Doc CLXXX-bis, n. 1

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

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA

Alla c.a. del Sig. Ministro
On. Matteo Salvini
(segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

Al Presidente della Camera dei Deputati
On. Lorenzo Fontana
(segreteriaistituzionale.fontana@camera.it)

OGGETTO: **Relazione sulle attività dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali – anno 2022**

Si trasmette, in ottemperanza all'art. 65 comma 1 lett. c) del decreto legge n. 77 del 31 maggio 2021, convertito in legge n. 108 del 29 luglio 2021, l'allegata Relazione annuale delle attività svolte nel 2022 dall'Ansfisa.

Cordiali saluti.

Ing. Domenico De Bartolomeo

Viale del Policlinico, 2 - 00161 Roma RM – Italia - Tel. +39 06 48880625
codice fiscale 96443320583 - codice IPA 00YVS7
www.ansfisa.gov.it ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

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

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

Anno 2022

1 PREMESSA 4
2 INTRODUZIONE 5
3 ANSFISA: AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI 6
3.1 PRESENTAZIONE E MISSION 6
3.2 L'EVOLUZIONE NORMATIVA 7
3.3 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA 8
3.4 L'ATTIVITÀ 10
3.5 LA COMUNICAZIONE E LE COLLABORAZIONI ISTITUZIONALI 11
4 LA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI 13
4.1 I COMPITI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI 13
4.2 GLI OBIETTIVI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI 14
5 LA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE ITALIANA 18
5.1 LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA 18
5.2 LE STRADE STATALI - ANAS 19
5.3 LA RETE VIARIA LOCALE 20
5.4 LE OPERE D'ARTE 21
6 LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI SVOLTE NEL 2022 22
6.1 IL PROGRAMMA ANNUALE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA SULLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI DEL 2022 22
6.2 IL PROGRAMMA STRAORDINARIO PER LE AUTOSTRADE A24 E A25 25
6.3 I NUMERI DEL PROGRAMMA ANNUALE 2022 27
6.4 ESITO DELLE ISPEZIONI 29
6.5 PROMOZIONE DELL'ADOZIONE DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA 31
6.6 COMMISSIONE PERMANENTE GALLERIE DI CUI AL DLGS 264/2006 31
6.7 ATTIVITÀ DI COMPETENZA AI SENSI DEL D. LGS 35/2011 37
7 PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA 2023 40
7.1 GLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA 2023 40
7.2 LE ATTIVITÀ DEL PROGRAMMA 2023 40
7.3 I NUMERI DEL PROGRAMMA 2023 41
8 LA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE 43
8.1 I COMPITI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE 43
8.2 GLI OBIETTIVI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE 46
9 SISTEMA FERROVIARIO NAZIONALE 57
10 LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE SVOLTE NEL 2022 60
10.1 ATTIVITÀ NORMATIVE 60
10.2 RIESAME DELLE NORME NAZIONALI NOTIFICATE AI SENSI DELLA DIRETTIVA 2004/49/CE 60
10.3 EMANAZIONE DI STANDARD TECNICI IN MATERIA DI SOTTOSISTEMI STRUTTURALI E VIGILANZA SULLA RELATIVA APPLICAZIONE 61
10.3.1 Sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra 61
10.3.2 Sottosistemi strutturali Infrastruttura 62

10.3.3 Sicurezza in galleria *63*
10.3.4 Sottosistema materiale rotabile *63*
10.3.5 Emanazione Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche *64*
10.3.6 Emanazione Linee guida per la registrazione dei veicoli nel Registro europeo di cui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797 ..... *64*
10.4 ATTIVITÀ AUTORIZZATIVE EFFETTUATE NEL 2022 65
10.4.1 Certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie *65*
10.4.2 Autorizzazioni di sicurezza *67*
10.4.3 Certificati di idoneità all'esercizio *67*
10.4.4 Qualificazione del Responsabili Sistemi di Gestione della sicurezza *69*
10.4.5 Attività sugli Organismi indipendenti di valutazione *69*
10.4.6 Attività autorizzative di sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra nel 2022 ..... *69*
10.4.7 Attività autorizzative di veicoli effettuate nel 2022 ..... *71*
10.4.8 Rilascio delle Licenze di condotta dei treni di cui al Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247 ..... *72*
10.4.9 Riconoscimento degli organismi incaricati della formazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria (Centri di Formazione) *73*
10.4.10 Riconoscimento delle persone incaricate della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria *73*
10.5 GESTIONE REGISTRI 74
10.5.1 Registro dei veicoli *74*
10.5.2 RINF, Registro dell'Infrastruttura *74*
10.6 ATTIVITÀ DI ISPETTORATO E CONTROLLO EFFETTUATE NEL 2022 74
10.6.1 Supervisione con audit e follow-up *75*
10.6.2 Altre attività di supervisione *78*
10.6.3 Supervisione con ispezioni *79*
10.7 TAVOLO TECNICO DI CUI AL DM 137/2014 82
11 PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE NEL 2023 83
11.1 GLI OBIETTIVI DEL PIANO 2023 83
11.2 LE ATTIVITÀ DEL PIANO 2023 83
11.3 I NUMERI DEL PROGRAMMA 2023 84
12 AREA SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI 85
12.1 PRESENTAZIONE DELLA DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI (DG-STIF) 85
12.2 IL QUADRO NORMATIVO ATTUALE 87
12.3 EVOLUZIONE NORMATIVA ED IL "NUOVO APPROCCIO" NEL SETTORE DEI STIF 88
12.4 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA 89
12.5 LA CONSISTENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI IN ITALIA 90
13 LE ATTIVITÀ DELL'AREA SISTEMI DI TRASPORTO IMPIANTI FISSI 92
13.1 ATTIVITÀ ISPETTIVE NEL CORSO DELL'ANNO (2022) 92
13.2 ALTRE ATTIVITÀ CONCLUSE O IN CORSO DI REALIZZAZIONE 93
13.2.1 Decreto per l'operatività degli impianti a fune *93*
13.2.2 Proposte ed emendamenti in atti legislativi *93*
14 INCIDENTALITÀ NEL CORSO DELL'ANNO 95

1 Premessa

Questa Relazione illustra le attività di ANSFISA nel 2022 che può considerarsi il primo anno di completa operatività, con particolare riferimento alle attività ispettive dirette sulle strade e autostrade, avviate a luglio 2021, considerando l'ampliamento del perimetro d'azione attuato dal 1° gennaio 2022 con l'acquisizione delle competenze sui sistemi di trasporto ad impianti fissi e la gestione della Commissione permanente gallerie.

Diversi interventi normativi hanno ridisegnato con contorni maggiormente delineati il campo operativo di ANSFISA, che nel 2022 ha avviato alcuni progetti con l'obiettivo di definire una supervisione della sicurezza più uniforme e più snella.

L'attività ispettiva è stata incrementata, ottimizzando le risorse e raggiungendo importanti obiettivi in tutti i settori di competenza dell'Agenzia: i nostri tecnici hanno percorso la penisola per controllare, verificare, ma anche per confrontarsi con gestori, aziende ed esercenti e comunicare loro il nuovo modo di fare sicurezza.

In questo sono stati supportati da un intenso lavoro normativo volto a sistematizzare, uniformare e snellire i processi. In primis le Linee guida per i sistemi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali che ANSFISA ha pubblicato lo scorso maggio: si è trattato di un grande lavoro di analisi della normativa internazionale, anche riferita ad altri settori, unito a un'ampia concertazione con gli operatori del settore che ha prodotto il primo testo di riferimento per l'adozione dei sistemi di gestione anche nel settore stradale e autostradale. Un altro esempio del nuovo approccio sono le nuove Linee guida per la registrazione dei veicoli e il rilascio delle autorizzazioni in campo ferroviario dove, sempre attraverso un processo ampio di partecipazione e condivisione, siamo arrivati a semplificare i passaggi, tagliando i tempi degli iter amministrativi. Con la stessa visione stiamo lavorando per riformare la supervisione sulla sicurezza degli impianti fissi, che scontano una legislazione obsoleta, non più idonea a governare un settore ormai caratterizzato da innovazioni organizzative e tecnologiche.

Il 2022 è stato caratterizzato anche dallo sforzo dell'Agenzia nella definizione della propria organizzazione attraverso il potenziamento dell'organico, con il bando per l'assunzione di 275 unità di personale emanato a fine 2021, poi integrato con ulteriori due procedure concorsuali per il reperimento di 15 dirigenti e 114 funzionari che porteranno in ANSFISA ulteriori 120 nuovi assunti entro aprile 2023.

Le difficoltà di reperimento di professionalità altamente specializzate nel campo della sicurezza delle infrastrutture e delle reti di trasporto ci ha fatto riflettere sulla necessità di approntare una formazione ad hoc e di lavorare sulla conservazione delle competenze. Sarà questo uno dei punti su cui ci concentreremo nel 2023, insieme alla messa a regime di un sistema di monitoraggio più ampio che, grazie a strumentazioni tecnologie, collaborazioni istituzionali e scambio di dati, ci permetta di accrescere la nostra presenza sul campo e la supervisione.

Domenico De Bartolomeo
Direttore di ANSFISA

2 Introduzione

Questa Relazione nasce dall'esigenza di presentare le attività condotte dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali nel corso del 2022, in linea con quanto previsto dal comma 5-bis dell'articolo 65 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cd. Decreto Semplificazioni 2021) che prevede l'invio entro il 31 gennaio di ciascun anno al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle competenti Commissioni parlamentari di una relazione sulle attività svolte nel corso dell'anno precedente.
La presente relazione si compone dei seguenti focus:

1. **Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali**
   - Stato conoscitivo della rete infrastrutturale stradale e autostradale italiana;
   - obiettivi della Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali previsti nella convenzione sottoscritta con il Mims ai sensi delle disposizioni previste dall'articolo 8 comma 4 lettera e) del D.P.R. in data 30.7.1999 n.300;
   - tempistiche di adozione del programma delle attività di vigilanza diretta nel biennio 2021 - 2022;
   - obiettivi e finalità perseguiti dai predetti programmi;
   - modalità di attuazione dell'attività ispettiva e dei suoi risultati;
   - descrizione delle criticità della sicurezza del sistema infrastrutturale italiano riscontrate durante l'esecuzione dell'attività di vigilanza;
   - suggerimenti di eventuali azioni correttive.
2. **Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie**
   - Descrizione e caratterizzazione del sistema ferroviario nazionale;
   - obiettivi della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie previsti nella convenzione sottoscritta con il Mims ai sensi delle disposizioni previste dall'articolo 8 comma 4 lettera e) del D.P.R. in data 30.7.1999 n.300;
   - descrizione delle principali attività svolte dalla Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie nel 2021;
   - stato di attuazione dei programmi di ispettorato e controllo del 2021 della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie;
   - tematiche affrontate nel 2021 nel corso delle attività di supervisione su imprese ferroviarie e gestori infrastruttura ferroviaria;
   - programmazione attività di vigilanza della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie nel 2.022.
3. **Area Sistemi di Trasporto Impianti Fissi**
   - Presentazione della direzione;
   - descrizione del quadro normativo di riferimento e future evoluzioni;
   - la struttura organizzativa;
   - descrizione delle caratteristiche e della consistenza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;
   - evidenza delle attività ispettive svolte nell'anno 2022;

- dati relativi all'incidentalità per l'anno 2022.

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

3.1 Presentazione e mission

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

Ha il compito di promuovere la sicurezza e vigilare sulle infrastrutture stradali e autostradali, sui gestori e imprese che operano sulla rete ferroviaria nazionale, sulle ferrovie regionali interconnesse, sulle reti isolate e sulle linee turistiche e, da gennaio 2022, è competente per la supervisione della sicurezza sugli impianti fissi ovvero metropolitane, funivie, seggiovie, tram, scale mobili, tapis roulant e ascensori pubblici presenti su tutto il territorio nazionale.

ANSFISA mira ad attuare un moderno concetto di sicurezza, articolata in termini di azioni proattive ed evolutive, al fine di garantire il miglioramento della qualità delle infrastrutture di trasporto terrestre e, quindi, una mobilità più fluida e diretta a tutti i cittadini sul territorio nazionale. L'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. Contribuisce, inoltre, al miglioramento della qualità delle infrastrutture di trasporto terrestre attraverso la promozione della Cultura della sicurezza, l'innovazione, lo studio e la ricerca scientifica.

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.

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 17.530), sulle isolate (km 1.130), su 12 gestori nazionali e regionali, 10 che operano sulla rete isolata, 76 imprese ferroviarie e 12 centri di formazione. E' 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 839.629 km di rete, di cui l'80% gestito dai comuni e il 4% da gestori autostradali e ANAS. La Direzione svolge l'attività ispettiva secondo il programma che viene comunicato annualmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'attenzione inoltre è rivolta anche alla vigilanza sulla sicurezza della piattaforma stradale per la quale l'attività ispettiva è volta al controllo dell'arredo, della segnaletica e altre strutture stradali. Svolge, inoltre, funzioni ispettive nelle gallerie appartenenti alla rete stradale transeuropea, alle quali si somma la presidenza e il supporto organizzativo della Commissione permanente Gallerie assunti nel gennaio 2022.
Per i sistemi di trasporto ad impianti fissi è attivo un coordinamento nazionale degli uffici territoriali in attesa della definizione della terza direzione generale dell'Agenzia, prevista dal nuovo regolamento. Il coordinamento si occupa sia degli aspetti più generali relativi alla disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza e, d'intesa con il Ministero, delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio dei sistemi di trasporto a impianti fissi, sia del coordinamento delle funzioni operative, fra cui rientrano le attività autorizzative, gli audit e le ispezioni dell'Agenzia nei rispettivi ambiti territoriali. Il settore è molto ampio: l'Italia conta 7.166 impianti tra metropolitane, tramvie, filovie, funivie, ascensori, scale mobili, tappeti mobili e altri sistemi di trasporto assimilabili ai precedenti.

3.2 L'evoluzione normativa

Nel 2021 Ansfisa è stata oggetto di diversi interventi normativi che ne hanno significativamente ampliato il raggio d'azione e definito le competenze.
Il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cd. Decreto Semplificazioni 2021) ha recato modifiche al citato articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, al fine di meglio individuare e definire le competenze e le attività dell'Agenzia, chiarendo le relazioni con enti gestori o concessionari e con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente. L'articolo 65 di questo decreto-legge ha rafforzato il potere ispettivo dell'Agenzia in ambito stradale, richiedendo la redazione di un programma annuale delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo.
Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 con l'articolo 6 ha previsto il trasferimento all'Ansfisa dal 1° gennaio 2022 delle competenze sulla sicurezza degli impianti fissi, precedentemente esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili. Allo stesso tempo sono state trasferite all'Ansfisa anche le risorse umane impegnate in questo contesto.
Il sopra citato art. 6, comma 4, del D.L. 10 settembre 2021, n. 121 (convertito in legge 09 novembre 2021, n. 156) prevede che, a seguito del passaggio all'Agenzia del personale degli Ustif, si debba provvedere all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia. Il Comitato direttivo dell'Agenzia ha provveduto ad

adeguare statuto e regolamento, i cui decreti di adozione non risultano ancora pubblicati da parte del ministero vigilante.
Lo stesso provvedimento ha previsto infine il passaggio ad Ansfisa delle funzioni di autorità amministrativa per tutte le gallerie situate sulla rete transeuropea ricadente nel territorio nazionale esercitate dalla Commissione Permanete per le Gallerie, di cui al D.Lgs 264/2006, originariamente istituita presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
L'art. 7-ter, comma 9, del decreto-legge n. 68/2022 ha inoltre attribuito ad ANSFISA, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2018, n. 130, il compito di effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del Tavolo di coordinamento di cui al comma 8 [del medesimo articolo 7-ter] sui risultati dell'attività ispettiva svolta.

3.3 La struttura organizzativa

Con il D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni in L. 9 novembre 2021, n. 156, le competenze dell'Agenzia sono state ulteriormente ampliate e, al fine di recepire le modifiche intervenute nell'ambito delle nuove competenze attribuite all'Agenzia ai sensi dell'art. 6, comma 4, è stato previsto l'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia.
Nelle more dell'approvazione dei nuovi atti di organizzazione, nell'anno 2022 l'Agenzia, in considerazione anche delle disposizioni organizzative provvisorie adottate nel corso dell'anno 2021, con Decreto Direttoriale prot. n. 697 dell'11/01/2022 ha disposto, con decorrenza dal 01 gennaio 2022, la presa in servizio del personale c.d. ex USTIF come individuato dal provvedimento dell'allora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prot. n. 0000605 del 24/12/2021, con il quale per detto personale era stato disposto il trasferimento presso questa Agenzia.
Detto personale è stato inquadrato nei ruoli dell'Agenzia con provvedimento prot. 11879 del 24/03/2022, ma resta economicamente a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino all'emanazione del Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui all'art. 6, comma 6 del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, con il quale verranno trasferite le risorse finanziarie.
Alla data di stesura della presente Relazione si è ancora in attesa della emanazione del citato decreto.
Con separati Ordini di Servizio tale personale è stato assegnato alle articolazioni territoriali transitorie definite con il Decreto Direttoriale prot. n. 30347 del 31/12/2021, con il quale era stata data provvisoria attuazione all'organizzazione minima necessaria a garantire l'espletamento delle funzioni relative alle nuove competenze e funzioni assegnate ad ANSFISA in materia di impianti fissi, integrando il Decreto Direttoriale prot. n. 330 del 10/12/2020 con la definizione anche dell'articolazione provvisoria delle unità organizzative territoriali.
Rispetto alla dotazione organica rimodulata con il citato D.L. n. 121/2021, nel limite massimo di 668 unità (di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale), la tabella che segue fotografa la situazione al 31/12/2022:

- il personale (dirigente e non) nei ruoli dell'Agenzia;

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

	Dotazione organica	Personale nei ruoli	Personale effettivamente in servizi
Dirigenti di livello generale	3	0	2
Dirigenti di livello non generale	48	22	23
Personale non dirigente	617	271	269
Totali	**668**	**293**	**294**

In particolare nel corso dell'anno 2022 l'Agenzia ha potuto, tra gli altri, inquadrare nei ruoli:

- n. 17 tra Collaboratori e Funzionari di Area Tecnica e Professionisti di I qualifica professionale, risultati vincitori delle relative procedure di concorso avviate dalla soppressa ANSF;
- n. 1 unità di personale per l'utilizzo, nell'ambito della Convenzione, stipulata tra ANSFISA e l'Ordine provinciale di Roma dei medici-chirurghi e degli odontoiatri, ai sensi dell'art. 9 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e dell'art. 3 comma 61 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, della graduatoria del concorso pubblico per il reclutamento di n. 1 unità di personale non dirigenziale a tempo indeterminato, da inquadrare nell'area funzionale B, livello economico B1;
- n. 1 unità di personale per selezione numerica ai sensi della Legge n. 68/99, art. 18;
- n. 1 unità di personale già in posizione di comando come previsto dall'art. 12, comma 14 del D.L. 109/2018 e ss.mm.ii.;
- n. 6 unità di personale dirigenziale proveniente dal MIT a seguito di manifestazione di interesse per la copertura di posti della dotazione organica di ANSFISA, mediante passaggio diretto tra pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 30, comma 2-bis, del D.Lgs. n. 165/2001, riservato al Personale Dirigenziale di altre Amministrazioni pubbliche in servizio presso ANSFISA in posizione di comando/aspettativa o fuori ruolo.

Nel corso dell'anno 2022 si è inoltre proceduto all'espletamento della procedura concorsuale, bandita alla fine dell'anno 2021, per il reclutamento di n. 275 unità di personale non dirigenziale, per le esigenze della sede e delle articolazioni centrali e territoriali dell'Amministrazione, registrando entro l'anno 2022 l'approvazione di 8 delle 10 graduatorie previste dal bando e relative ai seguenti profili:

- Codice A, " Professionista Geometra";
- Codice B, " Funzionario Tecnico";
- Codice C, "Funzionario Geologo";
- Codice D, "Funzionario statistico";
- Codice E, "Funzionario Tecnico esperto in fattori umani";
- Codice F, "Funzionario Informatico";
- Codice G, "Collaboratore Tecnico";

- Codice H, “Collaboratore Informatico”;
- Codice I, “Funzionario amministrativo”.

In considerazione delle risultanze della sopra citata procedura di selezione, che per alcuni codici di concorso ha registrato un numero di vincitori inferiore rispetto al numero dei posti in concorso, anche a seguito dell’adozione del Programma triennale dei fabbisogni del personale triennio 2022-2024 (adottato con decreto prot. n. 0027766 del 27/06/2022), l’Agenzia in data 05/07/2022 ha indetto e pubblicato (G.U. – 4° Serie speciale Concorsi ed esami n. 53 del 05/07/2022) le seguenti due ulteriori procedure concorsuali:

- Bando prot. n. 29147 del 05/07/2022, inerente al concorso pubblico per esami per il reclutamento di complessive n. 114 unità di personale non dirigenziale, a tempo pieno e indeterminato, per le esigenze della sede e delle articolazioni centrali e territoriali dell’Agenzia;
- 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.

Entrambi i concorsi, alla data di stesura della presente Relazione, sono ancora in corso.

3.4 L’attività

Il 2022 è stato il primo anno di completa operatività per l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, istituita dopo il crollo del ponte Morandi: i controlli complessivi sono stati 2.960 ed hanno sinergicamente interessato le tre aree di competenza dell’Agenzia.

I tecnici hanno effettuato 82 controlli diretti su ampi tratti stradali e autostradali, su singole opere e sui gestori, con l’obiettivo di esaminare le infrastrutture, l’attività e l’organizzazione dei gestori stessi in relazione alla sicurezza.

Negli ultimi mesi dell’anno, come previsto dal decreto-legge che ha disposto la revoca della concessione sulle autostrade A24 e A25 all’azienda che le aveva in gestione, ANSFISA ha avviato un piano straordinario di ispezioni per verificare le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale. Complessivamente sono state controllate circa 580 opere, tra ponti, viadotti e gallerie, anche appartenenti alla rete stradale transeuropea.

Inoltre, la Commissione permanente per le gallerie, prevista dalla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e presieduta dall’Agenzia dal gennaio del 2022, ha svolto complessivamente oltre 60 funzioni ispettive e autorizzative sulle gallerie della rete stradale transeuropea.

Nel settore ferroviario, sono state condotte complessivamente 142 attività ispettive.

I controlli sulle imprese ferroviarie sono stati 124, di cui 94 attività di monitoraggio ispettivo sul campo, 4 svolte da remoto e 26 ispezioni specifiche. In particolare, le attività di monitoraggio ispettivo sul campo hanno prodotto la verifica di 830 treni, 38 imprese ferroviarie circolanti su rete interconnessa e 6.870 elementi. I controlli sui gestori dell’infrastruttura sono stati 18, di cui 6 attività di monitoraggio ispettivo inerenti alla terminalizzazione di merci pericolose, 5 visite in linea tramite scorta in cabina di guida, 5 ispezioni a seguito di segnalazioni o eventi e 2 a seguito di audit e prescrizioni. Inoltre, sono stati eseguiti 63 audit volti a verificare l’attività e l’organizzazione degli operatori ferroviari e 20 follow up con l’obiettivo di controllare disposizioni impartite in precedenti

attività ispettive: in totale sono state quindi monitorate con queste attività 45 organizzazioni, di cui 30 imprese, 10 gestori, un esercente e 4 centri di formazione.
Infine, sui sistemi di trasporto ad impianti fissi, quali impianti a fune, metropolitane ed ascensori ad uso pubblico, sono state effettuate complessivamente 2.593 attività ispettive di cui, 115 su metropolitane, 128 su tranvie, 239 su filovie, 664 su impianti a fune, 1.024 su impianti di traslazione (ascensori e scale mobili) e 98 su altri impianti.

