m_inf.UFFGAB.REGISTRO UFFICIALE.U.0038805.12-11-2025

Il Ministro
delle infrastrutture e dei trasporti

NN 6, n. 199

inoltro le relazioni redatte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) relative all'attività svolta nel 2024 con riferimento alle "*reti interconnesse del sistema ferroviario italiano*" ed alle "*reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale*" in adempimento a quanto disposto dall'articolo 19 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Sen. Matteo Salvini

On. Lorenzo Fontana
Presidente della Camera dei deputati
Roma

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

RELAZIONE ANNUALE
SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE INTERCONNESSE

ANNO 2024

ANSFISA - Viale del Policlinico, 2 - 00161 Roma RM – Italia - Tel. +39 06 48880625
www.ansfisa.gov.it - ansfisa@ansfisa.gov.it - ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Sommario

PARTE 1 - INTRODUZIONE 8

1.1 Scopo, ambito e destinatari del rapporto 8

1.2 Principali conclusioni sull'anno di rendicontazione 9

PARTE 2 – ENGLISH SUMMARY (circa una pagina) 12

PARTE 3 - STRATEGIA, PROGRAMMI, INIZIATIVE E CONTESTO ORGANIZZATIVO DELLA NSA 14

3.1 Strategia e attività di pianificazione 14

3.1.1 Iniziative per la mitigazione delle problematiche legate all'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria e per la tutela degli utenti del trasporto ferroviario 15

3.1.2 Iniziative per la mitigazione delle problematiche nei contesti manutentivi 16

3.1.3 Iniziative per la mitigazione delle problematiche dei passaggi a livello 17

3.1.4 Principali strategie nell'attività internazionale di ANSFISA 18

3.2 Raccomandazioni di sicurezza di cui all'art. 24 del D.Lgs. 50/2019 20

3.3 Misure attuate indipendentemente dalle raccomandazioni dell'organismo investigativo 21

3.4 Contesto organizzativo della sicurezza 22

3.4.1 Soggetti istituzionali 22

3.4.2 Organizzazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali 23

3.4.3 Parti esterne interessate 30

PARTE 4 – PRESTAZIONI DI SICUREZZA 33

4.1 Analisi degli incidenti significativi 33

4.1.1 Collisioni di treno 35

4.1.2▪ Deragliamenti di treni 37

4.1.3 Incidenti significativi ai passaggi a livello 38

4.1.4 Incidenti significativi nella categoria "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" 40

4.1.5 Incendi a materiale rotabile 42

4.1.6 Incidenti significativi della categoria "altri tipi" 42

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

4.2 Distribuzione per macro-cause degli incidenti significativi 43
4.3.1 Incidenti significativi registrati nei cantieri di lavoro 49
4.3.2 Incidenti significativi connessi a fenomeni di dissesto idrogeologico 52
4.3.3 Incidenti RID 52
PARTE 5 – LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE DELL' UE 54
5.1 Modifiche alla legislazione e ai regolamenti 54
5.2 Deroghe a norma dell'art. 14 del D.Lgs. 50/2019 55
PARTE 6 – CERTIFICAZIONI DI SICUREZZA, AUTORIZZAZIONI DI SICUREZZA E ALTRI CERTIFICATI RILASCIATI DALLA NSA 56
6.1 Certificati di sicurezza unici e autorizzazioni di sicurezza 56
6.2 Autorizzazioni dei veicoli 60
6.2.1 Provvedimenti di autorizzazione di veicoli 60
6.2.2 Provvedimenti di autorizzazione di tipi di veicoli 61
6.2.3. Autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità ai tipi di veicoli 62
6.2.4. Altre attività svolte nell'ambito dei veicoli 64
6.3 Soggetti responsabili della manutenzione 64
6.4 Macchinisti e altro personale ferroviario impiegato in attività di sicurezza 64
6.5 Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento 67
6.5.1. Provvedimenti di autorizzazione dei sottosistemi 67
6.6 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza 68
6.7 Scambio di informazioni tra l'ANSFISA e gli Operatori ferroviari 69
PARTE 7 - SUPERVISIONE 70
7.1 Strategia, piano e processo decisionale 70
7.2 Risultati della supervisione 71
7.2.1 Audit e Follow-up 71
7.2.2 Monitoraggio ispettivo 78
7.2.3 Ispezioni specifiche 81
7.2.4 Supervisione sulle merci pericolose 83
7.2.5 Attività sui Centri di Formazione 83
7.3 Coordinamento e cooperazione 84

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 8 – APPLICAZIONE DEI CSM PERTINENTI DA PARTE DELLE IMPRESE FERRROVIARIE E DEI GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA 85

8.1 Applicazione del CSM relativo al Sistema di Gestione della Sicurezza 85

8.2 Applicazione del Regolamento 402/2013 sul CSM per la valutazione e la stima del rischio 86

8.3 Applicazione del Regolamento 1078/2012 sul CSM per il monitoraggio 87

8.4 Partecipazione e attuazione di progetti UE 88

PARTE 9 – CULTURA DELLA SICUREZZA 89

9.1 Valutazione e monitoraggio della cultura della sicurezza.....89

9.2 Iniziative e progetti sulla cultura della sicurezza 91

9.3 Comunicazione della cultura della sicurezza 91

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PRESENTAZIONE

La presente relazione è predisposta al fine di illustrare le attività svolte, nell'anno 2024, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) nel settore della sicurezza ferroviaria.

Trattasi di attività:

- normative (svolte a livello nazionale e, soprattutto, europeo);
- autorizzative (dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto intese come organizzazioni nonché dei singoli sottosistemi ferroviari: infrastruttura, materiale rotabile ecc.);
- di supervisione (ispezioni e audit sui sistemi di gestione dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, analisi degli incidenti ferroviari).

Tali attività sono svolte secondo quanto indicato, in particolare, dal decreto-legge n. 109 del 2018, dai D.Lgs. 50/2019 e D.Lgs. 57/2019, nonché da una ormai sempre più completa normativa comunitaria, vigente su tutto il territorio europeo.

La relazione contiene, inoltre, informazioni circa i dati di incidentalità e sull'evoluzione della sicurezza ferroviaria, tenendo conto, quindi, dei ritorni derivanti dallo svolgimento delle citate attività di competenza dell'Agenzia.

L'ambito di riferimento è costituito dalle linee gestite da RFI (gestore della rete nazionale) e dalle ferrovie regionali a queste interconnesse. Si tratta di una rete di circa 18.000 km complessivi (con oltre 5.000 passaggi a livello e 20.000 tra viadotti, gallerie e altre opere d'arte), con 9 differenti gestori dell'infrastruttura (compreso RFI) e sulla quale circolano 95 imprese ferroviarie merci e passeggeri, tra cui imprese provenienti da vari Paesi dell'Europa e imprese che accedono alle sole stazioni di confine, con un totale di oltre 10.000 treni al giorno e circa 4 milioni di treni all'anno.

Su questa rete, nel 2024 si sono registrati 103 incidenti significativi (cioè con morti o feriti o danni ingenti al materiale o interruzioni prolungate del servizio), valore che, rapportato con i volumi di traffico, risulta inferiore al valore medio degli ultimi 10 anni e inferiore al numero di eventi registrati nel 2023.

Gli incidenti significativi hanno riguardato, in gran parte, le indebite presenze di pedoni (79 incidenti, pari a circa il 77%), i contesti manutentivi compresi i cantieri (12 incidenti, pari a circa l'11%), l'errata esecuzione di procedure in esercizio e manovra (5 incidenti, pari a circa il 5%), le indebite presenze di veicoli stradali (3 incidenti), le indebite salite/discese (2 incidenti) e il dissesto idrogeologico (2 incidenti).

Le vittime (decessi e feriti gravi) sono state 86 e si registrano per larga parte nelle indebite presenze di pedoni (79 vittime, pari a circa il 92% del totale); in ordine decrescente, la successiva casistica in cui si sono registrate vittime è rappresentata dagli incidenti connessi ai contesti manutentivi (3, pari a circa il 4% delle vittime totali).

Nell'ambito delle categorie sopra indicate, gli incidenti significativi più spiccatamente di carattere ferroviario (6 collisioni e 4 deragliamenti di treni) non hanno causato alcun decesso ma solo danni materiali.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Ai fini del rilevamento dei valori di incidentalità riportati nella presente Relazione sono stati importanti il contributo e la collaborazione offerti dalla Polfer (Servizio Polizia Ferroviaria), specie con riferimento alla categoria degli investimenti di persone.

In generale, i valori assoluti di incidentalità di cui sopra male si prestano a interpretazioni e a confronti statistici diretti, ad esempio rispetto alla singola annualità precedente. Trattasi, infatti, di numeri "bassi", pertanto estremamente influenzabili dalle conseguenze (o dalle mancate conseguenze) anche di un singolo evento. Come noto, il trasporto ferroviario è caratterizzato da grandi masse in movimento e da grandi quantità di merci o di passeggeri trasportate su ogni treno. Queste caratteristiche, tutte positive ai fini dell'efficienza di questa modalità di trasporto, fanno però sì che, nel caso anche di un solo incidente, si possano avere conseguenze molto gravi. Pertanto, ai fini della valutazione della sicurezza del sistema, è più significativo fare riferimento, piuttosto che al singolo anno, all'andamento complessivo nel medio o (meglio) nel lungo periodo. Le valutazioni sulle differenze tra le singole annualità restano comunque da valutare anche perché, se molto elevate, possono influire sulla percezione della sicurezza generale del sistema ferroviario da parte degli utenti e indirizzare gli stessi verso altre forme, anche meno sicure, di trasporto.

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

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

Ciò nondimeno, occorre continuare a porre il massimo impegno al fine di continuare a perseguire, come indicato dalla norma e come sostanzialmente confermato dai dati riportati di seguito, il "*generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento"* dei livelli di sicurezza, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti; questo, anche a fronte di un risultato che mostra un graduale miglioramento. A tale proposito, anche al fine di ampliare la numerosità del campione statistico di riferimento, risulta necessario estendere, ove possibile, le attività di analisi, oltre che sugli incidenti, anche sui precursori degli incidenti stessi.

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

L'impegno comune, ai fini del costante miglioramento, deve tener conto che occorre intervenire in un settore molto complesso ove la sicurezza è determinata dal corretto impiego e dall'interazione di norme, tecnologie, persone e procedure (procedure che regolano anche il comportamento delle persone nei riguardi delle tecnologie), in cui "*i livelli di sicurezza […]*

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

sono generalmente elevati", specie se raffrontati ad altri sistemi di trasporto. In questo settore, quindi, il processo di semplificazione della realtà, per quanto accattivante, può portare a trascurare elementi essenziali e a considerare erroneamente, come risolutive, soluzioni e tecnologie di fatto inapplicabili o prive dei necessari requisiti di sicurezza e affidabilità, a tutto svantaggio dell'auspicato (ma non semplice) ulteriore generale miglioramento.

Ciò nondimeno, la corretta applicazione e il miglioramento delle procedure, la formazione, la consapevolezza del ruolo delle persone e il giusto ricorso alle moderne tecnologie, costituiscono elementi essenziali ai fini della sicurezza del sistema. Negli ultimi anni lo sviluppo tecnologico del settore ferroviario ha vissuto una rapida evoluzione verso sistemi di sicurezza sempre più efficaci, ma che hanno anche comportato la necessità di repentini incrementi a livello di investimenti sia sull'infrastruttura che sui rotabili, non sempre attuabili nel breve/medio periodo e non sempre pienamente sostenibili da parte della collettività e dei singoli operatori. Tale evoluzione ha determinato anche modifiche normative, con la conseguente necessità, per l'intero sistema, di mutare rapidamente, incidendo quindi sugli aspetti formativi e comportamentali degli addetti alle attività di sicurezza. In tale quadro, occorre da una parte fare in modo che, raggiunti elevati livelli di sicurezza, il "costante miglioramento" non si traduca in limitazioni e restrizioni dei livelli di servizio del trasporto di merci e passeggeri e, quindi, nel trasferimento verso altre modalità di trasporto meno sicure; d'altra parte, i fattori umani, rappresentano l'elemento su cui è necessario continuare a focalizzare l'attenzione all'interno delle singole organizzazioni e dell'intero sistema ferroviario, per un decisivo passo avanti verso un approccio sempre più strutturato e sistematico orientato ad una positiva cultura della sicurezza e alla prevenzione degli incidenti.

Il Direttore Generale della DGSF
Ing. Pier Luigi Giovanni Navone

Il Direttore dell'Agenzia
Ing. Domenico Capomolla

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 1 - INTRODUZIONE

1.1 Scopo, ambito e destinatari del rapporto

Il presente documento (nel seguito rapporto, relazione annuale o relazione) è predisposto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (nel seguito ANSFISA o Agenzia), che svolge le funzioni di autorità nazionale sulla sicurezza delle ferrovie (nel seguito NSA), ai sensi dell'art. 19 D.Lgs. 50/2019 "Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie".

Lo scopo della relazione annuale è riferire sulle attività della NSA e sullo sviluppo della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione.

L'ambito di riferimento è costituito dalla rete ferroviaria concessa in gestione alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dalle reti regionali ad essa interconnesse identificate col Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016.

I principali dati caratteristici del contesto sono riportati nelle tabelle seguenti.

Non rientrano nell'ambito di riferimento della presente relazione le reti isolate dal punto di vista funzionale di competenza di ANSFISA.

Il presente rapporto, destinato agli stakeholder, è pubblicato sul sito https://www.ansfisa.gov.it ed è trasmesso all' ERA e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nel seguito MIT).

Il rapporto è articolato sulla base del documento emesso dall'ERA "Guide – Annual Report Issuing the [yyyy] NSA Annual Report" versione 3.0 del 6 aprile 2020.

I dati caratteristici della rete di cui alla successiva tabella 1 sono stati raccolti dalle relazioni annuali, relative all'anno 2024, che le Organizzazioni Ferroviarie hanno trasmesso ad ANSFISA ai sensi dell'art. 8 comma 10 del D.Lgs. 50/2019.

DATI CARATTERISTICI DELLA RETE DI RIFERIMENTO AL 31/12/2024
▪ 15.976 km di Rete RFI
▪ 1.484 km di Reti Regionali Interconnesse
▪ 396,4 Mln treni km di cui il 4,6% relativo alle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 5.171 passaggi a livello, il 22% circa sulle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ rete coperta da sistema di protezione della marcia del treno al 95,6% circa
▪ circa il 99% del traffico coperto da sistema di protezione della marcia del treno
▪ circa 54.487 Mln passeggeri-km
▪ circa 26.973 Mln tonnellate-km
▪ 20.073 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ 52.251 addetti con mansioni di sicurezza
▪ circa 4 Mln di treni in un anno

Tabella 1.1: Dati caratteristici della rete di riferimento al 31/12/2024

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

DATI CARATTERISTICI DEGLI OPERATORI AL 31/12/2024
▪ 9 Gestori dell'infrastruttura
▪ 51 Imprese ferroviarie, di cui:
▫ 24 di trasporto Merci/Merci Pericolose
▫ 16 di trasporto Passeggeri
▫ 4 di trasporto Merci e Passeggeri
▫ 1 di trasporto Merci/Merci Pericolose e Manovra
▫ 6 di solo servizio di Manovra
▪ 44 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine
▪ 14 Centri di formazione

Tabella 1.2: Dati caratteristici degli operatori al 31/12/2024

Con riferimento ai Gestori dell'infrastruttura, sono presenti ulteriori 2 Gestori (Ferrovie Udine Cividale Srl e Società Unica Abruzzese di Trasporto SpA) che operano sulla base delle previgenti autorizzazioni.

Ferrovie Udine Cividale Srl, ha interrotto l'esercizio nel 2024 in vista del subentro di Rete Ferroviaria Italiana SpA nella gestione della linea (avvenuto nel mese di agosto 2025).

Inoltre, tra le Imprese ferroviarie sono comprese:

- Interporto Servizi Cargo SpA, che non effettua più servizi ferroviari e da gennaio 2024 è in liquidazione a seguito di procedura fallimentare;
- Sistemi Territoriali SpA, a cui è stata revocata la licenza ferroviaria n. 19 (passeggeri).

1.2 Principali conclusioni sull'anno di rendicontazione

Le prestazioni del sistema ferroviario italiano, valutate attraverso l'andamento di lungo periodo dell'incidentalità e delle conseguenze in termini di vittime, mostrano un costante miglioramento.

L'indice calcolato come prodotto tra l'incidentalità, intesa come [Incidenti significativi/Mln treni km], e gli effetti in termini di vittime [Morti e feriti gravi/Mln treni km] presenta un andamento segnatamente decrescente nel periodo considerato (Fig.1.1).

Il periodo di osservazione è stato scomposto in intervalli temporali di 5 anni per ognuno dei quali si è tenuta in considerazione la media dell'intervallo stesso.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

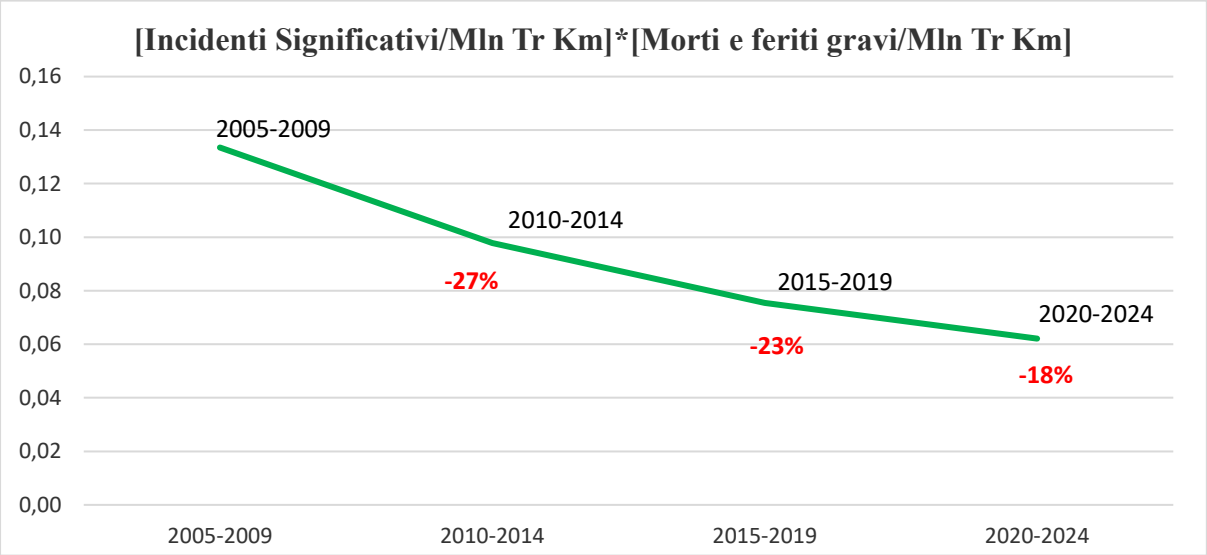


Fig.1.1 Andamento incidentalità

Tra gli elementi che determinano tale positivo andamento nel lungo periodo spiccano:

- l'attrezzaggio con i sistemi di protezione della marcia del treno e la conseguente percentuale di marcia dei treni protetta;
- la progressiva dismissione dei passaggi a livello ovvero il loro attrezzaggio tecnologico;
- l'applicazione di sistemi tecnologici ed organizzativi a supporto della sicurezza nelle fasi di salita e discesa dei passeggeri;
- il miglioramento indotto della sempre più efficace applicazione dei Sistemi di gestione della Sicurezza, introdotti a livello nazionale nel 2001 e a livello comunitario del 2004.

Quanto al 2024, i dati mostrano un valore degli incidenti significativi, rapportato con i volumi di traffico, inferiore al valore medio dell'ultimo decennio (Fig. 4.1) e inferiore al valore registrato nell'ultimo biennio.

Entrando nel dettaglio delle singole macro-cause, i dati dell'ultimo quinquennio evidenziano come la gran parte degli incidenti significativi riguardino l'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria, sebbene si registra un'inversione di tendenza di tale valore per la prima volta dal 2019; anche gli incidenti significativi dovuti all'errata esecuzione di procedure (principalmente eventi in manovra) risultano in diminuzione rispetto all'ultimo quinquennio, stabile il numero di incidenti per indebita presenza di veicoli stradali sui binario, mentre gli incidenti dovuti all'indebita salita e discesa dai treni e ai fenomeni di dissesto idrogeologico avendo una numerosità particolarmente bassa, mostrano un andamento altalenante. Risultano invece in aumento nel 2024, sia rispetto al 2023 che alla media dell'ultimo quinquennio, gli incidenti da collegare al contesto manutentivo; dei 12 incidenti occorsi nel 2024, solo 1 è riferibile al contesto manutentivo dei veicoli ferroviari.

Pertanto, ai fini di perseguire un approccio orientato al *generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, al costante miglioramento della sicurezza ferroviaria,* anche in esito alle attività di supervisione svolte, tra le principali aree di miglioramento individuate per

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

gli operatori ferroviari si indicano: la gestione dei contraenti, partner e fornitori, inclusi i fornitori di manutenzione, con particolare riferimento alle verifiche sul possesso della qualificazione del personale richiesta per lo svolgimento delle attività di sicurezza, la verifica della corretta applicazione di norme e procedure, la formazione, mantenimento e verifica delle competenze del personale operativo e del personale di coordinamento in relazione alle mansioni di sicurezza previste nell'ambito dei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza. Gli operatori ferroviari sono stati anche stimolati al completamento delle attività già intraprese negli anni precedenti, individuate tenendo conto delle relative aree di miglioramento segnalate.

Inoltre, a livello operativo, occorre dare particolare rilevanza alla gestione dei rischi connessi all'indebito attraversamento da parte di pedoni della sede ferroviaria, al piano di soppressione e di upgrade tecnologico dei passaggi a livello, all'adeguamento di alcune linee regionali ai migliori standard nazionali, alla verifica dell'efficacia e della sicurezza delle attività di manovra e dei processi di manutenzione.

A tale proposito, grossa rilevanza assumeranno, specie nei prossimi anni, gli aspetti connessi alla manutenzione delle infrastrutture esistenti, ormai di età avanzata. Oltre il 50% dei ponti ferroviari e delle altre opere d'arte importanti supera, infatti, i 50 anni di età. Per queste opere, il corretto monitoraggio mediante le più moderne tecnologie e lo svolgimento delle necessarie attività manutentive ne potranno consentire l'utilizzo in sicurezza. Altro fattore determinante, per la sicurezza delle opere, sarà il tenere debitamente conto, in termini di prevenzione da parte dei Gestori, dei fenomeni legati al dissesto idrogeologico, alla fragilità del nostro territorio e agli eventi climatici estremi, sempre più ricorrenti.

Si segnalano, infine, le attività di implementazione dei progetti del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito della sicurezza delle infrastrutture. È necessario assicurare che i nuovi investimenti ferroviari del PNRR siano realizzati in conformità con i più alti standard di sicurezza, ai fini del raggiungimento di importanti obiettivi dei progetti del PNRR come l'espansione e la modernizzazione, la sostenibilità, con la riduzione delle emissioni di CO_2 tramite l'elettrificazione delle linee e l'introduzione di treni a basso impatto ambientale (si richiamano, ad esempio, i veicoli ferroviari ad idrogeno), l'efficienza e la sicurezza, migliorando la capacità e la velocità della rete, anche grazie alla digitalizzazione del sistema di controllo.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 2 – ENGLISH SUMMARY (circa una pagina)

In 2024, 103 accidents occurred, 99 of which on [RFI Railway Network] and 4 on [Regional Railway Network]. The absolute value is lower than that of 2023. Compared to 2023, 2024 mainly shows decrease in the following categories: “accident to persons involving rolling stock in motion” and “other” categories; a slight decrease is observed in “level crossing accident”.

A significant increase is observed in “derailment of train” (4 in 2024 against 2 in 2023) while “collision of train” (6 events) and “fire in rolling stock” (1 event) categories registered the same value of 2023.

In any case, these are "low" numbers, therefore extremely impacted by the consequences (or lack of consequences) of a single event. Therefore, for the purpose of evaluating the safety of the system, it is more significant to refer, rather than to a single year, to the overall trend in the medium or (better) long term. However, the assessments of the differences between individual years remain to be evaluated also because, if very high, they can influence users’ perception of the safety of the railway system and direct them towards other (perhaps less safe) forms of transport.

In 2024, the category "Accident to persons involving rolling stock in motion" remains the largest one (78%) followed by “other”, “level crossing accident”, and “collision of train” categories (all at 6%).

Casualties decrease in 2024 if compared to 2023 and 2022: the number of killed people drops to 57 (74 in 2023 and 69 in 2022) even if the number of serious injured people slightly rises to 29 (28 in 2023 and 26 in 2022).

The 92% of the casualties (52 people killed and 27 seriously injured) are trespassers including the cases occurred at level crossings. Significant accidents not caused by trespassers are those most closely related to the technical aspects, to the maintenance activities and malfunctioning of the structural subsystems. The significant accidents related to the technical aspects in 2024 are 24 (26 recorded in 2023), corresponding to around 8% of the casualties.

The following picture represents the trend of a qualitative system index calculated as a product of accident [Significant accidents/Mln tr-km] and effects as casualties [People killed and serious injured/Mln tr-km].

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

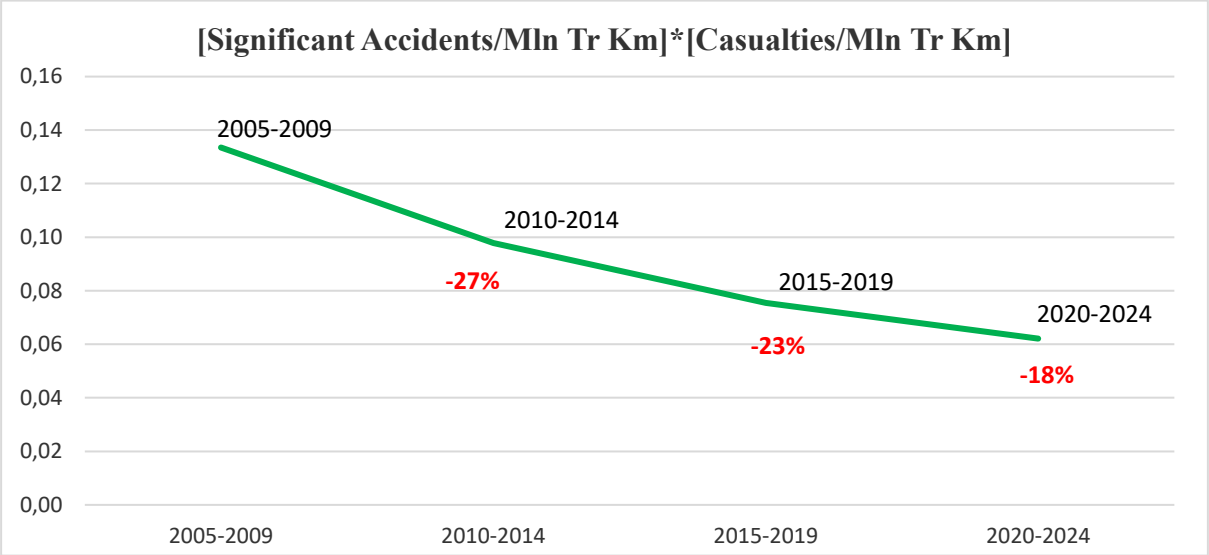


Fig.2.1

For the analysis, the observation period was divided into five-year time intervals, each of which characterized by its own average. The representation, which simultaneously considers the number of significant accidents but also of casualties, shows a markedly decreasing trend over the period considered which confirms a trend of reduction in terms of accidents and related consequences.

To consolidate the results obtained and aim for even more positive values, it is necessary to continue the approach aimed at continuous improvement of the system also within the greater opportunities provided by the creation of the new agency (ANSFISA) which also has competencies on the safety of road infrastructure, interfering with the railway.

About the [IT Railway Network] it is noted the persistence of problems concerning accidents caused by trespassers and critical issues concerning the infrastructure and vehicles maintenance. Furthermore, the importance of developing a safety culture within the organizations is increasingly emerging, considering the human and organizational factors in the system.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 3 - STRATEGIA, PROGRAMMI, INIZIATIVE E CONTESTO ORGANIZZATIVO DELLA NSA

3.1 Strategia e attività di pianificazione

La Convenzione triennale sottoscritta tra ANSFISA e MIT in data 19/03/2024, relativa agli esercizi 2024-2026, ha definito gli obiettivi generali e strategici, gli obiettivi specifici e le priorità, attribuiti all'Agenzia nell'adempimento dei compiti assegnati dal vigente quadro normativo, il cui raggiungimento è misurato in maniera quantitativa secondo le modalità delineate nella medesima Convenzione.

Per l'anno 2024, con riferimento al settore ferroviario, la citata Convenzione ha individuato i seguenti obiettivi generali e strategici:

- il miglioramento della sicurezza nella modalità di trasporto ferroviario;
- la partecipazione alle attività di competenza in ambito dell'Unione europea e internazionale ai fini dell'armonizzazione della struttura normativa e dei criteri decisionali nei diversi Stati e supporto tecnico alle strutture del MIT con competenze nei medesimi ambiti;
- la diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario;
- acquisizione e valorizzazione professionale delle risorse umane;
- l'effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull'uso dell'idrogeno in ambito ferroviario, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate nei piani nazionali di investimento (PNRR, PNC e dai decreti di attuazione).

Dagli obiettivi generali e strategici precedenti discendono gli obiettivi specifici, funzionali al loro raggiungimento, che hanno indirizzato l'attività dell'Agenzia nel 2024.

Sulla base degli obiettivi definiti, dei dati provenienti dall'attività di supervisione e degli elementi comunicati dagli Operatori ferroviari con le relazioni annuali sulla sicurezza, ANSFISA comunica con apposita nota, entro il 15 luglio di ogni anno, come disposto dal Decreto ANSF n.10/2009, le aree di criticità da prendere in considerazione per lo sviluppo del piano annuale della sicurezza dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie relativo all'anno successivo.

La nota ANSFISA 42517/2023 "*Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria anno 2024*" che individua le aree di criticità da prendere in considerazione per il 2024, risponde inoltre a quanto disposto dall'art. 4 del D.Lgs. 50/2019, che attribuisce ad ANSFISA il compito di stabilire *"le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire",* tenuto conto che, seppur l'andamento registrato per l'Italia, negli anni precedenti, ha evidenziato il rispetto dei valori obiettivo di riferimento fissati dalla Commissione Europea per gli Stati membri, con riferimento alle diverse categorie di rischio, è comunque necessario tenere sotto controllo i valori nazionali registrati, soprattutto in riferimento alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari.

Le misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria per il 2024, individuate nella suddetta nota 42517/2023, hanno riguardato l'adozione e attuazione nonché il completamento da parte degli Operatori,

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

richiamati a garantire ciascuno il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, di progetti relativi:

- al contenimento del fenomeno degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni anche valutando interventi di separazione fisica degli ambienti ferroviari dalle aree esterne particolarmente esposte al fenomeno, sistemi di sorveglianza e la promozione di campagne di informazione e sensibilizzazione dell'utenza, in stazione, a bordo dei treni e sulle altre piattaforme disponibili;
- monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, in coerenza con quanto stabilito dal metodo comune di sicurezza di cui al Regolamento (UE) 1078/2012, con particolare riferimento alla gestione delle manovre e alla gestione delle interfacce con i contraenti, partener e fornitori;
- integrazione dei fattori umani ed organizzativi nelle fasi di progettazione delle attività lavorative, dell'identificazione delle competenze del personale con compiti di sicurezza, del controllo della corretta esecuzione dei compiti e dell'analisi di incidenti ed inconvenienti;
- manutenzione dell'infrastruttura con particolare riferimento alla riduzione dei difetti, in particolare quelli connessi a rotture e slineamenti, e all'integrazione dell'impiego della diagnostica strumentale relativamente a inquinamento della massicciata, difettosità interna delle rotaie, anomalie degli stati tensionali del binario, stato delle opere d'arte e fenomeni di dissesto idrogeologico;
- eliminazione dei contesti obsoleti non coerenti con le vigenti normative.

3.1.1 Iniziative per la mitigazione delle problematiche legate all'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria e per la tutela degli utenti del trasporto ferroviario

L'indebita presenza dei pedoni non autorizzati, in linea o negli impianti ferroviari, si identifica come la principale causa di decessi e di incidenti in ambito ferroviario. ANSFISA ha sollecitato, in particolare negli ultimi anni, un'analisi strutturata della problematica, al fine di garantire l'implementazione delle misure di mitigazione più opportune per gli specifici contesti interessati.

In continuità con le azioni comunicate con la Relazione Annuale del 2023, nel 2024 è proseguito il dialogo, in particolare, con il principale Gestore nazionale (RFI).

ANSFISA ha chiesto una tempestiva attuazione di ulteriori azioni e la programmazione, almeno annuale, degli interventi che riporti espressamente i criteri di individuazione delle priorità, le priorità assegnate, le tempistiche di completamento ed il soggetto responsabile dell'attuazione.

RFI ha comunicato l'avvio di un progetto per la definizione della graduatoria dei punti critici di accesso alla rete per indebiti attraversamenti/presenza di persone, in collaborazione con l'Università La Sapienza. Tale progetto ha l'obiettivo di sviluppare un sistema di classificazione, definendo una graduatoria delle aree ferroviarie per la corretta pianificazione degli interventi, basato non solo sui dati storici degli eventi anomali registrati ma anche su determinati fattori causali legati alle specificità delle aree nelle adiacenze ferroviarie. Il progetto, la cui realizzazione è pianificata entro dicembre 2025, ha l'obiettivo di un'efficace pianificazione degli interventi di miglioramento della sicurezza già a partire dal 2026 che potrà coinvolgere i punti identificati nell'intero processo di analisi.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Infine, ANSFISA nel 2024 ha condotto un'attività ispettiva specifica sulla tematica richiedendo l'adozione di interventi puntuali al Gestore RFI.

3.1.2 Iniziative per la mitigazione delle problematiche nei contesti manutentivi

Tra gli ambiti prioritari di intervento assegnati agli Operatori ferroviari si richiama la necessità di migliorare il processo manutentivo. Nel 2024, gli incidenti significativi ad esso riconducibili sono 12, valore superiore rispetto al triennio precedente (8 nel 2023, 9 nel 2022 e nel 2021; v. paragrafo 4.2).

Per quanto riguarda il materiale rotabile, nel 2024, si è verificato 1 evento riconducibile ai precursori "assili rotti" e "ruote rotte", rilevato in fase di verifica treno e inserito nelle casistiche degli eventi gestiti in ambito JNS; nel 2023 il dato per tali eventi era pari a "0".

Quanto all'infrastruttura, l'andamento dei precursori dell'armamento ("rotaia rotta" e "deformazione del binario o altro disallineamento del binario") rapportato ai milioni di treni chilometro, presenta un trend decrescente, facendo registrare, per il 2024, il valore più basso rispetto al quinquennio (Fig. 3.1). Gran parte delle irregolarità alla sede ferroviaria riconducibili ai precursori sono state rilevate dai treni diagnostici, a conferma dell'importanza di tale modalità di controllo. Si fa presente però un incremento del numero di incidenti significativi collegati a problematiche manutentive dell'infrastruttura.

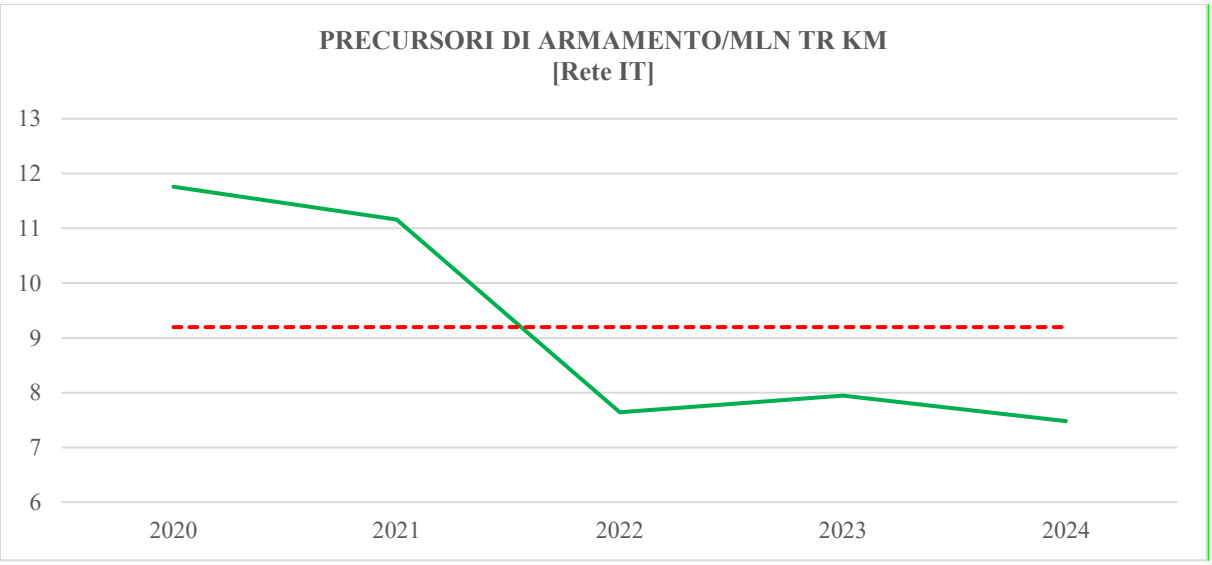


Fig. 3.1: Precursori

Il processo manutentivo rimane tra i principali obiettivi di controllo di ANSFISA, attraverso le attività di supervisione che ancora nel 2024 mostrano aree di miglioramento sia in fase di programmazione che nell'esecuzione e nel controllo delle attività, anche svolte da fornitori, e nella registrazione dei relativi esiti.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

3.1.3 Iniziative per la mitigazione delle problematiche dei passaggi a livello

Al 31/12/2024 il numero totale dei passaggi a livello (PL) su [Rete IT] è di 5171 unità, di cui 4011 su [Rete RFI] e 1160 sulle [Reti Regionali Interconnesse].

Questo è il risultato dell'attività di soppressione dei PL che dal 1990 (quando erano presenti poco meno di 10000 passaggi a livello) ha portato a una riduzione di circa il 60% dei PL sulla rete RFI e dal 2016 al 2024 ad una riduzione del 17% dei PL sull'intera rete ferroviaria italiana.

Parallelamente alla soppressione dei PL è in corso anche l'attrezzaggio tecnologico dei rimanenti.

Nel 2024 dei 5171 passaggi a livello sull'intera rete ne risultano 688 equipaggiati con sistemi di rilevazione ostacoli tra le barriere (TV-PL, PAI-PL o altri sistemi) (pari al 13,30%), con un aumento di 65 PL attrezzati rispetto all'anno precedente. Con riferimento alla sola rete RFI, risultano 576 attrezzati su 4011 totali (14,36%), con un incremento di 64 PL rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda i programmi di attrezzaggio, si prevede nel 2025 l'upgrade tecnologico di 224 PL così suddivisi:

- di 195 PL su [Rete RFI]
- di 29 su [Reti Regionali Interconnesse].

L'attività di soppressione, in primis, e l'attrezzaggio hanno permesso di registrare:

- nel periodo tra il 2007 e il 2024, sulla rete RFI, una riduzione degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza dei PL di circa il 68% (6 incidenti significativi registrati nel 2024 a fronte dei 19 del 2007) e di circa il 72% del numero complessivo di vittime (5 vittime registrate nel 2024 a fronte delle 18 del 2007);
- nel periodo tra il 2016 e il 2024, sull'intera rete ferroviaria italiana interconnessa, una diminuzione degli incidenti significativi di circa il 60%.

Inoltre, nel 2024 non si sono verificati incidenti significativi ai PL sulle reti regionali interconnesse.

I dati confermano quindi l'importanza degli interventi di soppressione e delle priorità ad essi attribuite, prevedendo, contemporaneamente, opere sostitutive o interventi di ricucitura nelle zone antropizzate, ma anche delle misure mitigative e di protezione adottate e da adottare vista anche la sempre maggiore difficoltà realizzativa delle soppressioni stesse.

È comunque bene evidenziare che la gran parte degli incidenti della citata categoria è riconducibile ad infrazioni del codice della strada o, comunque, a indebiti comportamenti degli utenti lato strada. È pertanto importante migliorare la consapevolezza degli utenti e il ruolo dei gestori stradali, anche garantendo che la segnaletica stradale sia sempre presente e correttamente visibile, modificando, ove possibile, la viabilità locale, installando bande rumorose, dispositivi rallentatori di velocità o adottando, ove opportuno, altre misure mitigative.

I gestori ferroviari devono continuare a fare la propria parte proseguendo nell'attuazione dei piani di soppressione o di protezione, con le moderne tecnologie, dei PL esistenti sulla rete ferroviaria, al fine di incrementarne ulteriormente i livelli di sicurezza in un'ottica di miglioramento continuo del sistema e di riduzione degli incidenti.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Nel 2024 particolare attenzione, da parte dell'Agenzia, è stata posta ai passaggi a livello provvisti esclusivamente di segnalazione ottica ed acustica; con la raccomandazione di cui alla nota ANSFISA 0050191/2024 del 05/07/2024 sono stati infatti richiesti ai gestori ed esercenti interventi per la gestione del rischio tra i quali:

a) verificare che i PL siano correttamente segnalati agli utenti della strada, mediante le segnalazioni previste dal Codice della Strada (segnaletica verticale ed orizzontale), attivandosi, se necessario, nei confronti dei relativi gestori stradali;

b) verificare e garantire il corretto funzionamento degli apparati tecnologici;

c) attivarsi, al fine di verificare il corretto comportamento da parte dell'utenza stradale e pedonale in corrispondenza degli attraversamenti dei PL, promuovendo, laddove necessario, specifiche attività informative e di dissuasione dei comportamenti scorretti;

d) valutare, nelle more della soppressione, l'adozione di misure di mitigazione del rischio.

