ansfisa.ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.U.0005564.30-01-2026

Doc CLXXX - bis, n. 4

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

IL DIRETTORE

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

Al Presidente del Senato della Repubblica
Sen. Ignazio La Russa
amministrazione@pec.senato.it

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

Oggetto: Relazione sulle attività dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali – anno 2025

Allegato: Relazione annuale ex articolo 12, comma 5-bis del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109

Con la presente si trasmette, in ottemperanza a quanto previsto all'art. 12, comma 5-bis, del D.L. 109/2018, la Relazione sulle attività dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali relativa all'anno 2025.

Cordiali Saluti.

IL DIRETTORE
Ing. Domenico Capomolla

DOMENICO CAPOMOLLA
30.01.2026 09:57:15
GMT+01:00

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

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

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

Relazione Annuale 2025

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



SOMMARIO

1 NOTA INTRODUTTIVA 6

2 ANSFISA: AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI 8

2.1 PRESENTAZIONE E MISSION 8
2.2 PRINCIPALI ATTIVITÀ E RISULTATI CONSEGUITI NEL 2025 10
2.3 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA 13
2.4 EVOLUZIONE DELL'ORGANICO 15
2.5 SVILUPPO DELLE COMPETENZE DEL PERSONALE 15
2.6 LA COMUNICAZIONE 17
2.6.2 Strumenti, canali, prodotti 18
2.6.3 Divulgazione della cultura della sicurezza 21
2.7 ATTIVITÀ DELL'AGENZIA – PRIORITÀ STRATEGICHE 21

3 FERROVIE 22

3.1 DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE 22
3.1.1 I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie 22
3.1.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie 24
3.2 SISTEMA FERROVIARIO NAZIONALE 37
3.3 LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE SVOLTE NEL 2025 40
3.3.1 Attività normative 40
3.3.2 Emanazione di standard tecnici in materia di sottosistemi strutturali e vigilanza sulla relativa applicazione 42
3.3.3 Attività autorizzative 46
3.3.4 Gestione Registri 60
3.3.5 Attività di supervisione e controllo effettuate nel 2025 60
3.3.6 Audit e follow-up sui Sistemi di Gestione della Sicurezza 61
3.3.7 Monitoraggio ispettivo sul campo 64
3.3.8 Monitoraggio ispettivo da remoto 68
3.3.9 Ispezioni specifiche 69
3.3.10 Tavolo tecnico di cui al DM 137/2014 72
3.3.11 Pianificazione delle attività di supervisione della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2026 72
3.3.12 Risultanze delle segnalazioni pervenute nell'anno 2025 76

4 INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI 78

4.1 DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI 78
4.1.1 I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali 78

4.1.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali 79
4.2 LA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE ITALIANA 85
4.2.1 La rete autostradale italiana 86
4.2.2 Le strade statali - ANAS 87
4.2.3 La rete viaria locale 88
4.2.4 Le opere d'arte 89
4.3 LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI SVOLTE NEL 2025 90
4.3.1 Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2025 90
4.3.2 Audit, presso i gestori/enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi gestori/enti proprietari della rete stradale e autostradale 92
4.3.3 Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo gli obiettivi dell'anno 2025 93
4.3.4 Esito delle ispezioni 99
4.3.5 Promozione dell'adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza 101
4.3.6 Commissione Permanente Gallerie di cui al Dlgs 264/2006 102
4.3.7 Attività di competenza ai sensi del D. Lgs 35/2011 107
4.3.8 Ispezioni specifiche sui passaggi a livello 112
4.3.9 Attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall'utenza e/o da Enti preposti 114
4.3.10 Programmazione delle attività di vigilanza 2026 115
4.3.10.1 Gli obiettivi del programma 2026 115
4.3.11 L'evoluzione dell'attività della DGISA e stima per il 2026 121
5 SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI 122
5.1 I COMPITI DELLA DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE 122
5.1.1 La struttura organizzativa 122
5.1.2 Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale 123
5.1.3 L'area trasporti ad impianti fissi 123
5.1.4 L'area per l'operatività territoriale 124
5.1.5 Personale DGSTIF 125
5.2 GLI OBIETTIVI DELLA DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE 126
5.3 LA CONSISTENZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI IN ITALIA 134
5.4 INCIDENTALITÀ 2025 135
5.5 LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE SVOLTE NEL 2025 136

5.5.1 Normativa emessa dalla DGSTIF 136
5.5.2 Digitalizzazione processi gestionali degli impianti fissi 137
5.6 PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI VIGILANZA DELLA DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E PER L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE NEL 2026 138
5.6.1 Gli obiettivi del piano 2026 139
5.6.2 Le attività del piano 2026 139
5.6.3 Svolgimento delle attività 141

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: Provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia 46
Figura 2: Distribuzione certificati di sicurezza per tipologia di servizio 47
Figura 3: Provvedimenti autorizzativi 54
Figura 4: Distribuzione delle attività 56
Figura 5: Tipologia veicoli in conformità 57
Figura 6: Audit e follow-up 2025 61
Figura 7: Monitoraggio ispettivo sul campo 64
Figura 8: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle imprese ferroviarie 68
Figura 9: Segnalazioni catalogate dal NAS nell'anno 2025. 76
Figura 10: Principali argomenti delle segnalazioni catalogate dal NAS nell'anno 2025.* 76
Figura 11: km di infrastruttura viaria per tipologia di gestore 86
Figura 12: Corografia localizzazione direttrici oggetto di ispezione 98
Figura 13: Corografia localizzazione direttrici oggetto di ispezione 118
Figura 14: Corografia localizzazione Gallerie oggetto di verifica ai sensi del Dlgs 264/2006 119
Figura 15: stima per il 2026 122
Figura 16: Personale DG-STIF 125
Figura 17: Grafico attività 2025 129
Figura 18: Grafico personale abilitato 2025 132
Figura 19: Tipologie di sistemi di trasporto 135

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Dotazione organica – dati al 31/12/2025 14
Tabella 2: Dati caratteristici 37
Tabella 3: Soggetti autorizzati o certificati dall'ANSFISA 37

Tabella 4: Elenco delle reti ferroviarie isolate e dei relativi operatori 38
Tabella 5: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ANSFISA al 31/12/2025 e soggetti operanti sulla base di previgenti autorizzazioni 39
Tabella 6: Reti ferroviarie funzionalmente isolate 39
Tabella 7: Elenco imprese ferroviarie con descrizione della tipologia di servizio 48
Tabella 8: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2025 da ANSFISA 49
Tabella 9: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2025 da ERA con Area di Esercizio Italia 49
Tabella 10: Quadro di sintesi dei CIE 50
Tabella 11: Atti complessivi rilasciati 54
Tabella 12: Licenze rilasciate 58
Tabella 13: Istruttori e esaminatori riconosciuti 60
Tabella 14: Attività di audit e follow up eseguiti nel 2025 62
Tabella 15: Attività di monitoraggio ispettivo sul campo nel 2025 64
Tabella 16: Quadro di sintesi delle attività ispettive svolte sui piani di adeguamento delle linee interconnesse 70
Tabella 17: Quadro di sintesi delle attività ispettive sui piani di adeguamento delle linee isolate 71
Tabella 18: Attività pianificate per il 2026 75
Tabella 19: Estensione stradale e gestori 85
Tabella 20: Rete autostradale per concedenti 86
Tabella 21: Rete di interesse nazionale gestita da ANAS 87
Tabella 22: Opere d'arte della rete autostradale e di interesse nazionale 89
Tabella 23: Direttrici oggetto di ispezione per l'anno 2025 94
Tabella 24: Ispezioni gallerie 104
Tabella 25: Delibere della Commissione Permanente Gallerie 106
Tabella 26: elenco delle infrastrutture ispezionate 113
Tabella 27: tratte individuate ex art. 6 bis del D.lgs. 35/2011 121
Tabella 28: Personale in servizio e carenze di organico 126
Tabella 29: Pianificazione attività ispettive art.100 127
Tabella 30: analisi, valutazione e supervisione 130
Tabella 31: Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi 134
Tabella 32: Incidenti anno 2025 - Italia 135

1 Nota introduttiva

La presente Relazione illustra le attività svolte da ANSFISA nel 2025, anno in cui l'Agenzia ha proseguito il rafforzamento della propria struttura operativa e il miglioramento dell'azione istituzionale, con un significativo incremento delle attività di vigilanza e il consolidamento delle metodologie di monitoraggio della sicurezza delle infrastrutture di trasporto.

Tali interventi hanno interessato un patrimonio infrastrutturale particolarmente esteso e complesso, comprendente la rete ferroviaria nazionale, le infrastrutture stradali e autostradali, nonché i sistemi di trasporto a "impianti fissi".

Le attività di ispezione e supervisione hanno riguardato migliaia di chilometri di rete e un numero altrettanto rilevante di opere e impianti, contribuendo ad accrescere la conoscenza dello stato di sicurezza delle infrastrutture e a rafforzare i presìdi di prevenzione e mitigazione del rischio.

Nel corso dell'anno l'Agenzia ha ulteriormente potenziato la propria azione sia sul piano della regolazione tecnica sia su quello operativo, garantendo il costante aggiornamento del quadro normativo di settore e promuovendo una maggiore omogeneità applicativa. In tale contesto si colloca, tra l'altro, l'aggiornamento delle Istruzioni Operative per le Linee Guida sui Ponti Esistenti, che ha introdotto elementi di chiarezza e uniformità a supporto delle attività di controllo e certificazione svolte dai gestori.

Le Direzioni generali dell'Agenzia hanno operato in modo integrato e complementare, contribuendo al raggiungimento di risultati significativi nei rispettivi ambiti di competenza.

Nel settore ferroviario, ANSFISA ha svolto pienamente il ruolo di Autorità nazionale per la sicurezza, attraverso attività di regolazione, autorizzazione, audit e ispezione sui gestori dell'infrastruttura, sulle imprese ferroviarie e sugli esercenti delle reti isolate, assicurando al contempo un presidio qualificato nei contesti europei e internazionali, anche attraverso la partecipazione ad attività congiunte con altre Autorità di sicurezza, la presenza attiva nel Network europeo delle Autorità Nazionali di Sicurezza e in ulteriori iniziative di cooperazione europea e attività bilaterali con Paesi terzi.

Nel comparto stradale e autostradale, l'Agenzia ha rafforzato un approccio di vigilanza orientato al rischio, con particolare attenzione alla rete secondaria, alle opere d'arte, alle gallerie e alla prevenzione degli effetti del dissesto idrogeologico.

Nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, è proseguito il percorso di consolidamento delle competenze trasferite all'Agenzia, attraverso il rafforzamento del quadro normativo, delle attività autorizzative, della vigilanza e della qualificazione del personale addetto alle funzioni di sicurezza.

Accanto all'attività tecnica e ispettiva, l'Agenzia ha continuato a investire nel rinnovamento dei metodi di controllo, nella digitalizzazione dei processi e nella qualificazione delle competenze interne, con l'obiettivo di rendere l'azione amministrativa sempre più efficace, tempestiva e trasparente. In particolare, è proseguito il processo di digitalizzazione dei procedimenti autorizzativi, già avviato per alcuni ambiti, che sarà ulteriormente esteso nel prossimo futuro.

Nel 2025 ANSFISA ha inoltre rafforzato la propria funzione di supporto tecnico e di diffusione della cultura della sicurezza, promuovendo iniziative di formazione specialistica, momenti di confronto con gli operatori del settore e percorsi di collaborazione istituzionale. In tale prospettiva si collocano anche il rinnovo e l'attivazione di accordi e intese strategiche con altre Amministrazioni e Enti di settore, finalizzati a creare sinergie, individuare buone pratiche e sviluppare soluzioni condivise per la mitigazione dei rischi, con particolare riferimento al dissesto idrogeologico e agli effetti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture.

Un ruolo sempre più rilevante è stato svolto dalla comunicazione istituzionale, intesa come strumento essenziale di trasparenza, dialogo e partecipazione. Nel corso dell'anno, l'Agenzia ha sviluppato un racconto costante e strutturato delle proprie attività, attraverso il sito istituzionale, i canali digitali, eventi pubblici, prodotti editoriali e iniziative divulgative, contribuendo a rendere più comprensibile e riconoscibile il proprio mandato e a rafforzare la consapevolezza collettiva sull'importanza della sicurezza infrastrutturale.

In un contesto regolatorio e tecnologico in continua evoluzione, l'Agenzia sta inoltre investendo nell'ottimizzazione dei metodi di controllo e adozione di modelli ispettivi sempre più efficienti, rafforzando così la prontezza e l'efficacia degli interventi sul territorio.

Con questo spirito, ANSFISA proseguirà il proprio percorso di miglioramento continuo, consapevole del ruolo essenziale che svolge affinché i gestori garantiscano la disponibilità un sistema infrastrutturale sicuro e resiliente, a servizio dei cittadini e del Paese.

Domenico Capomolla
Direttore di ANSFISA

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

La presente Relazione nasce dall'esigenza di presentare le attività condotte dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali nel corso del 2025, in linea con quanto previsto dal comma 5-bis dell'articolo 12 del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109 che prevede l'invio, entro il 31 gennaio di ciascun anno, al Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti e alle competenti Commissioni parlamentari di una relazione sulle attività svolte nel corso dell'anno precedente.

2.1 Presentazione e mission

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

ANSFISA promuove la sicurezza e la vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali e sugli impianti fissi mirando a diventare punto di riferimento per tutto il territorio nazionale per il miglioramento della qualità della manutenzione e dello sviluppo infrastrutturale del Paese. L'Agenzia verifica sul campo lo stato delle infrastrutture, dei veicoli ferroviari e degli impianti fissi attraverso ispezioni a campione, prove e attività ispettive. Organizza inoltre audit di sistema per controllare l'operato dei gestori e degli operatori circa l'efficacia delle azioni messe in atto a tutela della sicurezza.

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

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

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

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

Nell'ambito del settore ferroviario, svolge il ruolo di National Safety Authority ai sensi della Direttiva 798/2016. La Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie (DGSF) di ANSFISA promuove la sicurezza e vigila sull'intera rete nazionale e regionale (km 17460), sulle isolate (km 1045), 12 gestori infrastruttura (rete RFI + reti regionali interconnesse), 7 soggetti "esercenti" (con funzioni sia di gestore dell'infrastruttura che di impresa ferroviaria) che operano sulle reti funzionalmente isolate, 2 soggetti (imprese ferroviarie) e 1 soggetto (gestore infrastruttura) che operano solo su reti funzionalmente isolate (FART, Cotral e ASTRAL), 102 imprese ferroviarie e 15 centri di formazione. È il riferimento nazionale in ambito comunitario e assicura l'aggiornamento delle norme inerenti alla sicurezza e all'interoperabilità della circolazione ferroviaria.

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

La Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (DGISA) ha il compito di promuovere e vigilare sulle condizioni di sicurezza del patrimonio infrastrutturale stradale italiano, composto da 833.050 km di rete, di cui l'80% gestito dai comuni e il 4% da gestori autostradali e ANAS. La Direzione svolge l'attività ispettiva secondo il programma che viene comunicato annualmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'attenzione inoltre è rivolta anche alla vigilanza sulla sicurezza della piattaforma stradale per la quale l'attività ispettiva è volta al controllo dell'arredo, della segnaletica e altre strutture stradali. Svolge, inoltre, funzioni ispettive nelle gallerie appartenenti alla rete stradale transeuropea, alle quali si somma la presidenza e il supporto organizzativo della Commissione permanente Gallerie assunti nel gennaio 2022.

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

2.2 Principali attività e risultati conseguiti nel 2025

Nel corso del 2025 la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (DGSF) ha svolto un ruolo centrale nel presidio della sicurezza del sistema ferroviario nazionale, operando lungo tutte le aree che caratterizzano il mandato dell'Autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria: regolazione tecnica, attività autorizzative, supervisione e controllo, cooperazione europea e promozione della cultura della sicurezza.

L'azione della Direzione si è sviluppata su un sistema ferroviario complesso e articolato, comprendente la rete interoperabile nazionale e regionale, nonché le reti ferroviarie funzionalmente isolate, coinvolgendo gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie ed esercenti.

Un ambito di particolare rilievo ha riguardato le attività di supervisione, svolte attraverso attività di supervisione e controllo al fine di vigilare sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e degli esercenti, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza. Le verifiche hanno interessato, tra l'altro, i piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico delle reti interconnesse e isolate, i processi di manutenzione dell'infrastruttura, in particolare sulla conformità e sullo stato manutentivo delle opere d'arte, dei passaggi a livello, nonché il controllo dei rischi connessi al dissesto idrogeologico. In tale ambito, la Direzione ha adottato un approccio progressivamente orientato al rischio, combinando controlli documentali, audit da remoto e verifiche sul campo, anche al fine di monitorare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate dagli operatori.

Particolare attenzione è stata dedicata al trasporto ferroviario di merci pericolose, attraverso un articolato programma di audit, ispezioni e sopralluoghi sugli operatori coinvolti. Le attività hanno consentito di verificare la corretta implementazione delle prescrizioni normative, con specifico riferimento alla formazione del personale, alla gestione delle informazioni di sicurezza e allo stato manutentivo dei veicoli e degli impianti di terminalizzazione. Le criticità emerse hanno dato luogo a specifiche richieste di azioni correttive, contribuendo a rafforzare il presidio di sicurezza di un segmento particolarmente sensibile del trasporto ferroviario.

Nel 2025 la DGSF ha inoltre avviato e consolidato un programma di controlli sullo stato manutentivo del materiale rotabile impiegato nei servizi passeggeri di interesse nazionale a media e lunga percorrenza. L'attività, svolta in stretto coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha previsto ispezioni a campione sui treni in esercizio, con esiti complessivamente positivi e una limitata incidenza di irregolarità, oltre che verifiche documentali e controlli presso una officina di manutenzione.

Sul versante autorizzativo, la Direzione ha assicurato un'elevata capacità istruttoria, rilasciando certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie, autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura e certificati di idoneità all'esercizio per le reti isolate. Di particolare rilievo è stata anche l'attività di autorizzazione alla messa in servizio dei sottosistemi strutturali (infrastruttura, energia e comando-controllo e segnalamento) e dei veicoli ferroviari, inclusi interventi strategici per la rete AV/AC e per il potenziamento di nodi e collegamenti di rilevanza nazionale ed europea. Tali attività hanno contribuito in modo significativo al sostegno degli investimenti infrastrutturali e all'implementazione dei programmi di interoperabilità, in particolare del Piano Nazionale ERTMS.

La DGSF ha mantenuto un ruolo attivo e qualificato nei contesti europei e internazionali, partecipando ai lavori dei principali organismi tecnici (RISC, OTIF, gruppi ERA) e supportando il Ministero nei processi di armonizzazione normativa e di aggiornamento delle specifiche tecniche di interoperabilità. In tale ambito si collocano anche le attività di monitoraggio e rendicontazione sull'attuazione dei piani nazionali ERTMS e STI-PRM, nonché il contributo ai tavoli di cooperazione transfrontaliera, con particolare riferimento ai corridoi TEN-T.

Un ulteriore asse strategico dell'azione della Direzione ha riguardato la promozione della cultura della sicurezza, con iniziative dedicate al fattore umano, alla just culture e alla valutazione della maturità organizzativa dei sistemi di gestione. Attraverso audit tematici, questionari di autovalutazione, attività

di divulgazione e partecipazione a eventi di settore, la DGSF ha favorito una crescente attenzione agli aspetti organizzativi e comportamentali della sicurezza, rafforzando la consapevolezza del ruolo centrale degli operatori nella prevenzione degli eventi incidentali.
Infine, nel 2025 è proseguito l'impegno della Direzione nelle attività di studio e sperimentazione sull'impiego dell'idrogeno in ambito ferroviario, con la verifica dell'applicazione delle linee guida autorizzative e il supporto ai primi procedimenti relativi a veicoli innovativi. Tali attività hanno consentito di acquisire importanti ritorni di esperienza, utili a consolidare un quadro regolatorio in grado di accompagnare l'innovazione tecnologica mantenendo elevati livelli di sicurezza.
Nel complesso, le attività svolte dalla DGSF nel 2025 hanno contribuito in modo sostanziale al rafforzamento del sistema nazionale di sicurezza ferroviaria, promuovendo un approccio integrato che coniuga vigilanza, regolazione, supporto tecnico e diffusione della cultura della sicurezza, in coerenza con gli standard europei e con le sfide evolutive del settore.

Nel corso del 2025 la DGISA ha consolidato il proprio ruolo di presidio tecnico operativo sulla sicurezza dell'esteso patrimonio infrastrutturale stradale e autostradale nazionale, sviluppando un programma di vigilanza fortemente orientato al rischio con significativa attenzione alla rete secondaria, che rappresenta oltre il 96% della viabilità nazionale. L'attività è stata caratterizzata da un ulteriore incremento delle attività ispettive – che hanno riguardato oltre 3.500 km di rete e circa 600 opere d'arte – con priorità assegnate ai territori soggetti a rilevante rischio idrogeologico e ai tratti interessati da intensi flussi di traffico commerciale. Parallelamente, la DGISA ha considerevolmente rafforzato gli audit mirati sui Sistemi di Gestione della Sicurezza dei principali gestori, l'attività ispettiva sulle gallerie, i controlli sui passaggi a livello e le verifiche a seguito di segnalazioni dell'utenza.
L'attività ispettiva sulle gallerie appartenenti alla rete Trans-Europea (rete TERN – D.Lgs. 264/06) ha supportato in misura consistente l'azione della Commissione permanente per le gallerie operante presso la Direzione Generale: i 50 sopralluoghi ispettivi svolti hanno consentito un importante ulteriore incremento dei provvedimenti di messa in servizio e conformità alla direttiva europea di gallerie stradali della rete TEN-T rispetto al 2024.
Il 2025 ha visto inoltre importanti progressi nelle azioni regolatorie, quali l'elaborazione della proposta di regolamento per la certificazione delle competenze degli ispettori di ponti e gallerie che ben si inserisce nell'ambito delle attività istituzionali di applicazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza alle infrastrutture stradali.
Analoghi importanti avanzamenti sono stati conseguiti nel campo del recepimento della Direttiva europea sulla sicurezza delle Infrastrutture stradali (D.lgs. 35/2011), col completamento e la valorizzazione nella programmazione ispettiva dell'Agenzia e pianificatoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della classificazione di rete; inoltre, al termine dei due corsi pilota svolti a partire dal 2024 (il cui esito ha consentito l'archiviazione della correlata procedura di infrazione comunitaria) è stata formulata un'importante proposta di revisione della norma inerente ai programmi formativi e al riconoscimento dei soggetti erogatori dei corsi.
Le risultanze ispettive hanno evidenziato criticità ricorrenti — carenze manutentive, difformità nelle capacità operative dei gestori — che hanno generato raccomandazioni tecniche e misure urgenti di mitigazione del rischio in diverse specifiche situazioni, sempre in stretta sinergia – per il tramite delle Prefetture - con i territori interessati.
La Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali e Autostradali ha inoltre proseguito nel percorso di conoscenza e sensibilizzazione rivolto ai Gestori stradali e autostradali riguardo – in generale - alla Gestione della Sicurezza delle infrastrutture, delle opere d'arte e degli elementi stradali, con una focalizzazione particolare riguardo agli aspetti particolarmente rilevanti delle barriere di sicurezza e di gestione del rischio idrogeologico, anche in considerazione alla crescente frequenza di eventi meteorologici estremi che incidono sulla sicurezza delle infrastrutture e degli utenti. Tale attività ha contribuito in materia rilevante alla promozione di diversi eventi sul territorio e di redazione di un quaderno tecnico sulle barriere stradali e del Libro bianco sul dissesto idrogeologico, da porsi a

disposizione dei gestori quali elementi essenziali per le decisioni gestionali e programmatorie di propria unica responsabilità.
È proseguita, altresì, una intensa attività di studio e ricerca, in collaborazione con primarie istituzioni universitarie e industriali, al fine di perseguire la necessaria innovazione scientifica e tecnologica nell'attuazione dei compiti istituzionali dell'Agenzia nel settore stradale.
In vista del 2026, la DGISA ha definito un programma di vigilanza basato su moderni criteri di campionamento multirischio e multiobiettivo, con la valorizzazione della classificazione della rete improntato al mantenimento della sorveglianza sulla rete autostradale e statale (con particolare riferimento al "rientro strade" verso ANAS e al rafforzamento del controllo sui gestori territoriali, verso il completamento delle ispezioni nei confronti dei gestori provinciali e città metropolitane.
In vista del 2026, la DGISA ha definito un programma di vigilanza improntato al rafforzamento del controllo sui gestori territoriali, all'integrazione della classificazione del rischio della rete e al supporto operativo alla transizione del piano "Rientro Strade" verso ANAS.

Nel corso del 2025 la Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e per l'Operatività Territoriale (DGSTIF) ha proseguito il percorso di consolidamento delle proprie funzioni istituzionali, esercitando un ruolo centrale nella regolazione, autorizzazione e vigilanza sui sistemi di trasporto ad impianti fissi e nel coordinamento delle attività operative sul territorio nazionale.
L'azione della Direzione si è collocata in un contesto caratterizzato dalla progressiva integrazione delle competenze trasferite ad ANSFISA e dalla necessità di assicurare uniformità, coerenza e continuità operativa su un patrimonio estremamente eterogeneo di sistemi di trasporto, comprendente metropolitane, tram e filobus, funicolari, ascensori pubblici, impianti a fune, scale e marciapiedi mobili, distribuiti sull'intero territorio nazionale.
Un asse prioritario dell'attività svolta nel 2025 ha riguardato il rafforzamento del quadro regolatorio di riferimento. La DGSTIF ha operato per l'aggiornamento e il completamento della normativa tecnica e procedurale applicabile ai diversi sistemi di trasporto ad impianti fissi, introducendo criteri maggiormente orientati a un approccio prestazionale e sistemico alla sicurezza. In tale ambito si colloca l'emanazione di provvedimenti normativi di rilievo in materia di autorizzazioni di sicurezza, requisiti degli esercenti, qualificazione e formazione del personale addetto alle funzioni di sicurezza, nonché il riconoscimento dei centri di formazione e degli organismi coinvolti nei processi di verifica.
Parallelamente, la Direzione ha svolto un'intensa attività autorizzativa, assicurando la continuità e l'efficienza dei procedimenti di rilascio, rinnovo e aggiornamento delle autorizzazioni di sicurezza e dei nulla osta tecnici necessari per l'esercizio dei sistemi di trasporto ad impianti fissi. Tale attività ha richiesto un costante dialogo tecnico con gli esercenti e gli enti territoriali, finalizzato a garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza e la corretta gestione delle fasi di realizzazione, messa in servizio ed esercizio degli impianti.
Nel 2025 la DGSTIF ha inoltre rafforzato il proprio impegno nelle attività di vigilanza e controllo, sviluppando un approccio ispettivo progressivamente orientato alla valutazione del rischio. Le attività ispettive, svolte sia direttamente sia attraverso il coordinamento delle strutture territoriali dell'Agenzia, hanno interessato un ampio numero di impianti e sistemi, con particolare attenzione agli impianti caratterizzati da maggiore complessità tecnica, elevati flussi di utenza, vetustà delle infrastrutture o esposizione a specifici fattori di rischio, inclusi quelli di natura ambientale e idrogeologica. Le risultanze delle ispezioni hanno consentito di individuare criticità ricorrenti e di formulare prescrizioni e raccomandazioni finalizzate al miglioramento continuo dei livelli di sicurezza.
Un ruolo significativo è stato svolto dalla Direzione anche nel coordinamento operativo sul territorio, assicurando l'integrazione delle attività ispettive e autorizzative con le altre Direzioni generali dell'Agenzia e favorendo un presidio più efficace e omogeneo della sicurezza. Tale funzione si è rivelata particolarmente rilevante in relazione a contesti territoriali complessi e a sistemi di trasporto

strategici per la mobilità urbana e metropolitana, nonché in vista di grandi eventi di rilevanza nazionale e internazionale.
Nel corso dell'anno è proseguito l'impegno della DGSTIF nella qualificazione e abilitazione del personale addetto alle funzioni di sicurezza, attraverso l'organizzazione e lo svolgimento delle sessioni di esame previste per il rilascio dei patentini e delle idoneità professionali. Tale attività ha contribuito a rafforzare il livello di competenza tecnica degli operatori e a garantire standard omogenei di professionalità sull'intero territorio nazionale.
Un ulteriore ambito di rilievo ha riguardato la digitalizzazione dei processi gestionali e autorizzativi, avviata e sviluppata nel corso del 2025. La Direzione ha promosso l'adozione di strumenti informatici a supporto della gestione dei procedimenti e del monitoraggio delle attività, con l'obiettivo di aumentare l'efficienza amministrativa, la tracciabilità delle informazioni e la trasparenza dei processi, ponendo le basi per una progressiva modernizzazione dell'azione amministrativa nel settore dei trasporti ad impianti fissi.
Infine, la DGSTIF ha contribuito in modo significativo alla diffusione della cultura della sicurezza, attraverso iniziative di confronto tecnico, tavoli di coordinamento con gli operatori e le associazioni di settore, nonché attività di sensibilizzazione e divulgazione rivolte agli stakeholder istituzionali e professionali. Tali iniziative hanno favorito una maggiore consapevolezza del ruolo centrale della sicurezza nella gestione dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e hanno rafforzato il dialogo tra l'Agenzia e i soggetti responsabili dell'esercizio.
Nel complesso, le attività svolte dalla DGSTIF nel 2025 hanno contribuito al consolidamento del sistema di vigilanza e regolazione dei trasporti ad impianti fissi, rafforzando l'efficacia dell'azione dell'Agenzia sul territorio e promuovendo un approccio integrato e proattivo alla sicurezza, in coerenza con l'evoluzione normativa, tecnologica e organizzativa del settore.

2.3 La struttura organizzativa

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

La nuova struttura organizzativa, definita dal citato

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

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

1. La Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie, in attuazione di quanto disposto all'art. 5 del Regolamento di amministrazione, articolata in quattro aree di seguito indicate:

- Area normativa e standard tecnici;
- Area supervisione e controlli;
- Area autorizzazioni e certificazioni di sicurezza;
- Area autorizzazione sottosistemi e veicoli.

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

2. La Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, in attuazione di quanto disposto all'art. 6 del Regolamento di amministrazione, composta dalle seguenti quattro aree:

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

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

3. La Direzione generale dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale, in attuazione di quanto disposto all'artt. 7 e 9 del Regolamento di amministrazione, composta dalle seguenti due aree:

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

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

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

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

La nuova organizzazione è stata implementata a partire dal mese di gennaio 2024; al 31 dicembre 2025 sono stati conferiti n. 3 incarichi dirigenziali di livello generale e 27 incarichi dirigenziali di livello non generale.