3.5 La comunicazione e le collaborazioni istituzionali

Durante il 2022 la comunicazione esterna di ANSFISA ha puntato ad accrescere la notorietà dell'Agenzia e la percezione della sua rilevanza pubblica attraverso un lavoro continuo di posizionamento sulle tematiche pertinenti. L'obiettivo perseguito è stato quello di qualificare in modo sempre più chiaro e puntuale il racconto delle proprie attività e di costruire un quadro coerente in cui si inseriscono tutte le esternazioni che riguardano ANSFISA e i suoi vertici. Questo processo di accreditamento è necessario anche in considerazione della sostanziale crescita della struttura, ancora non adeguatamente dimensionata, ponendola in linea con l'ampliamento delle competenze che ne estendono l'attività a nuovi settori (es. impianti fissi) e quindi a nuove tematiche. Su questa espansione ed evoluzione l'attività costante e continuativa dell'ufficio stampa ha sostenuto il processo informativo con i media promuovendo la presenza di ANSFISA nelle attività di competenza e allargando il monitoraggio e presidio alle novità che gradualmente sono entrate nel perimetro di azione. Contestualmente è stata avviata una serie di attività per strutturare in modo più programmatico e organizzato la copertura di tutti gli eventi e delle interlocuzioni con soggetti esterni.
COMUNICAZIONE DIGITALE – Un impatto significativo in termini di diffusione e visibilità delle azioni di comunicazione è stato generato dal rilascio del nuovo sito istituzionale (aprile 2022) realizzato in linea con le indicazioni AGID e dotato di un tasso di flessibilità e leggibilità elevato finalizzato a garantire il raggiungimento dei target diversi a cui si rivolge ANSFISA, dagli interlocutori istituzionali agli operatori di settore, fino ai cittadini e utilizzatori delle diverse modalità di trasporto. La piattaforma web rappresenta quindi il mezzo principale attraverso il quale diffondere e promuovere tutti i contenuti di comunicazione, da quelli strategici a quelli operativi. Nella sezione di *evidenza* della Home Page sono stati pubblicati 54 notizie, 25 infopoint e 9 approfondimenti, dedicati ad attività specifiche che sono state svolte durante l'anno. Con l'obiettivo di far conoscere meglio agli addetti ai lavori l'identità di ANSFISA e coagulare intorno all'Agenzia una community di professionisti interessati ai temi della sicurezza, a luglio 2022 è stata aperta la pagina aziendale sulla piattaforma LinkedIn, attualmente unico canale social attivo oltre a YouTube, su cui è pubblicato tutto il materiale video. Su LinkedIn è stata registrata l'adesione entusiastica della community che ha portato nei primi sei mesi di attività a superare i 9.000 followers, con numeri di interazioni significative per ogni post pubblicato.
CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE: L'attenzione al grande pubblico e l'obiettivo di posizionare l'Agenzia come un ente preposto alla salvaguardia della sicurezza nelle diverse modalità di trasporto sono gli obiettivi alla base dell'ideazione della campagna video prodotta a inizio 2022: "ANSFISA:

un punto fermo per chi non si ferma mai". Il racconto indica ANSFISA come "un punto fermo" competente in tema di sicurezza, che deve diventare una certezza per i cittadini con l'obiettivo di far conoscere il lavoro svolto a beneficio della collettività. Con lo slogan "La tua sicurezza è il nostro lavoro", che primeggia anche sullo slider di apertura del nuovo sito istituzionale, si è invece voluto evidenziare un altro importante messaggio identitario mettendo in chiaro il perimetro di azione dell'Agenzia e tutti i mezzi di trasporto sui quali vigila: treno, strade, ponti e gallerie o altri mezzi di trasporto come metropolitane, funivie e tramvie.

POSIZIONAMENTO E IMMAGINE COORDINATA– La definizione di una nuova immagine univoca di ANSFISA ha portato al restyling del logo e alla redazione di un manuale d'uso. Con l'obiettivo di favorirne l'adozione da parte del personale, e di supportare tutti nell'utilizzo uniforme e coordinato della nuova immagine dell'Agenzia, è stato creato di un *Toolkit* in cui sono stati predisposti gli elementi visivi e i supporti operativi utilizzabili. In coerenza con questa operazione, L'Agenzia si è dotata anche di una corporate brochure ufficiale, un documento promozionale destinato a presentare le attività dell'Agenzia in diversi contesti. Tra le attività di posizionamento rientra anche la pubblicazione del calendario istituzionale 2023, destinato ai dipendenti e agli interlocutori istituzionali. Il progetto artistico del calendario, in questa edizione, è stato centrato sul tema della sicurezza collettiva con un racconto costruito su parole emblematiche e immagini iconiche per accendere un faro sull'impegno e la partecipazione che tutti devono mettere in campo perché la rete di mobilità sia sempre più sicura.

PUBBLICAZIONI - A settembre 2022 è stata realizzata la prima pubblicazione tecnico-scientifica di ANSFISA: il volume sulle Linee Guida per i sistemi di gestione della sicurezza in ambito stradale e autostradale. Con questa pubblicazione, l'Agenzia ha inaugurato una collana tecnico-scientifica finalizzata a contribuire attivamente alla divulgazione di una reale cultura della sicurezza nella gestione delle infrastrutture e delle reti di trasporto, oltre a poter disporre di una letteratura tecnica altamente specialistica per la formazione e l'aggiornamento degli operatori di settore.

EVENTI E FIERE – Durante il 2022 numerose sono state le partecipazioni ad eventi, convegni e seminari che hanno coinvolto i vertici di ANSFISA, oltreché molti tecnici specializzati. Questa presenza in consessi pubblici è stata un'opportunità coltivata per raccontare e rappresentare il lavoro dell'Agenzia, contribuendo a rafforzarne la notorietà e il posizionamento nell'ambito del contesto istituzionale e della community professionale e accademica. ANSFISA, inoltre, ha partecipato a RemTech Expo, hub tecnologico ambientale permanente specializzato sui temi del risanamento e dello sviluppo sostenibile del territorio, della rigenerazione urbana, della protezione ambientale che si è tenuto a Ferrara dal 21 al 23 settembre. Oltre alla presenza con uno stand dedicato dove sono stati presentati materiali divulgativi dell'attività dell'Agenzia, sono stati organizzati momenti di confronto su tematiche di interesse dell'Agenzia, in particolare il convegno di presentazione delle attività di ANSFISA che si è svolto nella giornata d'apertura della manifestazione che ha visto la partecipazione di importarti interlocutori istituzionali e rappresentati dei settori di interesse.

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

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

La Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, delle gallerie situate sulle strade appartenenti anche alla rete stradale transeuropea e sui sistemi di trasporto rapido di massa (nel seguito anche DGISA) è competente ad esercitare le funzioni di cui all'articolo 12, commi 4, 4-bis, 4-ter 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. 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.

A seguito della citata evoluzione normativa ed organizzativa introdotta nel 2021, che ha potenziato i compiti della DGISA nel settore della sicurezza stradale e autostradale, alla Direzione sono state trasferite le attività di cui al decreto legislativo n. 264/2006 e del decreto legislativo n. 35/2011.

Nello specifico assume rilievo il trasferimento dal Consiglio superiore dei lavori pubblici all'Agenzia, della Commissione permanente per le gallerie istituita con decreto legislativo n. 264 del 2006 l'Autorità amministrativa di riferimento per tutte le gallerie situate sulla rete transeuropea ricadente nel territorio nazionale; ciò ha permesso di accelerare la messa in servizio delle nuove gallerie e l'adeguamento di quelle esistenti.

Proseguendo, una illustrazione particolare meritano le attività connesse all'applicazione del decreto legislativo n. 35 del 2011 che sono state oggetto di un sostanziale processo di revisione da parte della Commissione Europea, il quale ha portato a diverse modifiche ed emendamenti alla Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, emesse ufficialmente tramite la Direttiva UE 2019/1936. Tale Direttiva è stata recepita dall'ordinamento italiano con il decreto legislativo n. 213 del 2021, di modifica del decreto legislativo n. 35 del 2011.

Infine, nel corso del corrente anno, ulteriori disposizioni normative connesse alla risoluzione convenzionale operata dal Governo con la Società Strada dei Parchi S.p.A. per il collegamento autostradale A24 Roma-L'Aquila-Teramo e il tronco A25 Torano-Pescara, hanno interessato le attività condotte dall'Agenzia in tema di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Ci si riferisce in particolar modo a quanto disposto all'articolo 7-*ter*, comma 9, del decreto-legge n. 68 del 2022, convertito con modificazioni dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, il quale dispone che "*L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) *e i*

membri del Tavolo di cui al comma 8 [del medesimo articolo 7-ter] *sui risultati dell'attività ispettiva svolta."*

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. 13 febbraio 2020, n. 25, prevede che la DGISA sia strutturata in cinque aree di attività, per complessivi 18 uffici di seconda fascia:

- Area normativa e standard tecnici;
- Area adeguamento e sviluppo sistemi di gestione della sicurezza;
- Area sicurezza delle gallerie stradali e ferroviarie;
- Area sistema ispettivo controllo procedure di monitoraggio delle opere civili;
- Area miglioramento degli standard di sicurezza.

Al 31 dicembre 2022, la DGISA, oltre al Dirigente generale, si compone di due dirigenti di seconda fascia e di n. 41 unità di personale tecnico e amministrativo variamente suddiviso tra collaboratori, funzionari e professionisti, selezionato in massima parte con la procedura di cui all'articolo 12, comma 14, del medesimo decreto-legge n. 109 del 2018.

Nelle more della completa strutturazione organizzativa della DGISA, con ordine di servizio prot. n. 6, in data 19 marzo 2021, aggiornato, da ultimo, con ordine di servizio n. 12 in data 8/7/2022, la DGISA è stata provvisoriamente organizzata in otto gruppi di lavoro informali, che stanno svolgendo le attività di pertinenza della Direzione, nell'ambito delle Aree dirigenziali di *normativa e standard tecnici* e *Adeguamento e sviluppo sistemi di gestione della sicurezza*:

- GdL 1 -Supporto Tecnico-Amministrativo e Segreteria tecnica della Direzione Generale;
- GdL 2 -Sistemi di Gestione della Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali;
- GdL 3 -Sistemi ispettivi, di supervisione e controllo;
- GdL 4 -Opere Civili, ingegneria strutturale e geotecnica;
- GdL 5 -Gallerie;
- GdL 6 -Sicurezza Stradale e D.lgs. n. 35/2011;
- GdL 7 -AINOP e Digitalizzazione;
- GdL 8 -Sistemi di Trasporto Rapido di Massa.

Per ciascun gruppo di lavoro è stato individuato un Referente, che coordina le attività del gruppo.

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

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

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

Ministero vigilante per assicurare la realizzazione degli obiettivi previsti dalla normativa istitutiva. La convenzione ha durata triennale ed è sottoposta a revisione periodica ogni anno.
In data 7.3.2022 è stata, pertanto, sottoscritta con il MIT la convenzione in argomento con la quale sono stati regolati "*i rapporti tra il Ministero e l'Agenzia*" e delineati "*… gli obiettivi sia generali che specifici attribuiti all'Agenzia stessa…"*. Nello specifico, con la definizione degli obiettivi generali sono state stabilite le priorità strategiche dell'Agenzia in relazione sia alle attività ed ai servizi erogati, sia al livello ed alla qualità dei servizi da garantire ai cittadini; con gli obiettivi specifici, invece, sono state identificate le modalità operative attraverso cui perseguire concretamente tali risultati.
Con particolare riferimento al settore stradale e autostradale, gli obiettivi generali della Ansfisa/DGISA, per il 2022, sono stati:

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

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

OBIETTIVO GENERALE 1

Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

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

b)

Al fine di effettuare un'adeguata analisi della sicurezza la Direzione si è proposta di attivare una serie di Audit adeguatamente mirati e programmati, per verificare la adeguata organizzazione dei processi di manutenzione e promuovere l'adozione di Sistemi di Gestione della Sicurezza anche attraverso il miglioramento continuo di quanto già previsto dai gestori stessi. Proprio a tal fine, la Direzione ha adottato le Linee Guida per l'implementazione, la certificazione e la valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per la verifica e la manutenzione delle infrastrutture da parte dei gestori delle reti stradali e autostradali che prevedono al loro interno una serie di strumenti applicativi in modo da semplificare l'avvio dei sistemi stessi. L'obiettivo prevede inoltre la proposta del Regolamento per il riconoscimento degli Organismi di Certificazione di parte Terza ai fini della pubblicazione dello stesso.

c) ***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 per l'anno 2022 e adozione del relativo programma per l'anno 2023".*

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

d) ***Obiettivo specifico**: "Individuazione dei requisiti minimi di sicurezza delle gallerie situate sulle strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea, gli obblighi dei soggetti gestori e le relative sanzioni in caso di inosservanza delle disposizioni impartite dall'Agenzia, nonche' i profili tariffari a carico dei gestori stessi, determinati sulla base del costo effettivo del servizio".*

L'art. 12 co. 4 bis del D.L. 109/2018, oltre al trasferimento all'Agenzia delle funzioni ispettive e dei "poteri di cui agli articoli 11, commi 1 e 2, e 12 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 al fine di garantire la sicurezza delle gallerie situate sulle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea", attribuisce ad ANSFISA le funzioni ispettive e i poteri atti a "garantire la sicurezza delle gallerie situate sulle strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea".
Anche alla luce della precedente elaborazione di un'apposita Regola Tecnica Verticale per la Sicurezza delle gallerie "Extra TERN" (rilasciata nel 2019 a seguito dei lavori di una apposita commissione tecnica), l'Agenzia ha istituito, nel mese di luglio 2022, un Tavolo Tecnico coordinato dal Direttore della Direzione Infrastrutture Stradali e Autostradali e costituito da rappresentanti della stessa ANSFISA, del Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili, del Consiglio Superiore dei LL.PP., del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

e) ***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 d'infrazione 2019/2279 - Mancato adeguamento dei livelli minimi di sicurezza delle gallerie italiane – direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea".*

La relazione ha l'obiettivo di fornire elementi e aggiornamenti sul quadro complessivo e sull'evoluzione dello stato di sicurezza delle gallerie della rete TERN (Trans European Road Network) ricadenti nel territorio italiano nel campo di applicazione del D.lgs. 264/06 di recepimento della direttiva comunitaria 2004/54/CE, secondo le procedure in esso contenute.

OBIETTIVO GENERALE 2

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

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

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

a) ***Obiettivo specifico**: "Diffusione della cultura della sicurezza degli individui in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei trasporti a impianti fissi".*

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

OBIETTIVO GENERALE 3

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

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

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

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

5 La rete stradale e autostradale italiana

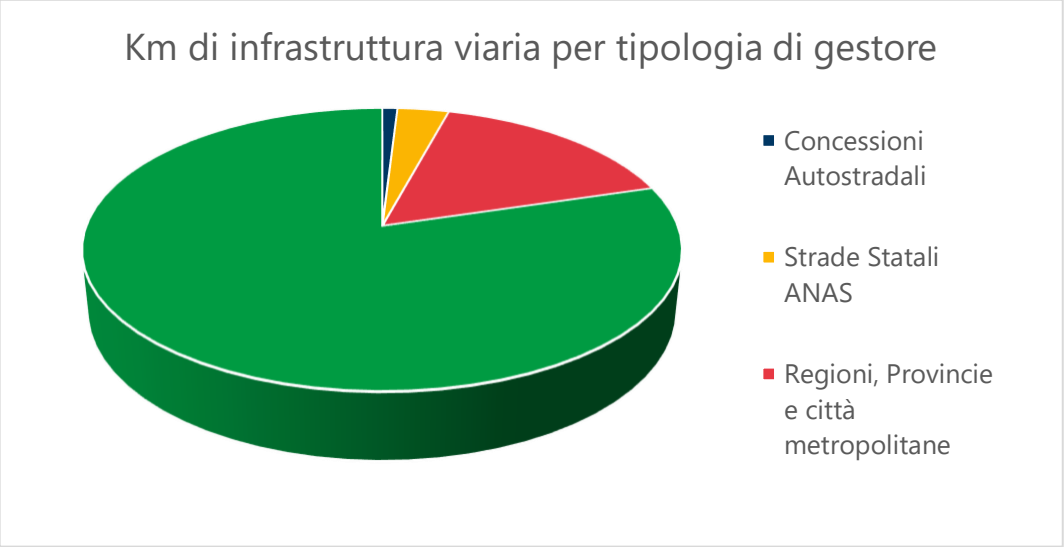
La rete infrastrutturale viaria, stradale e autostradale italiana è pari a circa 840.000 km ed è ripartita essenzialmente tra 4 tipologie di gestori, per un totale di oltre 8.000 soggetti competenti che gestiscono da pochi km fino, nel caso di ANAS, a decine di migliaia di km. Le quattro macrocategorie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

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

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

Tabella – Estensione stradale e gestori

Tipologia di Gestore	N° gestori	Km tratte	Incidenza percentuale
Concessioni Autostradali	26	7.341	0,88%
Strade Statali ANAS	1	25.655	3,08%
Regioni, Province e città metropolitane	123	132.624	15,89%
Comuni	7.904	668.673	80,15%
Totale	**8.054**	**834.293**	**100,00%**



5.1 La rete autostradale italiana

La rete autostradale italiana ha un'estensione complessiva di circa 7.300 Km, così articolata:

- Rete autostradale a pedaggio per la quale la funzione di soggetto concedente è attualmente esercitata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIT) subentrato ad ANAS S.p.A. dal 1° ottobre 2012, a seguito del processo di riorganizzazione delle funzioni previsto dall'art. 36 del D.L. n. 98/2011, convertito nella Legge n. 111/2011;
- Rete autostradale a pedaggio regionale, per le quali la funzione di soggetto concedente è esercitata da società partecipate da ANAS S.p.A. e dagli Enti regionali, oppure dalla Regione stessa;
- Rete autostradale di libera circolazione gestita da ANAS S.p.A., anch'essa soggetta a vigilanza da parte del MIT.

Tabella – Rete autostradale per concedenti

Gestore	Km
Concedente MIT - altri concessionari	5.604
Concedenti Regionali	162
Concedente MIT - ANAS	1.575
Totale	**7.341**

La rete autostradale a pedaggio, in concessione al MIT, è attualmente gestita mediante 26 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. In particolare, il concedente CAL S.p.A. - Concessioni Autostrade Lombarde (partecipato da ANAS S.p.A. e Regione Lombardia), gestisce le autostrade Pedemontana Lombarda, BRE.BE.MI. Brescia - Bergamo - Milano, TEM Tangenziale Est Esterna di Milano.
La rete autostradale gestita da ANAS S.p.A., si estende complessivamente per 1.575 km e comprende autostrade e raccordi autostradali comprensiva delle autostrade A24 e A25 (a pedaggio) precedentemente in gestione alla Strada dei Parchi spa.
Infatti, con Decreto Legge 7 luglio 2022, n. 85 (successivamente abrogato dalla Legge 5 agosto 2022, n.108) ANAS è stata nominata gestore pro tempore delle autostrade A24 e A25 (compresa la Diramazione GRA - Tangenziale Est di Roma) in concessione a Strada dei Parchi S.p.A.

5.2 Le strade statali - ANAS

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

Tabella – Rete di interesse nazionale gestita da ANAS

ANAS Strade Statali	Km tratte
ANAS - Abruzzo	1.432
ANAS - Basilicata	987
ANAS - Sardegna	2.948
ANAS - Calabria	1.686

ANAS - Campania	1.302
ANAS - Emilia Romagna	1.865
ANAS - Friuli Venezia Giulia	167
ANAS - Lazio	1.143
ANAS - Liguria	636
ANAS - Lombardia	1.950
ANAS - Marche	1.236
ANAS - Molise	667
ANAS - Sicilia	3.491
ANAS - Piemonte	1.599
ANAS - Puglia	1.493
ANAS - Toscana	1.410
ANAS - Umbria	769
ANAS - Valle d'Aosta	144
ANAS - Veneto	729
Totale	**25.655**

Altresì, fanno parte della gestione ANAS **ulteriori km 5.160,3** 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.

5.3 La rete viaria locale

Per quanto riguarda la ripartizione e l'attribuzione giuridica delle strade italiane statali, regionali, provinciali e comunali, si evidenzia che il D.lgs. n. 122/1998 ha stabilito il trasferimento delle infrastrutture stradali, già appartenenti al demanio statale, al demanio delle Regioni ovvero, con successive Leggi regionali, al demanio degli Enti Locali.
I suddetti provvedimenti normativi di riallocazione delle competenze sulle strade hanno determinato numerose criticità riguardanti la gestione delle infrastrutture stradali. La molteplicità dei centri di responsabilità, i continui passaggi di competenze e le modifiche istituzionali degli enti gestori hanno determinato, tra l'altro, un elemento di incertezza nella esatta quantificazione della consistenza della rete di competenza di ogni singolo gestore, complicando ulteriormente la già complessa attività di censimento e classificazione di tutte le infrastrutture stradali insistenti sul territorio nazionale.
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.

5.4 Le opere d’arte

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

Tabella – 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.

6 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali svolte nel 2022

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 delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali*", per l'anno 2022 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 28 dicembre 2021, così come stabilito dall'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.
Nel corso del 2022, a seguito di quanto disposto all'articolo 7-*ter*, comma 9, del decreto-legge n. 68 del 2022, convertito con modificazioni dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, la Direzione è stata chiamata ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25. Pertanto, con decreto del Direttore dell'Agenzia n. 36836 del 30 agosto 2022, è stato adottato il "*Programma straordinario per le autostrade A24 e A25"*, disponendo altresì la sospensione del Programma per le attività di vigilanza anno 2022, per la parte ancora non espletata.
Nei paragrafi seguenti verranno descritte le attività svolte nell'ambito del Programma annuale 2022 e quelle svolte nell'ambito del Programma straordinario per le autostrade A24 e A25.

6.1 Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2022

Il Programma annuale, così come definito dal comma 5-bis dell'articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, definisce le modalità e le tempistiche di svolgimento della vigilanza diretta da parte dell'Agenzia sull'attività di manutenzione, ed in generale di gestione della sicurezza, svolta dai gestori nell'ambito delle loro esclusive responsabilità.
Per la redazione del Programma annuale 2022, l'Agenzia ha individuato, secondo parametri prestabiliti, una serie di tratte stradali e di gestori sui quali svolgere la vigilanza diretta attraverso un'attività ispettiva a campione, finalizzata alla verifica della manutenzione operata dai gestori, sulla base della loro organizzazione dei processi, dei risultati ottenuti in termini di adeguatezza dei loro sistemi di sorveglianza (censimento, classificazione del rischio, valutazione della sicurezza e monitoraggio) e, più in generale, del rispetto della normativa specifica di settore.

Alla luce della notevole estensione della rete e la molteplicità dei soggetti gestori/enti proprietari, l'ANSFISA nella redazione del Programma annuale 2022 si è posta preliminarmente l'obiettivo di

operare in continuità con quanto eseguito nel corso del 2021 individuando quale priorità del proprio programma ispettivo il **completamento delle ispezioni sugli itinerari internazionali** (Rete TEN-T). Sempre nell'ottica di completare l'attività sulla rete TEN-T, il secondo obiettivo che ANSFISA si è posta per il 2022 era di indirizzare la propria attività sulle **direttrici di adduzione ai grandi centri urbani**. Inoltre, nell'ottica di un approccio graduale al tema di promozione della sicurezza, si è definito quale terzo obiettivo quello di **ampliare la platea dei gestori/enti proprietari**, interessando le strade di competenza regionale e provinciale

Inoltre, di particolare rilevanza è stato ritenuto il tema relativo ai **ponti in conglomerato cementizio armato, ordinario e presollecitato, realizzati nell'intorno degli anni '60-'70** e che possano essere ritenuti di particolare rilevanza in ordine alle luci libere superate, all'adozione di schemi strutturali di particolare originalità, all'utilizzo di elementi strutturali innovativi o non consueti all'epoca della costruzione.

Infine, una volta individuate le direttrici oggetto di ispezione si è scelto un campione rappresentativo di gestori/enti proprietari presso i quali effettuare gli **audit di sistema**.

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

- Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale, individuati secondo i criteri definiti nel Programma stesso ed in coerenza con gli obiettivi prefissati;
- Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo i criteri definiti nel Programma stesso ed in coerenza con gli obiettivi prefissati;
- Attività ispettiva su ponti e viadotti in conglomerato cementizio armato ordinario o presollecitato realizzati tra gli anni '60 e '70;
- Gestione ed eventuale attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall'utenza e/o da Enti preposti.