3.1.4 Principali strategie nell'attività internazionale di ANSFISA

In base all'articolo 5 del Regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il Regolamento (CE) n. 881/2004 "Creazione e composizione dei gruppi di lavoro e dei gruppi", nel corso del 2024 ANSFISA:

- ha fornito il necessario supporto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito delle attività del Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) istituito presso la Commissione europea, all'Experts Group on the implementation of the IV RP e dei comitati tecnici istituiti presso l'OTIF (Committee of Technical Experts, Working Group Tech e RID Committee of Experts);
- ha partecipato alle attività dei gruppi di lavoro ERA per la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) al fine di migliorarne la comprensione e facilitarne l'implementazione, correggere errori, adeguarle al progresso tecnologico e proporre l'introduzione a livello europeo di determinati principi e requisiti di sicurezza previsti dalla normativa nazionale;
- ha partecipato, in ambito Brenner Corridor Platform (BCP), alle attività del gruppo di lavoro IOP&OPE e dei relativi sottogruppi tematici (Case-Teams) per armonizzare regole operative e requisiti sul tratto tra Monaco e Verona con l'obiettivo di agevolare l'interoperabilità lungo il corridoio ferroviario in Germania, Austria e Italia e a quelli relativi a: WG INFRA; Subgroup ERTMS; Subgroup Pantograph
- nell'ambito del Rail Freight Corridor ha partecipato a: RFC Reno-Alpi; ERTMS Task-Force; Steering NSA WG RFC 1+3.
- ha partecipato, congiuntamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a RFI e agli altri Gestori dell'infrastruttura ed Imprese ferroviarie, ai tavoli di confronto che hanno condotto al nuovo Piano di Implementazione Nazionale ERTMS (NIP), notificato il 20/12/2024 alla Commissione Europea. Il nuovo NIP contiene, rispetto alla versione precedentemente notificata nel 2017, alcuni elementi di novità, tra cui:
  - quelli introdotti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) di cui al decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77 – convertito dalla legge 19 luglio 2021, n. 108 – il quale ha inserito il sistema ferroviario tra i destinatari dei finanziamenti europei per gli investimenti sulle infrastrutture nazionali, al fine di attuare la

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

transizione tecnologica dell'attuale sistema ferroviario nazionale ed europeo in chiave di sostenibilità ambientale;
  - un allineamento, a valle di un serrato confronto tra RFI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Imprese ferroviarie e ANSFISA, tra le tempistiche di attrezzaggio ERTMS delle linee e le tempistiche di attrezzaggio dei veicoli col corrispondente sottosistema di bordo;
  - una posticipazione rispetto al NIP precedente (2017), ai fini dell'allineamento di cui al punto precedente, del termine ultimo (passato dal 2036 al 2041) di attrezzaggio delle linee con ERTMS;
  - l'attrezzaggio delle linee direttamente con ERTMS Livello 2 senza passare per una preventiva fase di attrezzaggio con ERTMS Livello 1 Radio Infill (come invece previsto dal precedente NIP del 2017), alla luce dell'indisponibilità commerciale di funzioni Radio Infill di bordo segnalata dalle Imprese ferroviarie nell'ambito del suddetto confronto;

- ha svolto le attività di ricognizione ed interlocuzione con i Gestori dell'infrastruttura finalizzate ad ottemperare all'obbligo di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 2023/1695 (STI CCS) inerente alla notifica di eventuali Train Detection System non conformi alla STI CCS, ai fini del loro inserimento come casi specifici ("*By 31 December 2024, Member States whose infrastructure managers operate train-detection systems not compliant with this regulation must request a specific case and shall notify the Agency of these systems* […]"). I documenti con gli esiti della suddetta ricognizione sono stati inviati ad ERA in data 19/12/2024;
- ha partecipato ai Gruppi ERA su CSM: CSMs Review; CSM ASLP; Safety Culture; Supervision; Risk; SSC; a quelli sulla VA (VA Task Force Interoperability; ERA WP VA (for vehicle authorisation); a quelli: AsBo; CEN/TC 256/SC 1/WG 5 "Track construction and maintenance machines";
- nell'ambito dello svolgimento delle funzioni di autorità nazionale sulla sicurezza delle ferrovie, ai sensi dell'art. 19 D.Lgs. 50/2019 "Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie", la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie di ANSFISA ha partecipato al Network ERA-NSA sia in seduta plenaria (con tre-quattro incontri all'anno), sia nell'Organizing Group, che è il gruppo dedicato alla preparazione dei Network plenari e si incontra almeno due volte al mese. Infine, sempre in ambito ERA, sono state presenziate anche delle riunioni ad-hoc su temi specifici come i CSM ASLP o le modifiche in corso alla direttiva macchinisti;
- ha partecipato alle attività del NSA Sub Group on Supervision che raggruppa le NSA della maggior parte degli Stati Membri con lo scopo di realizzare l'applicazione armonizzata della supervisione sugli operatori ferroviari a livello europeo e al NSA Subgroup on cross-border cooperation agreements;
- ha infine partecipato alla Piattaforma informale delle NSA UE + non UE ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates). Gi incontri si sono svolti quasi tutti in remoto.

Nel corso del 2024 inoltre, ANSFISA è stata sottoposta al processo di Monitoring da parte dell'ERA nell'ambito del 2° Ciclo di Audit. Dal punto di vista generale, il processo ha riguardato l'intera organizzazione di ANSFISA (nuovo dettato legislativo, organigramma, articolazione uffici, regolamenti interni, gestione risorse umane, convenzione con il Ministero

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

delle Infrastrutture e dei Trasporti) che, già durante l'audit del 2020, era stata interessata a profonde trasformazioni istituzionali. Essendosi concluso il precedente Audit con rilievi dell'ERA sul sistema di gestione delle competenze (mancanza di una mappatura delle competenze e carenze nella gestione delle risorse umane) e sull'attività di Supervision (mancata conclusione di accordi transfrontalieri), ll Monitoring del 2024 è ripartito da questi due punti che sono stati considerati superati attraverso dimostrazione puntuale delle attività svolte da ANSFISA per colmare le carenze ravvisate. L'Audit 2024, tuttavia, pur partendo dall'esame dell'organizzazione dell'ente, si è dedicato soprattutto alle attività *core* della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie quali: la Certificazione di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie e l'Autorizzazione di Sicurezza ai gestori dell'Infrastruttura; l'Autorizzazione Veicoli; la Supervisione. Dopo una lunga fase documentale che si è svolta nel primo semestre dell'anno (raccolta dei documenti su *Depository* ERA) e un Entry Meeting l'8 luglio 2024, il processo di Monitoring è entrato nel vivo a settembre 2024 con la fase di *onsite* della durata di una settimana in cui il team di audit ha condotto interviste al top management e agli esperti delle tre aree oggetto del processo. Nel corso degli ultimi mesi del 2024 ci sono state molte interlocuzioni con il Team di Audit sull'Audit Report e sull'Action Plan. Tali interlocuzioni sono ancora in corso e si attende Report finale ufficiale nelle prossime settimane.

3.2 Raccomandazioni di sicurezza di cui all'art. 24 del D.Lgs. 50/2019

Le raccomandazioni per il miglioramento della sicurezza formulate dall'Organismo investigativo nazionale (NIB - National Investigation Body), contenute nelle relazioni di indagine redatte e ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 50/2019, su un incidente o un inconveniente ferroviario sono indirizzate ad ANSFISA e, se il loro carattere lo richiede, ad ERA, ad altri soggetti interessati o autorità dello Stato o di altri Stati membri.

L'Agenzia, in attuazione di quanto previsto dall'art. 26 del D.Lgs. 50/2019, trasmette le suddette raccomandazioni agli Operatori ferroviari interessati, integrandone il contenuto qualora ritenuto opportuno, e prescrivendo di tenerne debitamente conto nella strutturazione delle proprie attività ed organizzazione a supporto della sicurezza e di adottare misure concrete in caso di recepimento delle stesse.

Al fine di un puntuale monitoraggio delle azioni intraprese ANSFISA ha disposto la trasmissione, da parte degli Operatori ferroviari, di una relazione che illustri i risultati dell'analisi svolta sulle raccomandazioni e sulle ulteriori indicazioni date, nonché l'individuazione delle eventuali misure correttive adottate e il relativo stato di implementazione (totale, parziale o nullo). Nei casi di misure non implementate o implementate parzialmente la relazione deve contenere il relativo programma di attuazione e le misure di mitigazione messe in atto nelle more del completamento del medesimo programma.

È stato registrato un riscontro puntuale da parte di tutti gli Operatori in merito all'implementazione delle raccomandazioni emesse nel corso del 2024. Tuttavia, si evidenziano disallineamenti nelle risposte rispetto alle analisi e ai contenuti attesi nelle raccomandazioni. Tale problematica suggerisce l'opportunità di sviluppare un più proficuo dialogo con gli Operatori, anche al fine di garantire una completa comprensione e una chiara adozione delle raccomandazioni.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Un riscontro puntuale delle azioni intraprese in attuazione delle raccomandazioni emesse dal NIB è richiesto nell'ambito della relazione annuale sulla sicurezza da trasmettere ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 50/2019.

Nel corso del 2024 sono state emanate le seguenti misure derivanti da raccomandazioni:

- nota ANSFISA 0091763/2024 del 12/12/2024 riguardante la "Trasmissione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito dell'"Investimento mortale di 5 operai a Brandizzo il 30/8/2023";
- nota ANSFISA 0071742/2024 del 08/10/2024 riguardante le raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito "Svio del treno passeggeri n. 969 di TRENORD, avvenuto presso Iseo il 10/12/2022";
- nota ANSFISA 0041424/2024 del 04/06/2024 riguardante le raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito "Svio del treno passeggeri n. 1195 di EAV, avvenuto presso Pozzano il 26/01/2023";
- nota ANSFISA 0001459/2024 del 09/01/2024 riguardante le raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito "dello spezzamento del treno merci n. 58006 di GTS Rail, avvenuto presso Barletta il 04/01/2022";
- nota ANSFISA 0000195/2024 del 02/01/2024 riguardante le raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito della "Svio del treno n. 9311 di Trenitalia presso Roma Prenestina, sulla linea AC/AV Roma – Napoli, avvenuto in data 03/06/2022".

3.3 Misure attuate indipendentemente dalle raccomandazioni dell'organismo investigativo

ANSFISA adotta o pianifica ulteriori misure, anche indipendentemente dalle raccomandazioni di sicurezza dell'organismo investigativo nazionale, attraverso la trasmissione e pubblicazione di note sul proprio sito istituzionale, o attraverso l'emanazione di raccomandazioni e Direttive, ai sensi dell'art. 16 comma 2 lettera z) del D.Lgs. 50/2019, con le quali impartisce ai Gestori delle infrastrutture, alle Imprese ferroviarie, e se del caso agli altri soggetti ferroviari, direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine ad accorgimenti e procedure necessarie ovvero utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria.

Nel corso del 2024 sono state emanate le seguenti raccomandazioni e Direttive, di cui all'art. 16 comma 2 lettera z) del D.Lgs. 50/2019:

- nota ANSFISA 0050191/2024 del 05/07/2024 inerente alla "Gestione del rischio ai passaggi a livello senza barriere dotati di segnalazioni ottico-acustiche (SOA)";
- nota ANSFISA 0033458/2024 del 07/05/2024 inerente alla "Presenza di vegetazione e depositi di materiale nei terreni adiacenti alle linee ferroviarie";
- nota ANSFISA 0055722/2024 del 26/07/2024 inerente alla gestione della termica del binario in tratti costituiti in lunga rotaia saldata.

Nel corso del 2024 sono stati inoltre inviati i seguenti "safety alert" agli operatori ferroviari interessati, riguardanti problematiche segnalate dalle NSA/NIB con il sistema SIS (Safety Information System) dell'ERA:

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- nota ANSFISA 0082807/2024 del 15-11-2024: Safety alert relativo al rilevamento dei cretti in corrispondenza delle saldature delle articolazioni dei carri Sggrss e Sggmrss;
- nota ANSFISA 0071110/2024 del 07-10-2024: Safety alert relativo a danni rilevati sui cuscinetti a rulli cilindrici WJ130X240-A-TVP2;
- nota ANSFISA 0063989/2024 del 10-09-2024: Safety Alert relativo alle sale montate assemblate da ALSTOM Reuschling Service GmbH&Co. KG, Hattingen (Germany);
- Not ANSFISA 0056239/2024 del 30-07-2024 e relativi allegati (Safety alert del 20/07/2023 "Siemens Trainguard 200 according to ETCS BL 2.3.0d and others" – Safety alert del 26/01/2022 "Brake cylinders" – Safety alert del 13/03/2023 "Double slip switch with jaw lock of type VZ 200");
- nota ANSFISA 0013081/2024 del 19/02/2024: Safety Alert relativo allo Svio del 10.08.2023 – Galleria di Base San Gottardo - Rottura di una ruota tipo BA390.

Sono stati emanati come atti ad "impatto normativo" gli aggiornamenti delle misure emesse dal JNS al seguito delle attività di competenza, per i cui dettagli si rimanda al paragrafo 5.1.

Infine, è stata emanata la seguente ulteriore nota di particolare rilievo in materia di sicurezza dell'esercizio:

- nota ANSFISA 0094318 del 20/12/2024 inerente all'attraversamento dei binari in caso di incrocio di treni nelle stazioni prive di sottopassaggio.

3.4 Contesto organizzativo della sicurezza

3.4.1 Soggetti istituzionali

Il contesto organizzativo della sicurezza del sistema ferroviario italiano è caratterizzato dalla presenza di diversi Enti; di seguito si riportano i principali.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) è la struttura esecutiva dello Stato italiano ha competenza sulle reti infrastrutturali nazionali a servizio dei mezzi di trasporto e sui trasporti terrestri, marittimi e aeronautici e vigila sull'operato dell'Agenzia.

Presso il MIT sono istituite le seguenti strutture:

- l'Ufficio per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime svolge, ai sensi dell'articolo 17 c.1 del D.P.C.M. del 30 ottobre 2023, n. 186, le funzioni di Organismo investigativo previsto dalla Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio (investigazione sugli incidenti ferroviari), come recepita dal D.Lgs. 50/2019 (che ha recepito ed attuato la direttiva 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie);
- la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie le cui competenze, stabilite dal D.P.C.M. 30 ottobre 2023, n. 186;
- la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale le cui competenze, stabilite dal D.P.C.M. 30 ottobre 2023, n. 186;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, esercita funzioni consultive ed esprime pareri secondo le competenze stabilite dal decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, articolo 47. Il Consiglio esercita attività normativa consistente nell'elaborazione e aggiornamento di norme tecniche e di indirizzo (circolari, linee guida, capitolati tipo) in materia di sicurezza delle costruzioni e di opere speciali.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

L'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) è l'organismo designato a livello nazionale per garantire che le norme europee in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto con autobus, e nel trasporto via mare e per vie navigabili interne, siano rispettate. In particolare, è responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni relative ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e dell'irrogazione delle sanzioni previste in base al decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70. ART fornisce ad ANSFISA pareri e segnalazioni sui provvedimenti che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe e sull'accesso alle infrastrutture.

La Polizia Ferroviaria (Polfer), è una Specialità della Polizia di Stato impegnata a garantire la sicurezza dei viaggiatori e dell'infrastruttura ferroviaria, la prevenzione e repressione dei reati e più in generale la tutela dell'ordine e la sicurezza pubblica in ambito ferroviario. Presso il Servizio Polizia Ferroviaria della Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, con Decreto del Capo della Polizia di Stato del 14 novembre 2011, è istituito il NOIF (Nucleo Operativo Incidenti Ferroviari). Il Servizio Polizia Ferroviaria attiva l'intervento del Nucleo ogni volta che si verifichi un disastro ferroviario sul territorio nazionale. Il Nucleo compie le operazioni di sopralluogo ed accertamento sullo stato dei luoghi, coordinando la propria attività con quella delle altre strutture eventualmente accorse sul luogo dell'incidente avvalendosi del supporto tecnico e logistico del personale dell'ufficio di Polizia ferroviaria territorialmente competente.

Accredia è l'Ente Unico di accreditamento designato dal Governo italiano, in applicazione del Regolamento europeo 765/2008, ad attestare la competenza e l'imparzialità degli Organismi che rilasciano certificazioni, ispezioni e verifiche, e dei laboratori che effettuano prove e tarature.

Il D.Lgs. 57/2019 e il D.Lgs. 50/2019 prevedono che i controlli relativi sia all'interoperabilità che alla sicurezza del settore ferroviario siano operati da organismi competenti, terzi e indipendenti, qualificati da ACCREDIA e notificati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'accreditamento costituisce un prerequisito ai fini del rilascio della qualifica da parte del MIT degli organismi di valutazione della conformità notificati (NoBo) e designati (DeBo) in base alla Direttiva (UE) 2016/797, degli organismi di certificazione (OC) dei soggetti responsabili della manutenzione di veicoli e carri ferroviari (ECM) accreditati ai sensi del Regolamento (UE) 779/2019 e degli organismi di valutazione (AsBo) del procedimento valutazione dei rischi, accreditati ai sensi del Regolamento (UE) 402/2013 (CSM Assessor).

3.4.2 Organizzazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

Il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante "*Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*", convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ha istituito l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), a decorrere dal 1° gennaio 2019, operativa dal 2020.

ANSFISA svolge il ruolo di National Safety Authority ai sensi della Direttiva 798/2016 precedentemente svolto dalla soppressa Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

(ANSF) della quale ha acquisito tutte le competenze e le funzioni in materia di sicurezza ferroviaria, come previsto sia dal D.L. 28 settembre 2018, n. 109 che dal D.Lgs. 50/2019.

L'Agenzia è un ente pubblico ed 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.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita una funzione di vigilanza sull'operato dell'Agenzia ed espleta anche i controlli di legge previsti in relazione alla forma giuridica individuata.

L'articolo 12 dello stesso D.L. 28 settembre 2018 n.109, modificato dal D.L 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021 n. 156, ha ampliato ulteriormente il perimetro di competenze dell'Agenzia in materia di trasporti con l'inserimento dei sistemi di trasporto ad impianti fissi; pertanto con decorrenza dal 01 gennaio 2022, l'ambito di competenza dell'Agenzia comprende la sicurezza sul sistema ferroviario nazionale, la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e la sicurezza sui sistemi di trasporto a impianti fissi.

L'Agenzia ha un proprio statuto e appositi regolamenti che ne regolano l'amministrazione e la contabilità.

La struttura organizzativa di ANSFISA definita nel Regolamento di amministrazione è articolata in:

- in tre direzioni di livello dirigenziale generale, una per ogni ambito di competenza in materia di sicurezza;
- uffici centrali di staff, di livello dirigenziale non generale competenti a svolgere compiti in materia di affari amministrativi generali, legali, finanza e controllo, di segreteria tecnica e di coordinamento operativo;
- un ufficio centrale, di livello non dirigenziale, con competenze in materia di informazione e comunicazione istituzionale.

Il decreto direttoriale prot. 53567 del 14/09/2023, che stabilisce la struttura organizzativa di secondo livello, individua gli uffici di livello dirigenziale non generale dell'Agenzia, gli uffici centrali, anche decentrati, e gli uffici operativi territoriali, con l'attribuzione dei relativi compiti.

In particolare, la Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie (DGSF), in attuazione di quanto disposto all'art. 5 del Regolamento di amministrazione, è articolata in quattro aree di seguito indicate:

a. Area normativa e standard tecnici;
b. Area supervisione e controlli;
c. Area autorizzazioni e certificazioni di sicurezza;
d. Area autorizzazione sottosistemi e veicoli.

Al personale della DGSF si aggiungono funzionari e collaboratori dell'area per l'operatività territoriale della "Direzione generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale" che svolgono attività ispettive prevalentemente in materia di sicurezza delle ferrovie, disposte dalla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

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

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

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

Rispetto alla dotazione organica di 668 unità (di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale), la tabella 3.1 che segue fotografa la situazione al 31/12/2024:

- il personale (dirigente e non) nei ruoli dell'Agenzia;
- il personale (dirigente e non) effettivamente in servizio, incluse le risorse assegnate temporaneamente all'Agenzia e in posizione di comando da altra Amministrazione.

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

Tabella 3.1: Dotazione organica ANSFISA al 31/12/2024

Nella successiva tabella 3.2 si rappresenta la distribuzione del personale in servizio alla Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie (DGSF), divisa per ufficio, con specificazione del personale impegnato in attività di rilascio del Certificato di sicurezza unico, autorizzazione dei veicoli, supervisione, licenze di macchinista, al 31/12/2024. Tale tabella rappresenta inoltre il personale di altra Direzione che svolge attività ispettive prevalentemente in materia di sicurezza delle ferrovie.

Ufficio	**Dotazione organica**	**Personale impegnato in attività di rilascio del Certificato di sicurezza unico, autorizzazione dei veicoli, supervisione, licenze di macchinista**
Direttore Generale	1	0

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Ufficio	Dotazione organica	Personale impegnato in attività di rilascio del Certificato di sicurezza unico, autorizzazione dei veicoli, supervisione, licenze di macchinista
Collaboratori Direttore Generale	1	0
Dirigenti	11	0
Ufficio 1 – Norme di sicurezza dell'esercizio	9	0
Ufficio 2 – Standard dell'infrastruttura ferroviaria	5	0
Ufficio 3 – Standard del materiale rotabile	6	0
Ufficio 4 – Pianificazione della supervisione e analisi di sicurezza	8	8 supervisione
Ufficio 5 - Supervisione sulle imprese ferroviarie	9	9 supervisione
Ufficio 6 – Supervisione sui gestori dell'infrastruttura e sulle ferrovie isolate	9	9 supervisione
Ufficio 7 – Monitoraggio e analisi degli eventi	8	8 supervisione
Ufficio 8 - Certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie	8	8 rilascio certificato di sicurezza unico
Ufficio 9 – Autorizzazione dei gestori ferroviari e Certificazione esercenti	7	0
Ufficio 10 - Qualificazione del personale ferroviario	12	12 licenze macchinista
Ufficio 11 – Qualificazione degli Organismi ferroviari	3	0
Ufficio 12 – Veicoli complessi a composizione bloccata	11	11 autorizzazione veicoli
Ufficio 13 – Veicoli convenzionali, da manovra e mezzi d'opera	11	11 autorizzazione veicoli
Ufficio 14 – Sottosistemi infrastruttura ed energia	10	0
Ufficio 15 – Sottosistema controllo comando e segnalamento a terra	9	0
Personale di altra Direzione che svolge attività ispettive	7	7 supervisione

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Ufficio	Dotazione organica	Personale impegnato in attività di rilascio del Certificato di sicurezza unico, autorizzazione dei veicoli, supervisione, licenze di macchinista
prevalentemente in materia di sicurezza delle ferrovie		
Totale	**145**	**83**

Tabella 3.2: Dotazione organica DGSF al 31/12/2024

La nuova struttura organizzativa di ANSFISA è sintetizzata nell'organigramma che segue (Fig. 3.2).

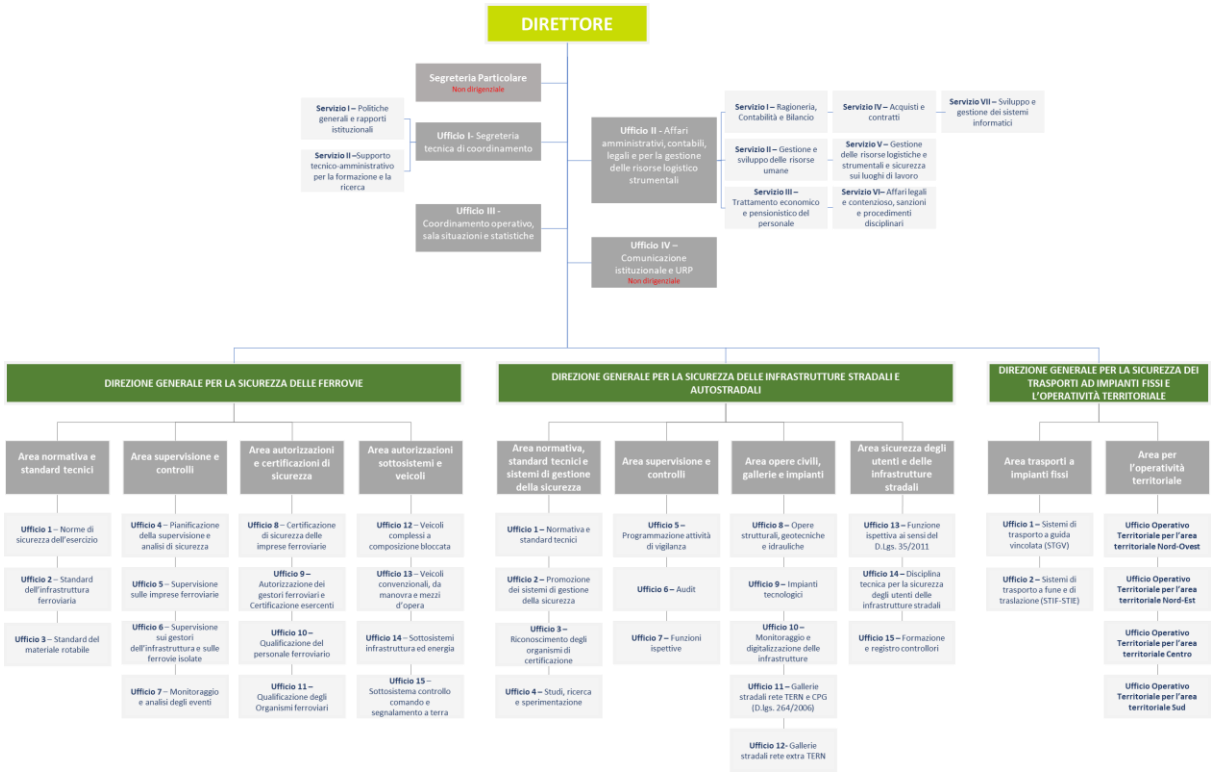


Fig. 3.2: Organigramma

L'attività formativa rivolta al personale di ANSFISA nel 2024 è proseguita secondo quanto previsto dal Piano Triennale della Formazione 2024-2026. Considerato il significativo incremento dell'organico a partire dal 2023, che ha comportato, tra l'altro, l'immissione nei ruoli di oltre 150 dipendenti inquadrati nell'area tecnica e professionale, l'Agenzia ha attivato una serie di attività formative specifiche, sia organizzate internamente che con il ricorso a soggetti esterni, finalizzate all'acquisizione, nonché sviluppo, delle competenze tecniche; tali iniziative hanno integrato le iniziative di affiancamento da parte di personale più esperto (tutoring).

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

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- Protocollo di intesa con l'Associazione ISI (Associazione Ingegneria Sismica Italiana) del 27/02/2024, per la durata di cinque anni, finalizzato a promuovere la formazione specialistica e qualificata, attraverso l'attività di divulgazione del lavoro e della ricerca, anche in collaborazione con la comunità accademica. Nell'ambito di questo accordo si segnala la partecipazione di personale dell'Agenzia al seminario "Criteri di progettazione e riqualificazione antisismica e Interventi di sicurezza sismica su edifici vincolati: normative, tecniche e pratiche", organizzato dalla medesima Associazione;
- Rinnovo dell'Accordo di collaborazione con il Consorzio Fabre del 17-07-2024. Nell'ambito di tale collaborazione si segnala il Master universitario di II Livello - Valutazione e gestione della sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali esistenti, patrocinato dall'Agenzia e dal C.S.LL.PP.. Inoltre, si evidenzia l'attivazione di uno specifico corso di formazione relativo all'analisi e classificazione dei rischi inerenti alle attività core dell'Agenzia con un focus particolare sui rischi specifici relativi alle attività ispettive (ponti e gallerie stradali; ponti e gallerie ferroviarie; metro e impianti a fune). Il corso è articolato su 24 h, diviso in parte generale (15 ore) e parte specialistica (9 ore). Il progetto formativo è stato formulato per fornire, soprattutto ai funzionari tecnici nuovi assunti nel 2023/2024 una formazione vedendo la partecipazione di oltre il 60% degli stessi. Diviso in 8 moduli con 9 docenti coinvolti, il corso ha affrontato le seguenti tematiche: Rischio e sicurezza: cultura e culture organizzative; Ingegneria economico-gestionale delle reti e dei sistemi di trasporto; Metodologie di Analisi di rischio; Gestione degli asset e della sicurezza; Analisi/classificazioni di rischio specifico;
- Accordo con il Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Energetica, Gestionale e dei Trasporti (DIME) dell'Università degli Studi di Genova, del 27/08/2024, per attuare la collaborazione sui piani formativo e tecnico-scientifico per la realizzazione della terza edizione del Master in Gestione della Sicurezza delle Reti e dei Sistemi di Trasporto, master universitario di II livello di matrice internazionale. Il Master prevede un percorso di sviluppo di competenze nell'ambito della gestione della sicurezza delle infrastrutture di trasporto, altamente professionalizzante in un'area multidisciplinare di grande interesse per le aziende leader e gli stakeholder del settore: gestori delle reti di trasporto, società di ingegneria, organismi di controllo di parte terza, attività di consulenza autonome e agli uffici tecnici della pubblica amministrazione. L'accordo ha previsto per il personale dell'Agenzia la possibilità di accedere a n. 6 borse di studio a copertura integrale dei costi e n. 9 borse di studio a copertura parziale dei costi. Nel corso dell'anno si è inoltre concluso il percorso, avviato nel 2023, relativo alla seconda edizione del Master universitario di II livello in Gestione della Sicurezza delle Reti e dei Sistemi di Trasporto, regolato da analogo precedente Accordo.

Nel corso dell'anno 2024 l'Agenzia ha attivato il corso formativo, organizzato internamente, "Corso Sviluppo e crescita personale e professionale dei dipendenti dell'Agenzia, mediante l'acquisizione e il rafforzamento di conoscenze e competenze in ambito ferroviario" – corso coordinato dalla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie. Il corso è stato articolato in moduli indipendenti, ha avuto una durata di complessive 86 ore e ha trattato i seguenti argomenti:

- principi ed elementi del sistema ferroviario;
- competenze e ruolo di ANSFISA;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- processi organizzativi e metodologie;
- formazione specifica in ambito gestione della sicurezza delle reti e dei sistemi di trasporto;
- formazione tecnica specialistica sui procedimenti e sui controlli di competenza di ANSFISA.

Inoltre, nel corso del 2024 sono stati attivati, i contatti per definire i seguenti accordi/protocolli:

- protocollo di intesa con "ASSOCIAZIONE TRASPORTI" (ASSTRA), in avanzato stato di definizione, che prevede una collaborazione per promuovere le attività di formazione nel settore dei sistemi di trasporto. Nell'ambito di detto accordo l'Agenzia, compatibilmente con le attività istituzionali, può rendere disponibili i propri migliori esperti del settore per le attività di relatore/docente, per la definizione dei progetti formativi dei corsi di formazione organizzati da ASSTRA, per i quali si prevede la partecipazione a titolo gratuito, per numerosità definite, di personale dell'Agenzia;
- accordo di collaborazione con Consorzio ReLUIS. Considerato, infatti, il fruttuoso rapporto fra le Parti, che ha visto una comunione di intenti ed uno scambio di conoscenze tecniche e specifiche, utili al raggiungimento delle rispettive finalità istituzionali, con particolare riferimento alla sicurezza delle infrastrutture, si prevede di proseguire il rapporto di reciproca collaborazione tra l'Agenzia e il Consorzio Rete di Laboratori Universitari di Ingegneria Sismica e strutturale con sede presso l'Università degli Studi di Napoli, Dipartimento di Strutture per l'ingegneria e l'architettura – ReLUIS;
- protocollo attuativo con Centro Studi STASA - nell'ambito del Protocollo di intesa in essere, sono state avviate interlocuzioni per la definizione di un accordo applicativo finalizzato alla formazione specialistica del personale dell'Agenzia. Il progetto formativo ipotizzato riguarda in via principale la possibile migrazione di talune metodologie di Aviation Safety Management nel tessuto organizzativo e procedurale del sistema ferroviario.

A seguito delle attività formative suddette sono state erogate, per il personale, in servizio alla Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie (DGSF) e in servizio ad altra Direzione che svolge attività ispettive prevalentemente in materia di sicurezza delle ferrovie, complessivamente 17.732 ore di formazione che hanno riguardo tutti gli ambiti di competenza (competenze per la pubblica amministrazione, competenze relazionali e organizzative, competenze trasversali e competenze tecniche specialistiche). Nella tabella 3.3 seguente si riportano le ore di formazione effettuata nel 2024 suddivise per ufficio.

Ufficio	**Ore di formazione**
Direttore Generale e collaboratori	56
Ufficio 1 – Norme di sicurezza dell'esercizio	3495
Ufficio 2 – Standard dell'infrastruttura ferroviaria	494
Ufficio 3 – Standard del materiale rotabile	842

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Ufficio	Ore di formazione
Ufficio 4 – Pianificazione della supervisione e analisi di sicurezza	609
Ufficio 5 - Supervisione sulle imprese ferroviarie	522
Ufficio 6 – Supervisione sui gestori dell'infrastruttura e sulle ferrovie isolate	2693
Ufficio 7 – Monitoraggio e analisi degli eventi	691
Ufficio 8 - Certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie	602
Ufficio 9 – Autorizzazione dei gestori ferroviari e Certificazione esercenti	843
Ufficio 10 - Qualificazione del personale ferroviario	1550
Ufficio 11 – Qualificazione degli Organismi ferroviari	284
Ufficio 12 – Veicoli complessi a composizione bloccata	784
Ufficio 13 – Veicoli convenzionali, da manovra e mezzi d'opera	885
Ufficio 14 – Sottosistemi infrastruttura ed energia	1009
Ufficio 15 – Sottosistema controllo comando e segnalamento a terra	1416
Personale di altra Direzione che svolge attività ispettive prevalentemente in materia di sicurezza delle ferrovie	357
Totale	**17732**

Tabella 3.3: Ore di formazione personale DGSF nel 2024

3.4.3 Parti esterne interessate

I principali attori del sistema ferroviario, che come noto risulta complesso e fortemente intercorrelato, sono:

- Gestori dell'infrastruttura, il cui elenco è fornito al paragrafo 6.1: soggetti incaricati, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti;
- Imprese ferroviarie, il cui elenco è fornito al paragrafo 6.1: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ferroviaria, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- Personale ferroviario: agente di condotta, agente di accompagnamento, preparatori dei treni, manutentori, istruttori, esaminatori;
- Soggetti Responsabili della manutenzione (Entity in charge of maintenance - ECM): soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo accreditato ai sensi del Reg (UE) 2019/779 da un organismo di certificazione (OdC ECM);
- Detentori di veicoli ferroviari: persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo il diritto ad utilizzarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto;
- Centri di formazione, riconosciuti dall'Agenzia, il cui elenco è fornito nel "Registro dei Centri di Formazione" istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 1 lettera e) del D.Lgs. 30 dicembre 2010, n.247: Centri di formazione che provvedono all'erogazione della formazione sulle competenze specifiche dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- Organismi di certificazione del personale addetto ai controlli non distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria;
- Organismi di certificazione saldatura;
- Organismi di valutazione della conformità: organismi notificati (NoBo) o designati (DeBo) dallo Stato membro quali responsabili delle attività di valutazione della conformità', rispettivamente, alle norme dell'Unione europea o alle norme nazionali, tra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni;
- Organismi di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli ferroviari;
- Produttori o Fornitori - Costruttori di veicoli e componenti ferroviarie: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli, oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- altre NSA con le quali ANSFISA coopera in materia di sicurezza e d'interoperabilità delle attività ferroviarie sulle tratte transfrontaliere;
- organizzazioni ed enti vari, con i quali esistono collaborazioni e sinergie, tra cui i principali sono:
  - il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che collabora nelle attività di comune interesse nel campo della sicurezza ferroviaria in materia di requisiti antincendio e rilascia pareri sui procedimenti autorizzativi di messa in servizio dei sottosistemi strutturali di terra e sui procedimenti di deroga;
  - organizzazioni accademiche e associazioni tecniche e professionali per la realizzazione di percorsi formativi relativi alla sicurezza delle reti e dei sistemi di trasporto;
  - istituti e consorzi di ricerca per lo scambio di collaborazioni ed informazioni tecnico-scientifiche, sinergicamente utili al raggiungimento delle rispettive finalità istituzionali;
  - consigli nazionali degli ordini professionali su tematiche di comune interesse in ambito trasporti ferroviari, stradali e autostradali;
  - associazioni culturali, in riferimento ad attività di comune interesse nel settore delle opere civili nei sistemi di trasporto ferroviario, stradale e ad impianti fissi, su iniziative di formazione e sviluppo professionale, scambio delle competenze reciproche e partecipazione reciproca a gruppi di lavoro tecnici;
  - altri organismi pubblici che svolgono attività tecnico-operative di interesse nazionale;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- comitati dei pendolari che hanno lo scopo di promuovere e difendere i diritti dei pendolari, migliorando il servizio di trasporto pubblico e affrontando problematiche come ritardi, affollamento, sicurezza e costi;
- organizzazioni sindacali, associazioni di lavoratori che operano nel settore ferroviario, che si occupano di difendere i diritti dei lavoratori e di migliorarne le condizioni di lavoro, con le quali l'Agenzia organizza incontri periodici sui temi della sicurezza della circolazione ferroviaria.
- Associazioni di settore, organizzazioni che rappresentano gli interessi di diverse categorie di soggetti coinvolti nel settore. Sono attive in diverse aree, tra cui la sicurezza, la gestione delle infrastrutture, il trasporto merci etc.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 4 – PRESTAZIONI DI SICUREZZA

4.1 Analisi degli incidenti significativi

Si riporta nella tabella e nel grafico che seguono l'andamento degli incidenti significativi del periodo 2015-2024 sull'intera rete interconnessa di competenza di ANSFISA, identificata come [Rete IT] (si fa riferimento alla classificazione richiesta, a livello europeo, per gli indicatori comuni di sicurezza).

INCIDENTI SIGNIFICATIVI [Rete IT] [Rete RFI + Reti Regionali Interconnesse]										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Collisione di treno	5	4	2	6	4	4	6	6	6	6
Collisione di treno con veicolo ferroviario	1	1	2	2	1	1	1	2	2	1
Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	4	3	0	4	3	3	5	4	4	5
Deragliamento di treno	3	2	5	8	5	8	2	3	2	4
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	19	15	12	3	5	8	7	16	7	6
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	67	72	75	83	51	56	61	76	88	80
Incendio a bordo del materiale rotabile	2	1	3	3	4	0	0	2	1	1
Altro *	2	5	7	6	6	13	14	6	9	6
TOTALE	**98**	**99**	**104**	**109**	**75**	**89**	**90**	**109**	**113**	**103**

* per "altro" tipo di incidenti si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti come, ad esempio, svii e urti in manovra o di mezzi d'opera, fuoriuscita di merci pericolose.

Tabella 4.1: Incidenti significativi

I dati riportati nella tabella precedente mostrano che:

- il numero complessivo di incidenti significativi in valore assoluto, nel decennio, è sostanzialmente stabile; il 2024 registra un valore più basso rispetto al biennio precedente, principalmente grazie al decremento degli *incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento*;
- in tutto il decennio, gli incidenti significativi più frequenti sono gli *incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento*; a seguire, tra le categorie degli incidenti significativi ci sono le *collisioni di treno*, gli *incidenti ai passaggi a livello* e gli incidenti rientranti nella categoria *altro*, tutte con 6 eventi:
  - le *collisioni di treno* restano invariate in numero rispetto al triennio precedente;
  - gli *incidenti ai passaggi a livello*, anche se in diminuzione, restano uno dei principali elementi da attenzionare.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Il numero di incidenti significativi ponderato per i volumi di traffico, riportato nella Fig. 4.1 mostra per il 2024 un valore inferiore alla media dell'ultimo decennio.

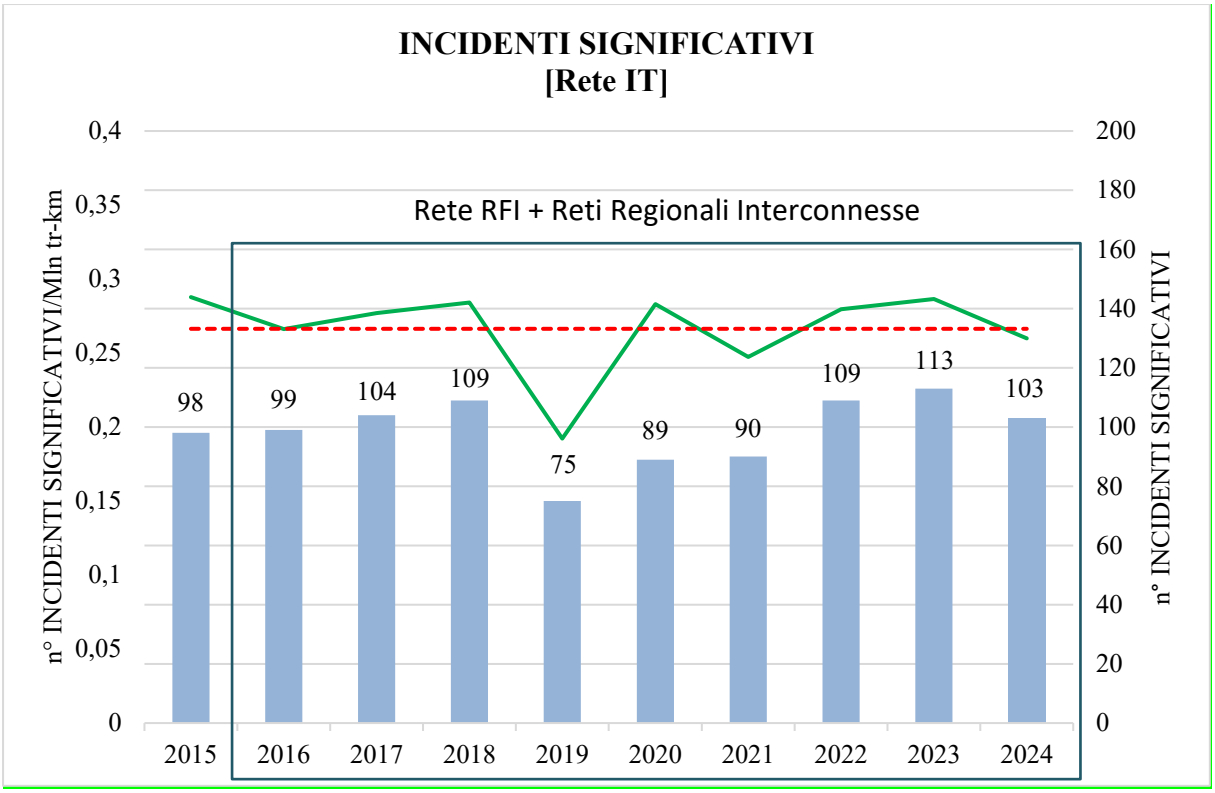


Fig. 4.1: Incidenti significativi

La tabella seguente fa riferimento alle conseguenze degli incidenti di cui sopra in termini di vittime (morti + feriti gravi, ovvero con ospedalizzazione superiore alle 24 ore) registrate sulla [Rete IT].