La dotazione organica, a seguito di sopraggiunti atti normativi, è stata così rideterminata:

Tabella 1: Dotazione organica – dati al 31/12/2025

Categoria	**Dotazione organica**	**Nei ruoli**
Dirigenti di livello generale	3	0
Dirigenti di livello non generale	48	28
Professionisti I q	77	64

Professionisti II q	15	3
Elevate professionalità	6	0
Funzionari	294	204
Assistenti	183	137
Operatori	10	10
	636	**446**

2.4 Evoluzione dell'organico

Dal 31/12/2020 al 31/12/2024, le unità di personale da 109 sono divenute 445 (con un incremento - in meno di 5 anni - del personale in servizio di circa il 308%) ed è stata avviata ogni iniziativa utile per soddisfare il fabbisogno di organico. A tal proposito, nel 2025 sono state avviate diverse **procedure concorsuali** per consentire la copertura di complessive 105 unità, così suddivise:

- n.7 posizioni dirigenziali
- n. 9 posti per Professionisti di I qualifica professionale
- n.12 posti per Professionisti di II qualifica professionale
- n. 38 Funzionari Tecnici
- n. 16 Funzionari esperti in discipline economico-giuridiche
- n. 2 Assistenti tecnici
- n. 2 Assistenti informatici

Quanto al tema dello **sviluppo professionale** del personale interno, si evidenzia che nell'anno 2025 sono state concluse le seguenti procedure:

- Valorizzazione delle professionalità del personale ex USTIF, ai sensi di quanto previsto dall'art. 14, comma 3, del Decreto-legge n. 25 del 14/03/2025 recante Disposizioni urgenti in materia di reclutamento e funzionalità delle pubbliche amministrazioni (in favore di n. 79 unità di personale);
- Procedura c.d. Madia di progressioni in deroga (procedura sbloccata in corso d'anno) con cui si è attuato uno sviluppo di personale interno a 4 posti da Funzionario e 2 posti da Professionista di I qualifica professionale (per un totale di 6 unità di personale);
- Sviluppo professionale del personale interno ex Ustif con relativo inquadramento a professionista di I qualifica professionale di n. 16 unità di personale;
- Conclusione della procedura di concorso per 15 unità a dirigenti tecnici, e lo sviluppo di carriera per n. 4 unità riservate a personale interno.

Inoltre, in data 24 dicembre 2025 è stata avviata una procedura di progressione del personale interno tra le Aree (da Area Assistenti ad Area Funzionari) per 11 unità di personale.

2.5 Sviluppo delle competenze del personale

Nel corso dell'anno, l'Agenzia ha programmato e realizzato un ampio insieme di iniziative formative finalizzate al consolidamento e al potenziamento delle competenze professionali del personale, in un'ottica di continuo miglioramento della capacità amministrativa e tecnico-operativa. La definizione del piano formativo è stata preceduta da un'approfondita attività di analisi dei fabbisogni, condotta

attraverso la raccolta sistematica delle richieste di formazione provenienti dalle Direzioni e dalle Strutture di Staff e il confronto strutturato con i referenti interni, volto a individuare le priorità formative anche in relazione a obblighi normativi, aggiornamenti professionali e processi di innovazione organizzativa.

L'analisi delle richieste ha consentito di definire un'offerta formativa coerente, adeguata alle esigenze emergenti e idonea a evitare sovrapposizioni con le attività operative, garantendo al contempo una distribuzione equilibrata delle iniziative nel corso dell'anno. Il relativo cronoprogramma ha consentito di organizzare le iniziative in coerenza con le esigenze operative delle strutture, assicurando una partecipazione ampia e distribuita.

Nel corso del 2025 l'Agenzia ha organizzato o gestito direttamente circa 14 corsi, per un totale di oltre 374 ore effettivamente fruibili, oltre ai corsi resi disponibili sulle piattaforme SNA e Syllabus. La programmazione ha previsto in particolare l'attivazione di corsi di formazione obbligatoria e trasversale rivolti a tutto il personale, percorsi tecnico-specialistici indirizzati a specifici profili professionali, iniziative formative erogate da enti esterni qualificati, con un ruolo centrale della Scuola Nazionale dell'Amministrazione (SNA), nonché attività progettate e gestite direttamente dall'Agenzia, percorsi attivati tramite la piattaforma Syllabus.

Le attività formative hanno riguardato, tra le altre materie:

- prevenzione della corruzione e trasparenza amministrativa;
- protezione dei dati personali e disciplina in materia di privacy;
- sicurezza e salute nei luoghi di lavoro;
- aggiornamenti normativi e procedurali;
- formazione specialistica correlata a ruoli e funzioni tecniche.

Le modalità di erogazione sono state diversificate (formazione sincrona da remoto, format blended e, ove richiesto, attività in presenza), al fine di favorire la massima partecipazione e ottimizzare l'impiego delle risorse organizzative.

In particolare, per quanto riguarda le iniziative indirizzate al personale tecnico, l'Agenzia ha realizzato un ampio ventaglio di percorsi altamente specialistici, finalizzati al rafforzamento delle competenze necessarie allo svolgimento delle attività regolatorie e ispettive. In particolare, sono stati attivati:

- "Sicurezza funzionale su IEC/EN 61511/61508" – 36 ore
- "Corso Fabre" – 9 ore, dedicato ai temi del rischio e della sicurezza.
- "Corso sicurezza funzionale ferroviaria" – 24 ore.
- "Corso armamento" – 96 ore.
- "L'applicazione delle linee guida per i ponti esistenti" – 25 ore.
- "Piani Schematici dei sottosistemi Controllo-Comando e Segnalamento" – 2 ore.
- "Lead Auditor Qualità ISO 9001:2015" – 40 ore.
- "Tecniche per Auditing ISO 19011 e 17021-1 – I Modulo" – 16 ore.
- "Safety Assessor ISO 45001 – II Modulo" – 24 ore.
- "Corso Avanzato di Impianti a Fune" – 24 ore.
- "Corso Base Filoveicoli" – 12 ore.

Sono state attivate anche importanti iniziative formative sui temi delle competenze trasversali e manageriali, rivolta all'intero personale, sui temi del lavoro agile, trasparenza amministrativa e diritto di accesso, sviluppo delle competenze trasversali (team working, comunicazione efficace) e formazione specifica per la figura del Responsabile Unico del Procedimento (RUP).

Nel complesso, la strategia formativa attuata nel 2025 ha rappresentato un fattore essenziale per lo sviluppo professionale del personale e per il rafforzamento della capacità operativa dell'Agenzia. Gli interventi realizzati hanno sostenuto i processi di evoluzione organizzativa, incrementato il livello di specializzazione tecnica e favorito una maggiore omogeneità nelle competenze interne.

Le iniziative sono pienamente coerenti con gli indirizzi ministeriali e con gli obiettivi del PNRR, contribuendo in modo significativo al potenziamento delle competenze professionali, in particolare per quanto concerne i profili tecnici impegnati nelle attività di vigilanza, regolazione e sicurezza.

2.6 La comunicazione

Nel corso del 2025 le attività di Comunicazione Istituzionale sono state significativamente arricchite ed incrementate rispetto all'anno precedente dando vita ad un racconto costante e continuativo rispetto al consolidamento organizzativo, operativo e strategico dell'Agenzia.

La strategia comunicativa dell'Agenzia si è fondata sulla valorizzazione del proprio mandato istituzionale come soggetto specialistico, indipendente e vigilante per la sicurezza delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e degli impianti fissi.

Il filo rosso che ha guidato il racconto delle attività di ANSFISA è rappresentato da un'azione in continua evoluzione: un percorso che mira, da un lato, all'accrescimento della capacità operativa e, dall'altro, al consolidamento della conoscenza approfondita dei settori vigilati, con uno sguardo costante agli scenari futuri della mobilità e dei trasporti.

2.6.1.1 Posizionamento e messaggi

Il fulcro dei messaggi di Comunicazione diffusi nel corso dell'anno è rinvenibile nella missione istitutiva di ANSFISA che regola, vigila, supervisiona, e promuove la cultura della sicurezza nell'ambito dei trasporti terrestri, obiettivi che l'Agenzia persegue con un approccio pragmatico e fortemente ancorato all'attualità e alle realtà territoriali. Tale approccio è stato alimentato e confermato dal quadro che emerge di un'Agenzia caratterizzata da un atteggiamento di osservazione attenta e puntuale, dialogo aperto, ascolto attivo, gestione dinamica, efficace e sostenibile dei problemi e delle criticità, e da una continua sensibilizzazione sugli obiettivi di sicurezza e prevenzione.

Questa linea istituzionale che ANSFISA è determinata ad incarnare si è tradotta quotidianamente in uno sforzo comunicativo, gradualmente sempre più visibile, teso a sviluppare un'informazione chiara e accessibile, a promuovere una maggiore consapevolezza collettiva del ruolo dell'Agenzia, a coinvolgere i pubblici di riferimento attraverso una narrazione fondata su dati, evidenze e obiettivi concreti, illustrando il funzionamento delle attività ispettive e di vigilanza.

Tutti i messaggi diffusi sono riconducibili alla composizione semantica di caratteristiche di presenza, visione e vigilanza, nell'ambito di un perimetro complesso e articolato in cui sono di sfondo il perseguimento dell'obiettivo di tutelare interesse ed esigenza di sicurezza nella mobilità pubblica, e trasversalità delle attività portate avanti, da potenziare attraverso accordi e partnership per contribuire ad un complessivo miglioramento del settore.

ANSFISA si rivolge, infatti, a un insieme ampio e diversificato di stakeholders, con l'obiettivo di promuovere una cultura condivisa della sicurezza e rafforzare la collaborazione tra tutti gli attori coinvolti nel sistema infrastrutturale nazionale. Il consolidamento del dialogo con i tanti soggetti a cui ANSFISA si rivolge è parte integrante della strategia di comunicazione e partecipazione dell'Agenzia, in un'ottica di dialogo, confronto, impatto condiviso e moltiplicazione dei messaggi comunicativi.

Pertanto, anche nel 2025 sono stati promossi progetti in sinergia costante con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e sono state attivate nuove e diverse reti di collaborazione e iniziative congiunte, al fine di allargare sempre di più la sfera di competenze e specificità tecniche, conoscenze e tecnologie che hanno poi una ricaduta sull'attività quotidiana.

2.6.2 Strumenti, canali, prodotti

Il percorso individuato per dare conto del lavoro e dell'evoluzione dell'Agenzia ha trovato composizione attraverso numerose iniziative sui diversi canali di comunicazione, con diverse declinazioni e linguaggi adattati ai target.

Tra le aree di attività da evidenziare su cui ha trovato ampio spazio la promozione dell'Agenzia si possono citare:

- **Il sito istituzionale www.ansfisa.gov.it** – la piattaforma informativa dell'Agenzia più ricca e completa. Accanto alle attività di aggiornamento costante delle sezioni tecniche con informazioni normative e di servizio, hanno trovato costante alimentazione e immediata visibilità le notizie più rilevanti e generali che riguardano ANSFISA e le sue attività istituzionali e operative. Nel corso dei mesi, il sito è stato riadattato ai nuovi contenuti pubblicati, in alcuni casi razionalizzando le sezioni presenti. È stata riorganizzata l'area della Comunicazione proprio per agevolare l'accesso e la fruibilità di notizie, approfondimenti, appuntamenti, messaggi strategici.
- **La piattaforma LinkedIn** - la comunicazione ha puntato molto su un ulteriore canale di atterraggio, fortemente caratterizzato in termini di community interessata, partecipe e coinvolta. Si registra infatti, anche nel 2025, la crescita del seguito del canale, avvenuta interamente nell'ambito della comunicazione organica dell'Agenzia, con oltre 24.000 followers fidelizzati.
- **Eventi e incontri istituzionali organizzati direttamente da ANSFISA** – l'Agenzia ha proposto nel corso dell'anno una scaletta intensa di appuntamenti, per incrementare le attività di networking e alimentare il confronto diretto su specifici temi nell'ottica di rendere sempre più fluidi e consolidati i rapporti con rappresentati istituzionali e principali players del settore. Gli incontri sono stati caratterizzati di volta in volta da un taglio più o meno nazionale, in base a tematica e sfera di interesse, ma sempre fortemente qualificati in termini di contenuto. A titolo esemplificativo si può dar conto della presentazione pubblica della Relazione Annuale sulle attività dell'Agenzia in cui sono state presentate tutte le principali attività svolte dalle Direzioni, dando spazio alle partecipazioni istituzionali ed esterne per stimolare una riflessione sull'andamento operativo e sulle attività più sfidanti da affrontare.



- **Campagne di Comunicazione** – nel 2025 si è certamente compiuto un passo deciso verso un'azione comunicativa sempre più strutturata e organizzata in campagne di comunicazione, finalizzate a dare forza, penetrazione e focalizzazione ad alcuni messaggi chiave. Queste campagne, progettate in sinergia con gli eventi e la comunicazione digitale, hanno trovato declinazione in formati integrati e multicanale (stampa, web, social, materiali informativi). Una menzione specifica merita la campagna sviluppata sui fenomeni di dissesto idrogeologico in termini di danni e costi causati sulle infrastrutture di trasporto. Da questo approfondimento, che ha trovato spazio in vari appuntamenti dell'anno, è emersa chiaramente la necessità di concentrare attività e pianificazione delle risorse sulla prevenzione e sulla manutenzione programmata.
- **Prodotti editoriali** - un lavoro intenso è stato compiuto per dare spazio alle conoscenze e alle direttrici di azione messa a fuoco dall'Agenzia attraverso supporti materiali, cartacei e digitali. Questi prodotti sono stati pensati per dare un contributo significativo e tangibile alla diffusione della cultura della sicurezza e per accrescere la consapevolezza del ruolo svolto da ANSFISA. L'anno è stato caratterizzato dalla pubblicazione di diversi prodotti editoriali, indirizzati a diversi pubblici:
    - **I Quaderni di ANSFISA**: redatti a cura dai tecnici e degli esperti dell'Agenzia, hanno lo scopo di raccogliere in una pubblicazione documentata gli elementi di approfondimento e i riferimenti tecnici e normativi relativi ad una specifica tematica per fornire uno strumento di utile consultazione e contribuire alla diffusione e alla promozione della cultura tecnica.
    - **Primo Volume (Luglio 2025)**: DISPOSITIVI DI RITENUTA STRADALE - Efficienza dei dispositivi, valutazione del rischio, condizioni di sicurezza, manutenzione e programmazione degli interventi
    - **Opuscoli divulgativi**: con un taglio fortemente divulgativo e accessibile a tutti; opuscoli e booklet rispondono alla volontà di farsi conoscere al grande pubblico e ai cittadini come realtà istituzionale e tecnica che governa e lavora su conoscenze specialistiche che possono essere tradotte in un linguaggio semplificato e comprensibile.

- **Primo Volume (Agosto 2025):** ROCCE E INFRASTRUTTURE - I MATERIALI NEL MONDO DELLE COSTRUZIONI



- **Il Libro Bianco sul dissesto idrogeologico e le infrastrutture di trasporto** (Dicembre 2025) – pubblicazione redatta dai tecnici esperti di ANSFISA, in collaborazione con RemTech Expo. Il lavoro rappresenta un documento di raccolta, elaborazione e analisi dei dati sull'argomento del dissesto rispetto alla sicurezza delle infrastrutture, da presentare e distribuire su tutto il territorio nazionale. Intende rappresentare una solida base su cui sensibilizzare tutti i soggetti coinvolti e innescare una riflessione comune che porti alla composizione di un quadro completo e approfondito della situazione attuale e alla stabilizzazione e allo sviluppo delle migliori pratiche già esistenti.

- **Media Relations –** l'anno 2025 è stato caratterizzato dalla produzione di comunicati stampa, notizie, focus e narrativa testuale e video finalizzata a sottolineare sia le tematiche promosse nelle campagne di comunicazione, sia le posizioni istituzionali e tecniche rappresentate dai vertici dell'Agenzia e dagli stakeholders e riprese dal sistema media, in particolare dai media online.

Oltre a quanto elencato fin qui ed evidenziato come innesto dirompente nell'attività comunicativa è opportuno citare anche le attività di costante presidio su istanze e segnalazioni di utenti e cittadini rispetto a situazioni specifiche relative a infrastrutture e trasporti, nell'ottica di fornire risposte e spiegazioni puntuali e contribuire al buon funzionamento del dialogo Pubblica Amministrazione-Cittadino.

Infine, anche per il 2025, l'Agenzia ha realizzato, un calendario dedicato alle tematiche di cui è portatrice, scegliendo di proseguire il percorso della creatività e della ricerca espressiva per sottolineare come una visione artistica di ciò che ci circonda induce ad osservare il mondo con occhi nuovi e a scoprire prospettive originali e sorprendenti; un racconto visivo in cui la presenza e l'azione di ANSFISA diventano valore culturale, qualcosa che sa narrarsi e arrivare a tutti come l'arte POP, che attraverso colori vibranti e immagini del quotidiano, ha saputo amplificare la forza evocativa della realtà, generando partecipazione e coinvolgimento.

2.6.3 Divulgazione della cultura della sicurezza

La comunicazione di ANSFISA ambisce a diventare uno strumento di presidio, accompagnamento e diffusione della cultura della sicurezza, contribuendo ad accrescere la percezione pubblica dell'attenzione dedicata al tema della sicurezza e la promozione di comportamenti virtuosi da parte di cittadini, enti e operatori.

Accanto ai tavoli istituzionali e agli appuntamenti di settore a cui ANSFISA ha continuato a garantire presenza e contributi, sono state numerose iniziative formative e le occasioni pubbliche che l'hanno vista coinvolta, per contribuire a dare diffusione ad una cultura della sicurezza sempre più consapevole e condivisa.

Fra queste si registrano la partecipazione a diversi **appuntamenti fieristici**, insieme al MIT, con spazi definiti e dedicati dell'Agenzia:

- **Let Expo (Verona – marzo 2025)**, manifestazione dedicata alla filiera dei trasporti e della logistica;
- **RemTech Expo (settembre 2025)**, hub tecnologico ambientale permanente specializzato sui temi del risanamento e dello sviluppo del territorio e delle infrastrutture, sede naturale in cui presentare l'anteprima del Libro Bianco sul dissesto idrogeologico e le infrastrutture di trasporto
- **Rimini Meeting (Rimini – agosto 2025)**, appuntamento annuale molto popolare dove l'Agenzia ha accolto visitatori e ospiti non specialisti con un programma fitto di attività pratiche e divulgative, mettendo al centro il messaggio "La sicurezza è fondamentale". L'Agenzia ha spiegato il ruolo cruciale delle conoscenze geologiche e geotecniche nella progettazione e gestione delle opere. Situata nello spazio "Cantiere Futuro" del MIT, ha proposto uno spazio aperto e partecipato, con un palinsesto di laboratori quotidiani e una mostra interattiva di materiali che hanno catalizzato l'attenzione di un pubblico vasto e variegato: famiglie, bambini e ragazzi tutti interessati a capire meglio come si costruisce la sicurezza e gli sforzi che sono messi in campo per continuare a farla crescere e a renderla sempre più una priorità ed un valore condiviso.

2.7 Attività dell'Agenzia – Priorità strategiche

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

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

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

3 Ferrovie

3.1 Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

3.1.1 I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

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

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

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

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

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

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

3.1.1.1 Attività normativa

In ambito normativo, l’Agenzia partecipa ai tavoli per l’elaborazione delle norme e degli standard ferroviari emanati a livello UE e internazionale (ERA, Commissione UE, OTIF); inoltre, definisce e riordina il quadro normativo nazionale in materia di sicurezza ferroviaria, tramite l’adozione di norme per la circolazione ferroviaria di norme e standard riguardanti la formazione e la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza nonché di standard tecnici nazionali applicabili ai sottosistemi ferroviari non in contrasto con la normativa dell’Unione europea (ormai sempre più completa).

3.1.1.2 Attività di Supervisione

L'Agenzia effettua attività di supervisione e controllo vigilando sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e degli esercenti, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza per monitorarne l'efficacia, di singoli elementi o di elementi parziali del sistema stesso, fra cui le attività operative e i servizi di manutenzione.

Il contesto normativo stabilisce che l'Agenzia debba elaborare un processo strutturato e verificabile per l'intera attività di supervisione che sia iterativo e risponda alla necessità del generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del continuo miglioramento della sicurezza ferroviaria.

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

Inoltre, l'art. 30 del decreto legislativo n. 50 del 14 maggio 2019 prevede la possibilità di applicare sanzioni per le violazioni di direttive e raccomandazioni, adottate dall'Agenzia, in materia di gestione della circolazione ferroviaria, di manutenzione, di qualificazione del personale impiegato in attività inerenti la sicurezza della circolazione ferroviaria, di certificati e autorizzazioni di sicurezza, nonché per le inosservanze in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria, secondo le disposizioni del capo I, sezioni I e II, della legge n. 689 del 1981, in quanto applicabili.

3.1.1.3 Attività autorizzativa di imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o esercenti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.1.5 Attività autorizzativa di sottosistemi strutturali e veicoli

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

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

L'Agenzia ha inoltre il compito di rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato dei veicoli nella rete interoperabile e le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli nelle reti funzionalmente isolate e delle locomotive da manovra nelle località di servizio. Le autorizzazioni dei veicoli rappresentano i provvedimenti autorizzativi, che per le reti interoperabili possono essere rilasciate da ANSFISA o dall'ERA, basati su una ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile o con il tipo autorizzato, che consente che il veicolo possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego, in base alle condizioni di utilizzo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione stessa.

3.1.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

In relazione a quanto definito nella citata Convenzione con il Ministero vigilante, per il triennio 2025-2027, con particolare riferimento al settore ferroviario, gli obiettivi generali e strategici che hanno coinvolto la DGSF, per il 2025, sono:

- Obiettivo generale 1: il miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria;
- Obiettivo generale 4: la partecipazione, ai fini dell'armonizzazione della struttura normativa e dei criteri decisionali nei diversi Stati, laddove le strutture del Ministero lo richiedano, alle attività di competenza in ambito dell'Unione europea e internazionale e, su richiesta, il supporto tecnico alle strutture del Ministero le cui competenze ricadano nei medesimi ambiti;
- Obiettivo generale 5: la diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti e organizzazioni in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- Obiettivo generale 7: l'effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull'uso

dell'Idrogeno in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione.

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

OBIETTIVO GENERALE 1

3.1.2.1 OG1: Miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria

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

L'attività è stata svolta sul perimetro delle reti isolate individuato con Decreto MIT n. 347 del 2 agosto 2019 e delle linee interconnesse al resto del sistema ferroviario rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie", che è stato individuato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 5 agosto 2016.

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

- per le reti isolate dai decreti dell'Agenzia n.1 e n. 3 del 2019 e dalle successive note emanate dall'Agenzia di cui al protocollo n. 13666 del 10.07.2019 "Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario";
- per le reti interconnesse dalla nota ANSF n° 9956 del 26/9/2016 "Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario".

Il monitoraggio dell'impostazione e dell'attuazione dei Piani di sviluppo e di adeguamento infrastrutturale e tecnologico è stata svolta attraverso diverse tipologie di attività: valutazione dei riscontri documentali semestrali trasmessi da tutte le organizzazioni coinvolte, audit a distanza bilaterali per chiarire o approfondire aspetti non desumibili dalle informazioni e dai dati trasmessi anche fornendo chiarimenti sulle modalità di compilazione delle tabelle di sintesi per la raccolta dei dati, audit sul campo per verificare la gestione del piano e delle misure di sicurezza temporanee adottate, attività ispettive per verificare l'attuazione delle misure temporanee e la dichiarata conformità ai requisiti minimi imposti dall'Agenzia.

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

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

Oltre alla valutazione dei riscontri documentali trasmessi, nel 2025 sono state svolte le seguenti attività:

- n. 5 audit da remoto su gestori di reti interconnesse;

- n. 2 audit sul campo su gestori di reti interconnesse;
- n. 2 ispezioni su esercenti di reti funzionalmente isolate;
- n. 3 ispezioni su gestori di reti interconnesse.

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

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

Inoltre, all'art. 7 dello stesso decreto 31/2018, sono riportati alcuni degli obblighi, già presenti nel RID e nel DM ambiente 20 ottobre 1998, per i soggetti coinvolti nel trasporto di merci pericolose per ferrovia.

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

La combinazione delle tecniche di supervisione (audit e ispezioni), identificate come le più opportune in fase di pianificazione annuale della supervisione stessa, consente di realizzare in maniera efficace e completa il compito dell'Agenzia di controllare l'implementazione, la corretta applicazione e l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza, anche nel caso in cui sia interessato il trasporto di merci pericolose per ferrovia.

In definitiva, le attività di verifica e controllo previste dall'obiettivo, svolte in forma di audit, sopralluoghi e ispezioni, rientrano quindi nelle attività istituzionali di supervisione di questa dell'Agenzia e vengono reputate indicative dell'attuazione del compito specificatamente declinato al punto 1, comma a, dell'art. 4 Decreto n. 31 del 22 maggio 2018 (Decreto di attuazione della Direttiva Prot. n. 238 del 8/5/2018).

Tali attività sono infatti anche afferenti (vedi seguito) ai processi inerenti alla formazione del personale circa l'assolvimento degli obblighi di cui alla sezione 1.4.3.6 e al capitolo 1.11 del RID e ai compiti attribuiti, dal suddetto Decreto n. 31, a Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura.

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

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

Relativamente agli audit sulle Imprese ferroviarie, incentrati sui Sistemi di Gestione della Sicurezza, i controlli su processi ed attività correlati alla gestione del trasporto di merci pericolose e svolti prioritariamente in presenza, sono stati condotti nell'ambito di attività di verifica sui requisiti sottesi al Reg. 762/2018 applicabili.

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

Le ispezioni sui Gestori dell'infrastruttura, svolte sugli scali adibiti alla terminalizzazione del trasporto di merci pericolose, sia da remoto, tramite l'analisi documentale riferibile all'impianto, che sul campo (controlli visivi sullo stato manutentivo e impiantistico), hanno riguardato la verifica dell'utilizzo di personale formato in conformità a quanto disposto dal RID Cap. 1.3, la verifica dei compiti del gestore ribaditi al punto 1 dell'art. 5 del decreto n. 31 e la verifica dell'assolvimento degli obblighi procedurali, organizzativi e impiantistici dettati dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/98). Durante le ispezioni sugli scali adibiti alla terminalizzazione delle merci pericolose sono stati effettuati controlli anche sui compiti attribuiti alle Imprese ferroviarie e ribaditi dall'art. 7 del decreto n. 31/2018, attraverso la verifica dell'avvenuta fornitura al Gestore delle informazioni di competenza delle Imprese, attinenti all'attività di trasporto di merci pericolose necessarie per l'elaborazione delle Procedure organizzative, dell'avvenuta attivazione degli specifici accordi con la clientela, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della consegna delle unità di carico e/o dei carri e l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri e della disponibilità, tra le dotazioni dell'impianto, dei materiali per l'assorbimento e il contenimento dello spandimento dei liquidi pericolosi e di apparecchiature portatili di rilevazione gas.

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

Si riporta di seguito il prospetto complessivo delle attività effettuate nel corso del 2025, tutte ricomprese tra quelle indicate in dettaglio nei successivi paragrafi relativi alla supervisione:

- n. 4 audit su imprese ferroviarie;
- n. 6 follow-up su imprese ferroviarie, di cui n. 1 su impresa di sola manovra;
- n. 2 ispezioni scali del gestore RFI S.p.A. adibiti alla terminalizzazione del trasporto di merci pericolose.;
- n. 32 ispezioni (di cui n. 2 da remoto) che hanno interessato n. 15 imprese ferroviarie su un totale di n. 18 imprese che hanno effettuato nel 2025 trasporto di merci pericolose.

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

Nel corso del 2025 sono stati effettuati controlli, sia sottoforma di audit e follow-up che di ispezioni, sul processo di gestione della manutenzione attuato dai gestori dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda gli audit ed i follow-up, aventi come obiettivo la verifica di attuazione e di efficacia delle azioni intraprese a seguito di un audit precedenti sono state approfondite principalmente le tematiche della gestione della manutenzione dell'infrastruttura, incluso il controllo delle opere d'arte e della gestione dei rischi con particolare riferimento a quelli relativi al dissesto idrogeologico.

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

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

Emergono come maggiormente ricorrenti le non conformità relative ad un completo ed efficace controllo delle opere d'arte, alla gestione del rischio idrogeologico, all'esecuzione delle verifiche idrauliche sugli attraversamenti e alla tracciatura delle attività correlate alle allerte meteo.

Si riporta di seguito il prospetto complessivo delle attività effettuate nel corso del 2025, tutte ricomprese tra quelle indicate in dettaglio nei successivi paragrafi relativi alla supervisione:

- n. 4 audit sul campo;
- n. 5 follow-up;
- n. 2 tavoli tecnici;
- n. 21 attività di ispezione.

- ***1.d) Obiettivo Specifico:*** *"Verifiche e controlli a campione sullo stato manutentivo del materiale rotabile utilizzato dalle imprese ferroviarie affidatarie per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale soggetti ad obblighi di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza (servizio Intercity) per il biennio 2025-2026".*

L'obiettivo prevede l'elaborazione di una check list da utilizzare nell'ambito dei controlli e attuazione delle verifiche pianificate.

Al fine di giungere ad una check list condivisa dal Ministero è stato istituito il Gruppo di Lavoro "Verifiche a campione sullo stato manutentivo del materiale rotabile utilizzato per il servizio pubblico a media e lunga percorrenza (servizio intercity)", con nota ANSFISA Prot. U.0057628.23-07-2025 del Direttore Generale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Il Gruppo di Lavoro, composto con personale di ANFISA e della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha effettuato 4 riunioni durante le quali è stato individuato il flusso di controllo da parte di ANSFISA per dare attuazione all'obiettivo della convenzione. Tale flusso di controllo, da applicare in prima analisi alle lavorazioni dichiarate da Trenitalia come attuate nel 2024, è suddiviso in 4 fasi, da intendersi applicabili non necessariamente in sequenza:

1. Verifica nel Registro Europeo dei Veicoli: lo stato dei singoli veicoli indicati da Trenitalia come oggetto di lavorazione nel 2024, sarà verificato a campione nel Registro Europeo dei Veicoli, con riferimento alla congruenza tra la tipologia di veicolo e NEV dichiarati, allo stato di immatricolazione e a eventuali modifiche dello stato e/o dei parametri registrati avvenute nel 2024.

2. Verifica dei procedimenti autorizzativi / informativi: gli interventi di modifica dei veicoli saranno valutati in relazione agli eventuali procedimenti autorizzativi/informativi attesi riferibili ad

ANSFISA: a tal fine il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inviato due successive note (nota m_inf.A01F1BE.R.U U.0005150.05-08-2025 e prot. m_inf.A01F1BE.R.U. U.0005999.23-09-2025) per ottenere una descrizione di adeguato dettaglio degli interventi nonché la relativa valutazione e classificazione assegnata ai fini di eventuali procedure informative e/o autorizzative necessarie nei confronti dell'ente autorizzatore, con specifico riferimento, ove applicabile, al Regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/545 e alle pertinenti Linee guida ANSFISA (sull'autorizzazione dei veicoli e sulla registrazione nel registro europeo).

3. Ispezioni nelle officine di manutenzione: si prevede l'effettuazione di ispezioni a campione nelle officine di manutenzione dove Trenitalia ha dichiarato di aver svolto gli interventi, verificandone le consistenze e per un numero a campione di veicoli la data di inizio e fine lavorazione dichiarata e la tipologia di lavorazione effettuata; a tali ispezioni potrà partecipare in accompagnamento anche personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

4. Prosecuzione del monitoraggio ispettivo sui veicoli adibiti al trasporto passeggeri: ANSFISA proseguirà, nell'ambito delle proprie attività di supervisione i controlli a campione sui veicoli in composizione ai treni a media e lunga percorrenza di Trenitalia (IC), aventi come oggetto il generale stato manutentivo dei veicoli verificabile tramite controlli visivi esterni e interni su treni in esercizio, secondo le proprie liste di controllo.

Relativamente ai controlli di cui alla fase 4, nel 2025 sono state svolte 24 ispezioni di monitoraggio ispettivo sul campo sull'impresa Trenitalia su treni IC/EC e Freccia Bianca.

Nell'ambito di tali 24 attività, sono stati ispezionati 78 treni (di cui 4 Freccia Bianca e 6 EuroCity in servizio internazionale), per un totale di 621 elementi controllati così suddivisi:

- 180 carrozze il cui generale stato manutentivo è stato verificato da esterno;
- 332 carrozze verificate in scorta;
- 16 locomotive;
- 45 cabine di guida;
- 48 carrozze di cui è stato verificato, da remoto e tramite consultazione del Registro Europeo dei Veicoli (EVR), la corretta immatricolazione e la completezza e aggiornamento delle informazioni in materia di sicurezza.