Come già evidenziato nel corso del 2022, a seguito di quanto disposto all'articolo 7-ter, comma 9, del decreto-legge n. 68 del 2022, convertito con modificazioni dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, la Direzione è stata chiamata ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25. Pertanto, con decreto del Direttore dell'Agenzia n. 36836 del 30 agosto 2022, è stato adottato il "Programma straordinario per le autostrade A24 e A25", disponendo altresì il differimento del Programma per le attività di vigilanza anno 2022, per la parte ancora non espletata. Delle attività previste nel Programma 2022 sono, pertanto, state espletate n. 23 ispezioni a campione su altrettante autostrade e/o strade statali e regionali, n. 4 ispezioni su ponti e viadotti in conglomerato cementizio armato ordinario o presollecitato realizzati tra la fine degli anni '50 e '70 e n. 5 Audit sui sistemi di gestioni. Nelle tabelle seguenti si riportano in dettaglio le attività svolte.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Elenco tratte oggetto di ispezione a campione - anno 2022

N°	DENOMINAZIONE	Tratta oggetto di ispezione	Gestore
1	A 55 Sistema autostradale tangenziale torinese	dallo svincolo Regina Margherita (non incluso) allo svincolo di Borgaro (non incluso)	ATIVA
2	A8 Milano – Varese	dall'interconnessione A8/A9 (inclusa) - allo svincolo di Castellanza (incluso)	ASPI
3	A 56 Tangenziale di Napoli	da uscita 1 (aeroporto) a uscita 7 (zona ospedaliera)	TANG. DI NAPOLI
4	A4 Torino – Trieste (ASPI) (Milano - Brescia)	dallo svincolo di Trezzo sull'Adda (incluso) allo svincolo di Dalmine (incluso)	ASPI
5	A 51 Tangenziale Est di Milano	da uscita 7 Via Rubattino a uscita 9 Cascina Gobba (svincoli inclusi) (dal km 6 +000 al km 10+300)	Serravalle
6	A1 Milano – Roma – Napoli e Dir. (Tratta Milano - Bologna)	interconnessione con A14 (Borgo Panigale) (km 188+800) - svincolo Bologna Casalecchio (km 195+500)	ASPI
7	A4 Torino – Trieste (CAV)	dall'interconnessione con A13 alla tangenziale di Mestre (A57) (dal km 363 al km 374,6)	CAV
8	A 11 Firenze – Pisa	dall'interconnessione con A1 allo svincolo di Prato est (svincoli inclusi) (dal km 4+900 al km 9+000)	ASPI
9	A4 Torino – Trieste (SATAP)	dallo svincolo per Marcallo e lo svincolo per Arluno (dal km 105 al km 110)	SATAP
10	A 20 Messina – Buonfornello - Palermo	dallo svincolo Cefalù al casello di Buonfornello (con A19)	CAS
11	A 32 Torino - Bardonecchia	dallo svincolo di Susa Est (incluso) allo svincolo di Susa ovest (incluso)	SITAF
12	A 26 Genova Voltri – Gravellona Toce	dal km 9+800 al km 14+000 (svincolo Masone)	ASPI
13	A 21 Torino – Brescia, Dir. Fiorenzuola d'Arda, tratta di Brescia	dallo svincolo di Castelvetro (incluso) allo svincolo di Cremona (incluso)	Autovia Padana
14	A 15 Parma – La Spezia e Dir. Santo Stefano di Magra	dallo svincolo di Aulla (incluso)all'interconnessione A12/A15 (fine competenza)	SALT
15	A3 Salerno – Reggio Calabria (*)	dallo svincolo Ercolano (km 9+000) allo svincolo Torre del Greco (km 12+200) (svincoli inclusi)	SAM
16	A 91 Roma - Fiumicino	dallo svincolo col GRA (incluso) allo svincolo A12-Civitavecchia dal km 6+600 al km 14+300	ANAS
17	SS 16 Bari - Brindisi - Lecce - Maglie	da uscita tangenziale Bari n. 8 (con A14) a uscita n. 13B (Taranto)	ANAS
18	SS 280/ E 848 Lamezia Terme - Catanzaro	dallo svincolo di Marcellinara (incluso) allo svincolo di Sarrottino (incluso)	ANAS
19	A 29 Palermo – Mazara del Vallo e Dir. Alcamo - Trapani	dallo svincolo di Cinisi (incluso) allo svincolo di Terrasini (incluso)	ANAS
20	SS 148 - PONTINA	dal km 12+000 al km 23+125 (GRA - Castel Romano-via di Trigoria)	ANAS
21	SS 75 - CENTRALE UMBRA	dal km 0+000 al km 7+000 (Innesto con la S.S. n. 3 Bis a Bastia sud)	ANAS
22	SS 681 ASSE ATTREZZATO DEL PORTO DI ANCONA	dal km 0+000 al km 0+900 (Porto di Ancona - Via Marconi (Ancona))	ANAS
23	SS 12 DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	Variante di Verona - Sant'Ambrogio di Valpolicella	ANAS
24	SR 213 - Via Flacca	dal km 0+000 al km 26+850 (Formia - SS7 Var. Formia Garigliano)	ASTRAL

Elenco ispezioni ponti e viadotti in conglomerato cementizio armato ordinario o presollecitato realizzati tra la fine degli anni '60 e '70 - anno 2022

N°	DENOMINAZIONE	Gestore
1	Cavalcavia di via Olimpica_ Corso Francia (Roma)	Comune di Roma
2	Ponte sull'ansa del Tevere	ANAS
3	Viadotto Akragas	ANAS
4	Viadotto di Corso di Francia	Comune di Roma

Elenco Audit sui Sistemi di Gestione della sicurezza – anno 2022

N°	Gestore
1	Tangenziale di Napoli S.p.A.
2	ASTRAL S.p.A.
3	ATIVA S.p.A. - Autostrada Torino–Ivrea–Valle d'Aosta
4	Autostrade per l'Italia - Tronco di Genova
5	CAV S.p.A. - Concessioni Autostradali Venete

Oltre alle ispezioni sopra indicate che rientrano nel Programma annuale 2022, nel corso dell'anno l'Agenzia si è attivata su alcune opere puntuali a seguito di segnalazioni pervenute da parte di privati e/o enti, a seguito di notizie apprese dai *media*, oppure a seguito di notizie inerenti incidenti rilevanti. Complessivamente le procedure conseguentemente istruite nel 2022 sono state 27, di cui 14 pervenute da privati, 6 comparse su organi di stampa, 2 provenienti dal MIT, 1 dai VVF e 4 da altri soggetti. Le segnalazioni sono state tutte evase attraverso approfondimenti con gli enti gestori e 6 di queste sono state oggetto di ispezione di campo da parte dei tecnici ANSFISA, in particolare:

- Ponte Castelnuovo Bocca d'Adda. Opera gestita dall'AIPO, situata in provincia di Lodi;
- Viadotto Corvi. Opera sulla Autostrada A16 Napoli-Canosa, gestita da Autostrade per l'Italia;
- SP 34 di "Turbigo", gestita dalla Città Metropolitana di Milano;
- Ponte XXV Aprile, opera gestita dal comune di Novara;
- Ponte "SP 329 Passo Bocca di Valle", opera gestita dalla provincia di Pisa;
- Frana sulla SS36 Dir "Lecco –Ballabio", gestita da AAS SpA.

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

6.2 Il Programma straordinario per le autostrade A24 e A25

L'art. 7-ter, comma 9, del decreto-legge n. 68/2022 ha attribuito ad ANSFISA, *ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2018, n. 130, il compito di effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del Tavolo di coordinamento di cui al comma 8* [del medesimo articolo 7-ter] *sui risultati dell'attività ispettiva svolta*.

In merito, con nota prot. n. 30020 del 9 luglio 2022, l'Agenzia ha delineato gli ambiti di propria competenza, confermando che, giusto il quadro normativo istitutivo (decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109) e il vigente Codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), *essa svolgerà*

attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura in oggetto, anche attraverso ispezioni finalizzate alla verifica dell'attività di manutenzione svolta e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica sulle infrastrutture, finalizzata all'accertamento della corretta messa in atto delle necessarie misure di controllo del rischio da parte di codesto gestore. La medesima nota ribadisce che restano fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza. È, inoltre, esplicitamente richiamato l'art. 14 del Codice della strada, che attribuisce all'ente proprietario della strada o al concessionario i poteri ed i compiti finalizzati a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione.

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

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

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

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

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

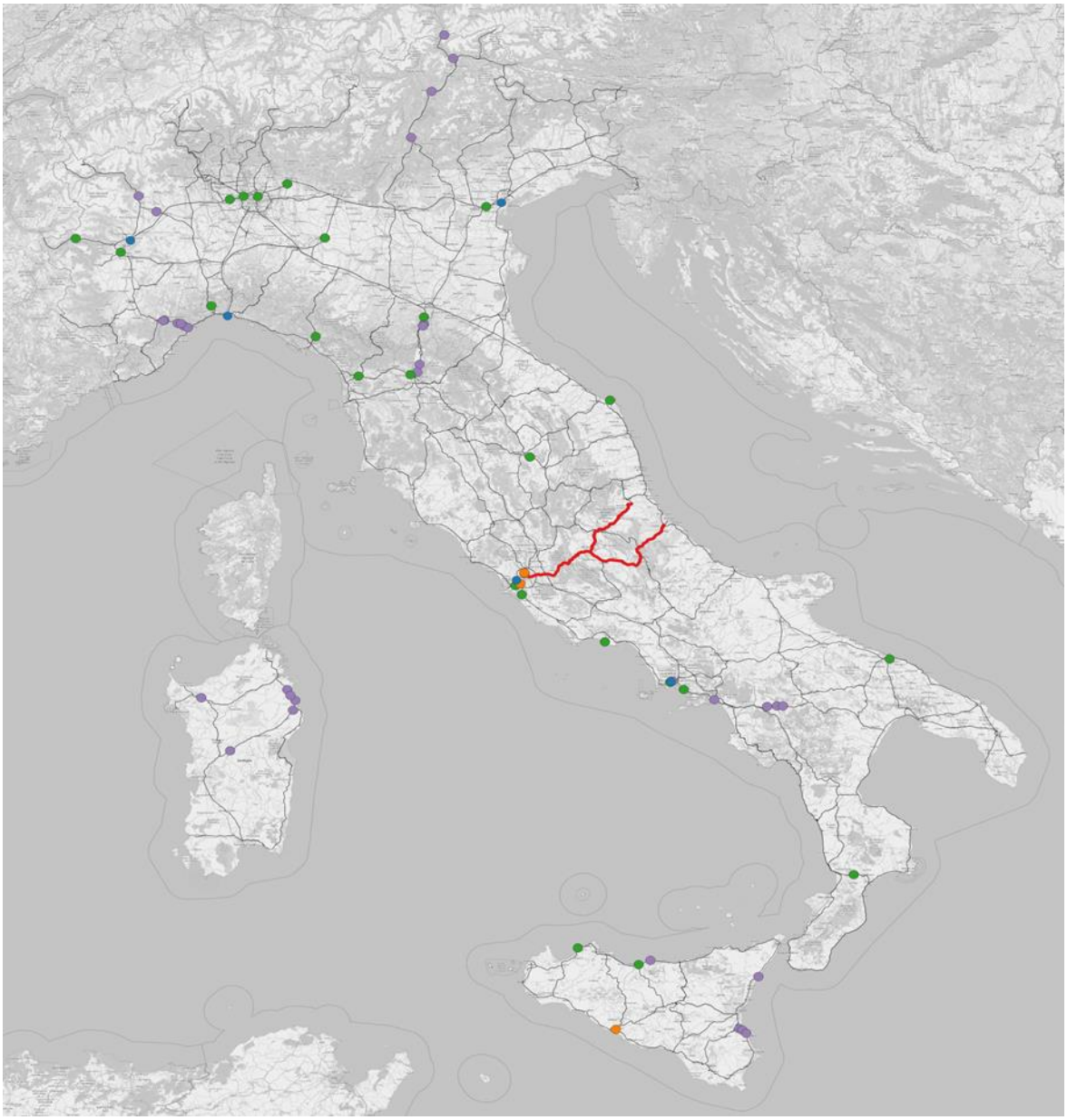
Tale organizzazione ha consentito di terminare a dicembre 2022 le ispezioni sull'infrastruttura stradale, sulle gallerie (ad eccezione della galleria Gran Sasso), sui pendii e le opere di sostegno e di avviare un audit di sistema.

Nel corso del 2023, proseguiranno le attività di ispezione sui ponti e viadotti che si prevede saranno ultimate nel primo semestre dell'anno.

N° d'ordine	Rete autostradale	Tratta interessata	km	Numero Opere	Tipologia di ispezione
1	A24	dal km 54,390 al km 59,588	5,20	12	Ispezione su Opere Civili
2	A24	dal km 59,588 al km 71,903	12,32	24	Ispezione su Opere Civili
3	A24	dal km 71,903 al km 85,6	13,70	22	Ispezione su Opere Civili
4	A24	dal km 85,6 al km 91,862	6,26	14	Ispezione su Opere Civili
5	A25	dal km 71,4 al km 87,977	16,58	38	Ispezione su Opere Civili
6	A24	dal km 43,358 al km 53,965	10,61	17	Ispezione su Opere Civili
7	A24	dal km 53,965 al km 85,6	31,64	16	Ispezione su Opere Civili
8	A24	dal km 92,417 al km 99,245	6,83	14	Ispezione su Opere Civili
9	A24	dal km 99,245 al km 101,047	1,80	13	Ispezione su Opere Civili
10	A24	dal km 101,047 al km 107,134	6,09	13	Ispezione su Opere Civili
11	A24	dal km 107,134 al km 111,49	4,36	11	Ispezione su Opere Civili
12	A24	dal km 111,49 al km 116,842	5,35	13	Ispezione su Opere Civili
13	A24	dal km 127,957 al km 132,867	4,91	16	Ispezione su Opere Civili
14	A25	dal km 88,505 al km 94,35	5,85	14	Ispezione su Opere Civili
15	A25	dal km 94,35 al km 98,87	4,52	13	Ispezione su Opere Civili
16	A24	/	/	9	Ispezione in Galleria
17	A24	/	/	5	Ispezione in Galleria
18	A24	/	/	4	Ispezione in Galleria
19	A25	/	/	6	Ispezione in Galleria
20	A25	/	/	2	Ispezione in Galleria
21	A24	/	/	2	Ispezione in Galleria
22	A24	da Roma a Carsoli	58,00	/	Ispezione piattaforma stradale
23	A24	da Carsoli a L'Aquila Est	56,00	/	Ispezione piattaforma stradale
24	A25	dall'interconnessione Torano allo svincolo di Cocullo	48,00	/	Ispezione piattaforma stradale
25	A25	dallo svincolo di Cocullo allo svincolo di Bussi-Popoli	28,00	/	Ispezione piattaforma stradale
26	A24	dallo svincolo de L'Aquila est a Teramo (fine competenza A24)	52,00	/	Ispezione piattaforma stradale
27	A25	dallo svincolo di Bussi-Popoli a Pescara (fine competenza A25)	37,00	/	Ispezione piattaforma stradale

6.3 I numeri del Programma annuale 2022

Complessivamente, nel corso del 2022 le 75 attività ispettive svolte hanno riguardato circa 580 opere d'arte, tra ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie. Nelle tabella seguente si riporta il dettaglio sintetico e una corografia con la localizzazione territoriale.



	Attività	Numero Attività ispettive	Numero Opere ispezionate
	Programma Straordinario A24-A25	25	296
	Programma 2022	25	227
	ponti anni '60 e '70	4	4
	Audit	6	---
	Attività dei ispezione diretta su segnalazione (per complessive 27 istruttorie)		6
	Gallerie di cui al Dlgs 264/2006	16	46
	Totale 2022	**76**	**579**

6.4 Esito delle ispezioni

Le ispezioni, che hanno riguardato tratte od opere gestite da gestori diversi, Concessionari autostradali, Anas ed Enti locali, sono state condotte secondo una tecnica obbiettiva, rapida e pragmatica, con metodo osservazionale, conseguendo un quadro di dati utili a poter esprimere una valutazione sugli aspetti connessi alla sicurezza ed alla manutenzione, sia delle opere d'arte, che delle gallerie e delle strutture stradali oggetto di ispezione.

Prioritariamente si riscontra una diffusa disponibilità e collaboratività nello svolgimento delle attività ispettive dell'Agenzia da parte dei gestori, anche con contributo di risorse umane e strumentali per presenziare l'attività ispettiva e consentirne lo svolgimento in modo efficace; d'altro lato si è registrato un apprezzamento diffuso da parte dei gestori medesimi nei confronti dell'Agenzia, quale struttura centrale a livello nazionale nella supervisione ispettiva sulle infrastrutture, ancorché a campione.

Il quadro emerso ha evidenziato una modalità ancora disomogenea tra i gestori nella programmazione e nella esecuzione della propria attività di ispezione, monitoraggio e manutenzione delle opere di propria competenza.

L'emanazione di norme di riferimento sulle ispezioni di gallerie (Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza, ed il monitoraggio delle gallerie esistenti DM 247 del 01/08/2022) e di ponti (Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza, ed il monitoraggio dei ponti esistenti DM 207 del 01/07/2022), avvenuta nella seconda metà del 2022, ancora non ha comportato il completo allineamento delle metodologie in uso ai gestori stradali, risultando evidentemente necessario, pur nell'ambito delle scadenze scaglionate delle diverse fasi di applicazione comunque previste negli allegati alle norme citate, un ampio periodo di *assessment* delle organizzazioni dei gestori medesimi.

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

Solo in un caso, in esito ad una ispezione effettuata per una segnalazione pervenuta all'Agenzia, a valle di valutazioni sullo stato del degrado condivise con il gestore, il gestore stesso ha proceduto alla

chiusura al transito di un ponte, sito su strada comunale, peraltro gravato da traffico estremamente ridotto. A seguito degli approfondimenti di propria competenza sul ponte, il gestore ha avviato un significativo intervento di manutenzione straordinaria, a struttura chiusa al traffico, al cui completamento è subordinata la riapertura della strada, stimata nel primo trimestre 2023.
Tra le raccomandazioni formalizzate in esito alle ispezioni ricorre sistematicamente l'indicazione dell'opportunità, ancorché non viga un obbligo, che i gestori si dotino, ove non già presente, di un Sistema di Gestione della Sicurezza, sulla base delle indicazioni riportate nelle "Linee Guida per la implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali", ai sensi dell'art. 12 comma 4 b del D.L. 109/18, pubblicate sul sito web dell'Agenzia, ai sensi dell'art. 12 comma 4, lett. b) del D.L. 109/2018.
Per le opere interferenti di gestori diversi, osservate in ambito di ispezione, si è rilevato che non è sempre ottemperato il disposto dall'art. 25 del D.lgs 30 aprile 1992, n. 285, per quanto agli obblighi di stipula degli atti convenzionali per la gestione e manutenzione delle stesse. Anche su questo aspetto l'Agenzia ha indicato ai gestori tale obbligo come prescrizione normativa strettamente connessa con la sicurezza della circolazione, intimandone l'ottemperanza.
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 2021, il parziale inserimento dei dati relativi alle opere ispezionate e, in taluni casi, si rileva l'assenza all'interno dell'Archivio di talune opere gestite, che risultano finanche non censite.
Resta diffusa la rappresentazione all'Agenzia, in fase di ispezione o nelle interlocuzioni successive alla conclusione della stessa, da parte dei gestori diversi da Concessionari autostradali ed ANAS, di una carenza di risorse economiche per l'Ente proprietario, risorse lamentate come indispensabili per sostenere i variegati costi derivanti dalle attività di sorveglianza e manutenzione del proprio patrimonio infrastrutturale stradale.
Nel 2° semestre del 2022, in esito all'intervenuto art. 7-ter, comma 9 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito dalla Legge 5 agosto 2022, n.108, è stata eseguita la rimodulazione della programmazione delle ispezioni, cui è conseguita una concentrazione della quasi totalità delle risorse ispettive della Direzione Generale ISA su una singola infrastruttura autostradale, A24 e A25; questo ha consentito, già alla fine del 2022, di elaborare i risultati, ancorchè parziali, di una prima esperienza specifica su campione molto ampio ed eterogeneo, sviluppato su 550 ponti, 55 fornici e 560 km di infrastruttura autostradale, gestito da un unico gestore di livello nazionale (ANAS).
Tale attività, per quanto ancora in corso e con completamento previsto presumibilmente a metà del 2023, ha consentito di pervenire alla constatazione che, laddove il sistema di gestione adottato è unico, talune problematiche sul degrado dell'infrastrutture ricorrono sistematicamente sulle varie tratte e tra le opere simili. Un consistente numero di opere d'arte oggetto dell'ispezioni presenta fenomeni di degrado di tipologia simile e ricorrente, più o meno rilevanti, quali distacco di copriferro, armature esposte/corrose, tracce di scolo di acque di piattaforma non correttamente smaltite.

6.5 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",* che costituiscono un riferimento fondamentale per i gestori relativamente ai requisiti del proprio sistema di gestione della sicurezza.

Dette Linee guida SGS-ISA ISA concentrano in un unico documento le informazioni, regole e procedure per costruire un sistema di gestione tenendo conto delle peculiarità che ogni infrastruttura possiede e dell'organizzazione che i gestori, primi responsabili della sicurezza, devono mettere in campo. Un aiuto concreto per uniformare i processi di controllo e di manutenzione delle infrastrutture stradali con un riferimento metodologico, mutuato e integrato con l'esperienza di altri settori, come quello aeronautico e ferroviario che, in tema di *safety*, hanno un percorso ormai consolidato anche a livello internazionale. Le linee guida quindi, stabiliscono le modalità per l'analisi dei processi interni dei gestori e contengono le disposizioni volte a promuovere e migliorare la sicurezza del sistema delle infrastrutture stradali e autostradali nazionali, definendo, altresì, le condizioni e le procedure per l'implementazione e la certificazione dei sistemi gestionali, in linea con le previsioni di cui alla lettera b) comma 4 art. 12 Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 e s.m.i.

6.6 Commissione Permanente Gallerie di cui al Dlgs 264/2006

L'incardinamento della Commissione permanente per le gallerie in ANSFISA è avvenuto a partire dal mese di dicembre 2021 in continuità con l'attività precedentemente svolta presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, avviando l'attività collegiale con una prima riunione svolta in data 1° marzo 2022, cui hanno fatto seguito altre sedute nel corso dell'anno 2022.

La nuova collocazione della Commissione ha favorito un incremento dell'attività ispettiva (anche in forza delle 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 a disposizione.

Il D.lgs. 264/2006 novellato con i citati interventi normativi del 2021 ha, d'altronde, fornito alla Commissione permanente per le gallerie alcuni strumenti di norma per il monitoraggio dello stato della sicurezza delle gallerie e dell'attuazione dei programmi di adeguamento presentati dai Gestori, in linea con l'esigenza di controllo del processo di adeguamento richiesto dalla Commissione europea.

In questa prospettiva, l'incardinamento della Commissione Permanente in ANSFISA consente forme di sinergia finalizzate a conseguire, anche in considerazione dei termini fissati gli adempimenti previsti dalla Direttiva Europea 2004/54/CE:

- un approccio proattivo e integrato, per le procedure di approvazione dei progetti e di messa in servizio delle Gallerie promuovendo lo sviluppo di adeguati Sistemi di Gestione della Sicurezza da parte dei Gestori, con particolare riferimento al rispetto delle previsioni di cui all'art. 10-bis – L.69/2021 (Disciplina del **processo di adeguamento** delle gallerie aperte al traffico ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'articolo 3 del D.lgs. 264/06), nonché mediante l'integrazione con altre disposizioni normative (es. DM 247/2022);

- il miglioramento dei procedimenti autorizzativi sotto il profilo tecnico, mediante iniziative di coordinamento nei confronti dei Gestori ed emanazione di disposizioni e direttive specifiche ai fini dell'applicazione del D.lgs. 264/06;
- la formazione degli operatori e dei tecnici preposti al procedimento autorizzativo e all'attività di controllo e verifica attraverso l'attivazione di corsi e seminari specialistici, anche al fine di far crescere un sistema di competenze specialistiche diffuse su tutto il territorio nazionale;
- la promozione dell'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;
- la definizione di accordi di collaborazione con altri Enti preposti alla sicurezza delle gallerie (es. Corpo Nazionale VV.F.), al fine di incrementare l'attività di controllo e di supporto all'azione dei Gestori.

Sotto altro profilo, l'attribuzione di competenze sulla sicurezza delle gallerie ad ANSFISA può consentire l'integrazione con le altre funzioni di competenza dell'Agenzia stessa quali quelle inerenti all'applicazione del D.lgs. 35/2011.

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

- MISURE DI SICUREZZA di cui all'art. 3 del Decreto (provvedimenti strutturali, impiantistici, gestionali mirati a ridurre la probabilità di accadimento e/o le conseguenze di eventi incidentali)

e/o

- delle 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

- delle MISURE DI SICUREZZA TEMPORANEE MINIME (provvedimenti temporanei, di natura impiantistica o gestionale, mirati 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 delle organizzazioni ispezionate 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 corso del 2022 sono state eseguite le ispezioni sulle seguenti gallerie:

Codice	Autostrada	Nome Galleria
A22	Autostrada del Brennero	Fortezza
A22	Autostrada del Brennero	Virgolo
A22	Autostrada del Brennero	Piedicastello
A22	Autostrada del Brennero	Brennero
A56	Tangenziale di Napoli	Capodimonte
A18	Consorzio Autostrade Siciliane	Taormina
CT-SR	ANAS	Cozzo Battaglia
CT-SR	ANAS	Filippella
CT-SR	ANAS	Serena
CT-SR	ANAS	San Fratello
SS131	ANAS	S'Iscala
SS131	ANAS	San Francesco
SS131	ANAS	Santu Antinu
SS131	ANAS	Cuponeddi
SS131	ANAS	Chighizzu
SS131	ANAS	Berruiles
A5	ATIVA	Quassolo
A4/A5	ATIVA	Passo d'Avenco
A1	Autostrade per l'Italia	Allocco
A1	Autostrade per l'Italia	Vado
A1	Autostrade per l'Italia	Santa Lucia
A1	Autostrade per l'Italia	Boscaccio
A6	Autostrada dei Fiori	Montezemolo
A6	Autostrada dei Fiori	Lasagne
A6	Autostrada dei Fiori	Pagliera
A6	Autostrada dei Fiori	Passeggi II
A6	Autostrada dei Fiori	Pione
A6	Autostrada dei Fiori	Bricco
A3	Società di progetto Salerno-Pompei-Napoli	Castello
RA5	ANAS	Montagnola

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

Autorizzazioni messe in esercizio:	
Castello	Società di progetto Salerno-Pompei-Napoli
Cadibona	Autostrada dei Fiori
Passo d'Avenco	ATIVA
Quassolo	ATIVA
Santa Lucia	Autostrade per l'Italia
Allocco	Autostrade per l'Italia
Vado	Autostrade per l'Italia
Boscaccio	Autostrade per l'Italia

Sempre nel corso del 2022, sono stati approvati con prescrizioni i progetti relativi alle seguenti gallerie:

Progetti approvati (con prescrizioni minori da sanare prima della ME):	
Monte Sant'Angelo	Tangenziale di Napoli
Vomero	Tangenziale di Napoli
Solfatara	Tangenziale di Napoli
Giardini	Consorzio Autostrade Siciliane
Capo Calava	Consorzio Autostrade Siciliane
Taormina	Consorzio Autostrade Siciliane
Segesta	ANAS
Cuponeddi	ANAS
Mompantero	SITAF
Giaglione	SITAF
Ramat	SITAF
Serre la Voute	SITAF
La Perosa	SITAF
Signayes	SAV
Cote de Sorreley	SAV
Les Cretes	RAV
Villeneuve	RAV
Arvier	RAV
Leverogne	RAV
Avise	RAV
Villaret	RAV
Chabodey	RAV
Morgex	RAV
Pre' St Didier	RAV
Dolonne	RAV

Complessivamente, quindi nell'ambito dell'operatività della Commissione Permanente gallerie, dal 24.12.2021 trasferita presso ANSFISA, sono state svolte 8 sedute plenarie della commissione (a fronte delle 7,3 di media nel triennio precedente), pervenendo all'adozione di 28 delibere di messe in esercizio o approvazione di progetti di adeguamento di gallerie (oltre il doppio rispetto alle 12 di media adottate nel triennio precedente) . Sono state inoltre Effettuate, sulle gallerie, circa 60 attività ispettive (pari a 4 volte rispetto alle circa 15 di media di isp'ezioni effettuate nel triennio precedente).