VITTIME (morti e feriti gravi) IN INCIDENTI SIGNIFICATIVI (1 morto = 1 ferito grave) [Rete IT] [Rete RFI + Reti Regionali Interconnesse]										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Collisione di treno	0	38	2	3	3	0	4	1	0	0
Deragliamento di treno	0	0	0	37	0	2	0	0	0	0
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	16	13	12	25	6	6	6	14	6	5
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	67	76	76	88	51	58	62	78	96	80
Incendio a bordo del materiale rotabile	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Altro	0	0	2	4	2	2	3	1	0	1
TOTALE	**83**	**127**	**92**	**158**	**62**	**68**	**75**	**95**	**102**	**86**

Tabella 4.2: Conseguenze degli incidenti in termini di vittime

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Come rilevabile dalla precedente tabella nel 2024 si evidenzia una diminuzione delle vittime rispetto al biennio precedente, con un decremento del numero dei decessi (57 nel 2024, 74 nel 2023) ma un lieve aumento del numero dei feriti gravi (29 nel 2024, 28 nel 2023).

Dal punto di vista delle conseguenze, le categorie di incidenti significativi nelle quali nel 2024 si sono registrate vittime sono gli *incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento,* gli *incidenti ai passaggi a livello* e quelli rientranti nella categoria *altro.*

Si riporta infine nella seguente tabella 4.3 il numero di vittime degli incidenti significativi per categorie di persone.

VITTIME (morti e feriti gravi) IN INCIDENTI SIGNIFICATIVI
(1 morto = 1 ferito grave)

CATEGORIE DI PERSONE
[Rete IT] **[Rete RFI + Reti Regionali Interconnesse]**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PASSEGGERI	9	35	7	62	2	1	4	1	1	2
PERSONALE FERROVIARIO	1	6	3	13	3	8	5	5	8	4
ALTRE PERSONE	73	86	82	83	57	59	66	89	93	80
Altre persone sui marciapiedi	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Altre persone che non si trovano sui marciapiedi	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Utenti del passaggio a livello	15	13	12	3	6	6	6	14	5	5
Persone non autorizzate sulla sede ferroviaria	58	73	70	79	49	53	60	75	88	75
TOTALE	**83**	**127**	**92**	**158**	**62**	**68**	**75**	**95**	**102**	**86**

Tabella 4.3: numero di vittime degli incidenti significativi per categorie di persone.

Dalla precedente tabella di evidenzia che:

- Nella categoria *passeggeri*, nel 2024 si registrano 2 vittime (2 morti riconducibili ad indebita salita/discesa), in aumento rispetto al valore del biennio precedente;
- Per la categoria *personale ferroviario*", nel 2024 si registrano 4 vittime (3 decessi e 1 ferito grave), in diminuzione rispetto al 2023 (8 vittime); si ricorda che su quest'ultimo valore grava il singolo evento di Brandizzo con 5 decessi;
- La categoria *altre persone* incide notevolmente sull'andamento generale. Trattasi di *utenti ai passaggi a livello* (5 vittime) e di "persone non autorizzate sulla sede ferroviaria" (75 vittime su 86 totali nel 2024). Per quest'ultima categoria i decessi sono stati 49 nel 2024 (su un totale di 57 decessi nello stesso anno) contro i 64 nel 2023.

4.1.1 Collisioni di treno

Nel 2024 si sono registrate 6 collisioni di treno (Fig. 4.2) avvenute su [Rete RFI] di cui 1 riguardante "Collisione di treno con veicolo ferroviario" e 5 appartenenti alla categoria "Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari". L'evento riguardante la collisione tra treni è riconducibile a problematiche di carattere manutentivo, in particolare dell'infrastruttura (Triplo Bivio Seveso del 13/09/2024). Nel 2024, come per il 2023, gli incidenti di questa categoria non hanno provocato vittime.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

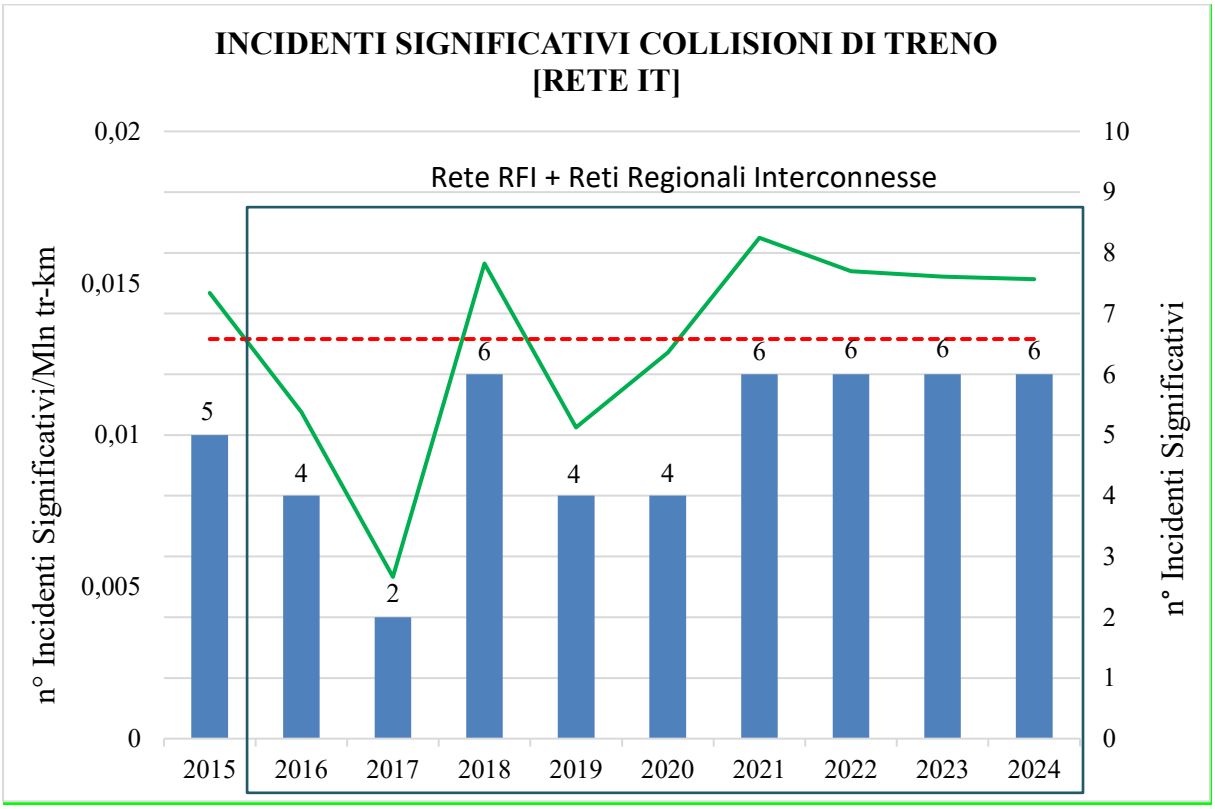


Fig. 4.2: Collisioni di treno

La riduzione della probabilità di accadimento delle collisioni tra treni e delle loro potenziali conseguenze è stata possibile grazie al progressivo attrezzaggio delle linee e dei locomotori con sistemi di protezione della marcia del treno (attualmente il 95,6% della [Rete IT] e il 99% del traffico sono protetti dal sistema di protezione della marcia del treno).

Permane l'esigenza di accelerare il percorso di attrezzaggio tecnologico delle [Reti Regionali Interconnesse] e, nelle more del completamento dei relativi programmi, adottare misure di mitigazione del rischio associato. In tale ottica l'Agenzia ha individuato alcune misure minime che devono essere adottate così come disposto nella nota ANSF prot.9956 del 26/09/2016.

Per identificare ulteriori elementi di miglioramento del livello di sicurezza del sistema, vengono analizzati gli indebiti superamenti di segnale disposto a via impedita da parte dei treni (SPAD) quali precursori principali delle collisioni tra treni.

Nel 2024, sulla [Rete IT] si segnala una diminuzione del numero degli SPAD rispetto al 2023 (Fig.4.3). Aumenta la componente SPAD con "partenza da fermo" ma diminuisce la componente SPAD "in corsa". Dei 45 SPAD, 4 si sono registrati su [Reti Regionali Interconnesse]; 1 di questi 4 è avvenuto su rete non protetta da SCMT. In 13 casi è stato segnalato il superamento del punto protetto dal segnale (6 nel 2023). Per tali inconvenienti è stato chiesto agli operatori coinvolti una rivalutazione delle misure adottate. Nel 2024, così come nel 2023, non si sono verificati incidenti significativi legati a questo precursore.

Sul tema degli SPAD, è necessario anche che le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura analizzino le casistiche registrate per comprendere più a fondo le

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

problematiche legate ai fattori umani e organizzativi e intervenire su abitudini o comportamenti non corrette. In tale ottica, di particolare rilevanza la necessità di mettere a fattor comune tra Operatori ferroviari le esperienze raccolte.

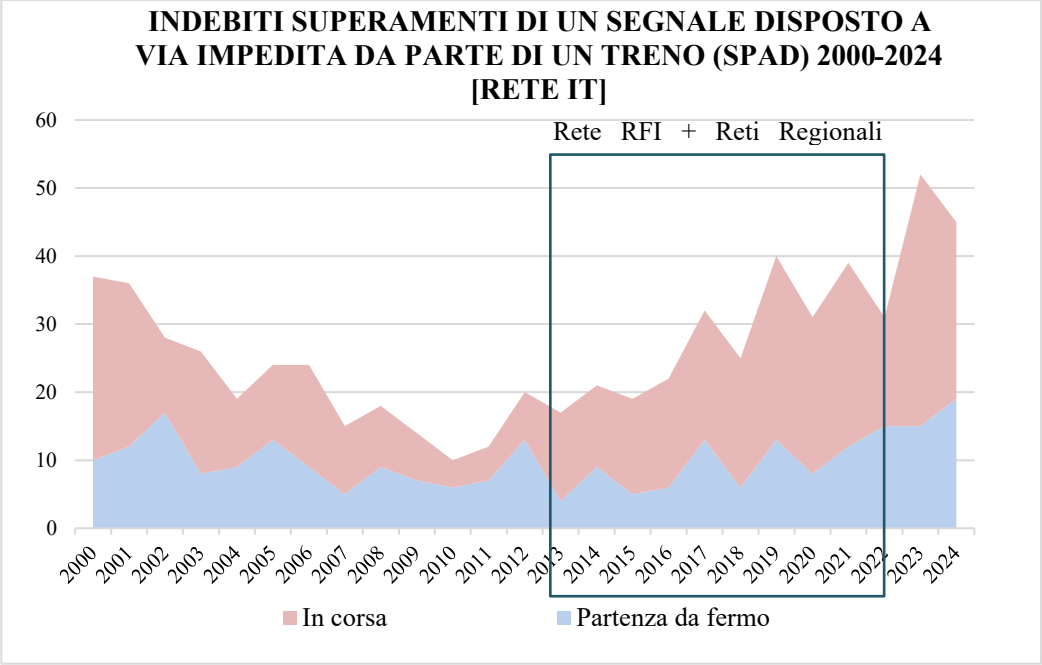


Fig. 4.3: SPAD

4.1.2▪ Deragliamenti di treni

Nel 2024 sulla [Rete IT] sono avvenuti 4 deragliamenti di treni a fronte dei 2 del 2023 (Fig. 4.4). Dei 4 eventi, 3 si sono verificati su [Rete RFI] e 1 su [Reti Regionali Interconnesse]. Gli accadimenti non hanno causato vittime. Di questi, 1 è stato causato da fenomeni di dissesto idrogeologico e 3 da problematiche di carattere manutentivo dell'infrastruttura.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

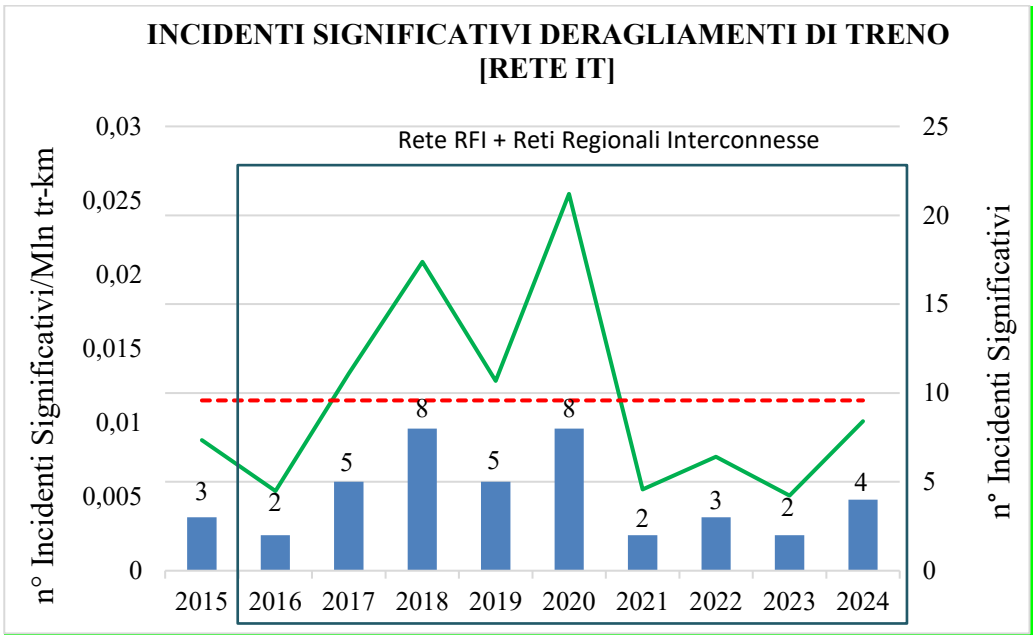


Fig. 4.4: Deragliamenti

4.1.3 Incidenti significativi ai passaggi a livello

Nel 2024, il 6% degli incidenti significativi e delle vittime si è registrato in corrispondenza dei passaggi a livello. Trattasi di 6 incidenti significativi, che hanno comportato 5 vittime, di cui 3 morti e 2 feriti gravi (Figg. 4.5 e 4.6). Il dato, in lieve diminuzione rispetto al 2023, rimane inferiore alla media degli ultimi dieci anni.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

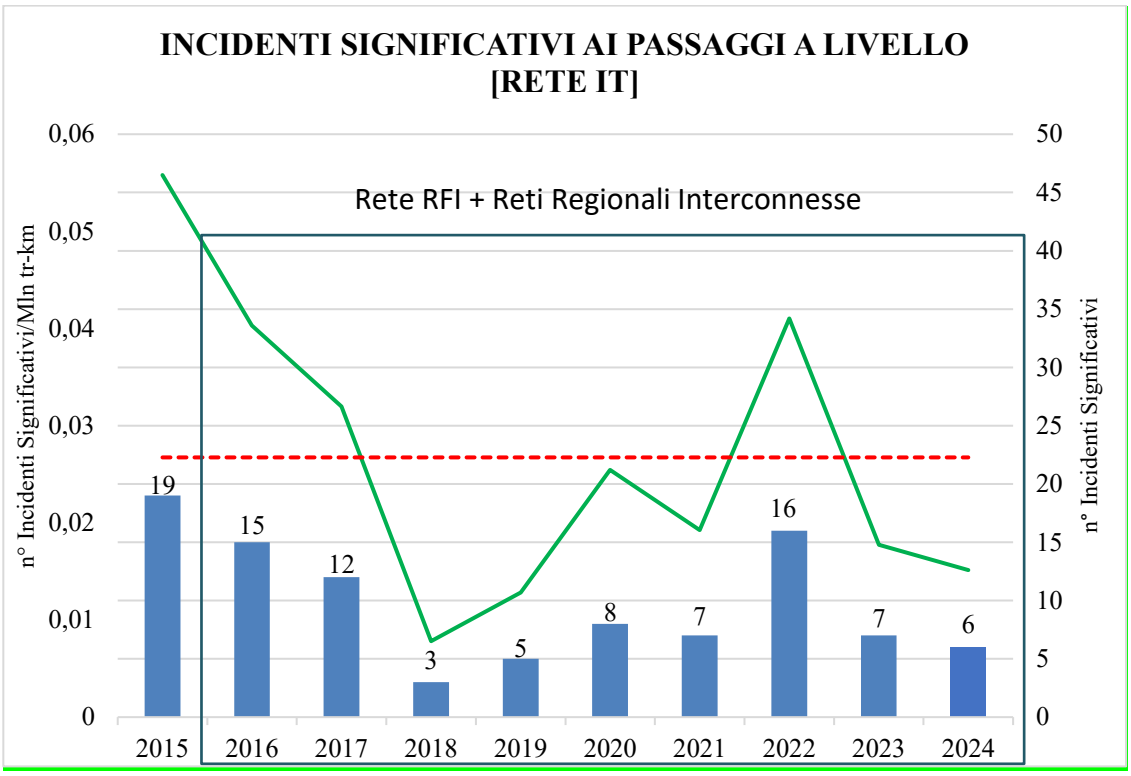


Fig. 4.5: Incidenti ai passaggi a livello

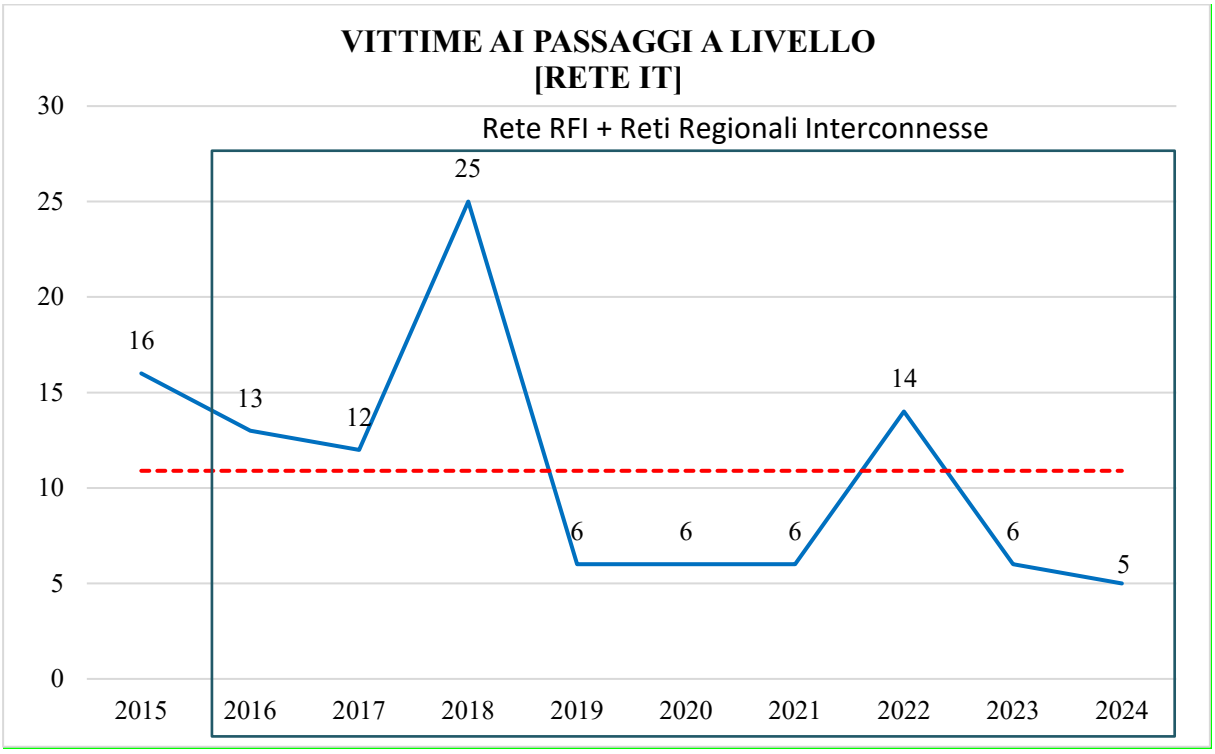


Fig. 4.6: Vittime incidenti ai passaggi a livello

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Per un'analisi specifica relativa alle problematiche e ai rischi connessi ai passaggi a livello e alle conseguenti azioni mitigative, si rimanda al paragrafo 3.1.3 "Iniziative per la mitigazione delle problematiche dei passaggi a livello".

4.1.4 Incidenti significativi nella categoria "Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento"

Questa categoria di incidente che comprende gli investimenti di pedoni (esclusi gli utenti dei passaggi a livello) e le cadute di persone dai veicoli ferroviari in movimento, nel 2024 registra un decremento rispetto al 2023 (Fig. 4.7). Tale categoria di incidente rappresenta circa il 78% degli incidenti significativi totali.

Ad essa è legato il 93% circa delle vittime totali (80 vittime di cui 54 morti e 26 feriti su 86 vittime complessive) e circa il 95% dei decessi totali del 2024.

La principale componente è riconducibile alla presenza di "persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria" che rappresenta ancora la categoria con maggiore incidenza sul dato complessivo delle vittime, con un trend in crescita negli ultimi anni sebbene per il 2024 si registri una diminuzione degli accadimenti (Fig. 4.8).

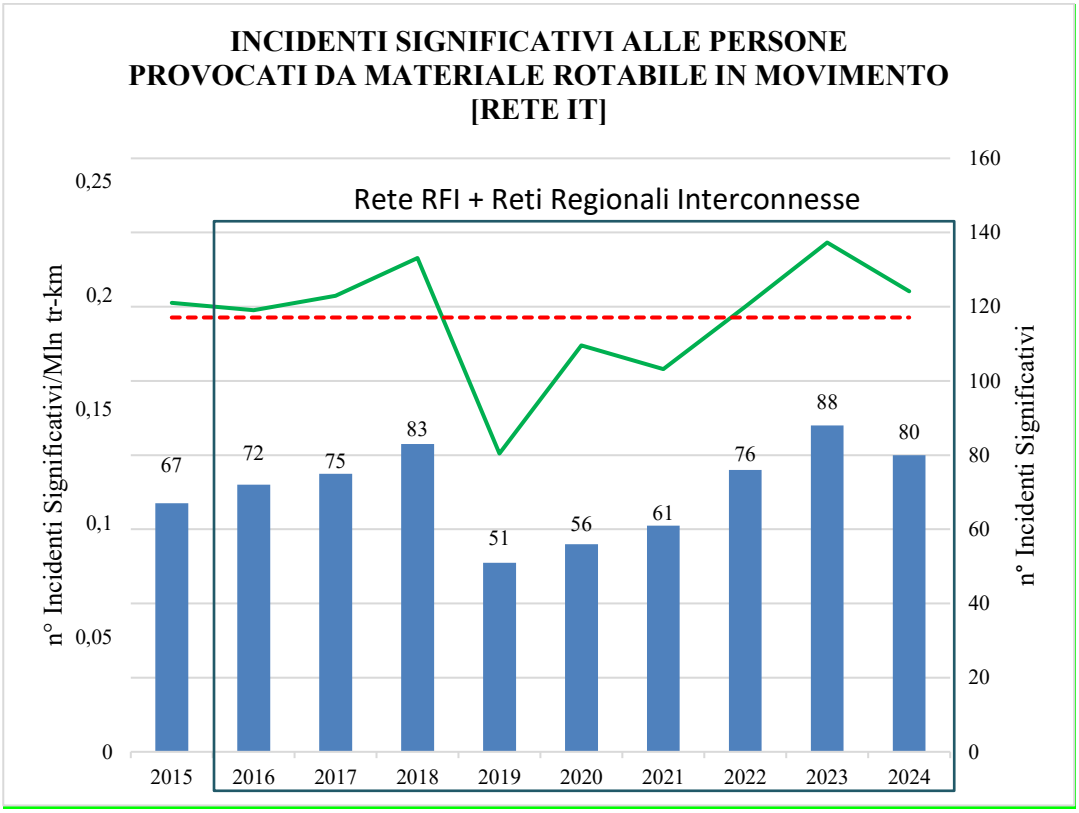


Fig. 4.7: Incidenti alle persone

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

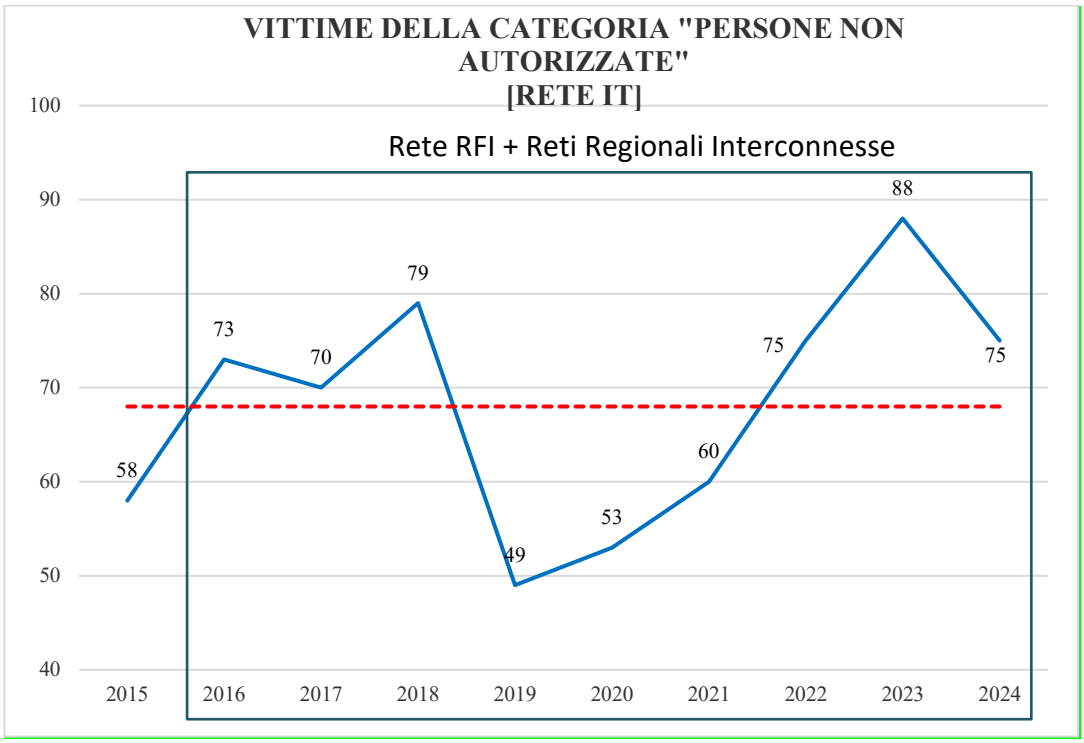


Fig. 4.8: Incidenti alle "persone non autorizzate"

Per quanto riguarda gli incidenti dovuti ad indebita salita/discesa, nel 2024 si registrano 2 eventi con 2 decessi; nel 2023 fu registrato 1 solo caso che aveva cagionato un ferito grave (Fig. 4.9).

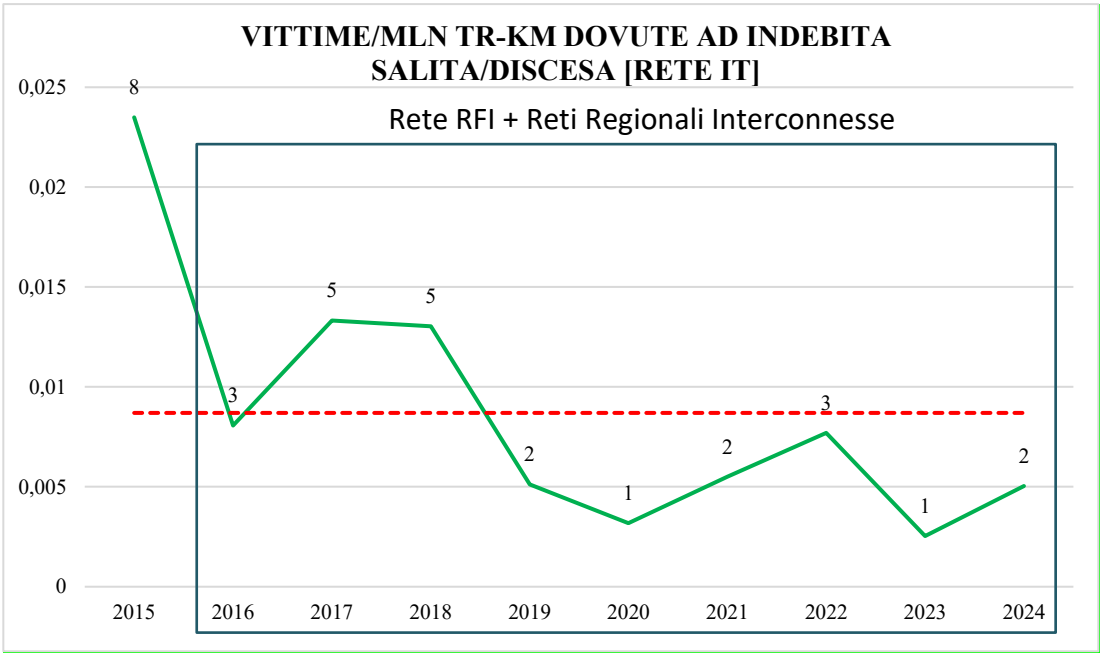


Fig. 4.9: Incidenti dovuti ad indebita salita/discesa

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

L'analisi pluriennale, pur mostrando il permanere di comportamenti indebiti da parte dei passeggeri, evidenzia l'efficacia degli interventi tecnologici ed organizzativi a supporto della sicurezza nelle fasi di salita e discesa dei viaggiatori.

4.1.5 Incendi a materiale rotabile

Il 2024, come il 2023, ha registrato 1 evento relativo a questa categoria avvenuto su [Reti Regionali Interconnesse], che ha coinvolto un solo treno e non ha causato vittime (Fig.4.10).

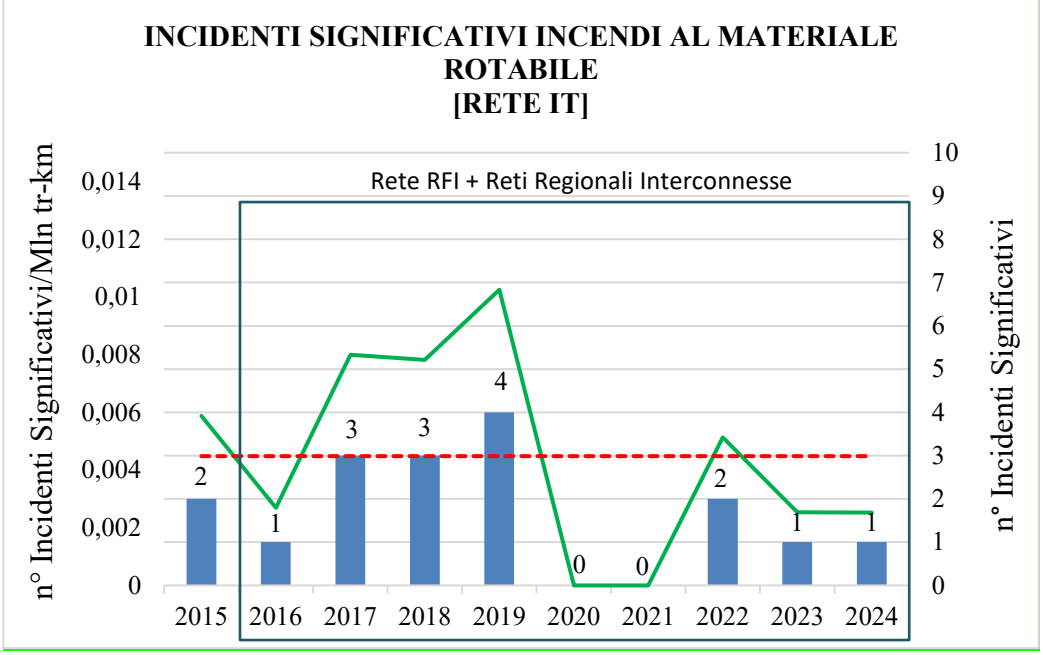


Fig. 4.10: Incidenti al materiale rotabile

4.1.6 Incidenti significativi della categoria "altri tipi"

Nella categoria "altri tipi di incidenti" (Fig. 4.11) sono inseriti gli incidenti ferroviari che non rientrano in nessuna delle precedenti categorie; in questa categoria rientrano, ad esempio lo svio o la collisione di un mezzo d'opera o una manovra oppure la fuoriuscita di merci pericolose.

Nel 2024 il dato ha subito un decremento rispetto al 2023 del 33%. Dei 6 incidenti significativi rientranti in questa categoria, tutti avvenuti su [Rete RFI], 4 riguardano l'errata esecuzione di procedure di manovra, 1 è relativo a problematiche riconducibili all'infrastruttura (sempre in ambito di manovra) e 1, che ha cagionato 1 ferito grave, è accaduto in contesto di cantiere.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

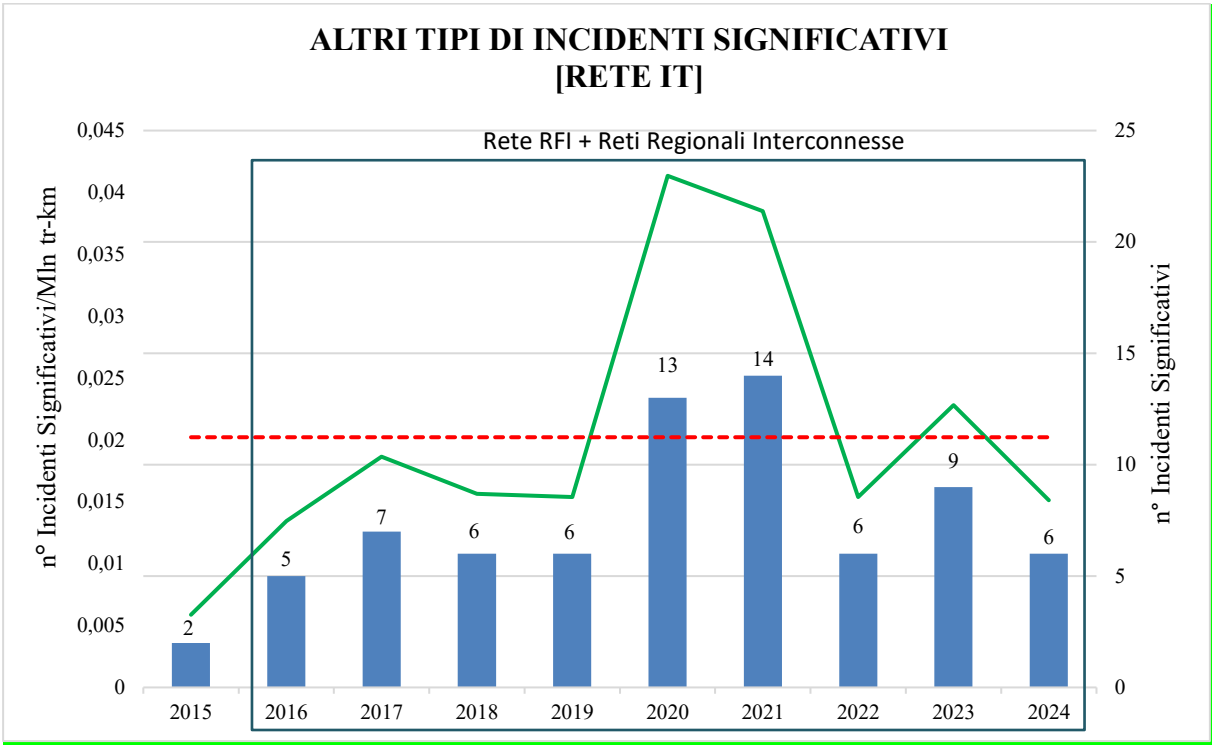


Fig. 4.11: Altri tipi di incidenti

In merito a queste tipologie di incidenti, è necessario rafforzare ulteriormente l'efficacia di alcune azioni intraprese dalle organizzazioni ferroviarie, ciascuna per la parte di propria competenza, mirate a:

- realizzare l'indipendenza negli impianti tra le zone dove si effettuano manovre e quelle dedicate alla circolazione dei treni;
- realizzare gli spostamenti di veicoli tra impianti o tra fasci del medesimo impianto come treni anziché come manovre, in considerazione del più elevato grado di protezione;
- garantire un'adeguata gestione dei rischi derivanti dalle forniture di attività inerenti alla sicurezza;
- migliorare il processo di formazione del personale;
- disciplinare le attività in modo da limitare la discrezionalità degli agenti impiegati nella manovra, definendo le interfacce tra i diversi attori coinvolti;
- monitorare con continuità lo svolgimento delle attività di manovra, incluse quelle ricevute in service da terzi;
- disciplinare le modalità di immobilizzazione dei materiali, di custodia e rimozione delle staffe fermacarri;
- implementare l'analisi dei fattori umani ed organizzativi;
- sviluppare una cultura positiva della sicurezza.

4.2 Distribuzione per macro-cause degli incidenti significativi

Facendo riferimento a una diversa classificazione degli incidenti significativi (in base alla macro-causa principale - Fig. 4.12) la quota preponderante (pari a circa il 77%) è associata alle indebite presenze o agli attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni (inclusi anche

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello; è escluso il personale ferroviario e quello delle ditte che svolgono attività per conto degli operatori ferroviari), a cui corrisponde il 92% delle vittime complessive (intese come morti + feriti gravi, e cioè con ricoveri di almeno 24 ore - Fig. 4.13).

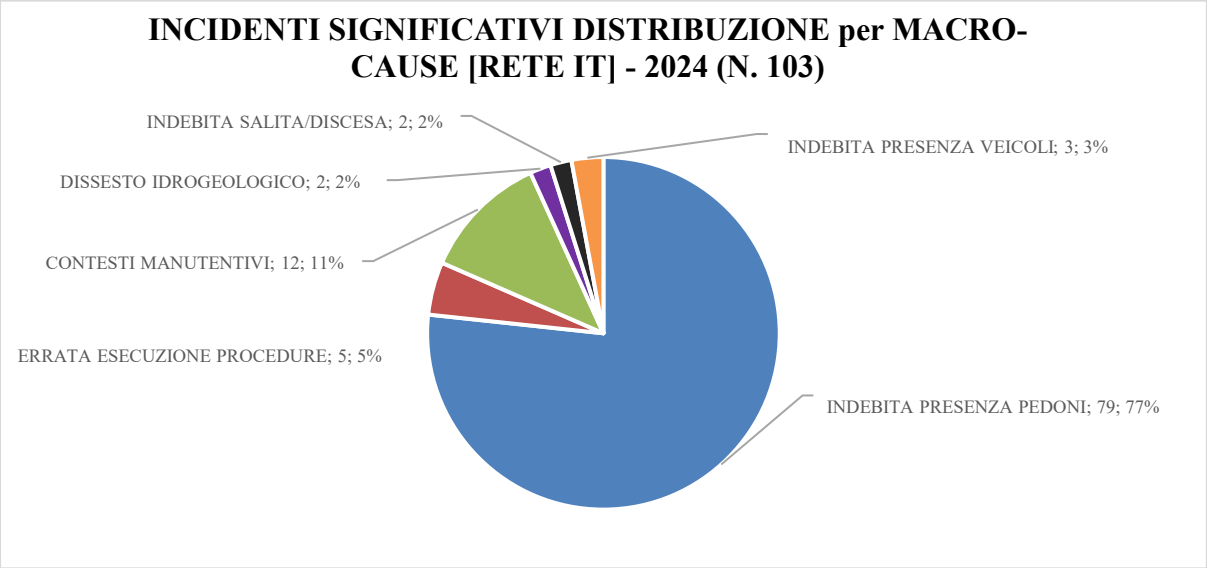


Fig. 4.12: Distribuzione incidenti per macro-cause

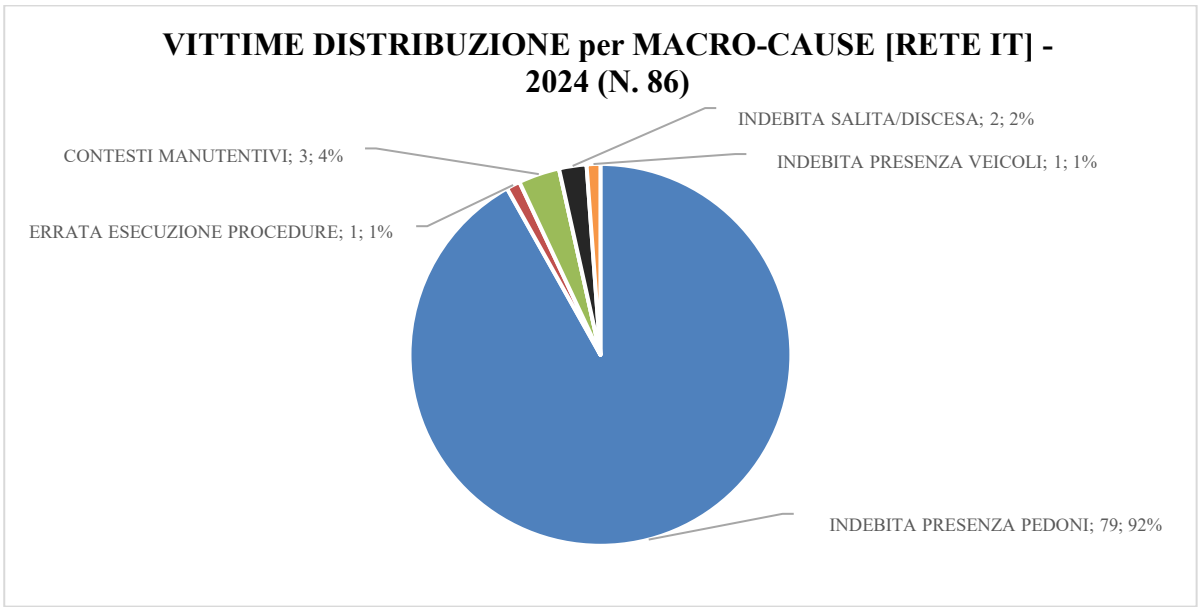


Fig. 4.13: Distribuzione vittime per macro-cause

La macro-causa relativa ai contesti manutentivi è alla base dell'11% degli incidenti significativi (12 accadimenti, in aumento rispetto agli 8 del 2023) e del 4% delle vittime.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

La macro-causa costituita dall'errata "esecuzione delle procedure" rappresenta il 5% degli incidenti (5 accadimenti, sensibilmente in calo rispetto agli 11 eventi del 2023) e ha cagionato 1 vittima.