Le suddette attività non hanno evidenziato la ricorrenza di criticità o una numerosità significativa di irregolarità (si conta una percentuale di circa il 2% di esiti irregolari a fronte degli elementi controllati).

Inoltre, nella fine del 2025, sono stati attivati i controlli di cui alle fasi 1, 2 e 3, relativamente alle lavorazioni del 2024 indicate da Trenitalia come svolte nell'officina OMC Santa Maria La Bruna, nella quale erano stati dichiarati 101 interventi.

La scelta della sede dei controlli è ricaduta sull'OMC Santa Maria La Bruna sia per il numero di interventi effettuati che per la tipologia di investimenti.

3.1.2.2 OG4: Partecipazione, ai fini dell'armonizzazione della struttura normativa e dei criteri decisionali nei diversi Stati, laddove le strutture del Ministero lo richiedano, alle attività di competenza in ambito dell'Unione europea e internazionale e, su richiesta, il supporto tecnico alle strutture del Ministero le cui competenze ricadano nei medesimi ambiti.

- ***4.a) Obiettivo Specifico:*** *"Supporto tecnico e/o partecipazione del personale di ANSFISA per le proprie attività di competenza nell'ambito: del Comitato RISC (Railway Interoperability and Safety Committee), dei Comitati OTIF (CTE e CTE RID), inclusi i relativi sottocomitati e gruppi permanenti (WG TECH e Standing Working Group), nonché dei gruppi e sottocomitati tecnici riferibili ai Corridoi TEN T in relazione alle competenze di ANSFISA.".*

L'Agenzia ha fornito il supporto tecnico al MIT garantendo il proprio contributo e la propria partecipazione a tutti i Comitati e gruppi di lavoro in ambito RISC, come richiesto dal Ministero.

Nel 2025 si sono svolte quattro riunioni del Comitato RISC, tenutesi il 19-20 febbraio, l'8-9 aprile, il 2-3 luglio e il 12-13 novembre, cui ha partecipato personale di ANSFISA incaricato a supporto del MIT. Sono inoltre state effettuate riunioni preparatorie, prima delle riunioni del Comitato, finalizzate alla preparazione delle posizioni da assumere da parte del Ministero, mediante apporto del know-how specialistico e dei ritorni di esperienza dell'Agenzia. ANSFISA ha partecipato anche a due riunioni dell'Expert Group per l'implementazione del IV Railway Package, dedicate alla definizione di un nuovo CSM on assessment of safety level and performance (CSM ASLP) per i gestori dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie.

In sintesi, le discussioni si sono incentrate principalmente sui seguenti argomenti:

- modifica del Reg. (UE) n. 1302/2014 (STI LOC&PAS) per inserire la possibilità di una "Autorizzazione unica per le unità che trasportano personale" rilevata la necessità di aumentare la reattività dell'UE agli scenari di guerra;
- modifica del Reg. (UE) 321/2013 (STI WAG) per inserire i requisiti tecnici dei veicoli presenti nel RID e i requisiti relativi a "devices to secure semi-trailers" e "spark arrestors";
- fusione delle STI TAF e TAP, per i servizi di trasporto merci e passeggeri, in un'unica nuova specifica definita STI Telematics, per la quale sono stati inseriti, su richiesta italiana, i legami con il requisito essenziale "Safety" finora mancante;
- modifica del Reg. (UE) 2023/1695 (STI CCS) per la correzione di errori, modifica dei "transition regimes", chiarimenti su ESC/RSC assessment e aggiornamento dei documenti tecnici rela-tivi ad alcuni Subset (system versions, ATO, Test specs);
- definizione di un nuovo CSM su Assessment of Safety Level and Performance (ASLP) per le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura.

In ambito OTIF, ANSFISA ha partecipato in rappresentanza o a supporto del MIT e ha contribuito alla preparazione delle posizioni da assumere per le riunioni del Comitato degli Esperti Tecnici (CTE) e del Comitato Esperti RID (RID CE), nonché dei relativi gruppi di lavoro preparatori, come di seguito: 17-18/06 Committee of Technical Experts; 19/06, 09/09, 18/11 WG TECH; 18-21/11 RID Committee of Experts (hanno partecipato a Lussemburgo solo i rappresentanti del MIT, come concordato con il Ministero per riunione WG TECH concomitante, garantendo comunque il necessario supporto prima

della riunione). Nel Committee of Technical Expert sono state discusse e approvate le nuove versioni delle UTP LOC&PAS, PRM, Marking, INF e App. I della TAF, al fine di allinearle alle disposizioni dell'UE.

Per i corridoi, il personale ANSFISA ha supportato il Ministero nelle riunioni dell'ERTMS task force dei corridoi 1 e 4, tenutesi in data 02/04, 07/05, 02/09, 25/11 e un incontro informativo il 26/11, che hanno riguardato il monitoraggio e l'analisi delle criticità del piano di implementazione dell'ERTMS a livello di corridoio ed alla disseminazione delle informazioni di sviluppo dell'implementazione con gli stakeholder.

Per quanto riguarda la Brenner Corridor Platform (BCP) [note prot. 7164 del 27/11/2024 e prot. 95182 del 24/12/2024], nell'ambito del WG IOP&OPE l'Agenzia ha partecipato a tutte le riunioni e alle attività dei sottogruppi (Case-Team):

- Second Person in Cabin: le discussioni, con relative proposte, hanno portato alla modifica della normativa nazionale in materia di sicurezza sul lavoro (D.lgs. 81/08) e del decreto interministeriale 19/2011, anche al fine di ottemperare alla Decisione della Commissione C(2024) 4976 final del 18/07/2024.
- Common Route Book: l'attività principale è consistita nel supportare l'iniziativa ERA "proof of concept" del RINF, che ha prodotto un documento con i requisiti funzionali e tecnici per la creazione di un prototipo di "Digital Route Book", come base di sviluppo per i successivi processi di interazione tra imprese ferroviarie e gestori di infrastruttura.
- Checks at the Border: l'attività si è concentrata sulle problematiche legate alla possibilità di utilizzo del freno magnetico lungo il corridoio del Brennero (in quanto la legislazione austriaca impone l'utilizzo del miglior sistema frenante disponibile a bordo mentre in Italia l'uso del freno magnetico non è consentito), sui controlli intermedi in caso di lunghe percorrenze, sulla regolamentazione e sperimentazione di sistemi di gestione documentale a supporto del trasporto di rifiuti, sul trasporto di merci pericolose e sui sistemi di supporto alla tracciabilità dei controlli previsti dal RID.
- Harmonisation Safety Standards and OPE Rules: è stato definito un set di "leaflets" contenenti procedure operative che il BCP propone, a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura, di armonizzare per agevolare le operazioni nei tre Stati membri; inoltre, è stata avviata la fase di monitoraggio della relativa implementazione e la raccolta dei feedback. L'obiettivo principale delle proposte è semplificare la formazione dei macchinisti per più reti e adottando un approccio modulare che riduca i rischi operativi e migliori la sicurezza.

- ***4.b) Obiettivo Specifico:*** *"Supporto tecnico e/o partecipazione di personale di ANSFISA all'elaborazione delle modifiche al Piano Nazionale di Implementazione del sistema europeo di segnalamento e protezione della marcia dei treni (ERTMS/ETCS) e contestuale monitoraggio della versione notificata alla Commissione Europea".*

L'interoperabilità ferroviaria si fonda sul principio di garantire che sulle infrastrutture ferroviarie europee siano installati sistemi tecnologici progettati e realizzati in coerenza con le Specifiche tecniche di interoperabilità. In particolare, come sistema europeo di segnalamento e protezione della marcia dei treni è stato individuato il sistema ERTMS/ETCS che dovrà gradualmente sostituire tutti i sistemi nazionali di classe B secondo quanto previsto dai piani di implementazione che ciascun Stato membro ha notificato alla Commissione europea. La progettazione di tali sistemi è subordinata all'approvazione dell'ERA, al fine di garantire in ambito europeo la coerenza dei sistemi che saranno realizzati.

ANSFISA, sulla base delle istanze pervenute di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema

Comando Controllo e Segnalamento (CCS) di terra, ha monitorato il rispetto delle tempistiche contenute in tali piani, relazionando il Ministero sullo stato di implementazione raggiunto. La relazione per il 2025, relativa al periodo dal 1° luglio 2024 al 30 giugno 2025, è stata inviata al MIT con nota ANSFISA protocollo n° 0069735 del 15/9/2025. In un'ottica di digitalizzazione dei processi gestiti da ANSFISA e al fine, tra l'altro, di agevolare l'attività di reportistica fondamentale ai fini dell'attività di monitoraggio, questa Agenzia ha integrato specifiche funzioni all'interno di un sistema informatico di Business Process Management, attivato nel corso del 2023 e arricchito, nel corso del 2024, di ulteriori funzioni (tra cui quella relativa alla presentazione e al processamento di istanze relative alle applicazioni generiche di terra), con lo scopo di velocizzare sia la presentazione a questa Agenzia delle istanze di autorizzazione messa in servizio di sottosistemi e applicazioni generiche, sia le attività di istruttoria finalizzate al rilascio dei relativi atti autorizzativi. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota protocollo n° 0037337 del 23/6/2023 ha inoltre istituito un gruppo di lavoro con il mandato di provvedere al "*coordinamento ed il monitoraggio delle attività relative al monitoraggio del NIP attualmente in vigore nonché alla predisposizione ed al successivo monitoraggio del nuovo piano di implementazione del sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System) che ai sensi della succitata STI CCS l'Italia dovrà notificare alla Commissione europea e all'ERA entro il 15 Giugno 2024*". Con la medesima nota, il MIT ha chiesto a questa agenzia di partecipare al suddetto gruppo con propri rappresentati, la cui attività svolta nel 2025 è stata oggetto di una relazione che questa Agenzia medesima ha inviato al MIT, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota protocollo n. 0100138 del 22/12/2025.

- ***4.c) Obiettivo Specifico:*** *"Supporto tecnico al Ministero e/o partecipazione del personale di ANSFISA ai gruppi nazionali e comunitari connessi all'aggiornamento e al monitoraggio del Piano Nazionale di Implementazione della STI-PRM".*

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

Il gruppo di lavoro ANSFISA ha inviato in data 10 aprile 2024 una prima bozza di revisione del NIP.

In relazione alla scadenza di aggiornamento della revisione del NIP, si evidenzia che nella riunione del 17/04/2024 del 12th Meeting del "PRM TSI Advisory Body" a cui hanno partecipato i membri di ANSFISA nominati nota prot. ANSFISA n 0020181.14-03-2024, la Direzione Generale dei trasporti europea (DG MOVE) ha chiarito che gli Stati membri avranno tempo 12 mesi di tempo solo dopo l'adozione dei criteri e delle priorità comuni per l'attuazione della STI PRM alla cui individuazione la Commissione sta ancora lavorando. Pertanto, nel corso del 2025 il Ministero non ha richiesto attività di supporto in relazione ai lavori per l'aggiornamento del NIP.

In relazione alle attività della Commissione europea per l'individuazione di criteri e priorità comuni da adottare per un progressivo miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni e sui treni dell'Unione europea. Nel corso del 2025 ANSFISA ha partecipato alle seguenti attività volte alla:

1. partecipazione, alla riunione con la Commissione del 07/02/2025 avente per oggetto:
   - aggiornamento sulla richiesta della Commissione europea all'ERA relativa alla revisione delle STI e panoramica degli elementi più rilevanti per la PRM;
   - individuazione di priorità e criteri comuni per l'attuazione della STI PRM;
2. requisiti di interfaccia treno-banchina. Partecipazione alla riunione con il MIT del 08/05/2025 al fine di condividere i contenuti dei documenti inviati dalla Commissione ed analizzati

internamente inerenti alla richiesta inviata agli Stati membri in merito alla tempistica entro cui gli Stati membri devono fornire un elenco dei Soggetti responsabili dei dati sull'accessibilità che coprono tutte le stazioni della propria rete e fornire i dati per alimentare il sistema informativo dell'ERA, ERSAD, dedicato ai requisiti PRM;

3. invio al MIT in data 11/06/2025, di una proposta di risposta alla Commissione segnalando alcune possibili criticità;

4. partecipazione, da remoto, alla riunione con la Commissione del 25/06/2025 "TSI PRM CPC - Ad-hoc meeting #1" finalizzata a chiarire alcuni aspetti evidenziati nei commenti ricevuti da vari Stati membri a seguito della riunione e documentazione acquisita a protocollo ANSFISA prot. n° 54330 del 10/07/2025;

5. partecipazione, da remoto, alle riunioni con il MIT del 04/09/2025 e del 08/09/2025 al fine di valutare la versione 1.1 dei documenti ricevuti dalla Commissione in data 30/08/2025 contenente anche i commenti trasmessi dal gruppo di lavoro MIT/ANFISA;

6. partecipazione, da remoto, alla riunione con la Commissione del 12/09/2025 "TSI PRM CPC - Ad-hoc meeting #2" per confronto sui commenti ed osservazioni inviati da parte degli Stati membri sulla seconda revisione dei documenti; il MIT ha inviato alcune richieste di chiarimento in data 11/09/2025 a mezzo mail;

7. partecipazione, da remoto, alla riunione con la Commissione del 17/10/2025 con illustrazione dei risultati intermedi dei sondaggi effettati da ERA, a mezzo di questionari divulgati tra i soggetti interessati (Associazioni di categoria, Railway Undertaking; Infrastructure Manager; Station Manager, NSA etc), in relazione agli aspetti da migliorare nell'interfaccia treno-banchina. ANSFISA ha partecipato al questionario inviando la risposta tramite i partecipanti al "platform-train interface topical working group" a luglio 2025;

8. Partecipazioni all' "ad hoc meeting #3" del 12/12/2025 e successivo follow-up con MIT, per illustrare i commenti e le osservazioni ricevuti dalla Commissione sul documento: "TSI PRM Common Priorities and Criteria version 2.0". In particolare, l'attenzione è focalizzata sulle tempistiche di implementazione da parte degli Stati membri dei requisiti PRM minimi affinché una stazione per ogni nodo urbano e per ogni linea principale possa essere considerata accessibile e ai criteri di progressione verso il sistema target. Inoltre, sono attesi chiarimenti in merito ai criteri secondo cui considerare una stazione temporaneamente accessibile sulla base di misure nazionali, quando non essa non soddisfi ancora a pieno la TSI PRM, utilizzando comunque le informazioni inserite nella banca dati ERSAD.

OBIETTIVO GENERALE 5

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

- ***5.a) Obiettivo Specifico:*** *"Promozione e diffusione della cultura della sicurezza sui sistemi di*

trasporto terrestre attraverso l'implementazione di attività di sostegno alla diffusione della just culture, dell'attenzione al fattore umano e dell'adozione condivisa di modalità operative e comportamenti sempre più sicuri".

Nel 2025 sono state svolte attività nel campo della promozione e diffusione della cultura della sicurezza da parte di tutte le Direzioni Generali di ANSFISA.

In ambito ferroviario il principio della promozione dei concetti di cultura della sicurezza e di fattore umano e organizzativo è stato sancito espressamente; in analogia ad altri settori ad alto rischio (es. aeronautico e chimico), il legislatore ha dedicato una grande importanza alle tematiche del Fattore umano e organizzativo e della Cultura della sicurezza, ai fini della realizzazione di misure idonee per un miglioramento delle condizioni di sicurezza del trasporto.

L'attenzione a queste tematiche diventa sistemica, strutturale e non aleatoria evidenziando il ruolo che ricoprono al fine di migliorare i livelli di sicurezza, il benessere dei lavoratori e l'efficienza nei diversi ambiti lavorativi.

In attuazione del dettato normativo comunitario e nazionale, negli ultimi anni la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie ha dedicato grande attenzione a detti temi e alla loro introduzione nei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari come strumento per il miglioramento dei livelli di sicurezza, sia attraverso lo svolgimento di attività nell'ambito dei propri compiti istituzionali in fase di rilascio dei titolo autorizzatori e di supervisione sia attraverso iniziative di vera e propria divulgazione.

I progetti svolti nel 2025 sono i seguenti:

1. Attività di supervisione
2. Riedizione del Questionario 2021 sui temi HOF/SC
3. Partecipazione ad eventi di disseminazione e gruppi di lavoro.

In relazione al primo punto, oltre agli audit sui sistemi di gestione della sicurezza sugli specifici requisiti correlati ai fattori umani e organizzativi e alla cultura della sicurezza, sono state effettuate:

- verifiche specifiche sul livello di implementazione di tali elementi nei Sistemi di Gestione della Sicurezza di Gestori dell'infrastruttura ed esercenti, con interviste al personale e al management e con la predisposizione dei relativi indici di conformità ed efficacia; tali attività sono state finalizzate principalmente ad individuare quali sono gli ambiti sui quali le organizzazioni devono intervenire per raggiungere un livello di implementazione completo;
- interviste "HOF" al personale operativo presso alcune località di servizio.

L'insieme delle attività di supervisione svolte dal 2022 ha riguardato 27 organizzazioni. Dalla valorizzazione degli indici predisposti continua ad emergere una maggiore facilità alla diffusione dei temi sui fattori umani e organizzativi e cultura della sicurezza attraverso canali di comunicazione interna, formazione, partecipazione a convegni rispetto alla completa implementazione di tali aspetti nelle procedure del sistema di gestione della sicurezza. Inoltre, risulta ancora carente la verifica dell'efficacia delle iniziative intraprese rispetto agli obiettivi proposti, il ricorso a metodi e competenze specifiche sul fattore umano per l'analisi degli incidenti e inconvenienti e l'aggiornamento del registro degli eventi pericolosi, con l'identificazione di eventi correlati ai fattori umani e dei relativi indicatori di monitoraggio.

Per quanto riguarda il secondo punto, è stato elaborato e somministrato a 74 organizzazioni ferroviarie una versione aggiornata del "Questionario sull'implementazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nei sistemi di gestione della sicurezza-verifica del livello di attuazione" del 2021, per valorizzare 2 indici di misura del livello di implementazione (indice di conformità e indice di

implementazione) attraverso una autovalutazione del livello di attuazione e la misurazione delle variazioni intercorse. L'autovalutazione esprime un valore medio dell'indice pari a 0,56 su 1, con una forte variabilità (l'autovalutazione più bassa è pari a 0,12 e quella più alta pari a 0,94) che comporterà approfondimenti con altre attività di supervisione; inoltre, anche dalle risposte al questionario il monitoraggio dell'efficacia delle azioni intraprese rimane l'ambito più critico, seguito dalla effettuazione di analisi interne della cultura della sicurezza organizzativa, dalla partecipazione ad eventi di divulgazione delle proprie iniziative intraprese e dall'introduzione di cambiamenti evidenti verso l'introduzione della just-culture.

OBIETTIVO GENERALE 7

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

- ***7.a) Obiettivo specifico:*** *"Verifica dell'applicazione, da parte degli operatori, delle linee guida emanate dall'Agenzia che descrivono il procedimento tecnico amministrativo, da attuare in fase sperimentale, per l'autorizzazione dei treni alimentati ad idrogeno e contestuale verifica e ritorni di esperienza sulla concreta applicabilità delle linee guida stesse".*

a) Generalità sulle linee guida

Le linee guida per l'autorizzazione dei veicoli ferroviari ad idrogeno del 29.12.2023 sono state emanate a carattere sperimentale e rappresentano il primo tentativo a livello europeo per disciplinare le modalità autorizzative di veicoli ferroviari che utilizzano l'idrogeno nella catena di trazione.

Da un punto di vista generale tecnico, normativo e procedurale, le prime applicazioni su casi reali hanno consentito di poter eseguire una prima valutazione che fatto emergere quali siano i punti di forza e gli ambiti di miglioramento.

b) Punti di forza delle linee guida

Come punti di forza va sicuramente sottolineato il coinvolgimento fin dalle fasi preliminari di tutti i soggetti coinvolti a livello di sistema ferroviario e quindi non solo il richiedente e gli OVC/OVR, ma anche l'Impresa Ferroviaria (IF) ed il Gestore dell'Infrastruttura (GI) che, a livello di procedure disciplinate dai loro SGS, possono prendere in carico, ognuno per la propria parte di competenza del sistema, le condizioni applicative esportate dal veicolo ad idrogeno nel momento in cui viene integrato nel sistema ferroviario: ciò a garanzia che il controllo dei rischi sia attuato a livello di sistema ferroviario.

Inoltre, la previsione di una analisi del rischio di sistema finalizzata dal Gestore dell'Infrastruttura rappresenta il tentativo di non lasciare in sospeso alcun aspetto rilevante la sicurezza a livello sistemico.

Infine, un periodo di esercizio sperimentale a valle dell'autorizzazione rappresenta una sorta di stress test del sistema volto a confermare o integrare le iniziali ipotesi di scenario di rischio e relative misure di mitigazione.

c) Ambiti di miglioramento

Con l'esperienza di questi due anni di applicazione si può individuare come ambito di miglioramento una definizione più chiara dell'allocazione delle risultanze delle valutazioni sulla catena ad idrogeno che, sebbene non abbiano a livello nazionale (DNR, Decreto 1.2019) o europeo (STI) alcun requisito specifico applicabile, devono comunque concorrere nelle valutazioni del sottosistema materiale rotabile e quindi del veicolo emesse dagli OVC/OVR.

E' inoltre emerso un ambito di criticità, che merita una riflessione non solo nell'ambito delle linee guida, riguardante difficoltà operative per i soggetti meno *"strutturati",* chiamati a redigere l'analisi del rischio di sistema, in merito al riconoscimento e gestione delle interazioni tra i vari sottosistemi ed elementi/soggetti (veicolo, trazione ad idrogeno, infrastruttura, rifornimento, esercizio e gestione del servizio) che concorrono alla individuazione dei pericoli, alla successiva valutazione dei rischi generati ed all'introduzione delle misure mitigative richieste.

Infine, dal punto di vista generale un'evidente criticità di sistema è rappresentata dalla convergenza di tutte le richieste di autorizzazioni nello stesso arco temporale, stante il vincolo imposto dai programmi PNRR/PNC che hanno come orizzonte il primo semestre 2026.

d) Stato dei procedimenti autorizzativi

Nello corso dell'anno 2025 sono proseguite le attività sui veicoli alimentati ad idrogeno SITAV *"FENHYCE"* ed *"HMU 214"* del costruttore Alstom.

Sul primo progetto è stato conclusa la fase di impegno preliminare, nel corso del prossimo anno sarà definita la fase di autorizzazione per quale lo svolgimento è subordinato alla definizione da parte del costruttore delle caratteristiche degli impianti su cui il veicolo dovrà essere ammesso a circolare.

Il secondo progetto è in fase più avanzata; sono state rilasciate, infatti, le autorizzazioni per l'esecuzione delle prove sulla linea Brescia-Iseo-Edolo e sulla rete RFI e, nel mese di dicembre, è stata avanzate da parte di ALSTOM la richieste di Autorizzazione alla Messa In Servizio (AMIS) per il veicolo *"HMU 214"* sulla rete isolata gestita da FERROVIE NORD Brescia-Iseo-Edolo (BIE), e la richiesta di Autorizzazione alla messa sul mercato del veicolo "HMU 214" sulla rete interconnessa gestista da Ferrovie del Sud Est (FSE).

Invece il progetto relativo al treno STADLER "SRHe" per le reti funzionalmente isolate a scartamento ridotto pari a 950 mm, in gestione rispettivamente ad A.R.S.T. S.p.A, FdC S.r.l., FAL S.r.l. e FCE, nell'anno 2025 non ha rilevato significativi avanzamenti rispetto al documento di impegno preliminare rilasciato da questa Agenzia in data 12.05.2022.

e) Conclusioni

In considerazione di quanto sopra riportato, tuttavia, per l'anno 2026 non si prevede di apportare modifiche alle citate linee guida; ciò in quanto si ritiene che le stesse abbiano mostrato da una parte un buon livello di concreta applicabilità e, dall'altra parte, non siano state ancora completamente sperimentate, infatti, solo attraverso il ritorno di esperienza che può fornire la conclusione di almeno un procedimento di autorizzazione, potrà essere formulato un giudizio completo sulla loro capacità di essere funzionali a tali tipi di procedimenti innovativi.

3.2 Sistema ferroviario nazionale

Il contesto di riferimento per la parte interoperabile del sistema ferroviario nazionale è costituito dalla rete ferroviaria concessa in gestione alla società RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) e dalle reti regionali ad essa interconnesse, ritenute di rilevanza strategica per il sistema ferroviario italiano e identificate col Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016. I principali dati caratteristici del contesto di riferimento, identificato con [Rete IT], nonché i Soggetti autorizzati o certificati dall'ANSFISA sono riportati nelle seguenti tabelle.

Tabella 2: Dati caratteristici

DATI CARATTERISTICI al 31/12/2024 **[Rete IT]**
▪ 15.976 km di Rete RFI
▪ 1.484 km di Reti Regionali Interconnesse
▪ 396,4 Mln treni km di cui il 4,7% relativo alle Reti Regionali Interconnesse
▪ 5.171 passaggi a livello, il 23% 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)
▪ 52.251addetti con mansioni di sicurezza
▪ circa 4 Mln di treni in un anno

Tabella 3: Soggetti autorizzati o certificati dall'ANSFISA

SOGGETTI AUTORIZZATI O CERTIFICATI DALL'ANSFISA **[Rete IT] al 31/12/2025**
▪ 10 Gestori dell'infrastruttura (il rimanente Gestore di rete regionale interconnesse TUA -Trasporto Unico Abruzzese opera sulla base delle previgenti autorizzazioni; nel corso del 2025 Ferrovie Udine-Cividale ha interrotto le attività di Gestore in forza del subentro di RFI nella gestione della linea)
▪ 56 Imprese ferroviarie, di cui:
▪ 28 di trasporto Merci/Merci Pericolose
▪ 17 di trasporto Passeggeri
▪ 4 di trasporto Merci e Passeggeri
▪ 1 di trasporto Merci e Manovra

▪ 6 di solo servizio di Manovra
▪ 46 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine

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

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

Le reti isolate sono state inizialmente individuate col Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.347 del 2 agosto 2019. Per effetto del successivo decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (art. 3, comma 7) è stata individuata come isolata anche la tratta in territorio italiano della linea Tirano – St. Moritz, esercita da Ferrovia Retica (Rhätische Bahn AG). Inoltre, ulteriori modifiche hanno successivamente interessato:

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

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

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

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

EAV (gestore infrastruttura) EAV (impresa ferroviaria)	Ferrovia Circumvesuviana Ferrovie Cumana e Circumflegrea	Campania
Ferrovia Retica (esercente)	Tirano – confine Italia/Svizzera	Lombardia

La seguente tabella riporta i Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ANSFISA e quelli operanti sulla base di previgenti autorizzazioni.

Tabella 5: Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ANSFISA al 31/12/2025 e soggetti operanti sulla base di previgenti autorizzazioni

SOGGETTI al 31/12/2025
▪ 3 Esercenti (SSIF, ARST, Ferrovia Circumetnea) autorizzati con CIE rilasciato da ANSFISA ▪ 3 Gestori dell'infrastruttura (EAV, Ferrovienord, ASTRAL) autorizzati con CIE rilasciato da ANSFISA ▪ 3 Imprese ferroviarie (EAV, Trenord, COTRAL) autorizzate con CIE rilasciato da ANSFISA ▪ 1 Impresa ferroviaria (FART) autorizzata ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni ▪ 4 Esercenti (AMT, Ferrovie della Calabria, FAL, Ferrovia Retica) autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni ▪ 6 Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) di cui all'art. 3 comma rr) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n°50

Di seguito si riportano i dati caratteristici delle reti funzionalmente isolate, come ricevuti dalle Organizzazioni Ferroviarie ai sensi dell'art. 8 comma 10 del D.lgs. 50/2019.

Tabella 6: Reti ferroviarie funzionalmente isolate

DATI CARATTERISTICI al 31/12/2024 [RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE] (*)
▪ **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 0,67unità a chilometro (1 PL ogni 1,5 km)**
▪ **1.244 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)**
▪ **circa 2.600 addetti con mansioni di sicurezza**

(*) 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.

3.3 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie svolte nel 2025

3.3.1 Attività normative

Le principali attività sono ormai a livello europeo. Nel 2025, in particolare, sono state portate avanti attività di interlocuzione formale e informale con l'ERA su diverse proposte di modifica alla Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI OPE - Change Requests - CRs), con l'obiettivo di discutere, con l'ERA e gli altri soggetti coinvolti, l'inserimento, a livello europeo, di principi e criteri di sicurezza oggi contenuti nella norma nazionale. Anche nel 2025 l'Agenzia ha seguito le attività revisione delle STI discussa nei gruppi tematici dell'ERA, quali TSI revision group, OPE TSI WP (incluso il ERTMS OH e il Train driver resting and working time), RINF WG. I lavori di questi gruppi, a valle dell'iter interno all'Agenzia europea, verranno inserite nelle prossime raccomandazioni dell'ERA e per le future revisioni delle TSI e dei regolamenti UE.

Per quanto riguarda la revisione delle norme nazionali, ormai diventate superflue (e in alcuni casi in contrasto) con l'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2023/1693, che ha modificato il Reg. (UE) 2019/773 (Specifica Tecnica di Interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea - STI OPE), in coerenza con il cronoprogramma di riordino trasmesso dal MIT alla Commissione ai sensi dell'art. 5-bis del medesimo regolamento, si è provveduto ad emanare:

- il decreto ANSFISA n. 73 del 01/04/2025 "Revisione delle norme nazionali in materia di 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";
- il decreto ANSFISA n. 200 del 09/09/2025 "Riordino delle norme nazionali di sicurezza che disciplinano le competenze e la qualificazione del personale impiegato in attività essenziali per la sicurezza della circolazione ferroviaria";
- il decreto ANSFISA n. 100 del 06-05-2025 "Norme nazionali applicabili ai sensi dell'Appendice I della STI OPE".

Inoltre, anche a seguito delle osservazioni pervenute dall'ERA e dalla Commissione europea, è ripresa l'attività di revisione del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" adottato con il Decreto ANSF n. 4/2012, tramite un gruppo di lavoro appositamente costituito, da concludersi nel 2026.

L'attività normativa di ANSFISA, nel settore ferroviario, nel 2025 ha riguardato oltre a quanto già riportato relativamente all'Obiettivo Generale 4, obiettivo specifico a) anche i seguenti argomenti:

- E' stato emanato il decreto ANSFISA n.186 del 04-08-2025: "Adozione delle Norme per la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici e dei veicoli turistici", in attuazione dell'articolo 2, comma 5, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e, contestualmente, della legge 9 agosto 2017, n. 128., considerate le osservazioni e le proposte formulate dagli operatori nella fase di consultazione pubblica avviata con la nota ANSFISA protocollo n. 84324 del 20-11-2024, prevista dall'articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, dello schema di "*Norme per la sicurezza dell'esercizio delle*

ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici" e dello schema del relativo decreto di adozione.