6.7 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 quasi totalità delle competenze e dei compiti previsti dal D.lgs. 35/1011 è avvenuto pochi mesi prima del recepimento nazionale della direttiva 2019/1936/CE che ha modificato (D.lgs. 15 novembre 2021, n. 213), per molti aspetti in modo non trascurabile, il precedente Decreto legislativo, anche alla luce di un decennio di applicazione della originaria direttiva.

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

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

- la definizione di modalità, contenuti e documenti costituenti la Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale dei progetti di infrastruttura di cui all'art. 3 del Decreto 35/2011;
- la tenuta dell'elenco dei soggetti che possono effettuare i controlli, ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 35/2011;
- la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti sulla base di quanto previsto dall'art. 5 del D.lgs. 35/2011, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dallo stesso Decreto;
- l'esecuzione, in attuazione del programma annuale di attività di cui al comma 5-bis e, comunque, ogni qual volta ne ravvisi l'opportunità, anche sulla base delle segnalazioni effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti o di altre pubbliche amministrazioni, di ispezioni di sicurezza secondo le modalità previste dall'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche compiendo verifiche sulle attività di controllo già svolte dai gestori ed eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito;
- la gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;
- la formulazione della proposta, nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, dell'aggiornamento delle tariffe previste dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011 da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo.

A seguito della conversione in legge del Decreto-legge n. 121/2021, in qualità di Organo Competente ai sensi del D.lgs. 35/2011 l'Agenzia ha provveduto ad autorizzare l'avvio delle attività ispettive sulle tratte stradali individuate dal Ministero nel 2021, oltre ad esaminare e approvare le domande di iscrizione all'elenco dei controllori e ispettori ai quali affidare gli incarichi di controllo dei progetti (da parte del Ministero) e di ispezione sulle tratte stradali esistenti (da parte dell'Agenzia).

Al momento l'Agenzia detiene ed aggiorna l'elenco degli esperti ai quali affidare incarichi per il controllo dei progetti e per l'esecuzione delle ispezioni (ultimo aggiornamento 30 settembre 2022)

Il decreto di recepimento della nuova direttiva europea 1936/2019, entrato in vigore il 31.12.2021, ha esteso l'ambito di applicazione della norma alle autostrade ed alle strade extraurbane principali, non appartenenti alla rete TEN. In particolare, a partire dal 1° gennaio 2022 la rete stradale che ricade

nell'ambito di applicazione del citato Decreto legislativo è stata ampliata, includendo autostrade e strade statali di tipo B, non incluse nella stessa rete. Questa circostanza determinerà un aggiornamento dell'attività ispettiva già avviata negli scorsi anni dal MIT.
In ogni caso, a seguito del trasferimento delle competenze, pur in attesa del completamento della procedura di trasferimento delle risorse finanziarie previste dal Decreto legislativo, sono stati avviati gli incarichi già attribuiti dal MIT per le attività ispettive su n. 12 tratte della rete TEN, gestite sia da concessionari autostradali che da Anas S.p.A.
Rispetto a tali attività, secondo un approccio innovativo rispetto al passato, sono state avviate le interlocuzioni coi gestori per l'individuazione delle misure di mitigazione del rischio.
Inoltre, al fine di individuare i **tronchi ad elevato rischio di incidente** è stato sviluppato un modello finalizzato a consentire la rappresentazione dei livelli di pericolosità delle strade interessate dall'applicazione della direttiva, attraverso l'analisi dei risultati dell'attività ispettiva svolta e l'elaborazione di un *algoritmo* di sintesi capace di integrare, al proprio interno, gli aspetti di valutazione della sicurezza intrinseca e dello stato manutentivo delle infrastrutture interessate.
Con particolare riferimento a quest'ultimo aspetto, riferito alla "messa a sistema" delle risultanze dell'attività ispettiva svolta negli anni passati e, quindi, allo sviluppo dell'*algoritmo* di elaborazione dei livelli di pericolosità della rete TERN oggetto di applicazione del D.lgs. 35/2011, ANSFISA ha operato con la collaborazione e il supporto scientifico di un gruppo di lavoro di esperti appositamente costituito, senza trascurare gli effetti della modifica dell'art. 5 della direttiva che ha sostituito al concetto di *classificazione* della rete - basato su indicatori di incidentalità "postumi"-, il concetto di *valutazione* proattiva della sicurezza (Network Wide Assesment).
Quanto sopra rappresenta un cambio di approccio alla problematica, sviluppato nella prospettiva di intensificare le valutazioni periodiche sulle prestazioni di sicurezza e ottimizzare l'attività ispettiva tramite "ispezioni mirate", ovvero ispezioni finalizzate ad approfondire l'analisi dei segmenti della rete stradale maggiormente critici, per massimizzare i risultati dei conseguenti interventi, in termini di incremento prestazionale complessivo.
In questa prospettiva, l'Agenzia, in accordo con il MIT, ha anche avviato la collaborazione italiana ad un *progetto pilota* avviato dalla Commissione Europea, attraverso l'EGRIS (*Expert Group on Road Infrastructure Safety*), costituito, nell'ambito della DG *Mobility and Transport* della Commissione Europea, nel 2020, proprio per promuovere l'attuazione della direttiva in tutti i paesi dell'Unione in modo uniforme e concreto. Si tratta, in particolare, di un progetto che si fonda su un modello di valutazione del rischio basato a sua volta su una *modalità reattiva* - esclusivamente incentrata sulla ricostruzione dei dati incidentali - e su un modello definito con una *modalità proattiva*, correlata, cioè, alla valutazione della sicurezza e alla conseguente misurazione di performance mediante la connotazione delle prestazioni di specifici aspetti geometrici (geometria longitudinale, conformazione delle sezioni, connotazione delle cd. *clear zones*, ecc.).
I concetti fin qui descritti sono anche il riferimento per l'elaborazione del documento regolamentare che traccerà i contenuti e le metodologie di svolgimento della Valutazione di Impatto (VISS), per cui ANSFISA, ottemperando a quanto previsto dal D.L.77/2021, ha provveduto alla stesura di un primo documento di riferimento che, sulla base di tecniche valutative delle funzioni di performance dei tronchi di rete mira a definire metodologie concretamente comparative delle scelte di investimento.
Sempre sulla base delle competenze rivenienti dal Decreto-Legge 77/2021, l'Agenzia ha anche completato lo studio della proposta di 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.

7 Programmazione delle attività di vigilanza 2023

Il Programma annuale 2023 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili il 21/12/2022, così come stabilito dal l'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

7.1 Gli obiettivi del programma 2023

Alla luce dei risultati raggiunti a seguito delle attività poste in essere nel corso degli anni 2021 e 2022, nonché delle modifiche normative intervenute, in particolare il D.L. 68/2022, sono stati definiti gli obiettivi del Programma annuale per l'anno 2023.

Come già evidenziato, a seguito della risoluzione della convenzione di concessione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e Strada dei Parchi S.p.A., ANSFISA è stata incaricata dalla Legge (art. 7-ter, comma 9, del decreto-legge 68/2022, convertito con legge 108/2022) di effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25. Il Programma straordinario avviato a settembre 2022 si concluderà nel primo semestre 2023.

A seguito dell'adozione del programma straordinario relativo alle infrastrutture dell'A24 e A25 di cui sopra, l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, di cui al programma annuale per l'anno 2022, ha subito una "sospensione", in particolare per quanto programmato per il terzo quadrimestre del 2022. Pertanto, nel corso del 2023 si prevede di completare le ispezioni e gli audit non completate nel corso del 2022 a causa della citata sospensione.

Fin dall'avvio delle prime attività ANSFISA ha svolto ispezioni a campione sulle infrastrutture delle Reti TEN-T. Considerando, pertanto, l'estensione di tale rete e le diverse caratteristiche delle infrastrutture che la compongono, nonché l'importanza strategica che la stessa riveste per le comunicazioni, nel Programma 2023 ANSFISA si è posta l'obiettivo di proseguire le ispezioni su tali itinerari già avviate negli anni precedenti ed in particolare sui concessionari autostradali ricadenti nelle reti trans-europee di trasporto che non sono stati oggetto di verifica nei programmi relativi agli anni 2021 e 2022.

Infine, nell'ambito delle attività di promozione e vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, che le disposizioni legislative citate in premessa hanno attribuito all'Agenzia, si ritiene di particolare interesse affrontare il tema relativo alle infrastrutture ricadenti nell'ambito delle zone sismiche. Pertanto, nella programmazione delle visite ispettive a campione per l'anno 2023, si è avuto particolare riguardo alle infrastrutture ricadenti nella zona 1 - livello di pericolosità elevato – di cui alla citata classificazione del 2003.

7.2 Le attività del programma 2023

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

- Completamento del Programma Straordinario sulle autostrade A24 e A25;
- Audit, presso i gestori/enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi gestori/enti proprietari della rete stradale e autostradale;
- Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai gestori/enti proprietari stradali e autostradali.

- Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;
- Attività di cui al D.lgs. 35/2011, in prosecuzione e subentro con quelle già svolte dal MIT, così come previsto dal DL 77/2021;
- Gestione ed eventuale attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall'utenza e/o da Enti preposti.

7.3 I numeri del Programma 2023

Attività	Numero Attività ispettive
Completamento Programma Straordinario A24-A25	33
Completamento Programma 2022	5
Audit e ponti Programma 2022 non espletati	5
Prosecuzione ispezioni Itinerari internazionali	19
Audit Programma 2023 (compreso A24 e A25	5
Gallerie di cui al Dlgs 264/2006	23
Totale	**90**

Figura – Quadro di insieme delle attività previste nel programma 2023

8 La Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

8.1 I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

La Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie (nel seguito anche DGSF) svolge i compiti e le funzioni, anche di regolamentazione tecnica, attribuitile dai decreti legislativi n. 50 e n. 57 del 2019 e ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale.
Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli operatori del settore, l'Agenzia promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale, che comprende le linee della rete interoperabile e le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale.
Garantisce un trattamento equo e non discriminatorio a tutti i soggetti interessati alla produzione di trasporti ferroviari e contribuisce all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali ed internazionali favorendo l'interoperabilità della rete ferroviaria europea.
In relazione al già richiamato art. 12 del D.L. n. 109/2018, convertito con la Legge n. 130/2018, ha, con riferimento al settore ferroviario, sostanzialmente convalidato i compiti e le funzioni già assegnati dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, poi confermati nel decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie", che ha abrogato il d.lgs. 162/2007.
L'Agenzia, ai fini della sicurezza e dell'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale svolge, sostanzialmente, le seguenti attività:

- Normativa (norme e standard tecnici)
- Supervisione (ispezioni e audit)
- Autorizzativa di imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o esercenti di ferrovie isolate, di Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) e di Centri di Formazione (CdF).
- Autorizzativa di sottosistemi strutturali e veicoli (autorizzazioni di immissione sul mercato e di messa in servizio di veicoli, autorizzazione di messa in servizio di tratte ferroviarie e/o impianti nuove o modificate, autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche).

- ***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).

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

Il nuovo contesto normativo introdotto con il recepimento del c.d. "IV pacchetto ferroviario", stabilisce che l'Agenzia debba elaborare un processo strutturato e verificabile per l'intera attività di supervisione, tenendo conto di specifici elementi al fine di garantire che il processo sia iterativo e risponda alla necessità del generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del continuo miglioramento della sicurezza ferroviaria.
L'Agenzia, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione, in caso di inosservanza da parte del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e degli esercenti di quanto disposto dal quadro normativo o dalle raccomandazioni emesse dall'Agenzia stessa, può, adottare provvedimenti restrittivi dell'esercizio, anche limitando autorizzazioni e certificati di sicurezza e certificati di idoneità all'esercizio.
Infine, l'art. 18 della legge n. 122 del 2016 ha introdotto sanzioni di carattere amministrativo per le inosservanze, da parte degli operatori ferroviari, delle disposizioni adottate dall'Agenzia in materia di sicurezza ferroviaria, o per quelli che omettono di fornire dati e informazioni richiesti dalla stessa Agenzia, demandando a quest'ultima il compito del relativo accertamento e dell'irrogazione delle sanzioni, secondo le disposizioni del capo I, sezioni I e II, della legge n. 689 del 1981, in quanto applicabili.

- ***Attività autorizzativa* di imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o esercenti**
  L'Agenzia provvede al rilascio, al rinnovo, all'aggiornamento e alla revoca delle autorizzazioni riguardanti i certificati di sicurezza delle imprese di trasporto ferroviario, le autorizzazioni di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e i certificati di idoneità all'esercizio degli esercenti le reti funzionalmente isolate.

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

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

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

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

  Gli OIF sono organismi di terza parte che svolgono verifiche afferenti la sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi nell'ambito delle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario italiano.

- L'Agenzia provvede al riconoscimento dei Centri di Formazione (CdF), di cui all'articolo 12, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n°50 e dell'articolo 20 commi 5 e 6 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247.

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

- ***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.

8.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

Con riferimento al settore ferroviario e alla già citata convenzione sottoscritta con il MIMS in data 24/2/2022, che regola i rapporti tra il Ministero e l'Agenzia e stabilisce le priorità strategiche, gli obiettivi generali che hanno coinvolto la DGSF, per il 2022, sono:

- Il miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria;
- la partecipazione alle attività che si svolgono nelle materie di competenza nell'ambito dell'Unione europea e internazionale e supporto tecnico alle strutture del Ministero con competenze nei medesimi ambiti;
- la sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei trasporti a impianti fissi, la prevenzione della corruzione e trasparenza;
- l'effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull'uso dell'Idrogeno in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione.

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

OBIETTIVO GENERALE 1

Miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria

a) ***Obiettivo Specifico:*** *"Individuazione delle modalità di gestione della sicurezza applicabili alle ferrovie turistiche".*

Il gruppo di lavoro appositamente istituito con nota protocollo ANSFISA 1998 del 25/03/2022 ha proposto l'emanazione di uno schema di decreto recante "**Disciplina delle regole e delle procedure applicabili alle ferrovie turistiche di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128.**"
Come da incarico dato al gruppo di lavoro, l'adozione dello schema proposto, oltre a dare attuazione a quanto richiesto dell'articolo 2, comma 5 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, sulla sicurezza delle ferrovie, è finalizzata a raccogliere in un testo unico tutte le norme di competenza di questa Agenzia relative alle ferrovie turistiche.
Lo schema proposto dal gruppo di lavoro è stato trasmesso dal Dirigente del settore Norme di esercizio al Direttore della Direzione Generale per la Sicurezza Ferroviaria con nota protocollo ANSFISA 60262 del 30-12-2022 e se ne sta predisponendo la pubblicazione per avviare la consultazione pubblica.

b) ***Obiettivo Specifico**: "Verifica dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico sulle reti regionali isolate".*

L'attività è stata svolta sul perimetro delle linee isolate dal resto del sistema ferroviario, individuato dal Decreto MIT n. 347/2019 come integrato in attuazione dell'art.3, comma 7, del decreto legge 10 settembre 2021 n. 121. Trattasi di ferrovie i cui standard di sicurezza sono molto diversi da quelli della rete di RFI e per lequali la legge, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico, ha previsto che possono continuare ad esercire nelle more dei necessari adeuamenti.

L'attività scaturisce dalla definizione del quadro di riferimento stabilito dall'Agenzia e dal percorso di avvicinamento agli standard di sicurezza nazionali definiti con le note dell'Agenzia n. 13666 del 10.07.2019 "Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario" (che ha identificato tredici requisiti di sicurezza prioritari) e n. 12044 del 03.08.2020 "Certificato di Idoneità all'Esercizio: chiarimenti in merito all'art 4 comma 2 Decreto ANSF n. 3/2019", che ha ribadito l'obbligo di presentare, tra gli elementi fondamentali ai fini del rilascio del CIE, gli eventuali piani di adeguamento tecnologico, regolamentare ed infrastrutturale, precisando i contenuti minimi del relativo cronoprogramma (procedure di gara, progettazione, realizzazione, prove e verifiche finalizzate alla messa in servizio, procedimenti autorizzativi, formazione del personale) e definendo due milestone annuali di trasmissione all'Agenzia dei relativi stato di avanzamento, al 30 marzo ed al 30 settembre, fino alla completa attuazione.

Sulla base degli elementi forniti con la situazione dei piani al 30 marzo 2022, è stata effettuata una ricognizione delle misure mitigative del rischio e degli interventi pianificati per l'adeguamento ai principi di sicurezza da parte delle aziende operanti sulle reti isolate. Ne è emerso un quadro di informazioni frammentate ed incomplete che rende complessa e non completamente efficace l'attività di presidio dello stato di avanzamento dei piani di adeguamento.

Allo scopo di migliorare l'efficacia e la tempestività dell'azione dell'Agenzia, con nota ANSFISA n. 33733 del 02.08.2022, indirizzata a tutte le aziende operanti sulle linee isolate, sono state poste le basi per l'attivazione di un sistema di supervisione dell'efficacia delle misure mitigative e della stessa pianificazione degli interventi di adeguamento ai principi di sicurezza. Gli operatori sono inoltre stati sensibilizzati ad attivare un sistema di monitoraggio dello stato di avanzamento basato su indicatori correlati alla dimensione fisica degli interventi (km di linea attrezzati", "numero di veicoli attrezzati", "numero di PL soppressi", "numero di impianti/piazzali adeguati", etc.) invece che alla dimensione economica dello stesso.

Questa impostazione della supervisione ha innanzitutto permesso di ricostruire un quadro aggiornato dello stato di conformità ai principi di sicurezza, delle misure mitigative adottate e dei piani risolutivi da implementare nel medio periodo; occorre considerare che la pianificazione degli interventi di adeguamento tecnologico è fisiologicamente condizionata dalla presenza di vincoli amministrativi (gestione di fonti di finanziamento centrali) e tecnico-organizzativi riferibili, questi ultimi in particolare, allo stato delle organizzazioni committenti rispetto alle tecnologie di sicurezza che, diffuse sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, rappresentano un elemento di forte innovazione per le reti regionali.

Il quadro che emerge, comunque variegato per le diverse realtà regionali, mostra un livello complessivo della fase realizzativa piuttosto arretrato, che potrebbe non subire accelerazioni sostanziali anche nel corso del 2023.
Nei diversi casi in cui l'orizzonte temporale di completamento degli interventi di adeguamento previsti è piuttosto lungo, si pone il tema della supervisione dell'efficacia delle misure di mitigazione del rischio poste in essere dalle organizzazioni nelle more della realizzazione degli interventi stessi.
Pertanto, contestualmente al controllo sugli stati di avanzamento, la dichiarata "conformità" alle misure di sicurezza realizzata attraverso l'adozione di misure mitigative del rischio, minime - conformi al quadro delineato con note n. 9956 del 29.09.2016 e n.10770 del 19.10.2016 - o adattate sulla base di specifiche analisi del rischio condotte dall'organizzazione, potrà essere oggetto di approfondimenti attraverso specifici controlli.

c) ***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".*

Nel corso del 2022 sono state pianificate e attuate ispezioni (attività di controllo a campione svolte sui sottosistemi ferroviari in esercizio) funzionali a verificare l'efficacia e corretta applicazione dei pertinenti sistemi di gestione della sicurezza di imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura e, nello specifico, la corretta applicazione delle norme e procedure relative al trasporto di merci pericolose.
Le ispezioni sulle imprese ferroviarie sono state attuate alternando modalità di controllo diretto sul campo (controlli visivi sui veicoli in composizione ai treni in esercizio) ad attività di controllo effettuate da remoto tramite analisi documentale (compresa la lettura della registrazione degli eventi di condotta).
Le specifiche norme inerenti al trasporto di merci pericolose e oggetto di verifica di conformità sono riconducibili al RID (Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose).
Le ispezioni, relativamente ai veicoli in composizione ai treni trasportanti merci pericolose, hanno inoltre riguardato la verifica visiva del generale stato manutentivo dei veicoli stessi, utilizzando come parametro di riferimento, nella definizione di eventuali irregolarità, il CUU (Contratto Uniforme di Utilizzazione – "Condizioni tecniche per lo scambio dei carri tra le imprese ferroviarie", allegato 9 appendice 1).
Le ispezioni, in tutti i casi in cui hanno rilevato non conformità o comunque criticità, hanno comportato la segnalazione all'impresa ferroviaria ispezionata, al fine di consentire la soluzione delle non conformità stesse e le specifiche analisi per l'individuazione di adeguate azioni correttive. Di tali soluzioni e analisi è stata richiesta, all'operatore, opportuna evidenza.
Le ispezioni sui gestori dell'infrastruttura hanno riguardato la verifica della conformità alla normativa vigente (RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose, Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/98 - Misure di sicurezza per gli

scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997 e Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018, per quanto attinente alla gestione delle emergenze negli scali di terminalizzazione del trasporto di merci pericolose) degli Scali adibiti alla terminalizzazione del trasporto di merci pericolose. Le verifiche hanno comportato una preliminare fase di controllo da remoto, svolta tramite analisi documentale (con particolare riguardo alle procedure organizzative e ai piani di emergenza) e una successiva fase di controllo sul campo. Come disposto dalla normativa, le irregolarità riscontrate e peculiari di ciascuno scalo sono state segnalate al pertinente 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.

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

In attuazione del dettato normativo comunitario e nazionale, ANSFISA sta dedicando grande attenzione ai temi del Fattore umano e organizzativo e della Cultura della sicurezza. Nello specifico, nel 2022, in continuità con le azioni promosse nel 2021, ANSFISA ha intrapreso una campagna di verifiche (inserite nella pianificazione delle attività di supervisione 2022 di cui al documento protocollo ANSFISA n. 0012475 del 29/3/2022) mirate a valutare il grado di implementazione, nelle organizzazioni italiane, dei requisiti normativi relativi a questi temi. L'obiettivo di tali verifiche è quello di valutare, principalmente attraverso le interviste alla leadership dell'organizzazione, al personale operativo e al responsabile SGS (Sistema di Gestione della Sicurezza), il livello di implementazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza all'interno delle singole organizzazioni, tenendo conto delle risposte da queste ultime fornite 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 da ANSFISA a tutte le organizzazioni ferroviarie ricadenti nella sua giurisdizione.
In particolare, le interviste al personale operativo sono state reputate lo strumento più idoneo in quanto consentono di avere un quadro, quanto più possibile aderente alla reale implementazione, dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza all'interno delle aziende. La scelta e l'esiguo numero degli intervistati, sebbene diano un quadro generale del livello di implementazione, non consentono tuttavia di effettuare considerazioni statistiche estendibili a tutta l'organizzazione sottoposta alla verifica.
Allo scopo di quantificare le risultanze emerse e quindi attribuire valori numerici anche nel campo del fattore umane dove la quantificazione è particolarmente complessa, sono stati definiti due indici che si prefiggono di misurare il livello di efficacia delle azioni messe in atto (indice di implementazione) e il livello di concordanza per misurare l'effettiva attuazione delle iniziative dichiarate (indice di concordanza). Le verifiche e la conseguente valorizzazione degli indici sono state realizzate su 6 imprese ferroviarie.