Invariato rispetto al 2023 il numero di incidenti dovuti all'indebita presenza di veicoli stradali, in diminuzione rispetto al 2022; uno degli eventi è avvenuto non in corrispondenza di un passaggio a livello.

Nei diagrammi è stata introdotta la macro-causa "Altre cause" al fine di classificare eventi non direttamente riconducibili alle precedenti macro-cause (come, ad esempio, la collisione con animali ingombranti la sagoma) e non strettamente connessi al contesto ferroviario. Tale macro-causa per il 2024 non presenta alcun evento.

L'andamento nell'ultimo quinquennio degli incidenti significativi, per ogni singola macro-causa, è descritto di seguito.

1. *Incidenti significativi da collegare al contesto manutenzione*

Trattasi di incidenti causati da problematiche manutentive ai veicoli ferroviari o all'infrastruttura o avvenuti in attività di cantiere, rilevanti ai fini delle statistiche ferroviarie.

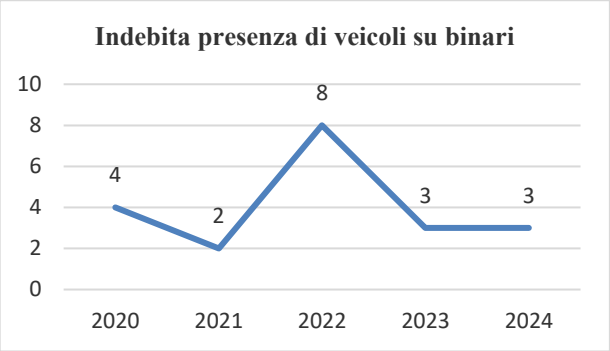
Nel 2024 il valore è in aumento rispetto all'ultimo triennio.



2. *Incidenti significativi per indebita presenza di veicoli stradali su binari*

Trattasi di incidenti a passaggio a livello o in linea con veicoli stradali indebitamente presenti sulla sede.

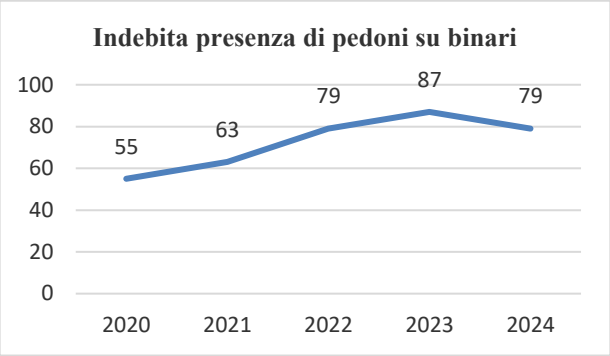
Il valore è invariato rispetto al 2023.



Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

3. *Incidenti significativi dovuti all'indebita presenza pedoni*

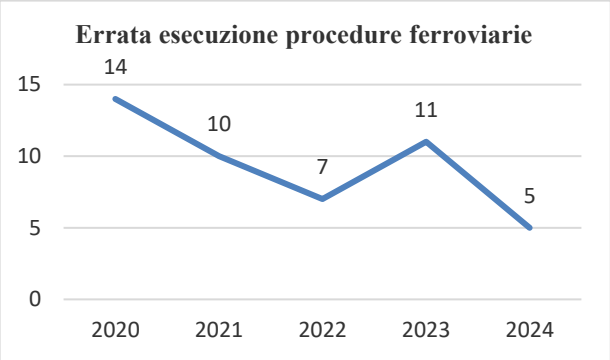
Nel 2024, il dato è in diminuzione con un'inversione di tendenza per la prima volta dal 2019.



4. *Incidenti significativi dovuti all'errata esecuzione procedure*.

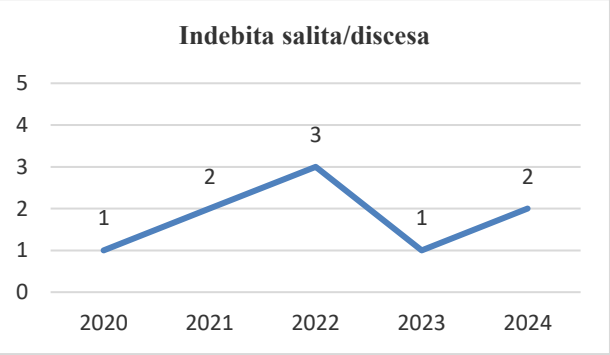
Trattasi, ed es., di urti e deragliamenti legati alla non corretta esecuzione dei compiti assegnati al personale che esegue le manovre.

Il valore è in diminuzione rispetto al 2023 ed è anche il più basso nell'ultimo quinquennio.



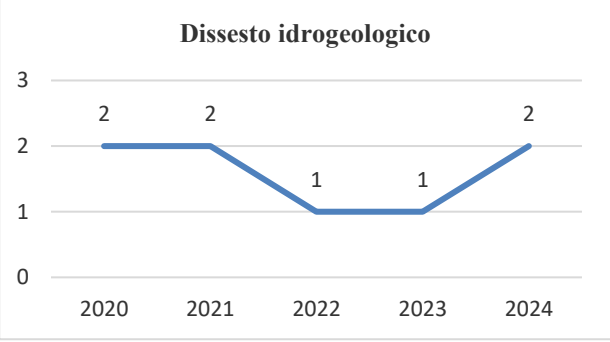
5. *Incidenti significativi dovuti all'indebita salita e discesa dai treni*

La numerosità degli eventi è particolarmente bassa; comunque, il valore risulta in aumento nel 2024.



6. *Incidenti significativi riconducibili a fenomeni di dissesto idrogeologico*

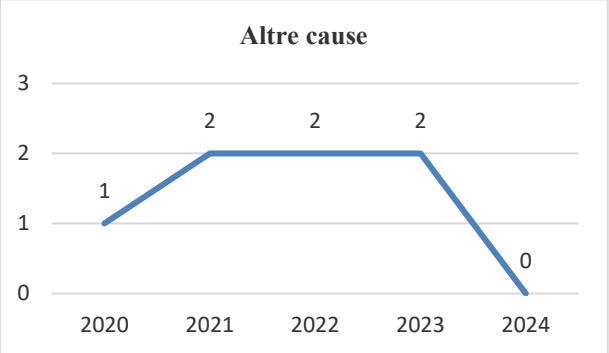
La numerosità degli eventi è particolarmente bassa; comunque, nel 2024 il valore risulta in aumento rispetto al biennio precedente.



Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

7. Altre cause

Per il 2024 non si sono registrati eventi con cause diverse da quelle riportate nei precedenti grafici.



Al fine di approfondire ulteriormente l'analisi degli eventi accaduti nel 2024 e risalire alla loro causa radice, è stata condotta un'ulteriore scomposizione delle macro-cause attraverso l'individuazione di sottocategorie alle quali ricondurre gli incidenti significativi (Fig. 4.14).

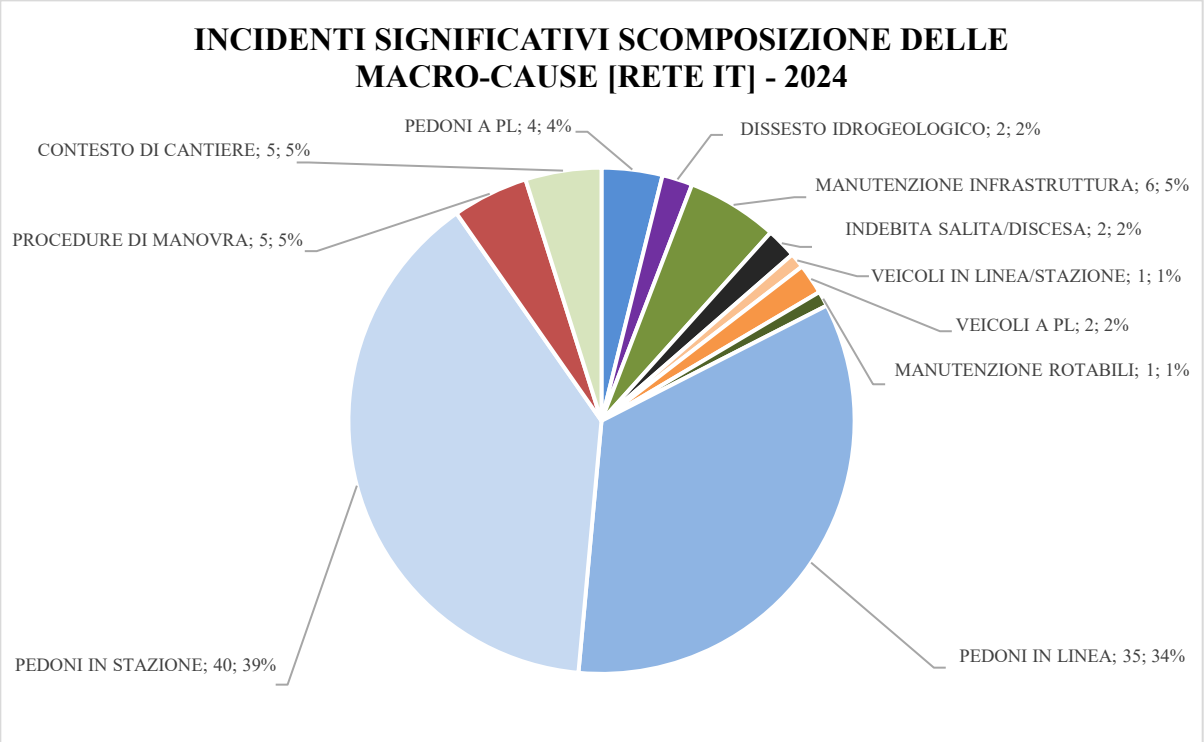


Fig. 4.14: Scomposizione macro-cause incidenti

Se ne desume, in particolare, quanto segue:

- alla macro-causa *indebita presenza di pedoni* (79) contribuiscono principalmente gli investimenti in linea ed in stazione; di gran lunga inferiore il contributo degli investimenti ai passaggi a livello (4);
- per gli incidenti significativi riconducibili a *contesto manutentivo*, il contributo maggiore è dato da problematiche connesse alla gestione della *manutenzione dell'infrastruttura* (6) e a *contesto di cantiere* (5). Sensibilmente inferiore l'apporto dato dalla *manutenzione dei rotabili* (1);

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- gli incidenti significativi riconducibili ad *errata esecuzione delle procedure* (5) sono dovuti esclusivamente a *procedure di manovra*.

Anche la distribuzione delle vittime è stata analizzata con la stessa scomposizione in (Fig. 4.15).

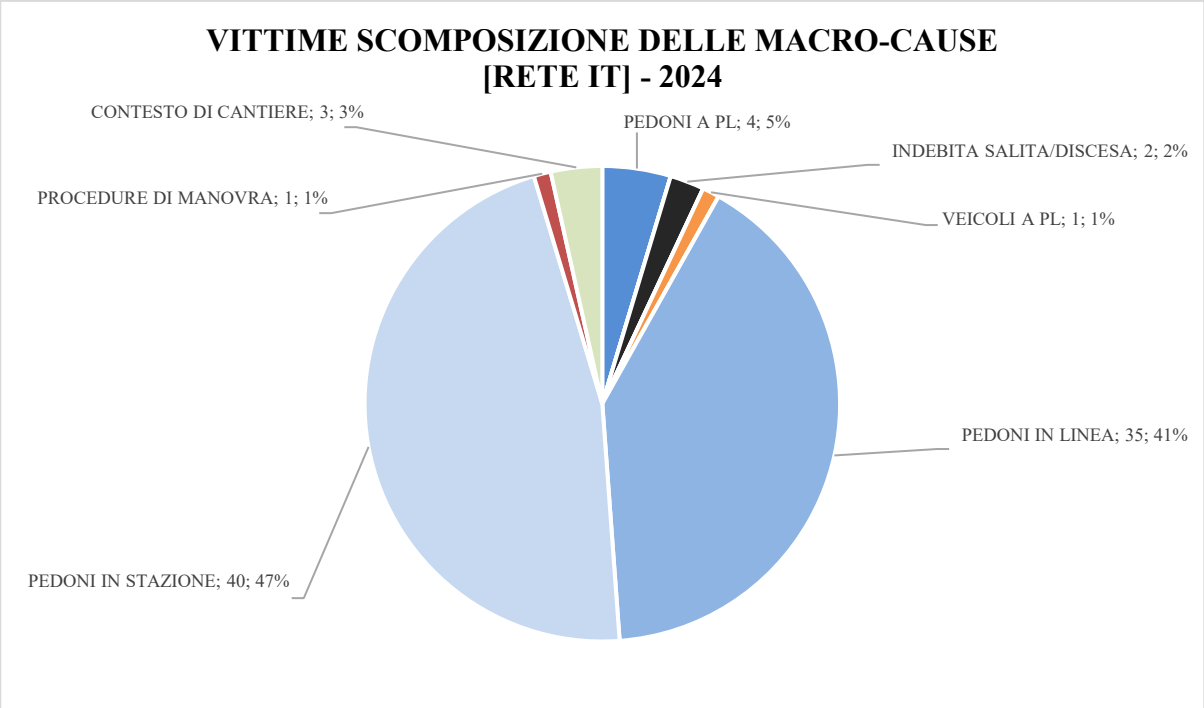


Fig. 4.15: scomposizione macro-cause vittime di incidenti

La macro-causa *indebita presenza di pedoni* contribuisce, nel complesso, al 92 % delle vittime.

Nella successiva figura 4.16, si analizza, infine, una ulteriore aggregazione dei dati riferiti agli incidenti significati registrati nel periodo 2007-2024 sulla [Rete IT], distinguendoli in due sole casistiche:

- le “indebite presenze di pedoni”;
- e “cause tecniche o altre cause” (riconducibili, in particolare, alla errata esecuzione procedure di esercizio/manovra, alle attività di manutenzione, a fenomeni di dissesto idrogeologico).

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

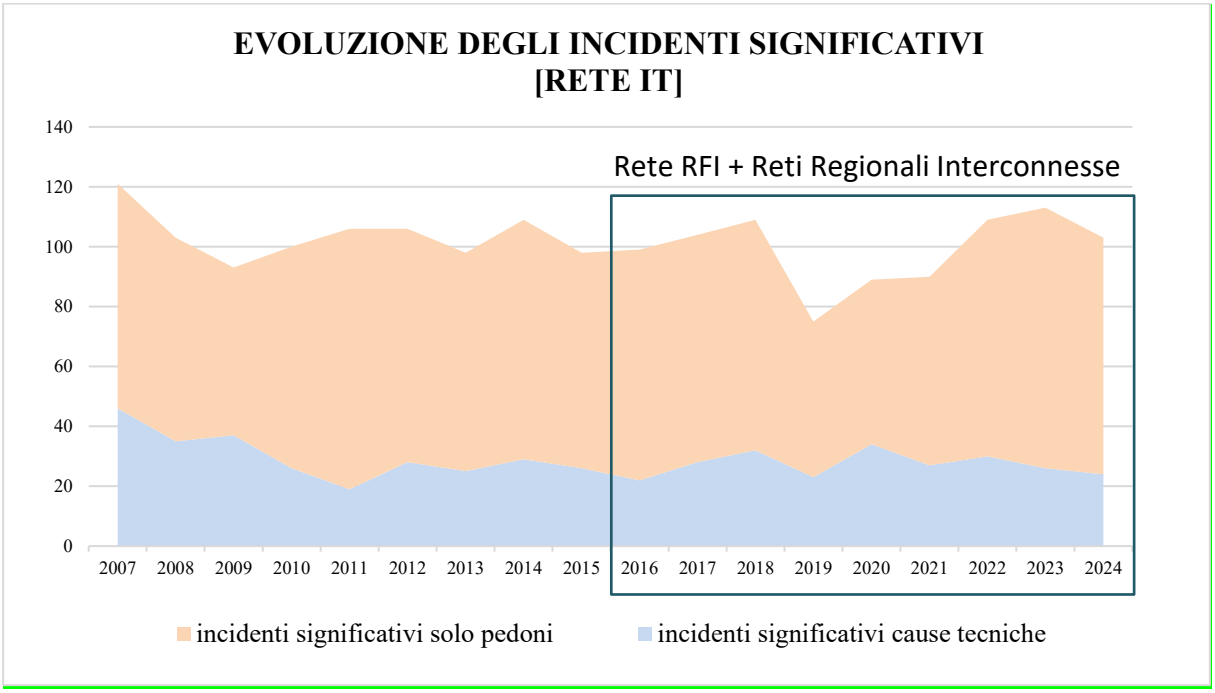


Fig. 4.16: Evoluzione incidenti

Da tale analisi si rileva che:

- per entrambe le casistiche, l'andamento osservato nel periodo di riferimento è piuttosto instabile;
- le "indebite presenze di pedoni" sebbene mostrino un incremento negli ultimi anni, nel 2024 hanno subito una diminuzione in valore assoluto; ciononostante, l'incidenza sul numero totale degli incidenti significativi, nel 2024, è del 77% circa, esattamente come nel 2023;
- gli incidenti legati a "cause tecniche o altre cause", in lieve diminuzione nel 2024, segnano un valore allineato rispetto a quello degli ultimi anni e una riduzione del 48% circa rispetto al 2007.

4.3 Approfondimenti su specifiche tematiche e fenomeni

Nel presente paragrafo si riportano gli approfondimenti svolti su tematiche e fenomeni maggiormente attenzionati negli anni, anche a seguito di eventi occorsi.

4.3.1 Incidenti significativi registrati nei cantieri di lavoro

La categoria incidenti significativi relativi ad attività legate a cantieri ferroviari tiene conto di tutte le varie tipologie di incidenti ferroviari collegate alla presenza di un cantiere tra cui:

- Collisione tra Mezzi d'Opera (MdO);
- Tallonamento / Deragliamento di MdO;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- Investimento di dipendente da parte di MdO o Treno (ad es. a causa di lavorazione al di fuori della interruzione della circolazione, lavorazione al di fuori del recinto di cantiere, indebiti inoltri/istradamenti di materiale rotabile);
- Incendio a MdO;
- MdO invadente sagoma del treno;
- Materiale di cantiere dimenticato sul binario.

Di tale categoria di incidenti significativi, nel 2024 si sono registrati 5 eventi sulla [Rete RFI] (Fig.4.17), che hanno provocato complessivamente 3 vittime (2 morti e 1 ferito grave) (Figg. 4.18 e 4.19).

Sebbene il numero di incidenti in valore assoluto sia maggiore rispetto al 2023 (2 eventi), il numero delle vittime è sensibilmente inferiore in quanto il dato del 2023 include l'investimento di operai avvenuto a Brandizzo il 30/08/2023, nel quale sono decedute 5 persone. L'investimento di Brandizzo testimonia che, nel campo ferroviario, anche un numero non elevato di incidenti può avere gravi ripercussioni.

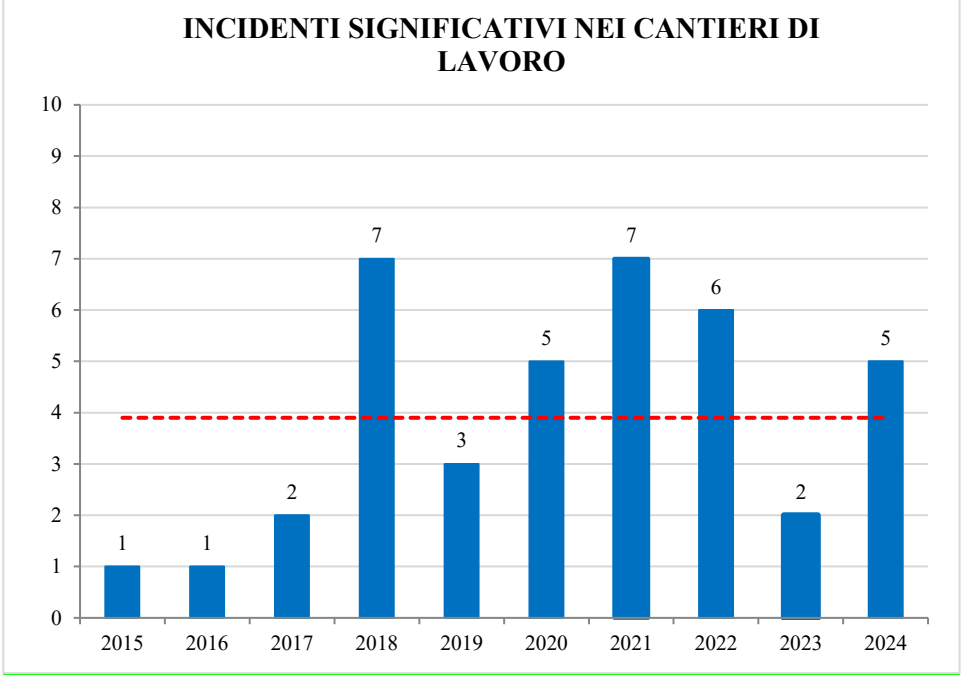


Fig. 4.17: Incidenti nei cantieri di lavoro

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

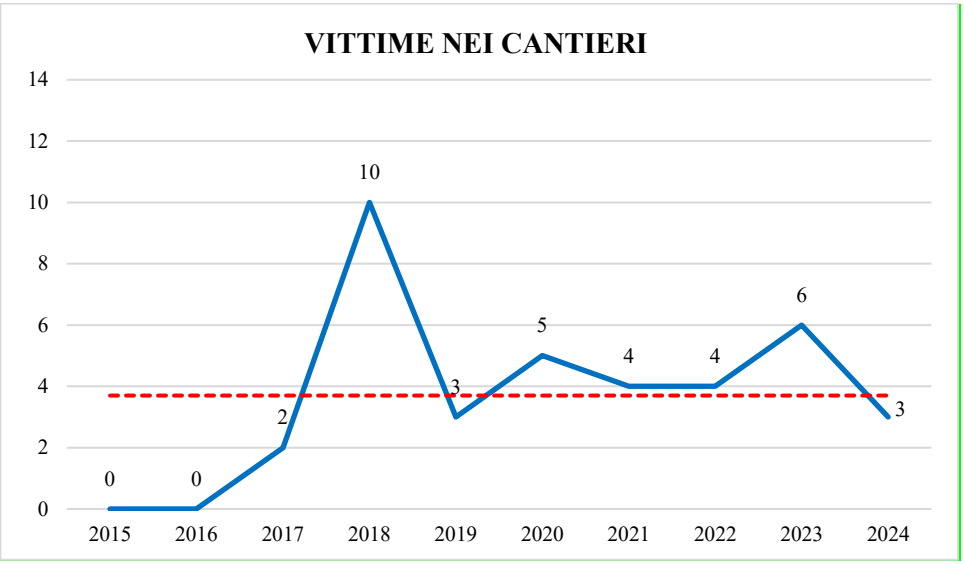


Fig. 4.18: Vittime nei cantieri

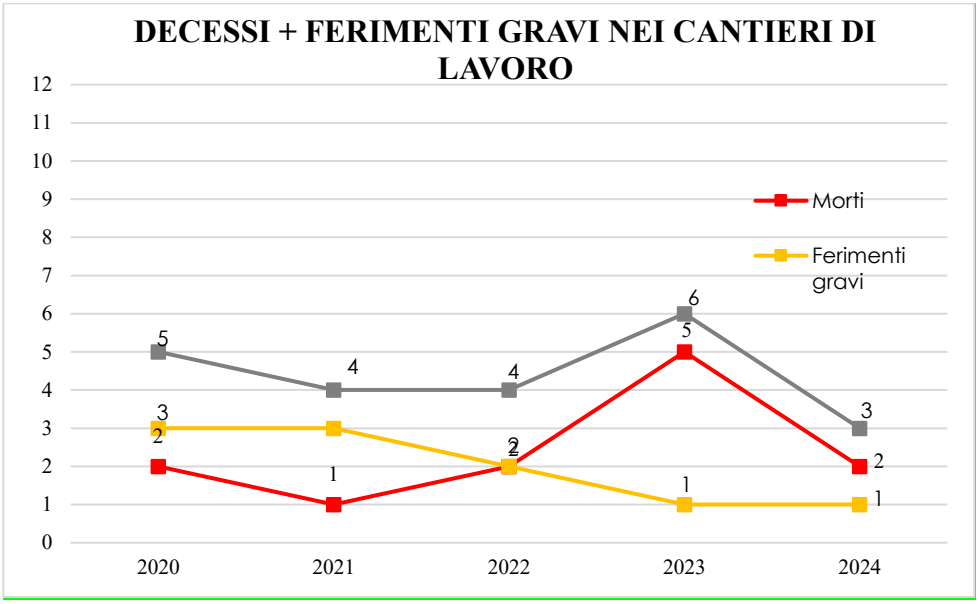


Fig. 4.19: Decessi e ferimenti

La presenza dei cantieri sulla rete ferroviaria, necessari anche al fine della manutenzione dell'infrastruttura, comporta da un lato possibili interferenze con la circolazione dei convogli ferroviari (sicurezza della circolazione) e dall'altra il rischio di investimento del personale operante nei cantieri stessi (sicurezza sul lavoro).

Delle suddette interferenze, l'Agenzia si è occupata fin dal 2012, disponendo nel "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" (RCF) che, prima dell'effettuazione delle lavorazioni sulla linea, deve essere richiesta e ottenuta l'interruzione della circolazione di modo che, il cantiere e la circolazione dei treni siano protetti dai sistemi tecnologici di segnalamento e di blocco, che impediscono, a ciascun treno, di interessare l'aria di cantiere.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Un altro importante risultato raggiunto ha riguardato la formazione e la qualificazione del personale impiegato nelle lavorazioni, che deve essere opportunamente formato e qualificato.

Infine, come riportato nel paragrafo 3.5, a seguito dell'incidente avvenuto a Brandizzo, l'Agenzia ha emanato un'apposita raccomandazione richiamando tutti i Gestori dell'infrastruttura allo scrupoloso rispetto dell'RCF e ad assicurare che tale disposizione sia estesa anche alle ditte appaltatrici e ai loro dipendenti che operano sull'infrastruttura ferroviaria.

Occorre, in ogni caso, proseguire nelle attività finalizzate a rafforzare, negli addetti ai lavori, la consapevolezza del ruolo svolto e dei rischi ad esso connessi e stimolare le segnalazioni anche in forma anonima e confidenziale, con gli strumenti della just culture, di eventuali situazioni in cui sono avvenuti errori che avrebbero potuto portare a eventi indesiderati per prevenirli.

4.3.2 Incidenti significativi connessi a fenomeni di dissesto idrogeologico

Nel 2024, si sono registrati 2 incidenti significativi riconducibili a fenomeni di dissesto idrogeologico su [Rete RFI], valore in aumento rispetto al biennio precedente.

Gli incidenti, sebbene abbiano entrambi causato il deragliamento del treno (di cui uno a seguito della collisione con un masso), non hanno provocato vittime.

Si ricordano le raccomandazioni emesse sul tema dall'Agenzia con nota prot. 23565 del 29/11/2019 inerente alle condizioni di emergenze per allarme meteo e rischio idrogeologico e nota n. 59359 del 23/12/2022 sulla verifica dello stato della sede ferroviaria in occasione di allerte meteo.

4.3.3 Incidenti RID

Nel 2024 non si sono verificati incidenti significativi che hanno coinvolto il trasporto di merci pericolose e classificabili come incidenti ai sensi del RID.

Si sono registrati 5 inconvenienti (Fig. 4.20), con un lieve decremento dei casi rispetto al 2023.

Il dato resta allineato con i valori degli anni precedenti e in coerenza con il trend in riduzione nel lungo periodo. ANSFISA segue questo tema dal 2009, anno in cui si è registrato il picco storico promuovendo iniziative utili al contenimento degli eventi collegati.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

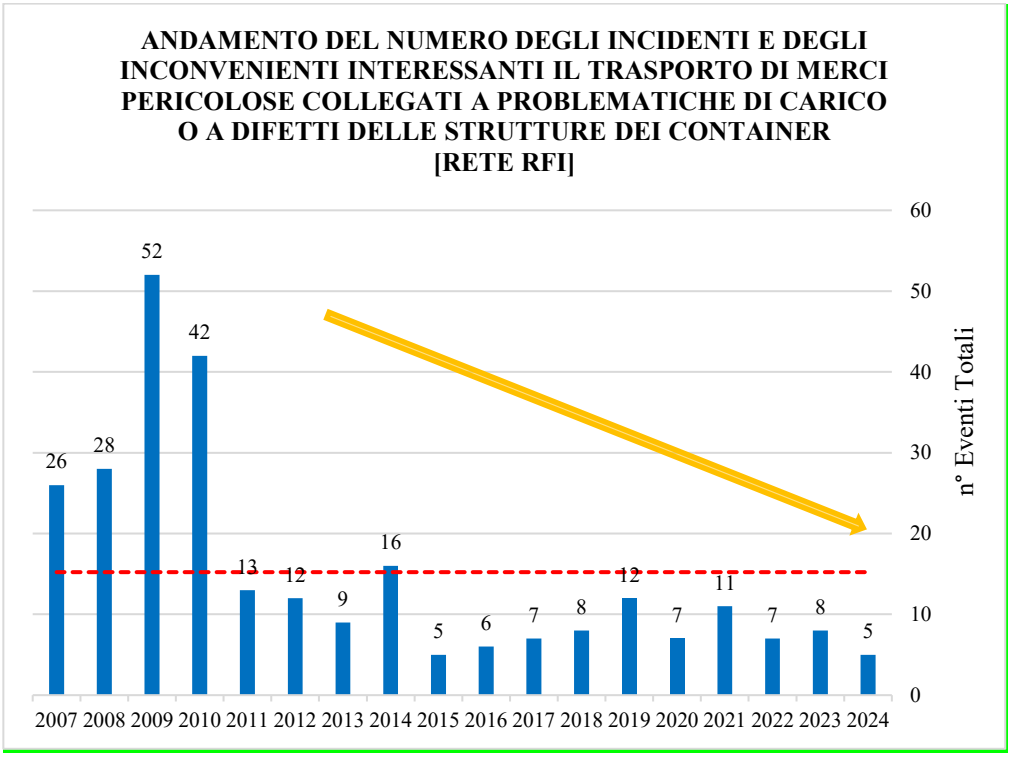


Fig. 4.20: Incidenti merci pericolose

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 5 – LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE DELL' UE

5.1 Modifiche alla legislazione e ai regolamenti

Nel corso del 2024 sono state svolte le seguenti attività finalizzate all'aggiornamento e alla definizione del quadro normativo nazionale:

- attività di revisione normativa per la redazione degli atti finalizzati ad aggiornare il quadro normativo nazionale in coerenza col quadro giuridico dell'UE, principalmente a seguito dell'emanazione delle specifiche tecniche di interoperabilità aggiornate nel 2023; le materie oggetto di tale attività sono: attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria, di qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e di conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza a specifici requisiti richiamati nella nota ANSF prot. n. 9798/12; competenze e qualificazione del personale impiegato in attività essenziali per la sicurezza della circolazione ferroviaria; regolamento per la circolazione ferroviaria;
- predisposizione degli atti finalizzati a definire il quadro normativo per la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici e dei veicoli turistici;
- predisposizione, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, degli atti finalizzati a definire le norme per l'autorizzazione e per l'esercizio dei veicoli tram-treno;
- predisposizione degli atti finalizzati a definire le norme tecniche nazionali per i veicoli ferroviari destinati a circolare sulla rete italiana interoperabile (Documento Nazionale di Riferimento) - revisione del Decreto ANSF n. 1/2016;
- predisposizione degli atti finalizzati a definire le "norme nazionali applicabili ai sensi dell'appendice I della STI OPE" e modifica degli allegati 1a e 1c del Decreto ANSF 1/2016.

A seguito dell'adozione degli atti elaborati nell'ambito dei processi sopra descritti, sarà necessario per le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura rivedere le proprie procedure interne e le procedure di interfaccia per adeguarle al contesto aggiornato.

Relativamente alle modifiche normative e/o regolamentari sono state emesse le revisioni delle linee guida ed emanate le note con impatto normativo di seguito riportate nel dettaglio:

- Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio – Vers. 01 del 18/09/2024 sostituite dalla Vers. 02 del 07/04/2025;
- Linee guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici – Rev. 01 del 17/09/2024, sostituite dalla Rev. 02 del 11/04/2025.
- Nota ANSFISA 0057993/2024 del 06/08/2024 e relativo allegato (Allegato 1): "Svio del 10.08.2023 – Galleria di Base San Gottardo - Rottura di una ruota tipo BA390. Esiti dell'esame in ambito europeo (procedura normale del JNS dell'ERA) e conseguente introduzione di misure di controllo del rischio."
- Nota ANSFISA 00304225/2024 del 24/04/2024 e relativo allegato (Allegato 1): "Incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di ceppi dei freni denominate "LL". Esiti dell'esame in ambito europeo (procedura normale del JNS dell'ERA) e conseguente introduzione di misure di controllo del rischio."

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Si segnala inoltre la nota ANSFISA prot. 0043609/2024 del 12/06/2024: "Calendario di revisione della normativa nazionale ai sensi dell'articolo 5bis del Regolamento (UE) 2019/773 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» (STI OPE), come modificato dal Regolamento (UE) 2023/1693" con cui l'Agenzia ha comunicato ai principali stakeholder il calendario dell'attività di riesame di alcune norme nazionali in vigore al fine di rimuovere le disposizioni superate, in contrasto o coperte dal mutato quadro normativo europeo. In esito alla conclusione della prima fase di tale attività è stato emanato il Decreto ANSFISA, n. 73 del 01-04-2025, di abrogazione delle norme nazionali riguardanti la "qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza" adottate con decreto ANSF n. 4/2011 del 28 marzo 2011, le "attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" adottate con il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 e i "sistemi di gestione della sicurezza" adottate con nota ANSF prot. n. 09798/12 del 13 dicembre 2012.

Infine, si fa presente che il Decreto dirigenziale n. 1 del 17/01/2024 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Modifiche all'Allegato A del decreto ministeriale 5 agosto 2016, nonché all'Allegato 1 del decreto ministeriale n. 347 del 2 agosto 2019 - "Linea ferroviaria Torino-Ceres") ha ampliato la [Rete IT] di riferimento con l'integrazione della linea ferroviaria "Torino-Ceres".

5.2 Deroghe a norma dell'art. 14 del D.Lgs. 50/2019

Ai sensi dell'art.14 del D.Lgs. 50/2019, in specifici casi ANSFISA può identificare il soggetto responsabile della manutenzione, mediante misure alternative in deroga a quanto previsto dall'art. 13 del medesimo decreto.

Nel corso del 2024 non vi sono state deroghe, né all'atto della registrazione dei veicoli (a norma dell'art. 47 della Direttiva (UE) 2016/797) né al momento del rilascio di certificati di sicurezza unici e di autorizzazioni di sicurezza a Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura (a norma degli articoli 9 e 11 della medesima direttiva).

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 6 – CERTIFICAZIONI DI SICUREZZA, AUTORIZZAZIONI DI SICUREZZA E ALTRI CERTIFICATI RILASCIATI DALLA NSA

6.1 Certificati di sicurezza unici e autorizzazioni di sicurezza

Relativamente ai certificati di sicurezza unici (SSC) nel corso del 2024 sono stati rilasciati da ANSFISA n. 5 SSC (2 nuovi rilasci e 3 rinnovi) come indicato nella tabella seguente. Non sono stati aggiornati o revocati SSC da ANSFISA.

DATI CERTIFICAZIONI DI SICUREZZA RILASCIATI DA ANSFISA NEL 2024
▪ **2** certificati di sicurezza emessi (nuovo rilascio)
▫ ART - Altman Rail Traction S.r.l. (IT1020240121)
▫ Interporto Bologna SpA (IT1020240258)
▪ **3** certificati di sicurezza rinnovati
▫ Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto (IT1020240006)
▫ ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (IT1020240050)
▫ Dinazzano Po SpA (IT1020240063)
▪ **0** certificati di sicurezza aggiornati
▪ **0** certificati di sicurezza revocati

Tabella 6.1: SSC rilasciati, rinnovati, aggiornati, revocati

Nel corso del 2024 sono stati rilasciati da ANSFISA n. 8 pareri all'ERA per il rilascio di SSC con area di esercizio Italia come indicato nella tabella seguente.

IMPRESE FERROVIARIE CON AREA ESERCIZIO ITALIA	SSC EMESSO DA ERA NEL 2024 CON PARERE RILASCIATO DA ANSFISA
Compagnia Ferroviaria Italiana SpA	n° EU1020240088 Rinnovo quinquennale
Hupac SpA	n° EU1020240271 Rinnovo quinquennale
GTS Rail srl	n° EU1020240091 Aggiornamento
Adriafer srl	n° EU1020240132 Aggiornamento
Longitude Holding S.r.l	n° EU1020240207 Nuovo rilascio
FS Treni Turistici Italiani S.r.l.	n° EU1020240210 Nuovo rilascio
Rail Traction Company SpA	n° EU1020240232 Aggiornamento
INRAIL SpA	n° EU1020240273 Aggiornamento

Tabella 6.2: Pareri ERA per Imprese ferroviarie con area di esercizio Italia

Nel corso del 2024 sono stati rilasciati da ANSFISA n.15 pareri all'ERA per l'accesso alle stazioni di confine come indicato nella tabella seguente.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

IMPRESE FERROVIARIE CON AREA ESERCIZIO ITALIA LIMITATE ALLE TRATTE DI CONFINE	SSC EMESSO DA ERA NEL 2024 CON PARERE RILASCIATO DA ANSFISA
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	n° EU1020240287 Nuovo rilascio
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	n° EU1020240289 Nuovo rilascio
RTS Rail Transport Service GmbH	n° EU1020240285 Rinnovo quinquennale
dispo-Tf Rail Austria GmbH	n° EU1020240280 Nuovo rilascio
ecco-rail GmbH	n° EU1020240235 Nuovo rilascio (l'SSC ha poi avuto un aggiornamento amministrativo da parte di ERA e il nuovo numero è n° EU1020240253)
HEXAFRET	n° EU1020240231 Rinnovo (l'SSC ha poi avuto un aggiornamento amministrativo da parte di ERA per cambio denominazione sociale e il nuovo numero è n° EU1020220247)
EUROGATE Rail Hungary Zrt	n° EU1020240226 Nuovo rilascio
RTB CARGO AUSTRIA GmbH	n° EU1020240222 Aggiornamento
ÖBB-Personenverkehr AG	n° EU1020240081 Nuovo rilascio (l'SSC ha poi avuto un aggiornamento amministrativo da parte di ERA e il nuovo numero è n° EU1020240164)
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	n° EU1020240127 Nuovo rilascio
SNCF Voyageurs Sud Azur	n° EU1020240126 Nuovo rilascio
Rund ums Gleis GmbH	n° EU1020240080 Aggiornamento
DPB Rail Infra Service GmbH	n° EU1020240058 Aggiornamento
ČD Cargo, a. s.	n° EU1020250028 Aggiornamento
RailAdventure Francia	n° FR1020250142 Aggiornamento (parere negativo)

Tabella 6.3: Pareri all'ERA per l'accesso alle stazioni di confine

La situazione delle Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza al 31/12/2024 è rappresentata nella seguente tabella 6.4, dove per ciascuna impresa si riporta la tipologia di servizio autorizzato (passeggeri (P), merci (M), merci pericolose (MP), Manovra (MN)) e l'indicazione se con area di esercizio in altri stati membri.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ID	IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO		AREA DI ESERCIZIO IN ALTRI STATI		
		P	M	MP	MN	
1	Adriafer srl		X	X		
2	ART-Altmann Rail Traction srl		X			
3	BLS Cargo Italia srl		X	X		
4	Busitalia Sita Nord srl	X				
5	Captrain Italia srl		X	X		X
6	Cargo Rail Italy srl				X	
7	Compagnia Ferroviaria Italiana SpA		X	X		X
8	DB Cargo Italia srl		X	X		X
9	Dinazzano Po SpA		X	X		
10	Ente Autonomo Volturno srl	X				
11	ERMES Rail Srl		X	X		
12	Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA				X	
13	EVM Rail srl		X			
14	Ferrotramviaria Divisione Trasporto SpA	X	X	X		
15	Ferrovie del Gargano srl	X				
16	Ferrovie Udine Cividale srl	X	X			
17	FuoriMuro Impresa Ferroviaria srl		X	X		
18	FuoriMuro Servizi di Manovra s.r.l.				X	
19	Ferrovie del Sud Est srl	X				
20	FS Treni Tutistici Italiani	X				
21	Grandi Treni Espressi S.p.A	X				
22	GTS Rail srl		X	X		X
23	HUPAC SpA		X	X		
24	InRail SpA		X	X		X
25	Interporto Bologna SpA				X	
26	Interporto Servizi Cargo SpA (non effettua più servizi ferroviari e da gennaio 2024 è in liquidazione a seguito di procedura fallimentare)		X	X		
27	ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	X				
28	Longitude Holding srl	X				
29	LTE Italia		X	X		
30	MEDWAY srl		X	X		X
31	Mercitalia Rail srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		X	X		X
32	Mercitalia Shunting & Terminal srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		X	X	X	
33	Oceanogate Italia srl		X	X		
34	Rail Cargo Carrier Italy srl	X	X	X		
35	Rail Traction Company SpA		X	X		
36	SAD Trasporto Locale SpA	X				

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ID	IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO		AREA DI ESERCIZIO IN ALTRI STATI		
		P	M	MP	MN	
37	Sangritana SpA		X	X		
38	SBB Cargo Italia srl		X	X		
39	Sistemi Territoriali Spa (revocata la licenza ferroviaria n. 19 (passeggeri))	X				
40	SNCF Voyages Italia srl	X				X
41	SO.G.RA.F. srl				X	
42	Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA SpA	X				
43	Terminali Italia srl				X	
44	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.		X	X		
45	Trasporto Ferroviario Toscano Spa	X	X			
46	Trenitalia – Tper scarl	X				X
47	Trenitalia SpA – Gruppo ferrovie dello Stato Italiane	X				X
48	Trenord srl	X				
49	Trentino Trasporti SpA	X				
50	TX Logistik AG		X	X		
51	Widmer Rail Services AG		X	X		X

Tabella 6.4: Elenco imprese ferroviarie con descrizione della tipologia di servizio e indicazione area di esercizio in altri stati membri

Relativamente alle Autorizzazioni di Sicurezza nel corso del 2024 sono stati emessi 4 rinnovi e 1 aggiornamento come indicato nella tabella seguente. Non sono state revocate Autorizzazioni di Sicurezza da ANSFISA.