- È stato emanato il decreto ANSFISA n. 214 del 25-09-2025: "Adozione Norme per l'autorizzazione e per l'esercizio dei veicoli tram-treno", tenuto conto dei riscontri forniti da questa Agenzia alle osservazioni ricevute dai vari operatori ferroviari a seguito della consultazione pubblica.
- È stata avviata la revisione dei decreti ANSF n° 1/2019 e 3/2019 inerenti alle ferrovie funzionalmente isolate.
- In attuazione dell'articolo 26, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, trasmissione, unitamente alle eventuali ulteriori raccomandazioni di questa Agenzia, delle seguenti raccomandazioni che l'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 24, comma 2, del citato decreto, ha reso disponibili sul sito http://digifema.mit.gov.it/ contestualmente alla relativa relazione d'indagine:
    - Nota ANSFISA 0082336/2025 del 28/10/2025 e relativo allegato (Allegato1) "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 "fuga del treno merci n. 63437 privo di agente di condotta sulla tratta Preglia – Domodossola - Domo II della linea Briga (svizzera) - Domo II FFS (stazione di scambio in territorio italiano) in data 22/11/2023".
    - Nota ANSFISA 0026461/2025 del 04/04/2025 e relativo allegato (Allegato 1) "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 "fuga e successivo svio di materiale rotabile tra Nocera Inferiore e Pagani, linea Battipaglia-Salerno, avvenuto in data 21/03/2023".
- Proseguimento delle attività connesse all'Accordo Quadro per "Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti". In particolare, il 9/10/2025 si è tenuta una riunione del comitato al fine di presentare l'approccio che ANSFISA adotterà nell'applicazione del vigente quadro normativo alle infrastrutture ferroviarie portuali e, più in generale, agli impianti raccordati. Tale approccio, frutto di una approfondita ricognizione svolta da ANSFISA sul vigente quadro normativo, è stato riportato agli stakeholder con nota dell'Agenzia protocollo n° 0083439 del 30/10/2025;
- Invio al MIT, per i seguiti di competenza, di proposte di modifica ai decreti legislativi 50/2019 e 57/2019.
- Organizzazione e partecipazione alle riunioni con le Organizzazioni Sindacali (OS) del settore ferroviario, sulla base del protocollo relazionale siglato dall'Agenzia con le stesse in data 20/02/2013. Come di consueto, si sono svolti *incontri periodici dedicati alla sicurezza della circolazione ferroviaria*, durante i quali sono stati affrontati con le OS i temi relativi all'evoluzione del quadro normativo, all'armonizzazione delle norme nazionali con quelle comunitarie, all'andamento della sicurezza ferroviaria e alle segnalazioni provenienti dalle stesse Organizzazioni. Si segnalano in particolare, tra le tematiche che hanno caratterizzato il confronto (o dibattito) con le OS nel periodo di riferimento, le seguenti:
    - la sicurezza della circolazione dei treni sui binari adiacenti a quelli interessati da manutenzione e lavori sull'infrastruttura ferroviaria;
    - le procedure per il soccorso al treno in caso di malore all'agente di condotta;
    - la sicurezza ai passaggi a livello;
    - le attività di supervisione svolte dall'Agenzia;
    - qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza;
    - criticità e malfunzionamenti puntuali del materiale rotabile e procedure di degrado.

Nel corso del 2025, gli incontri con le OS si sono tenuti in modalità ibrida, consentendo la partecipazione in presenza presso l'Agenzia, nelle seguenti date:

- 26 e 27 febbraio 2025
- 9 e 10 luglio 2025
- 29 e 31 ottobre 2025.

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

3.3.2.1 I Sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra

Nell'ambito dell'attività di definizione di standard tecnici inerenti ai sottosistemi strutturali Comando Controllo e Segnalamento di terra e di vigilanza sulla relativa applicazione di cui all'articolo 16, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 ("Con specifico riferimento al settore ferroviario, l'ANSFISA, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3, è incaricata di svolgere i seguenti compiti: a) promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche e standard anche con riguardo al trasporto di merci e passeggeri, anche su proposta motivata dei soggetti di cui all'articolo 4, nonché vigilare sulla relativa applicazione"), questa Agenzia ha svolto nel 2025 le seguenti attività:

- interlocuzione coi Gestori dell'infrastruttura, anche mediante apposite riunioni e specifiche note, riguardo:
  - alle funzioni tecnologiche di sicurezza che devono essere adottate per proteggere l'ingresso di veicoli su binari tronchi attrezzati con ERTMS;
  - alle modalità di attrezzaggio degli impianti per garantire che i movimenti tra impianti e tra fasci del medesimo impianto avvengano come treno e per garantire che i movimenti di manovra non interferiscano coi suddetti movimenti di treno in caso di superamento del termine dell'instradamento;
  - alla necessità di subordinare la concessione di una movement authority in on-sight all'accertamento che la sezione
  - interessata sia effettivamente libera da veicoli;
  - alle funzionalità del sistema SIPAC per la protezione automatica dei cantieri di lavoro;
  - alla opportunità di sviluppare ed adottare, nelle more dell'installazione di sistemi di segnalamento e protezione della marcia continui (ERTMS Livello 2 o SCMT con infill) idonei sistemi che, in caso di tallonamento delle barriere dei PL, inviino automaticamente una chiamata di emergenza verso i treni circolanti nell'area;
  - alla necessità di attrezzare i bivi con opportune attrezzature finalizzate a proteggere il tratto di via libera concesso al treno da indebiti accessi di altri veicoli (ad esempio mezzi d'opera) non protetti dal sistema di protezione della marcia;
  - alla opportunità di sviluppare idonei sistemi di positioning, ad esempio basati su tecnologie "Real Time Kinematics", per georeferenziare i veicoli ferroviari e gli agenti che operano in prossimità del binario, al fine di conseguire l'obiettivo "always connected, always reporting".
- partecipazione ai gruppi di lavoro "ERTMS NSA Network" e "STI CCS Working Party" coordinati dall'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie e finalizzati rispettivamente ad affrontare le criticità che si presentano durante l'applicazione, nei vari stati membri, del quadro

normativo europeo in materia di autorizzazione dei sistemi ERTMS e a predisporre la nuova revisione della STI Comando Controllo e Segnalamento. Nell'ambito di tali gruppi di lavoro, i rappresentanti di ANSFISA hanno in particolare evidenziato la necessità di integrare la futura revisione della STI CCS al fine di:

- introdurre nuove funzioni che consentano di localizzare un bordo ERTMS fermo ad inizio missione, senza la necessità di effettuare movimenti in Staff Responsible per farlo entrare nel sistema. Tali movimenti, infatti, da un lato non sono protetti e dall'altro lato devono essere ordinati con prescrizioni date al macchinista, rendendo di fatto non praticabile, una volta che tutta la rete europea sarà attrezzata con ERTMS, dare prescrizioni a tutti i treni che sono ad inizio missione per farli entrare nel sistema;
- specificare RBC che siano in grado di gestire bordi con Baseline differenti (system version dynamic management);
- introdurre nuove funzioni per consentire al bordo di decidere se può accettare o meno un ordine di transizione a L1+infill (ad esempio nel caso in cui non siano installate o siano guaste le funzioni infill di bordo), analogamente a come è già specificato nel caso di ordine di transizione a L2;

- interlocuzione, mediante specifiche riunioni, con ERA riguardo ad alcune criticità connesse ai tempi non trascurabili necessari a effettuare gli ESC Checks in caso di attrezzaggio dei veicoli con bordi ERTMS e alle possibili modalità per consentire comunque l'autorizzazione e l'esercizio di tali veicoli con classe B di bordo nelle more del completamento dei suddetti ESC Checks.

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

a) per i circuiti di binario, i valori limite delle correnti di disturbo, compresi i metodi di valutazione e l'impedenza del veicolo, in conformità al punto 3.2.2 dell'ERA/ERTMS/033281 rev 5.0;

b) per i conta-assi, i valori limite di campo di disturbo nelle assi X, Y, Z, compresi i metodi di valutazione, in conformità al punto 3.2.1 dell'ERA/ERTMS/033281 rev 5.0;

c) i casi specifici per i sistemi di rilevamento dei treni non conformi al presente regolamento, utilizzando il modello di cui all'allegato B.1 dell'ERA/ERTMS 033281 rev 5.0.",

ANSFISA ha provveduto nel 2024, a chiedere, con specifiche note, i necessari elementi ai Gestori dell'infrastruttura delle reti interoperabili e a notificarli all'ERA.

A seguito della suddetta notifica, avvenuta da ultimo con comunicazione all'ERA del 19/12/2014, ERA ha chiesto, con e-mail del 24/4/2024, alcune integrazioni per quattro Gestori dell'infrastruttura, tenuto conto che alcuni degli elementi da essi comunicati non risultavano immediatamente trasponibili in casi specifici da inserire nella futura revisione della STI CCS. A seguito di tale richiesta, ANSFISA ha avviato una interlocuzione con i Gestori dell'infrastruttura interessati per guidarli nella predisposizione di elementi che superassero le criticità evidenziate da ERA. Gli elementi così riformulati sono stati

infine comunicati ad ERA con mail dell'Agenzia protocollo n° 100327 del 23/12/2025.

3.3.2.2 Sottosistemi strutturali Infrastruttura

È proseguita l'attività finalizzata all'emanazione delle "Linee guida per il censimento, la classificazione e la gestione dei ponti ferroviari esistenti", trasmesse per consultazione agli operatori ferroviari interessati nel mese di maggio 2023.

Nel corso del 2025, è stata conclusa la sperimentazione sul testo delle succitate linee guida partita a fine 2023, disciplinata dallo specifico accordo di programma attuativo di collaborazione tra il Consorzio FABRE, l'ANSFISA e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (protocollo ANSFISA Int.0038252.27-06-2023), ai sensi del quale i tre soggetti, con la partecipazione della Società Italferr S.p.A., hanno collaborato per lo scambio di dati derivanti dall'applicazione della bozza delle linee guida su 15 ponti ricadenti sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai fini di una loro adeguata applicazione e taratura.

Nel 2025, inoltre, sulla base delle interlocuzioni intercorse con l'Associazione ASSTRA e in ragione della specificità del contesto operativo di cui trattasi, è stata estesa detta sperimentazione su un campione di 5 opere situate nelle reti regionali, gestite da Ferrotramviaria S.p.A., Ferrovia Circumetnea, Ferrovie Emila Romagna s.r.l., Ferrovienord S.p.A. e Società Subalpina di Imprese Ferroviarie S.p.A. (nota protocollo ANSFISA U.0038726.16-05-2025). La "sperimentazione Linee Guida ponti sulle ferrovie regionali" è stata condotta da una Task Force costituita da personale ANSFISA (nominata con nota protocollo ANSFISA Int.0052265.03-07-2025) e dal Consorzio FABRE, con la collaborazione del Gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e la società Italferr S.p.A., l'attività è stata conclusa a novembre 2025.

È, inoltre, arrivata alle fasi conclusive l'attività di redazione delle Linee guida per la gestione della manutenzione della sovrastruttura ferroviaria. In particolare, le attività si sono concentrate sulla revisione, da parte di uno specifico gruppo di lavoro interno, della versione di Linee guida prodotte nel dicembre 2023 dal gruppo di lavoro composto da rappresentanti dell'Agenzia e da soggetti esterni (ASSTRA, RFI, Università di Catania e Firenze, associazioni di settore ANCEFERR e ANIAF). Tale attività di revisione si è resa in particolare necessaria per tenere conto dell'impatto delle Specifiche di interoperabilità entrate in vigore a settembre 2023.

Infine, in attuazione del "Protocollo d'Intesa Inerente ai Sistemi Digitali Avanzati" protocollo n° 0033321 del 30/4/2025 stipulato tra ANSFISA e ITALFERR, sono state effettuate, nel corso del 2025, 8 riunioni con Italferr volte ad analizzare il possibile impiego dei sistemi di Building Infrastructure Management (BIM) nell'ambito dei processi condotti da Ansfisa. In esito a tali riunioni, è stato deciso di analizzare l'utilizzo di un modello BIM specifico e, a tal fine, è stato individuato il possibile utilizzo del modello BIM della tratta Orsara-Bovino della linea Napoli-Bari ai fini dei procedimenti autorizzativi dell'Infrastruttura. L'attività proseguirà in tal senso anche nel corso del 2026.

3.3.2.3 Sicurezza in galleria

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

Infatti, in data 31 marzo 2025 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.75 il Decreto 4 marzo 2025 "Approvazione delle linee guida in materia di sicurezza ferroviaria" che abroga il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie".

Le linee guida approvate con il suddetto Decreto, elaborate da un tavolo tecnico al quale hanno partecipato, oltre alla scrivente Agenzia e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i componenti del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, forniscono indicazioni tecniche relative alle misure di prevenzione e di protezione che gli operatori ferroviari devono applicare alle gallerie ferroviarie e ai veicoli che vi circolano e, inoltre, fissano i tempi di adeguamento.

Questa Agenzia, così come richiesto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. m_inf.A01F1BE.REGISTRO UFFICIALE.U.0002691.15-04-2025, nonché in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 14 della Direttiva (UE) 2016/797 e dall'art. 8 della Direttiva (UE) 2016/798 relativamente alla notifica delle norme nazionali, ha provveduto a notificare il nuovo Decreto nell'apposito registro informatico europeo SRD (Single Rule Database) in data 9 maggio 2025 (ricevuta avvenuta notifica agli atti ANSFISA prot. 0036185.09-05-2025). In data 8 luglio 2025 questa Agenzia ha ricevuto la notifica della conclusione positiva del processo di valutazione del suddetto Decreto da parte della Commissione europea (comunicazione agli atti ANSFISA prot. 0053793.09-07-2025).

Questa Agenzia, sempre in materia di sicurezza in galleria, ha anche provveduto a fornire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il necessario supporto tecnico sul mantenimento del "caso specifico Italia" presente nella STI Loc&Pas al punto 7.3.2.20 (Sicurezza Antincendio ed Evacuazione). In particolare, con la nota prot. 0092807.28-11-2025, è stata inviata una relazione tecnica redatta in ottemperanza alla Clausola di Riesame prevista al punto 7.3.2.20 della suddetta STI.

La suddetta relazione tecnica è stata inviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Commissione europea in data 4 dicembre 2025 con il protocollo m_inf.A01F1BE.REGISTRO UFFICIALE.U.0007657.04-12-2025.

3.3.2.4 Sottosistema materiale rotabile

Si sono concluse nel 2025 le attività di analisi dei commenti finali dell'ERA relativamente al Documento Nazionale di Riferimento (NRD), emanato con il Decreto n. 1/2016; in particolare, tra il 2 febbraio 2024 e il 15 gennaio 2025 si sono tenuti diversi incontri trilaterali tra Italia, ERA ed EC, durante i quali è stato concordato il ritiro di 12 norme nazionali e la modifica di altre 11.

Tra il 15 gennaio 2025 e il 1° agosto 2025 si sono tenute ulteriori riunioni trilaterali tra Italia, ERA e CE in merito alla modifica del progetto di "Decreto di Adozione delle «Norme tecniche nazionali per i veicoli ferroviari destinati a circolare sulla rete italiana interoperabile», tenendo conto delle rispettive modifiche a seguito della Technical Opinion ERA n. OPI/2021-6 del 17 gennaio 2022, nonché del rispettivo allineamento alle più recenti specifiche tecniche di interoperabilità adottate nel 2023.

In data 14 ottobre 2025 la Commissione europea, con nota prot. Ares (2025) 8712940 (agli atti ANSFISA prot. 0078109 del 14-10-2025), ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conclusione del processo di valutazione delle norme nazionali di cui alla suddetta Technical Opinion dell'ERA.

In data 10 ottobre 2025, con nota prot. n. 0077429.10-10-2025, questa Agenzia ha avviato la consultazione pubblica da parte del settore italiano sul progetto di revisione del Decreto ANSF 1/2016 dal titolo "Norme tecniche nazionali per i veicoli ferroviari destinati a circolare sulla rete italiana interoperabile". I commenti sono pervenuti a questa Agenzia nel mese di dicembre 2025 e saranno valutati nei primi mesi del 2026 per la successiva emanazione del Decreto, previo eventuale confronto con ERA in caso di modifiche da apportare alla versione concordata con ERA stessa e Commissione europea.

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

Nel mese di aprile 2025 è stata emanata la revisione 02 delle Linee guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici che si è resa necessaria al fine di recepire le modifiche normative introdotte dal Decreto ANSFISA n° 73/2025 del 01/04/2025.

La suddetta revisione non è stata sottoposta a consultazione pubblica in quanto le modifiche introdotte, oltre al citato adeguamento normativo, sono state limitate ad aggiornamenti redazionali e non hanno introdotte variazioni al procedimento di certificazione.

Sempre nel mese di aprile 2025 è stata emanata la versione 02 delle Linee Guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio alle imprese, ai gestori o agli esercenti ferroviari, redatte anche tenendo conto del contributo trasmesso dagli operatori interessati a seguito della raccolta di proposte avviata nel mese di febbraio del 2025.

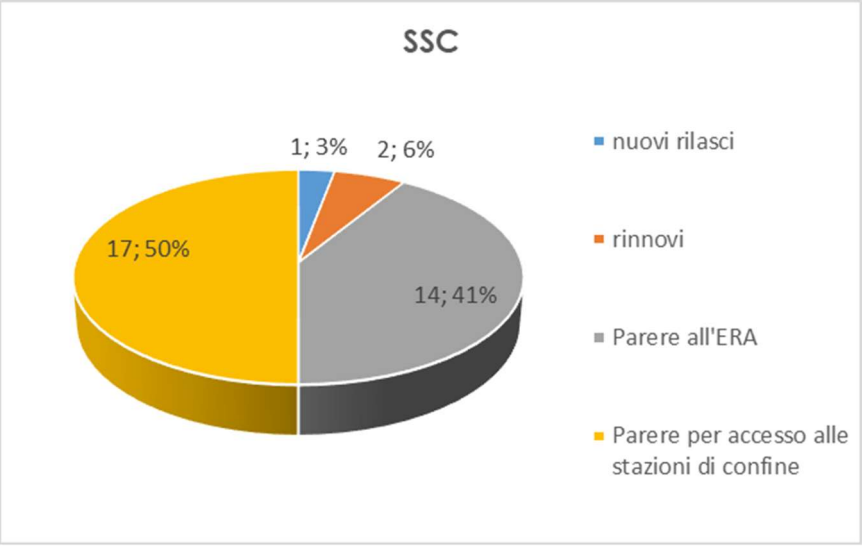
In questi testi sono descritte nel dettaglio le procedure amministrative da seguire per il rilascio dell'autorizzazione, con l'obiettivo di armonizzare e snellire i procedimenti attraverso una maggiore chiarezza su come deve essere presentata la documentazione allegata alla richiesta nel rispetto di tutti i requisiti stabiliti dalle norme europee e nazionali in vigore.

3.3.3 Attività autorizzative

3.3.3.1 Certificati di sicurezza unici

Nel corso del 2025 sono stati rilasciati da ANSFISA n. 3 certificati di sicurezza unici (SSC), n. 14 pareri all'ERA per il rilascio di SSC con area di esercizio Italia e 17 pareri per l'accesso alle stazioni di confine. Nel grafico seguente sono riportati i provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia.

Figura 1: Provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia



Al 31/12/2025 le Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di Sicurezza sono 56 di cui 28 per il solo trasporto merci (M), 17 solo passeggeri (P), 4 passeggeri e merci, 1 merci e manovra e 6 per il solo

servizio di manovra.

Nelle successive tabelle si riportano rispettivamente l'elenco di queste imprese ferroviarie con la tipologia di servizio autorizzato (passeggeri (P), merci (M), merci pericolose (MP)), l'elenco dei certificati emessi da ANSFISA nel corso del 2025 e l'elenco dei certificati rilasciati da ERA sempre nel 2025 ad imprese che hanno richiesto l'area di esercizio Italia.

Figura 2: Distribuzione certificati di sicurezza per tipologia di servizio

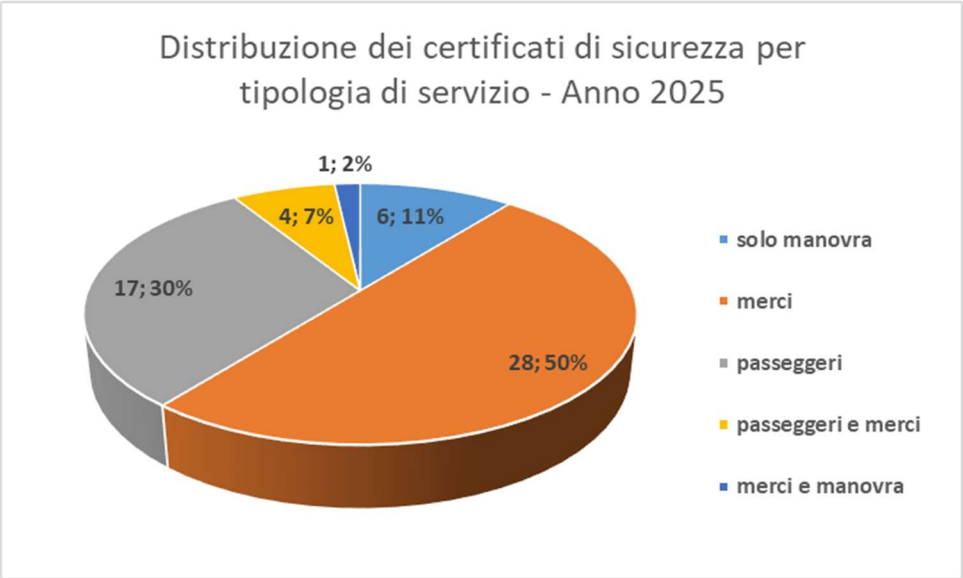


Tabella 7: Elenco imprese ferroviarie con descrizione della tipologia di servizio

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

47	Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA SpA	P			
48	Terminali Italia srl				Manovra
49	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.		M	MP	
50	Trasporto Ferroviario Toscano Spa	P	M		
51	Trenitalia – Tper scarl	P			
52	Trenitalia SpA – Gruppo ferrovie dello Stato Italiane	P			
53	Trenord srl	P			
54	Trentino Trasporti SpA	P			
55	TX Logistik AG		M	MP	
56	Widmer Rail Services AG		M	MP	

Tabella 8: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2025 da ANSFISA

IMPRESE FERROVIARIE CERTIFICATE	Certificati di sicurezza unici emessi da ANSFISA nel 2025
Terminali Italia Srl	n° IT1020250341 Rinnovo quinquennale
Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A.	n° IT1020250377 Rinnovo quinquennale
Quadrante Servizi srl	n° IT1020250382 Nuovo rilascio

Tabella 9: Certificati di sicurezza unici rilasciati nel 2025 da ERA con Area di Esercizio Italia

IMPRESE FERROVIARIE CERTIFICATE	Certificati di sicurezza unici emessi da ERA nel 2025
Trenitalia SpA	n° EU1020250023 Rinnovo ERA ha fatto un successivo aggiornamento amministrativo e l'attuale SSC è il n° EU1020250029
FuoriMuro Impresa Ferroviaria S.r.l.	n° EU1020250040 Rinnovo
TX Logistik Transalpine GmbH - Sede secondaria italiana	n° EU1020250079 Rinnovo
Helrom GmbH	n° EU1020250123 Aggiornamento ma nuovo rilascio per Italia
Captrain Italia S.r.l	n° EU1020250138 Rinnovo
EVM Rail S.r.l.	n° EU1020250230 Rinnovo
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion GmbH	n° EU1020250310 Rinnovo ma nuovo rilascio per Italia
Europe Express	n° EU1020250255 Aggiornamento ma nuovo rilascio per Italia
DB Cargo Italia	n° EU1020250297 Aggiornamento
Compagnia Ferroviaria Italiana SpA	n° EU1020250311 Aggiornamento
Cargo rail Italy S.r.l.	n° EU1020250350 Aggiornamento
Forail S.r.l.	n° EU1020250344 Nuovo rilascio
Ermes Rail S.r.l.	n° EU1020250381 Rinnovo
InRail SpA	n° EU1020250387 Rinnovo

3.3.3.2 Autorizzazioni di sicurezza

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

competenza per il rilascio del provvedimento.

Nel corso del 2025 è stato rilasciato l'aggiornamento della autorizzazione di sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per il subentro nella gestione della linea precedentemente gestita da Ferrovie Udine-Cividale.

La situazione al 31 dicembre 2025 è pertanto la seguente:

- 10 Gestori infrastruttura autorizzati (Rete Ferroviaria Italiana, FerrovieNord, Ferrovie Emilia-Romagna, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano, La Ferroviaria Italiana, Ente Autonomo Volturno, Ferrovie Del Sud Est e Servizi Automobilistici srl - Business Unit Infrastruttura, Infrastrutture Venete srl, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale);
- 1 Gestore dell'infrastruttura Trasporto Unico Abruzzese SpA – Divisione Ferro per il quale sono già state effettuate una o più valutazioni complete della documentazione ma, in conseguenza delle non conformità ancora presenti, non è stato possibile rilasciare l'autorizzazione di sicurezza.
- 1 Gestore dell'infrastruttura estero (società svizzera FFS-SBB) sulla tratta Confine di Stato – Iselle che la gestisce in continuità con la tratta in territorio svizzero; data la particolarità della situazione, sono in corso contatti con l'autorità di sicurezza dello stato confinante per individuare le modalità di rilascio del titolo.

3.3.3.3 Certificati di idoneità all'esercizio

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

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

Nel corso del 2025 sono proseguite le attività di valutazione che hanno portato al rilascio del Certificato di Idoneità all'Esercizio ai seguenti operatori: ARST, Ferrovia Circumetnea, ASTRAL, COTRAL. Di seguito il quadro di sintesi dei CIE rilasciati al 31 dicembre 2025.

Tabella 10: Quadro di sintesi dei CIE

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

Trenord srl (IF)	IF2023001	16 maggio 2023	15 maggio 2028
Ente Autonomo Volturno S.r.l. (IF)	IF2023002	21 luglio 2023	12 gennaio 2028
Società Subalpina di Imprese Ferroviarie SpA (ES)	ES2023001	24 luglio 2023	23 luglio 2028
Ferrovia Circumetnea (ES)	ES2025001	22 maggio 2025	21 magio 2030
ARST S.p.A. (ES)	ES2025002	01 agosto 2025	31 luglio 2027
ASTRAL (GI)	GI2025001	16 dicembre 2025	15 dicembre 2030
COTRAL (IF)	IF2025001	17 dicembre 2025	16 dicembre 2030

Per quanto attiene le restanti Aziende, la documentazione inviata a seguito delle interlocuzioni intercorse con l'Agenzia, ha registrato ulteriori passi in avanti in merito alla conformità dei requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza; particolarmente complessa risulta la gestione delle istanze pervenute dai soggetti operanti sulle linee isolate internazionali (tratte che interessano il territorio italiano e quello svizzero) per le quali sono in corso attività per individuare soluzioni per il rilascio dei titoli autorizzativi finalizzate a valorizzare le autorizzazioni già ottenute dagli operatori interessati da parte dell'autorità di sicurezza ferroviaria svizzera. In pendenza del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio, l'Agenzia ha rilasciato, su richiesta delle Aziende e al fine di garantire il servizio, specifiche e puntuali autorizzazioni al rilascio delle abilitazioni o all'erogazione della formazione sulla base dello stato di avanzamento del processo di valutazione della documentazione facente parte dell'istanza di rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio.

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

3.3.3.4 Qualificazione del Responsabili Sistemi di Gestione della sicurezza

Nel corso del 2025 sono state istituite n. 3 commissioni di esame ai sensi del Decreto n. 4/2011 per la qualificazione di Responsabile SGS. A seguito dei colloqui effettuati con i candidati sono stati qualificati:

- 5 RSGS per imprese ferroviarie;

L'ultimo esame di qualificazione è stato svolto in data 7 marzo 2025. Infatti, con l'emanazione del decreto ANSFISA n°73 del 01-04-2025 sono state abrogate le "*Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza*", adottate con decreto ANSF n. 4/2011 del 28 marzo 2011, che stabiliva, tra l'altro, anche la necessità di qualificazione dei Responsabili SGS da parte dell'Agenzia Nazionale.

3.3.3.5 Organismi indipendenti ferroviari (OIF)

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

Nel corso del 2025 sono state effettuate 8 attività di sorveglianza di cui 6 relativi al rinnovo della qualifica degli OIF in accordo alle Linee Guida per il riconoscimento degli OIF rev 2 del 5/03/29023 e 2 di sorveglianza post rinnovo della qualifica.

3.3.3.6 Sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra nel 2025

Le attività svolte dall'ANSFISA nel corso del 2025 in merito all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento sono riconducibili ai seguenti disposti normativi:

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

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

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

Nel 2025 ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di 88 complessivi atti di cui:

a) Sottosistemi strutturali CCS a terra

- 15 autorizzazioni di sottosistemi strutturali e applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali CCS a terra (di cui n. 7 relative ad applicazioni generiche di terra);
- 4 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;
- 11 nulla osta allo sviluppo di modifiche a sottosistemi strutturali e/o applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali CCS a terra, propedeutici alla successiva presentazione delle istanze di autorizzazione di messa in servizio/all'utilizzo, disciplinati all'interno delle "Linee guida per il

rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" emanate dall'Agenzia.

Sono inoltre state processate 6 istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione per modifiche ai sottosistemi strutturali CCS a terra, disciplinate all'interno delle suddette linee guida emanate dall'Agenzia.

b) sottosistemi strutturali infrastruttura

- 9 autorizzazioni di sottosistemi strutturali dei sottosistemi strutturali infrastruttura;
- 8 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;
- 5 nulla osta allo sviluppo di modifiche, propedeutici alla successiva presentazione delle istanze di autorizzazione di messa in servizio/all'utilizzo, disciplinati all'interno delle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" emanate dall'Agenzia.

Sono inoltre state processate 4 istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione per modifiche ai sottosistemi strutturali infrastruttura disciplinate all'interno delle suddette linee guida emanate dall'Agenzia.

c) sottosistemi strutturali energia

- 10 autorizzazioni di sottosistemi strutturali dei sottosistemi strutturali energia;
- 9 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;
- 5 nulla osta allo sviluppo di modifiche a sottosistemi strutturali dei sottosistemi strutturali energia, propedeutici alla successiva presentazione delle istanze di autorizzazione di messa in servizio/all'utilizzo, disciplinati all'interno delle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" emanate dall'Agenzia.

Sono inoltre state processate 2 istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione per modifiche ai sottosistemi strutturali energia disciplinate all'interno delle suddette linee guida emanate dall'Agenzia.

Il totale di tali istanze è rappresentato nel grafico in figura 3 sotto riportato, dove le istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione per modifiche ai sottosistemi sono state aggregate con quelle relative alla "Decisione ex art. 18 del D.lgs. 57/2019".