Dal confronto tra i dati dei due indici, nella maggior parte dei casi, si ha evidenza di una maggior facilità a far conoscere i temi dei fattori umani e della cultura della sicurezza tra i lavoratori intervistati (attraverso i canali di comunicazione interna o gli aggiornamenti dei corsi di formazione, ma anche convegni, webinar dedicati, ecc.,) rispetto alla completa implementazione delle procedure degli SGS, previsti dalla strategia di implementazione, all'interno delle organizzazioni.
Si riscontra che le organizzazioni presentano un valore dell'indice di concordanza, in generale, con ampi margini di miglioramento, dimostrando una certa difficoltà nella fase di implementazione dei processi relativi ai fattori umani e organizzativi e cultura della sicurezza negli SGS.
ANSFISA è stata anche impegnata in numerose iniziative di disseminazione sui temi dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza, comprensiva anche degli argomenti relativi alla Just Culture, partecipando sia a livello nazionale che europeo a diversi eventi sul tema (convegni, seminari, webinar) e fornendo supporto all'ERA in specifici gruppi di lavoro.
Dall'insieme delle verifiche condotte nel 2022, emerge la necessità di proseguire nelle attività di promozione di questi temi. Nonostante i numerosi aspetti positivi riscontrati, infatti, rimangono diversi ambiti del Sistema di Gestione della Sicurezza nei quali sono necessari momenti di confronto, di stimolo e anche di controllo per consentire all'intero sistema ferroviario italiano di fare un decisivo passo avanti nella concreta implementazione di questi temi all'interno delle organizzazioni ferroviarie.
La messa a punto di strumenti di misurazione con la supervisione ed il loro utilizzo in maniera estensiva consentirà sicuramente di evidenziare su quali ambiti ANSFISA dovrà focalizzare la propria attività di promozione.
Proseguirà anche l'impegno nella partecipazione alle iniziative internazionali e nazionali di scambio e di confronto, nonché di disseminazione di una positiva cultura della sicurezza e di una sempre più efficace attenzione ai fattori umani e organizzativi.

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

Nel corso del 2022 sono stati svolti controlli a campione sull'attuazione e sull'efficacia dei processi gestionali ed operativi dei Gestori dell'infrastruttura, per il presidio della manutenzione dell'infrastruttura, secondo il "Piano delle attività di supervisione per il 2022" di cui al protocollo ANSFISA n. 0012475 del 29/3/2022.
Sono state, inoltre, assicurate le successive analisi della documentazione trasmessa a seguito di tali interventi, in più fasi, secondo le tempistiche stabilite in ciascuna attività, per verificarne lo stato di attuazione.
L'insieme delle attività condotte hanno permesso di appurare diversi ambiti di miglioramento del processo manutentivo sia nella fase di programmazione che nella fase di esecuzione e controllo delle attività.
Sono emerse alcune carenze in merito allo stato dell'arte di enti della rete gestita, per le quali i Gestori delle infrastrutture interessati sono stati richiamati ad assicurare le idonee attività di presidio.

Rimane quindi importante proseguire nell'azione di verifica del presidio del processo di manutenzione e nel supporto dei Gestori dell'infrastruttura regionali e delle linee isolate ad adottare procedure ed istruzioni adeguate per la manutenzione della rete gestita e per il controllo dello stato degli enti manutenuti.

OBIETTIVO GENERALE 2

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

b) ***Obiettivo Specifico***: "*Supporto tecnico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le proprie attività di competenza nell'ambito del Comitato RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) 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 nel 2022 si sono svolte con personale di ANSIFSA in supporto al rappresentante del MIT al Comitato RISC. Sono inoltre state effettuate riunioni preparatorie, prima delle riunioni del Comitato RISC, finalizzate alla preparazione delle posizioni da assumere da parte del Ministero, mediante apporto del know-how specialistico e dei ritorni di esperienza dell'Agenzia.

In ambito Commissione Europea, ANSFISA ha partecipato a n. 4 Expert Group e n. 3 meeting speciali dedicati alla revisione della STI CCS.

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

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

- riunioni di coordinamento (Steering commetee) fra le NSA di corridoio, finalizzate a coordinare le attività delle varie NSA e a presentare un'unica posizione delle NSA in risposta ai quesiti posti dal gruppo esecutivo del corridoio RALP e del corridoio Scanmed;
- partecipazione a riunioni in supporto al MIT e la preparazione delle posizioni per le riunioni dei gruppi esecutivi dei corridoi ferroviari RALP e Scanmed.

Infine, l'Agenzia ha fornito supporto per le riunioni del gruppo "ERTMS task force" dei corridoi ferroviari.

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

L'interoperabilità ferroviaria si fonda sul principio di garantire che sulle infrastrutture ferroviarie europee siano installati sistemi tecnologici progettati e realizzati in coerenza con le Specifiche tecniche di interoperabilità.
In particolare, come sistema europeo di segnalamento e protezione della marcia dei treni è stato individuato il sistema ERTMS/ETCS che dovrà gradualmente sostituire tutti i sistemi nazionali di classe B secondo quanto previsto dai piani di implementazione che ciascun Stato membro ha notificato alla Commissione europea.
La progettazione di tali sistemi è subordinata all'approvazione dell'ERA, al fine di garantire in ambito europeo la coerenza dei sistemi che saranno realizzati.
ANSFISA, a seguito delle richieste di Autorizzazione di messa in servizio del sottosistema Comando Controllo e Segnalamento (CCS) di terra, ha monitorato il rispetto delle tempistiche contenute in tali piani, relazionando semestralmente (nel primo e nel terzo trimestre) al Ministero sullo stato di implementazione raggiunto. Per il 2022 tali relazioni sono state inviate con le note ANSFISA protocollo n° 0012871 del 31/3/2022 e n° 0041549 del 28/9/2022.

OBIETTIVO GENERALE 3

Sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei trasporti a impianti fissi, prevenzione della corruzione e trasparenza

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

Operando in sinergia con il Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza dell'Agenzia, la DGSF ha contribuito all'aggiornamento dell'analisi dei processi dell'Agenzia finalizzata alla gestione dei rischi corruttivi, volta all'adeguamento dell'analisi del contesto interno ed esterno, dell'analisi del rischio e alla individuazione delle relative misure di mitigazione, funzionali definizione della strategia di prevenzione della Corruzione e trasparenza di ANSFISA per il triennio 2023-2025.

OBIETTIVO GENERALE 4

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.

a) ***Obiettivo specifico***: "*Predisposizione della disciplina tecnica e procedurale per la sicurezza del trasporto ferroviario con treni alimentati ad idrogeno*".

Quanto svolto da questa Agenzia per il raggiungimento dell'obiettivo specifico a), come descritto di seguito, copre di fatto anche l'obiettivo specifico c) in quanto nell'ambito dell'analisi del caso pilota c'è stata una continua collaborazione e interazione con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, Enti di ricerca (CNR ed ENEA) ed Università, nonché i risultati raggiunti sono stati condivisi nell'ambito del tavolo tecnico presso la struttura di missione del MIMS, al quale partecipa ANSFISA con propri rappresentanti, fornendone il supporto richiesto.
Nell'ambito dei procedimenti di autorizzazione dei veicoli ferroviari condotti da ANSFISA nel corso del 2022 spiccano per novità i progetti che utilizzano l'idrogeno come vettore energetico per la produzione dell'alimentazione elettrica dei motori di trazione, soluzione fortemente sostenuta anche nell'ambito del PNRR.
I costruttori di veicoli ferroviari che hanno attivato la fase di impegno preliminare prevista dalle LG dell'Agenzia n. 1.2019 rev. 1 sono Alstom Ferroviaria e Stadler per progetti che riguardano veicoli destinati a reti funzionalmente isolate di cui al decreto-legge 16 ottobre 2017, n.148, art. 15-ter, convertito dalla legge 04/12/2017, n. 172.
In particolare, il progetto Alstom denominato HMU 214 è destinato alla realizzazione di veicoli per la rete funzionalmente isolata a scartamento ordinario Brescia – Iseo – Edolo (Lombardia) gestita da Trenord mentre il progetto STADLER prevede la realizzazione di veicoli potenzialmente destinati alle reti funzionalmente isolate a scartamento ridotto (950 mm) gestite rispettivamente da A.R.S.T. (Sardegna), Ferrovie della Calabria (Calabria), Ferrovie Appulo Lucane (Puglia e Basilicata) e Ferrovia Circumetnea (Sicilia).
L'utilizzo dell'idrogeno, se non rappresenta di certo una novità nel panorama internazionale nel settore dei trasporti (basti pensare alle applicazioni in ambito automotive), è un elemento di assoluto rilievo laddove calato in un contesto piuttosto rigido e tradizionalista come quello del trasporto ferroviario in cui l'applicazione (storica) di codici di buona pratica (normativa tecnica riconosciuta) rappresenta la prima garanzia di progettazione in sicurezza di un veicolo ferroviario. In tale ambito però è da riscontrare una carenza di normativa specifica direttamente e pienamente applicabile ai casi in esame.
Per tale motivo sono stati istituiti in ambito nazionale diversi gruppi di lavoro che vedono ANSFISA partecipante attivo nella definizione, ad esempio, delle "*regole tecniche sull'idrogeno*" e che ad oggi hanno prodotto una proposta della **Struttura Tecnica di Missione del MIMS** riportante i requisiti di sicurezza necessari all'implementazione delle sperimentazioni relative all'Investimento 3.3 "S*perimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale*" ricompreso nella componente "M2C2.4 Sviluppare un trasporto locale più sostenibile" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).
Il gruppo di lavoro ad oggi ha individuato le regole tecniche per il "**trasporto dell'idrogeno su strada**" e la "**sicurezza antincendio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione**".
In ambito ferroviario l'elencazione, individuata per il trasporto su strada, al momento risulta ancora non formulata ma si possono già evidenziare alcuni aspetti tecnici e procedurali finalizzati, ove possibile, alla messa in servizio dei veicoli in via sperimentale, come di seguito illustrato.

Linee di indirizzo

Le linee di indirizzo per la predisposizione della disciplina tecnica e procedurale per la messa in servizio di treni da idrogeno, considerata la specificità della tematica e la già citata mancanza di un quadro di riferimento specifico definito e stabile per l'idrogeno "*ferroviario*",

possono trarre spunto dal più vasto campo di requisiti applicabili derivanti da normative nazionali ed internazionali riconosciute, anche se, come detto, non concepite per l'utilizzo prettamente ferroviario.
La **disciplina tecnica** potrà prevedere la strutturazione di un sistema normativo basato sui seguenti principi:

1. norme che sono pienamente applicabili a veicoli con propulsione ad idrogeno;
2. norme di applicazione ferroviaria che trattano di funzioni direttamente impattate da una propulsione ad idrogeno;
3. norme che sono applicabili ad altri settori (veicoli elettrici a celle a combustibile, atmosfera esplosiva in impianti fissi, etc.) e che riguardano la propulsione ad idrogeno;
4. utilizzo della "regola ingegneristica" (leggasi come analisi del rischio, ndr) laddove sia necessario valutare aspetti non completamente o minimamente coperti dalle precedenti tipologie di codici di buona pratica.

Restano valide invece per le restanti parti dei sottosistemi costituenti il veicolo ferroviario (indipendenti dalla trazione ad idrogeno) le normative già in vigore sia in termini di Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) che la normativa nazionale tecnica notificata (Decreto ANSF 1.2016) o meno (Decreto ANSF 1.2019) se riferita all'ambito specifico dei veicoli destinati alle reti funzionalmente isolate.
Da un punto di **vista procedurale**, invece, oltre alla conferma di applicabilità delle vigenti procedure autorizzative previste all'interno delle "*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche*" dell'Agenzia n. 1.2019, sono state individuate fin da ora delle azioni/fasi specifiche legate alla novità "idrogeno" come:

1. coinvolgimento fin dalla fase preliminare di tutti i portatori di interessi (impresa ferroviaria, gestore infrastruttura, OVC, OVR) e non solo del richiedente come normalmente avviene nei procedimenti autorizzativi classici,
2. redazione di un'analisi del "rischio di sistema" che veda il gestore infrastruttura come il soggetto che raccoglie tutte le condizioni esportate dal veicolo,
3. prevedere l'ottenimento di un parere esperto da parte dei Vigili del Fuoco, specialmente per quanto riguarda i rischi legati alle caratteristiche dell'idrogeno,
4. esecuzione di prove di compatibilità sulla rete per la specificità della trazione ad idrogeno,
5. esecuzione di prove di trazione con sole batterie in caso di degrado della propulsione ad idrogeno,
6. necessità di un periodo di esercizio sperimentale successivo al rilascio dell'autorizzazione.

Le azioni e fasi specifiche sopra elencate potranno essere, ove si verifichi esistano le condizioni sufficienti a garantire adeguati livelli di sicurezza, la base per la predisposizione finale della disciplina tecnica e procedurale per la sicurezza del trasporto ferroviario con treni alimentati ad idrogeno, attività che sarà possibile portare a termine dopo la conclusione del caso pilota di autorizzazione in corso.
Ovviamente tutto quanto sopra esposto sarà verosimilmente suscettibile di aggiornamento ed approfondimento che andrà di pari passo con lo sviluppo concreto dei progetti presi a riferimento.

b) ***Obiettivo specifico***: "*studio e scambio di esperienze con omologhi organismi ed Enti operanti sulla sperimentazione dell'idrogeno in ambito ferroviario*".

Nell'ambito dei procedimenti autorizzativi di veicoli alimentati ad idrogeno condotti da ANSFISA sono stati attivati parallelamente una serie di incontri ed iniziative volte ad approfondire la tematica "idrogeno in ambito ferroviario" al fine di creare un network di contatti, esperienze e conoscenze da mettere in comune per tutto il settore ferroviario.
A tal proposito sono stati attivati **accordi di collaborazione** con enti di ricerca come CNR - STEMS, CNR – ITAE (rif. prot. ANSFISA n. 29854 del 23.12.2021) ed ENEA (rif. prot. ANSFISA n. 15902 del 20.04.2022) in cui vengono previsti atti esecutivi volti a determinare:

- attività di supporto, anche nell'ambito del Tavolo di coordinamento e confronto sulla "sperimentazione dell'idrogeno in ambito ferroviario" istituito da ex MIMS, per le attività in capo all'ANSFISA relative alla definizione delle procedure di autorizzazione di messa in servizio, in ambito ferroviario, di veicoli a celle a combustibile a idrogeno e dell'infrastruttura interessata;
- attività di supporto allo 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;
- supporto alla definizione di linee di azione e all'individuazione di strumenti metodologici e criteri operativi per l'adozione di misure organizzative e tecnologiche per il perseguimento degli obiettivi di cui sopra;
- supporto nella predisposizione della disciplina tecnica e procedurale per la sicurezza del trasporto ferroviario con treni alimentati ad idrogeno, in particolare in merito alle norme giuridiche e tecnico-scientifiche per interventi di emergenza legati all'uso dell'idrogeno;
- collaborazione nell'ambito della progettazione, realizzazione, installazione e utilizzo di impianti e processi legati alle tecnologie dell'idrogeno e dei suoi derivati.

Inoltre, si è proceduto allo **scambio di esperienze** con altre autorità nazionali preposte alla sicurezza europee interessate e coinvolte in procedimenti autorizzativi. Cronologicamente gli incontri sono avvenuti con:

- EPSF (Autorità Francese preposta alla sicurezza), il 25.05.2021 ed il 16.12.2022 via Teams per condividere i procedimenti autorizzativi in corso e le metodologie applicate;
- EBA (Autorità Tedesca preposta alla sicurezza), il 23.02.2022 nel corso del **sopralluogo** al treno *Coradia iLint* autorizzato in Germania;
- AESF (Autorità Spagnola preposta alla sicurezza), previsto ad inizio 2023 per prendere conoscenza dello stato dell'arte in Spagna.

Un altro **sopralluogo** è stato effettuato al sito di rifornimento Linde di H2 in Germania il 20 Ottobre 2022.
Ad oggi è possibile trarre la seguente **conclusione**:
il settore del trasporto ferroviario europeo risulta particolarmente attento allo sviluppo che l'utilizzo dell'idrogeno potrà avere sia in un'ottica di sostituzione della trazione termica diesel per vecchi veicoli sia per la possibilità di utilizzare nuovi veicoli su linee dove l'elettrificazione risulta svantaggiosa se non impraticabile per motivi fisici (es. sagoma in galleria) o economico/finanziari. All'interesse rilevante fa da contraltare l'evidente lacuna normativa che

al momento rappresenta una delle criticità da affrontare. La tendenza dei soggetti coinvolti, in primis i richiedenti che nella maggior parte dei casi si identificano con il costruttore del veicolo (scenario italiano) o con l'impresa ferroviaria (scenario francese), è quella di adottare l'approccio ingegneristico costituito dall'utilizzo dello strumento dell'analisi dei rischi per "coprire" tutti quei punti aperti che ad oggi non trovano una (piena) copertura normativa.

c) ***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*".

Si rimanda a quanto già descritto per l'obiettivo specifico a).

9 Sistema ferroviario nazionale

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

DATI CARATTERISTICI [Rete IT] al 31/12/2021
▪ 16.012 Km di [Rete RFI]
▪ 1.543Km di [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 364,6 Mln treni Km di cui il 5% relativo alle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 5.438 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 97.3% del traffico coperto da sistema di protezione della marcia del treno
▪ circa 26334 Mln passeggeri-km
▪ circa 27.336 Mln tonnellate-km
▪ 18.847 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavie, sottovie, gallerie)
▪ 3.236 località di servizio (stazioni,bivi,ecc)
▪ 30.818 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 45.085 segnali
▪ 43.000 addetti con mansioni di sicurezza
▪ Circa 3.000.000 di treni in un anno

SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI DALL'ANSFISA [Rete IT] al 31/12/2022
▪ 10 Gestori dell'infrastruttura (i rimanenti 2 Gestori delle reti regionali interconnesse operano sulla base delle previgenti autorizzazioni)
▪ 43 Imprese ferroviarie, di cui:
○ 21 di trasporto Merci/Merci Pericolose
○ 13 di trasporto Passeggeri
○ 4 di trasporto Merci e Passeggeri
○ 1 di trasporto Merci, Passeggeri e Manovra
○ 4 di solo servizio di Manovra
○ 33 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine
▪ 14 Centri di formazione

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

Il contesto di riferimento per le reti funzionalmente isolate è quello individuato dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 agosto 2019, n.347 con le seguenti modifiche:

- aggiunta, in attuazione dell'articolo 3, comma 7, del D.L. 121/2021, della tratta in territorio italiano della linea ferroviaria da Tirano fino a Campocologno (in Svizzera), esercita da Ferrovia Retica - Rhätische Bahn Ag
- subentro, a far data dal 1° luglio 2022, all'esercente ATAC S.p.A, delle società Astral S.p.A. quale gestore dell'infrastruttura e Cotral S.p.A. quale impresa ferroviaria.

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

ESERCENTE/IMPRESA FERROVIARIA/ GESTORE INFRASTRUTTURA	LINEE FERROVIARIE	REGIONE
Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. (Esercente)	Genova - Casella	Liguria
Società Subalpina Imprese Ferroviarie S.p.A. (Esercente) Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (IF)	Domodossola – Confine svizzero	Piemonte
Ferrovie della Calabria S.r.l. (Esercente)	Intera rete	Calabria
Ferrovia Circumetnea (Esercente)	Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Sicilia
Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (Esercente)	Intera rete	Puglia-Basilicata
ARST trasporti regionali della Sardegna (Esercente)	Intera rete	Sardegna
Ferrovia Retica - Rhätische Bahn Ag (Esercente)	Tirano – Confine Svizzero	Lombardia
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GI) Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (IF)	Torino - Ceres	Piemonte
FERROVIENORD S.p.A. (GI) TRENORD S.r.l. (IF)	Brescia – Iseo - Edolo	Lombardia
Azienda Strade Lazio S.p.A. (GI) Compagnia Trasporti Laziali S.p.A. (IF)	Roma – Lido; Roma – Civitacastellana - Viterbo	Lazio
Ente Autonomo Volturno S.r.l. (GI) Ente Autonomo Volturno S.r.l. (IF)	Ferrovia Circumvesuviana; Ferrovie Cumana e Circumflegrea	Campania

Le suddette reti funzionalmente isolate vedono la presenza di:

SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI dall'ANSFISA al 31/12/2022
▪ 3 Gestore dell'infrastruttura (i rimanenti 8 soggetti, sono autorizzatiad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni)
▪ 6 Imprese ferroviarie autorizzate 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

e sono caratterizzate da:

DATI CARATTERISTICI [RETI FERROVIARIE ISOLATE] al 31/12/2021
▪ circa 1.123 km di rete
▪ circa 11 Mln treni km complessivi
▪ circa il 19% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno ATP
▪ circa il 24% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differentida sistemi ATP
▪ 879 passaggi a livello con una densità di quasi 1 unità a chilometro
▪ 1.529 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavie, sottovie, gallerie)
▪ 288 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
▪ 1.196 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 2.146 segnali
▪ circa 3.700 addetti con mansioni di sicurezza

10 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie svolte nel 2022

10.1 Attività normative

La proposta di rielaborazione del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (emanato con Decreto ANSF 4/2012), notificata all'ERA come da normativa in vigore a fine 2021, ha comportato una prolungata attività di interlocuzione formale e informale con l'ERA e la Commissione europea per tutto il primo semestre 2022, conclusasi con il parere negativo dell'ERA su alcuni punti della proposta e con la mancata validazione della Commissione europea di altri punti sul sistema informatico preposto (Single Rule Database – SRD). Ai sensi dell'art. 25 del Reg. (UE) 2016/796, l'Agenzia ha inviato il 19/12/2022 alla Commissione europea la propria posizione in merito alle suddette valutazioni dell'ERA ribadendo che l'indicazione dei principi e dei criteri generali, relativi alla sicurezza ferroviaria, debba essere effettuata a livello più alto dei singoli operatori che, viceversa, dovrebbero dare evidenza di come tali principi e criteri, comuni per tutti, siano stati rispettati e calati nel proprio specifico ambito e nelle proprie attività per il tramite del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS). L'Agenzia ha condiviso l'opinione che detti principi e criteri generali non dovrebbero essere adottati in ambito nazionale, ma contenuti in un testo coerente ed esaustivo emanato a livello europeo. Coerentemente con ciò sono state presentate, nell'ambito dei lavori di revisione della STI OPE in corso, alcune Change Requests (CRs), al fine di valutare l'opportunità di inserirvi principi e criteri di sicurezza oggi contenuti nella norma nazionale, chiedendo contestualmente di sospendere il processo di valutazione dell'RCF nelle more del completamento della valutazione delle CRs.

L'attività normativa di ANSFISA nel settore ferroviario nel 2022 ha riguardato, inoltre, i seguenti argomenti:

- Predisposizione di uno schema di decreto per la realizzazione di un testo unico per le ferrovie turistiche, in cui si intende esplicitare anche le modalità applicative delle prescrizioni degli articoli 6, 8, 13 e 17 del D.Lgs. n. 50/2019, come previsto dall'articolo 2, comma 5, del medesimo decreto;
- Valutazione, in corso, per l'individuazione di soluzioni normative per la gestione dei passaggi a livello;
- Attuazione dell'articolo 12 dell'Accordo Quadro per "Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti", con nomina del Comitato di monitoraggio e della Segreteria tecnica di supporto;
- Partecipazione alle attività del "Railway Interoperability and Safety Committee (RISC)", in supporto al MIT [vedasi Obiettivo Generale 2, obiettivo specifico b)];
- Partecipazione alle attività dei gruppi di lavoro della Brenner Corridor Platform (BCP) che si occupano di interoperabilità e sicurezza, per l'analisi di soluzioni normative che possano agevolare il trasporto ferroviario tra Monaco e Verona.

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

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 si sono avute interlocuzioni con l'ERA nel merito, ma ulteriori passi formali verranno effettuati solo a valle dell'esito ufficiale delle valutazioni dell'Agenzia europea. Solo relativamente al decreto ANSF 4/2011 che disciplina i requisiti essenziali per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS), l'ERA ha comunicato la propria valutazione negativa a fine novembre, in merito alla quale l'Agenzia invierà la propria posizione ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 4, del Reg. (UE) 2016/796, all'inizio del 2023.
È stata inoltre svolta una attività di ricognizione normativa degli atti che contengono attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, al fine di valutare l'opportunità di rivedere le "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" adottate con il Decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012, per renderle coerenti con il quadro normativo vigente, definito a livello dell'Unione europea e nazionale.