DATI AUTORIZZAZIONI DI SICUREZZA 2024
▪ **0** autorizzazioni di sicurezza emesse (nuovo rilascio)
▪ **4** autorizzazioni di sicurezza rinnovate
▫ Ferrovie del Gargano (IT2120240001)
▫ La Ferroviaria Italiana (IT2120240002)
▫ Ente Autonomo Volturno (IT2120240003)
▫ Rete Ferroviaria Italiana (IT2120240004)
▪ **1** autorizzazioni di sicurezza aggiornate
▫ FerrovieNord (IT2120240005)
▪ **0** autorizzazioni di sicurezza revocate

Tabella 6.5: AdS rilasciate, rinnovate, aggiornate, revocate

La situazione dei Gestori dell'infrastruttura in possesso di una autorizzazione di sicurezza al 31/12/2024 è rappresentata nella seguente tabella 6.6, dove per ciascun gestore di si riporta la tipologia di servizio autorizzato (passeggeri (P), merci (M), merci pericolose (MP)).

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ID	GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA	P	M	MP
1	Rete Ferroviaria Italiana	X	X	X
2	FerrovieNord	X	X	X
3	Ferrovie Emilia-Romagna	X	X	X
4	Ferrotramviaria	X		
5	Ente Autonomo Volturno	X		
6	La Ferroviaria Italiana	X	X	
7	Ferrovie del Gargano	X		
8	Ferrovie Del Sud Est e Servizi Automobilistici srl Business Unit Infrastruttura	X		
9	Infrastrutture Venete srl	X		

Tabella 6.6: Elenco gestori dell'infrastruttura con descrizione della tipologia di servizio autorizzato

Inoltre, per 2 Gestori dell'infrastruttura (Società Ferrovie Udine Cividale srl, Trasporto Unico Abruzzese SpA – Divisione Ferro) sono state effettuate valutazioni della documentazione ed in conseguenza delle non conformità ancora presenti, non è stato possibile rilasciare l'autorizzazione di sicurezza.

È opportuno specificare che il Gestore dell'infrastruttura Società Ferrovie Udine-Cividale nel mese di luglio 2024 ha comunicato la chiusura della linea ferroviaria finalizzata al subentro di RFI S.p.A. nella gestione della medesima linea, avvenuto nel mese di Agosto 2025.

6.2 Autorizzazioni dei veicoli

I procedimenti tecnici, le condizioni e le attività da svolgere per il rilascio delle autorizzazioni relative ai veicoli sono stabiliti nella direttiva (UE) 797/2016, recepita con D.Lgs. 57/ 2019, dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della commissione del 4 aprile 2018 e dalle linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche – Rev. 2 del 19/12/2022.

6.2.1 Provvedimenti di autorizzazione di veicoli

Nel 2024 sono stati rilasciati da ANSFISA n. 247 provvedimenti sui veicoli ripartiti come nella tabella seguente.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

DATI DEI PROVVEDIMENTI SUI VEICOLI RILASCIATI DA ANSFISA
▪ **13** nuove autorizzazioni
▪ 0 prime autorizzazioni
▪ **206** autorizzazioni di immissioni sul mercato in conformità al tipo
▪ **11** impegni preliminari
▪ **2** autorizzazioni per il settore di impiego esteso
▪ **3** autorizzazioni temporanee per prove
▪ **12** autorizzazioni temporanee all'esecuzione prove in linea

Tabella 6.7: Provvedimenti di autorizzazione dei veicoli anno 2024

6.2.2 Provvedimenti di autorizzazione di tipi di veicoli

Nel 2024 sono stati rilasciati da ANSFISA n. 41 provvedimenti di autorizzazione riguardanti i tipi di veicoli.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai 26 provvedimenti rilasciati nel 2024 in ambito sportello unico europeo (OSS):

ID	ORGANIZZAZIONE BENEFICIARIA	AUTORIZZAZIONE IMMISSIONE DEL MERCATO	TIPOLOGIA AUTORIZZAZIONE (nuova autorizzazione tipo, conformità al tipo, variante, versione)	N° VEICOLI AUTORIZZATI
1	Alstom Ferroviaria	IT8020240168	Nuova autorizzazione	N/A
2	Alstom Ferroviaria	IT8020240066	Nuova autorizzazione	N/A
3	HRSTS	IT8020240056	Nuova autorizzazione	N/A
4	STADLER	IT8020240222	Nuova autorizzazione	N/A
5	RFI S.p.A.	IT8120240456	Nuova autorizzazione	N/A
6	Mer Mec S.p.A.	IT8120240602	Nuova autorizzazione	N/A
7	Hitachi Rail STS S.p.A	IT8020240109	Nuova autorizzazione	N/A
8	Hitachi Rail STS S.p.A	IT8020240108	Nuova autorizzazione	N/A
9	Hitachi Rail STS S.p.A	IT8020240012	Nuova autorizzazione	N/A
10	Plasser Italiana S.r.l.	IT8020240304	Nuova autorizzazione	N/A
11	Plasser Italiana S.r.l.	IT8020240315	Nuova autorizzazione	N/A
12	Hitachi Rail STS S.p.A	IT8020240177	Nuova autorizzazione	N/A
13	Hitachi Rail STS S.p.A	IT8020240246	Nuova autorizzazione	N/A
14	Alstom Ferroviaria	IT8020240219	Estensione del settore di impiego	N/A

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ID	ORGANIZZAZIONE BENEFICIARIA	AUTORIZZAZIONE E IMMISSIONE DEL MERCATO	TIPOLOGIA AUTORIZZAZIONE (nuova autorizzazione tipo, conformità al tipo, variante, versione)	N° VEICOLI AUTORIZZATI
15	CZ LOKO Italia	IT8020240162	Estensione del settore di impiego	N/A
16	Hitachi Rail STS S.p.A	N/A	Impegno preliminare	N/A
17	Alstom Ferroviaria	N/A	Impegno preliminare	N/A
18	Alstom Ferroviaria	N/A	Impegno preliminare	N/A
19	Alstom Ferroviaria	N/A	Impegno preliminare	N/A
20	Alstom Ferroviaria	N/A	Impegno preliminare	N/A
21	Alstom Ferroviaria	N/A	Impegno preliminare	N/A
22	Arsenale Express S.p.a.	N/A	Impegno preliminare	N/A
23	Arsenale Express S.p.a.	N/A	Impegno preliminare	N/A
24	Arsenale Express S.p.a.	N/A	Impegno preliminare	N/A
25	Trenitalia S.p.a.	N/A	Impegno preliminare	N/A
26	CAF SA	N/A	Impegno preliminare	N/A

Tabella 6.8: Numero e tipologie di autorizzazione di tipo dei veicoli rilasciate alle organizzazioni

6.2.3. Autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità ai tipi di veicoli

Nel 2024 sono stati rilasciati 206 provvedimenti di autorizzazioni di veicoli in conformità al tipo a questi provvedimenti corrispondono 445 veicoli immessi sul mercato in conformità ad un tipo, variante o versione autorizzati; la distribuzione, in base alla tipologia del veicolo, è quella riportata nel grafico di seguito.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

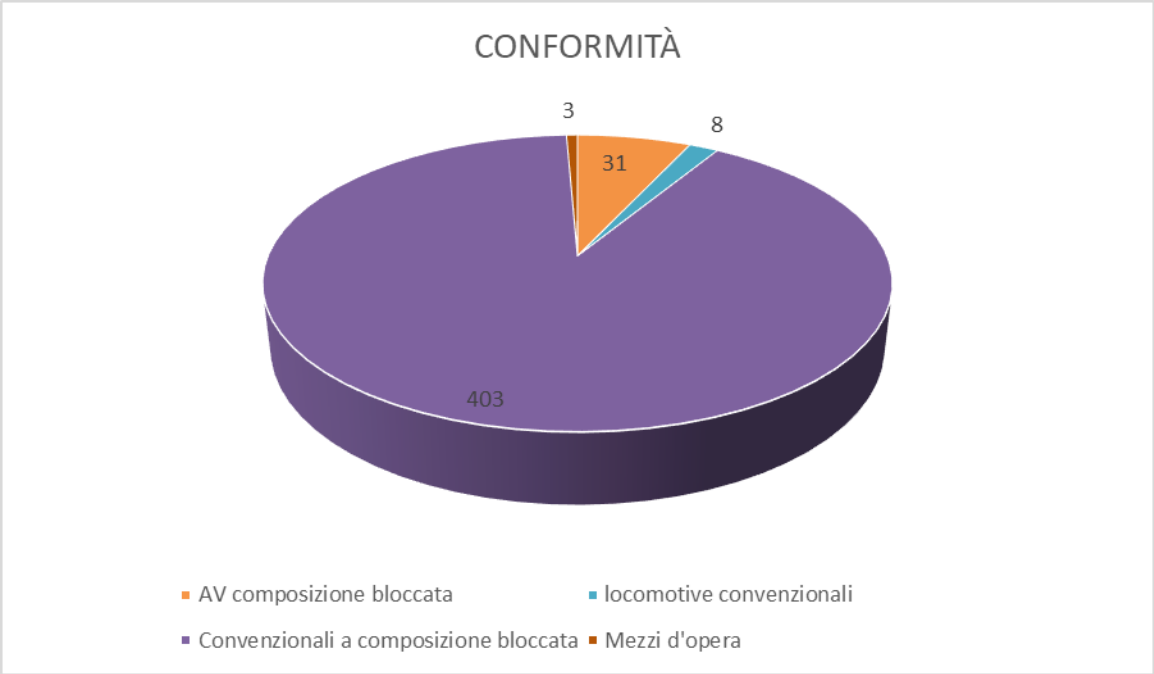


Figura 6.1: Autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità al tipo rilasciate suddivise in base alla tipologia di veicolo

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai provvedimenti di autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità ad un tipo di veicolo rilasciate nel 2024 in ambito OSS con i corrispettivi veicoli immessi sul mercato suddivisi per richiedente:

ID	Richiedente	N° Autorizzazioni in conformità rilasciate	N° di veicoli autorizzati
1	ALSTOM Ferroviaria S.p.a.	63	145
2	HITACHI Rail Sts S.p.a.	114	206
3	Stadler Bussnang AG	7	43
4	CZ Loko Italia S.r.l.	1	1
5	Ferrovie del sud est e servizi automobilistici S.r.l.	5	5
6	NEWAG SA	1	10
7	RFI S.p.a.	1	1
8	SRT S.r.l.	2	2
9	Trenitalia S.p.a.	1	19
10	Trenitalia TPER S.C.A.R.L.	5	7
11	TRENORD S.r.l.	6	6

Tabella 6.9: Autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità ad un tipo rilasciate in ambito OSS suddivise per richiedente

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

6.2.4. Altre attività svolte nell'ambito dei veicoli

Nel 2024, inoltre, sono state effettuate le seguenti attività:

- n. 2 valutazioni nazionali per impegni preliminari richiesti ad ERA sul metodo proposto dal richiedente nella domanda di impegno preliminare (documento di riferimento per l'impegno preliminare) di cui all'art. 24 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545;
- n. 16 valutazioni di domande di autorizzazione, con ente autorizzatore l'ERA, per il settore di impiego specifico Italia (aspetti nazionali di cui all'Allegato III del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545);
- n. 38 aggiornamenti del registro europeo dei tipi di veicoli (ERATV) a seguito di modifiche tali da non richiedere una nuova autorizzazione;
- n. 1 autorizzazione di tipo di veicolo "locomotive da manovra in ambito località di servizio";
- n. 5 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi di *"locomotive da manovra in ambito località di servizio";*
- n. 1 impegno preliminare locomotiva da manovra ad idrogeno.

Durante l'anno 2024 non sono state apportate modifiche al quadro normativo e procedurale che governa l'autorizzazione alla messa sul mercato dei veicoli.

6.3 Soggetti responsabili della manutenzione

Con l'entrata in vigore del "IV pacchetto ferroviario", l'Italia ha scelto di qualificare gli Organismi di Certificazione ECM (Enti di Certificazione e Manutenzione) e gli Organismi di Valutazione della conformità, basandosi sull'accreditamento piuttosto che sul riconoscimento diretto da parte dell'Autorità di Sicurezza (NSA).

Il ruolo di certificatore dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e delle Officine ferroviarie, ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779, è svolto dagli Organismi di Certificazione accreditati da ACCREDIA e notificati al MIT; l'Agenzia svolge il ruolo di certificatore solo nelle casistiche di cui all'art. 3 comma 2 lettera b, del Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779. Nell'anno 2024 non sono stati rilasciati/modificati/rinnovati, sospesi certificati da ANSFISA.

6.4 Macchinisti e altro personale ferroviario impiegato in attività di sicurezza

L'Agenzia rilascia e aggiorna le licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni e riconosce il personale e gli organismi incaricati della formazione e degli esami dei macchinisti in ottemperanza all'art. 18 del D.lgs 247/2010, di attuazione della direttiva 2007/59/CE.

In attuazione a tali compiti nel 2024 ha emesso 2982 licenze di conduzione treni, suddivise come indicato nella successiva tabella 6.10.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

LICENZE RILASCIATE	LICENZE RINNOVATE	LICENZE MODIFICATE	LICENZE DUPLICATE	LICENZE SOSPESE	LICENZE RITIRATE
871	1520	522	69	217	24

Tabella 6.10: Dettaglio attività licenza

Tutte le informazioni relative alle licenze di conduzione treni sono inserite nel Registro Nazionale Licenze, istituito e gestito dall'Agenzia, in applicazione dell'articolo 19 del D.lgs. 247/2010. L'accesso al registro, presente all'interno della Piattaforma Integrata Licenze Macchinisti (PILM) sul sito istituzionale dell'Agenzia, è consentito ai macchinisti e agli altri utenti registrati.

Relativamente al processo di rilascio della licenza ai macchinisti non sono state effettuate modifiche alla strategia e alla relativa procedura nell'anno di cui trattasi**.**

L'Agenzia provvede inoltre al riconoscimento dei centri di formazione, come previsto dall'art. 12, comma 2, del D.Lgs. 50/2019, che erogano servizi di formazione oltre che per i macchinisti per tutte le altre categorie di personale che svolge attività di sicurezza nel settore del trasporto ferroviario, e nel 2024 ha rilasciato 4 attestati, come specificato in tabella 6.11. Nella tabella 6.12 è riportato l'elenco dei centri di formazione per cui nel 2024 era valido il riconoscimento da parte di ANSFISA.

ATTESTATI RILASCIATI	ATTESTATI AGGIORNATI	ATTESTATI RINNOVATI	ATTESTATI REVOCATI
/	/	4	/

Tabella 6.11: Dettaglio attività riconoscimento Centri di Formazione

ID	CENTRO DI FORMAZIONE	IDENTIFICATIVO TITOLO	TIPOLOGIA RICONOSCIMENTO
1	AIAFF – Accademia Italiana di Alta Formazione Ferroviaria S.r.l.	CF042/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
2	Athena S.r.l.	CF041/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
3	CEDEL cooperativa sociale educativa ELIS	CF030/ANSFISA	Condotta dei treni
4	CFF – Centro di formazione ferroviaria S.r.l.	CF038/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ID	CENTRO DI FORMAZIONE	IDENTIFICATIVO TITOLO	TIPOLOGIA RICONOSCIMENTO
5	Fer Consulting S.r.l.	CF040/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
6	ITS ACADEMY TEC MOS	CF043/ANSFISA	Manutenzione dei veicoli
7	For.Fer S.r.l.	CF029/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
8	ISFORT S.p.A.	CF034/ANSFISA	Condotta dei treni, preparazione dei treni
9	ITS MARCO POLO	CF032/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, preparazione dei treni
10	Locomotivi S.r.l.	CF044/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, preparazione dei treni
11	RAIL ACADEMY S.r.l.	CF039/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
12	Scuola Nazionale Trasporti e Logistica	CF035/ANSFISA	Condotta dei treni, Preparazione dei treni
13	SerForm Sagl	CF037/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
14	TRAINing S.r.l.	CF033/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, preparazione dei treni

Tabella 6.12: Dettaglio attività riconoscimento Centri di Formazione per tipologia

Tutte le informazioni relative ai Centri di Formazione sono inserite nel Registro dei Centri di Formazione, accessibile agli utenti sul sito istituzionale dell'Agenzia.

L'Agenzia riconosce anche gli istruttori e gli esaminatori incaricati della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del D.Lgs. 50/2019 e dell'articolo 20 commi 5 e 6 e articolo 22 comma 2 del D.Lgs. 247/2010.

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:

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ANNO	N° di Istruttori e di esaminatori riconosciuti (primi rilasci per esame e rinnovi)
Dal 2009 al 2023	5982
2024	362

Tabella 6.13: Istruttori ed esaminatori riconosciuti

6.5 Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento

I procedimenti tecnici, le condizioni e le attività da svolgere per il rilascio delle autorizzazioni alla messa in servizio (AMIS) relative dei sottosistemi strutturali INFRA, ENE e CCS sono stabiliti nella direttiva (EU) 797/2016, recepita con D.Lgs. 57/2019, nonché nelle linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche – Rev. 2 del 19/12/2022.

Il D.Lgs. 57/2019 ha, inoltre, introdotto l'obbligo per il richiedente le autorizzazioni 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.

6.5.1. Provvedimenti di autorizzazione dei sottosistemi

Nel 2024 ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di 75 complessivi atti di cui:

- 11 autorizzazioni di sottosistemi strutturali e applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia, CCS a terra e CCS a bordo di veicoli (di cui n. 4 relative ad applicazioni generiche di terra mentre non sono state rilasciate autorizzazioni di applicazioni generiche di bordo);

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- 36 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;
- 28 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.

In relazione alle 36 decisioni ai sensi dell'articolo 18 comma 5 sono state processate 17 istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione per modifiche ai sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e CCS a terra, disciplinate all'interno delle suddette linee guida emanate dall'Agenzia.

Tali istanze sono incluse nel grafico relativo a *"Decisione ex art. 18 del D.Lgs. 57/2019"* di cui all'istogramma sottorappresentato.

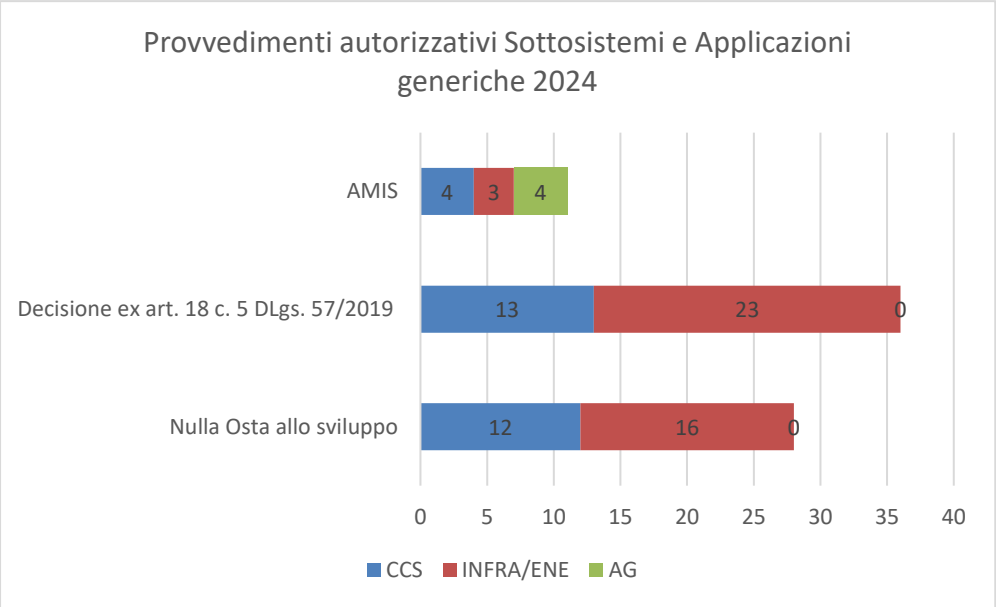


Figura 6.2: Provvedimenti autorizzativi

Durante l'anno 2024 non sono state apportate modifiche al quadro normativo e procedurale che governa l'autorizzazione alla messa sul mercato dei veicoli.

6.6 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza

Nel corso del 2024, ANSFISA ha avuto contatti con le NSA confinanti. In particolare, si sono svolte con le NSA francese, austriaca e slovena e con ERA, nei casi in cui questa rappresentava il soggetto responsabile del rilascio del Certificato di Sicurezza Unico, le consultazioni caso per caso previste dalla Direttiva 2016/798 relativamente a specifiche richieste inerenti a:

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- Imprese ferroviarie richiedenti il certificato di sicurezza unico valido per l'area di esercizio Italia comprendente anche sezioni transfrontaliere in Stati membri confinanti;
- Imprese ferroviarie richiedenti il certificato di sicurezza unico valido per l'area di esercizio Francia o Slovenia o Austria, comprendente anche sezioni transfrontaliere ubicate in Italia;
- Imprese ferroviarie richiedenti il certificato di sicurezza unico valido per un'area di esercizio che comprende più Stati membri dell'UE, inclusa l'area di esercizio Italia.

Inoltre, sono in corso le interlocuzioni con la NSA svizzera per il rilascio dei titoli.

Relativamente ai contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza in ambito supervisione nel 2024 si rimanda per i dettagli al paragrafo 7.3.

6.7 Scambio di informazioni tra l'ANSFISA e gli Operatori ferroviari

Nel corso del 2024 sono proseguite le attività finalizzate a favorire lo scambio di informazioni con gli Operatori ferroviari e promuovere la cooperazione reciproca tra di essi. Oltre a quelle relative alla cultura della sicurezza elencate al paragrafo 9.2 si riportano le seguenti ulteriori occasioni di incontro:

1. WORKSHOP ORGANIZZATO DA ANSFISA: "Lo sviluppo della formazione nel ferroviario: soft skills e competenze trasversali – Esperienze a confronto tra innovazione e best practices" 19/03/2024
2. presentazione del emanando testo delle Linee Guida autorizzazioni e certificazioni di sicurezza del 18/07/2024;
3. REMTECH 18-20/09/2024
4. MEETING RIMINI 20-25/08/2024
5. GENOVA Convegno Fabre 10-15/02/2024;
6. INCONTRO A NAPOLI CON EAV E REGIONE CAMPANIA 10/09/2024
7. Ponti e viadotti. Linee guida per verifica e controllo. Progettazione e realizzazione." – 08/11/2024

Inoltre, sono state promosse iniziative di dialogo diretto con gli operatori ferroviari, la consultazione e lo scambio di opinioni tra i diversi attori del sistema ferroviario, come pure la partecipazione alle iniziative organizzate direttamente dagli stessi Operatori ferroviari.

Si segnala infine che sono proseguiti gli incontri con i singoli Operatori al fine di favorire, nello spirito di massima collaborazione, una rapida risoluzione delle criticità riscontrate nell'ambito dei processi istruttori per il rilascio, rinnovo, aggiornamento delle autorizzazioni e dei certificati di sicurezza.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 7 - SUPERVISIONE

7.1 Strategia, piano e processo decisionale

In data 22/12/2023 è stato emesso il documento SIC.DOC.08 "Strategie di supervisione per il triennio 2024-2026" rev. 0, in continuità con la precedente strategia che aveva come riferimento il triennio 2021-2023.

Ai fini dell'individuazione delle aree dove concentrare gli interventi di supervisione, l'Agenzia ha preso in considerazione, tra gli altri, l'andamento delle performance di sicurezza del sistema ferroviario (CST/NRV), le priorità individuate negli strumenti di pianificazione strategica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il monitoraggio e l'analisi degli eventi rilevanti per la sicurezza dell'esercizio, le segnalazioni pertinenti trasmesse all'Agenzia o rilevate dalle relazioni elaborate dagli operatori, i risultati della supervisione degli anni precedenti analizzati secondo una logica orientata al rischio e riportati, da ultimo, nella ultima versione disponibile della "Relazione annuale sulla sicurezza delle ferrovie interconnesse".

La pianificazione degli interventi è effettuata con un approccio risk based che, nel rispetto dei principi di uniformità di valutazione, correlazione priorità-rischi, efficacia nella utilizzazione delle risorse e trasparenza, permette di individuare le priorità delle attività di supervisione nell'ambito delle organizzazioni e dei processi che si ritiene possano dare origine ai rischi più gravi o nell'ambito delle quali il controllo dei rischi sia possibile in minor misura.

Per alcuni processi del Sistema di Gestione della Sicurezza sono stati adottati indici di valutazione comparativa di conformità ed efficacia (ad esempio i Fattori Umani e Organizzativi).

In esito alle attività sopra indicate le aree prioritarie indicate nel documento della strategia per gli interventi di supervisione sono:

- valutazione e controllo del rischio;
- presidio dei processi manutentivi, sia svolti internamente che esternalizzati;
- gestione delle non conformità basata sull'analisi delle cause;
- integrazione dei fattori umani e della cultura della sicurezza;
- monitoraggio dei processi e del sistema di gestione nel suo complesso.

Inoltre, è stato implementato un metodo per definire le attività di supervisione da effettuare in funzione degli esiti delle attività ispettive, degli esiti delle analisi sugli eventi incidentali e delle dimensioni del traffico per individuare le priorità e la numerosità delle attività da effettuare su ogni Impresa ferroviaria che effettua servizio di trasporto.

È stata anche implementata una classificazione delle non conformità rilevate durante le attività di supervisione, sulla base della valutazione del livello di importanza rispetto ai rischi per la sicurezza ferroviaria.

In coerenza con le strategie di supervisione per il triennio 2024-2026 è stato predisposto il "Piano delle attività di supervisione per il 2024" (SIC.DOC. 01 – adottato con Decreto n. 82002 del 28/12/2023).

Nel piano sono indicati i diversi strumenti di supervisione da utilizzare nelle attività di seguito elencati:

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- audit, che si suddividono in audit di sistema, di processo e audit documentali finalizzati, alle verifiche di attuazione dei piani di intervento predisposti per la risoluzione delle problematiche residue da controllare in supervisione al termine del processo di rilascio del titolo autorizzativo;
- attività di verifica sulla promozione della cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano e sullo stato della loro implementazione nei Sistemi di Gestione della Sicurezza (per i dettagli si rimanda al paragrafo 9);
- follow-up di audit precedenti, aventi come obiettivo la verifica di attuazione e di efficacia delle azioni intraprese a seguito di un audit;
- ispezioni, che si suddividono in monitoraggio ispettivo, finalizzato principalmente alla valutazione della corretta applicazione del SGS da parte degli operatori ferroviari e della sua efficacia, ed ispezioni specifiche, finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti (segnalazioni, incidenti/inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio ispettivo, ecc.).

L'utilizzo delle diverse tecniche di supervisione è stato determinato caso per caso, in relazione agli operatori oggetto di supervisione e alle esigenze di programmazione delle singole attività. Gli interventi di supervisione sono descritti e definiti nel suddetto Piano delle attività, e riesaminati periodicamente al fine di apportarvi i necessari correttivi alla luce dei ritorni di esperienza maturati.

Le attività di audit e ispettive possono essere svolte, se ritenuto efficace ai fini del controllo, anche da remoto.

7.2 Risultati della supervisione

Nella pianificazione e conduzione delle attività di supervisione sono stati utilizzati in maniera sinergica i diversi strumenti della supervisione.

La supervisione svolta nel 2024 ed i relativi risultati sono riportati nei successivi paragrafi.

7.2.1 Audit e Follow-up

Nella Figura 7.1 sono riportati i volumi degli audit e dei follow-up svolti nel 2024, suddivisi per tipologia di organizzazione.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

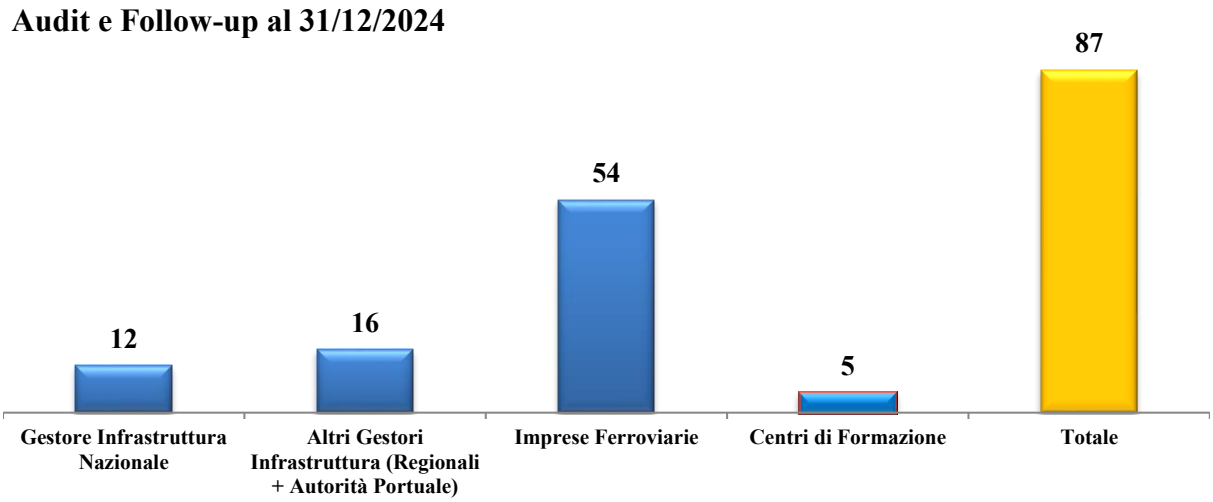


Figura 7.1: Audit e follow-up

La seguente tabella 7.1 elenca in dettaglio gli audit e i follow-up svolti nel 2024.

Tipologia di Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio organizzazioni
Gestore Infrastruttura Nazionale	**12**	• 8 audit (sul campo) • 1 follow-up (sul campo) • 3 follow-up (da remoto)	RFI – Rete Ferroviaria Italiana
Altri Gestori Infrastruttura + Autorità Portuali	**16**	• 4 audit (sul campo) • 5 audit documentali • 2 follow-up (sul campo) • 3 follow-up (da remoto) • 2 audit - verifiche implementazione Fattori Umani e Organizzativi HOF	– EAV (Ente Autonomo Volturno): 2 attività – FT (Ferrotramviaria): 3 attività – FSE (Ferrovie del Sud Est) – FdG (Ferrovie del Gargano) – LFI (La Ferroviaria Italiana): 2 attività – IV (Infrastrutture Venete): 2 attività – FN (Ferrovienord): 2 attività – FER (Ferrovie Emilia Romagna): 2 attività – ADSPMAO Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale
Imprese Ferroviarie	**54**	• 20 audit sul campo • 16 follow-up sul campo • 16 audit documentali • 2 audit - verifiche sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF)	– DB Cargo Italia – TFI – Trasporti Ferroviari Italiani – (n. 2 attività) – FMM - Fuorimuro Servizi Manovra – MIR – Mercitalia Rail (n. 3 attività) – CRI – Cargo Rail Italy (n. 2 attività)

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Tipologia di Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio organizzazioni
			– ERF – Esercizi Raccordi Ferroviari – RCCIT – Rail Cargo Carrier Italia (n. 2 attività) – FdG – Ferrovie del Gargano – ERMES (ex MIS Rail n. 2 attività) – NTV Italo – ERF Servizi di Manovra – HSL Gmbh – WRS – Adriafer – SVI - Società Viaggiatori Italia – TI Terminali Italia – Busitalia (n. 2 attività) – Oceanogate (n. 2 attività) – RTC - Rail Traction Company – FT - Ferrotramviaria – Sangritana (n. 2 attività) – SBB Cargo Italia – Dinazzano Po – CFI - Compagnia Ferroviaria Italiana – TrenitaliaTper – Trenitalia (n. 3 attività) – TXLogistik – MIST (Mercitalia Shunting & Terminal) – Trenord – FM -Fuorimuro Impresa Ferroviaria – BLS Cargo Italia – Captrain – FSE - Ferrovie del Sud Est – FUC - Ferrovie Udine Cividale – GTS Rail – LTE Italia – MedWay (n. 2 attività) – SAD – SOGRAF – TFT - Trasporto Ferroviario Toscano – TTE - Trentino Trasporti Esercizio

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Tipologia di Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio organizzazioni
			– TUA - Trasporto Unico Abruzzese
Centri di Formazione (Accompagnamento dei Treni, Condotta dei treni, Gestione della Circolazione, Manutenzione dell'Infrastruttura, Manutenzione dei Veicoli, Preparazione dei Treni)	**5**	• 5 audit in presenza	– Rail Academy – ITS Marco Polo – Scuola Nazionale Trasporti e Logistica – AIAFF – SerForm
TOTALE	**87**		

Tabella 7.1: Attività di audit e follow up eseguiti nel 2024

Le principali carenze derivanti dall'attività di audit sul campo sulle Imprese ferroviarie, espresse con riferimento ai requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza di cui la Regolamento 762/2018, si riassumono come segue:

- valutazione del rischio (requisito 3.1.1.1.b): metodi non adeguati alla valutazione dei rischi;
- collaborazione con le altre parti interessate (requisito 3.1.1.1.e): le Imprese non hanno completato la predisposizione di documenti di interfaccia finalizzati alla condivisione delle misure di mitigazione correlate ai rischi, in particolare per le attività connesse all'utilizzo degli strumenti informatici;
- informazione e comunicazione (requisito 4.4.3): inadeguatezza degli strumenti per valutare la pertinenza dei documenti ricevuti dal personale operativo rispetto alle proprie attività e per dimostrarne la comprensione;
- integrazione dei fattori umani ed organizzativi (requisito 4.2.1 e 4.6.1): non è stato adottato un metodo sistematico per integrare i fattori umani ed organizzativi nell'ambito del SGS, in particolare per quanto concerne l'analisi delle cause degli eventi pericolosi connesse ai HOF e l'individuazione dei requisiti in merito alle competenze specifiche sui HOF per il personale con mansioni di sicurezza e per lo svolgimento degli audit ed inchieste a seguito di incidenti;
- conformità delle disposizioni operative (requisito 5.1.2): il processo di gestione documentale non garantisce che le disposizioni operative siano sempre conformi alle norme pertinenti e alle specifiche tecniche applicabili;
- stato operativo sicuro dei veicoli (requisito 5.2.2): non è stata dimostrata la necessaria attenzione nell'attivazione eventuale di tutte le misure necessarie per limitare l'applicazione ed evitare l'impiego di un componente di interoperabilità che non soddisfa i requisiti essenziali;
- contraenti, partner e fornitori (requisito 5.3): non adeguata gestione dei fornitori
- gestione delle modifiche (requisito 5.4.1): non adeguata applicazione del criterio di "complementarietà" per la valutazione della rilevanza della modifica e carenze nella modifica al SGS correlata al recepimento delle Disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

– monitoraggio (requisito 6.1): mancata definizione di una strategia e dei piani di monitoraggio secondo quanto disciplinato dal Reg. (UE) 1078/2012 relativo a "un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio".

Dall'attività di follow-up di precedenti audit le verifiche hanno fatto emergere un tasso non sempre soddisfacente di superamento delle non conformità. Il dato complessivo sulle non conformità che sono risultate risolte rispetto al totale di quelle rilevate ed oggetto di controlli nei follow-up è riepilogato nella tabella seguente:

Numero di FW svolti	Punti di Non Conformità complessivi verificati	Punti di Non Conformità complessivi risolti	% di risoluzione media
16	170	97	57,0 %

Tabella 7.2: Stato non conformità Imprese ferroviarie

Il tasso più elevato di risoluzione rilevato nelle attività è stato pari al 88% mentre quello minimo è stato del 20%.

Nei follow-up che hanno presentato tassi di risoluzione particolarmente elevati è stato richiesto alle organizzazioni coinvolte di predisporre un piano di interventi ed attuare le azioni previste entro un tempo limitato (ad esempio 6 mesi).

La distribuzione delle non conformità rilevate nel corso degli audit di sistema e di processo e dei follow-up sulle Imprese ferroviarie svolti nel 2024, riferite ai requisiti del Regolamento (UE) n. 762/2018 è riportata nei grafici di Figura 7.2 e Figura 7.3.

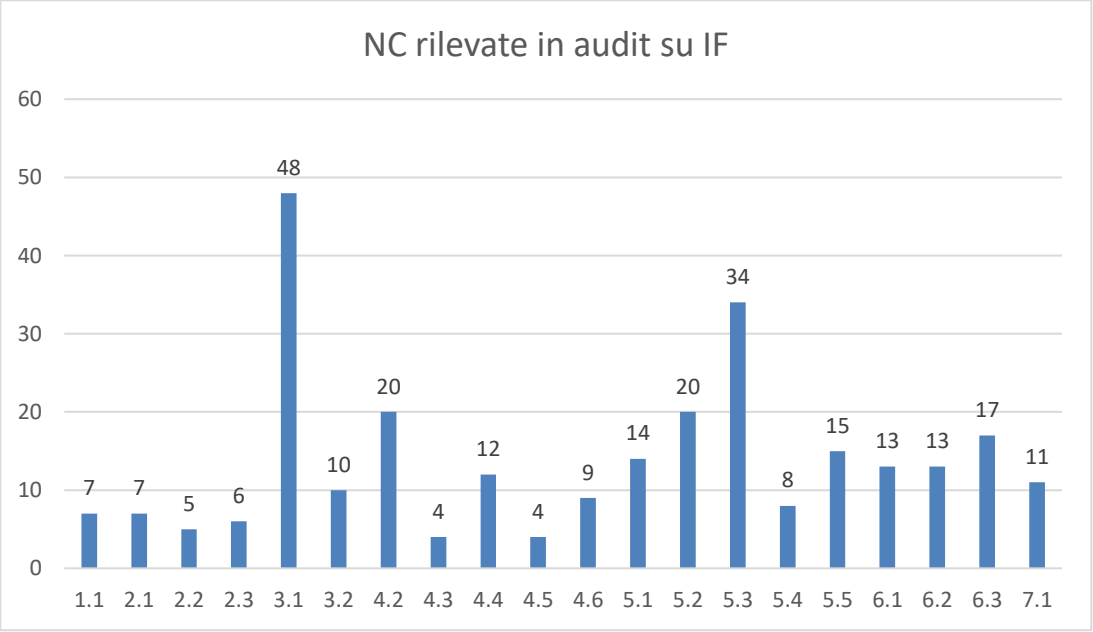


Figura 7.2: Non conformità audit Imprese ferroviarie

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

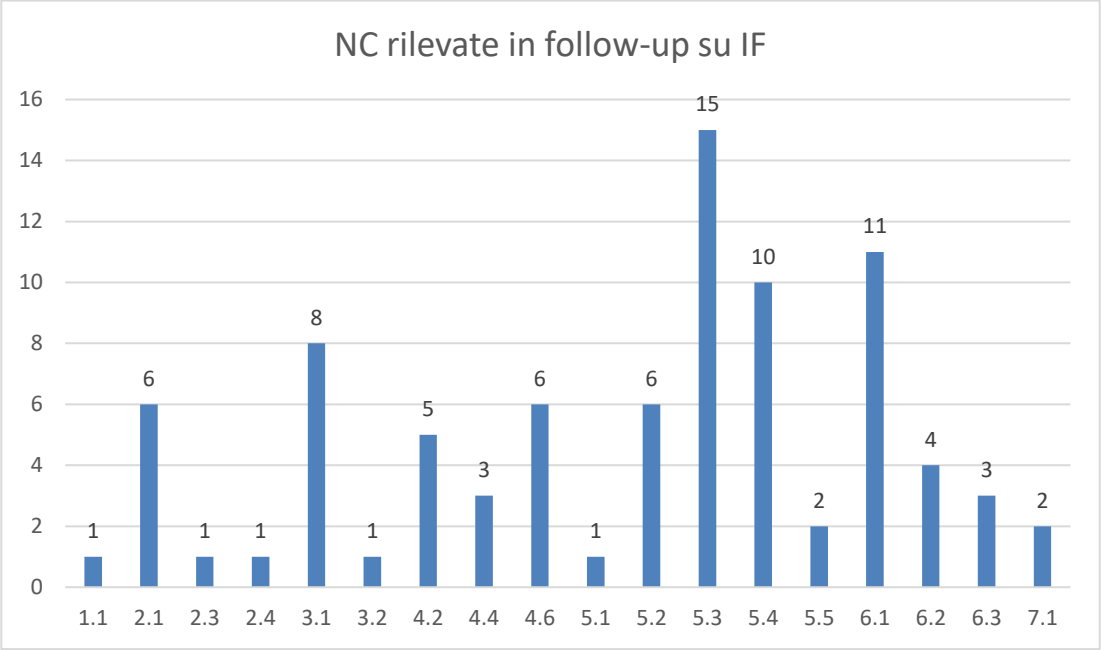


Figura 7.3: Non conformità follow-up Imprese ferroviarie

In relazione alle attività di supervisione correlate alla verifica del trattamento delle "issue di tipo 3" sollevate durante il processo di certificazione (*problematiche residue da controllare*), in 16 casi sono state effettuate verifiche di attuazione dei piani di azione predisposti dalle Imprese ferroviarie.