Figura 3: Provvedimenti autorizzativi

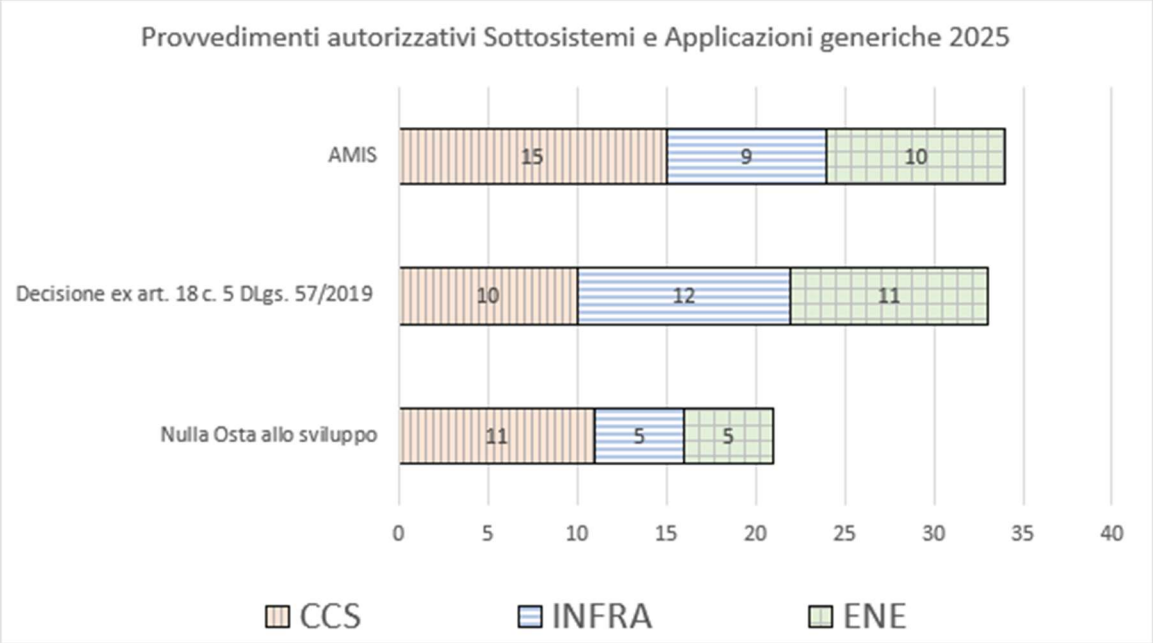


Tabella 11: Atti complessivi rilasciati

Anno	Atti complessivi rilasciati
2013	19 (oltre a 6 proroghe)
2014	23 (oltre a 3 proroghe)
2015	25
2016	60
2017	87
2018	202
2019	181
2020	118
2021	76
2022	86 (incluse 6 proroghe)
2023	75 (inclusa 1 proroga)
2024	73
2025	88

Tra i procedimenti autorizzativi per i sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra rilasciati dall'Agenzia nel 2025, si segnalano i seguenti, particolarmente rilevanti per le motivazioni indicate:

- nulla osta allo sviluppo per l'intervento "Sistema ERTMS L2 BL3 e impianto GSM-R su linee ferroviarie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga" di competenza di LFI, che riguarda la prima installazione del sistema interoperabile ERTMS su una linea regionale interconnessa;
- nulla osta allo sviluppo per l'intervento "Sistema di controllo marcia treno ERTMS ECTS di liv1 ACCM BCA e Protezione PLA" di competenza della Ferrovia Circumetnea, che riguarda la prima installazione del sistema interoperabile ERTMS su una linea regionale funzionalmente isolata;
- autorizzazione di messa in servizio, per i tre sottosistemi INFRA, ENE e CCS, dell'intervento "Realizzazione della nuova tratta Malpensa Aeroporto Terminal 2 - Gallarate RFI" di competenza di Ferrovienord, che riguarda la realizzazione del nuovo collegamento tra l'aeroporto di Malpensa e la linea RFI Milano-Domodossola. Tale collegamento consentirà di potenziare i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa e avrà valenza strategica anche in vista delle olimpiadi invernali 2026;
- autorizzazione di messa in servizio per l'intervento "Implementazione e sperimentazione SIPAC nell'impianto ACC di Imperia" di competenza di RFI, che rappresenta la prima installazione del sistema SIPAC (Sistema Integrato per la Protezione Automatica dei Cantieri). Tale sistema consentirà agli agenti della manutenzione di chiedere e rilasciare le interruzioni mediante Tablet in dotazione ed inoltre inibirà tecnologicamente l'inoltro di treni e manovre sui tratti interrotti, a meno di specifici consensi richiesti dall'apparato e concessi, ove ricorrano le condizioni di sicurezza, dagli agenti della manutenzione sempre mediante tablet
- autorizzazione, per i sottosistemi CCS, INFRA e ENE, del primo tratto (Cancello – Frasso Telesino) della nuova linea AV Napoli-Bari, in corso di realizzazione da parte di RFI.
- Autorizzazione relativa ai sottosistemi CCS e INFRA per il quadruplicamento Genova Voltri–Genova Sampierdarena e per l'attivazione della Galleria Polcevera, di competenza RFI. Tale intervento costituisce una delle principali attivazioni del nodo di Genova nell'ambito del collegamento del Terzo Valico dei Giovi, parte del Corridoio Reno–Alpi, volto a realizzare un'infrastruttura ad alta capacità tra il porto di Genova e il Nord Europa.
- Autorizzazione relativa al sottosistema INFRA per il potenziamento della tratta Pistoia–Lucca, con particolare riferimento al raddoppio Pistoia–Montecatini Terme, di competenza RFI. Il progetto prevede il raddoppio di alcuni tratti di linea, la realizzazione della nuova galleria di Serravalle e la soppressione dei passaggi a livello, inserendosi nel più ampio programma di ammodernamento della linea Firenze–Viareggio.

3.3.3.7 Tipi di veicolo, veicoli e autorizzazioni all'utilizzo di applicazioni generiche di bordo nel 2025

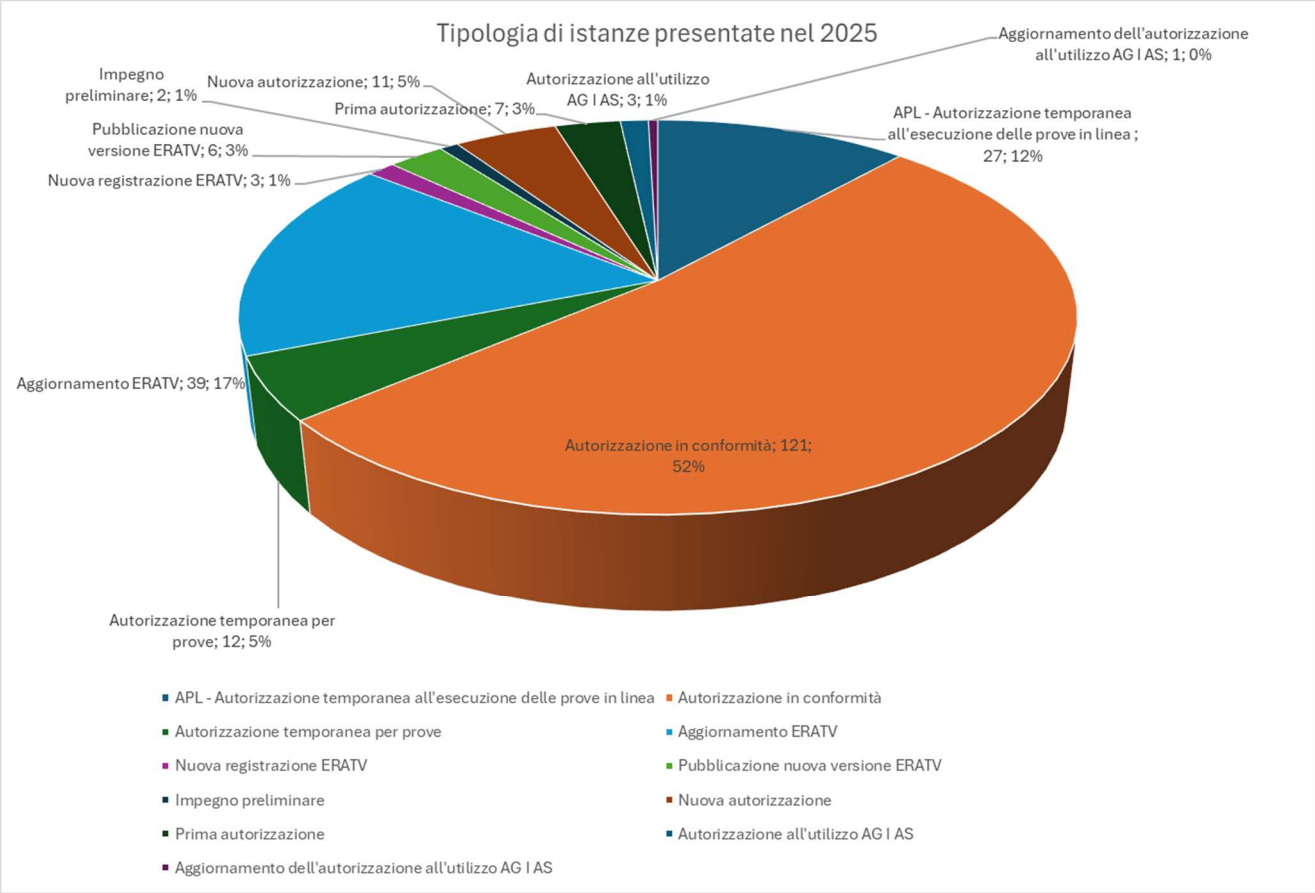
Le attività svolte dall'ANSFISA nel corso del 2025 in merito all'autorizzazione dei tipi di veicolo e autorizzazione di immissione sul mercato dei veicoli nell'ambito delle reti interoperabili, autorizzazione dei tipi di veicolo e autorizzazione di messa in servizio dei veicoli nell'ambito delle reti funzionalmente isolate e autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche di bordo sono riconducibili ai seguenti disposti normativi:

- dall'art. 16, comma 2 lettera e) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 inerente all'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo, a norma del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57 sull'interoperabilità ferroviaria;
- dall'art. 16, comma 2 lettera r) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 inerente al rilascio, su richiesta dell'interessato, dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche;
- dall'art. 29, comma 2 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 inerente al rilascio all'autorizzazione di messa in servizio di veicoli nell'ambito delle reti funzionalmente isolate.

Nel 2025 sono state rilasciati n. 232 provvedimenti (riguardanti il tipo di veicolo oppure uno o più

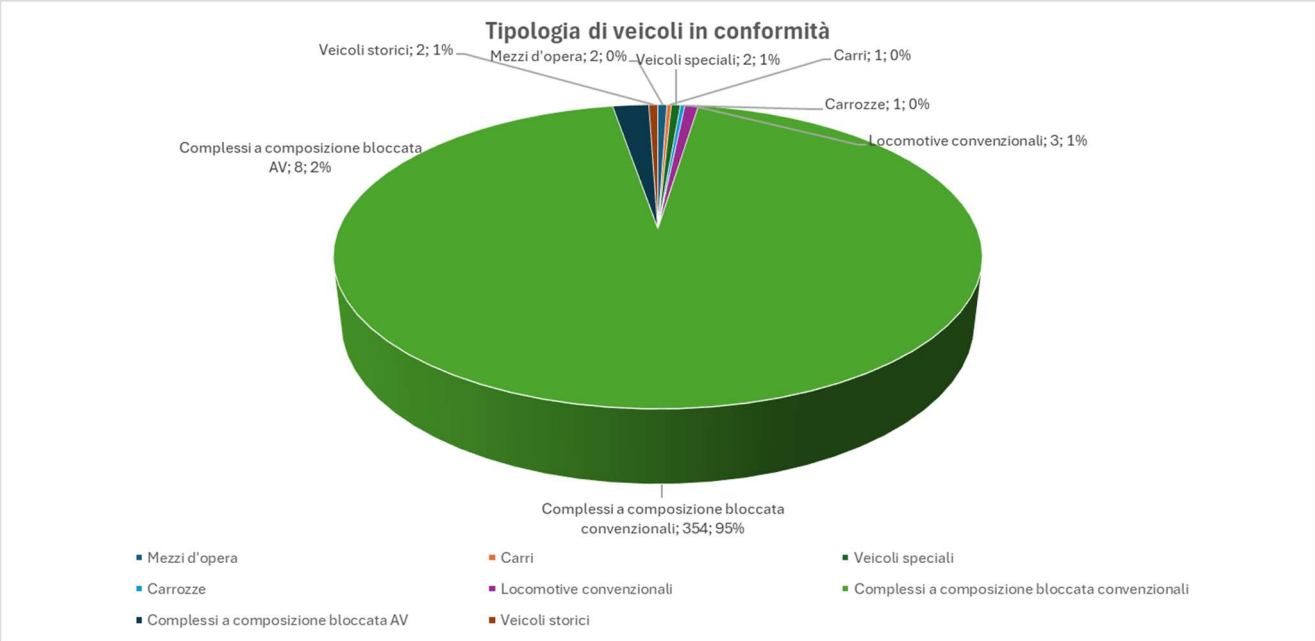
veicoli e le applicazioni generiche e prime specifiche di bordo) ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 57. Nella figura di seguito si riporta la distribuzione delle attività in base al tipo di autorizzazione previsto all'art. 14, comma 1, del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/545 della Commissione del 4 aprile 2018.

Figura 4: Distribuzione delle attività



Il numero di veicoli immessi sul mercato in conformità ad un tipo, variante o versione autorizzati è stato invece pari a 373; la distribuzione, in base alla tipologia del veicolo, è quella riportata nel grafico seguente.

Figura 5: Tipologia veicoli in conformità



Nel 2025 sono stati rilasciati n. 5 valutazioni nazionali per impegni preliminari richiesti ad ERA sul metodo proposto dal richiedente nella domanda di impegno preliminare (documento di riferimento per l'impegno preliminare) di cui all'art. 24 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545

Sempre nel 2025 sono state svolte n. 25 valutazioni di domande di autorizzazione, con ente autorizzatore ERA, per il settore di impiego specifico Italia (aspetti nazionali di cui all'Allegato III del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545).

Nel 2025, nell'ambito delle reti funzionalmente isolate, sono state rilasciate n. 3 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi per un totale di n. 3 veicoli, n. 1 autorizzazioni di tipo e n. 2 pareri per l'impegno preliminare.

Infine, per quanto riguarda le locomotive da manovra in ambito località di servizio, nel 2025 sono state rilasciate n. 5 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi per un totale di 16 veicoli, ed è stata rilasciata n. 1 autorizzazione di tipo di veicolo.

Tra le attività rilevanti svolte nell'ambito delle autorizzazioni dei tipi di veicolo e veicoli nell'anno 2025 c'è da evidenziare:

- l'autorizzazione del tipo di veicolo V300ZEFIRO R1 ("ETR1000 full Hitachi") che rappresenta l'evoluzione del progetto di punta dell'alta velocità in Italia in termini di numerosità della flotta che ha recepito gli aggiornamenti normativi imposti dal quadro regolamentare applicabile;
- l'autorizzazione del tipo di veicolo BTR813 Diagnostico Serie 1 di Stadler che rappresenta il primo caso di veicolo speciale bimodale (elettrico e diesel) destinato alla diagnostica ed al monitoraggio dell'infrastruttura ferroviaria in gestione a RFI per tutti i sottosistemi che la costituiscono;
- l'autorizzazione del tipo di veicolo Carrozza OE LDV Ristorante per il treno "La Dolce Vita Orient Express" della società Arsenale Express S.p.A. che rappresenta il primo caso di veicolo

per treni di lusso da cui sono state poi derivate tutte le versioni di carrozze letto suite e carrozza lounge, che costituiscono il treno, il cui servizio è partito nel mese di maggio 2025;

- l'autorizzazione all'utilizzo delle applicazioni generiche per il segnalamento di bordo dei fornitori Alstom (IVC 2.0, Compact BL 4.0) e Angelstar direttamente collegate ai programmi di implementazione dei sistemi di segnalamento di Classe A a terra e a bordo (NIP, PNRR, PNC).
- l'autorizzazione temporanea per prove del tipo di veicolo EAV ELETTROTRENO NAPOLI di Stadler destinato alla rete funzionalmente isolata di EAV "Circumvesuviana" che rappresenta il primo caso di veicolo destinato ad una rete isolata a scartamento ridotto equipaggiato anche con sistema di comando, controllo e segnalamento di bordo di Classe A ETCS L2;
- l'autorizzazione temporanea per prove del tipo di veicolo HTR412 BEMU di Hitachi Rail STS S.p.A. che rappresenta il primo caso di veicolo a composizione bloccata per il trasporto regionale bimodale (elettrico e batterie);
- l'autorizzazione temporanea per prove del tipo di veicolo MM 800 T4 RFI di Mer Mec S.p.A. che rappresenta un ulteriore veicolo speciale bimodale (elettrico e diesel) destinato alla diagnostica ed al monitoraggio dell'infrastruttura ferroviaria in gestione a RFI per tutti i sottosistemi che la costituiscono, sia della rete convenzionale che alta velocità;
- l'autorizzazione temporanea per prove del tipo di veicolo OCPD005 Tipo 4 di Tesmec Rail S.r.l. che rappresenta un ulteriore veicolo speciale bimodale (elettrico e diesel) destinato alla diagnostica ed al monitoraggio dell'infrastruttura ferroviaria in gestione a RFI per tutti i sottosistemi che la costituiscono, sia della rete convenzionale che alta velocità.

3.3.3.8 Rilascio delle Licenze di condotta dei treni di cui al Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247

Il Decreto legislativo 30 dicembre 2010 n°247, di recepimento della Direttiva 2007/59/CE (Direttiva macchinisti), individua l'Agenzia come l'"autorità competente", in Italia, preposta all'emissione della licenza dei macchinisti, attribuendole un ruolo di controllo sulla corretta applicazione del suddetto Decreto Legislativo sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e anche un potere sanzionatorio nei confronti delle Imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e degli stessi macchinisti. Tutte le informazioni relative alle licenze sono inserite e archiviate nei sistemi informativi dell'Agenzia, sia in fase di rilascio, che di aggiornamento delle licenze. Il registro è accessibile per la consultazione, oltre che dal personale dell'Agenzia, anche dai soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 19 del Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n°247. In attuazione dei compiti previsti dall'art. 18 del D.lgs 247/2010, nel 2025 sono state emesse 3.485 licenze di conduzione treni, suddivise come indicato nella successiva tabella 12.

Tabella 12: Licenze rilasciate

NUOVE LICENZE	RINNOVI	MODIFICHE	DUPLICATI
1027	1904	489	65

3.3.3.9 Organismi incaricati della formazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria (Centri di Formazione)

Gli organismi indipendenti da imprese ferroviarie, da gestori dell'infrastruttura ed esercenti incaricati della formazione del personale impiegato in attività di sicurezza sono riconosciuti dall'Agenzia ai sensi

dell'articolo 12, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50 e, per quanto riguarda la formazione dei macchinisti, ai sensi dell'articolo 20 commi 5 e 6 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n° 247.

L'attività di riconoscimento si pone come obiettivi:

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

Il processo di riconoscimento dei centri di formazione prevede una valutazione documentale sul sistema di gestione della formazione, seguita da un'attività di sorveglianza (anche sul campo) volta a verificare il possesso e il mantenimento delle condizioni e dei requisiti richiesti anche per gli aspetti logistici e di disponibilità degli strumenti didattici. Dall'inizio dell'attività (2011) sono stati riconosciuti 15 Centri di formazione; nel 2025 è stato riconosciuto un nuovo centro di formazione e sono stati rilasciati 2 attestati di rinnovo del riconoscimento.

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

3.3.3.10 Persone incaricate della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria

Le persone incaricate della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria sono riconosciute dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto legislativo 4 maggio 2019, n°50 e dell'articolo 20 commi 5 e 6 e articolo 22 comma 2 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247.

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

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

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

Dall'inizio dell'attività sono stati riconosciuti:

Tabella 13: Istruttori e esaminatori riconosciuti

Anno	N° di Istruttori e di esaminatori riconosciuti (Il numero tiene conto sia dei primi rilasci per esame che dei rinnovi)
Dal 2009 al 2024	6344
2025	221

3.3.4 Gestione Registri

3.3.4.1 Registro dei veicoli

Nel 2025 sono pervenute circa n. 490 istanze in merito ai veicoli registrati nel Registro Europeo di cui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797 (EVR). Le suddette istanze hanno riguardato in particolare:

- Richieste di nuove registrazioni per circa n. 870 veicoli;
- Richieste di cancellazione per circa 1420 veicoli;
- Richieste di modifica dei dati inseriti nel registro per circa 3360 veicoli.

3.3.5 Attività di supervisione e controllo effettuate nel 2025

L'attività di supervisione per il 2025 è stata svolta secondo quanto previsto dal SIC.DOC.01 "Piano delle attività di supervisione Anno 2025" emesso con decreto del Direttore di ANSFISA R.0000214.30-12-2024 e inviato all'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti con protocollo ANSFISA 0095672.30-12-2024.
La supervisione, svolta dall'Agenzia ai sensi dell'art. 16 comma 4 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, nell'ambito dei propri compiti di cui all'Art. 17 di tale Decreto Legislativo e in conformità ai metodi comuni di sicurezza per la supervisione di cui al Regolamento Delegato (UE) 2018/761 della Commissione del 16 febbraio 2018, è stata effettuata attraverso i seguenti strumenti:

- **Audit**, aventi come obiettivo la verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza e di parti di esso (audit di sistema) o la verifica dell'attuazione e dell'efficacia dei processi operativi connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e della loro conformità alle norme vigenti (audit di processo);
- **Follow-up** di audit precedenti, aventi come obiettivo la verifica di attuazione e di efficacia delle azioni intraprese a seguito di un audit;
- **Ispezioni**, svolte tramite controlli visivi e documentali sui sottosistemi ferroviari in esercizio; si suddividono in:
    - **monitoraggio ispettivo**, effettuato per mezzo di verifiche a campione su elementi dei sottosistemi ferroviari e sull'operatività del personale impiegato in attività di sicurezza;
    - **ispezioni specifiche**, finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti o non rientranti nel monitoraggio ispettivo (ad esempio a seguito di incidenti).

Inoltre, possono essere utilizzate anche altre tecniche quali survey/questionari, strutturati per la valutazione di attuazione e conformità di alcuni processi di impostazione o gestionali, tavoli tecnici (incontri con singoli Operatori finalizzati all'approfondimento di questioni rilevanti emerse dalle diverse attività di supervisione) e, in fase di sperimentazione, interviste al personale, incluso quello operativo, impiegato in attività di sicurezza.

Tutte le attività possono essere effettuate sia sul campo che da remoto.

L'utilizzo delle diverse modalità è stato determinato caso per caso, in relazione agli operatori oggetto di

supervisione ed alle esigenze di programmazione delle singole attività. In alcuni casi è stata effettuata una modalità "mista", con check-list, raccolta e analisi di documentazione (da remoto) e successiva attività sul campo.

Nel corso del 2025 è stato concluso l'accordo per la supervisione con la NSA Austriaca.

3.3.5.1 Altre attività

Nel 2025 è proseguita la vigilanza sulle attività dei Centri di Formazione riconosciuti, attraverso audit e follow-up di audit precedenti aventi come obiettivo la verifica della conformità e l'attuazione dei sistemi di gestione della formazione adottati dalle organizzazioni per lo svolgimento delle attività ricomprese negli attestati di riconoscimento e attraverso ispezioni durante le attività formative effettuate dai centri.

Sono state svolte attività di vigilanza sul campo (5 audit ed 1 follow-up) presso i seguenti centri di formazione: Locomotivi S.r.l., Athena S.r.l., Centro di Formazione Ferroviaria S.r.l, For.Fer. S.r.l, Fer Consulting S.r.l. ed AIAFF-Accademia Italiana di Alta Formazione Ferroviaria S.r.l.

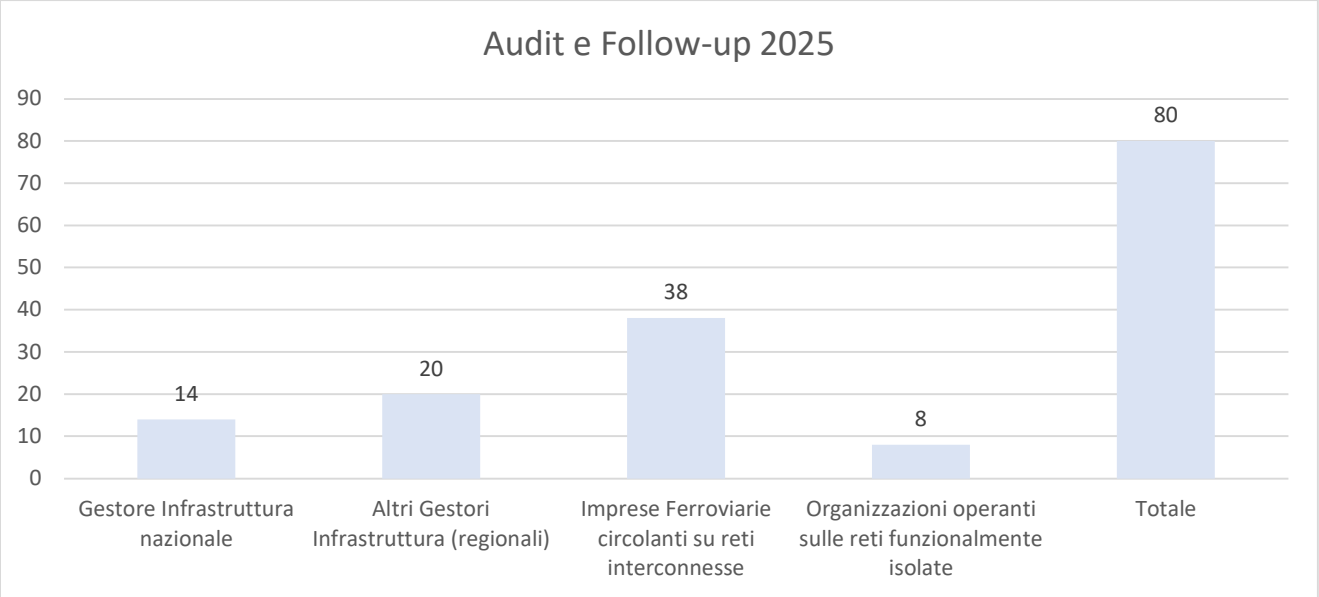
Sono state inoltre effettuate n. 2 ispezioni presso l'IF Trenord S.r.l. e e il GI R.F.I. S.p.A. svolte nell'ambito della vigilanza sulle attività delle strutture e del personale riconosciuti eroganti formazione ed effettuanti esami per il personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Sono state anche effettuate ispezioni a campione sulle attività delle commissioni nominate da ANSFISA per la certificazione del requisito professionale per l'ottenimento della licenza da macchinista.

3.3.6 Audit e follow-up sui Sistemi di Gestione della Sicurezza

Il consuntivo dell'anno 2025 delle attività di supervisione svolte con audit e follow-up di sistema, processo e prodotto è riportato nel grafico seguente:

Figura 6: Audit e follow-up 2025



Il dettaglio delle singole attività è riportato nella seguente tabella.

Tabella 14: Attività di audit e follow up eseguiti nel 2025

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
Gestore Infrastruttura Nazionale	**14**	• 4 audit (sul campo) • 1 audit (da remoto) • 6 follow-up (sul campo) • 3 follow-up (da remoto)	Rete Ferroviaria Italiana
Altri Gestori Infrastruttura (regionali)	**20**	• 5 audit sul campo • 5 audit da remoto • 3 audit documentale • 3 follow-up sul campo • 2 follow-up da remoto • 2 verifiche sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF) in presenza	Ente Autonomo Volturno S.r.l. - n. 3 attività Ferrotramviaria S.p.A. - n. 2 attività Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. - n. 2 attività Ferrovie del Gargano S.r.l. - n. 3 attività Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici S.r.l. - n. 4 attività Infrastrutture Venete S.r.l. - n. 2 attività La Ferroviaria Italiana S.p.A. - n. 3 attività Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A. - n. 1 attività
Imprese Ferroviarie circolanti su reti interconnesse	**38**	• 10 audit sul campo • 1 audit da remoto • 4 audit documentali • 15 follow-up sul campo • 5 follow-up documentali • 3 verifiche tramite interviste sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF) in presenza	Adriafer S.r.l. - n. 2 attività ART - Altmann Rail Traction S.r.l. - n. 2 attività CFI Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A. DB Cargo Italia S.r.l. Dinazzano PO Ente Autonomo Volturno S.r.l. - n. 2 attività Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A. Ferrotramviaria S.p.A. Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. Fuorimuro Servizi di Manovra S.r.l. Grandi Treni Espressi S.p.A. GTS Rail S.p.A. Inrail S.p.A. - n. 2 attività Interporto Bologna S.p.A. Italo Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. Longitude Holding S.r.l. Mercitalia Rail S.r.l. - n. 2 attività Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l. Oceanogate Italia S.r.l.

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
			SAD Trasporto Locale S.p.A. Sangritana S.p.A. SBB Cargo Italia S.r.l. SNCF Voyages Italia S.r.l. Sograf S.r.l. Terminali Italia S.r.l. Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. Trasporto Ferroviario Toscano S.r.l. Trenord S.r.l. Trenitalia S.p.A. - n. 2 attività Trenitalia TPER Scarl Trentino Trasporti S.p.A. WRS Widmer Rail Services AG
Organizzazioni operanti sulle reti funzionalmente isolate	**8**	• 3 audit sul campo • 1 audit da remoto • 1 audit documentale • 1 follow-up sul campo • 1 follow-up da remoto • 1 verifica sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF) in presenza	Astral s.p.A. GI Ente Autonomo Volturno IF - n. 2 attività Ente Autonomo Volturno GI Ferrovia Circumetnea ES FerrovieNord GI SSIF Società Subalpina di Imprese Ferroviarie S.p.A. ES Trenord S.r.l. IF
TOTALE	**80**		

Principali temi affrontati negli audit sulle imprese ferroviarie:

- Manutenzione veicoli, internalizzata ed esternalizzata;
- Organizzazione per la gestione del trasporto delle merci pericolose;
- Pianificazione e controllo delle operazioni e valutazione e controllo del rischio;
- Gestione di contraenti partner e fornitori;
- Gestione delle emergenze;
- Monitoraggio dei processi e del sistema di gestione della sicurezza nel suo complesso;
- Gestione delle Non Conformità basata sull'analisi delle cause;
- Gestione delle raccomandazioni di sicurezza, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- Promozione della cultura della sicurezza ferroviaria, just culture e fattore umano e loro implementazione nei sistemi di gestione della sicurezza.

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

Principali temi affrontati negli audit sui gestori dell'infrastruttura:

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

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

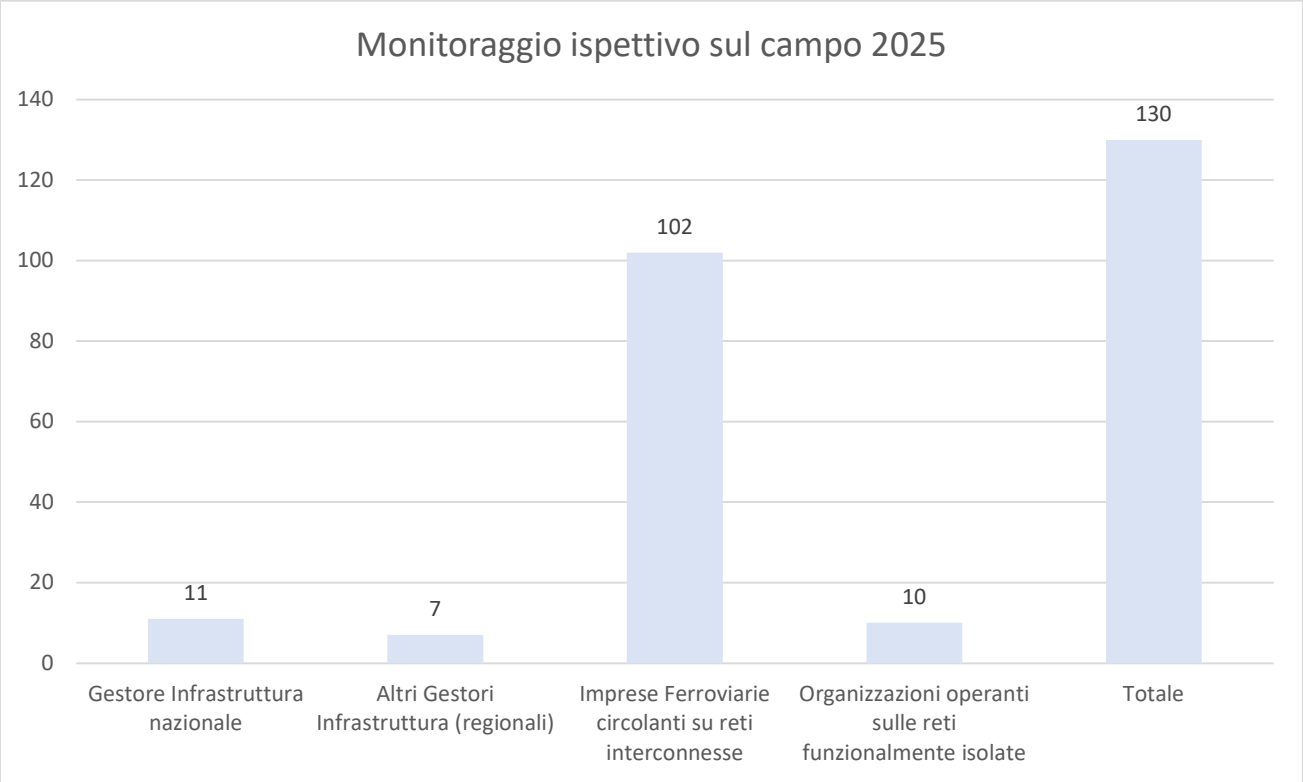
In accordo a quanto previsto dal quadro normativo, per ciascuna delle non conformità rilevate nel corso degli audit e di quelle residue dai follow-up è stato richiesto all'organizzazione di analizzarne le cause e, in base agli esiti di tale analisi, di predisporre un piano di intervento per rimuovere tali cause ed evitare la reiterazione delle non conformità. Il controllo della corretta impostazione e adeguatezza dei piani di intervento predisposti avviene attraverso l'analisi di tabelle di sintesi all'uopo richieste a ciascuna organizzazione rispetto ai contenuti indicati nella nota prot. n. 8972 del 17/02/2023.