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

10.3.1 Sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra

Nell'ambito dell'attività di definizione di standard tecnici inerenti ai sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra e di vigilanza sulla relativa applicazione di cui all'articolo 16, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 ("*Con specifico riferimento al settore ferroviario, l'ANSFISA, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3, e' incaricata di svolgere i seguenti compiti: a) promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche e standard anche con riguardo al trasporto di merci e passeggeri, anche su proposta motivata dei soggetti di cui all'articolo 4, nonché vigilare sulla relativa applicazione*"), questa Agenzia ha svolto nel 2022 le seguenti attività:

- interlocuzione con i Gestori dell'infrastruttura e le Autorità portuali, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, al fine di analizzare le modalità applicative, a specifiche realtà impiantistiche, degli standard tecnici riportati nella nota protocollo n° 001766/2017 del 17/2/2017 e finalizzati a gestire quanto più possibile come "treno", in ragione del maggior livello di sicurezza garantito da tale modalità, i movimenti di convogli all'interno degli impianti, limitando il ricorso alla modalità "manovra" alle sole situazioni di esercizio che effettivamente la richiedono;
- interlocuzione con i Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, riguardo alla necessità di adottare opportune soluzioni impiantistiche e procedurali che garantiscano la sicurezza della circolazione che si svolge sulle reti di competenza rispetto alle attività svolte in impianti raccordati alle reti medesime da soggetti terzi esterni al campo di applicazione del decreto 14 maggio 2019, n° 50;
- interlocuzione, anche anche mediante apposite riunioni e specifiche note, con le Aziende esercenti le ferrovie isolate, al fine di discutere le modalità di richiesta dei provvedimenti autorizzativi di competenza di questa Agenzia per i sistemi di Comando Controllo e

Segnalamento che le suddette Aziende installeranno sulle rispettive linee ai sensi della vigente normativa in materia di sicurezza della circolazione;

- partecipazione alle riunioni propredeutiche all'istituzione, avvenuta a dicembre 2022, del Comitato di Monitoraggio, composto da MIMS, ANSFISA, RFI, ASSOPORTI e ASSTRA, di cui all'Accordo Quadro per lo "Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti";
- predisposizione, per le parti di competenza, della nuova revisione delle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche", ai fini della successiva fase di consultazione pubblica avviata nel corso del 2022; analisi, per le parti di competenza, dei ritorni provenienti dalla suddetta fase di consultazione pubblica e conseguente modifica, per le parti di competenza, delle suddette linee guida, emanate infine ufficialmente a dicembre 2022;
- partecipazione ai gruppi di lavoro "ERTMS NSA Network" e "STI CCS Working Party" coordinati dall'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie e finalizzati rispettivamente ad affrontare le criticità che si presentano durante l'applicazione, nei vari stati membri, del quadro normativo europeo in materia di autorizzazione dei sistemi ERTMS e a predisporre la nuova revisione della STI Comando Controllo e Segnalamento;
- interlocuzione, mediante specifiche riunioni, con la Commissione Europea riguardo ad alcune criticità connesse all'indisponibilità commerciale di funzioni Radio-Infill di bordo, che causano la sospensione di alcuni veicoli dall'esercizio sulle linee attrezzate con ERTMS Livello 1 + Radio Infill e richiedono, per la relativa gestione, l'adeguamento delle specifiche di sistema ERTMS;
- partecipazione ad un tavolo composto da MIMS, ANSFISA, RFI e rappresentanti di ASSIFER e delle Imprese ferroviarie per discutere alcune problematiche nell'attuazione del piano nazionale di implementazione dell'ERTMS, tra cui quella di cui al punto elenco precedente;
- monitoraggio sulla rete nazionale del citato piano nazionale di implementazione del sistema europeo di protezione della marcia dei treni ERTMS/ETCS notificato alla Commissione europea da parte della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del MIMS.
- emanazione,verso gli operatori ferroviari, di ulteriori specifiche note riguardanti:
  - l'adeguamento alle vigenti norme in materia di attrezzaggio delle linee con sistemi di blocco automatico conta-assi munito di funzione di soccorso "TLBCA Condizionato";
  - l'adeguamento alle vigenti norme in materia di valorizzazione della variabile "NID_C" contenuta nei telegrammi ERTMS;
  - l'attrezzaggio con sottosistema di bordo ERTMS dei treni che fanno servizio a Ventimiglia;
  - le modalità autorizzative di sistemi innovativi di sicurezza.

10.3.2 Sottosistemi strutturali Infrastruttura

Alla luce della emanazione delle "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti", adottate con Decreto Ministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 578 del 17/12/2020, è proseguita l'attività finalizzata alla revisione delle "Linee di indirizzo - Gestione in sicurezza delle opere civili della rete

ferroviaria" emanate nel 2018 dall'Agenzia, mediante la costituzione di uno specifico Tavolo tecnico al quale partecipano rappresentanti delle Direzioni Generali dell'Agenzia, di Sapienza Università di Roma, dell'Università di Pisa nonché di RFI e di Italferr. A dicembre 2022 le attività risultano in via di finalizzazione.
Sono, inoltre, proseguite le attività di redazione di una linea guida per la gestione dell'armamento ferroviario mediante un gruppo di lavoro composto da rappresentanti dell'Agenzia e da soggetti esterni (ASSTRA, RFI, Università di Catania e Firenze, associazioni di settore ANCEFERR e ANIAF), il cui completamento, per la successiva consultazione pubblica con gli operatori di settore, può essere traguardato per il primo trimestre 2023.;

10.3.3 Sicurezza in galleria

Sono proseguite le attività per dare attuazione a quanto disposto dall'art. 13 comma 17-bis del decreto-legge 31 dicembre 2020 n. 183 attraverso un Tavolo tecnico dedicato alla elaborazione delle linee guida sulle specifiche tecniche per la sicurezza delle gallerie ferroviarie e del relativo schema di decreto di approvazione. Nel corso del 2022 si sono svolte 10 riunioni del Tavolo tecnico, coordinato dall'Agenzia, per definire il nuovo testo normativo insieme alle Amministrazioni coinvolte: Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza e Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie). Lo schema di decreto e delle linee guida prodotto dal Tavolo tecnico è stato condiviso con gli operatori ferroviari (gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie ed esercenti) per raccogliere proposte di miglioramento, che sono state vagliate dal Tavolo tecnico e recepite nella versione definitiva del testo. Nel corso del 2023 è prevista la trasmissione formale degli esiti del Tavolo tecnico alle Amministrazioni coinvolte nella emanazione del decreto (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Interno).
L'Agenzia è stata inoltre coinvolta attivamente, in supporto al Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile nella la elaborazione delle linee guida contenenti '*Indicazioni tecniche per l'autosoccorso, l'accessibilità e il soccorso tecnico nelle gallerie ferroviarie*'. Tali linee guida, che costituiscono un riferimento operativo per l'emanazione dei piani di emergenza e soccorso, sono state consolidate a dicembre 2022.

10.3.4 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; ERA ha inviato i commenti finali a settembre 2021. Dopo diversi incontri bilaterali è stato trovato un accordo su diverse regole tecniche nazionali su cui l'ERA aveva espresso inizialmente una valutazione negativa; alla fine del 2021 ERA ha inviato la Technical Opinion con la valutazione finale negativa su residue n. 26 Norme Tecniche Nazionali. L'Agenzia ha predisposto la propria posizione e l'ha inviata in data 17 marzo 2022 alla Commissione europea in replica alla suddetta Technical Opinion, così come previsto all'articolo 26 comma 4 del Regolamento (UE) 2016/796.
Il 20 luglio 2022 è stato inviata in consultazione pubblica la revisione finale del Decreto n. 1/2015 relativo agli standard tecnici per l'autorizzazione di messa in servizio delle locomotive da manovra in ambito località di servizio. L'apposito gruppo di lavoro interno all'Agenzia ha completato l'analisi

dei commenti pervenuti ed entro la fine del primo trimestre del 2023 verranno pubblicate le risposte ai commenti e predisposto la versione finale del Decreto per la sua emanazione.
Alla fine del 2022 è stata mandata in consultazione pubblica la revisione delle "*Linee guida per la qualificazione e la certificazione del personale addetto ai Controlli non Distruttivi*" Rev. 01 del 12/09/2018. Nel primo trimestre del 2023 verranno fornite tutte le risposte ai commenti e predisposto il testo finale per la sua emanazione.

10.3.5 Emanazione Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche

In data 27 dicembre 2022 sono state pubblicate le "*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche – Rev 2*" a completamento della valutazione dei commenti pervenuti a seguito della consultazione degli operatori ferroviari avvenuta nei mesi di giugno e luglio 2022.
Si è resa necessaria una loro revisione a seguito dei ritorni di esperienza sulla loro applicazione e per l'eliminazione di alcuni refusi. Con la revisione in fase di emanazione è stato fatto anche un lavoro di semplificazione delle procedure autorizzative di ANSFISA, anche al fine di una pronta risposta ai maggiori carichi di lavoro in conseguenza dell'attuazione dei progetti inseriti nel PNRR, che comporteranno ogni anno fino al 2026 il processamento di un numero di istanze tre volte superiore a quelle processate ad oggi. TLa Rev 2 delle linee guida tiene conto dei ritorni di esperienza sull'applicazione della precedente versione e risponde alla logica generale di introdurre semplificazioni utili a migliorare l'impostazione dei processi autorizzativi e agevolarne l'ottimizzazione e la chiarezza, nel rispetto della sicurezza di tutto il sistema che negli anni ha visto crescere la consapevolezza e la responsabilizzazione degli operatori.

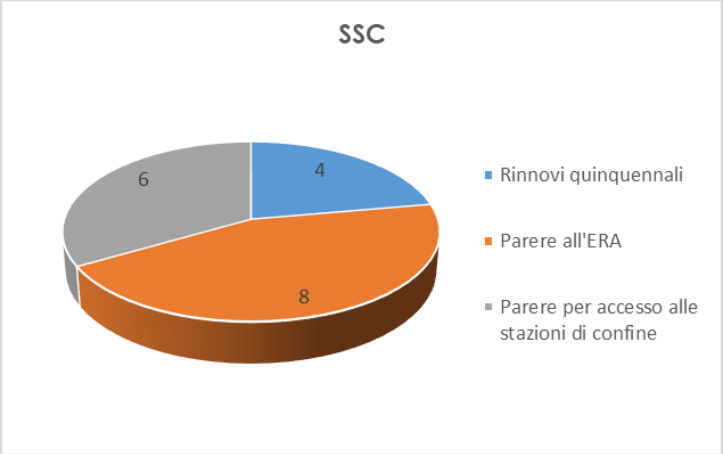
10.3.6 Emanazione Linee guida per la registrazione dei veicoli nel Registro europeo di cui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797

In data 27 dicembre 2022 sono state pubblicate le "*Linee guida per la registrazione dei veicoli nel Registro europeo dicui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797*" a completamento della valutazione dei commenti pervenuti a seguito della consultazione degli operatori ferroviari avvenuta a settembre 2022.
L'evoluzione normativa prevista dal IV pacchetto ferroviario prevede la creazione di un unico registro europeo gestito direttamente dall'ERA che sarà utilizzato direttamente dagli operatori ferroviari per l'inserimento delle richieste di nuove registrazioni o modifiche. Per L'Italia, il trasferimento dei dati contenuti dall'attuale sistema al nuovo database avverrà il 24 gennaio 2023 e le linee guida aggiornate descrivono le nuove modalità operative, in linea con la normativa a livello europeo. Il nuovo sistema prevede l'inserimento dei dati direttamente da parte degli operatori, con una riduzione del tempo massimo di conferma della registrazione da trenta a venti giorni; e un maggior numero di informazioni da inserite per ciascun veicolo registrato.
Le linee guida entrano in vigore il 24 gennaio 2023, contestualmente all'attivazione del "Registro europeo dei veicoli (European Vehicle Register - EVR)", di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.

10.4 Attività autorizzative effettuate nel 2022

10.4.1 Certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie

Nel corso del 2022 sono stati rilasciati n. 4 certificati di sicurezza unici (SSC), n. 8 pareri all'ERA per il rilascio di SSC con area di esercizio Italia e 6 pareri per l'accesso alle stazioni di confine. Nel grafico seguente sono riportati i provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia.



L'impresa ferroviaria TPER – Trasporto Regionale Emilia Romagna SpA, in possesso del SSC n° IT1020190004 con scadenza 21/10/2022, ha deciso di non procedere al rinnovo del titolo e pertanto non è più certificata.
Inoltre sono stati effettuati da parte di ERA 2 aggiornamenti amministrativi di SSC di imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale. In particolare:

- Il certificato n° EU1020210187 dell'impresa BLS Cargo AG rilasciato anche con area di esercizio Italia è stato aggiornato eliminando tale area e prevedendo, nel territorio italiano, esclusivamente l'accesso alle stazioni di confine di Luino e Domodossola (nuovo SSC n° EU1020220166);
- Il certificato n° EU1020200014 rilasciato all'impresa Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari srl è stato aggiornato a seguito della variazione della ragione sociale dell'azienda che ha preso il nome di FuoriMuro Impresa Ferroviaria srl (nuovo SSC n°EU1020220264).

Al 31/12/2022 le Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di Sicurezza sono 43 di cui 21 per il solo trasporto merci (M), 13 solo passeggeri (P), 4 passeggeri e merci, 1 passeggeri merci e manovra e 4 per il solo servizio di manovra.
Nelle successive tabelle si riportano rispettivamente l'elenco di queste imprese ferroviarie con la tipologia di servizio autorizzato (passeggeri (P), merci (M), merci pericolose (MP)) e l'elenco dei certificati emessi nel corso del 2022.

IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO			
Adriafer srl		M	MP	
BLS Cargo Italia srl		M	MP	
Busitalia Sita Nord srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	P			
Captrain Italia srl		M	MP	
Cargo Rail Italy srl				Manovra
Compagnia Ferroviaria Italiana SpA		M	MP	
DB Cargo Italia srl		M	MP	
Dinazzano Po SpA		M	MP	
Ente Autonomo Volturno srl	P			

IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO			
Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA				Manovra
EVM Rail srl		M		
Ferrotramviaria SpA	P	M	MP	
Ferrovie del Gargano srl	P			
Ferrovie Udine Cividale srl	P	M		
FuoriMuro Impresa Ferroviaria srl		M	MP	
Grandi Treni Espressi S.p.A	P			
Gruppo Torinese Trasporti SpA	P			
GTS Rail srl		M	MP	
HUPAC SpA		M	MP	
InRail SpA		M	MP	
Interporto Servizi Cargo SpA		M	MP	
ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	P			
LTE Italia		M	MP	
MEDWAY srl		M	MP	
Mercitalia Rail srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		M	MP	
Mercitalia Shunting & Terminal srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	P	M	MP	Manovra
Oceanogate Italia SpA		M	MP	
Rail Cargo Carrier Italy srl		M	MP	
Rail Traction Company SpA		M	MP	
SAD Trasporto Locale SpA	P			
Sangritana SpA		M	MP	
SBB Cargo Italia srl		M	MP	
Sistemi Territoriali Spa	P			
SNCF Voyages Italia srl	P			
SO.G.RA.F. srl				Manovra
Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA SpA	P	M	MP	
Terminali Italia srl				Manovra
Trasporto Ferroviario Toscano Spa	P	M		
Trenitalia – Tper scarl	P			
Trenitalia SpA – Gruppo ferrovie dello Stato Italiane	P			
Trenord srl	P			
Trentino Trasporti SpA	P			
TX Logistik AG		M	MP	

IMPRESE FERROVIARIE CERTIFICATE	Certificati di sicurezza unici emessi nel 2022
SAD Trasporto Locale SpA	n° IT1020220221 Rinnovo quinquennale
GTS Rail srl	n° IT1020220230 Rinnovo quinquennale
Trasporto Ferroviario Toscano Spa	n° IT1020220275 Rinnovo quinquennale
Interporto Servizi Cargo SpA	n° IT1020220290 Rinnovo quinquennale

10.4.2 Autorizzazioni di sicurezza

Tale ambito è regolato dall'art. 12 della Direttiva 798/2016 come recepito dall'art. 10 decreto legislativo 14 maggio 2019 n° 50, che lascia in capo alle *NSAs* (Autorità nazionali per la sicurezza) la competenza per il rilascio del provvedimento.
Nel corso del 2022 sono state rilasciate:

- N. 3 estensioni temporali di autorizzazioni di sicurezza:
  - La Ferroviaria Italia SpA: data di rilascio 21 marzo 2022 con scadenza 19 maggio 2024;
  - Ferrotramviaria srl: data di rilascio 28 aprile 2022 con scadenza 27 giugno 2023;
  - Ferrovie Del Sud Est E Servizi Automobilistici srl: data di rilascio 20 dicembre 2022 con scadenza 19 dicembre 2027.

- N. 1 nuova autorizzazione di Sicurezza
  - Infrastrutture Venete srl: data di rilascio 26 luglio 2022 con scadenza 26 luglio 2027.

La situazione al 31 dicembre 2022 è pertanto la seguente:

- 10 Gestori infrastruttura autorizzati (RFI, FerrovieNord, Ferrovie Emilia Romagna, Gruppo Torinese Trasporti, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, La Ferroviaria Italiana, Ente Autonomo Volturno, Ferrovie Del Sud Est E Servizi Automobilistici srl - Business Unit Infrastruttura, Infrastrutture Venete srl);
- 2 Gestori dell'infrastruttura (Società Ferrovie Udine Cividale srl, Trasporto Unico Abruzzese SpA – Divisione Ferro) per i quali sono già state effettuate una o più valutazioni complete della documentazione e per i quali, in conseguenza delle non conformità ancora presenti, non è stato possibile rilasciare l'autorizzazione di sicurezza.

Da specificare che:

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

10.4.3 Certificati di idoneità all'esercizio

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

Accertata la completezza, la pertinenza, la consistenza e la coerenza della domanda (§ 6.2.1 Procedimento per il controllo iniziale – Allegato 1 al Decreto ANSF n.3/2019), l'Agenzia ha avviato una valutazione dettagliata della documentazione trasmessa (§ 6.2.2 Procedimento di valutazione dettagliata – Allegato 1 al Decreto ANSF n.3/2019).
Nel corso del 2022 sono proseguite le attività di valutazione che hanno portato al rilascio di n° 1 Certificato di Idoneità all'Esercizio, in qualità di impresa ferroviaria, nei confronti del seguente soggetto operante anche su linee interconnesse già titolare di un Certificato di Sicurezza ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e pertanto dotato di un Sistema di Gestione della Sicurezza:

- Gruppo Torinese Trasporti SpA: data di rilascio 11 aprile 2022 con scadenza 27 novembre 2023.

Di seguito il quadro di sintesi dei CIE rilasciati al 31 dicembre 2022.

ESERCENTE/IMPRESA FERROVIARIA/ GESTORE INFRASTRUTTURA	**Certificato di idoneità all'esercizio**		
	Numero	**Data rilascio**	**Data scadenza**
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GI) Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (IF)	GI 2020001 IF2022001	18 dicembre 2020 11 aprile 2022	14 giugno 2024 27 novembre 2023
FERROVIENORD S.p.A. (IF)	GI 2021001	28 giugno 2021	15 aprile 2023
Ente Autonomo Volturno S.r.l. (GI)	GI 2021002	20 dicembre 2021	14 giugno 2024

Per quanto attiene le restanti Aziende, la documentazione inviata a seguito delle interlocuzioni intercorse con l'Agenzia, ha registrato significativi passi in avanti in merito alla conformità dei requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza.
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, 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.
Infine, come indicato dall'articolo 3, comma 7, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, che ha stabilito che anche l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, il relativo esercente, da Ferrovia Retica - Rhätische Bahn Ag, ha presentato all'Agenzia l'istanza per l'ottenimento del CIE.

10.4.4 Qualificazione del Responsabili Sistemi di Gestione della sicurezza

Nel corso del 2022 sono state istituite n. 10 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:

- 14 RSGS per imprese ferroviarie;
- 2 RSGS per gestori infrastruttura;
- 2 RSGS per esercenti.

10.4.5 Attività sugli Organismi indipendenti di valutazione

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

Nel corso del 2022 sono state svolti 7 audit di sorveglianza OIF post prima qualifica presso la sede degli Organismi e/o in campo.

Sempre nel 2022, sono state eseguite anche attività di coordinamento per agevolare la possibilità di effettuare segnalazioni sull'operato degli Organismi di valutazione della conformità da parte degli uffici che effettuano le istruttorie tecniche per i procedimenti autorizzativi.

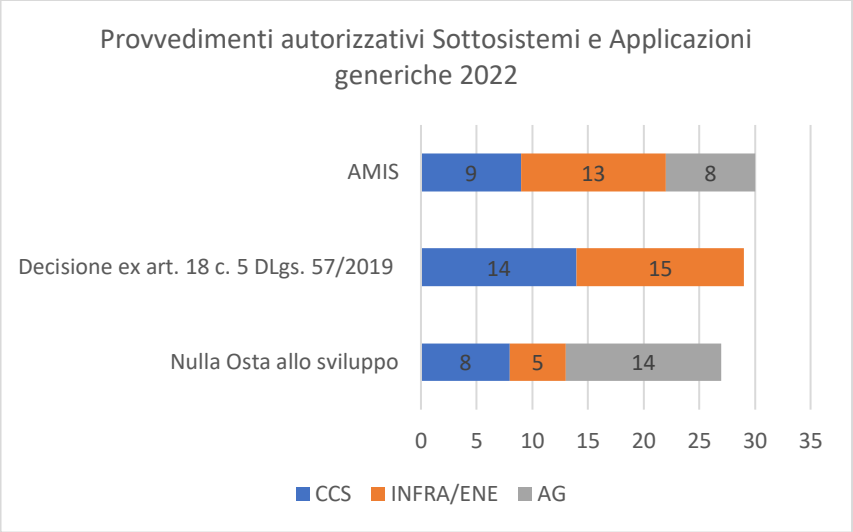
In particolare, nel corso dell'anno, sono state formalizzate 4 note di segnalazione ad ACCREDIA per gli Organismi operanti nel contesto delle reti interoperabili, al fine di poter effettuare le verifiche di propria competenza durante le attività di sorveglianza degli Organismi accreditati.

10.4.6 Attività autorizzative di sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra nel 2022

Le attività svolte dall'ANSFISA nel corso del 2022 in merito all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento sono riconducibili ai seguenti disposti normativi:

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

L'ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di 86 complessivi atti di cui:



- 30 autorizzazioni di sottosistemi strutturali e applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia, CCS a terra e CCS a bordo di veicoli (di cui n. 8 relative ad applicazioni generiche), incluse 6 proroghe di autorizzazioni precedentemente rilasciate;
- 29 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;
- 27 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.

	Atti complessivi rilasciati
2013	19 (oltre a 6 proroghe)
2014	23 (oltre a 3 proroghe)
2015	25
2016	60
2017	87
2018	202
2019	181
2020	118
2021	75
2022	86 (incluse 6 proroghe)

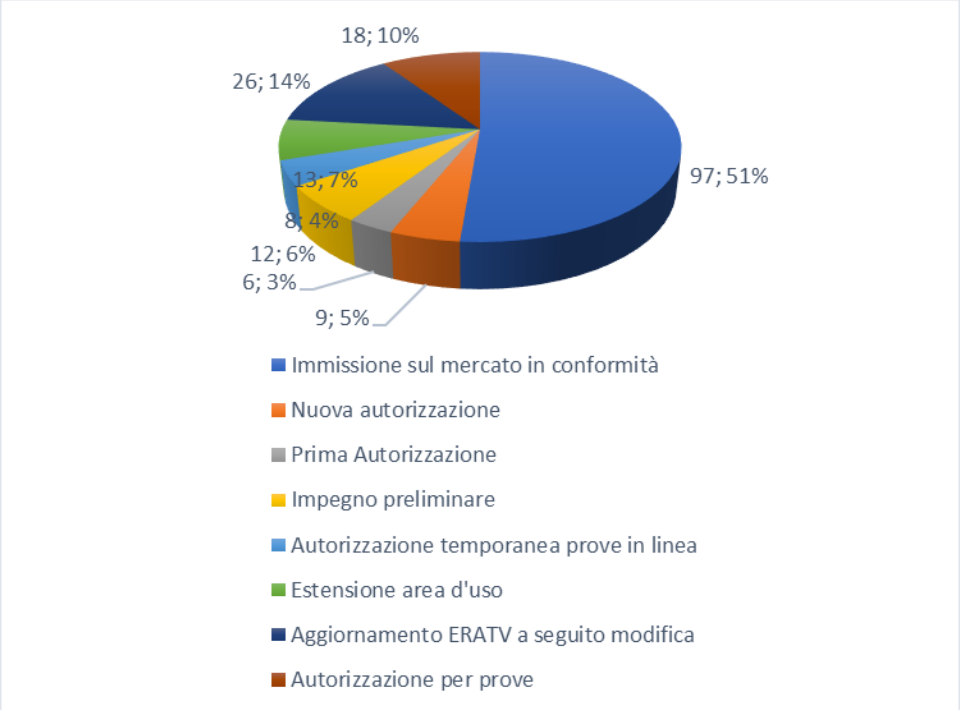
Con il recepimento della direttiva interoperabilità con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57, è stato introdotto l'obbligo per il richiedente l'AMIS dei sottosistemi fissi di allegare alla dichiarazione di verifica CE tutte le certificazioni e autorizzazioni previste dalle norme nazionali di 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

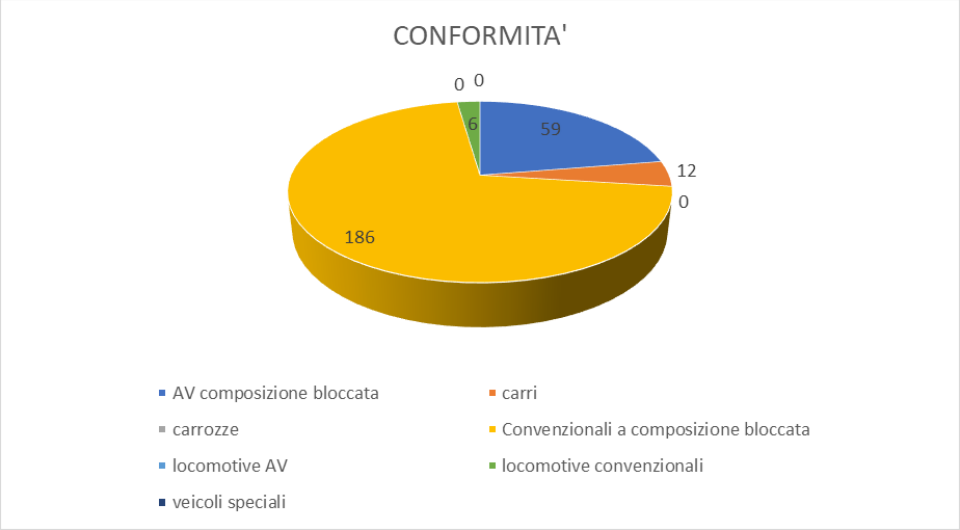
replicare controlli e attività già svolte da altri soggetti qualificati, con ruoli e responsabilità definiti dalla norma.