Da tali attività di verifica sono risultate non completamente risolte con l'implementazione dei piani di azione le carenze riguardanti principalmente ai seguenti aspetti:

- Ruoli organizzativi, responsabilità, oneri e poteri (requisito 2.3.2): non è stata dimostrata la garanzia di disponibilità di poteri, competenza e risorse al personale a cui vengono delegate responsabilità per mansioni connesse alla sicurezza;
- Integrazione dei fattori umani e organizzativi (requisito 4.6);
- Valutazione del rischio (requisito 3.1.1.1.c.): sviluppo e predisposizione di misure di sicurezza e responsabilità associate.
- Gestione delle immobilizzazioni materiali (requisito 5.2): gestione dei rischi per la sicurezza associati ai veicoli.

Gli aspetti non completamente risolti sulle *problematiche residue da controllare* sono oggetto di successivi controlli durante attività di verifica sul campo o comunicati all'organismo di certificazione.

Le principali carenze derivanti dall'attività di audit sul campo sui Gestori dell'infrastruttura, che in continuità a quelle degli anni precedenti hanno riguardato prevalentemente i processi di manutenzione e di gestione della circolazione, hanno evidenziato - con riferimento ai requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza di cui la Regolamento 762/2018 - i seguenti ambiti di miglioramento:

- per il presidio della manutenzione dell'infrastruttura

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- pianificazione e controllo delle operazioni (requisito 5.1);
- gestione delle immobilizzazioni materiali (requisito 5.2);

tra cui si evidenziano gli aspetti relativi all'efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, alla corretta applicazione dei metodi comuni di sicurezza pertinenti, alla gestione e controllo delle opere d'arte, al controllo degli aspetti di termica del binario in lunga rotaia saldata.

– per il presidio del processo di gestione della circolazione
  - documenti (requisito 4.5): gestione dei documenti e delle informazioni di sicurezza;
  - pianificazione e controllo delle operazioni (requisito 5.1);
  - monitoraggio (requisito 6.1): controllo dell'operatività del personale;

Nel corso dei follow-up è stato rilevato il permanere di alcune non conformità riscontrate nel corso dei precedenti interventi, ed è stata richiesta la trasmissione di ulteriori evidenze documentali al fine di valutare l'efficacia delle azioni aggiuntive poste in essere.

Il dato complessivo sulle non conformità che sono risultate risolte rispetto al totale di quelle rilevate ed oggetto di controlli nei follow-up è riepilogato nella tabella seguente:

Numero di FW svolti	**Punti di Non Conformità complessivi verificati**	**Punti di Non Conformità complessivi risolti**	**% di risoluzione media**
9	119	78	65,5 %

Tabella 7.3: Stato non conformità Gestori dell'infrastruttura

Il tasso più elevato di risoluzione rilevato nelle attività è stato pari al 100%, in un solo caso, mentre quello minimo è stato del 44%.

Tenendo conto del tasso di non conformità residue sono state programmate per il 2025 specifiche attività di analisi da svolgere in sede di tavoli tecnici presso l'organizzazione interessata.

In altri casi è stata anche richiesta in maniera puntuale l'adozione di misure di mitigazione fino alla completa risoluzione delle non conformità

La distribuzione delle non conformità rilevate nel corso degli audit di sistema e di processo e dei follow-up sui gestori dell'infrastruttura svolti nel 2024, riferite ai requisiti del Regolamento (UE) n. 762/2018 è riportata nei grafici di Figura 7.4 e Figura 7.5.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

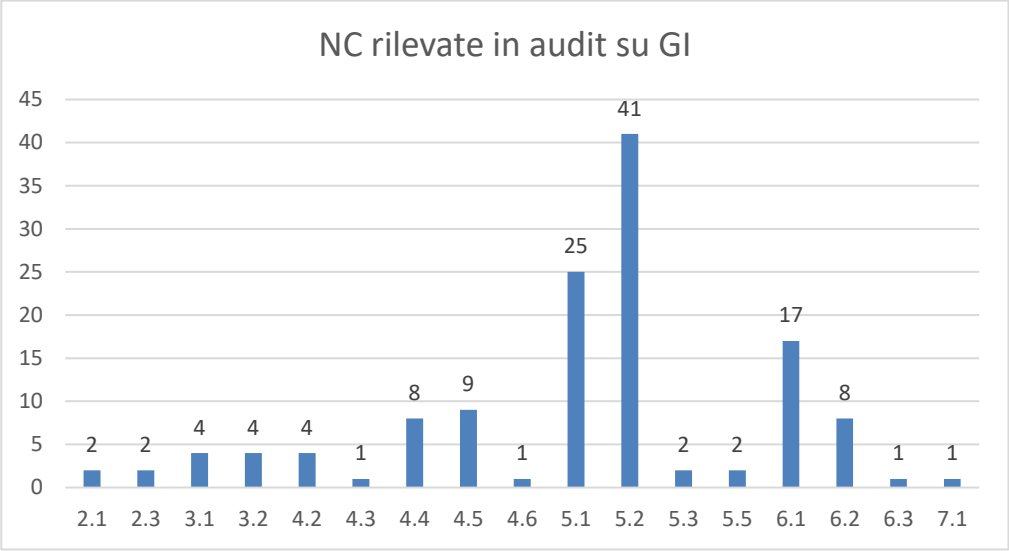


Figura 7.4: Non conformità audit Gestori dell'infrastruttura

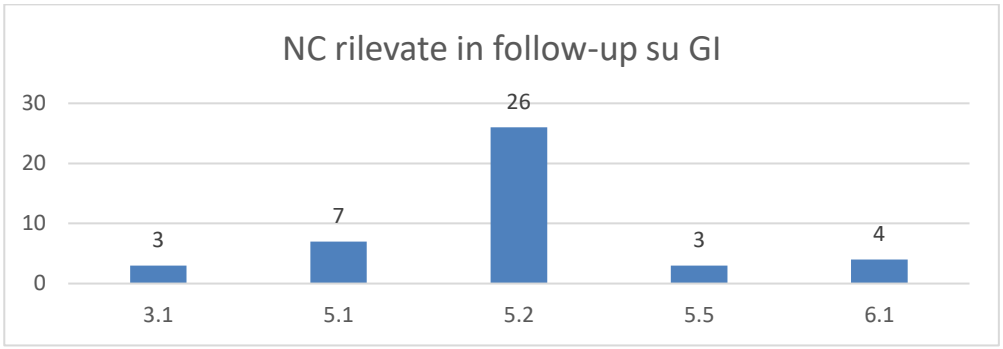


Figura 7.5: Non conformità follow-up Gestori dell'infrastruttura

7.2.2 Monitoraggio ispettivo

Con riferimento alla supervisione svolta mediante ispezioni sulle Imprese ferroviarie, nel 2024 sono state effettuate le seguenti tipologie di attività:

- Monitoraggio ispettivo svolto sul campo, svolto negli scali ferroviari tramite controlli a campione sui treni in esercizio (controlli visivi inerenti al generale stato manutentivo dei veicoli in composizione e all'operatività del personale impiegato con mansioni di sicurezza);
- Monitoraggio ispettivo svolto da remoto, svolte su treni effettuati a campione, basandosi sulla documentazione e sulle informazioni richieste alle Imprese ferroviarie per ciascun treno e inerenti all'esercizio ferroviario, ai processi manutentivi a esso correlati e ai processi interni di monitoraggio delle prestazioni di sicurezza.

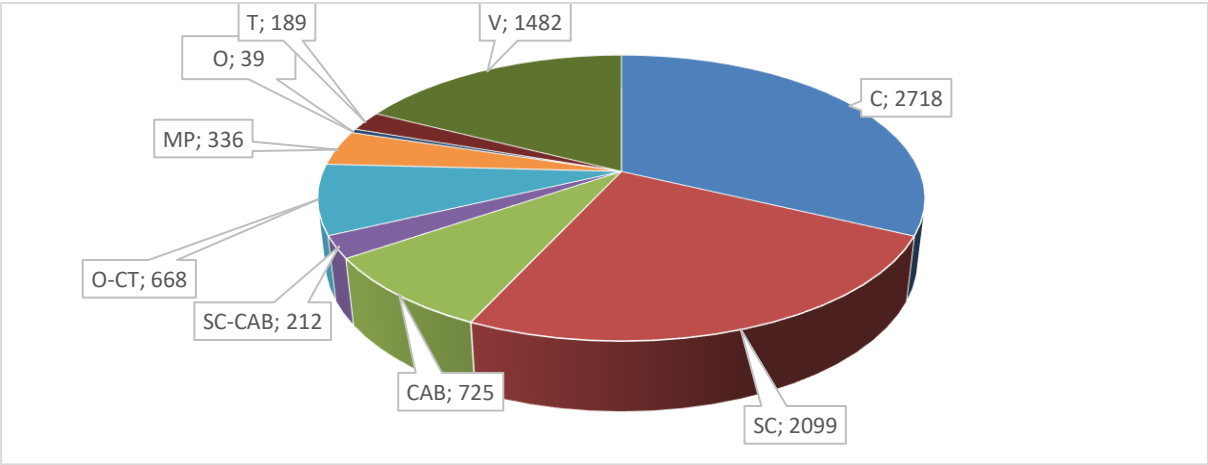
A queste tipologie di attività si affiancano le ispezioni specifiche, i cui esiti sono descritti nel successivo paragrafo 7.2.3.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Nella seguente tabella 7.4 si riportano gli elementi di sintesi relativi alle attività ispettive sulle Imprese ferroviarie e nella successiva figura la ripartizione degli elementi verificati per le diverse tipologie di elemento.

n. imprese ferroviarie oggetto di controllo ispettivo	n. treni verificati	elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza)	n. di irregolarità relativa agli elementi verificati
33	1.095	8.468	465

Tabella 7.4: Attività ispettive sulle Imprese



C: Carrozze passeggeri in sosta

SC: Carrozze passeggeri verificate durante la marcia del treno

V: Carri non trasportanti Merci Pericolose

MP: Carri RID

O: Operatività del personale di verifica

O-CT: Operatività capotreno

T: Locomotive

CAB: Cabine e operatività agenti di condotta in sosta

SCCAB: Cabine e operatività agenti di condotta in marcia

Figura 7.6: Elementi verificati sulle Imprese

Nella figura 7.7 è rappresentato l'andamento del numero di controlli effettuati e del relativo tasso delle irregolarità riscontrate.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

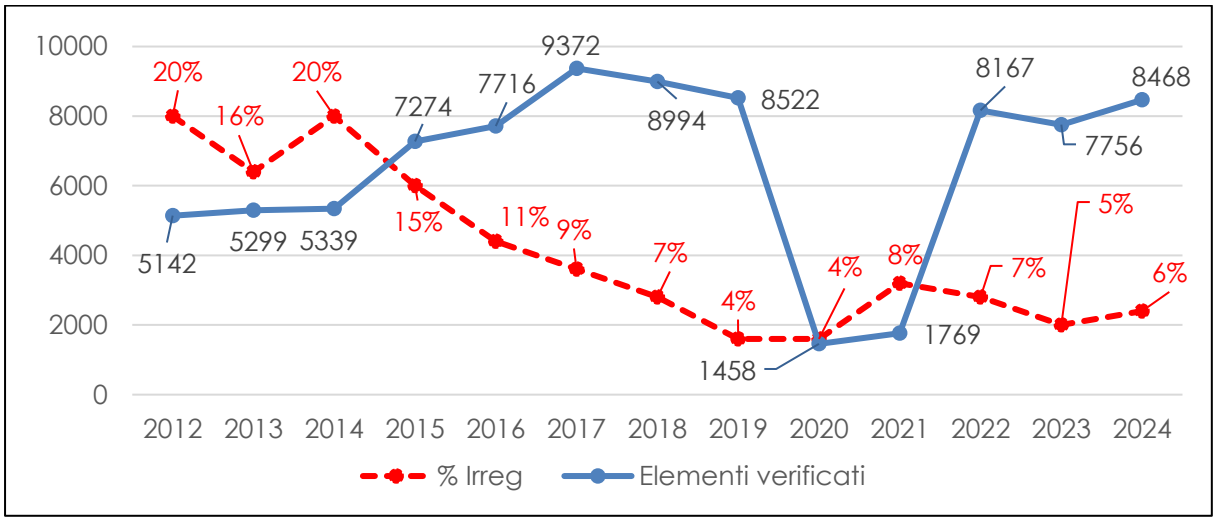


Figura 7.7: Controlli effettuati – irregolarità riscontrate sulle Imprese

Le irregolarità rilevate nel corso delle verifiche ispettive sulle Imprese ferroviarie possono essere suddivise in tre macroaree: manutenzione veicoli passeggeri, manutenzione veicoli merci e merci pericolose e operatività del personale con mansioni di sicurezza.

Di seguito si riportano le irregolarità riscontrate con maggiore frequenza nel 2024, suddivise per le suddette macroaree:

- manutenzione veicoli passeggeri: porte di salita/discesa viaggiatori guaste (pur regolarmente etichettate e assicurate in posizione di chiusura); conformità (corretta leggibilità) delle iscrizioni esterne, con particolare riguardo al Numero Europeo del Veicolo (NEV); presenza del sigillo sulle maniglie di azionamento del freno di emergenza e sulle apparecchiature di sicurezza presenti in cabina di guida;
- manutenzione veicoli merci e merci pericolose: iscrizioni esterne cassa errate o non chiaramente leggibili (etichette, marcature e pittogrammi); parti esterne della cassa danneggiate; anormalità all'assicurazione del carico (norme di carico);
- operatività del personale con mansioni di sicurezza: irregolarità sulla certificazione del personale di condotta (licenza del macchinista; certificato complementare del macchinista).

Tutte le irregolarità rilevate sono state registrate e, qualora non rilevate e non risolte sul posto dal personale dell'organizzazione oggetto di controllo, hanno comportato la segnalazione da parte degli ispettori tramite emissione del "modulo di comunicazione irregolarità".

Si riportano di seguito, in ordine decrescente di numerosità, la suddivisione per tipologie delle azioni correttive intraprese dalle Imprese ferroviarie successivamente alla comunicazione delle irregolarità:

- richiami e note di sensibilizzazione al personale;
- comunicazioni e segnalazioni ad altre Imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o terze parti;
- acquisto o utilizzo di nuove attrezzature o materiale;
- formazione per il recupero delle competenze disattese;
- apertura di una non conformità nei confronti di un contraente/partner;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- creazione o modifica di una procedura o di un applicativo informatico.

Le azioni intraprese dalle Imprese ferroviarie e le evidenze della loro implementazione sono tutte analizzate.

In un solo caso, nel 2024, è stato necessario avviare la procedura di contestazione per la violazione dell'obbligo di cui all'art. 30, comma 3, del D.Lgs. 50/2019 di fornire ad ANSFISA le informazioni o la documentazione richiesta, relativamente ad un'attività ispettiva svolta nel 2023.

Le ispezioni sui Gestori delle infrastrutture hanno avuto come oggetto il controllo di enti costituenti i sottosistemi Infrastruttura (INF), Controllo-Comando e Segnalamento (CCS) ed Esercizio e Gestione del traffico (OPE) in quanto significativi circa l'efficacia e corretta applicazione delle procedure manutentive e di gestione del traffico dei GI e, in definitiva, circa l'efficacia e la corretta applicazione dei propri SGS.

Nella seguente tabella si riportano gli elementi di sintesi relativi alle attività ispettive sui gestori dell'infrastruttura:

n. gestori infrastruttura oggetto di controllo ispettivo	n. attività ispettive	km di linea ispezionati	n. di irregolarità relativa ai km di linea verificati
8	23	2.270	192

Tabella 7.5: Attività ispettive sui Gestori dell'infrastruttura

Le attività hanno rilevato principalmente:

- una insufficiente manutenzione dei segnali sussidiari lungo linea e di alcuni componenti dei segnali di 1° categoria, quali stanti, vele, luminosità, orientamento, ecc., Tali irregolarità, rilevate già nel corso di verifiche svolte negli anni precedenti, è stata oggetto di una intensificazione dei controlli;
- una generale e diffusa presenza di vegetazione infestante ai margini della sede ferroviaria. L'Agenzia ha emanato in data 07/05/2024 apposita Raccomandazione a tutti i Gestori dell'infrastruttura per un puntuale monitoraggio delle condizioni delle linee di propria competenza; successivamente sono state svolte attività di controllo riscontrando ancora una non completa attuazione di tale raccomandazione.

Nel corso dell'anno 2024 l'Agenzia ha continuato le attività di monitoraggio ispettivo sul tema delle merci pericolose, svolgendo n. 2 ispezioni a campione e finalizzate alla verifica, del rispetto delle specifiche norme di settore per la terminalizzazione del trasporto di merci pericolose. Nello specifico le due attività ispettive sul campo sono state svolte negli scali di Brindisi e a Verona QE, follow-up di ispezioni svolte negli anni precedenti: entrambe hanno avuto esito positivo, riscontrando il corretto recepimento.

7.2.3 Ispezioni specifiche

Nel 2024 è proseguita la campagna di ispezioni specifiche su Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura, svolte sia dal campo che da remoto e, come detto, finalizzate agli

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti (segnalazioni, incidenti/inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio ispettivo, approfondimenti su elementi non oggetto di monitoraggio ispettivo, ecc.).

Le ispezioni specifiche hanno riguardato le seguenti tematiche:

- piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico: n. 6 attività su linee dei gestori FER e EAV;
- verifiche sui passaggi a livello condotte in maniera congiunta il personale della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie e della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali. La pianificazione delle attività è stata effettuata tenendo conto, prioritariamente, del numero di inconvenienti e incidenti verificatisi sui PL, nonché degli esiti derivanti dall'analisi di tali eventi. Relativamente alle infrastrutture interconnesse, sono stati ispezionati n° 3 PL del gestore RFI;
- interferenze tra circolazione ed attività di cantiere: è stata eseguita una verifica congiunta con il GI RFI presso la località Campiglia Marittima (LI);
- stato manutentivo di deviatoi, passaggi a livello e circuiti di binario: è stata eseguita una attività presso il GI RFI presso le località Fratte, Mercato San Severino e Baronissi;
- corretta immatricolazione, completezza ed aggiornamento delle informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri su mezzi d'opera: n. 1 attività svolta presso il GI RFI nella località di Anagni (FR);
- verifica e manutenzione dei veicoli transfrontalieri con particolare riguardo ai trasporti di merci pericolose: n. 2 attività ispettive congiunte con l'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione Svizzera sulla rete del GI RFI nelle località Domo II e Gallarate;
- corretta attuazione delle misure mitigative prescritte ai treni merci aventi in composizione carri con suole del freno in materiale composito (denominate "LL"): attività di controllo, svolte da remoto, tramite analisi documentale (lettura zone tachigrafiche) su alcune imprese ferroviarie merci;
- verifica delle procedure di stazionamento e movimentazioni convogli merci da e per la Francia: n. 1 attività nella località di Ventimiglia;
- verifica dell'efficacia dell'implementazione del fattore umano e organizzativo e della cultura della sicurezza nei SGS, svolta tramite interviste semi strutturate rivolte al personale impiegato in attività di sicurezza: n. 1 attività presso l'impresa ferroviaria Esercizi Raccordi Ferroviari -ERF.

Inoltre, sono state eseguite n. 3 ispezioni presso il Gestore dell'infrastruttura RFI nelle località di Parma e Centola (svio del materiale rotabile) e Treviglio (collisione tra treno e materiale/attrezzature di cantiere), al fine di accertare, per quanto possibile, lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile coinvolto e di rilevare elementi utili per l'identificazione di eventuali misure da attuare tempestivamente.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

7.2.4 Supervisione sulle merci pericolose

Nell'ambito della supervisione del 2024, una particolare attenzione è stata rivolta al trasporto di merci pericolose, pianificando ed attuando ispezioni e audit funzionali a verificare l'efficacia e la 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.

Sono state effettuate complessivamente 42 attività come di seguito ripartite:

- 19 ispezioni su 8 Imprese ferroviarie che hanno interessato 48 treni e 336 veicoli. Nell'ambito di tali ispezioni le irregolarità più frequenti sono riconducibili alle condizioni di leggibilità e conformità di etichette, segnalazioni e marcature previste dal RID (rif. RID sez. 5.3) ed ai passi d'uomo non chiusi o non assicurati in chiusura (rif. GCU App. 9 Annex 1 cod. 6.5.6.2 e 7.6.5.2);
- 2 ispezioni sui Gestori dell'infrastruttura, svolte sugli scali di Brindisi e di Verona Quadrante Europa come indicato nel paragrafo precedente;
- 20 audit e follow-up su Imprese ferroviarie trasporto di merci pericolose condotti nell'ambito di attività di verifica sui requisiti sottesi al Regolamento 2018/762 o sui requisiti nazionali applicabili: a carattere generale si segnala la carenza di alcune registrazioni quali i nullaosta da parte degli scali di destinazione dei trasporti di merci pericolose, ed alcuni interventi formativi e di aggiornamento documentale a seguito di adeguamenti normativi ed organizzativi intercorsi. In un caso non c'è stata evidenza della pianificazione ed esecuzione delle esercitazioni per la verifica dei piani di emergenza di alcuni scali terminali;
- 1 attività di follow-up sul gestore dell'infrastruttura RFI per la verifica di attuazione ed efficacia dei processi gestionali ed operativi per il presidio della manutenzione dell'infrastruttura.

7.2.5 Attività sui Centri di Formazione

ANSFISA, ai sensi del D.Lgs. 247/2010 e del D.Lgs. 50/2019 ha attuato un piano di vigilanza che, nel 2024, ha coinvolto n. 5 centri di formazione.

Per ciascun centro di formazione è stato svolto un intervento di audit con l'obiettivo di verificare la conformità e l'efficacia del Sistema di Gestione della Formazione, in conformità al quadro normativo e alla documentazione del Sistema di Gestione della Formazione.

Di seguito le aree che hanno presentato maggior criticità:

- mancato aggiornamento della documentazione dei Sistemi di Gestione della Formazione rispetto al recepimento ed impatto delle modifiche normative di origine esterna. La carenza assume rilievo sia ai fini della possibile modifica del contesto operativo del centro di formazione, sia per il possibile mutato contesto normativo di impatto per i processi di erogazione della formazione;
- gestione e mantenimento delle competenze dei responsabili e di altri ruoli rilevanti all'interno dei Centri di Formazione, laddove non sussistano linee guida e/o normativa di riferimento vigente nel sistema ferroviario (ad esempio per ruoli di "Segreteria Tecnica");

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- gestione del personale docente quale “istruttore con abilitazione”. In alcuni casi si è rilevata una non sempre corretta gestione del titolo abilitativo degli istruttori interni all’organizzazione, di cui il centro di formazione è titolare del riconoscimento (ad esempio mancato monitoraggio del mantenimento dell’abilitazione dell’istruttore a cura di imprese ferroviarie e/o gestori dell’infrastruttura esterni) e, per gli istruttori esterni, si è rilevata mancanza di tracciabilità su controlli preventivi di vigenza del titolo abilitativo presso le organizzazioni esterne titolari del riconoscimento e sulla coerenza dell’abilitazione con i programmi formativi del centro di formazione;
- raccolta dati e monitoraggio dell’efficacia dell’attività didattica. Nello specifico, a fronte dell’autonomia didattica lasciata dai centri di formazione al personale docente istruttore, in alcuni casi si è rilevata la necessità di un maggior presidio durante i corsi circa il conforme andamento del percorso formativo, prima dell’emissione del certificato di avvenuta formazione da parte del centro;
- tracciabilità della documentazione di interfaccia con le organizzazioni clienti.

7.3 Coordinamento e cooperazione

In questo paragrafo sono descritte le attività di supervisione coordinata e congiunta svolta ai sensi del Regolamento 2018/761 con le NSA francese e svizzera.

In applicazione a quanto disciplinato nell’“Accordo tra le Autorità nazionali preposte alla sicurezza della Repubblica francese e italiana per la cooperazione in materia di sicurezza e d’interoperabilità delle attività ferroviarie sulle tratte transfrontaliere” del 5 maggio 2021, le Autorità nazionali francese e italiana hanno proseguito nel 2024 le attività di condivisione della programmazione degli audit e delle ispezioni da effettuare sulle Imprese ferroviarie e Gestori dell’infrastruttura, che operano in entrambi gli Stati o nelle sezioni transfrontaliere tra la Francia e l’Italia. A tali attività si aggiunge quella relativa allo scambio d’informazioni inerenti alle attività di supervisione svolte da ciascuna NSA: tali aspetti sono stati approfonditi in 3 incontri per la supervisione e sono confluiti nella pianificazione delle attività del 2025.

A gennaio 2024 l’Agenzia ha svolto un’ispezione nella località di Ventimiglia finalizzata a verificare le procedure di stazionamento e movimentazioni dei convogli merci da e per la Francia. I risultati delle attività di supervisione sono stati oggetto anche di condivisione con l’Autorità nazionale francese nell’incontro annuale previsto dal citato accordo.

Sono proseguite anche le attività di supervisione in cooperazione con l’Ufficio Federale dei Trasporti svizzero; sono state effettuate 2 ispezioni congiunte sui treni merci presso gli impianti di Domo II e Gallarate.

Infine, sono state avviate le attività di cooperazione con la NSA austriaca al fine di stabilire un percorso condiviso per definire le modalità di supervisione sulle organizzazioni che operano in entrambi gli stati membri o nelle sole sezioni transfrontaliere tra l’Austria e l’Italia.

Per sviluppare linee di azione comuni sulla supervisione, partendo dalla condivisione dei principi, ANSFISA ha partecipato alle attività del NSA subgroup on supervision, in qualità di membro dell’Organising Commitee. Nel 2024 sono stati affrontati diversi temi, tra cui l’approccio basato sul rischio per pianificare e sviluppare la supervisione, la definizione e la gestione dei componenti critici per la sicurezza e sull'integrazione dei requisiti dei regolamenti europei con i requisiti contenuti nel Contratto Generale di Utilizzazione dei veicoli ferroviari.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 8 – APPLICAZIONE DEI CSM PERTINENTI DA PARTE DELLE IMPRESE FERRROVIARIE E DEI GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'Agenzia, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno solare precedente, che deve contenere la relazione sull'applicazione dei pertinenti CSM nell'ambito della propria parte di sistema, come disposto dall'art.8 del Dlgs 50/2019.

La relazione annuale sulla sicurezza deve essere redatta in conformità alle "Linee Guida sulla redazione della relazione annuale sulla sicurezza ferroviaria", di cui alla nota ANSF n. 5841/2016, tenendo conto delle indicazioni di cui alla nota ANSF N. 5581 del 27/03/2020, e deve riferire in merito all'applicazione del CSM per il monitoraggio, ai sensi dell'art. 5 comma 1 del Regolamento (UE) N. 1078/2012, all'applicazione del CSM per la determinazione e valutazione dei rischi, ai sensi dell'art. 18 Regolamento di esecuzione (UE) N. 402/2013 e, come previsto dalla nota ANSFISA N.29243 del 15/04/2025, in merito all'applicazione dei CSM relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza di cui al Regolamento Delegato (UE) 2018/762 e in merito all'eventuale partecipazione ai progetti dell'UE.

Gli Operatori Ferroviari interessati alla trasmissione della relazione 2024 sono in totale 107, suddivisi in 12 Gestori, due dei quali operano sulla base delle previgenti autorizzazioni, e 95 Imprese titolari del Certificato di Sicurezza Unico, di queste ultime 44 operanti esclusivamente sulle tratte di confine.

Si precisa che 35 Imprese Ferroviarie, di cui 32 autorizzate a operare esclusivamente sulle tratte di confine, non hanno trasmesso la su citata relazione annuale.

8.1 Applicazione del CSM relativo al Sistema di Gestione della Sicurezza

In merito all'applicazione dei CSM relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza di cui al Regolamento Delegato (UE) 2018/762 si rappresenta la prima analisi sull'applicazione del CSM e sull'adeguata interpretazione dei requisiti in esso contenuti; non tutti gli operatori hanno fornito elementi di riscontro in merito all'applicazione del CSM e nella maggior parte dei casi del campione registrato gli Operatori hanno riportato di non aver riscontrato criticità nella sua applicazione ovvero hanno richiamato la conformità dei propri Sistemi di Gestione a seguito delle attività promosse dall'Agenzia, senza fornire nessun riscontro di merito sulla sua applicazione.

In un solo caso è stata rappresentata la necessità di una maggiore e più puntuale correlazione tra i diversi CSM.

Come già riportato al paragrafo 7, a cui si rimanda per i dettagli, le attività di supervisione di ANSFISA hanno evidenziato un diverso livello di adeguatezza nell'implementazione del CSM, in particolare i requisiti maggiormente oggetto di non conformità sono stati i seguenti:

- 2.1.1 Leadership e impegno;
- 2.3.1 Ruoli e responsabilità;
- 4.2.1 Competenze;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- 6.2.1 Audit interni.

Infine, dalle attività svolte risulta ancora una non completa implementazione relativamente ai temi riguardanti i fattori umani e organizzativi che non risultano trattati in maniera sistematica e strutturata all'interno delle procedure del SGS degli Operatori.

Da questo emerge la necessità di continuare a svolgere un'attività di promozione per la corretta applicazione dei requisiti del CSM.

8.2 Applicazione del Regolamento 402/2013 sul CSM per la valutazione e la stima del rischio

Le informazioni inerenti all'applicazione del Regolamento di esecuzione (UE) N. 402/2013 così come modificato con Regolamento di esecuzione (UE) N. 2015/1136 della Commissione del 13 luglio 2015, fornite dagli Operatori Ferroviari con la relazione annuale trasmessa devono prevedere i seguenti dati:

- descrizione delle principali modifiche giudicate non rilevanti dal proponente;
- criteri decisionali;
- descrizione delle principali modifiche giudicate rilevanti dal proponente;
- tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa);
- coinvolgimento dei subappaltatori e gestione delle interfacce;
- coinvolgimento del CSM assessor;
- breve descrizione dell'efficacia complessiva del processo di gestione del rischio;
- fase di identificazione degli eventi pericolosi;
- fase di stima dei rischi e criteri di accettazioni utilizzati:
- codici di buona pratica;
- sistemi di riferimento simili;
- stima esplicita del rischio;
- dimostrazione di conformità ai requisiti di sicurezza;
- processo di gestione dei rischi attraverso il registro degli eventi pericolosi;
- breve descrizione degli audit eseguiti dal proponente sull'efficienza del proprio
- processo di gestione dei rischi;
- breve feedback da parte del proponente ed eventualmente, dei propri subappaltatori e del CSM assessor, in merito all'applicazione del Regolamento;
- sintesi delle decisioni sul livello di rilevanza delle modifiche che interessano la sicurezza.

I dati, seppur non forniti con esaustività da parte di tutti gli Operatori Ferroviari, consentono di tracciare un quadro generale rappresentativo in merito all'applicazione del CSM nel 2024.

I dati aggregati evidenziano che il Regolamento è stato applicato da tutti gli Operatori Ferroviari per la determinazione e valutazione dei rischi in caso di modifiche ai propri sistemi di Gestione. Complessivamente 1029 modifiche sono risultate incidenti sulla sicurezza ferroviaria ma non rilevanti e 171 modifiche sono state identificate come "rilevanti" determinando l'applicazione del procedimento di gestione dei rischi di cui all'Allegato 1 del Regolamento stesso sulla base dell'implementazione definita nelle proprie procedure di sistema.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Il 35% delle Imprese ferroviarie ed il 27% dei Gestori dell'infrastruttura non ha fornito un feedback sull'applicazione del CSM al proprio contesto operativo. Mentre gli operatori che hanno fornito riscontro hanno dichiarato di non aver avuto difficoltà nella sua applicazione o hanno richiamato le procedure vigenti del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza quale dimostrazione dell'applicazione del CSM. Solo due operatori hanno evidenziato difficoltà nella sua applicazione in relazione alla gestione delle modifiche riguardanti i software in uso, dovute alla numerosità dei software utilizzati e degli aggiornamenti degli stessi nel tempo, e in relazione alla diversa classificazione dei rischi nell'interazione con le parti interessate (ad esempio i fornitori di manutenzione, le Imprese ferroviarie straniere ecc.).

Nell'ambito delle attività di supervisione svolte sui sistemi di gestione della sicurezza (6 audit e 10 follow-up) sono state effettuate verifiche sul processo di gestione delle modifiche e sulla correlazione con l'analisi e valutazione dei rischi, rilevando, tra gli aspetti da attenzionare, l'applicazione del criterio della "complementarità" nella valutazione di rilevanza delle modifiche e la gestione delle modiche riguardanti le procedure di interfaccia.

8.3 Applicazione del Regolamento 1078/2012 sul CSM per il monitoraggio

Le informazioni inerenti all'applicazione del Regolamento (UE) N. 1078/2012 fornite dagli Operatori Ferroviari con la relazione annuale trasmessa devono prevedere i seguenti dati:

- le esperienze maturate nell'anno di riferimento sull'applicazione e sull'efficacia del CSM, riportando i ritorni di esperienza positivi e negativi;
- gli esiti dell'applicazione del CSM ai propri fornitori;
- i casi i cui siano state attivate le comunicazioni alle altre parti interessate nel caso di individuazione di un rischio rilevante, come previsto dall'art. 4 comma del Regolamento, e relativi esiti;
- eventuale riesame del processo di monitoraggio con le l'indicazione delle cause che lo hanno determinato;
- i risultati di indagini interne relative a incidenti/inconvenienti e di altre attività di monitoraggio a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento stesso.

I dati aggregati evidenziano che l'87% degli Operatori Ferroviari ha rendicontato le attività di monitoraggio in applicazione del CSM, ma la maggior parte degli stessi Operatori non ha specificato se vi sono stati casi in cui sono state attivate le comunicazioni alle altre parti interessate, nel caso di individuazione di un rischio rilevante, come previsto dall'art. 4 comma del Regolamento, e relativi esiti.

La quasi totalità degli Operatori dichiara di non aver riscontrato criticità nell'applicazione del Regolamento e non ravvisa la necessità di miglioramento e quindi di un riesame del processo di monitoraggio. Solo due Operatori hanno dichiarato che è in corso o è previsto un progetto di miglioramento la cui azione principale sarà indirizzata all'implementazione di un'attività di monitoraggio più strutturata e tracciata.

Inoltre, alcuni Operatori richiamano la necessità di promuovere iniziative quali workshop, seminari e altre attività formative, al fine di supportare gli operatori nell'interpretazione e nell'applicazione coerente del Regolamento.

Dalle attività di supervisione svolte (30 audit e 11 follow-up), pur constatando la presenza di numerosi indicatori di sicurezza, emerge che gli indicatori valorizzati nei piani di monitoraggio

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

non risultano individuati in modo correlabile ad una completa mappatura di processi, attività e misure la cui verifica di corretta applicazione ed efficacia rappresenta lo scopo del processo di monitoraggio, anche al fine il miglioramento costante del sistema di gestione. Inoltre, per alcuni indicatori individuati nei Piani di Monitoraggio non sono ancora ripercorribili le considerazioni in base alle quali gli stessi siano giudicati in grado di fornire allarmi preventivi, informazioni in merito ad esiti non voluti e sostenere il processo decisionale.

Infine, non è completamente tracciabile e ripercorribile l'intero processo, a partire dalla strategia e fino all'elaborazione dei piani di azione e alla valutazione della loro efficacia.

8.4 Partecipazione e attuazione di progetti UE

In merito alla partecipazione ai progetti dell'UE si riportano i risultati della prima indagine che, tenuto conto del mancato riscontro di circa il 35% degli Operatori Ferroviari, rappresenta solo un quadro generale dal quale comunque emerge che gli Operatori che svolgono servizi di portata limitata o in ambito regionale non sono impegnati in progetti UE o gruppi di lavoro UE, ad eccezione di un GI regionale che partecipa al progetto europeo RINF Working Group.

Si registra la partecipazione a progetti e gruppi di lavoro dei quali i principali sono Brenner Corridor Platform, TRASN4M-R – Transforming Europe's Rail Freight, RINF Working Group, System Pillar, Europe's Rail, gruppi di lavoro ERA, gruppi a supporto della CER e dell'UIC etc.

Gli Operatori maggiormente impegnati nei progetti e gruppi suddetti sono il Gestore Rete Ferroviaria Italiana e l'Impresa Trenitalia. Gli altri Operatori che hanno dichiarato la partecipazione a progetti e gruppi di lavoro sono Adriafer, BLS Cargo Italia, INRAIL, Iterporto Bologna, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal, Rail Traction Company, Terminali Italia, TX Logistik Transalpine GmbH, Infrastrutture Venete e ÖBB-Personenverkehr AG.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PARTE 9 – CULTURA DELLA SICUREZZA

9.1 Valutazione e monitoraggio della cultura della sicurezza

La valutazione e il monitoraggio dello sviluppo della cultura della sicurezza a livello nazionale avvengono ciclicamente in modo da dare agli operatori un tempo ritenuto congruo per implementare i progetti pianificati relativamente agli aspetti da migliorare.

L'ultimo rilevamento, mediante survey, è stato fatto nel 2021, a valle del quale è stata avviata una campagna di verifiche sulle organizzazioni ferroviarie per valutare il livello di implementazione della cultura della sicurezza.

Si prevede un aggiornamento dell'autovalutazione attraverso una nuova survey da effettuare nel 2025, in modo tale da ottenere una fotografia simultanea trasversale dello sviluppo della cultura della sicurezza a livello nazionale e valutare gli sviluppi a valle di 3 anni di attività effettuata.

Per quanto riguarda l'utilizzo di modelli di cultura della sicurezza, per supportare la supervisione con particolare riferimento ai pertinenti requisiti del regolamento delegato UE 762/2018, ANSFISA ha implementato, a partire dal secondo semestre dell'anno 2024, un modello basato su interviste al mid-management e al personale operativo che permettono di quantificare:

1. un indice definito di Implementazione (Ii), che consente di valutare l'efficacia, percepita dal personale, delle iniziative attuate dall'Organizzazione in campo HOF e SC; l'indice di Implementazione è composto da diversi sottoindici tra i quali uno specifico relativo alla cultura della sicurezza.
2. un indice definito di Concordanza (Ic) (ottenuto tramite verifica con Check-list di 13 punti) che verifica l'implementazione di HOF e SC nel SGS attraverso il livello di concordanza tra le attività previste nella strategia di implementazione e quelle effettivamente svolte dall'operatore oltre a misurare l'andamento nel tempo del livello di prestazione dell'Organizzazione.

La supervisione di ANSFISA sulla cultura della sicurezza delle organizzazioni ferroviarie è svolta tramite le seguenti metodologie:

a) verifiche HOF e SC (di norma svolte attraverso l'utilizzo di interviste semi-strutturate senza follow up);
b) verifiche di conformità ed efficacia in relazione ai pertinenti requisiti del regolamento delegato UE 762/2018 (di norma svolte all'interno di attività audit);
c) interviste HOF e SC "standard" (di norma svolte con modalità ispettive).

Di seguito si riporta la sintesi delle 14 attività relative alla cultura della sicurezza e ai fattori umani e organizzativi incluse nella pianificazione e nell'esecuzione della supervisione effettuate nell'anno 2024:

- 5 verifiche HOF e SC;
- 7 audit comprensivi di approfondimenti HOF e SC;
- 2 attività di interviste HOF e SC standard.

La seguente Tabella riepiloga le suddette attività.

ID	Codice attività	Tipologia di attività	Organizzazione verificata	Tipologia di organizzazione
1	IF/24.01/A.08	Verifica HOF e SC	Rail Cargo Carrier-Italy S.r.l.	IF che effettua trasporto passeggeri (esclusa alta velocità), trasporto merci (incluse MP),

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ID	Codice attività	Tipologia di attività	Organizzazione verificata	Tipologia di organizzazione
				e trasporto combinato accompagnato.
2	IF/24.01/A.11	Verifica HOF e SC	Oceanogate Italia S.r.l.	IF che svolge attività di trasporto merci (incluse MP) e di Gestore unico di manovra presso l'impianto di Melzo Scalo.
3, 4	GI/24.05/A.07 (rete interconnessa) GI/24.08/A.02 (rete isolata)	Verifica HOF e SC	FerrovieNord S.p.A.	GI della rete interconnessa all'IFN e della rete funzionalmente isolata
5	GI/24.05/A.11	Verifica HOF e SC	Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.	GI della rete interconnessa all'IFN
6	IF/24.01/A.16	Audit comprensivo di approfondimenti HOF e SC	Trentino Trasporti S.p.A.	IF che effettua trasporto passeggeri.
7	IF/24.01/A.20	Audit comprensivo di approfondimenti HOF e SC	Terminali Italia S.r.l.	IF di manovra.
8	IF/24.01/A.25	Audit comprensivo di approfondimenti HOF e SC	Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.	IF di manovra.
9	IF/24.01/A.30	Audit comprensivo di approfondimenti HOF e SC	Sangritana S.p.A.	IF che effettua trasporto di merci (incluse MP).
10	IF/24.01/A.33	Audit comprensivo di approfondimenti HOF e SC	Ermes Rail S.r.l.	IF che effettua trasporto merci (incluse MP, escluse le classi 1 e 7 del RID).
11	IF/24.01/A.35	Audit comprensivo di approfondimenti HOF e SC	Medway Italia S.r.l.	IF che effettua trasporto merci (incluse MP, escluse classi RID 1 e 7).
12	IF/24.01/A.37	Audit comprensivo di approfondimenti HOF e SC	Cargo Rail Italy S.r.l.	IF di manovra (comprese MP).
13	SIC.M.03/ 24.90	Attività di interviste HOF e SC standard	Località: Porto Marghera. Impresa: Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.	IF di manovra.
14	SIC.M.03/ 24.124	Attività di interviste HOF e SC standard	Località: Verona Quadrante Europa. Imprese:	IIFF merci, incluse MP.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ID	Codice attività	Tipologia di attività	Organizzazione verificata	Tipologia di organizzazione
			• Rail Traction Company S.p.A. • TX LOGISTIK Transalpine GmbH • MERCITALIA Rail S.r.l.	

