alla definizione del programma delle attività di promozione e controllo della sicurezza attivate dall'Agenzia, in attuazione di quanto richiesto con nota prot. n. 0064408 del 11/09/2024, questa Direzione Generale ha istituito un Gruppo di Lavoro composto da personale in servizio presso la stessa Direzione, già esperto dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e con esperienza pregressa nel settore delle attività ispettive.

Il Gruppo di Lavoro costituito, con nota di nomina prot. n. 0064566 del 11/09/2024 ed integrata con nomina prot. n. 0066016 del 17/09/2024, anche alla luce delle indicazioni fornite come da nota prot. n. 0064408 del 11/09/2024, ha formulato una proposta di "Linee di indirizzo strategico per le attività di promozione e controllo della sicurezza nell'ambito dei sistemi di trasporto ad impianti fissi", rispondente agli obiettivi specifici con prot. n. 0071702 del 08/10/2024.

5.5.1 Gli obiettivi del piano 2025

La scelta degli obiettivi è commisurata all'attuale consistenza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, che vedrà due fasi:

- 1) In una prima fase, stimata di circa 12 mesi, commisurata con i criteri di Costituzione delle Commissioni Ispettive sopra citati, l'attività ispettiva avrà come obiettivo la verifica della coerenza con le disposizioni vigenti (verifica dei provvedimenti autorizzativi, qualificazione del personale, rispetto dei tempi procedurali per l'esecuzione delle verifiche periodiche prescritte dalle norme, adempimento ad eventuali prescrizioni poste dall'autorità di vigilanza).
- 2) In una seconda fase, commisurata alla tipologia di impianto, si procederà ad eseguire attività ispettive per accertare la funzionalità degli impianti e/o dei sottosistemi e l'esecuzione degli interventi manutentivi previsti dal piano di manutenzione, sarà articolata per step successivi ed in un periodo di tempo maggiore; ad essa seguirà anche un'attività di "follow up" per verificare, in caso di prescrizioni delle Commissioni ispettive, l'ottemperanza alle stesse.

Al fine di effettuare attività ispettive che coprano, a rotazione, tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi, nella prima fase sarà posta maggiore attenzione agli impianti interessati da grandi eventi, quali il Giubileo che interesserà maggiormente la città di Roma nel 2025, e i Giochi Olimpici Invernali "Milano Cortina 2026".

Successivamente, le attività ispettive verranno pianificate in modo da interessare tutti gli altri impianti, dando priorità a quelli che presentano maggiore complessità, riducendo conseguentemente la

possibilità di sottoporre ad ispezione ripetutamente, con tempo ravvicinato, lo stesso impianto.

Ulteriormente, la scelta degli impianti oggetto di ispezione sarà commisurata agli eventi incidentali (incidenti o senza danni alle persone, malfunzionamenti dell'impianto, irregolarità del servizio, ecc.) che saranno stati comunicati all'Agenzia ed al MIT ai sensi dell'art. 93 DPR 753/80.

Unitamente a tali attività, saranno svolti controlli ispettivi, con scelta a campione del sottosistema, sulla verifica della efficienza dei sistemi di sicurezza. Tale attività, peraltro, avrà il duplice vantaggio di consentire, se ricorre, di attuare un controllo indiretto sui soggetti terzi intervenuti nelle attività di verifica degli impianti e qualificati in accordo alle recenti norme dell'Agenzia.

In accordo ai criteri sopra esposti e congiuntamente all'attuale dotazione organica della DGSTIF, nonché al contesto dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, saranno previste e programmate "missioni ispettive", in numero di almeno 60 all'anno per l'intera direzione generale.

Ciascuna "missione ispettiva", con il coordinamento della DGSTIF e con il coinvolgimento di personale appartenente alla intera direzione generale, verrà effettuata anche presso uno o più esercenti e sarà rivolta anche a diverse tipologie di impianti differenti tra loro, in modo da garantire una programmazione delle attività ispettive su tutti i sistemi di trasporto a impianti fissi in carico agli esercenti.