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

3.3.7 Monitoraggio ispettivo sul campo

Nel corso del 2025 sono state oggetto di controlli sul campo 41 organizzazioni, come rappresentato nella figura seguente:

Figura 7: Monitoraggio ispettivo sul campo



Il dettaglio delle singole attività è riportato nella seguente tabella.

Tabella 15: Attività di monitoraggio ispettivo sul campo nel 2025

Organizzazioni	Totale	Dettaglio operatori	Dettaglio attività
Gestore Infrastruttura Nazionale	**11**	Rete Ferroviaria Italiana	• 5 attività opere d'arte (n. 11 ponti) • 3 visite linea (n. 1667 km di linea)

Organizzazioni	Totale	Dettaglio operatori	Dettaglio attività
			• 2 su scali terminali merci pericolose • 1 su struttura interna di formazione
Altri Gestori Infrastruttura (regionali)	**7**	EAV Ente Autonomo Volturno	• 1 visita linea (n. 41 km)
		FSE – Ferrovie Sud Est	• 1 attività opere d'arte (n. 2 ponti)
		Ferrotramviaria S.p.A.	• 1 attività opere d'arte (n. 2 ponti)
		FerrovieNord	• 1 visita linea (n. 271 km) • 1 attività opere d'arte (n. 1 ponti)
		FER – Ferrovie Emilia Romagna	• 1 attività opere d'arte (n. 1 ponti)
		La Ferroviaria Italiana	• 1 attività opere d'arte (n. 2 ponti)
Imprese Ferroviarie circolanti su reti interconnesse	**102**		**Tutte le attività riguardano la manutenzione veicoli e l'operatività del personale, tranne i casi espressamente indicati**
		Busitalia SitaNord S.r.l	1 attività
		Captrain Italia S.r.l	8 attività (di cui 1 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN)
		CFI Compagnia Ferroviaria Italiana	15 attività
		DB Cargo Italia	2 attività
		Dinazzano Po	1 attività
		EAV Ente Autonomo Volturno	2 attività
		ERMES Rail	1 attività
		EVM Rail	2 attività
		Ferrovie del Gargano	1 attività
		Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.	1 attività
		FUC – Ferrovie Udine Cividale	1 attività
		Fuorimuro S.r.l.	2 attività di cui 1 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN
		GTS Rail S.p.A.	11 attività

Organizzazioni	Totale	Dettaglio operatori	Dettaglio attività
		Inrail S.p.A.	1 attività
		Italo Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.	4 attività (di cui 1 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN)
		Longitude Holding S.r.l.	1 attività
		Medway Italia S.r.l	6 attività
		Mercitalia Rail S.r.l.	30 attività (di cui 1 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN)
		Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l.	3 attività (di cui 1 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN)
		Oceanogate Italia S.r.l.	2 attività (di cui 1 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN)
		Rail Cargo Carrier Italy	3 attività
		Rail Traction Company S.p.A.	1 attività
		SAD Trasporto Locale S.p.A.	1 attività
		Sangritana S.p.A.	3 attività
		SBB Cargo Italia S.r.l.	3 attività
		SNCF Voyages Italia S.r.l.	1 attività
		TFI Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	1 attività
		TFT Trasporto Ferroviario Toscano S.r.l.	1 attività
		Trenord S.r.l.	8 attività (di cui 1 su struttura di formazione ed 1 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN)
		Trenitalia S.p.A.	46 attività (di cui 4 su corretta immatricolazione veicoli sul Registro RIN; nell'ambito di una delle attività è stata fatta una verifica anche sull'esercente SSIF)
		Trenitalia TPER Scarl	2 attività

Organizzazioni	Totale	Dettaglio operatori	Dettaglio attività
		TUA Trasporto Unico Abruzzese	2 attività
		TX Logistik S.r.l	2 attività
Organizzazioni operanti su reti funzionalmente isolate	**10**	Astral	• 1 visita linea (n. 42 km)
		Cotral	• 2 attività manutenzione veicoli ed operatività del personale (n. 6 treni)
		EAV IF Ente Autonomo Volturno	• 1 visita linea (n. 51 km)
		EAV GI Ente Autonomo Volturno	• 1 attività manutenzione veicoli ed operatività del personale (n. 4 treni)
		FAL - Ferrovie Appulo Lucane	• 2 attività manutenzione veicoli ed operatività del personale (n. 19 treni)
		Ferrovie della Calabria	• 1 attività manutenzione veicoli ed operatività del personale (n. 2 treni)
		FCE – Ferrovia CircumEtnea	• 1 attività manutenzione veicoli ed operatività del personale (n. 3 treni)
		SSIF – Società Subalpina Imprese Ferroviarie	• 1 attività opere d'arte (n. 1 ponti)

Due attività che hanno riguardato le imprese ferroviarie Mercitalia Rail, Captrain Italia S.r.l, SBB Cargo e GTS Rail sono state svolte congiuntamente con l'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione Svizzera UFT.

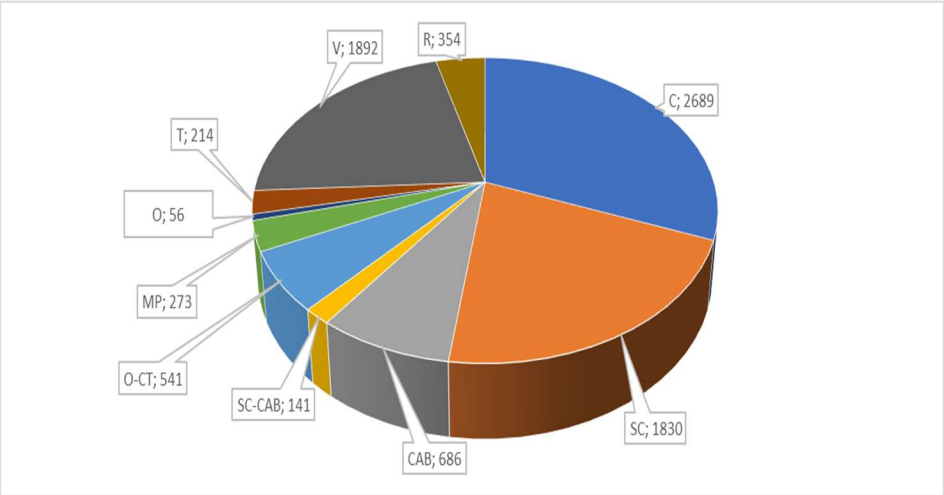
Per quanto riguarda le imprese ferroviarie, sono state effettuate le seguenti attività di monitoraggio ispettivo sul campo:

- 33 imprese ferroviarie operanti su reti interconnesse, per un totale di 946 treni ispezionati e circa 8676 elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza); tali attività hanno comportato il rilevamento di circa 390 irregolarità per lo più riferibili al generico stato manutentivo dei veicoli riscontrabile tramite controlli visivi esterni;
- 6 imprese ferroviarie ed esercenti operanti come imprese ferroviarie su reti isolate, per un totale di 39 treni ispezionati e 233 elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza); tali attività hanno comportato il rilevamento di circa 20 irregolarità per lo più.

Le irregolarità riscontrate, per lo più riferibili al generico stato manutentivo dei veicoli riscontrabile tramite controlli visivi esterni. sono state oggetto di specifiche interlocuzioni con l'Impresa Ferroviaria, a cui sono state richieste analisi e adozione di conseguenti azioni correttive e azioni di verifica dell'efficacia delle stesse. Nei casi in cui le risposte non sono state esaustive o complete sono state avviate interlocuzioni con l'organizzazione interessata (6 casi di seguito per mancata risposta, 4 casi di sollecito per tardato riscontro e in 2 casi i riscontri sono stati approfonditi in successivi audit).

A seguito si evidenzia la ripartizione dei 8.676 elementi verificati per tipologia di elemento.

Figura 8: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle imprese ferroviarie



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

Per quanto riguarda i gestori dell'infrastruttura sono state effettuate n. 18 attività che hanno riguardato 7 operatori con approfondimenti delle seguenti tematiche:

- n. 19 ponti;
- n. 5 visite linea per un totale di circa 2.000 km di linea;
- n. 2 attività su scali terminali di merci pericolose;
- n. 1 attività su struttura interna di formazione.

3.3.8 Monitoraggio ispettivo da remoto

Nel corso del 2025 le attività di monitoraggio ispettivo da remoto hanno riguardato solo le imprese ferroviarie circolanti sulle reti interconnesse, individuate sulla base delle priorità desunte dalla generale attività di supervisione (ivi compresa l'analisi degli esiti dell'incidentalità e delle attività ispettive pregresse) come di seguito specificato:

- InRail (attivata a fine anno 2024 e conclusa nel 2025).
- EVM Rail S.r.l.
- Rail Traction Company S.p.A.

Le suddette attività hanno riguardato nel dettaglio:

- per InRail S.p.A. 8 treni merci, di cui 4 trasportanti merci pericolose, per un totale di 132 elementi (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Inoltre, sempre tramite analisi documentale (lettura zone tachigrafiche), sono state effettuate verifiche relative alla corretta attuazione delle misure mitigative prescritte ai treni merci aventi in composizione carri con suole del freno in materiale composito (denominate "LL"). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 23 irregolarità.
- per EVM Rail S.r.l. 6 treni merci, non trasportanti merci pericolose, per un totale di 168 elementi (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 8 irregolarità.
- per Rail Traction Company S.p.A. 6 treni merci, di cui 4 trasportanti merci pericolose, per un totale di 135 elementi (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza). Tali attività hanno comportato il rilevamento di 11 irregolarità.

Come previsto dal processo di supervisione di cui al Regolamento UE 761/2018, le irregolarità riscontrate comunque indicative di elementi di inefficacia dei processi del Sistema di Gestione della Sicurezza sono state oggetto di specifiche interlocuzioni con l'organizzazione interessata, a cui sono state richieste analisi e adozione di conseguenti azioni correttive e di azioni di verifica dell'efficacia delle stesse.

3.3.9 Ispezioni specifiche

Nel corso del 2025 sono state svolte ispezioni specifiche che hanno coinvolto imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura ed organizzazioni operanti sulle reti funzionalmente isolate, come detto, finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti (segnalazioni, incidenti/inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio ispettivo, approfondimenti su elementi non oggetto di monitoraggio ispettivo, ecc.).

Di seguito si elencano le ispezioni specifiche che si sono rese necessarie nel corso del 2025, oltre alle ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico e alle ispezioni congiunte sui passaggi a livello, di cui si forniscono maggiori dettagli nei successivi paragrafi.

- n. 1 follow-up sull'efficacia delle azioni correttive dichiarate dall'Impresa Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici S.r.l. a seguito di ispezioni pregresse (2023 - 2024) e controlli sui titoli abilitativi (Imprese ferroviarie Trenitalia S.p.A. e Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici S.r.l.);
- n. 2 attività di verifica delle abilitazioni del personale di condotta di varie imprese ferroviarie passeggeri e merci;
- n. 1 attività sperimentale congiunta con RFI/Polfer/MIT sulle merci pericolose presso lo scalo RFI di Novara Boschetto;
- n. 1 attività presso l'officina di manutenzione di Ponticelli dell'impresa ferroviaria circolante su reti funzionalmente isolate Ente Autonomo Volturno S.r.l. a seguito di incidente (deragliamento del treno n. 1129 del 2 maggio 2025);
- n. 1 attività di verifica a campione, a seguito di segnalazione sindacale, del materiale rotabile dell'impresa ferroviaria Ente Autonomo Volturno S.r.l. circolante sia sulle linee interconnesse che su quelle funzionalmente isolate;
- n. 1 attività presso la località di servizio Ventimiglia di verifica dello stato manutentivo dei veicoli in composizione a treni passeggeri e sull'operatività del personale con mansioni di sicurezza (traffico viaggiatori e merci transfrontaliero);
- n. 1 follow-up a Ventimiglia per la verifica delle procedure di stazionamento e movimentazioni convogli merci da e per la Francia;

- n. 1 attività di verifica a campione, congiunta con il MIT, sulle modifiche effettuate al materiale rotabile utilizzato dall'impresa Trenitalia S.p.A. per il servizio pubblico a media e lunga percorrenza (servizio Intercity) (attività);
- n. 2 attività per la verifica a campione dei mezzi d'opera utilizzati dal Gestore RFI presso le località di servizio di Sarno e San Felice a Cancello (DOIT Napoli) e Bologna S. Ruffillo (DOIT Bologna) sulla corretta immatricolazione, completezza ed aggiornamento delle informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri;
- n. 1 attività congiunta con la DGISA sul passaggio a livello situato al km. 69+346 della linea Suzzara – Ferrara del Gestore Ferrovie dell'Emilia Romagna S.r.l. a seguito dell'evento incidentale del 25 novembre.
- n. 3 attività per la verifica dell'efficacia dell'implementazione del fattore umano e organizzativo e della cultura della sicurezza negli SGS, svolte in diverse località di servizio tramite interviste semistrutturate rivolte al personale di varie imprese ferroviarie merci impiegato in attività di sicurezza.

3.3.9.1 Ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico

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

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

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

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

Sono state sottoposte all'attività di controllo un insieme campionato delle tratte di competenza del singolo Operatore ferroviario. Gli Operatori sono stati coinvolti, prima dell'attività in campo qualora ritenuto necessario, in incontri bilaterali dedicati.

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

Tabella 16: Quadro di sintesi delle attività ispettive svolte sui piani di adeguamento delle linee interconnesse - annualità 2025

Rete interconnessa	Linee interessate dall'attività ispettiva	Impresa ferroviaria
LFI	Arezzo-Stia e Arezzo-	TFT Trasporto ferroviario Toscana

	Sinalunga	s.p.a.
Ferrotramviaria – Divisione Infrastruttura	Bari – Fesca S. Girolamo Bivio S. Spirito – Ruvo Fesca S. Girolamo - Bivio S. Spirito (Via Aeroporto) Fesca S. Girolamo - Bivio S. Spirito (Via Palese) Fesca S. Girolamo – Cecilia Ruvo - Corato - Andria Sud	Ferrotramviaria Divisione Trasporto
RFI (ex FCU)	Perugia PSG– Città di Castello	BUSITALIA – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Gli esiti dell'attività sono stati comunicati agli Operatori chiedendo inoltre:

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

Tabella 17: Quadro di sintesi delle attività ispettive sui piani di adeguamento delle linee isolate

- annualità 2025

Gestore dell'infrastruttura/Esercente	Linee interessate dall'attività ispettiva
ARST (ES)	Macomer-Nuoro
	Sassari-Alghero
	Sassari -Sorso
FAL (ES)	Bari Scalo - Gravina
	Altamura - Matera Sud
	Matera Sud – Venusio

Nei casi in cui sono emerse non conformità, queste sono state formalizzate nei confronti degli Operatori ferroviari interessati chiedendo loro di fornire un piano contenente azioni e tempi per il loro superamento. In tali casi, è stato anche ribadito l'obbligo di adottare da subito ogni opportuno provvedimento fino al completamento delle azioni correttive individuate, in quanto responsabili del funzionamento in sicurezza della propria parte del sistema ferroviario ai sensi del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

3.3.9.2 Ispezioni Specifiche congiunte sui passaggi a livello

L'ANSFISA, a partire da gennaio 2023, ha avviato una campagna di ispezioni specifiche sui passaggi a livello (PL). L'attività, svolta sinergicamente e congiuntamente da entrambe le Direzioni Generali competenti (Direzione Generale per la sicurezza delle Ferrovie e Direzione Generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali), è proseguita anche nel corso dell'anno 2025.

Scopo dell'attività ispettiva è stato quello di vigilare sulle attività poste in essere dai Gestori interessati

(stradali e ferroviari), per quanto di rispettiva competenza, sui passaggi a livello.

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

Le attività condotte hanno riguardato la verifica dello stato e del funzionamento delle apparecchiature dei PL, lo stato e la tenuta della documentazione di manutenzione dei PL e, parallelamente, lo stato manutentivo della sede stradale, oltre all'effettuazione di specifici follow-up, anche da remoto, sull'efficacia delle azioni correttive dichiarate dei Gestori.

Nell'anno 2025 sono state effettuate le seguenti ispezioni sui PL:

- N. 2 PL su rete del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI
- N. 17 PL su altre reti; Infrastrutture Venete S.r.l. (n. 3 PL), AMT Genova S.p.A. (n. 5 PL), SSIF Società Subalpina di Imprese Ferroviarie S.p.A. (n. 5 PL), Ferrotramviaria S.p.A. (n. 2 PL), FAL Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (n. 2 PL).

Si evidenzia che per alcuni PL oggetto di ispezione nei periodi precedenti sono stati effettuati follow-up finalizzati alla verifica dell'attuazione delle azioni definite.

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

3.3.10 Tavolo tecnico di cui al DM 137/2014

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

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

Nel corso del 2025 sono state evase le richieste pervenute effettuando n. 5 riunioni deliberative.

Sempre nel corso del 2025 l'ANSFISA ha inoltre coordinato un gruppo di lavoro a cui hanno preso parte qualificati rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Corpo Nazionale dei VV.FF., delle Università di Roma Sapienza e di Catania, dell'ENEA e degli operatori ferroviari che ha definito una proposta di modifica del DM in parola attualmente all'esame delle competenti Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3.3.11 Pianificazione delle attività di supervisione della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2026

Il Piano Annuale delle attività di supervisione sugli operatori ferroviari per l'anno 2026 è stato adottato

con Decreto del Direttore dell'Agenzia protocollo R.0000283 del 29-12-2025.

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

3.3.11.1 Gli obiettivi del piano 2026

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

Il Metodo Comune di Sicurezza per la Supervisione è stabilito nel Regolamento 2018/761 (che istituisce metodi comuni di sicurezza per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza in seguito al rilascio di un certificato di sicurezza unico o di un'autorizzazione di sicurezza). Il Piano è stato predisposto tenendo in considerazione i contenuti del Regolamento delegato (UE) n. 2018/761, del documento SIC.DOC.08 "Strategie di supervisione per il triennio 2024-2026 ai sensi del Regolamento delegato (UE) n. 2018/761", delle "Linee di indirizzo strategico per le attività di promozione e controllo della sicurezza negli ambiti di competenza dell'Agenzia" emesse con nota 71701 del 22.09.2025 del Direttore dell'Agenzia e della Convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANSFISA per gli esercizi 2025-2027. Inoltre, sulla base delle informazioni desumibili dalla pluralità delle fonti tra cui l'analisi degli esiti della precedente supervisione, il monitoraggio e l'analisi dell'incidentalità, l'evoluzione del quadro normativo e comunitario, i risultati delle valutazioni per il rilascio dei titoli autorizzativi e le segnalazioni pervenute sono stati definiti gli obiettivi del Piano annuale della supervisione per l'anno 2026. Come indicato dalle normative comunitarie, *"per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets - CST)"* che forniscono *"strumenti di valutazione della sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello dell'Unione e degli Stati membri."* Per identificare quantitativamente il livello di sicurezza dei sistemi ferroviari negli Stati membri sono stabiliti, altresì, dei valori di riferimento nazionale (NRV).

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

Ciò nondimeno, occorre proseguire nel porre il massimo impegno al fine di continuare a perseguire, come indicato dalla norma e come sostanzialmente confermato dai dati registrati nel 2024, il *"generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento"* dei livelli di sicurezza ferroviaria, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti.

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

L'impegno comune, ai fini del costante miglioramento, comporta l'intervento 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 […] sono generalmente elevati"*, specie se raffrontati ad altri sistemi di trasporto. In questo settore, quindi, il processo di semplificazione 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.

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 comportato la necessità di repentini incrementi a livello di investimenti sia sull'infrastruttura che sui veicoli, 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, 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; 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.

Tenendo conto del contesto descritto, con le attività indicate nel piano della supervisione si intende assolvere al compito di supervisione dell'Agenzia sugli operatori ferroviari ricadenti nella propria giurisdizione, consentendo di:

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

3.3.11.2 Le attività del piano 2026

Il piano della supervisione per l'anno 2026 è articolato in base alle varie tipologie di tecniche di supervisione, tra cui le principali sono:

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

strutturati per la valutazione di attuazione e conformità di alcuni processi di impostazione o gestionali e tavoli tecnici per l'approfondimento di questioni rilevanti emerse dalle diverse attività di supervisione. L'utilizzo delle diverse tecniche possibili per l'effettuazione della supervisione è determinato, caso per caso, al fine di assicurare un soddisfacente raggiungimento degli obiettivi della supervisione. Tale valutazione può prevedere anche lo svolgimento, in tutto o in parte, di alcune di esse con modalità da remoto, sia interagendo con le organizzazioni che analizzandone la documentazione in autonomia.

Le principali tematiche che saranno affrontate sono:

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

3.3.11.3 I numeri del Piano 2026

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

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

I volumi complessivi delle attività pianificate per il 2026 sono riportati nella seguente tabella

Tabella 18: Attività pianificate per il 2026

Organizzazione	Attività	Numero di attività
Imprese ferroviarie circolanti su reti interconnesse	Ispezioni	93
	Audit e follow-up	36
Gestori delle reti interconnesse	Ispezioni	26

	Audit e follow-up	19
Organizzazioni operanti sulle reti funzionalmente isolate	Ispezioni	4
	Audit e follow-up	9
TOTALI		**187**

Alle suddette n. 187 attività di supervisione si aggiungono n. 5 attività di vigilanza sui centri di formazione ai sensi dell'art. 12 comma 2 del D.lgs. n. 50/2019.

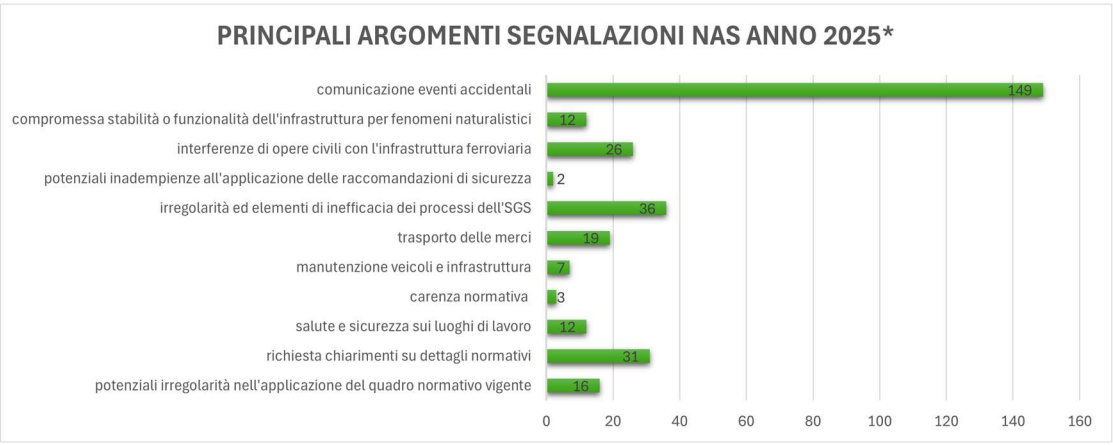
3.3.12 Risultanze delle segnalazioni pervenute nell'anno 2025

Nel "Registro delle segnalazioni" sono state censite e gestite da parte del gruppo di lavoro NAS n. 201 segnalazioni, ricevute dai soggetti e riguardanti argomenti riportati nei seguenti grafici:

Figura 9: Segnalazioni catalogate dal NAS nell'anno 2025.



Figura 10: Principali argomenti delle segnalazioni catalogate dal NAS nell'anno 2025.*



**Alcune delle segnalazioni pervenute trattano più di un argomento.*

- a seguito di un'interrogazione parlamentare relativa alla prolungata chiusura di alcuni passaggi a livello presenti sulla linea Rimini – Ravenna è stata emessa la nota protocollo ANSFISA n. 63310 del 14/8/2025 indirizzata al Gestore dell'infrastruttura coinvolto;
- a seguito di una segnalazione, da parte di una Organizzazione Sindacale, sulle operazioni di aggancio e sgancio delle locomotive, è stata emessa la nota protocollo ANSFISA n. 77455 del 10/10/2025 indirizzata all'Organizzazione scrivente e all'Impresa ferroviaria coinvolta;
- a seguito di segnalazioni, da parte di alcune amministrazioni comunali, in merito all'interferenza dell'infrastruttura ferroviaria con opere civili sono state emesse, in collaborazione con la Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, la nota protocollo ANSFISA n. 80123 del 20/10/2025 e la nota protocollo ANSFISA n.87614 del 13/11/2025 indirizzate alle amministrazioni segnalanti;
- a seguito della segnalazione Polfer sull'investimento di un passeggino e di un trolley è stata emessa la nota protocollo ANSFISA n. 90383 del 21/11/2025 a tutti i Gestori dell'infrastruttura ferroviaria e a tutti gli Esercenti;
- a seguito di alcune segnalazioni inerenti all'indebita presenza di operai sulla sede ferroviaria è stata emessa la nota protocollo ANSFISA n. 99566 del 19/12/2025 indirizzata all'Ispettorato Nazionale del Lavoro e a tutti gli Assessorati alla Sanità delle province autonome di Trento e Bolzano.

I riscontri degli operatori a tali note sono stati (o lo saranno, quando perverranno) presi in carico e, se del caso, se ne terrà conto nelle successive fasi di supervisione.

4 Infrastrutture stradali e autostradali

4.1 Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

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

La Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, (nel seguito anche DGISA) è competente ad esercitare le funzioni di cui all'articolo 12, commi 4, 4-bis, 4-ter e 5, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, modificato dal decreto-legge n. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e dal decreto-legge n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. Ove ricorrano i casi, irroga le sanzioni di cui all'articolo 12, comma 5, del medesimo decreto-legge, nel rispetto delle prerogative delle amministrazioni o enti competenti.

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

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

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

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

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

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

Le quattro aree si articolano in un totale di 15 Uffici di livello dirigenziale non generale con sedi a Roma e a Genova.

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

In relazione a quanto definito nella citata Convenzione con il Ministero vigilante, per il triennio 2025-2027, con particolare riferimento al settore stradale e autostradale, gli obiettivi generali e strategici della ANSFISA/DGISA, per il 2025, sono stati:

- Obiettivo generale 2: Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.
- Obiettivo generale 4: Partecipazione, ai fini dell'armonizzazione della struttura normativa e dei criteri decisionali nei diversi Stati, laddove le strutture del Ministero lo richiedano, alle attività di competenza in ambito dell'Unione europea e internazionale e, su richiesta, il supporto tecnico alle strutture del Ministero le cui competenze ricadano nei medesimi ambiti
- Obiettivo generale 5: Diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti e organizzazioni in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi.

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

OBIETTIVO GENERALE 2

4.1.2.1 OG2: Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

- ***2.a) Obiettivo Specifico:*** *"Proposta di Regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali"*

Come è noto, con il Decreto Ministeriale 1° luglio 2022 n.204 e con il Decreto Ministeriale 1° agosto 2022 n.247 sono state rispettivamente adottate le Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti e le Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio delle gallerie esistenti, a cui è conseguita progressivamente una capillare applicazione delle stesse da parte di una platea di gestori sempre più ampia, in particolare, per i ponti, anche da parte degli Enti Locali.

Va considerata, infatti, l'estensione dell'intero patrimonio infrastrutturale viario nazionale, per il 96% gestito proprio dagli Enti Locali per i quali le prossime scadenze in termini di attribuzione della classe di attenzione per i ponti sono previste nel 2026, e che quindi risulta necessario, da un lato incrementare il numero dei professionisti cui poter affidare le attività ispettive e valutative previste dalle Linee Guida, e dall'altro garantire che queste siano effettuate da personale di adeguate competenze.

D'altro parte, entrambe le Linee Guida prevedono al § 1.7 1"Competenze degli Operatori" che i requisiti per la competenza degli operatori siano definiti con apposito regolamento.

[1] LLGG Ponti: *I requisiti per la competenza degli operatori saranno definiti con regolamento emanato previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. - LLGG Gallerie: I requisiti per la competenza degli operatori saranno definiti con regolamento adottato da ANSFISA nell'ambito della promozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture di cui all'articolo 12, comma 4, del DL 109/2018, previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*

In particolare, il dispositivo più recente relativo alle Linee Guida sulle gallerie precisa, in una formulazione più specifica di quella riportata nelle Linee Guida ponti, che detto regolamento venga "*adottato da ANSFISA nell'ambito della promozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture di cui all'articolo 12, comma 4, del DL 109/2018, previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*".

La definizione di un sistema di qualificazione delle competenze per la certificazione degli operatori incaricati di svolgere le attività ispettive e valutative previste dalle LLG Ponti e LLG Gallerie ben si inserisce quindi nell'ambito dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, nei quali è già presente la figura dell'Ingegnere esperto in Sicurezza delle infrastrutture e dei trasporti e Sistemi di Gestione della Sicurezza.

L'adozione di uno specifico schema di certificazione che definisca con criteri uniformi requisiti, conoscenze, competenze e riconoscibilità degli operatori tecnici, permetterà di valorizzare e promuovere dette figure professionali all'interno della Comunità Scientifica, professionale e della Pubblica Amministrazione, rafforzando l'attuale quadro normativo e riducendo i margini di discrezionalità nelle attività (sempre più spesso esternalizzate dai gestori) inerenti le attività ispettive e di classificazione del rischio.

Le sempre più ampie attività di supervisione a campione condotte da ANSFISA su gestori ed infrastrutture, con i connessi riscontri sugli adempimenti alle disposizioni delle Linee Guida da parte dei diversi Gestori stradali, hanno infatti mostrato, nell'attuale contesto applicativo, diverse disuniformità applicative da parte degli operatori, talvolta solo apparentemente conservative, dalle ricadute certamente non trascurabili.

Tale schema di certificazione, proposto quale riferimento regolamentare, è da considerarsi quindi essenziale per garantire, a livello nazionale, uniformità, oggettività e rigore nello svolgimento delle attività di ispezione e classificazione del rischio previste dalle Linee Guida Ponti e Linee Guida Gallerie, elevando le condizioni di sicurezza delle infrastrutture consentendo una migliore ottimizzazione degli interventi.