Tabella 9.1: Sintesi delle attività relative alla cultura della sicurezza e ai fattori umani e organizzativi.

9.2 Iniziative e progetti sulla cultura della sicurezza

Nel corso dell'anno 2024 ANSFISA ha partecipato, in qualità sia di organizzatore sia di relatore, alle seguenti attività di divulgazione della Cultura della Sicurezza:

- "Lo sviluppo della formazione nel ferroviario: soft skills e competenze trasversali – Esperienze a confronto tra innovazione e best practices" ANSFISA, Roma 19 marzo 2024;
- "La Cultura della Sicurezza per gli operatori ferroviari" ANSFISA, Firenze – 24 aprile 2024;
- "Le linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio" ANSFISA, Roma 18 luglio 2024;
- "L'Italia in movimento: Un viaggio pieno di scoperte, la sicurezza in pillole" MIT-ANSFISA, 20-25 agosto 2024;
- "Giornata della sicurezza ferroviaria" EAV, Napoli – 15 ottobre 2024;
- "Nel mondo dei trasporti: nuove competenze, professionalità ed opportunità di lavoro" Lanciano – TUA, 18 ottobre 2024;
- "Sicurezza ed esercizio ferroviario: innovazioni e opportunità" CIFI-ForFer, Roma – 7 novembre 2024;
- "Safetyou – Safety Day" Polo Logistico gruppo FS, Roma – 3 dicembre 2024;
- "Human and Organizational Factors in Risk Management Conference" Valenciennes, 22-23 ottobre 2024.

L'Agenzia ha inoltre implementato le seguenti attività interne per migliorare la propria cultura della sicurezza ed in particolare la consapevolezza del personale in relazioni al tema:

- Predisposizione di un "Corso di formazione sui Fattori Umani e Organizzativi e sulla Cultura della Sicurezza" per il personale ANSFISA.

9.3 Comunicazione della cultura della sicurezza

ANSFISA nel corso del 2024 ha partecipato alle seguenti attività di comunicazione al pubblico e alle parti interessate relativamente alle attività di cultura della sicurezza svolte:

- "Lo sviluppo della formazione nel ferroviario: soft skills e competenze trasversali – Esperienze a confronto tra innovazione e best practices" ANSFISA, Roma 19 marzo 2024;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- “La Cultura della Sicurezza per gli operatori ferroviari” ANSFISA, Firenze – 24 aprile 2024;
- “L’Italia in movimento: Un viaggio pieno di scoperte, la sicurezza in pillole” MIT-ANSFISA, 20-25 agosto 2024.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

RELAZIONE ANNUALE
SULLE RETI FERROVIARIE
FUNZIONALMENTE ISOLATE

ANNO 2024

ANSFISA - Viale del Policlinico, 2 - 00161 Roma RM – Italia - Tel. +39 06 48880625
www.ansfisa.gov.it - ansfisa@ansfisa.gov.it - ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Sommario

PRESENTAZIONE 3

Premessa 4

1. Definizione del quadro normativo di riferimento 7

1.1. Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) 8

2. Provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate 10

3. Certificazione dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate 11

4. Soggetti responsabili della manutenzione 12

5. Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento 13

6. Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli 14

7. Obiettivi e aree di miglioramento 15

8. Attività di supervisione 16

9. Incidenti significativi registrati nel corso del 2024 20

Allegato I "Incidenti significativi – Reti isolate - Anno 2024" 22

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

PRESENTAZIONE

La presente relazione è predisposta per illustrare le attività svolte nell'anno 2024 dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) nel settore della sicurezza delle ferrovie cosiddette "isolate".

La relazione contiene le informazioni relative all'evoluzione della sicurezza ferroviaria, alle certificazioni e alle autorizzazioni, nonché quelle relative ai risultati e alle esperienze acquisite con le attività di controllo e di supervisione.

La relazione contiene, inoltre, informazioni circa i dati di incidentalità registrati su tali reti.

L'ambito di riferimento è costituto da 13 linee e reti, funzionalmente isolate dal sistema ferroviario nazionale interoperabile, per un totale di circa 1050 km. Tali linee e reti sono gestite sia da gestori dell'infrastruttura che da esercenti, cioè soggetti integrati che gestiscono l'infrastruttura ed effettuano il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete o sulla rete gestita.

I soggetti operanti su tali reti, prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, erano autorizzati allo svolgimento dell'attività rispetto ad un quadro normativo specifico, ben determinato e caratterizzato da un approccio prescrittivo con una organizzazione che per gli aspetti di sicurezza era incentrata sul Direttore di Esercizio.

Con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, è stato esteso anche alle reti funzionalmente isolate l'approccio prestazionale in cui ogni soggetto, in quanto responsabile della sicurezza della propria parte di sistema ferroviario, deve dimostrare, attraverso l'insieme delle proprie procedure e basandosi sull'analisi dei rischi, di essere in grado di operare in maniera sicura. I soggetti che svolgono servizio sulle reti funzionalmente isolate sono quindi stati chiamati ad operare secondo un approccio non più basato sulla mera applicazione di regole stabilite, ma sui concetti di rischio, miglioramento continuo e cultura positiva della sicurezza.

Il nuovo approccio ha richiesto, quindi, un profondo cambio culturale da parte dei soggetti operanti sulle reti funzionalmente isolate, tuttora ancora non completamente attuato.

Occorre inoltre considerare che tali reti presentano standard, caratteristiche tecniche e sistemi di sicurezza molto diversi tra loro e spesso differenti da quelli adottati a livello nazionale sulle reti interoperabili; pertanto, ogni Operatore è chiamato a valutare, attraverso lo strumento dell'analisi dei rischi, le condizioni per il mantenimento e il miglioramento di questi standard e l'adozione di misure di mitigazione nei casi in cui fosse necessario adeguare le rispettive reti ai principi di sicurezza dettati da ANSFISA e dalle normative nazionali.

Pur tenendo conto delle specifiche situazioni, è necessario portare a compimento gli investimenti che consentano, anche alle reti isolate, di adeguarsi il più possibile agli standard di sicurezza esistenti sulla rete interoperabile.

Infine, risulta importante l'adozione, secondo tempistiche definite, di progetti relativi al contenimento del fenomeno degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni, al miglioramento delle attività di manutenzione e al contrasto dei fenomeni di dissesto idrogeologico.

Il Direttore Generale della DGSF	Il Direttore di ANSFISA
Ing. Pier Luigi Giovanni Navone	*Ing. Domenico Capomolla*

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Premessa

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

Il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, "Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie" ha, in particolare, confermato il suddetto quadro normativo assegnando, ad un Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'identificazione delle reti ferroviarie funzionalmente isolate.

Per garantire la continuità del servizio ferroviario, il medesimo decreto legislativo n. 50 del 2019 dispone che i soggetti interessati sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti precedentemente rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti (art. 31, c. 3). Inoltre, ai fini del rilascio delle nuove autorizzazioni, l'ANSFISA valuta le misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio (art. 16, c. 2, lett. bb)).

Il primo elenco delle reti di cui all'Allegato 1 del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.347 del 2 agosto 2019, ha subito le seguenti modifiche:

- per effetto del Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (art. 3, comma 7) è stato integrato con la tratta in territorio italiano della linea Tirano – St. Moritz, esercita da Ferrovia Retica (Rhätische Bahn AG);
- per effetto del Decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 17/01/2024, è stata cancellata la linea Torino – Ceres (41 km) che, alla fine del 2023, a seguito della interconnessione al sistema ferroviario nazionale, è stata inserita nell'elenco delle linee interconesse di cui all'Allegato "A" al decreto ministeriale 5 agosto 2016 n. 270. Inoltre, su tale tratta il Gestore dell'infrastruttura RFI S.p.A. è subentrato a GTT S.p.A.

Ulteriori modifiche hanno interessato le linee situate nel territorio della regione Lazio, a far data dal 01.07.2022, con il subentro ad ATAC S.p.A (soggetto esercente), da parte di ASTRAL S.p.A. (in qualità di gestore dell'infrastruttura) e di COTRAL S.p.A. (in qualità di impresa ferroviaria), a seguito dell'acquisizione dei relativi rami d'azienda.

L'elenco delle reti ferroviarie funzionalmente isolate, con i relativi soggetti che operano su di esse, aggiornato al 31/12/2024, è quindi riportato nella tabella seguente.

SOGGETTO	LINEE FERROVIARIE	REGIONE
AMT (esercente)	Genova - Casella	Liguria
Ferrovienord (gestore infrastruttura) Trenord (impresa ferroviaria)	Brescia – Iseo - Edolo	Lombardia
SSIF S.p.A. (esercente) FART (impresa ferroviaria)	Domodossola – confine Italia/Svizzera	Piemonte

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

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

Tabella 1: Reti ferroviarie isolate

Le suddette reti sono caratterizzate dalla presenza di:

- 3 Gestori dell'infrastruttura (EAV Ente Autonomo Volturno, Ferrovienord, ASTRAL S.p.A. Azienda Strade Lazio),
- 4 Imprese ferroviarie (EAV Ente Autonomo Volturno, Trenord, Cotral, FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi);
- 7 soggetti Esercenti (ARST S.p.A. Azienda Regionale Sarda Traporti, AMT Azienda Mobilità e Trasporti, Ferrovia Circumetnea, FAL S.r.l. Ferrovia Appulo Lucana, Ferrovie della Calabria, Ferrovia Retica, SSIF S.p.A. Società Subalpina Imprese Ferroviarie), soggetti che svolgono sia le funzioni di Gestore dell'infrastruttura che di Impresa ferroviaria.

I dati caratteristici della rete di cui alla successiva tabella 2 sono stati raccolti dalle relazioni annuali, relative all'anno 2024, che le Organizzazioni Ferroviarie hanno trasmesso ad ANSFISA ai sensi dell'art. 8 comma 10 del D.Lgs. 50/2019.

[RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE] (*) DATI CARATTERISTICI al 31/12/2024
▪ circa 1045 km di rete
▪ circa 11 Mln treni km complessivi
▪ circa il 20,5% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno SSC
▪ circa il 29,5% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differenti da SSC
▪ 700 passaggi a livello con una densità di quasi 0,67 unità a chilometro (1 PL ogni 1,5 km) (**)
▪ 1244 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ 351 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
▪ 1236 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ circa 2.600 segnali
▪ circa 2.600 addetti con mansioni di sicurezza

Tabella 2: Dati caratteristici reti ferroviarie isolate

(*) esclusa la Ferrovia Retica (circa 2 km in Italia) e compreso il tratto di 18 km tra le stazioni di Catania Borgo e Paternò della linea della Ferrovia Circumetnea sospeso dall'esercizio ferroviario dal 14/06/2024 ed in attesa di decreto di dismissione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. (**) esclusi PL su linee/tratte non in esercizio e chiusi/soppressi

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

La presente relazione ottempera a quanto previsto dall'art. 19 comma 3 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, che pone in carico ad ANSFISA la pubblicazione annuale di una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate e la trasmissione della stessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 30 settembre. La relazione contiene le informazioni relative all'evoluzione della sicurezza ferroviaria, alle certificazioni e alle autorizzazioni, nonché informazioni relative ai risultati e all'esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei soggetti che operano su tali reti, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

1. *Definizione del quadro normativo di riferimento*

In ottemperanza ai compiti di cui al Decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, l'Agenzia ha emanato il Decreto ANSF n. 1/2019 del 19 aprile 2019, recante "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*". Il decreto, con i relativi allegati:

- definisce i principi di sicurezza per la circolazione ferroviaria per le reti funzionalmente isolate, i requisiti essenziali nonché le norme tecniche applicabili ai sottosistemi ferroviari di tali reti;
- rappresenta condizione necessaria ad assicurare il rispetto dei requisiti essenziali, per il soddisfacimento dei quali può essere richiesta dalla legislazione nazionale l'applicazione di ulteriori norme.

Con il medesimo decreto è stata disposta la trasmissione da parte degli Operatori ferroviari:

- dell'elenco degli interventi finalizzati all'adeguamento ai requisiti del decreto medesimo e, in particolare, all'adozione di sistemi tecnologici che garantiscano automaticamente il rispetto dei vincoli di sicurezza;
- delle misure mitigative adottate nelle more del completamento degli interventi di cui al precedente alinea;
- delle analisi del rischio finalizzate ad individuare gli interventi e le misure mitigative di cui ai punti precedenti.

Inoltre, in attuazione dei compiti assegnati dagli articoli 2 comma 4, 16 comma 2, lettera bb), 28 e 29 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, e del succitato decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, art. 15-ter, ANSFISA ha emanato i seguenti atti e documenti di carattere normativo:

- il testo contenente le *"Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei CSM, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario"*, emanato con Decreto ANSF n. 3/2019 del 02/07/2019, successivamente modificato dal Decreto ANSFISA n.154 del 19-09-2024 al fine di abrogare i paragrafi e le appendici i cui contenuti risultano superati a seguito dell'emanazione delle "*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio*";
- le *"Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013"*, emesse con nota prot. 6848 del 27/04/2020, rappresenta uno strumento di ausilio per le Organizzazioni ferroviarie nei processi tecnico/amministrativi, favorendo un più frequente e corretto ricorso all'analisi del rischio;
- le "*Linee guida per la certificazione delle Organizzazioni che operano nel settore della saldatura dei veicoli ferroviari o parti di essi in conformità alle norme della serie UNI EN 15085*" – Rev. 02 del 22/12/2021 emanate con nota prot. ANSFISA n° 91 del 03/01/2022;
- le "*Linee guida per la registrazione dei veicoli nel Registro europeo di cui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797*" – Rev. 01 del 27/12/2022 prot. ANSFISA n° 0059637 del 27-12-2022;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- le *"Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche"* aggiornate in rev. 02 del 19/12/2022 con nota ANSFISA prot. 59645 del 27/12/2022 per:
    - recepire alcune variazioni nel quadro normativo di riferimento occorse a valle dell'emanazione della revisione 1 delle Linee Guida del 24/7/2020;
    - recepire i ritorni di esperienza derivanti dall'applicazione della revisione 1 delle Linee Guida;
    - semplificare alcune parti del processo autorizzativo anche ai fini di una più snella gestione dell'elevato numero di istanze connesse al PNRR.
- le "*Linee guida per il riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF)*" rev.2 del 05/03/2024 emanate con nota ANSF prot.27212 del 11/04/2024;
- le "*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio*" in versione 01 del 18/09/2024, al termine di un progetto che ha visto coinvolti ANSFISA e tali soggetti, ove sono indicati gli adempimenti ed illustrati i documenti per il procedimento di rilascio dei titoli autorizzativi; tali linee guida, nell'ottica del miglioramento continuo, sono state aggiornate nel corso del 2025 al fine di tenere conto dei ritorni di esperienza nella loro applicazione.

A completamento del quadro normativo di riferimento si riportano gli ulteriori atti emanati nel corso del 2024 tra cui:

- principali Decreti, riferibili solo alle linee ferroviarie isolate:
    - Decreto ANSFISA prot. 91784/2024: Determinazione degli importi di proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio volte al riconoscimento degli organismi indipendenti ferroviari (OIF);
    - Decreto ANSFISA prot. R.154/2024: Decreto recante modifiche al Decreto ANSF n. 3 del 2 luglio 2019 "Disciplina delle regole e delle procedure, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti";
    - Decreto in consultazione: Provvedimento per la determinazione degli oneri delle reti funzionalmente isolate ai sensi dell'articolo 15, secondo comma, lettera c) del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50. Richiesta di parere (nota ANSFISA 26204/2024;
- altri atti di cui all'Allegato B alla "Relazione annuale sulla sicurezza delle ferrovie interconnesse – anno 2024", che contiene le "Modifiche legislative nell'anno 2024", applicabili, laddove previsto, anche alle reti isolate.

1.1. Organismo Indipendente Ferroviario (OIF)

Il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, all'art. 3 lettera rr), ha istituito l'Organismo indipendente ferroviario (OIF) quale organismo di terza parte riconosciuto da ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi in conformità ai Decreti ANSF n. 1/2019 e n. 3/2019. Gli OIF svolgono anche l'attività di attestazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti isolate e, in ottemperanza al Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 235 del 10 giugno 2019, svolgono attività di valutazione di

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

conformità sui requisiti di idoneità alla circolazione dei rotabili storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione dei veicoli ferroviari.

Per fornire le medesime garanzie del processo di accreditamento, il riconoscimento degli OIF si basa su criteri e requisiti di conformità secondo i medesimi standard utilizzati per l'accreditamento: a tal fine, gli OIF sono riconosciuti da ANSFISA ai sensi delle su citate *"Linee guida per il riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF)"*.

Al 31/12/2024 sono 6 gli OIF riconosciuti dall'Agenzia. Nel corso del 2024 sono state eseguite 3 attività di sorveglianza annuale presso la sede degli Organismi e 5 in accompagnamento all'OIF in occasione di attività in campo, come dettagliato in tabella seguente.

ATTIVITÀ DI SORVEGLIANZA OIF VERIFICA IN ACCOMPAGNAMENTO			
Organismo	prot.	Data inizio (data comunicazione di partecipazione all'attività)	Data fine (data protocollazione verbale audit OIF)
Certifer Italia S.r.l.	009129	5/02/2024	
	014250		22/02/2024
IISCert S.r.l.	019742	13/03/2024	
	022138		22/03/2024
ISARail S.p.A.	033636	08/0572024	
	040034		30/05/2024
Bureau Veritas S.p.A.	045661	19/06/2024	
	050790		08/07/2024
ISARail S.p.A.	072913	11/10/2024	
	77257		25/10/2024

Tabella 3: Attività di sorveglianza in accompagnamento

ATTIVITÀ DI SORVEGLIANZA OIF VERIFICA IN SEDE			
Organismo	prot.	Data inizio (data comunicazione audit all'organismo)	Data fine (data protocollazione verbale audit OIF)
Rina Services S.p.A.	41818	05/06/2024	
	46501		21/06/2024
TUV Italia S.r.l.	65459	16/09/2024	
	69174		30/09/2024
Italcertifer S.p.A.		16/09/2024	
	70343		03/10/2024

Tabella 4: Attività di sorveglianza in sede

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

2. *Provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate*

Nelle more del complessivo adeguamento al nuovo contesto normativo di riferimento (che prevede, tra l'altro, l'adozione di un proprio Sistema di Gestione della Sicurezza e l'applicazione, ove appropriato, di standard tecnico-normativi già applicati sulla rete nazionale) l'Agenzia ha ritenuto di carattere prioritario che gli Operatori ferroviari garantissero che i sistemi tecnologici e le modalità operative e gestionali a tutela della sicurezza della circolazione delle proprie reti fossero conformi ai requisiti ed ai principi riportati nella nota ANSF prot. 13666 del 10/07/2019 (trattasi, complessivamente, di 15 requisiti).

In tale nota l'Agenzia ha tra l'altro indicato, come requisiti da valutare in via prioritaria, l'adozione di tecnologie in grado di garantire la verifica delle condizioni di sicurezza necessarie (anche in corrispondenza dei PL) e la protezione automatica della marcia dei treni.

Pertanto, è stato disposto che le aziende operanti sulle reti funzionalmente isolate:

- individuino, programmino e realizzino (c.d. *Piani di adeguamento tecnologico, infrastrutturale e normativo*) con la massima urgenza i provvedimenti necessari al relativo soddisfacimento;
- adottino immediatamente, nelle more della piena attuazione dei provvedimenti di cui sopra, misure mitigative individuate a seguito dell'applicazione del processo di valutazione dei rischi condotto a norma dell'art. 3 del decreto ANSF n. 1/2019;
- tengano conto, nell'effettuazione dell'analisi del rischio ai fini dell'individuazione delle mitigazioni di cui al punto precedente, delle previsioni di cui alle note ANSF n° 9956/2016 del 26/09/2016 e n° 10770 del 19/10/2016, con cui l'Agenzia ha specificato, per le reti regionali interconnesse individuate con Decreto MIT del 5/08/2016, undici requisiti da rispettare con provvedimenti urgenti, unitamente alle relative misure mitigative minime da adottare nelle more dell'adeguamento dei sistemi tecnologici di sicurezza della circolazione agli standard presenti sulla rete gestita da RFI;
- provvedano prontamente alla segnalazione degli incidenti e degli inconvenienti, a norma dell'art. 20 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e, nelle ventiquattro ore successive, diano seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o dell'inconveniente;
- provvedano a riesaminare le procedure di manutenzione al fine di soddisfare i requisiti prioritari relativi a Manutenzione degli impianti di sicurezza e segnalamento (punto 10.1), Manutenzione infrastruttura (punto 10.2), Manutenzione dei veicoli (punto 10.3);

Inoltre, con la nota ANSF n. 12044 del 03/08/2020 "Certificato di Idoneità all'Esercizio: chiarimenti in merito all'art 4 comma 2 Decreto ANSF n. 3/2019", l'Agenzia ha stabilito i criteri per la definizione dei piani di adeguamento tecnologico, infrastrutturale e normativo, 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.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Successivamente, per avere una maggiore uniformità e completezza dei dati trasmessi con nota ANSFISA prot. 33733 del 02/08/2022 indirizzata a tutte le aziende operanti sulle linee isolate, l'Agenzia ha altresì disposto l'adozione di un format comune per fornire un monitoraggio sull'applicazione delle misure mitigative adottate e sullo stato di attuazione dei piani.

3. Certificazione dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate

Ai sensi dell'art. 28 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, ogni soggetto che opera sulle reti funzionalmente isolate, per poter svolgere le proprie attività su tali reti, deve ottenere un Certificato di Idoneità all'Esercizio (CIE) da parte dell'Agenzia.

Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio Sistema di Gestione della Sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto.

Come detto, per garantire la continuità del servizio ferroviario, fino all'ottenimento del CIE, i soggetti che già operano sulle reti funzionalmente isolate sono autorizzati, ai sensi dell'art. 31, comma 3, del citato decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti precedentemente rilasciati dalle Autorità e Amministrazioni competenti.

Così come disposto dalla normativa di riferimento, entro il 1° ottobre 2019 sono pervenute all'Agenzia le richieste di CIE da parte di tutti i soggetti che già operano sulle reti individuate dal citato DM del 2 agosto 2019, n. 347. È altresì pervenuta, nel 2022, la richiesta da parte dell'esercente della linea Tirano-Confine Italia/Svizzera.

Nel corso del 2024 sono proseguite, in accordo a quanto previsto nell'allegato 1 *"Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei Metodi Comuni di Sicurezza, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario"* al Decreto ANSF n° 3/2019, e a quanto previsto dalle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio", in vigore dal 19/09/2024, le attività di valutazione che hanno portato:

- al rinnovo del Certificato di Idoneità all'Esercizio del Gestore EAV, rilasciato il 11/06/2024 con scadenza il 11/06/2029;
- all'aggiornamento del Certificato di Idoneità all'Esercizio del Gestore FerrovieNord SpA., rilasciato il 21/11/2024 con scadenza il 13/04/2028.

Per quanto attiene le restanti Aziende, la documentazione inviata a seguito delle interlocuzioni intercorse con l'Agenzia, ha registrato ulteriori passi in avanti in merito alla conformità dei requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, anche attraverso incontri e confronti continui nello spirito di massima collaborazione; particolarmente complessa risulta la gestione delle istanze pervenute dai soggetti operanti su linee isolate che interessano anche la Svizzera (FART e Ferrovia Retica) per cui nel corso del 2025 sono state intensificate le interlocuzioni con tali operatori e con l'autorità nazionale di sicurezza

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

ferrovia elvetica. A conferma di un generale miglioramento della situazione, si evidenzia che nel corso del 2025 sono stati rilasciati i Certificati di Idoneità all'Esercizio agli Esercenti ARST e Ferrovia Circumetnea.

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.

La seguente tabella riporta i soggetti autorizzati al 31/12/2024.

[RETI FERROVIARIE ISOLATE] SOGGETTI OPERANTI e RELATIVI TITOLI AUTORIZZATIVI al 31/12/2024
1 Esercente (SSIF) autorizzato con CIE rilasciato da ANSFISA
2 Gestori dell'infrastruttura (EAV, Ferrovienord) autorizzati con CIE rilasciato da ANSFISA
2 Imprese ferroviarie (EAV, Trenord) autorizzate con CIE rilasciato da ANSFISA
1 Gestore dell'infrastruttura (ASTRAL) autorizzato ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni
2 Imprese ferroviarie (FART, COTRAL) autorizzate ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni
6 Esercenti (AMT, Ferrovie della Calabria, Ferrovia Circumetnea, FAL, ARST, Ferrovia Retica) autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni

Tabella 5: Operatori ferroviari autorizzati al 31/12/2024

4. Soggetti responsabili della manutenzione

Con l'Allegato 2 del Decreto n.3/2019 relativo alle "Norme per l'applicazione e la certificazione dei sistemi di gestione della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario", l'Agenzia ha confermato l'applicazione dell'art. 13 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, inerente alla manutenzione dei veicoli ferroviari, anche sulle reti funzionalmente isolate.

L'estensione dell'ambito di applicazione del suddetto articolo ha determinato, per ciascun veicolo circolante sulle reti funzionalmente isolate, l'obbligo di assegnazione, da parte del detentore del veicolo stesso, di un soggetto responsabile della manutenzione (SRM) e l'obbligo, per tale soggetto, di dotarsi di un proprio sistema di gestione della manutenzione. Pertanto, chiunque incaricato di svolgere il ruolo di SRM, compreso il caso in cui tale ruolo sia svolto direttamente dall'Esercente o dagli Operatori delle reti funzionalmente isolate (Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura), deve essere in possesso di un attestato SRM rilasciato da uno degli OIF qualificati da ANSFISA.

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

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Nel corso del 2024, in particolare, sono stati emessi 3 nuovi attestati di Soggetti responsabili della manutenzione.

5. *Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento*

Le attività svolte da ANSFISA in merito all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento per le ferrovie funzionalmente isolate sono riconducibili al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50:

- all'art. 16, comma 2, lettera bb) inerente ai compiti attribuiti ad ANSFISA riguardo alle ferrovie funzionalmente isolate, e lettera r) inerente al rilascio, su richiesta dell'interessato, dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche;
- all'art. 29, comma 1, inerente alle autorizzazioni rilasciate da ANSFISA per i sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra delle ferrovie funzionalmente isolate e per i veicoli su di esse circolanti.

ANSFISA, nel 2024, ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di complessivi 18 provvedimenti (13 per i sottosistemi energia e infrastruttura e 5 per CCS) di cui:

- 9 *decisioni* ai sensi dell'art. 18, comma 5, del decreto legislativo 14 maggio 2019, circa la necessità di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi esistenti, modificati a seguito di rinnovo o ristrutturazione che decisioni con silenzio assenzo;
- 7 *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 quest'ultimi 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 e aggiornate nel corso del 2022 in rev. 2 con la nota prot. 59645 del 27/12/2022;
- 2 *autorizzazioni di messa in servizio* di sottosistemi e autorizzazioni all'utilizzo di applicazioni generiche.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

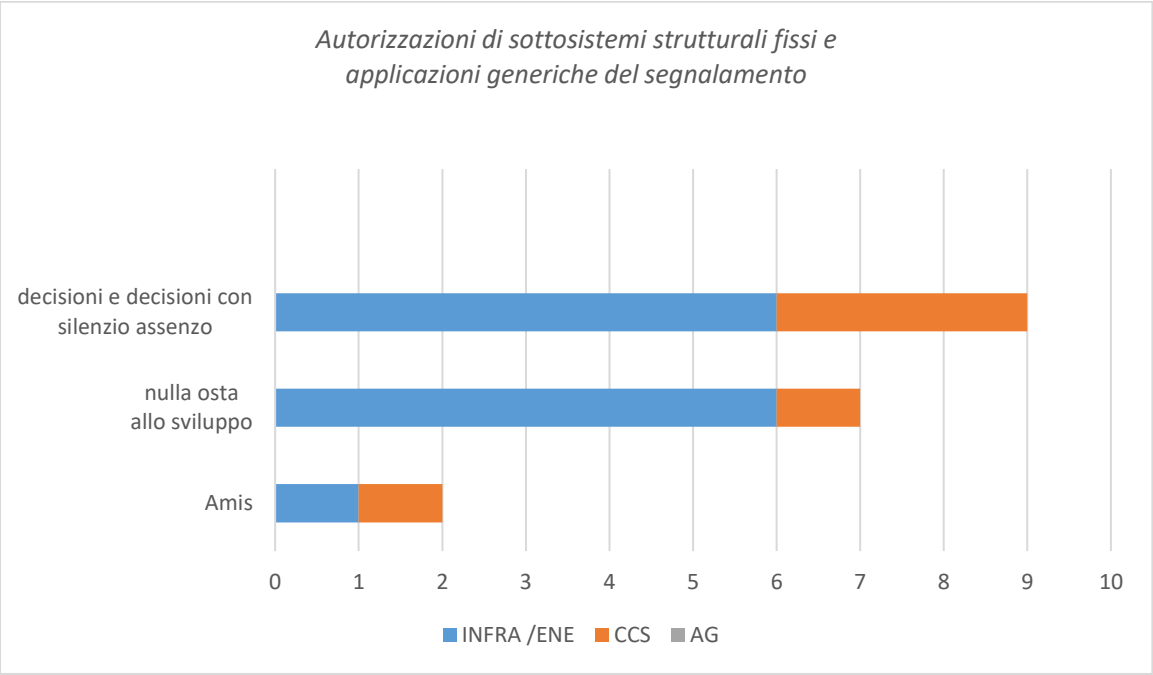


Fig.1: Autorizzazioni sottosistemi e applicazioni generiche

6. *Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli*

Le attività svolte da ANSFISA in merito all'autorizzazione di messa in servizio di veicoli per le ferrovie funzionalmente isolate sono riconducibili al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50:

- all'art. 16, comma 2, lettera bb), inerente ai compiti attribuiti ad ANSFISA riguardo alle ferrovie funzionalmente isolate;
- all'art. 29, comma 2, inerente alle autorizzazioni rilasciate da ANSFISA per i sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra delle ferrovie funzionalmente isolate e per i veicoli su di esse circolanti.

Nel 2024 relativamente ai procedimenti di autorizzazione dei tipi e dei veicoli per le reti funzionalmente isolate, ANSFISA ha rilasciato 10 provvedimenti:

- 1 *autorizzazione del tipo di veicolo* SRDe_212 con richiedente STADLER per Ferrovie della Calabria;
- 4 *pareri per l'impegno preliminare* dei quali:
    - *n. 2* rilasciati per i tipi di veicoli SRDe 313 e variante SRBe 312 ed SRe 411 richiedente Stadler per, rispettivamente, FAL e SSIF;
    - *n. 2* sospesi per i tipi di veicolo Gamma 3kV - RU0 4 casse e variante Gamma 3kV - RE0 4 casse, Gamma 1,5kV - RL0 6 casse richiedente Titagarth Firema per Cotral.
- 5 *autorizzazioni di messa in servizio di veicoli in conformità* ai rispettivi tipi per un totale di n. 9 veicoli, di cui:
    - 2 veicoli ST14 ed ST15 destinati alla circolazione sulle linee funzionalmente isolate di Ferrrovie Appulo Lucane (FAL);

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

- 3 veicoli ET400.413 e ET500.513 e 514 destinati alla circolazione su linee funzionalmente isolate di Ente Autonomo Volturno (EAV);
- 4 veicoli SRDe 212.001-004 destinati alla circolazione sulle linee della rete funzionalmente isolata gestita da Ferrovie della Calabria (FdC).

- Sono state, inoltre, effettuate 4 *ispezioni*, di cui:
  - 2 sui veicoli SRDe212_001.002.003.004 (richiedente Stadler per FdC propedeutica al rilascio delle autorizzazioni del tipo di veicolo e delle autorizzazioni in conformità al tipo;
  - 1 sul veicolo SBT1 (veicolo Stadler con richiedente FAL) propedeutica al rilascio della autorizzazione in conformità al tipo;
  - 1 sul veicolo alimentato ad Idrogeno Alstom HMU 214.001 propedeutica al rilascio della autorizzazione in conformità per prove.

7. Obiettivi e aree di miglioramento

L'Agenzia, con l'Allegato II al Decreto ANSF n.3/2019, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio, ha disposto anche per il contesto delle reti isolate che *"annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi"* e che pertanto i soggetti che operano su tali reti devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia.

Sulla base dei riscontri provenienti dalle attività di supervisione e degli elementi comunicati dagli Operatori ferroviari con le proprie relazioni annuali sulla sicurezza, ANSFISA indica, entro il 15 luglio di ogni anno, gli obiettivi e le aree di miglioramento del sistema ferroviario.

Con la nota ANSFISA n. 0042517/2023 del 17/07/2023 sono state pertanto identificate le misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria per il 2024. L'Agenzia ha sollecitato gli Operatori a garantire, ciascuno per il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, l'adozione e l'attuazione, secondo tempistiche definite, di progetti relativi:

- al contenimento del fenomeno degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni anche valutando interventi di separazione fisica degli ambienti ferroviari dalle aree esterne particolarmente esposte al fenomeno, sistemi di sorveglianza e la promozione di campagne di informazione e sensibilizzazione dell'utenza, in stazione, a bordo dei treni e sulle altre piattaforme disponibili;
- al monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, in coerenza con quanto stabilito dal metodo comune di sicurezza di cui al Regolamento (UE) 1078/2012, con particolare riferimento alla gestione delle manovre e alla gestione delle interfacce con i contraenti, partner e fornitori;
- all'integrazione dei fattori umani ed organizzativi nelle fasi di progettazione delle attività lavorative, dell'identificazione delle competenze del personale con compiti

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

di sicurezza, del controllo della corretta esecuzione dei compiti e dell'analisi di incidenti ed inconvenienti;
- alla manutenzione dell'infrastruttura con particolare riferimento alla riduzione dei difetti, in particolare quelli connessi a rotture e slineamenti, e all'integrazione dell'impiego della diagnostica strumentale relativamente a inquinamento della massicciata, difettosità interna delle rotaie, anomalie degli stati tensionali del binario, stato delle opere d'arte e fenomeni di dissesto idrogeologico;
- all'eliminazione dei contesti obsoleti non coerenti con le vigenti normative

nonché di quelli avviati a seguito di:

- note dell'Agenzia con oggetto "Obiettivi e aree di criticità" o "misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza" relative agli anni precedenti e non ancora completati;

e di contemplare, nei propri piani annuali della sicurezza, azioni atte alla risoluzione delle criticità emerse dal proprio processo di analisi e valutazione dei rischi, tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti.

In riferimento alla necessità di adottare e attuare specifici progetti per l'innalzamento dei livelli di sicurezza dei passaggi a livello, contenuta e ribadita nelle note ANSFISA allegate alla nota ANSFISA n. 0042517/2023, si rileva che il numero totale dei PL sulle reti isolate è passato da 780 unità dell'anno precedente a 700 unità al 31/12/2024, esclusi i PL ubicati su linee non in esercizio o chiusi anche temporaneamente, con una riduzione di 80 unità (superiore al 10%).

Inoltre, dei 700 passaggi a livello presenti, 61 PL risultano equipaggiati con sistemi di rilevazione ostacoli tra le barriere (TV-PL o altro sistema "Loop detector") (pari al 8,7%).

Per quanto riguarda i programmi si prevede, in riferimento all'attrezzaggio, l'upgrade tecnologico di:

- 28 PL nel 2025;
- 18 PL nel 2026;
- 92 PL nel 2028.

e la chiusura, nel 2025, di altri 43 PL.

8. Attività di supervisione

Ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, l'Agenzia svolge attività di supervisione sugli Operatori ferroviari delle reti funzionalmente isolate, adottando i principi e gli elementi contenuti nel Regolamento delegato (UE) 2018/761.

In data 22/12/2023 è stato emesso il documento SIC.DOC.08 "Strategie di supervisione per il triennio 2024-2026" rev. 0, in continuità con la precedente strategia che aveva come riferimento il triennio 2021-2023.

Tale documento prevede, tra le aree prioritarie da verificare, la valutazione e controllo del rischio, il presidio dei processi manutentivi (sia svolti internamente che esternalizzati), la

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

gestione delle non conformità basata sull'analisi delle cause, l'integrazione dei fattori umani e della cultura della sicurezza e il monitoraggio dei processi e del sistema di gestione nel suo complesso.

In coerenza con le strategie di supervisione per il triennio 2024-2026 è stato predisposto il "Piano delle attività di supervisione per il 2024" (SIC.DOC. 01 – adottato con Decreto n. 82002 del 28/12/2023).

Il piano di supervisione per le ferrovie funzionalmente isolate, considerata la scarsità di dati e di informazioni storiche e che, al momento della pianificazione, l'esercizio continua ad essere svolto per la maggior parte delle reti isolate in virtù dei titoli posseduti precedentemente al passaggio sotto la competenza dell'Agenzia, è definito con criteri di proporzionalità nell'effettuazione dei controlli, anche tenendo conto dei volumi di traffico su tali infrastrutture e delle caratteristiche tecnologiche e funzionali presenti.

Tenuto conto di quanto sopra sintetizzato, la supervisione è stata pianificata prevedendo:

- audit e follow-up su specifici processi del sistema di gestione della sicurezza ed attività ispettive presso le organizzazioni già in possesso del titolo autorizzatorio rilasciato dall'Agenzia. Per alcuni processi sono stati adottati indici di valutazione comparativa di conformità ed efficacia (ad esempio i Fattori Umani e Organizzativi).
- attività ispettive presso le organizzazioni che hanno in corso il procedimento di rilascio del Certificato di Idoneità all'Esercizio da parte dell'Agenzia.

Inoltre, anche laddove non previste, vengono svolte attività specifiche a seguito di segnalazioni o particolari situazioni.

Si evidenzia anche l'avvio di una classificazione delle non conformità rilevate durante le attività di supervisione, sulla base della valutazione del livello di importanza rispetto ai rischi per la sicurezza ferroviaria.

In particolare, nell'anno 2024 sono state svolte le seguenti attività:

- verifica sull'implementazione dei fattori umani e della cultura della sicurezza nel Sistema di Gestione della Sicurezza attuato dal gestore dell'infrastruttura isolata FerrovieNord S.p.A.;
- follow up in presenza del precedente audit sul processo di gestione della manutenzione (cod. 21.06/A.03) presso il gestore dell'infrastruttura EAV S.p.A.;
- audit in presenza sul processo di gestione della circolazione presso il gestore dell'infrastruttura EAV S.p.A. e l'esercente SSIF – Società Subalpina di Imprese Ferroviarie S.p.A.;
- audit documentale per la verifica della risoluzione delle problematiche residue derivanti dal processo di autorizzazione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria isolata FerrovieNord S.p.A. e dell'esercente SSIF – Società Subalpina di Imprese Ferroviarie S.p.A.;
- audit in presenza sul Sistema di Gestione della Sicurezza presso l'Impresa ferroviaria operante su rete isolata Trenord S.r.l.;
- monitoraggio ispettivo svolto sul campo presso i Gestori dell'infrastruttura FerrovieNord S.p.A., EAV S.p.A. e gli esercenti SSIF S.p.A. e Ferrovia Circumetnea mediante visite linea su circa 247 km;
- monitoraggio ispettivo svolto sul campo presso l'Impresa ferroviaria EAV S.p.A., gli esercenti SSIF S.p.A. e Ferrovia Circumetnea mediante controlli visivi inerenti al

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

generale stato manutentivo dei veicoli in composizione e all'operatività del personale impiegato con mansioni di sicurezza;
- ispezioni specifiche svolte sul campo per la verifica dei passaggi a livello (gestione, corretto funzionamento e interfacce con l'infrastruttura stradale) presso i Gestori dell'infrastruttura EAV S.p.A., ASTRAL S.p.A. e gli esercenti Ferrovia Circumetnea e ARST S.p.A;
- ispezioni specifiche sull'implementazione dei piani di attrezzaggio infrastrutturale e tecnologico svolte sul campo presso l'Impresa EAV e COTRAL, i Gestori dell'infrastruttura EAV e ASTRAL, l'esercente Ferrovia Circumetnea.

L'attività di supervisione sullo stato di avanzamento dei piani di attrezzaggio infrastrutturale e tecnologico è stata sviluppata in più fasi. I riscontri semestrali trasmessi al 30/3 e al 30/09 dagli Operatori ferroviari sono stati sottoposti a un'analisi di tipo documentale volta a verificare la completezza, la chiarezza e la coerenza dei dati e delle informazioni contenute nei piani e nelle relative tabelle di monitoraggio anche alla luce di quanto trasmesso nell'ultimo semestre dell'anno precedente.

Alcuni Operatori ferroviari sono stati coinvolti in incontri bilaterali dedicati a chiarimenti e approfondimenti di merito che, in alcuni casi, hanno rappresentato il kick-off meeting di una successiva attività di tipo ispettivo.

Lo stato di conformità (totale, parziale o nullo) ai requisiti di sicurezza di cui alla nota ANSF n. 13666/2019, dichiarato al 30/09/2024 dalle organizzazioni operanti sulle linee isolate, è rappresentato nell'istogramma di Figura 2. La parziale conformità è stata ricondotta ai casi in cui anche una sola delle linee che compongono la rete di riferimento risulti non conforme.