In relazione a quanto sopra, nel corso dell'anno 2025 e nel successivo triennio sarà garantita almeno una ispezione su tutti i sistemi di trasporto a impianti fissi di competenza della DGSTIF.

5.5.2 Le attività del piano 2025

Coerentemente con gli obiettivi prefissati, le attività ispettive saranno finalizzate ad accertare almeno quanto di seguito riportato:

- presenza dell'Atto di affidamento del servizio di trasporto alla società esercente;
- provvedimenti relativi al servizio di trasporto (nulla-osta e autorizzazione per l'apertura dell'impianto);
- individuazione ed idoneità del personale preposto alla gestione degli impianti ai sensi della norma applicabile;
- verifica della ottemperanza alle verifiche di legge, relative al sistema trasportistico, previste per lo specifico impianto;
- verifica dell'ottemperanza a precedenti disposizioni emanate da questa Direzione;
- verifica della esistenza del Manuale di Uso e Manutenzione (MUM), del Regolamento di Esercizio e della documentazione eventualmente richiesta dalle norme di settore (controllo a campione);
- corretto svolgimento dell'esercizio dell'impianto, in accordo a quanto indicato nel Regolamento di Esercizio (controllo a campione);
- rispetto dei piani di manutenzione e degli interventi revisionali previsti (controllo a campione);
- corretta funzionalità dell'impianto (controlli a campione).

Inoltre, nel corso delle attività ispettive effettuate sulle specifiche tipologie di impianto, verrà posta particolare attenzione a quanto di seguito indicato:

- per gli impianti a fune, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:
 - prosecuzione delle attività di controllo programmate ai sensi del D.D. prot. n. 0076655 del 07/12/2023 e ss.mm.ii.;
 - verifica della corretta tenuta del registro giornale;
 - verifica della corretta documentazione inerente agli ultimi controlli effettuati alle funi (esami a vista su tratti singolari a cura del personale interno, esami ai carrelli nel caso di funivie bifune e funicolari ed esami magneto-induttivi) nonché ai controlli effettuati agli attacchi delle stesse;
- per le filovie, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:
 - verifica della corretta tenuta del registro delle manutenzioni dell'infrastruttura, delle SSE e dei filoveicoli;
 - verifica della corretta tenuta del registro del registro delle prove di isolamento bimestrali a cura dell'operatore;
- per le tranvie e le metropolitane, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:
 - verifica della corretta tenuta del registro delle manutenzioni dell'infrastruttura, delle SSE e dei veicoli ai sensi dei rispettivi piani di manutenzione;
 - verifica del corretto stato di attuazione in relazione a quanto previsto da D.D. n. 0081906, del 28/12/2023;
- per quanto concerne l'attività ispettiva per ascensori verticali e inclinati, scale mobili e impianti assimilati, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:
 - verifica della corretta tenuta della documentazione inerente alle visite effettuare dalle ditte di manutenzione con personale abilitato.

5.5.3 Svolgimento delle attività

In accordo ai criteri sopra esposti e congiuntamente all'attuale dotazione organica della DGSTIF, nonché al contesto dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, saranno previste e programmate "missioni ispettive", in numero di almeno 60 all'anno per l'intera direzione generale.

Ciascuna "missione ispettiva", con il coordinamento della DGSTIF e con il coinvolgimento di personale appartenente alla intera direzione generale, verrà effettuata anche presso uno o più esercenti e sarà rivolta anche a diverse tipologie di impianti differenti tra loro, in modo da garantire una programmazione delle attività ispettive su tutti i sistemi di trasporto a impianti fissi in carico agli esercenti.

In relazione a quanto sopra, nel corso dell'anno 2025 e nel successivo triennio sarà garantita almeno una ispezione su tutti i sistemi di trasporto a impianti fissi di competenza della DGSTIF.