Pertanto, l'emanazione del Regolamento recante il sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali esistenti, risulta certamente importante ai fini della prosecuzione delle attività di sorveglianza continua, di monitoraggio e di verifiche periodiche, da parte degli Enti Locali, dei concessionari autostradali e di ANAS, che richiedono certamente una ulteriore ottimizzazione delle risorse tecniche ed economiche impiegate, nello spirito della prioritizzazione e della gestione del rischio proprie delle Linee Guida stesse.

La bozza di Regolamento è stata sviluppata nell'ambito della collaborazione con il Consorzio FABRE, in particolare nella definizione dei percorsi formativi di qualificazione, nonché nelle modalità di erogazione degli stessi, prevedendo in tal senso la possibilità di erogazione a cura anche degli Ordini e collegi professionali, capillarmente presenti sul territorio nazionale, al fine di raggiungere la più ampia platea di professionisti.

La bozza di "Regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali, di cui ai §§ 1.7 delle LL.GG. Ponti e Gallerie" è stata trasmessa, per il previsto parere, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota del Direttore dell'Agenzia prot. 0078493 del 15/10/2025.

- ***2.b) Obiettivo specifico:*** *"Attuazione del Programma delle attività di vigilanza diretta*

dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui al decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per l'anno 2025 e adozione del relativo programma per l'anno 2026".

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

Il Programma annuale 2025 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia n. 214 del 30/12/2024 e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 95672 del 30/12/2024, così come stabilito dall'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021. La DGISA ha adottato i Piani operativi relativi al primo, secondo e terzo quadrimestre 2025 rispettivamente in data 17 gennaio, 18 febbraio e 11 giugno, che hanno consentito di completare interamente il Programma annuale. Complessivamente, sono stati ispezionati 3.536 km di strade per un totale di 582 opere d'arte tra ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, opere minori e gallerie. Nei paragrafi seguenti si riporta nel dettaglio le attività poste in essere.

Per quanto riguarda la seconda fase dell'obiettivo, il Programma annuale 2026 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia n. 283 del 29/12/2025 e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 101342 del 29/12/2025, così come stabilito dall'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

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

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

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

Pertanto, a seguito dell'attività svolta, con nota n. 95575 del 9/12/2025, ANSFISA ha trasmesso all'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti la relazione redatta dalla Commissione Permanente per le Gallerie contenente gli elementi per la "Relazione Annuale al Parlamento".

- ***2.d) Obiettivo specifico:*** *"Sviluppo di una proposta di aggiornamento dei programmi formativi e delle modalità di accesso all'elenco dei controllori per la sicurezza, alla luce dei risultati dell'attività formativa pilota condotta dall'Agenzia ai sensi dell'art. 9 del D.lgs.15 marzo 2011, n. 35 e ss.mm.ii., anche ai fini dell'accesso all'Elenco dei controllori per la sicurezza la cui tenuta è affidata ad ANSFISA";*

L'obiettivo risulta conseguito con la trasmissione, con nota prot. n. 99178 del in data 18/12/2025, della relazione conclusiva sull'attività formativa pilota organizzata e realizzata e conclusa dall'Agenzia nel 2025, ai sensi dell'art. 9 del D.lgs. 2011, in collaborazione con due raggruppamenti di università italiane, in uno con la proposta di aggiornamento della normativa per la formazione e l'accesso all'elenco dei controllori della sicurezza delle infrastrutture stradali.

In particolare, sono stati riportati nella predetta relazione:

1. i risultati dei corsi pilota svolti;
2. la proposta di aggiornamento del DM 436/2011, ai fini del successivo iter approvativo.

La proposta di aggiornamento è a sua volta strutturata secondo i seguenti temi principali:

- aggiornamento dei contenuti del programma formativo del DM, anche a seguito dell'introduzione del comma 1.bis dell'art. 9 del D.lgs. 35/2011;
- revisione delle modalità di accertamento dei risultati formativi e le eventuali possibilità di esoneri, in relazione alle figure di elevata professionalità già operanti nel settore;
- definizione delle modalità di autorizzazione allo svolgimento di corsi da parte di soggetti erogatori esterni, secondo quanto previsto dallo stesso art. 9 del decreto.

In esito all'attività svolta dall'Agenzia ed alla conclusione dei suddetti corsi pilota, la Commissione Europea ha deciso l'archiviazione della Procedura di infrazione (2024)4012 inerente all'errata applicazione della direttiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (così come comunicato dal Dipartimento delle Politiche Europee con nota n. 11325 del 21/11/2025).

OBIETTIVO GENERALE 4

4.1.2.2 OG4: Partecipazione, ai fini dell'armonizzazione della struttura normativa e dei criteri decisionali nei diversi Stati, laddove le strutture del Ministero lo richiedano, alle attività di competenza in ambito dell'Unione europea e internazionale e, su richiesta, il supporto tecnico alle strutture del Ministero le cui competenze ricadano nei medesimi ambiti

- ***4.a) Obiettivo specifico:*** "*Partecipazione, ai fini dell'armonizzazione della struttura normativa e dei criteri decisionali nei diversi Stati, laddove le strutture del Ministero lo richiedano, alle attività di competenza in ambito dell'Unione europea e internazionale e, su richiesta, il supporto tecnico alle strutture del Ministero le cui competenze ricadano nei medesimi ambiti";*

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

che coinvolga oltre ai governi dei Paesi membri, la comunità scientifica del mondo accademico e del settore privato. Il programma di lavoro prevede uno scambio, a livello internazionale, di informazioni su dati, statistiche, analisi ingegneristiche ed economiche sulle politiche nel settore dei trasporti.

Durante il 2025 l'Agenzia ha seguito tutti i webinar "Ask the author" di presentazione dei report tecnici, ed in particolare:

- 14 gennaio 2025 – "Health Impacts of Low-carbon Transport in Cities: Evidence for Better Policies": nella sessione è stato presentato il report focalizzato sull'impatto sanitario dei trasporti urbani. L'autore, Vatsalya Sohu, ha illustrato come misure ambiziose per una mobilità a basse emissioni possano ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico e i rischi per la salute, salvando trilioni di anni di vita e riducendo i costi sanitari per centinaia di miliardi ogni anno. È stata sottolineata l'importanza di integrare la salute pubblica nelle politiche dei trasporti per creare città più vivibili ed eque.
- 15 gennaio 2025 – "Managing Competing Sectoral Demands for Energy Resources": l'autore Andreas Kopf ha analizzato le sfide della decarbonizzazione dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili. Nella sessione è stato discusso come bilanciare la crescente domanda di energia pulita con l'offerta disponibile, in un contesto in cui l'intera economia sta cercando di decarbonizzarsi simultaneamente. Il focus è stato posto sulla necessità di scalare le risorse rinnovabili a una velocità senza precedenti per raggiungere gli obiettivi climatici globali.
- 21 gennaio 2025 – "Measuring New Mobility: Case Studies and Best Practices": in questa presentazione, l'autore Philippe Crist ha esposto un quadro di riferimento per misurare e monitorare i nuovi servizi di mobilità urbana. Nella sessione è stato spiegato come le autorità locali possano comprendere i benefici e monitorare gli impatti negativi di tali servizi per guidare gli interventi politici. Il report ha attinto alle lezioni apprese da dieci casi di studio globali per offrire raccomandazioni pratiche sui sistemi di monitoraggio dei dati.
- 30 gennaio 2025 – "Road Safety Annual Report 2024": l'autrice Véronique Feypell ha fornito una panoramica sulle prestazioni di sicurezza stradale nei 43 paesi del gruppo IRTAD. Nella sessione sono stati descritti gli sviluppi più recenti basati sui dati del 2024, confrontando i principali indicatori di sicurezza tra le diverse nazioni. L'incontro ha permesso di analizzare l'andamento della mortalità stradale globale e le sfide ancora aperte per migliorare la sicurezza dei cittadini.
- 26 marzo 2025 – "Incorporating Informal Transport in Mobility Planning": l'autrice Josephine Macharia ha esplorato l'importanza del trasporto informale come servizio di mobilità essenziale nelle economie emergenti. Nella sessione è stato evidenziato come questo settore sia una risorsa vitale per l'occupazione, pur generando esternalità negative come congestione e rischi per la sicurezza. È stata discussa la necessità per le autorità pubbliche di definire obblighi di servizio per migliorare la copertura e la qualità del trasporto nelle aree meno servite.
- 9 settembre 2025 – "Financing the Electrification of Heavy-Duty Vehicles": l'autore Andreas Kopf ha analizzato le soluzioni di finanziamento per l'elettrificazione di camion e autobus. Nella sessione è stato esaminato il paradosso per cui, nonostante i mezzi elettrici siano sempre più competitivi in termini di costi totali di proprietà, molti istituti finanziari li considerino ancora investimenti ad alto rischio. Sono stati presentati modelli per ridurre i costi di acquisizione e soluzioni di minimizzazione del rischio per governi e operatori di flotte.
- 16 settembre 2025 – "Enhancing the Connectivity, Sustainability, and Resilience of Regional Freight Transport in Central Asia": l'autore Yaroslav Kholodov ha presentato una valutazione dei progetti infrastrutturali in Asia centrale, con particolare attenzione a Kazakistan, Mongolia e Uzbekistan. Nella sessione è stato discusso come migliorare la resilienza del trasporto merci a fronte di una domanda prevista in raddoppio entro il 2050. Il report ha sottolineato i benefici ambientali derivanti da una migliore connettività regionale e da percorsi politici coordinati.
- 23 settembre 2025 – "Enhancing the Connectivity, Sustainability, and Resilience of Regional

Freight Transport in Southeast Asia": l'autore Nicholas Caros ha illustrato una ricerca analoga focalizzata sul Sud-est asiatico, in particolare su Thailandia, Indonesia e Filippine. Nella sessione è stato analizzato come la regione possa affrontare la crescente pressione sulle infrastrutture causata dall'aumento della domanda di merci. Sono stati valutati i grandi progetti strategici necessari per garantire che lo sviluppo del trasporto sia sostenibile e resiliente ai cambiamenti climatici.

- 30 settembre 2025 – "East Africa Freight Transport: Enhancing Regional Connectivity": l'autrice Josephine Macharia ha analizzato la capacità infrastrutturale e la connettività delle merci nell'Africa orientale fino al 2050. Nella sessione è stata sottolineata l'importanza della cooperazione regionale per i paesi dell'entroterra e la necessità di armonizzare le politiche commerciali. Sono state fornite raccomandazioni su misure infrastrutturali e politiche per ottimizzare i corridoi strategici di trasporto della regione.
- 8 ottobre 2025 – "AI for Transport Authorities: Principles and Practical Guidance": gli autori Camille Combe e Philippe Crist hanno fornito linee guida pratiche sull'uso responsabile dell'intelligenza artificiale da parte delle autorità di trasporto. Nella sessione è stato spiegato come l'analisi predittiva e i sistemi automatizzati possano migliorare l'efficienza e l'inclusività dei servizi. È stata posta particolare enfasi sulla necessità di un approccio proporzionato e sulla valutazione dei rischi per garantire un uso sicuro e affidabile dell'IA.
- 11 dicembre 2025 – "Developing Future Transport Scenarios: Insights and Best Practices from National Authorities": l'autore Pietro Buffoni ha presentato il metodo del "backcasting", una tecnica di pianificazione che parte dalla definizione di un futuro desiderato per stabilire le azioni necessarie nel presente. Nella sessione è stato illustrato come questo approccio aiuti i decisori politici a gestire l'incertezza e a lavorare verso obiettivi di sostenibilità a lungo termine. Il webinar ha esaminato casi di studio reali provenienti da Austria, Finlandia, Giappone e Norvegia.

La fruizione di questo ciclo di seminari ha apportato contributi di grande rilievo per la mission istituzionale di ANSFISA, offrendo strumenti tecnici e metodologici avanzati per l'esercizio delle attività di vigilanza e regolazione della sicurezza. Attraverso l'approfondimento delle statistiche globali sull'incidentalità stradale, l'Agenzia ha potuto acquisire parametri di confronto internazionali indispensabili per l'analisi dei dati nazionali e per l'orientamento delle proprie attività ispettive. Le sessioni dedicate all'intelligenza artificiale e alla mobilità innovativa hanno fornito criteri guida fondamentali per la definizione di standard di sicurezza applicabili a sistemi di trasporto sempre più digitalizzati e automatizzati. Parallelamente, le analisi sulle nuove tecnologie di trazione per i mezzi pesanti hanno permesso di meglio comprendere le future sollecitazioni infrastrutturali, offrendo basi tecniche per la valutazione della resilienza di ponti e viadotti di fronte alla transizione energetica. Di particolare importanza è stato l'apprendimento di metodiche quali il *backcasting*, che abilita una programmazione della sicurezza non più meramente reattiva ma orientata a obiettivi strategici di lungo termine, permettendo ad ANSFISA di anticipare le criticità legate a scenari futuri complessi. In ultima analisi, la fruizione di queste competenze ha rafforzato il ruolo dell'Agenzia come garante di una mobilità sicura e tecnologicamente all'avanguardia, consolidando la sua capacità di dialogo con i principali organismi tecnici internazionali e valorizzando l'efficacia del controllo pubblico sulle grandi reti infrastrutturali del Paese.

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

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

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

- Docenze per l'Università di Genova nell'ambito dei moduli M12 ed M13 del Master in Gestione e Sicurezza delle Reti e delle Infrastrutture di Trasporto (GSRIT);
- Docenze per CIFI Servizi nell'ambito del Corso di Railway Safety Manager;
- Docenze per CIFI Servizi nell'ambito dell'Esperto in Just Culture;
- Relazione alla 13° Giornata della sicurezza organizzata dal CNI;
- Presentazione di n. 10 lavori scientifici in occasione della Conferenza Internazionale ANIDIS 2025;
- Partecipazione alle attività del Comitato Just Culture (21/02/2025 e 20/11/2025);
- Predisposizione dello schema di certificazione di Esperto in Just Culture.

4.2 La rete stradale e autostradale italiana

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

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

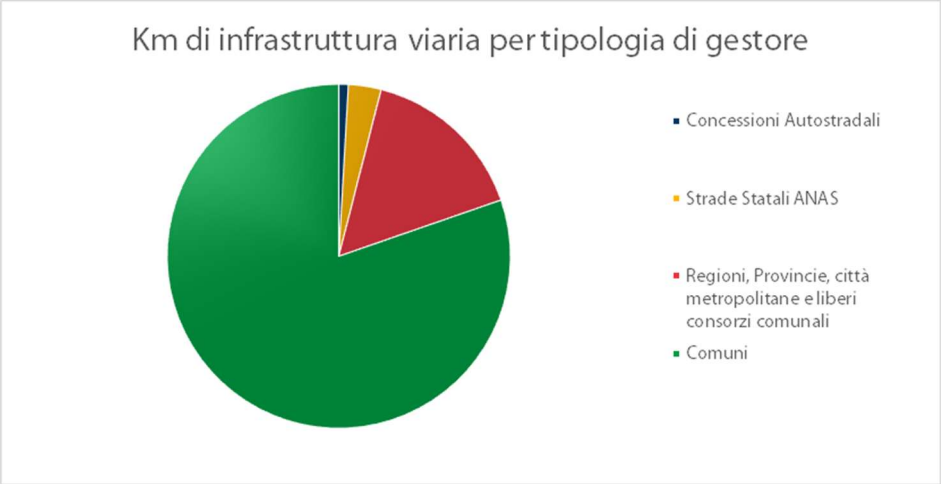
Di seguito si riporta una tabella riepilogativa con il dettaglio delle quattro macrocategorie di soggetti gestori e la consistenza della rete viaria gestita.

Tabella 19: Estensione stradale e gestori

Tipologia di Gestore	N° gestori	Km tratte	Incidenza percentuale
Concessioni Autostradali	28	7.441	1%
Strade Statali ANAS	1	25.928	3%
Regioni, Province e Città metropolitane	144	131.008	16%

Comuni	7.904	668.673	80%
Totale	**8.077**	**833.050**	**100%**

Figura 11: km di infrastruttura viaria per tipologia di gestore



4.2.1 La rete autostradale italiana

La rete autostradale italiana ha un'estensione complessiva di circa 7.400 Km, così articolata:

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

Tabella 20: Rete autostradale per concedenti

Gestore	**Km**
Concedente MIT - altri concessionari	5.916
Concedenti Regionali	231
Concedente MIT - ANAS	1.294
Totale	**7.441**

La rete autostradale a pedaggio, per la quale il ruolo di concedente è svolto dal MIT, è attualmente

gestita mediante 21 rapporti concessori. La maggioranza delle società concessionarie, ad esclusione di alcune localizzate nel nord-est (Veneto e Trentino) e in Lombardia, è attualmente partecipata da operatori privati, riconducibili a gruppi societari. Fanno parte della rete autostradale controllata dal MIT anche i trafori internazionali del Gran San Bernardo, del Monte Bianco e del Frejus.

A seguito dell'emanazione delle norme di federalismo territoriale, sono state costituite società miste partecipate da ANAS S.p.A. e dagli Enti regionali, aventi ad oggetto l'attuazione di nuove iniziative, ad oggi in parte realizzate e in esercizio. Allo stato le concessioni autostradali facenti capo a un concedente regionale sono 4. In particolare, il concedente CAL S.p.A. - Concessioni Autostrade Lombarde (partecipato da ANAS S.p.A. e Regione Lombardia), gestisce le autostrade Pedemontana Lombarda, BRE.BE.MI. (Brescia - Bergamo - Milano), TEEM Tangenziale Est Esterna di Milano. La Superstrada Pedemontana Veneta, invece, fa capo alla Regione Veneto.

La rete autostradale gestita da ANAS S.p.A., si estende complessivamente per 1.294 km di cui 939 km di autostrade e 355 km di raccordi autostradali.

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

4.2.2 Le strade statali - ANAS

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

Tabella 21: Rete di interesse nazionale gestita da ANAS

ANAS Strade Statali	Km tratte
ANAS - Abruzzo	1.436
ANAS - Basilicata	988
ANAS - Sardegna	2.947
ANAS - Calabria	1.690
ANAS - Campania	1.304
ANAS - Emilia-Romagna	1.871
ANAS - Friuli-Venezia Giulia	165
ANAS - Lazio	1.157
ANAS - Liguria	636
ANAS - Lombardia	1.928
ANAS - Marche	1.237
ANAS - Molise	665

ANAS - Sicilia	3.481
ANAS - Piemonte	1.593
ANAS - Puglia	1.493
ANAS - Toscana	1.403
ANAS - Umbria	768
ANAS - Valle d'Aosta	144
ANAS - Veneto	1.015
Totale	**25.928**

Altresì, fanno parte della gestione ANAS circa **ulteriori km 5.000** di svincoli e complanari (strade di servizio e gli allacci stradali della rete ANAS che permettono il raccordo tra la viabilità statale e locale) per i quali non si dispone della suddivisione per regione.

4.2.3 La rete viaria locale

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

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

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

Relativamente alle strade comunali la situazione è ancora più complessa, non esiste infatti un catasto unico delle strade e i dati reperibili da diverse fonti sono parziali e incongruenti fra loro.

4.2.4 Le opere d'arte

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

Tabella 22: Opere d'arte della rete autostradale e di interesse nazionale

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

I dati sopra riportati fanno riferimento a circa il 4% dell'intera rete infrastrutturale viaria italiana in lunghezza complessiva, cioè quella rappresentata dalle autostrade in concessione e dalle Strade Statali ANAS. Non esiste al momento una banca dati centralizzata delle opere d'arte, anche in considerazione del parziale caricamento delle informazioni da parte dei Comuni, delle Provincie e delle Regioni nell'Archivio Informatico delle Opere Pubbliche (AINOP), istituito presso il MIT.

4.3 Le attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture stradali e autostradali svolte nel 2025

4.3.1 Il Programma annuale delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali del 2025

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

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

La funzione del Programma è quella di definire gli indirizzi e gli obiettivi dello svolgimento dell'attività di vigilanza a campione sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali; detto documento riveste un carattere di programmazione previsionale e come tale non è necessariamente vincolante per l'Agenzia potendo essere integrato in relazione agli sviluppi di molteplici fattori, quali, ad esempio, eventuali segnalazioni di criticità infrastrutturali, al momento non note, da parte di soggetti pubblici e/o privati. La programmazione di dettaglio viene poi definita in corso dell'anno, attraverso Piani Operativi quadrimestrali, nei quali vengono dettagliate le tratte infrastrutturali intese come campione significativo delle direttrici individuate che saranno oggetto di ispezione.

Il "Programma delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali", per l'anno 2025 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia, n. 0000214 del 30 dicembre 2024, e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 30 dicembre 2024, con nota n. 0095672.

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

Il Direttore dell'Agenzia, con nota n. 64400 del giorno 11 settembre 2024, ha indicato le linee di

indirizzo degli obiettivi strategici da assumere alla base del Programma annuale 2025. In particolare, per quanto attiene il presente contesto, la citata nota evidenzia di:

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

Sulla base di questi indirizzi strategici, sono stati individuati gli obiettivi da perseguire per l'anno 2025, in particolare:

- Obiettivo 1: Rete stradale secondaria. Il 96% della rete stradale e autostradale italiana è gestita dagli Enti Locali, pertanto, al fine di rendere maggiormente efficace e diffusa l'azione dell'Agenzia sul territorio, si è dato maggiore impulso all'attività ispettiva sulle infrastrutture gestite da Regioni, Città Metropolitane, Province e Comuni.
- Obiettivo 2: Rischio idrogeologico. Il dissesto idrogeologico costituisce un tema di particolare rilevanza per l'Italia per la naturale propensione del territorio al dissesto, legata alle sue caratteristiche meteo-climatiche, topografiche, morfologiche e geologiche. Nell'individuazione delle direttrici stradali da sottoporre ad attività ispettiva si è quindi tenuto conto di tale fattore di rischio.
- Obiettivo 3: Intenso traffico commerciale. La conoscenza dei flussi di traffico e le sue caratteristiche costituiscono informazioni essenziali nella valutazione degli interventi manutentivi, di adeguamento o sviluppo della rete infrastrutturale. Per tale motivo, per definire le priorità di intervento dell'Agenzia nell'anno 2025 si è maggiormente dettagliata, sulla base dei dati disponibili, la mappatura delle aree a maggior traffico individuando in particolare quelle interessate dal traffico pesante.

Premesse, quindi, le linee di indirizzo strategico e gli obiettivi indicati, nella definizione delle attività da espletare nel corso del 2025, si è tenuto conto di tutte le diverse competenze, definendo per ogni campo le tipologie di attività ispettiva a campione da attuare.

Il programma delle attività di vigilanza è stato articolato secondo le seguenti principali categorie:

- Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo i criteri definiti nel Programma stesso ed in coerenza con gli obiettivi prefissati;
- Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale;
- Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;
- Attività di cui al D.lgs. 35/2011, in prosecuzione e subentro con quelle già svolte dal MIT, così come previsto dal DL 77/2021;

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

Oltre alle attività sopra riportate, nell'ottica di una integrazione delle competenze del personale nonché di un rafforzamento della collaborazione con la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie, sono state avviate attività relative a: *i)* ispezioni sui passaggi a livello, *ii)* attività di supervisione proprie della Direzione stradale con ausilio di personale della Direzione ferroviaria per, come già avvenuto negli scorsi anni, *iii)* attività di supervisione proprie della Direzione ferroviaria con ausilio di personale della Direzione stradale, tra le quali quelle relative alle opere civili.

Nei paragrafi seguenti si riporta una sintesi delle attività svolte.

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

Nel rispetto degli obiettivi generali del programma, una volta individuate le direttrici oggetto di ispezione si è scelto un campione rappresentativo di Gestori/Enti proprietari presso i quali effettuare gli *audit* di sistema, al fine di seguire le due linee di approccio alla sicurezza, in termini di organizzazione e di gestione, verificando il processo e il prodotto dell'attività di manutenzione.

Per quanto riguarda i concessionari autostradali si è ritenuto opportuno inserire nel Programma annuale 2025 Satap A4 Torino-Milano S.p.A, Autovia Padana S.p.A., Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., Salerno Pompei Napoli S.p.A. presso i quali non è stata svolta alcuna attività di audit negli anni precedenti e che gestiscono tratte autostradali relative ad Aree/Assi identificati come maggiormente critici in funzione degli obiettivi delineati nel Programma.

Inoltre, dopo aver effettuato negli anni scorsi ispezioni sul campo, si è scelto, per il 2025, di effettuare un audit presso Autostrade per l'Italia al fine promuovere a livello apicale l'adozione di un sistema di gestione della sicurezza nel rispetto delle Linee Guida emanate da ANSFISA.

Per quanto riguarda ANAS S.p.A si è scelto di proseguire l'attività di audit presso le strutture territoriali.

Infine, per quanto riguarda gli Enti Locali, sono stati individuati alcuni Gestori tenendo in considerazione il parametro geografico, la tipologia di Gestore, le dimensioni della rete gestita in modo di avere la visione più ampia possibile della situazione degli EE.LL.

In definitiva, gli audit sui Sistemi di Gestione della Sicurezza previsti, riguardano i seguenti Gestori:

- Satap A4 Torino-Milano S.p.A.
- Autovia Padana S.p.A.
- Autostrade per l'Italia S.p.A.
- Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.

- Salerno Pompei Napoli S.p.A.
- ANAS - Struttura territoriale Campania
- ANAS - Struttura territoriale Lazio
- Città Metropolitana di Torino
- Veneto Strade S.p.A.
- Città Metropolitana di Napoli
- Comune di Venezia

4.3.3 Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali individuati secondo gli obiettivi dell'anno 2025

Una volta stabiliti gli obiettivi del Programma annuale 2025, come indicati nei precedenti paragrafi, è stato necessario procedere alla definizione dei criteri di dettaglio per la scelta delle direttrici oggetto di ispezione di campo a campione.

Per la pianificazione delle macrozone di analisi, delle direttrici e delle conseguenti tratte da sottoporre ad ispezione nel corso del 2025 la DGISA ha adottato un approccio basato su più rischi (multi-risk-based approach), una metodologia di analisi che consente di considerare simultaneamente diversi tipi di rischi in modo coordinato e sistematico. Questo approccio è particolarmente utile in ambienti complessi (come il sistema stradale - autostradale) dove diversi rischi possono interagire tra loro, creando effetti composti e richiedendone una gestione integrata.

Attraverso tale approccio, anziché trattare separatamente ogni rischio rilevante, si è cercato di effettuare un'analisi congiunta degli stessi mediante la loro rappresentazione in un'unica piattaforma (integrazione dei rischi).

In tale modo si è cercato anche di esaminare come i diversi rischi possono influenzarsi reciprocamente (valutazione delle interazioni) e di determinare quali di questi devono essere affrontati per primi in base alla loro probabilità e impatto (prioritizzazione) consentendo, altresì, di allocare le "risorse" a disposizione in modo efficiente.

Pertanto, anche sulla base delle esperienze maturate nel corso delle trascorse attività ispettive, sono state fatte varie assunzioni sui principali rischi e i possibili eventi/fenomeni in grado di rendere una stima della loro potenziale valutazione.

I relativi dati prodotti dalle varie istituzioni pubbliche preposte (MIT, ISPRA, INGV, ISTAT, ACI, ecc…), dove disponibili, sono stati geolocalizzati e rappresentati su mappe tematiche che permettano l'individuazione delle aree di indagine tramite sovrapposizione dei relativi layers.

In definitiva, utilizzando i criteri individuati, le direttrici oggetto di ispezione per l'anno 2025 sono riportate nella tabella seguente.