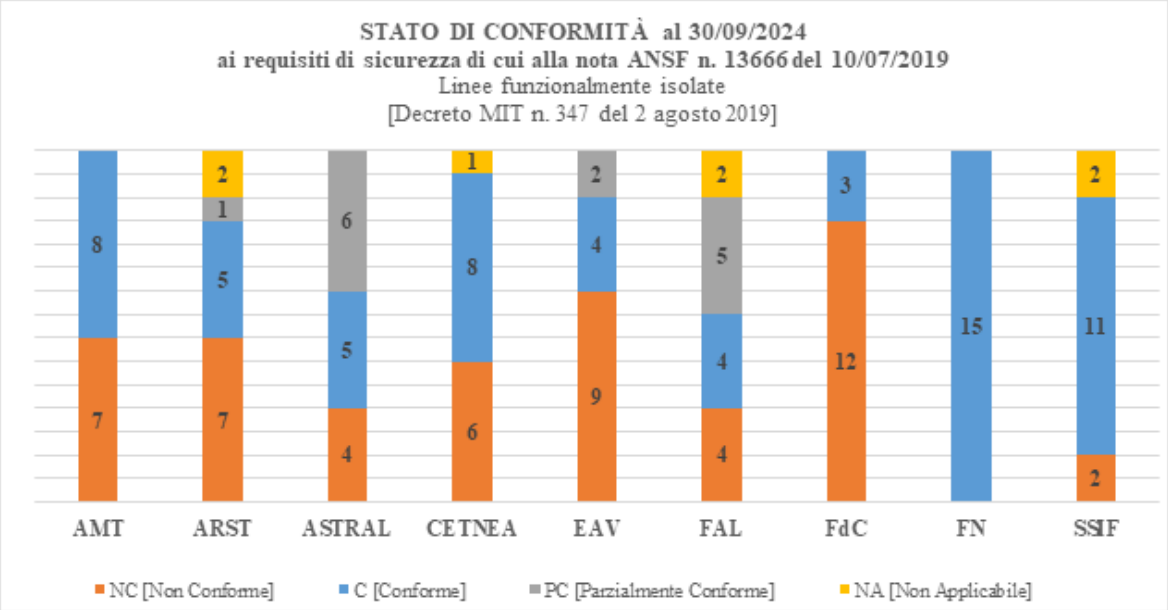


Figura 2. Stato di conformità di ciascuna rete funzionalmente isolata ai requisiti di sicurezza di cui alla nota ANSF n.13666/2019 - Aggiornamento settembre 2024.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Per ciascun requisito non soddisfatto gli Operatori ferroviari hanno individuato e pianificato progetti da implementare nel proprio contesto operativo nel medio - lungo periodo rispetto alla prima pianificazione (mediamente dai tre-cinque ai dieci anni), anche in funzione della disponibilità di risorse economiche e finanziarie. Si registra una variazione del livello di conformità dichiarato dagli Operatori negli anni precedenti dovuto agli esiti delle attività di supervisione condotte nel corso 2024.

Nelle more della piena attuazione dei citati provvedimenti, gli operatori hanno adottato, nell'immediato, delle misure mitigative, individuate a seguito dell'applicazione del processo di valutazione dei rischi condotto a norma dell'art. 3 del decreto ANSF n. 1/2019, selezionate in coerenza con le misure minime indicate dall'Agenzia (note ANSF n. 9956/2016 del 26/09/2016 e n. 10770 del 19/10/2016).

La conformità ai requisiti di sicurezza di cui alla nota ANSF n. 13666 del 10/07/2019, nonché l'adozione delle eventuali misure mitigative temporanee, è stato oggetto di verifica nell'ambito delle istruttorie finalizzate al rilascio del Certificato di Idoneità all'Esercizio (CIE) ai sensi dell'art. 28 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

L'istogramma di Figura 3 rappresenta, per ciascun requisito di cui alla nota ANSF n. 13666/2019, il numero di reti isolate che, al 30 settembre 2024, sono state dichiarate non conformi, parzialmente o integralmente, evidenziando gli ambiti su cui si registra il perdurare dei principali gap tecnologici. Da considerare che per completezza, sono stati inclusi nell'istogramma di Figura 3, anche quei requisiti che attengono alla gestione della manutenzione dell'infrastruttura (requisito 10.2) e del materiale rotabile (requisito 10.3), la cui risoluzione non è pertanto riconducibili all'attrezzaggio tecnologico.

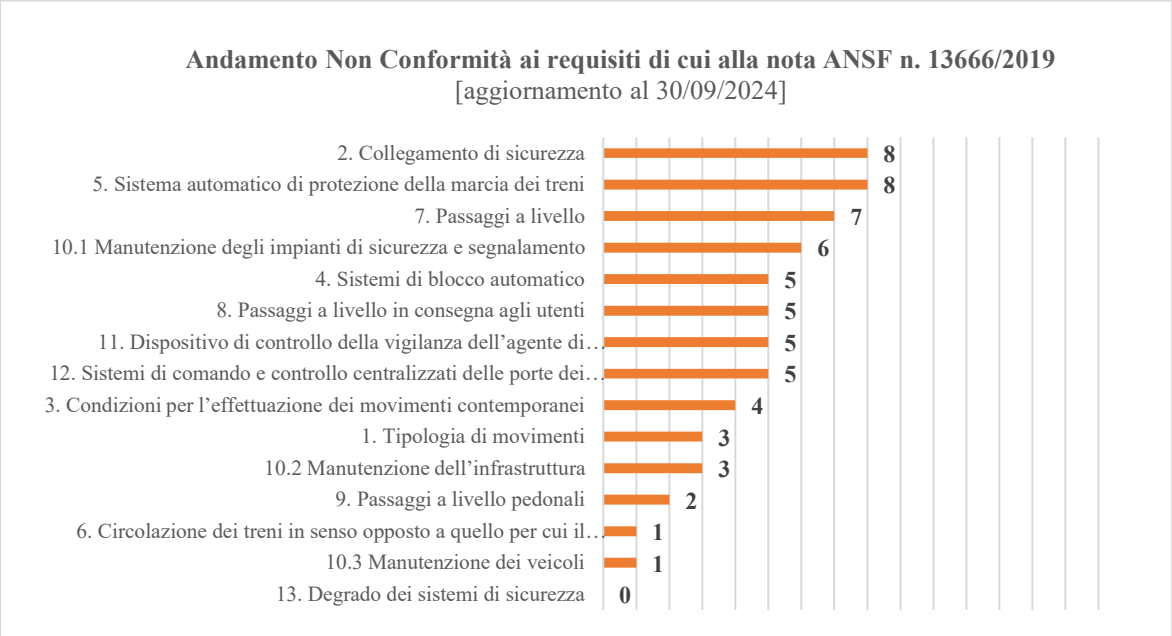


Figura 3: Non conformità ai requisiti di cui alla nota ANSF 13666/2019 delle reti funzionalmente isolate - Aggiornamento settembre 2024.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Sono stati anche organizzati incontri bilaterali tra ANSFISA ed alcune organizzazioni con lo scopo primario di permettere chiarimenti e approfondimenti in merito ad aspetti non desumibili dai dati e dalle informazioni trasmesse, molto spesso non esaustive o incomplete o ad aspetti contradditori rispetto alle caratteristiche note della rete di competenza. Gli incontri, svolti nel corso del secondo semestre del 2024, hanno interessato i seguenti Operatori delle reti ferroviarie isolate: SSIF (ES), FAL (ES), EAV (GI)/ EAV (IF), AMT (ES), Circumetnea (ES), ASTRAL (GI)/ COTRAL (IF), ARST (ES). Lo svolgimento di queste attività ha determinato approfondimenti e riflessioni da parte degli Operatori in merito alla effettiva conformità dei propri contesti operativi ai requisiti, e conseguentemente si è registrata una variazione del livello di conformità dichiarato dagli operatori negli anni precedenti.

9. Incidenti significativi registrati nel corso del 2024

Con il Decreto ANSF n. 3/2019 è stato esteso alle reti funzionalmente isolate il quadro normativo vigente sul sistema ferroviario nazionale inerente alla classificazione e alle modalità di comunicazione degli incidenti e degli inconvenienti ferroviari. Pertanto, permane quanto definito dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, e dall'Allegato A al Decreto ANSF n. 4/2012.
Nel 2024 si sono verificati complessivamente 5 incidenti significativi [1] (a fronte dei 6 occorsi nel 2023), di cui:

- 1 deragliamento di treno riconducibile a problematiche manutentive dell'infrastruttura ferroviaria;
- 1 incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento (eccetto suicidi o tentati suicidi), corrispondente all'investimento di persona indebitamente presente in prossimità del binario: in tale incidente è deceduta la persona investita;
- 1 incidente al passaggio a livello con un veicolo stradale in cui è deceduta la persona investita: ANSFISA ha svolto un'ispezione specifica a seguito dell'incidente richiedendo la soluzione delle carenze riscontrate ai Gestori stradale e ferroviario;
- 2 collisioni di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, corrispondenti alla collisione con la linea aerea di contatto riconducibili all'ambito della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

Gli incidenti hanno cagionato complessivamente 2 morti, a fronte della singola vittima (1 morto) registrata nel 2023. Gli eventi sono riepilogati nell'Allegato I.

Ai fini statistici, i numeri "bassi" degli eventi occorsi sia nel 2023 che nel 2024 non consentono di definire un andamento sia in termini complessivi che di singola categoria di eventi.

[1] L'incidente significativo è definito come qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ricoverato in ospedale per almeno 24h), oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi. Il danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente è quantificato in danni pari o superiori a 150.000 EUR, l'interruzione prolungata del traffico corrisponde a servizi ferroviari su una linea principale sospesi per sei ore o più (decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50).

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

Per quanto attiene ai precursori, si segnalano, nel corso dell'anno 2024, 4 SPAD di cui 2 con superamento del punto protetto e due senza (a fronte di 2 SPAD del 2023 senza superamento del punto protetto) e 33 deformazioni del binario o altro disallineamento del binario (a fronte dei 31 casi registrati nel 2023). Si segnalano inoltre 3 rotture di rotaie, tipologia di precursori non segnalata invece per il 2023.

Per quanto sopra, si desume che la manutenzione dell'infrastruttura rimane uno dei principali processi che gli Operatori devono potenziare anche implementando, a tal fine, il proprio Sistema di Gestione della Sicurezza.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

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

Allegato I "Incidenti significativi – Reti isolate - Anno 2024"

	DATA	LOCALIZZAZIONE	TIPOLOGIA DI INCIDENTE	AMBITO a cui è riconducibile la CAUSA PRINCIPALE DELL'EVENTO
1	12/01/2024	Scafati Linea Napoli - Torre Annunziata - Poggiomarino	Incidente al passaggio a livello	Indebita presenza di veicoli stradali
2	16/04/2024	Cosenza	Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	Indebita presenza di pedoni
3	03/05/2024	Linea Cumana	Collisione di treno contro linea di contatto	Manutenzione infrastruttura
4	08/06/2024	Linea Cumana	Collisione di treno contro linea di contatto	Manutenzione infrastruttura
5	27/06/2024	Genova	Deragliamento di treno	Manutenzione infrastruttura

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN - Doc. firmato digitalmente da: Pier Luigi Giovanni Navone + 1

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

ALLEGATO A: INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Data Form for reporting CSI 2024 data - Validated Version, click on the button to get graphs -->

Graphs after validation

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
0. Reporting country details										
C	CC	Reporting country	ISO 3166 alpha-2 country code (except for Channel Tunnel (CT), Greece (EL) and the United Kingdom (UK)	**IT**						Changing values for 2023
Y	YY	Reporting year		2020	2021	2022	2023	Justification for changes in 2023 values	2024	Classification of the Deviation
1. Indicators relating to accidents										
1.1 Total number of significant accidents and a break-down for the following types of accidents										
1	N00	Total number of significant accidents	Numeric value (integer)	89	90	109	113		103	
3	N011	Collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	1	1	2	2		1	
4	N012	Collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	3	5	4	4		5	
5	N02	Derailments of trains	Numeric value (integer)	8	2	3	2		4	
6	N031	Level crossing accidents on passive LCs	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
7	N032	Level crossing accidents on manual LCs	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
8	N033	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side warning	Numeric value (integer)	0	0	2	0		0	
9	N034	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side protection	Numeric value (integer)	8	4	11	5		5	
10	N035	Level crossing accidents on rail-side protected LCs	Numeric value (integer)	0	3	3	2		1	
11	N03	Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	8	7	16	7		6	
12	N04	Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides	Numeric value (integer)	56	61	76	88		80	
13	N05	Fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	2	1		1	
14	N06	Other accidents	Numeric value (integer)	13	14	6	9		6	
1.2 Persons seriously injured and killed by type of accident and by category of person										
1.2.1a. Persons seriously injured - all persons										
15	TS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	25	26	26	28		29	
16	TS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	1	0		0	
17	TS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	1	0		0	
18	TS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0		0	
19	TS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
20	TS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	2	2	3	1		2	
21	TS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	21	19	21	27		26	
22	TS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
23	TS06	In others	Numeric value (integer)	2	3	3	0		1	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
1.2.1b. Passengers seriously injured										
24	PS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	3	0	1		0	
26	PS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
27	PS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0		0	
28	PS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
29	PS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
30	PS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	1	0	1		0	
31	PS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
32	PS06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.1c. Employees or contractors seriously injured										
33	SS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	4	3	3	2		1	
35	SS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	1	0		0	
36	SS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
37	SS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
38	SS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
39	SS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	2	0	1	2		0	
40	SS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
41	SS06	In others	Numeric value (integer)	2	3	1	0		1	
1.2.1d. Level-crossing users seriously injured										
42	LS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	2	2	3	1		2	
44	LS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
45	LS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
46	LS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
47	LS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	2	2	3	1		2	
48	LS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
49	LS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
50	LS06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.1e. Trespassers seriously injured										
51	US00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	19	18	20	24		26	
53	US011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
54	US012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
55	US02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
56	US03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
57	US04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	19	18	20	24		26	
58	US05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
59	US06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
1.2.1g. Other persons on platform seriously injured										
69	OSP00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
70	OSP011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
71	OSP012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
72	OSP02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
73	OSP03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
74	OSP04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
75	OSP05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
76	OSP06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.1h. Other persons not on platform seriously injured										
77	OSE00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
78	OSE011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
79	OSE012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
80	OSE02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
81	OSE03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
82	OSE04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
83	OSE05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
84	OSE06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.2a. Persons killed by type of accident - all persons										
85	TK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	43	49	69	74		57	
86	TK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0		0	
87	TK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
88	TK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0		0	
89	TK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	2	0	0	0		0	
90	TK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	4	4	11	5		3	
91	TK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	37	43	57	69		54	
92	TK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	1	0		0	
93	TK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.2b. Passengers killed										
94	PK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	1	1	1	0		2	
96	PK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
97	PK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
98	PK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
99	PK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0		0		0	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
100	PK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	1	1	1	0		2	
101	PK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
102	PK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.2c. Employees or contractors killed										
103	SK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	4	2	2	6		3	
105	SK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
106	SK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
107	SK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	2	0	0	0		0	
108	SK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	1		0	
109	SK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	2	2	1	5		3	
110	SK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	1	0		0	
111	SK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
1.2.2d. Level-crossing users killed										
112	LK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	4	4	11	4		3	
114	LK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
115	LK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
116	LK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
117	LK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	4	4	11	4		3	
118	LK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
119	LK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
120	LK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.2e. Trespassers killed										
121	UK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	34	42	55	64		49	
123	UK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
124	UK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0		0	
125	UK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
126	UK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
127	UK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	34	40	55	64		49	
128	UK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
129	UK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.2g. Other persons on platform killed										
139	OKP00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
140	OKP011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
141	OKP012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
142	OKP02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
143	OKP03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
144	OKP04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
145	OKP05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
146	OKP06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
1.2.2h. Other persons not on platform killed										
147	OKE00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
148	OKE011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
149	OKE012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
150	OKE02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
151	OKE03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
152	OKE04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
153	OKE05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
154	OKE06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
2. Indicators relating to dangerous goods										
155	N18	Total number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	Numeric value (integer)	0	1	2	2		2	
156	N19	Accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods are NOT released	Numeric value (integer)	0	0	1	2		2	
157	N20	Accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerou	Numeric value (integer)	0	1	1	0		0	
3. Indicators relating to suicides										
158	N07	Suicides	Numeric value (integer)	116	132	129	155		134	
159	N08	Attempted suicides	Numeric value (integer)	13	20	24	28		28	
4. Indicators relating to precursors to accidents										
160	I00	Total number of precursors	Numeric value (integer)	3732	4099	3009	3185		3011	
161	I01	Broken rails	Numeric value (integer)	179	167	128	171		150	
162	I02	Track buckles and other track misalignments	Numeric value (integer)	3519	3893	2850	2961		2815	Natural variation
163	I03	Wrong-side signalling failures	Numeric value (integer)	3	0	0	1		0	
165	I041	Signals passed at danger when passing a danger point	Numeric value (integer)	13	9	7	6		13	Natural variation
166	I042	Signals passed at danger without passing a danger point	Numeric value (integer)	18	30	24	46		32	
167	I05	Broken wheels on rolling stock in service	Numeric value (integer)	0	0	0	0		1	
168	I06	Broken axles on rolling stock in service	Numeric value (integer)	0	0	0	0		0	
5. Indicators to calculate the economic impact of accidents										
175	C10	Economic impact of **significant accidents ONLY**	Numeric value in €	191220905	########	286933077	299489708		254133936	
176	C01	Economic impact of fatalities	Numeric value in €	132482850	########	237955948	261244769		205012163	
177	C02	Economic impact of serious injuries	Numeric value in €	11892421	13267527	13843944	15262052		16104297	
178	C13	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (significant accidents)	Numeric value in €	44398495	13006613	24659328	14150000		22108887	Natural variation
179	C17	Cost of damage to the environment (significant accidents)	Numeric value in €	0	0	0	125000		0	Natural variation
180	C14	Cost of delays as a consequence of significant accidents	Numeric value in €	2447139	2564680	10473856	8707887		10908589	
181	C15	Minutes of delays of passenger trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	61285	55164	151276	102000		125346	Natural variation
182	C16	Minutes of delays of freight trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	16909	19324	37076	41000		45625	Natural variation
6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation										
6.1 Train Protection Systems (TPSs)										
183	TP01	Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%		-	
184	TP02	Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%		-	
185	TP03	Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop and discrete supervision of speed	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%		-	
186	T01	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Numeric value (%)	95%	95%	95%	95%		95,6%	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
187	TT01	Percentage of train kilometers run with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%		-	
188	TT02	Percentage of train kilometers run with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%		-	
189	TT03	Percentage of train kilometers run with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop and discrete supervision of speed	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%		-	
190	T02	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Numeric value (%)	98%	97%	97%	97%		99,0%	
6.2 Level crossings										
191	T03	Total number of level crossings (active and passive)	Numeric value	5562	5467	5417	5320		5171	
192	T06	Total number of active level crossings	Numeric value	4774	4755	4732	4701		4605	
193	T07	with automatic user-side warning	Numeric value	56	55	55	45		26	Natural variation
194	T081	with automatic user side protection	Numeric value	4215	4152	4106	4032		3890	
197	T10	with user-side protection and warning, and rail-side protection	Numeric value	476	534	557	623		688	Natural variation
198	T15	manual	Numeric value	27	14	14	1		1	Natural variation
202	T14	Total number of passive level crossings	Numeric value	788	712	685	619		566	Natural variation
R.T. Reference data traffic and infrastructure										
205	R01	Total number of Train km	Numeric value (in million train-km)	315,1	364,6	389,8	394,4		396,4	
206	R05	Passenger train km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the movement of a passenger train over one kilometre.	Numeric value (in million train-km)	259,8	301,8	326,5	332,5		334,3	
207	R06	Freight train km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the movement of a freight train over one kilometre.	Numeric value (in million train-km)	48,0	53,7	54,2	52,4		52,5	
208	R04	Other train km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the movement of a train - not categorised as a passenger or freight train, e.g. a works train over one kilometre.	Numeric value (in million train-km)	7,3	9,1	9,1	9,5		9,6	
209	R02	Number of passenger km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the transport of one rail passenger by rail over a distance of one kilometre.	Numeric value (in million passenger-km)	21558,0	26334,0	45046,0	53369,6		54487	Natural variation
210	R07	Number of rail freight tonne km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement of railway goods transport which represents the transport by rail of one tonne of goods over a distance of one	Numeric value (in million tonne-km)	24099,0	27336,0	26772,0	26352,0		26973	
211	R08	Number of line kilometres - NOTE DEFINITION: Unit of measurement of the length of the railway network	Numeric value (in km)	17536,0	17555,0	17573,0	17624,0		17460	
212	R03	Number of track kilometres - NOTE DEFINITION: Unit of measurement of the length of the railway network multiplied by the number of tracks	Numeric value (in km)	25538,0	25557,0	25565,0	25652,8		25499	
R.E Reference data for economic indicators (not mandatory)										
213	R09	Average percentage of work passengers per year	Numeric value (%)	#VALORE!	0%	0%	0%		-	
214	R10	Average percentage of non-work passengers per year	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%			
215	R11	National value of preventing a fatality	Numeric value in €	-	0	0	0		-	
216	R12	National value of preventing a serious injury	Numeric value in €	-	0	0	0		-	
217	R13	National value of time for a work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	-	0	0	0		-	
218	R14	National value of time for a non-work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	-	0	0	0		-	
219	R15	National value of time for a tonne freight (an hour)	Numeric value in €	-	0	0	0		-	
220	R16	Fall back value of preventing a fatality	Numeric value in €	3080997	3305046	3443637	3530335		3596705	
221	R17	Fall back value of preventing a serious injury	Numeric value in €	475697	510290	532459	545073		555321	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value						Possible Deviation and its classification
222	R18	Fall back value of time for a work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	22,82	24,48	25,50	26,14		26,51	
223	R19	Fall back value of time for a non-work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	7,61	8,16	8,50	8,71		8,84	
224	R20	Fall back value of time for a tonne freight (an hour)	Numeric value in €	1,16	1,24	1,30	1,33		1,34	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

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

ALLEGATO B: MODIFICHE LEGISLATIVE

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

ALLEGATO B
MODIFICHE LEGISLATIVE NELL'ANNO 2024

TABELLA 1

MODIFICHE APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA SU: ▪ **SICUREZZA FERROVIARIA; INTEROPERABILITA'** ▪ **APERTURA DEL MERCATO FERROVIARIO ED EVENTUALE RECEPIMENTO**	**Recepimento (Sì/No)**	**Riferimento giuridico**	**Pubblicazione e data di entrata in vigore**
REGOLAMENTO (UE) n. 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013	No trasposizione, essendo un Regolamento, è direttamente applicabile negli Stati membri	• Regolamento (UE) 2021/1153 • Regolamento (UE) n. 913/2010 • Regolamento (UE) n. 1315/2013	GUCE Serie L del 28.6.2024. effetti ed entrata in vigore: **Abrogazione** Il regolamento (UE) n. 1315/2013 a decorrere dal 18 luglio 2024. **Entrata in vigore** Il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE dell'18.7.2024 con cui si chiede all'Italia di modificare o abrogare determinate norme nazionali in conformità all'articolo 26, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio	No trasposizione, la Decisione è direttamente applicabile nei confronti dei destinatari	Regolamento (UE) 2016/796, articolo 26, paragrafo 4	Entrata in vigore 18.07.2024

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

DECISIONE (UE) 2024/1315 DEL CONSIGLIO del 22 aprile 2024 relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 58 a sessione del comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia riguardo alle modifiche dell'appendice C della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia	No trasposizione, la Decisione è direttamente applicabile nei confronti dei destinatari	Appendice C della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia «COTIF»), del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999	GUCE n. L del 15.5.2024. entrata in vigore il 22 aprile 2024, giorno dell'adozione
DECISIONE (UE) 2024/867 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 marzo 2024 che autorizza la Repubblica francese a negoziare, firmare e concludere un accordo internazionale sui requisiti di sicurezza e interoperabilità del collegamento fisso sotto la Manica	No trasposizione, la Decisione è direttamente applicabile nei confronti dei destinatari e interessa l'Italia solo nel contesto europeo	Accordo internazionale sui requisiti di sicurezza e interoperabilità del collegamento fisso sotto la Manica tra Francia e Regno Unito per l'applicazione di: Regolamento (UE) 2016/796 e Direttive (UE) 2016/797 2016/798 del Parlamento e del Consiglio,	In corso con Report alla Commissione
DECISIONE N. 1/2024 DEL COMITATO DEI TRASPORTI TERRESTRI COMUNITÀ/SVIZZERA del 13 dicembre 2024 relativa alla modifica degli allegati 1, 5 e 8 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e alla modifica della decisione n. 2/2019 del Comitato [2025/717]	No trasposizione, la Decisione è direttamente applicabile nei confronti dei destinatari e interessa l'Italia solo nel contesto europeo	Accordo del 21 giugno 1999 fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia	GUCE n. L del 15.4.2025 Entrata in vigore il giorno dell'adozione: 13.12.24
DECISIONE (UE) 2024/1687 DEL CONSIGLIO del 10 giugno 2024 relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea alla 16a sessione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda la revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema «Materiale rotabile — carri merci», al sottosistema «Materiale rotabile — rumore», alla composizione dei treni	No trasposizione, la Decisione è direttamente applicabile nei confronti dei destinatari e interessa l'Italia solo nel contesto europeo	Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia «COTIF»), del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999	GUCE L del 13.6.2024 Entrata in vigore il giorno dell'adozione: 10.06.24

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

e ai controlli della compatibilità con la tratta nonché al sottosistema «applicazioni telematiche per il trasporto merci»			
DECISIONE (UE) 2024/2383 DELLA COMMISSIONE del 6 settembre 2024 che designa i coordinatori europei dei corridoi di trasporto europei, del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e dello spazio marittimo europeo (EMS) e stabilisce le modalità di esercizio della loro missione e delle loro funzioni	No trasposizione, la Decisione è direttamente applicabile nei confronti dei destinatari e interessa l'Italia solo nel contesto europeo	Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti	GUCE L del 9.9.2024 Entrato in vigore il 10.09.2024
REGOLAMENTO (UE) 2024/792 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 29 febbraio 2024 che istituisce lo strumento per l'Ucraina (per il sostegno all'Ucraina anche dal punto di vista delle infrastrutture)	No trasposizione, essendo un Regolamento, è direttamente applicabile negli Stati membri e interessa l'Italia solo nel contesto europeo		GUCE L del 29.2.2024 Entrato in vigore il 1.03.2024
REGOLAMENTO (UE) 2024/1449 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 14 maggio 2024 sull'istituzione di uno strumento per le riforme e la crescita per i Balcani occidentali (per il sostegno ai Balcani anche dal punto di vista delle infrastrutture)	No trasposizione, essendo un Regolamento, è direttamente applicabile negli Stati membri e interessa l'Italia solo nel contesto europeo		GUCE L del 24.5.2024 Entrato in vigore il 25.05.2024
Depository Notification Entry into force (01.01.2025) of the provisions adopted by the Committee of Technical Experts at its 16th session held on 11 and 12 June 2024 (NOT-24070): Revision of the Uniform Technical Prescriptions applicable to the subsystem "rolling stock – freight wagons" (UTP WAG) Revision of the Uniform Technical Prescription applicable to the subsystem "rolling stock – noise" (UTP Noise) Revision of the Uniform Technical Prescription applicable to train composition and route compatibility checks (UTP TCRC)	No	Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as modified by the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol), commonly referred to as COTIF 1999	Entrata in vigore 01.01.2025

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Modifications to Appendix I of the Uniform Technical Prescription concerning Telematics Applications for Freight Services (UTP TAF)			

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

TABELLA 2

- **Atti ANSFISA**
- **Leggi nazionali in materia ferroviaria**

Ambito di riferimento	Normativa	Data entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
Provvedimento ANSFISA con impatto normativo	Raccomandazione di cui all'art. 16 comma 2 lettera z) del D.lgs. n. 50/2019 - Presenza di vegetazione e depositi di materiale nei terreni adiacenti alle linee ferroviarie.	Emanato con Nota protocollo n. 33458/2024 del 07/05/2024:		-
Provvedimento ANSFISA con impatto normativo	Raccomandazione di cui all'art.16 comma 2 lettera z) del decreto legislativo 50/2019 inerente la "Gestione del rischio ai passaggi a livello senza barriere dotati di segnalazioni ottico-acustiche (SOA)".	Emanato con Nota protocollo n. 50191/2024 del 05/07/2024		-
Autorizzazioni di sicurezza e certificati di idoneità all'esercizio rilasciati da ANSFISA	Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio – Vers. 01 del 18/09/2024	Emanate con Nota protocollo n. 66758 del 19-09-2024	Stabilisce le modalità pratiche per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e ai certificati di idoneità all'esercizio	-
Certificati di sicurezza unici rilasciati da ANSFISA	Linee guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici – Rev. 01 del 17/09/2024	Emanate con Nota protocollo n.	Stabilisce le modalità pratiche per il rilascio di certificati di sicurezza unici alle Imprese ferroviarie	-

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

		66744 del 19-09-2024		
Note di interesse generale	Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria anno 2025	Emanato con Nota protocollo n. 52426/2024 del 15/07/2024		-
Note di interesse generale	Calendario di revisione della normativa nazionale ai sensi dell'articolo 5bis del Regolamento (UE) 2019/773 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» (STI OPE), come modificato dal Regolamento (UE) 2023/1693.	Emanato con Nota protocollo n. 43609/2024 del 12/06/2024		-
Provvedimenti ad impatto normativo	Svio del 10.08.2023 – Galleria di Base San Gottardo - Rottura di una ruota tipo BA390. Esiti dell'esame in ambito europeo (procedura normale del JNS dell'ERA) e conseguente introduzione di misure di controllo del rischio	Emanato con Nota protocollo n. 57993/2024 del 06/08/2024 e relativo allegato (Allegato 1)		-
Provvedimenti ad impatto normativo	Incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di ceppi dei freni denominate "LL". Esiti dell'esame in ambito europeo (procedura normale del JNS dell'ERA) e conseguente introduzione di misure di controllo del rischio	Emanato con Nota protocollo n. 304225/2024 del 24/04/2024 e relativo		-

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

		allegato (Allegato 1)		
Raccomandazioni di cui all'art. 24 del D. Lgs. 50/2019	Trasmissione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito dell' "Investimento mortale di 5 operai a Brandizzo il 30/8/2023.	Emanato con Nota protocollo n. 91763/2024 del 12/12/2024 e relativo allegato (Allegato 1)		-
Raccomandazioni di cui all'art. 24 del D. Lgs. 50/2019	Trasmissione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito "Svio del treno passeggeri n. 969 di TRENORD, avvenuto presso Iseo il 10/12/2022".	Emanato con Nota protocollo n. 71742/2024 del 08/10/2024 e relativo allegato (Allegato 1)		-
Raccomandazioni di cui all'art. 24 del D. Lgs. 50/2019	Trasmissione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito "Svio del treno passeggeri n. 1195 di EAV, avvenuto presso Pozzano il 26/01/2023.	Emanato con Nota protocollo n. 41424/2024 del 04/06/2024 e relativo allegato (Allegato 1)		-

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Raccomandazioni di cui all'art. 24 del D. Lgs. 50/2019	Trasmissione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito "dello spezzamento del treno merci n. 58006 di GTS Rail, avvenuto presso Barletta il 04/01/2022.	Emanato con Nota protocollo n. 1459/2024 del 09/01/2024 e relativo allegato (Allegato 1)		-
Raccomandazioni di cui all'art. 24 del D. Lgs. 50/2019	Trasmissione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito della "Svio del treno n. 9311 di Trenitalia presso Roma Prenestina, sulla linea AC/AV Roma – Napoli, avvenuto in data 03/06/2022.	Emanato con Nota protocollo n. 195/2024 del 02/01/2024 e relativo allegato (Allegato 1).		-
Materia ferroviaria	**Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 244 del 2 ottobre 2024.** Modifiche al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 10 giugno 2019, n. 235 relativamente alla compatibilità tecnica dei veicoli con l'infrastruttura e la circolabilità	Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 272 del 20 novembre 2024.	In particolare, le modifiche apportate hanno comportato la cancellazione del punto 7 della sezione 2 e l'intera sezione 3 dell'Allegato al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 10 giugno 2019, n. 235	Nell'ottica di semplificazione del quadro normativo, per rendere coerenti su tutta l'infrastruttura ferroviaria italiana i processi propedeutici all'utilizzo dei veicoli, si è ritenuto necessario modificare coerentemente le disposizioni del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 giugno 2019, n. 235, per le ferrovie ad uso turistico e per i rotabili storici.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Materia ferroviaria	DECRETO-LEGGE 2 marzo 2024, n. 19 Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) convertito con modificazioni dalla L. 29 aprile 2024, n. 56	S.O. n. 19, relativo alla G.U. 30/04/2024, n. 100, Entrata in vigore: 02/03/2024	Parte che interessa le infrastrutture	
Materia ferroviaria	Decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 17/01/2024 Modifiche all'Allegato A del decreto ministeriale 5 agosto 2016, nonché all'Allegato 1 del decreto ministeriale n. 347 del 2 agosto 2019 - "Linea ferroviaria Torino-Ceres".	Prot. m_inf.AB007 AB.REG_DE CRETI(R).000 0001.17-01-2024	La "Linea ferroviaria Torino – Ceres" è inserita nell'elenco di cui all'Allegato "A" al decreto ministeriale 5 agosto 2016 n. 270 (…). L'inserimento di cui al punto 1 ha effetto dal momento dell'acquisizione del sistema modificato nel contesto dell'organizzazione del Gestore dell'Infrastruttura GTT S.p.A. comprensiva di tutte le necessarie autorizzazioni e concessioni. 3. In conseguenza di quanto disposto al punto 1, la "Linea ferroviaria Torino – Ceres" è depennata dall'Allegato 1 al decreto ministeriale 2 agosto 2019, n. 347 riportato in allegato al presente decreto.	Si rende necessaria la modifica del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2019 n. 347 recante "Individuazione delle reti ferroviarie che ai sensi dell'art. 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 rientrano nel campo di applicazione del medesimo decreto" ed, in particolare, l'Allegato 1 nel quale sono individuate le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario;

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Materia ferroviaria	Decreto-legge n. 155 del 19 ottobre 2024 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 189 del 9 dicembre 2024)	Gazzetta Ufficiale n. 291 del 12 dicembre 2024,	Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali	Incrementato delle autorizzazioni di spesa a favore di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. per l'anno 2024 e previsione fondi per il trasporto pubblico locale, inclusa la componente ferroviaria.
Materia ferroviaria	DECRETO-LEGGE 2 marzo 2024, n. 19 Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) convertito con modificazioni dalla L. 29 aprile 2024, n. 56	S.O. n. 19, relativo alla G.U. 30/04/2024, n. 100	Ha introdotto ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con fondi destinati a vari progetti infrastrutturali, molti dei quali ferroviari.	Si rendeva necessario secondo i criteri di attuazione del PNRR
Materia ferroviaria	DECRETO-LEGGE 29 giugno 2024, n. 89 convertito con modificazioni dalla L. 8 agosto 2024, n. 120 Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport	G.U. 20/08/2024, n. 194	Disposizioni riguardanti, tra l'altro, i collegamenti ferroviari tra la Sicilia e la Calabria	
Materia ferroviaria	DECRETO-LEGGE 31 dicembre 2024, n. 208 Misure organizzative urgenti per fronteggiare situazioni di particolare emergenza, nonché per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. (24G00232) convertito con modificazioni dalla L. 28 febbraio 2025, n. 20	G.U. 01/03/2025, n. 50	Disposizioni riguardanti le infrastrutture ferroviarie	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

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

ALLEGATO C: LIVELLO DI INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO ITALIANO

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

ANNEX: Progress with Interoperability 2024

Please refer to the Appendix for definitions.

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	N.D.
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	N.D.

Please provide the list of lines excluded:

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0 km

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	N.D.
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	N.D.
3c	Accessible railway stations	N.D.
3d	Other stations	N.D.

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses, issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	16474
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	871

5. Number of vehicles authorised under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)

5a	**First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total**	0
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ae	Special vehicles/OTM	0
5b	**Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total**	0
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	0
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0
5c	**Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total**	2
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	0
5cc	Thermal or electric traction units	0
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	2

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

5ce	Special vehicles/OTM	0
5d	**New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total**	13
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	0
5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	9
5df	Special vehicles/OTM	0
5e	**Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total**	206
5ea	Freight wagons	0
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	6
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	197
5ef	Special vehicles/OTM	3

6. ERTMS equipped vehicles (total fleet, end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	0
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	252
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	193

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	11
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	22
7c	FTE staff involved in supervision	41
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	58

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

Appendix to ANNEX: Applicable definitions - Progress with Interoperability

Applicable definitions are those contained in the relevant articles of the legal documents.
In addition the following definitions apply:

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year 2024)

Railway lines excluded by the Member States from the scope of the application of RSD/IOD: DIRECTIVE (EU) 2016/797, Art. 1.4 a-d; DIRECTIVE (EU) 2016/798, Art. 2.3 a-d, as of 31.12.2020 (reporting year).

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year 2024)

Length of newly constructed railway lines constituting the Union rail system authorized for placing in service in accordance with Article 18.2 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2020).

3. PRM adapted stations (end of year 2024)

Railway stations as of 31.12.2023 (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 (as amended by Commission Implementing Regulation 2019/772) on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

Full TSI compliance means full conformity with PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Partial TSI compliance means conformity with some (but not all) PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Accessible station means a station considered accessible under national legislation. (No NoBo certificate available.).

Railway station means a location on a railway system where a passenger train service can start, stop or end.

4. Train driver licenses (end of year 2024)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2023 (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 (as amended by Directives 2014/82 and 2016/882 and by Regulation 2019/554) on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year 2024)

The number of vehicles authorised through (issued, renewed and amended) vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21 of Directive (EU) 2016/797 during the reporting year (2023).

6. ERTMS equipped vehicles (end of year 2024)

Number of operated tractive vehicles (owned, leased, and rented minus rented-out) equipped and not equipped with ETCS level 1 and level 2.

Vehicles without power units are excluded. Multiple units and or with multiple driving cabs to be counted once. Includes only vehicles which are operated to transport freight or passengers, and shunting locos (if available). Yellow fleet and other IM vehicles are not included. Includes only vehicles which are registered in the country of main business activities of RUs.

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year 2024

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2023 (reporting year).

Only staff dealing with railways is to be included.

Camera dei Deputati **ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN**

ALLEGATO D: ACRONIMI E DEFINIZIONI

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

ALLEGATO D

ACRONIMO/ABBREVIAZIONE	
AMIS	Autorizzazione di Messa In Servizio
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
AsBo	Organismo Valutatore di Sicurezza
CCS	Controllo-Comando e Segnalamento
CND	Controlli non distruttivi
CS	Cultura della Sicurezza
CSI	*Common Safety Indicator*
CSM	*Common Safety Method*
CSM RA	*CSM Risk Assessment*, metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio
CST	*Common Safety Target*
DeBo	Organismo Designato
DPCM	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
DPR	Decreto del Presidente della Repubblica
DGSF	Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie di ANSFISA
DiGIFeMa	Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
ECM	*Entity in Charge of Maintenance*
ENE	Energia
ERA	Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie
ERTMS	European Rail Traffic Management System
GI	Gestore dell'Infrastruttura
HOF	*Human and Organisational Factors*
IF	Impresa Ferroviaria
INFRA	Infrastruttura
JNS	*Joint Network Secretariat for the Quick Response Procedure*

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

ACRONIMO/ABBREVIAZIONE	
MdO	Mezzi d'Opera
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
NIB	*National Investigation Body*
NoBo	Organismo Notificato
NRV	*National Reference Value*
NSA	*National Safety Authority*
OSS	*One-Stop Shop*
PL	Passaggio a livello
PNC	Piano Nazionale Complementare
PNRR	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
RCF	Regolamento per la Circolazione Ferroviaria
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RID	Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose
RINF	Registro Infrastruttura
RNL	Registro Nazionale Licenze
RID	*Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses*
SCMT	Sistema di Controllo della Marcia Treno
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
SNA	Scuola Nazionale dell'Amministrazione
SPAD	*Signal Passed At Danger*
SSC	*Single Safety Certificate*
STI	Specifica Tecnica di Interoperabilità
UE	Unione Europea

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

DEFINIZIONI*	
[Rete IT]	Rete ferroviaria nazionale di competenza dell'ANSF, facente parte dello spazio ferroviario europeo unico di cui al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, costituita dalla [Rete RFI] e dalle [Reti Regionali Interconnesse]
[Rete RFI]	Rete ferroviaria concessa in gestione alla società RFI S.p.A. (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.)
[Reti Regionali Interconnesse]	Reti ferroviarie regionali interconnesse alla [Rete RFI], ritenute di rilevanza strategica per il sistema ferroviario italiano identificate col Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016
tr-km	Il treno chilometro è un'unità di misura che rappresenta il movimento di un treno su un chilometro di linea. Per il calcolo deve essere utilizzata la distanza effettivamente percorsa dal treno, se disponibile, altrimenti deve essere utilizzata la distanza standard tra stazione origine e destinazione. Sono conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.
passeggeri-km	Il passeggero chilometro è un'unità di misura che rappresenta il trasporto di una persona su una distanza di un chilometro. Sono conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.
tonnellate-km	unità di misura che rappresenta il trasporto di una tonnellata su una distanza di un chilometro. Sono conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.
incidente	un evento improvviso indesiderato o non intenzionale oppure una specifica catena di siffatti eventi, avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro (art.3 comma 1 lettera d) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50).
incidente grave	qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona oppure il ferimento grave di cinque o più persone oppure seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro. (art.3 comma 1 lettera n) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50).
incidente significativo	incidente rientrante nella definizione di cui. Un "incidente significativo" è qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente (ovvero danni quantificabili in 150.000 EUR o più) oppure un'interruzione prolungata del traffico (ovvero i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per sei ore o più), esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN

DEFINIZIONI*	
	(Appendice dell'Allegato 1 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50).
inconveniente	qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario. (art.3 comma 1 lettera o) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50).
***** Per le definizioni relative agli indicatori comuni di sicurezza si rimanda all'Allegato I del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50	

Camera dei Deputati ARRIVO 12 novembre 2025 Prot: 2025/0001884/TN