10.4.7 Attività autorizzative di veicoli effettuate nel 2022

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 2022 sono state presentate n. 189 istanze di autorizzazione (riguardanti uno o più veicoli) ai sensi del citato decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57. Nella figura di seguito si riporta la distribuzione delle attività in base al tipo di autorizzazione previsto all'art. 14, comma 1, del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/545 della Commissione del 4 aprile 2018.



Il numero di veicoli immessi sul mercato in conformità ad un tipo, variante o versione autorizzati è stato invece pari a 263; la distribuzione, in base alla tipologia del veicolo, è quella riportata nel grafico di seguito.



Nel 2022 sono stati rilasciati n. 7 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 2022 sono state svolte n. 15 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 2022, nell'ambito delle reti funzionalmente isolate, sono state rilasciate n. 8 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi per un totale di n. 11 veicoli, n. 3 autorizzazioni temporanee per prove in linea e n. 3 autorizzazioni di messa in servizio temporanee per prova.
Infine, per quanto riguarda le locomotive da manovra in ambito località di servizio, nel 2022 è stata rilasciata n. 1 autorizzazione di tipo di veicolo e n. 7 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi e sono stati rilasciati n. 4 pareri per l'impegno preliminare di tipi di locomotive da manovra.

10.4.8 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 sulla 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:

Anno	N° DI LICENZE RILASCIATE (Il numero include i primi rilasci, le conversioni, i rinnovi, le modifiche e i duplicati)
Dal 2012 al 2021	22069
2022	1851

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

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

L'attività di riconoscimento si pone come obiettivi:

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

Il processo di riconoscimento dei centri di formazione prevede sia la valutazione documentale sul sistema di gestione della formazione (SGF) che attività sul campo per verificare la potenzialità del centro candidato al riconoscimento, per gli aspetti logistici e di disponibilità degli strumenti didattici.
Dall'inizio dell'attività (2011) sono stati riconosciuti 14 Centri di formazione di cui 2 nel 2022.
I Centri di formazione riconosciuti dall'Agenzia sono elencati in un registro pubblico, accessibile dal sito istituzionale dell'Agenzia.

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

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

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

- di competenze tecniche in merito all'attività di sicurezza oggetto del riconoscimento, della conoscenza di metodologie e di criteri applicabili alla formazione e alla valutazione dei candidati e delle competenze trasversali (soft skills);

- di capacità di verifica e certificazione dell'efficacia della formazione (istruttori) e di capacità di valutazione e certificazione del requisito professionale teorico/pratico dei candidati a ricoprire ruoli di sicurezza (esaminatori);
- della conoscenza del quadro normativo europeo e nazionale applicabile alla formazione e agli esami del personale.

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

Dall'inizio dell'attività sono stati riconosciuti:

Anno	N° di Istruttori e di esaminatori riconosciuti (Il numero tiene conto sia dei primi rilasci per esame che dei rinnovi)
Dal 2009 al 2021	5290
2022	337

10.5 Gestione Registri

10.5.1 Registro dei veicoli

Nel 2022 sono pervenute circa n. 350 istanze in merito ai veicoli registrati nel Registro Nazionale (RIN).

Le suddette istanze hanno riguardato in particolare:

- Richieste di nuove registrazioni per circa n. 850 veicoli;
- Richieste di cancellazione per circa 1700 veicoli;
- Richieste di modifica dei dati inseriti nel registro per circa 1650 veicoli.

10.5.2 RINF, Registro dell'Infrastruttura

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

10.6 Attività di ispettorato e controllo effettuate nel 2022

L'attività di supervisione per il 2022 è stata svolta secondo quanto previsto dal SIC.DOC.01 "Piano delle attività di supervisione Anno 2022" emesso con protocollo ANSFISA n. 0012475 del 29/3/2022. La supervisione, svolta dall'Agenzia ai sensi dell'art. 16 comma 4 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, nell'ambito dei propri compiti di cui all'Art. 17 di tale Decreto Legislativo e in conformità ai metodi comuni di sicurezza per la supervisione di cui al Regolamento Delegato (UE) 2018/761 della Commissione del 16 febbraio 2018, è stata effettuata attraverso i seguenti strumenti:

- **Ispezioni**, svolte tramite controlli visivi e documentali sui sottosistemi ferroviari in esercizio; si suddividono in:

- ***monitoraggio ispettivo,*** effettuato per mezzo di verifiche a campione su elementi dei sottosistemi ferroviari in esercizio considerati significativi (veicoli, operatività del personale, deviatoi, passaggi a livello, ecc.) e finalizzato principalmente alla valutazione della corretta applicazione del SGS da parte degli operatori ferroviari e della sua efficacia;
- ***ispezioni specifiche,*** finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti (segnalazioni, incidenti/inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio ispettivo, ecc.);
- ***Audit****,* aventi come obiettivo la verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza e di parti di esso (audit di sistema) o la verifica dell'attuazione e dell'efficacia dei processi operativi connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e della loro conformità alle norme vigenti (audit di processo), inclusi quelli aventi come obiettivo la verifica della conformità e della modalità di realizzazione e gestione di specifici prodotti o servizi ferroviari (audit di prodotto)

- ***Follow-up di audit precedenti****,* aventi come obiettivo la verifica di attuazione e di efficacia delle azioni intraprese a seguito di un audit.

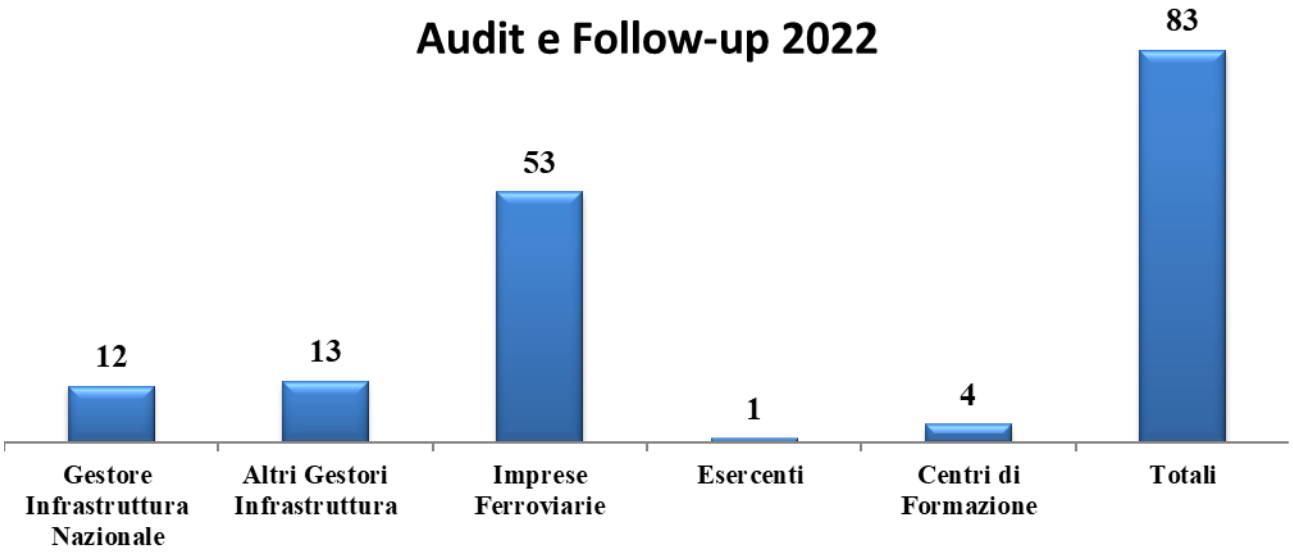
10.6.1 Supervisione con audit e follow-up

Con riferimento alla attività di supervisione svolta mediante audit e follow up, nel 2022 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 e follow-up di tipo documentale*, 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 o sulle evidenze trasmesse per il superamento delle non conformità emerse durante attività di audit e follow-up precedenti.

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 2022 delle attività di supervisione svolte con audit e follow-up di sistema, processo e prodotto è riportato nel grafico seguente:



Il dettaglio delle singole attività è riportato nella seguente tabella:

Organizzazioni	Totale attività	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
Gestore Infrastruttura Nazionale	**12**	• 7 audit in presenza • 1 follow-up in presenza • 4 follow-up da remoto	RFI
Altri Gestori Infrastruttura	**13**	• 6 audit in presenza • 2 audit da remoto • 2 follow-up da remoto • 2 follow up in presenza • 1 audit documentale	LFI (La Ferroviaria Italiana) - 2 attività IV (Infrastrutture Venete) FT (Ferrotramviaria) FER (Ferrovie Emilia Romagna) GTT (Gruppo Torinese Trasporti) - 2 attività FSE (Ferrovie del Sud Est) - 2 attività FN (FerrovieNord) - 3 attività FdG (Ferrovie del Gargano)
Imprese Ferroviarie	**53**	• 25 audit in presenza • 4 follow-up in presenza • 7 follow up da remoto • 11 audit documentali • 6 verifiche sull'implementazione Fattori Umani e	SVI (Società Viaggiatori Italia) - 2 attività EVM Rail – 3 attività ISC (Interporto Servizi Cargo) - 2 attività Terminali Italia GTE (Grandi Treni Espressi) - 2 attività

Organizzazioni	Totale attività	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
		Organizzatvi (HFO) in presenza	Busitalia Italo Oceanogate - 2 attività RTC (Rail Traction Company) - 2 attività EAV (Ente Autonomo Volturno) - 3 attività Inrail Ferrotramviaria - 2 attività Sangritana - 2 attività SBB Cargo Ferrovie del Gargano - 2 attività Sograf Hupac Cargo Rail Italy Dinazzano Po Trentino Trasporti CFI (Compagnia Ferroviaria Italiana) - 2 attività Trenitalia-Tper Trenitalia – 2 attività TXLogistik - 2 attività MIST (Mercitalia Shunting & Terminal) Captrain Italia – 2 attività ERF (Esercizio Raccordi Ferroviari) MIR (Mercitalia Rail) - 3 attività Trenord Adriafer RCCIT (Rail Cargo Carrier Italia) DBCIT (DB Cargo Italia) GTS Rail Sistemi Territoriali Fuorimuro
Esercenti	**1**	1 audit in presenza	FAL (Ferrovie Appulo Lucane)
Centri di Formazione	**4**	• 4 audit in presenza	AIAFF (Accademia Italiana Alta Formazione Ferroviaria) Locomotivi ForFer (Formazione Ferroviaria) Training
TOTALI	**83**		

Principali temi affrontati negli audit sulle imprese ferroviarie:
Nel corso delle attività di audit e follow up sono state approfondite principalmente le seguenti tematiche:

- Promozione della cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano;
- Manutenzione veicoli, internalizzata ed esternalizzata;
- Applicazione degli esiti della Valutazione del rischio;
- Pianificazione e gestione delle modifiche;
- Pianificazione e controllo delle operazioni;
- Contraenti partner e fornitori;
- Valutazione e controllo della sicurezza e miglioramento continuo.

Principali temi affrontati negli audit sui gestori dell'infrastruttura:

- Manutenzione dell'infrastruttura;
- Presidio dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico;
- Gestione delle interfacce tra Gestori dell'infrastruttura confinanti;
- Applicazione degli esiti della Valutazione del rischio;
- Pianificazione e gestione delle modifiche;
- Gestione e controllo delle opere d'arte;
- Controllo della configurazione del binario in l.r.s. (lunga rotaia saldata);
- Gestione della circolazione.

In accordo a quanto previsto dal quadro normativo, per ciascuna delle non conformità rilevate nel corso degli audit e di quelle residue dai follow-up è stato richiesto all'organizzazione di analizzarne le cause e, in base agli esiti di tale analisi, di predisporre un piano di azioni per rimuovere tali cause ed evitare la reiterazione delle non conformità.
Sul contenuto e sull'attuazione dei piani di intervento viene svolta una continua attività di valutazione, con un controllo rispetto all'operato delle organizzazioni che si estende anche per diversi mesi dopo l'attività svolta.
In diversi casi questa valutazione ha portato a richieste di chiarimento, di ridefinizione dei piani o di integrazione delle evidenze di attuazione.

10.6.2 Altre attività di supervisione

Nel 2022 sono state svolte specifiche attività presso alcune imprese ferroviarie sugli ambiti connessi ai fattori umani ed organizzativi e alla cultura della sicurezza: tenendo conto delle risposte fornite da tutte le organizzazioni ferroviarie nell'ambito del "Questionario sull'implementazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nei sistemi di gestione della sicurezza-verifica del livello di attuazione" somministrato nel 2021, le attività di verifica hanno consentito la valorizzazione degli indici di conformità e di implementazione, per la misurazione del livello di attuazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nel sistema ferroviario italiano. Il dettaglio delle attività è riportato nella tabella precedente.

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.

10.6.3 Supervisione con ispezioni

Monitoraggio ispettivo da remoto sulle Imprese ferroviarie

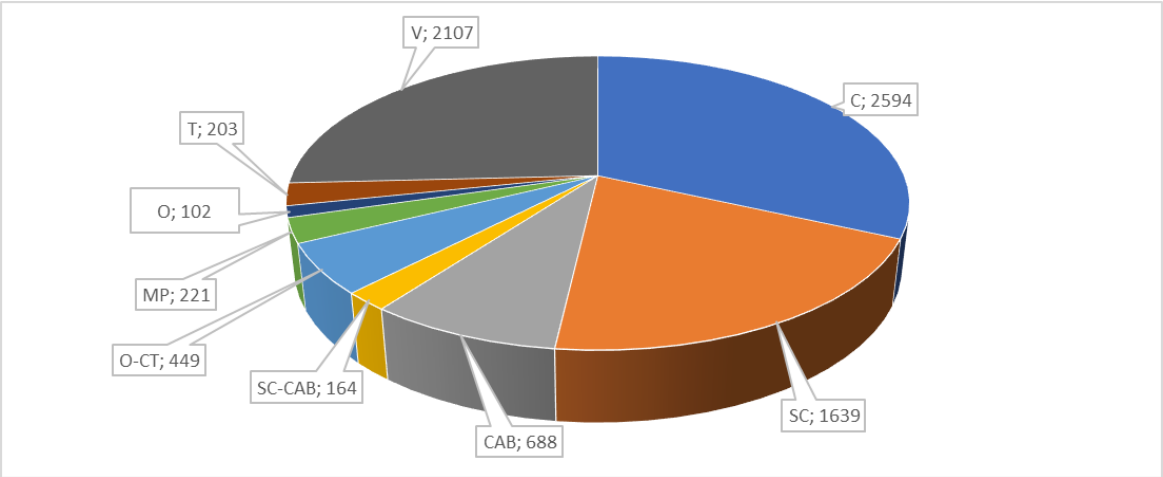
Nel corso del 2022 sono state effettuate attività di monitoraggio ispettivo da remoto sulle seguenti imprese ferroviarie, individuate sulla base delle priorità desunte dalla generale attività di supervisione (ivi compresa l'analisi degli esiti dell'incidentalità e delle attività ispettive pregresse):

- Rail Traction Company;
- Rail Cargo Carrier Italy;
- SBB Cargo Italia (svolta a fine anno e in corso di terminalizzazione a inizio 2023).

Nello specifico sono stati oggetto di ispezione da remoto **13** treni merci, di cui 7 trasportanti merci pericolose, per un totale di **270** elementi (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 66 irregolarità riferibili al settore del trasporto merci e, per lo più, all'operatività del personale di condotta.
Sono ancora da contabilizzare i dati relativi all'attività su SBB Cargo Italia.
Come previsto dal processo di supervisione di cui al Regolamento UE 761/2018, le irregolarità riscontrate di maggiore rilievo o comunque indicative di elementi di inefficacia dei processi del Sistema di Gestione della Sicurezza sono state oggetto di specifiche interlocuzioni con l'organizzazione interessata, a cui sono state richieste analisi e adozione di conseguenti azioni correttive e di azioni di verifica dell'efficacia delle stesse. L'efficacia di tali azioni correttive sarà inoltre oggetto di successive attività di controllo sul campo da parte dell'Agenzia.

Monitoraggio ispettivo sul campo sulle Imprese ferroviarie

Nel corso del 2022 sono state oggetto di controlli sul campo **38** Imprese ferroviarie, per un totale di **981** treni e **8.167** elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza).
Tali attività hanno comportato il rilevamento di **604** 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 degli 8.167 elementi verificati per tipologia di elemento.



C = VEICOLI PASSEGGERI
V = VEICOLI MERCI
MP = VEICOLI MERCI PERICOLOSE
T = LOCOMOTIVE
SC = VEICOLI PASSEGGERI SCORTATI
O = OPERATIVITÀ PERSONALE VERIFICA
CAB = CABINA DI GUIDA E OPERATIVITA'
AGENTI DI CONDOTTA
SC-CAB = CABINA DI GUIDA E OPERATIVITA'
AGENTI DI CONDOTTA IN SCORTA
O-CT = OPERATIVITÀ CAPOTRENO

Nell'ambito del trasporto passeggeri si evidenzia la frequenza di irregolarità alle iscrizioni esterne dei veicoli (con particolare riguardo alla leggibilità e conformità del Numero Europeo del Veicolo) Tale anormalità appare in netta crescita rispetto agli anni precedenti.
Nell'ambito del trasporto merci si evidenzia invece la tendenza alla crescita della frequenza di rilevamento di suole del freno crettate, di irregolarità varie riferibili alle iscrizioni esterne dei carri e allo stato esterno dei veicoli (danneggiamenti vari alla cassa) e, in particolare, di difettosità al piano di rotolamento delle ruote (cavità, sfogliature, ecc).

Ispezioni specifiche sulle imprese ferroviarie
Di seguito si elencano le ispezioni specifiche (svolte da remoto tramite analisi documentale o tramite controlli sul campo) che si sono rese necessarie nel corso del 2022 sulle Imprese ferroviarie:

- Esercente della rete isolate FAL: analisi e verifiche sul campo delle segnalazioni pervenute da parte dell'organizzazione sindacale Or.S.A. TPL e relativa a presunte criticità nella gestione dei processi manutentivi del materiale rotabile da parte dell'IF Ferrovie Appulo Lucane (circolante su rete isolata);
- Trenord: controlli sul campo nelle stazioni di Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi e Milano Cadorna e verifiche documentali svolte negli uffici dell'IF finalizzati alla verifica dell'operatività del personale impegnato nelle prove del freno dalla stazione di origine corsa;
- Trenord: controlli sul campo nella tratta RFI Piadena – Cremona finalizzate alla verifica dell'operatività del personale di condotta, con particolare riferimento al corretto inserimento e utilizzo del sistema di protezione della marcia e al rispetto della velocità massima (curva di allerta);

- IF merci varie: attività di controllo, svolte sia da remoto, tramite analisi documentale (lettura zone tachigrafiche), che sul campo, tramite verifica dell'operatività del personale di condotta, relative alla corretta attuazione delle misure mitigative prescritte ai treni merci aventi in composizione carri con suole del freno in materiale composito (denominate "*LL*");
- Dinazzano Po: controlli specifici sul campo finalizzati alla verifica della corretta applicazione delle norme di carico relative al trasporto Coils; l'attività aveva, nello specifico, l'obbiettivo di verificare l'attuazione delle misure adottate dall'IF a seguito del deragliamento del treno 85059 del giorno 07/01/2022;
- 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 verifica documentale e sul campo inerente alla gestione del traffico merci transfrontaliero nella località di Ventimiglia; l'attività è stata generata dagli esiti delle analisi relative allo svio del treno 41338 del 14/03/2021 nella stazione di Ventimiglia, che manifestavano presunte non regolarità inerente alle procedure di partenza e arrivo delle IF certificate in Francia e autorizzate all'accesso nella località di Ventimiglia e alle movimentazioni da e per il fascio esterno;
- Trenitalia TPER: verifiche sul campo inerenti alle procedure di incarrozzamento dei viaggiatori;
- Ferrovie della Calabria: controlli inerenti alle procedure di partenza e incarrozzamento;
- Trenord: verifiche inerenti alle prove e procedure di riattiviazione dell'esercizio nel passante ferroviario di Milano, esercizio interrotto a causa di anomali consumi ai bordini delle ruote;
- Trenitalia DPLH Esercizio IC: controlli inerenti alle procedure di gestione delle avarie alle porte dei treni IC nella DOIT di Milano.

Ispezioni sui Gestori dell'Infrastruttura

Nel corso del 2022 sono state effettuate le seguenti attività ispettive (sul campo e da remoto) sui Gestori dell'Infrastruttura:

- 6 attività ispettive (svolte da remoto, tramite analisi documentale, e sul campo) inerenti alla gestione della terminalizzazione del trasporto di merci pericolose (Scali RFI e Ferrovienord);
- 4 attività di visita linea tramite scorta in cabina di guida (visibilità segnali, stato manutentivo generale, interferenze linea ferroviaria) (RFI - linee DOIT Cagliari, Napoli, Reggio Calabria, Calabria, Ancona);
- 4 ispezioni specifiche sul campo svolte a seguito di segnalazioni o eventi (Ferrovienord – passante di Milano, RFI - gestione del traffico stazione di Ventimiglia, Ferrovie della Calabria, Ferrovie Appulo Lucane); tali attività, inerenti a problematiche di interfaccia tra Gestore e Impresa ferroviaria, sono anche descritte al precedente punto inerente alle ispezioni specifiche sulle Imprese;

- 1 ispezione svolta su RFI (linea Napoli C.le – Salerno) effettuata a seguito di una segnalazione relativa a presunte rumorosità anomale al passaggio di treni sulla tratta;
- 1 ispezione specifica sul campo inerente allo stato manutentivo generale dell'infrastruttura (Infrastrutture Venete)
- 1 ispezione specifica svolta da remoto e inerente alla verifica dell'attuazione delle mitigazioni messe in atto da RFI per la circolazione sulle travate metalliche.

10.7 Tavolo tecnico di cui al DM 137/2014

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

In esito alla prima riunione deliberativa, svoltasi in data 15 dicembre 2022, è stato possibile evadere tutte le istanze pendenti.

I componenti del tavolo tecnico hanno condiviso, già nella riunione di insediamento, l'obiettivo di valutare possibili interventi di modifica delle Norme tecniche e di semplificazione procedurale, proprio al fine di inglobare i risultati dell'esperienza e delle decisioni assunte dallo stesso tavolo tecnico nel corso della pluriennale attività; semplificazione che potrà, tra l'altro, rendersi utile anche per le opere infrastrutturali finanziate nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

11 Programmazione delle attività di vigilanza della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2023

Il Piano Annuale della supervisione sugli operatori ferroviari per l'anno 2023 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili il 21/12/2022.
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

11.1 Gli obiettivi del piano 2023

Sulla base della strategia di supervisione per il triennio 2021-2023, delle priorità indicate negli strumenti di pianificazione strategica e delle informazioni desumibili dalla pluralità delle fonti tra cui l'analisi degli esiti della precedente supervisione, il monitoraggio e l'analisi dell'incidentalità, l'evoluzione del quadro normativo e comunitario, i risultati delle valutazioni per il rilascio dei titoli autorizzativi e le segnalazioni pervenute sono stati definiti gli obiettivi del Piano annuale della supervisione per l'anno 2023.
Con le attività indicate nel piano si intende assolvere al compito di supervisione dell'Agenzia sugli operatori ferroviari ricadenti nella propria giurisdizione, consentendo quindi di:

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

11.2 Le attività del piano 2023

Il piano della supervisione per l'anno 2023 è articolato in base alle varie tipologie di attività di supervisione:

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

Esse potranno essere svolte sia in forma documentale, sia a distanza, sia sul campo in base agli obiettivi delle verifiche e riguarderanno gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, esercenti di reti isolate e altri operatori ricadenti nella giurisdizione di ANSFISA (ad es. Centri di formazione).

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;
- 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:

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

11.3 I numeri del Programma 2023

I volumi delle attività pianificate per il 2023 sono riportati nella seguente tabella

.

Organizzazione	Tipologia	Numero di attività
Imprese ferroviarie	Ispezioni	70 (oltre 6000 elementi da verificare in monitoraggio ispettivo: veicoli, personale con mansioni di sicurezza)
	Audit e follow-up	52
Gestori dell’infrastruttura	Audit e ispezioni	24
Esercenti	Audit e ispezioni	3
Centri di formazione	Audit e follow-up	4
	TOTALI	153

12 Area Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi

12.1 Presentazione della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (DG-STIF)

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa) fino all'emanazione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (art. 6) era costituita da solo due direzioni generali. La prima con competenza sulla sicurezza ferroviaria e la seconda sulla sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali.
Con l'istituzione della terza DG l'Agenzia ha assunto anche il compito di promuovere e vigilare sulla sicurezza di tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi, ovvero sistemi di trasporto pubblico terrestre quali:

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

Ciò premesso, l'Agenzia nel suo complesso, a partire dal 1° gennaio 2022 ha, pertanto, competenze sulla rete ferroviaria nazionale, le ferrovie regionali (interconnesse ed isolate) e linee turistiche, strade, autostrade, ponti, viadotti, gallerie e gran parte del trasporto pubblico locale (terrestre) su tutto il territorio nazionale (restano esclusi, di fatto, alcuni impianti, specialmente di tipo "a fune", in quanto la relativa potestà è di competenza delle Regioni a statuto speciale ovvero delle provincie autonome di Trento e Bolzano).
In particolare le aree del territorio italiano dove l'Agenzia non ha competenze (ovvero agisce con operatività ridotta solo ad alcuni tipi di impianti) sono le seguenti:

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

L'Agenzia, per espresso mandato del legislatore (decreto legge n.121/2021) ha elaborato le bozze dei decreti (attualmente in fase di inchiesta pubblica), sia per la messa in esercizio di nuovi sistemi, sia per la gestione della sicurezza dei sistemi di trasporto esistenti.
I due decreti con i relativi allegati ridefiniscono il sistema normativo di settore (oramai vecchio e desueto) risalente agli anni '70, con ampio coinvolgimento e forte responsabilizzazione delle aziende esercenti il trasporto (in quanto principali soggetti responsabili della sicurezza) i quali avranno il compito di definire "Sistemi di Gestione della Sicurezza", in sigla "SGS", efficaci ed efficienti, prevedendo, inoltre:

- le modalità di analisi e valutazione dei rischi;
- le modalità di determinazione delle soglie di rischio accettabile;

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

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

1. organizzando "audit" di sistema
2. eseguendo "ispezioni" sul campo (a campione) con preavviso o senza preavviso

La prima attività ispettiva (Audit) è finalizzata al controllo della presenza e dell'operatività del SGS, al controllo del corretto operato degli esercenti/gestori e di qualsiasi altro soggetto che abbia compiti connessi con la sicurezza (operatori, macchinisti, direttori di esercizio, capi servizio, manutentori, enti terzi, fornitori di beni e servizi, aziende di manutenzione, ecc…). Tale tipo di ispezione (Audit) viene effettuato sempre con preavviso, con date concordate, e mira inoltre alla verifica del reale grado di raggiungimento degli obiettivi di sicurezza fissati nel pertinente SGS. Si effettuerà quindi una analisi e valutazione circa l'efficacia e l'efficienza delle azioni messe in atto a tutela della sicurezza.
Gli Audit sono svolti generalmente da un gruppo di verifica composto da almeno tre esperti di ANSFISA con un responsabile del gruppo stesso e possono avere un esito finale che, in funzione del tipo e della quantità di non-conformatà (NC) rilevate può essere:

1-Positivo
2-Positivo con suggerimenti
3-Positivo con Non-Conformità lievi e prescrizioni
4-Positivo con Non-Conformità gravi e prescrizioni
5-Negativo

Nei primi due casi il gestore del sistema di trasporto (esercente), in qualità di principale responsabile della sicurezza, potrà continuare l'esercizio pubblico del sistema senza particolari ed ulteriori accorgimenti da porre in essere. Ciò a conferma che il SGS adottato (ed approvato da ANSFISA) è ottimale e quindi non necessita di azioni di revisione/correzione o miglioramento.
Nel terzo caso, l'esercente potrà ancora continuare l'esercizio pubblico del sistema ma solo adottando (nei tempi previsti) le cautele e gli accorgimenti segnalati nel verbale di Audit nella sezione "Prescrizioni".

Questo caso conferma che il SGS adottato (ed approvato da ANSFISA) è valido ed ha raggiunto i risultati previsti, anche se, nell'ottica del "Miglioramento continuo" (cfr. "Ciclo di Deming" - (o ciclo di PDCA, acronimo dall'inglese ***P**lan–**D**o–**C**heck–**A**ct*, in italiano "Pianificare - Fare - Verificare - Agire")[1] qualche parte del Sistema di gestione della sicurezza necessita di piccole (o grandi) azioni correttive al fine di migliorarlo e comunque renderlo ancora più efficiente.
Nel quarto caso, in funzione della gravità delle NC rilevate l'esercente potrà o meno continuare l'esercizio pubblico. In ogni caso dovrà adottare (nei tempi previsti) le cautele e gli accorgimenti segnalati nel verbale di Audit nella sezione "Prescrizioni".
Questo caso conferma che il SGS adottato (ed approvato da ANSFISA) non ha raggiunto in pieno i risultati previsti, anche se, nell'ottica dei feedback e azioni correttive, è ancora possibile riassettare il SGS o qualche suo componente al fine renderlo efficiente ed efficace.
Nel quinto ed ultimo caso, le NC rilevate sono talmente gravi o talmente numerose che l'esercente non potrà proseguire con l'esercizio pubblico (a partire dalla data stessa dell'Audit). Nella sezione "Prescrizioni" del verbale di Audit viene evidenziato: "*L'esercizio pubblico dell'impianto è sospeso con decorrenza immediata".*
Questo caso, purtroppo, si presenta in caso di gravi irregolarità che potrebbero avere riflessi sulla sicurezza del pubblico esercizio e pertanto il funzionamento dell'impianto deve essere fermato con urgenza. Una tale evenienza è possibile in assenza di un SGS ovvero in assenza di approvazione ANSFISA, ovvero ancora in caso di SGS regolarmente approvato ma mal posto in essere o male implementato, il che determina come conseguenza il mancato raggiungimento degli obiettivi di sicurezza predeterminati ed il conseguente raggiungimento (o peggio ancora il superamento) dei limiti costituiti dalle soglie di rischio accettabile. In questo caso è necessaria quindi un'opera di revisione generale del SGS con effettuazione di nuova analisi dei rischi e sua validazione da parte di Ente terzo (già OIV in ambito ferroviario), possibilmente diverso dal precedente.
Il pubblico esercizio dell'impianto potrà essere autorizzato solo al termine delle suddette operazioni.

12.2 Il quadro normativo attuale

Ad oggi, il settore dei trasporti ad impianti fissi è 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 e 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

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

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.

12.3 Evoluzione normativa ed il "nuovo approccio" nel settore dei STIF

Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (convertito con legge n.156/2021), all'articolo 6, modificando l'art. 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130) ha stabilito il trasferimento all'Ansfisa, a partire dal 1° gennaio 2022, di tutte le competenze sulla sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, precedentemente esercitate dagli uffici speciali per i trasporti a impianti fissi (USTIF), uffici periferici facenti capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti[2].
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 approccio" 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 (e relative quindi al particolare sistema di trasporto, alle proprie

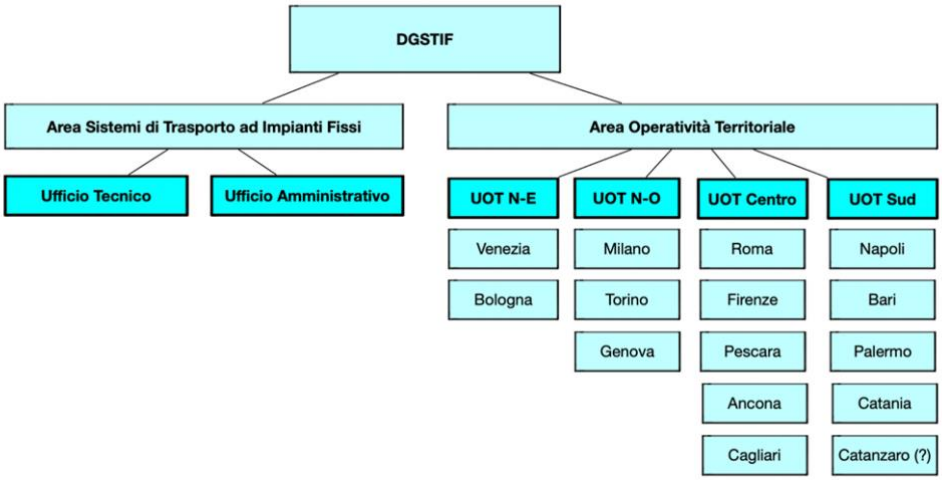
[2] 4-quater. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014,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

specificità, allo specifico contesto), al contenimento degli stessi sotto i livelli di guardia, sulla determinazione dei livelli di rischio accettabile[3].
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" [4].

12.4 La struttura organizzativa

Come sopra evidenziato, con il D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni in L. 9 novembre 2021, n. 156, le competenze dell'Agenzia sono state ulteriormente ampliate e, al fine di recepire le modifiche intervenute nell'ambito delle nuove competenze attribuitele, ai sensi dell'art. 6, comma 4, è previsto infatti anche l'adeguamento dello Statuto, del regolamento di amministrazione e di quello di contabilità.
Alla data di stesura della presente relazione, si è ancora in attesa dell'approvazione di tali adeguamenti, tra i quali l'istituzione della terza Direzione Generale con competenze sulla sicurezza dei trasporti a impianti fissi, che si va ad aggiungere alle già esistenti due Direzioni Generali competenti, l'una in materia di sicurezza ferroviaria e l'altra in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.
A partire dall'approvazione dei nuovi atti di organizzazione, l'Agenzia sarà strutturata con un'organizzazione centrale e periferica e, per quanto riguarda i trasporti ad impianti fissi, a livello territoriale, ricalca la precedente strutturazione degli USTIF ministeriali (ex uffici speciali trasporti a impianti fissi del MIT).

[3] In considerazione del fatto che il rischio nullo non esiste, ed a maggior ragione nei sistemi di trasporto, è più corretto parlare di livello di "rischio accettabile" come soglia di rischio al di sotto della quale l'esercizio del sistema di trasporto è considerato "ragionevelmete sicuro", ovvero "sicuro" nei limiti della norma. Il concetto di "soglia di rischio accettabile" porta con se il concetto di "rischi residui" come rischi residuali sui quali non è possibile intervenire in modo razionalmente accettabile (considerando anche criteri economici di concreta fattibilità, ovvero criteri ispirati al parametro costi/benefici).
[4] Il c.d. "nuovo approccio" o "approccio prestazionale" per i sistemi di trasporto ad impianti fissi rappresenta una vera innovazione. Fino ad oggi, infatti, la gestione della sicurezza e le modalità di controllo e vigilanza da parte dell'Autorità ispettiva (MIT e USTIF) è sempre avvenuta con gli obsoleti metodi prescrittivi. Questo approccio, anche detto della "logica del comando-e-controllo" prevede l'emissione di una serie di regole tecniche (decreti ministeriali o dirigenziali) emessi dall'Autorità competente (MIT), ai sensi del DPR n.753/1980, e che l'esercente è obbligato a rispettare per poter esercire il sistema di trasporto (comando), pena, la revoca del Nulla-Osta Tecnico (NOT) in caso di verifica ispettiva con esito negativo (controllo). Il nuovo approccio o approccio prestazionale oltre a rapresentare una metodologia indubbiamente più innovativa e moderna, essa è già stata testata – con ottimi risultati – prima nei sistemi di trasporto aeronautici e poi anche in quelli ferroviari. La sua applicazione anche ai restanti sistemi di trasporto terrestre, quindi, appare come una inevitabile conseguenza per uniformare settori trasportistici aventi tra loro indubbie analogie, in particolare in tema di sicurezza.



Ad oggi, purtroppo, la terza direzione generale (DG-STIF) in via di strutturazione ed implementazione, può contare su solo circa ottanta (80) unità di personale delle quali solo venti (20) ingegneri e altrettanti tecnici diplomati. Per poter raggiungere un buon numero di Audit o ispezioni (e raggiungere quindi lodevoli risultati in termini di obiettivi istituzionali) la direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi (DG-STIF) dovrebbe contare su un numero totale di dipendenti pari almeno a trecento-cinquanta (350) unità, tra i quali almeno cento (100) tecnici diplomati e cento-cinquanta (150) ingegneri.

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

Ma prima dei dati relativi alle attività ispettive eseguite nel corso dell'anno 2022 è bene evidenziare il "parco impianti" sul quale si è dovuto intervenire, ovvero un sistema costituito da una miriade di impianti di trasporto, con tipologie, consistenze e livelli di complessità tra loro molto eterogenei e dotati, ognuno, delle proprie specifiche particolarità.

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

Il numero totale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi dislocati sul territorio nazionale e sotto la competenza dell'Agenzia si assesta, per l'anno 2022, sui 7.351, con oltre 1600 tra rotabili e cabine.

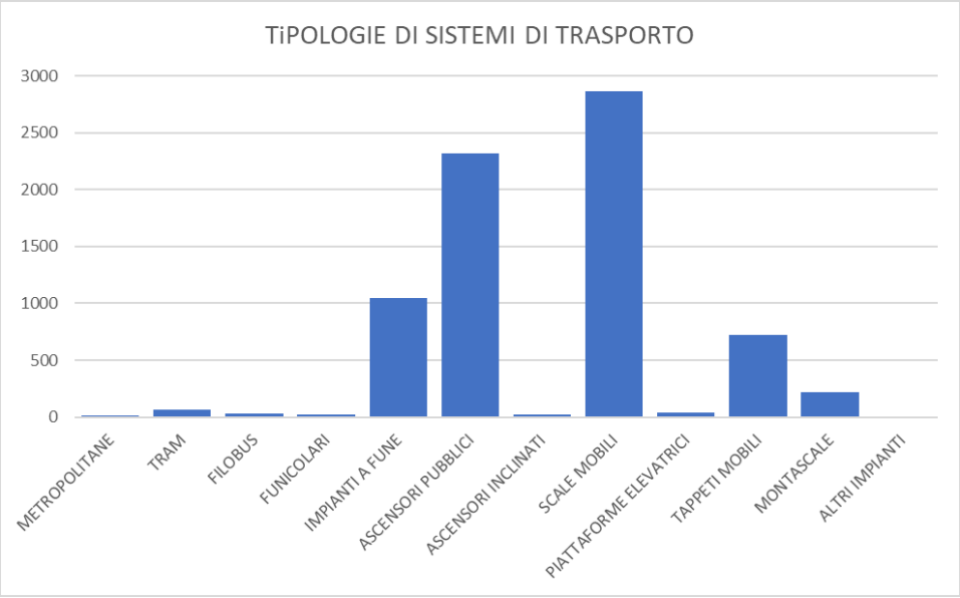
Le specifiche di dettaglio nella tabella che segue:

Tabella - Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi in Italia

TIPO IMPIANTO	N. Linee/Impianti	N. Rotabili/Vetture	
METROPOLITANE	17	315	
TRAM	64	1075	
FILOBUS	29	465	
FUNICOLARI	25	50	
IMPIANTI A FUNE	1045	2365	(*)

TIPO IMPIANTO	N. Linee/Impianti	N. Rotabili/Vetture	
ASCENSORI PUBBLICI	2315	2315	(*)
ASCENSORI INCLINATI	22	22	(*)
SCALE MOBILI	2865	===	
PIATTAFORME ELEVATRICI	40	===	
TAPPETI MOBILI	725	===	
MONTASCALE	215	===	
ALTRI IMPIANTI	6	===	
TOTALE	**7351**	**1612**	
(*) Trattasi in questo caso di “Cabine"			
		Dati al 31-12-2022	

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



13 Le attività dell'Area Sistemi di Trasporto Impianti Fissi

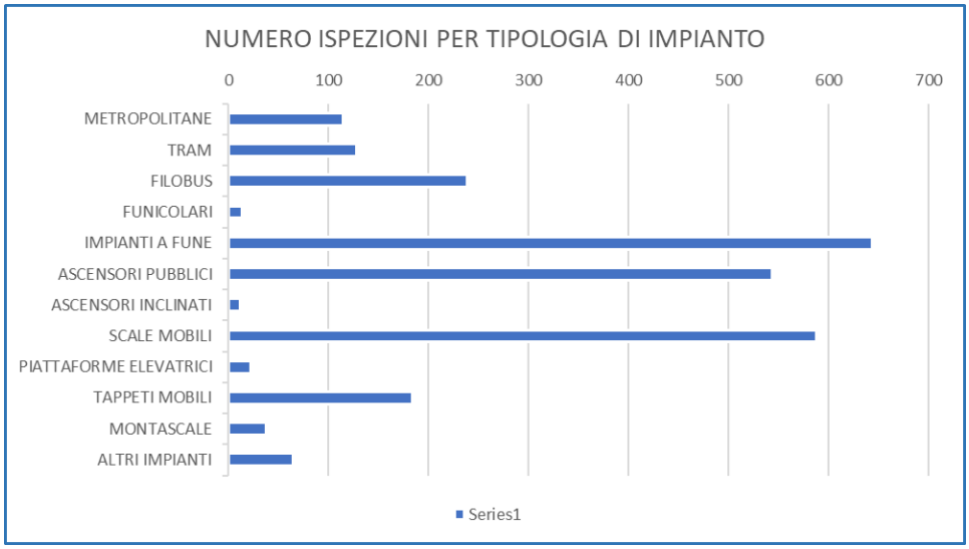
13.1 Attività ispettive nel corso dell'anno (2022)

Evidenziando preliminarmente come, allo stato attuale, l'Agenzia risulti fortemente sottodimensionata rispetto all'estensione e la complessità strutturale dell'intero sistema trasportistico italiano in tema di trasporti ad impianti fissi, la costituenda Direzione generale STIF (ad oggi semplice "Area STIF" o Coordinamento nazionale UOT) è riuscita comunque ad ottenere risultati notevoli, con i dati esposti nelle tabelle che seguono.

Tabella - Ispezioni effettuate sui Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi

TIPO IMPIANTO	N. ispezioni effettuate
METROPOLITANE	115
TRAM	128
FILOBUS	239
FUNICOLARI	14
IMPIANTI A FUNE	644
ASCENSORI PUBBLICI	544
ASCENSORI INCLINATI	12
SCALE MOBILI	588
PIATTAFORME ELEVATRICI	22
TAPPETI MOBILI	184
MONTASCALE	38
ALTRI IMPIANTI	65
TOTALE	**2593**

Dati dal 01-01-2022 al 31-12-2022



13.2 Altre attività concluse o in corso di realizzazione

13.2.1 Decreto per l'operatività degli impianti a fune

Nel mese di dicembre 2022, con decreto prot. n. 0056276 del 10-12-2022 si posto rimedio all'annosa questione della presenza obbligatoria del funzionario ministeriale alle visite periodiche annuali o triennali che di fatto per anni hanno rallentato – e a volte impedito – l'avvio dell'operatività di interi comprensori sciistici. Nell'ottica dell'approccio prestazionale, che prevede, tra l'altro, l'ampio utilizzo delle certificazioni asseverate da parte dei tecnici responsabili della sicurezza (nel nostro caso i direttori o responsabili dell'esercizio pubblico) unitamente ad una più spinta responsabilizzazione dell'esercente, con l'emissione di questo decreto si è riusciti, nonostante l'endemica scarsità di personale, a consentire un avvio della stagione invernale per tutti i comprensori turistici dotati di impianti a fune di risalita.

13.2.2 Proposte ed emendamenti in atti legislativi

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

13.2.2.1 Emendamento per la pubblicazione del decreto tariffe

Con questo emendamento, si proponeva l'istituzione delle tariffe da corrispondersi all'Agenzia per le attività di vigilanza settore degli impianti di trasporto ad impianti fissi.
Con l'introduzione di questo articolo si risolveva l'annoso problema che vedeva gli ex-USTIF (ora UOT ANSFISA) impegnati in una defatigante attività di richiesta annuale dei rimborsi spesa per le attività di verifica (periodica e straordinaria) nei confronti degli esercenti.
Con l'introduzione di "tariffe annuali fisse per attività di vigilanza", indipendenti quindi dalla rendicontazione sulle spese sostenute, l'ANSFISA avrebbe potuto contare su un introito fisso annuale stimabile in una cifra compresa tra i 4 e i 5 milioni di Euro/anno, con la quale poter far fronte alle spese di missione dei funzionari, oltre a poter disporre di compensi incentivanti per tutti i suoi dipendenti, e specialmente per i funzionari che effettueranno le attività ispettive.
Ciò premesso, e se l'emendamento dovesse andare a buon fine in futuro, l'Agenzia potrebbe diventare del tutto autosufficiente (dal punto di vista economico-finanziario) per quanto attiene le attività sui sistemi di trasporto ad impianti fissi.

13.2.2.2 Emendamento per l'autorizzazione all'assunzione di nuovo personale

Con questo emendamento, si proponeva l'autorizzazione all'Agenzia per l'assunzione di nuovo personale – in particolare di ingegneri – per coprire le esigenze degli uffici operativi territoriali (UOT) dell'Agenzia. Tali uffici, infatti, sono affetti da una carenza endemica di personale, rinveniente dalla loro precedente dipendenza dal Ministero.
Solo per fare un esempio, Regioni come il Piemonte e la Liguria, nei loro uffici di Torino e Genova, non dispongono di ingegneri e possono contare solo su due tecnici diplomati. Le rimanenti UOT sul

territorio nazionale non stanno messe molto meglio con solo 2 o 3 ingegneri che devono coprire un territorio ultra-regionale.
Le carenze di personale sono molto bene evidenziate nella tabella che segue.

Sede Ufficio (UOT)	Ingegneri in servizio	Ingegneri necessari	Differenza (sotto organico)
TORINO	0	12	-12
MILANO	2	12	-10
VENEZIA	1	10	-9
ROMA	3	18	-15
NAPOLI	5	12	-7
BARI	3	10	-7
GENOVA	0	8	-8
BOLOGNA	2	8	-6
CAGLIARI	0	6	-6
FIRENZE	0	10	-10
PESCARA	0	8	-8
PALERMO	2	8	-6
CATANIA	1	8	-7
ANCONA	0	6	-6
Totali	**19**	**137**	**-118**

13.2.2.3 Emendamento per le sanzioni

Con questo emendamento si proponeva l'applicazione di sanzioni pecuniarie o amministrative ai soggetti quali gli esercenti o direttori di esercizio che si fossero resi responsabili di gravi inadempienze ovvero di comportamenti, anche omissivi, ma che comunque potevano compromettere la sicurezza dell'esercizio.
Così come già previsto per il settore della sicurezza ferroviaria e quello della sicurezza strade e autostrade, anche qui si prevedevano sanzioni, commisurate alla gravità dei fatti, che l'Agenzia poteva comminare ai trasgressori. Questa previsione è quasi del tutto assente nell'attuale panorama normativo per il settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, mettendo in grave crisi la potestà deterrente condotta dall'Agenzia.
Con l'approvazione di questo emendamento l'Agenzia avrebbe potuto riallinearsi a quanto già esistente per gli altri due settori dell'Agenzia, secondo principi di omogeneità e ragionevolezza.

14 Incidentalità nel corso dell'anno

Nel corso dell'anno 2022 il numero degli episodi incidentali sè stato significativamente ridotto. a fronte di un solo evento con esito mortale (investimento di ciclista sul Tram di Milano), i restanti 12 hanno determinato quasi esclusivamente alcuni danni al materiale rotabile o agli impianti. Segue tabella sinottica.

Località	Data	Tipo di impianto	Esercente	Breve descrizione dell'evento
TORINO	27-09-2022	Tram	GTT SpA	Investimento di pedone
MILANO	09-11-2022	Tram	ATM SpA	Investimento di ciclista
FIRENZE	10-11-2022	Tram-linea 1	GEST SpA	Svio materiale rotabile in esercizio
ROMA	17-6-2022	Tram	ATAC SpA	Svio materiale rotabile in esercizio
ROMA	27-7-2022	Tram	ATAC SpA	Svio materiale rotabile in esercizio
ROMA	8-11-2022	Tram	ATAC SpA	Svio materiale rotabile in esercizio
ROMA	9-11-2022	Tram	ATAC SpA	Svio materiale rotabile in esercizio
ROMA	10-11-2022	Tram	ATAC SpA	Svio materiale rotabile in esercizio
ROMA	11-11-2022	Tram	ATAC SpA	Svio materiale rotabile in esercizio
ROMA	4-11-2022	Metro–Linea C	ATAC SpA	Svio materiale rotabile in fase di inversione
ROMA	10-05-2022	Metro–Linea B	ATAC SpA	Investimento di pedone
ROMA	ott-2022	Metro–Linea B	ATAC SpA	Fenomeno di subsidenza di massicciata e binari
BOLOGNA	varie	People Mover	Marconi Express SpA	Disservizi vari

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