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

Tabella 23: Direttrici oggetto di ispezione per l'anno 2025

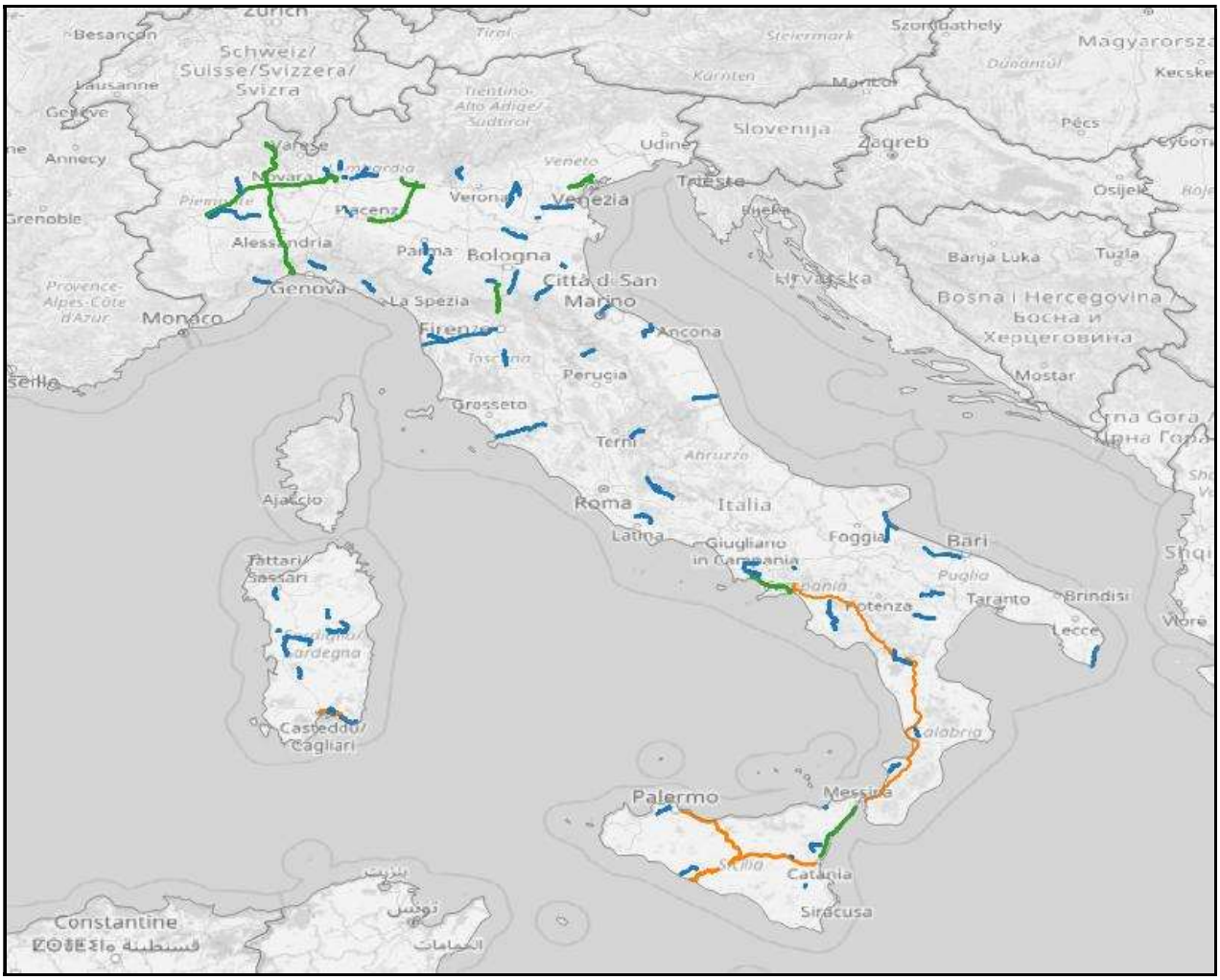
Area	Area di traffico	Nome infrastruttura	Gestore	Tipologia di ispezione
NORD	Asse Torino - Alessandria - Piacenza	SP ex SS412 della Val Tidone dal Ponte di Boscotosca (F. Po) alla SP ex SS 235 di Orzinuovi	Provincia di Pavia	Tipo AB
	Asse Torino - Alessandria - Piacenza	SP 590 della Val Cerrina	Città Metropolitana di Torino	Tipo AB
	Area Nord della città Metropolitana di Milano	Strada provinciale exSS35 Milano - Meda tratta da Bovisio Masciago (km 138) a Lentate sul Seveso (km 146)	Città metropolitana di Milano	Tipo AB
	Area Nord della città Metropolitana di Milano	SP 13 Monza - Melzo e SP 13dir dalla galleria Pessano inclusa alla rotatoria di viale G.B. Stucchi	Provincia di Monza e della Brianza	Tipo AB
	Area Nord della città Metropolitana di Milano	Strada provinciale 51 della Santa dall'innesto con la SS 36 a Campofiorenzo	Provincia di Lecco	Tipo AB
	Asse Torino - Milano - Bergamo	Strada Provinciale 122 Francesca dall'intersezione con la SP525 all'intersezione con la SS 498	Provincia di Bergamo	Tipo AB
	Asse Torino - Milano - Bergamo	Strada Provinciale 525 del Brembo da Bergamo al confine provinciale		
	Asse Torino - Milano - Bergamo	Strada Provinciale 143 dal confine provinciale con Vercelli all'inizio competenza Comune di Biella	Provincia di Biella	Tipo AB
	Triangolo Ravenna - Verona - Venezia	SP 69 Virgiliana (da rotonda SS496 gestione ANAS) fino al confine provinciale	Provincia di Ferrara	Tipo AB
	Triangolo Ravenna - Verona - Venezia	Strada regionale 104 Monselice-mare	Veneto Strade	Tipo AB
	Triangolo Ravenna - Verona - Venezia	SP 500 di Lonigo	Vi.abilità S.r.l.	Tipo AB
	Triangolo Ravenna - Verona - Venezia	SP 12 Bocca d'Ascesa		
	Triangolo Ravenna - Verona - Venezia	SP 9 di Costabella	Provincia di Verona	Tipo AB
	Asse Milano - Bologna - Rimini	S.P. 16 "DEGLI ARGINI" dalla tangenziale sud di Parma all'innesto con la SP 32	Provincia di Parma	Tipo AB
	Asse Milano - Bologna - Rimini	SP302 da Faenza al confine regionale Toscana	Provincia di Ravenna	Tipo AB
	Asse Milano - Bologna - Rimini	SP 513R di Val d'Enza dal confine provinciale (ponte sul t. Enza a San Polo d'Enza) all'intersezione con la SP513 var (km 55)	Provincia di Reggio Emilia	Tipo AB
	Asse Genova - Ventimiglia	Strada provinciale 226 (ex ss226) di Valle Scrivia	Città Metropolitana di Genova	Tipo AB
	Asse Genova - Ventimiglia	SP 29 del Colle di Cadibona	Provincia di Savona	Tipo AB

Area	Area di traffico	Nome infrastruttura	Gestore	Tipologia di ispezione
CENTRO	Asse costiero Pesaro - Ancona - Pescara	Strada provinciale 92 Valtesino	Provincia di Ascoli Piceno	Tipo AB
	Asse costiero Pesaro - Ancona - Pescara	SP16 Orcianese dall'innesto con la SS 16 ad Orciano	Provincia di Pesaro Urbino	Tipo AB
	Asse Bologna - Firenze - Perugia - Roma	Strada regionale 222 tratta di competenza Provincia di Siena	Provincia di Siena	Tipo AB
	Asse Bologna - Firenze - Perugia - Roma	SR 257 - Apecchiese (tratto umbro)	Provincia di Perugia	Tipo AB
	Asse Bologna - Firenze - Perugia - Roma	Strada Provinciale 7 Valle dell'Idice fino al confine Regionale	Città Metropolitana di Bologna	Tipo AB
	Asse costiero La Spezia - Grosseto	SP566 dall'innesto provinciale Aurelia (loc. Borghetto Vara) a innesto provinciale n° 523 "di Cento Croci" (loc. S.Pietro Vara)	Provincia di La Spezia	Tipo AB
	Asse costiero La Spezia - Grosseto	Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno	Città metropoliana di Firenze	Tipo A e Tipo B
	Asse costiero La Spezia - Grosseto	SR 74 Maremmana (tratta di competenza regionale in gestione alla PV di Grosseto)	Provincia di Grosseto	Tipo AB
	Area metropolitana di Roma Est e direzione l'Aquila/Pesca	SR 521 di Morro dall'intersezione con la SS 79 a Leonessa	ASTRAL	Tipo AB
	Area metropolitana di Roma Sud e direzione Napoli	Strada statale 411 Sublacense dall'innesto con la SS 5 all'innesto con la SS155s	ASTRAL	Tipo A
	Area metropolitana di Roma Sud e direzione Napoli	SP 17 - Ninfina I dall'interconnessione con la SS 7 Appia a Sezze Scalo	Provincia di Latina	Tipo AB
	Area metropolitana di Roma Est e direzione l'Aquila/Pesca	SP45/a Subiaco - Jenne - Vallepietra (dal km 16+900 della S.P. Sublacense all'abitato di Vallepietra)	Città Metropolitana di Roma	Tipo AB

Area	Area di traffico	Nome infrastruttura	Gestore	Tipologia di ispezione
Sud	Area metropolitana di Napoli	Strada Provinciale 335 (ex SS265) dei Ponti della Valle (tratta di competenza della provincia di Caserta)	Provincia di Caserta	Tipo AB
	Area metropolitana di Napoli	SP 1 Circumvallazione Esterna di Napoli	Città metropolitana di Napoli	Tipo A e Tipo B
	Asse Benevento - Salerno	Strada regionale 488 Innesto SS 19 (Ponte Molinelle) - Inn. SS 18 (Vallo della Lucania)	Provincia di Salerno	Tipo A
	Asse Salerno - Reggio Calabria	SP241 (ex SS19 delle Calabrie da confine regionale a fine competenza a Catrovillari km 43+635)	Provincia di Cosenza	Tipo A
	Asse Salerno - Reggio Calabria	Sp 73 da Martirano Lombardo a Lamezia terme	Provincia di Catanzaro	Tipo AB
	Asse Salerno - Reggio Calabria	SP 17A S.S. 18 - Trivio Spilinga - Zungri	Provincia di Vibo Valentia	Tipo AB
	Asse Salerno - Reggio Calabria	SP 29 da Nicotera a SP17A		
	Area metropolitana di Bari - Foggia	SP231 Andriese-Coratina (ex SS 98)	Città Metropolitana di Bari	Tipo A
	Area metropolitana di Bari-Foggia	SP 77 Rivolese (ex SS 45)	Provincia di Foggia	Tipo AB
	Area metropolitana di Bari - Foggia	SP 141 delle Saline (ex S.S. 159 delle Saline)		
	Costa Ionica e asse Taranto - Brindisi - Lecce	SP 103 (ex SS 103 della Val d'Agri) tratto da Stigliano a Peschiera	Provincia di Matera	Tipo A
	Costa Ionica e asse Taranto - Brindisi - Lecce	SP 358 Litoranea Otranto - Leuca da Castro a Leuca	Provincia di Lecce	Tipo AB
	Asse Potenza - Melfi	Sp 8 Matera - Grassano. Dallo svincolo con Matera-Ferrandina al km.530,900 della SS.7	Provincia di Matera	Tipo AB
ISOLE	**Area di traffico**	**Nome infrastruttura**	**Gestore**	**Tipologia di ispezione**
	Asse Caltanisetta -Palermo - Trapani	SP 1 di Montelepre	Città metropolitana di Palermo	Tipo A
	Asse Agrigento- Caltanisetta e direzione per Siracusa	SP 17-A /B /C S. Elisabetta -Siculiana	Libero consorzio comunale di Agrigento	
	Area Metropolitana di Cagliari e direzione Sassari	SP15 – Selargius – Settimo - Sinnai – Maracalagonis	Città metropolitana di Cagliari	Tipo A
	Area Metropolitana di Cagliari e direzione Sassari	SP17 – Strada Provinciale di Villasimius		
	Area Metropolitana di Cagliari e direzione Sassari	SP 46 Ales - Gonnostramatza	Provincia di Oristano	Tipo AB
	Asse Olbia - Nuoro	SP22 Nuoro-Oliena-Orgosolo-Mamoiada	Provincia di Nuoro	Tipo AB
	Area Metropolitana di Cagliari e direzione Sassari	SP 15/M Sassari-Ittiri	Provincia di Sassari	Tipo AB

	Area di traffico	Nome infrastruttura	Gestore	Tipologia di ispezione
Concessionarie	Asse Torino - Milano - Bergamo	Autostrada A4 Torino-Milano. Tratta Torino-Milano	Satap A4	Tipo A e Tipo B
	Area Nord della città Metropolitana di Milano	Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano	Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.	Tipo A e Tipo B
	Asse Torino - Alessandria - Piacenza	Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia e Raccordo Ospitaletto Montichiari	Autovia Padana S.p.A.	Tipo A e Tipo B
	Triangolo Ravenna - Verona - Venezia	A57 Tangenziale di Mestre e Raccordo autostradale tra la A57 Tangenziale di Mestre e l'aeroporto Marco Polo di Tessera	CAV Concessioni Autostradali Venete	Tipo A e Tipo B
	Asse Bologna - Firenze - Perugia - Roma	Autostrada A1 Bologna-Firenze tra Aglio e Barberino. Autostrada "Panoramica"	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Tipo A e Tipo B
	Area Metropolitana di Napoli	Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno	SPN Salerno Pompei Napoli S.p.A.	Tipo A e Tipo B
	Asse Genova - Torino - Milano	A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Tipo A e Tipo B
	Area metropolitana di Catania dir. Messina e dir. Siracus	Autostrada A18 Messina-Catania	Consorzio Autostrade Siciliane	Tipo A e Tipo B
ANAS	Asse Salerno - Reggio Calabria	Autostrada A2 del Mediterraneo	ANAS S.p.A	Tipo A e Tipo B
	Asse Caltanisetta -Palermo - Trapani	Autostrada A19 Palermo-Catania	ANAS S.p.A	Tipo A e Tipo B
	Asse Agrigento-Caltanissetta	SS 640 Strada degli Scrittori. Porto Empodocle (fine centro abitato) - Bivio per Canicattì - Sv.con la SS n. 122 presso Caltanisetta - Sv. A19 presso la stazione di Imera	ANAS S.p.A	Tipo A e Tipo B
	Area Metropolitana di Cagliari	SS 554 Cagliaritana dall'innesto con la S.S. n. 130 (Km 2+700) a Cagliari - Innesto con la S.P. n. 17 presso Terra Mala	ANAS S.p.A	Tipo A e Tipo B

Figura 12: Corografia localizzazione direttrici oggetto di ispezione



Concessionarie autostradali

ANAS

Province e Città metropolitane

La DGISA ha adottato i Piani operativi relativi al primo, secondo e terzo quadrimestre 2025 rispettivamente in data 17 gennaio, 18 febbraio e 11 giugno, che hanno consentito di completare interamente il Programma annuale. Complessivamente, sono stati ispezionati 3.536 km di strade per un totale di 582 opere d'arte tra ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, opere minori e gallerie.

4.3.4 Esito delle ispezioni

Durante l'anno 2025 l'Agenzia ha effettuato le ispezioni previste dal programma annuale e le ispezioni straordinarie effettuate a seguito di segnalazioni. Entrambe le tipologie di ispezione sono state assegnate a commissioni ispettive appositamente nominate e svolte con il metodo della valutazione tecnica, obiettiva, rapida, pragmatica.

In riferimento al quadro normativo rappresentato dalle "*Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. n. 204/2022)*" (di seguito "*Linee Guida Ponti*"), il termine ultimo per completare l'attività di censimento (Livello 0) è scaduto nel 2024; per quanto riguarda i Livelli 1 e 2, i termini di attuazione risultavano già precedentemente scaduti per i Concessionari autostradali e per Anas S.p.A., mentre per Regioni, Province e Città Metropolitane il termine è scaduto il 30 giugno del 2025; i Comuni invece dovranno completare tali attività nel corso del 2026.

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

Per i gestori di dimensioni maggiori, i Livelli 1 e 2 risultano completati o in fase avanzata di attuazione, parallelamente, le attività previste per il Livello 4, già svolte in alcune casistiche, risultano nella maggior parte dei casi in fase di programmazione o svolgimento. In tale contesto, il confronto con le attività ispettive condotte nel 2024 evidenzia un miglioramento nell'effettuazione delle valutazioni di sicurezza di Livello 4, anche in esito alle ispezioni svolte da ANSFISA, che hanno contribuito a rafforzare l'attenzione dei Concessionari e di Anas verso le opere che richiedono approfondimenti strutturali.

Diversamente, per gli Enti locali, le attività di Livello 4 generalmente non risultano ancora avviate, in quanto gli stessi sono prevalentemente impegnati nelle fasi di classificazione e priorizzazione degli interventi previste dai livelli precedenti.

Gli Enti Locali hanno inoltre presentato alcune problematiche ricorrenti nell'attuazione delle attività di competenza, di seguito riportate:

- molti enti non dispongono di un censimento aggiornato (Livello 0 Linee Guida Ponti) delle infrastrutture di propria competenza e, ove presente, esso si limita a informazioni topografiche senza riportare indicazioni caratterizzanti l'opera;
- in alcuni contesti si rileva l'assenza di un sistema strutturato di sorveglianza, con possibili ricadute sull'efficacia delle attività di manutenzione ordinaria e programmata;
- sono state rilevate situazioni in cui le barriere di sicurezza risultano danneggiate o non pienamente rispondenti alle prestazioni attese, rispetto alle quali non sempre risultano già avviate le correlate attività di ripristino o adeguamento; anche in questo ambito l'Agenzia ha promosso l'adozione di programmi di adeguamento, con l'applicazione di misure di mitigazione del rischio nelle more dell'attuazione degli stessi, anche in accordo con la direttiva ANSFISA prot. 90791 del 10/12/2024 concernente "attività di verifica, manutenzione, progettazione, adeguamento e nuovo impianto dei dispositivi di ritenuta stradale".

Con riferimento al rischio idraulico e idrogeologico, l'Agenzia ha promosso un'attività di coordinamento fra gli Enti locali competenti, fermo restando l'obbligo in capo al Gestore di garantire la gestione sicura della propria infrastruttura.

In relazione agli obblighi ricadenti sui gestori relativamente all'Archivio Informatico Nazionale Opere Pubbliche (AINOP) istituito ai sensi del co. 4 dell'art. 13 del D.L. 109/2018, si è continuato a rilevare, come negli anni precedenti, il parziale inserimento dei dati relativi alle opere ispezionate e, in taluni casi, anche l'assenza, all'interno dell'archivio, di talune opere, specialmente opere minori e muri di sostegno.

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

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

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

In esito alle ispezioni sono state formulate ricorrenti raccomandazioni e prescrizioni sulle c.d. opere minori (muri di sostegno, tombini, sottovia ecc.) presenti sulle tratte stradali in gestione ai vari enti, dove è stato richiesto di definire modalità di sorveglianza e monitoraggio, anche in termini di cadenza temporale, in funzione delle specifiche peculiarità delle opere e delle caratteristiche territoriali; è stata inoltre promossa la formalizzazione degli atti convenzionali che disciplinano competenze e responsabilità, ove mancanti.

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

Sin dal 2023, e in continuità con quanto avvenuto nel 2024, la Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali e Autostradali ha avviato un percorso di conoscenza e "sensibilizzazione", nei confronti dei Gestori della rete autostradale in concessione sul tema della gestione del rischio idrogeologico lungo le arterie stradali e autostradali. Quanto sopra, anche alla luce dei sempre più frequenti eventi metereologici di carattere eccezionale che determinano effetti di instabilità dei versanti, fenomeni di allagamento e/o erosivi con conseguenze anche importanti sulle infrastrutture lineari quali quelle

stradali e autostradali, sia dal punto di vista della sicurezza strutturale delle singole opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno, ecc.) che dal punto di vista più generale della sicurezza degli utenti che percorrono la rete viaria nazionale. L'esperienza maturata attraverso l'attività ispettiva svolta ha portato alla redazione del "Libro Bianco sul dissesto idrogeologico e le infrastrutture di trasporto".

Si evidenzia, anche, la significativa partecipazione a gruppi di lavoro e commissioni tecniche, finalizzata alla definizione di proposte di aggiornamento e revisione delle LLGG Ponti e Gallerie (gruppi di lavoro e commissioni tecniche presso CSLP e Consorzi universitari). Tali attività hanno costituito presupposto tecnico per l'aggiornamento delle "Istruzioni operative per l'applicazione delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti", adottate con decreto del Presidente del Consiglio Superiore del Lavori Pubblici n. 413 del 05.11.2025, contribuendo a uniformare e dettagliare le modalità di applicazione delle Linee Guida Ponti.

4.3.5 Promozione dell'adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza

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

Dette Linee guida SGS-ISA fissano i requisiti per la certificazione dei sistemi di gestione e le caratteristiche degli Organismi di Certificazione di Parte Terza. Contengono altresì gli strumenti operativi utili ai soggetti gestori per implementare il sistema e approdare alla certificazione. Gli strumenti forniti nelle LL.GG. SGS-ISA consentono inoltre di stabilire le modalità per l'analisi dei processi interni dei gestori e contengono le disposizioni volte a monitorare e migliorare la sicurezza del sistema delle infrastrutture stradali e autostradali nazionali.

L'esame delle attività dei gestori/enti proprietari, in coerenza con le Procedure di Audit dell'Agenzia, adottate con Decreto direttoriale n. 37394 del 23 giugno 2023, prevede la verifica dell'eventuale adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) ANSFISA e il livello di maturità delle componenti di sistema nel caso in cui il sistema sia stato certificato da un Organismo di Certificazione di Parte Terza riconosciuto secondo le "*Linee guida per il riconoscimento degli organismi di certificazione di parte terza*" adottate con Decreto Direttoriale n. 129 del 18 giugno 2024.

Inoltre, per la promozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza e la certificazione delle figure professionali preposte alla loro implementazione, l'Agenzia, nel corso del 2025, ha patrocinato e collaborato con atenei e consorzi universitari allo svolgimento di master e corsi specialistici, quali i Master di II livello in *"Analisi, diagnostica e monitoraggio delle infrastrutture (ADMSI)"* e in *"Analisi, valutazione e riduzione del rischio sismico (AVRIS)"* dell'Università La Sapienza di Roma, il Master di II livello in "*Gestione della sicurezza delle reti e delle Infrastrutture di Trasporto (GSRIT)"* e i corsi specialistici per Autostrade per l'Italia sul *Safety Management System ANSFISA* erogati dall'Università di Genova.

Unitamente all'Ordine degli Ingegneri di Arezzo l'Agenzia ha organizzato, nelle giornate del 7 e del 14 novembre 2025, due Seminari pilota che hanno riguardato *"I sistemi di gestione della sicurezza delle infrastrutture"* e *"La gestione della sicurezza di Ponti e Gallerie - Ispezione, classificazione, valutazione, monitoraggio e qualificazione degli operatori"*.

È stata garantita la partecipazione alle attività del Comitato Just Culture riunitosi il 21/02/2025 e 20/11/2025 contribuendo alla realizzazione dello Schema di certificazione di Esperto in Just Culture e alla progettazione ed erogazione con CIFI del Corso di Esperto in Just Culture tenutosi dal 6 ottobre al 24 novembre 2025.

4.3.6 Commissione Permanente Gallerie di cui al Dlgs 264/2006

Come noto, con il *D.L. 10 settembre 2021, n. 121,* convertito dalla *Legge 9 novembre 2021, n. 156*, è stato disposto il trasferimento della Commissione Permanente per le Gallerie presso la nuova *Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali* (ANSFISA).

Successivamente, il 16 settembre 2024 è stato emanato il *Decreto-legge n.131* (convertito in Legge il 14 novembre 2024, n. 166, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 15 novembre 2024) con il quale sono state definite, all'art. 8, "Disposizioni urgenti in materia sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea – Procedura d'infrazione n. 2019/2279".

Al termine del primo quadriennio di attività della Commissione Permanente per le Gallerie presso ANSFISA, risulta ulteriormente intensificata e incrementata l'attività di presidio dei processi, attraverso un sensibile aumento delle istruttorie svolte, del numero dei provvedimenti emessi e dell'attività ispettiva (anche in forza delle disposizioni dell'articolo 12, comma 4-*bis*, del *D.L. 28 settembre 2018, n. 109*, convertito dalla *Legge 16 novembre 2018, n. 130*), pur con le oggettive difficoltà derivanti dal contesto operativo ed economico. Le linee operative che la Commissione, anche avvalendosi delle strutture e dell'organizzazione di ANSFISA, persegue per dare impulso all'applicazione della Direttiva europea e superare le criticità determinatesi negli anni passati, possono così essere riassunte:

- approccio proattivo e integrato, in relazione alle procedure per l'approvazione dei progetti e le autorizzazioni per la messa in servizio delle gallerie, anche cercando di promuovere lo sviluppo di adeguati Sistemi di Gestione della Sicurezza da parte dei Gestori, con particolare riferimento al rispetto delle previsioni di cui all'art. 10-*bis* – L.69/2021 (Disciplina del processo di adeguamento delle gallerie aperte al traffico ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'articolo 3 del D.lgs. 264/06), nonché mediante l'integrazione con altre disposizioni normative (es. D.M. 247/2022);
- miglioramento delle procedure per la messa in servizio delle Gallerie anche al fine di assicurare il rispetto delle previsioni di cui all'art. 10-*bis* – L.69/2021 (disciplina del processo di adeguamento delle gallerie aperte al traffico ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'articolo 3 del D.lgs. 264/06);
- adozione di strumenti di regolamentazione e di indirizzo (circolari tecniche: segnaletica, by-pass, impianti idrici, modalità di presentazione della documentazione di sicurezza), anche attraverso la valorizzazione dell'attività svolta precedentemente (fase del precedente insediamento presso il CSLP);
- intensificazione dell'attività di sopralluogo e vigilanza, tramite un progressivo incremento delle attività ispettive, delle azioni di vigilanza e delle verifiche funzionali previste dal D.lgs. 264/06 (oltre 30 ispezioni nel 2022);
- promozione dell'integrazione tra l'approccio prescrittivo e l'approccio prestazionale e valorizzazione dell'importanza dei metodi per la valutazione e gestione del rischio (Analisi di rischio); diffusione di buone pratiche per valorizzare gli apporti tecnologici riferiti alla conoscenza, alla prevenzione e alla protezione;
- iniziative di coordinamento nei confronti dei gestori ed emanazione di disposizioni e direttive specifiche per la corretta applicazione del D.lgs. 264/06;

- intensificazione dell'attività di monitoraggio nei confronti delle istituzioni nazionali ed europee, anche tramite il progressivo incremento della raccolta dei dati e della produzione di rapporti di monitoraggio;
- miglioramento dei procedimenti autorizzativi sotto il profilo tecnico, mediante iniziative di coordinamento nei confronti dei Gestori ed emanazione di indirizzi operativi ai fini dell'applicazione del Decreto 264/06.

È stata anche promossa l'integrazione dei controlli di sicurezza di competenza della Commissione Permanente per le Gallerie con le altre funzioni di competenza dell'Agenzia. Anche nell'ultimo anno risulta un incremento delle attività di analisi delle segnalazioni e di vigilanza sui gestori delle reti TERN e non TERN e ai controlli ex D.M. 1° agosto 2022 n. 247, contenente le *linee guida sulla gestione del rischio strutturale, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti*.

È anche proseguito il supporto al MIT relativamente alla predisposizione del Decreto sulla sicurezza delle gallerie cosiddette Extra-TERN.

Nel 2025 si è registrato un incremento dell'attività ispettiva: l'attività ispettiva e/o di sopralluogo sulle gallerie appartenenti alla rete stradale transeuropea (TERN), ai sensi degli art. 11 e 12 del D.lgs. n.264/06, è consistita essenzialmente nella verifica della conformità delle gallerie di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, alle disposizioni del Decreto e dunque nella verifica della corretta implementazione, da parte dei Gestori delle gallerie:

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

e/o

- della Misure di Sicurezza Temporanee Minime (MSTM) (misure temporanee, di natura impiantistica o gestionale, mirate a ridurre la probabilità di accadimento o le conseguenze di eventi incidentali, per le gallerie aperte al traffico, per le quali, non è stata richiesta la messa in servizio secondo la procedura prevista dall'allegato 4 del decreto).

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

- verificare la conformità alle disposizioni del decreto (sopralluogo preliminare alla eventuale autorizzazione alla messa in servizio dell'opera di cui all'art. 10-bis del Decreto), qualora siano stati completati i lavori di adeguamento prescritti per le gallerie della rete TERN dal D.lgs. 264/2006 e il Gestore avesse trasmesso la richiesta di messa in servizio;
- riscontrare la situazione effettiva delle gallerie, rispetto a quanto risulta dalla documentazione agli atti (in particolare per le gallerie per le quali, non è stata ancora richiesta la messa in servizio secondo la procedura prevista dall'allegato 4 e risultino implementate le misure di sicurezza temporanee minime di cui all'articolo 10-ter del Decreto);

- verificare il mantenimento o meno delle condizioni di sicurezza della galleria accertate nella precedente visita ispettiva (in particolare per le gallerie aperte al traffico, conformi al Decreto e autorizzate da deliberazione di conformità e/o di messa in servizio della CPG (a seconda dell'anno di apertura al traffico).

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

Nel corso del 2025 sono state eseguite 50 sopralluoghi/ispezioni sulle seguenti gallerie:

Tabella 24: Ispezioni gallerie

NCPG	Galleria	Gestore	Lunghezza DX (m)	Lunghezza SX (m)	Aperta al traffico (SI/NO)
33	Cantalupo	ASPI	763	-	SI
38	Don Guanella	ASPI	517	518	SI
68	Campora	ASPI	509	-	SI
82	Le Banzole	ASPI	1.221	1.282	SI
90	Montemiletto	ASPI	959	885	SI
95	Colle di Marzio	ASPI	623	604	SI
96	Colle Marino	ASPI	995	952	SI
111	Solagne	ASPI	1.264	1.286	SI
113	Lago	ASPI	1.537	1.562	SI
120	Raccolana	ASPI	1.436	1.410	SI
121	Sant'Antonio	ASPI	1.260	1.238	SI
133	Bracciale	CdT	939	907	SI
135	Monte Piccaro	CdT	769	783	SI
139	Poggi	CdT	529	550	SI
140	Barbarossa	CdT	514	516	SI
141	Pompeiana	CdT	806	787	SI
143	Amoretti	CdT	557	557	SI
144	Nostra Signora della Villetta	CdT	558	504	SI
151	Valico	SALT	2.054	2.044	SI
152	Cucchero	SALT	1.166	1.158	SI
153	Puntamonte	SALT	1.436	1.417	SI
204	Lasagne	FIORI	740	-	SI
250	Monte Coronaro	ANAS	910	910	SI
300	Castelluccio	ANAS	711	673	SI
302	Selva Candida	ANAS	999	975	SI
304	Poggio Bastione	ANAS	580	580	SI
305	Poggio Fornello	ANAS	522	522	SI
306	San Carlo	ANAS	767	786	SI
309	Montevetrano I	ANAS	780	840	SI
310	Montevetrano II	ANAS	710	710	SI
318	Tanagro	ANAS	1.259	947	SI
320	Costa Incoronata	ANAS	1.881	1.808	SI
342	Malvaioli	ANAS	1.224	1.234	SI
343	Monticelli	ANAS	1.130	1.159	SI
353	Cassia	ANAS	702	700	SI
434	Montagnola	ANAS	768	782	SI
435	Vetranico	ANAS	618	618	SI
437	San Donato	ANAS	645	645	SI
457	Muccia	ANAS	2.133	2.300	SI
458	Costafiore	ANAS	564	554	SI
459	Maddalena	ANAS	666	579	SI
460	La Rocchetta	ANAS	844	976	SI
462	Polverina	ANAS	714	746	SI
463	Salsa	ANAS	724	-	SI
484	Caltanissetta	ANAS	4.026	3.985	SI
499	Garebici	ANAS	512	512	SI
500	Papazzo	ANAS	760	760	SI

Nella tabella seguente si riportano le riunioni della Commissione Permanente per le Gallerie con l'indicazione delle delibere e dei relativi esiti.

Tabella 25: Delibere della Commissione Permanente Gallerie

RIUNIONE CPG DEL 23 GEN 2025			
Messa in servizio	ANAS	**Selva Candida (NCPG 302)**	▪ DELIBERA N. 96/2025 - ANAS - A90 GRA - Selva Candida
Messa in servizio	Concessioni del Tirreno S.p.A.	**Pian della Madonna (NCPG 176)**	▪ DELIBERA N. 97/2025 - CdT - A12- Pian della Madonna
Messa in servizio	ANAS	**San Donato (NCPG 437)**	▪ DELIBERA N. 98/2025 - ANAS - RA6 - San Donato
RIUNIONE CPG DEL 20 FEB 2025			
Messa in servizio	Società Autostrada Ligure Toscana	**Valico (NCPG 151)**	▪ DELIBERA N. 99/2025 - SALT - A15 - Valico
Messa in servizio	ANAS	**Salsa (NCPG 463)**	▪ DELIBERA N. 100/2025 - ANAS - SS96 - Salsa
RIUNIONE CPG DEL 19 MAR 2025			
Messa in servizio	Concessioni del Tirreno S.p.A.	**Monte Piccaro (NCPG 135)**	▪ DELIBERA N.101/2025 - CdT - A10 - Monte Piccaro
Messa in servizio	Autostrade per l'Italia	**Lago (NCPG 113)**	▪ DELIBERA N. 102/2024 - ASPI - A23 - Lago
		Raccolana (NCPG 120)	▪ DELIBERA N. 103/2024 - ASPI - A23 - Raccolana
RIUNIONE CPG DEL 16 APR 2025			
Messa in servizio	Società Autostrada Ligure Toscana	**Puntamonte (NCPG 153)**	▪ DELIBERA N. 104/2025 - SALT - A15 - Valico
RIUNIONE CPG DEL 21 MAG 2025			
Messa in servizio	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Montemiletto (NCPG 90)**	▪ DELIBERA N.105/2025 - ASPI - A16 - Montemiletto
Diniego istanza di messa in servizio	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Solagne (NCPG 111)**	▪ DELIBERA N.106/2025 - ASPI - A14 - Solagne
Approvazione documentazione di sicurezza (Progetto definitivo)	Strada dei parchi S.p.A.	**Pietrasecca (NCPG 190)**	▪ DELIBERA N.107/2025 - ASPI - A24 - Pietrasecca
		Colle Mulino (NCPG 191)	▪ DELIBERA N.108/2025 - ASPI - A24 - Colle Mulino
Messa in servizio	ANAS	**Castelluccio (NCPG 300)**	▪ DELIBERA N.109/2025 - ANAS - A2 - Castelluccio
		Tanagro (NCPG 318)	▪ DELIBERA N.110/2025 - ANAS - A2 - Tanagro
		Costa Incoronata (NCPG 320)	▪ DELIBERA N.111/2025 - ANAS - A2 - Costa Incoronata
RIUNIONE CPG DEL 02 LUG 2025			
Messa in servizio	Concessioni del Tirreno S.p.A.	**Bracciale (NCPG 133)**	▪ DELIBERA N. 112/2025 - CdT - A10 - Bracciale
Messa in servizio	Autostrada dei Fiori S.p.A.	**Lasagne (NCPG 204)**	▪ DELIBERA N. 113/2025 - AdF - A6 - Lasagne
Messa in servizio	ANAS	**Montevetrano I (NCPG 309)**	▪ DELIBERA N. 114/2025 - ANAS - A2 - Montevetrano I
		Montevetrano II (NCPG 310)	▪ DELIBERA N. 115/2025 - ANAS - A2 - Montevetrano II
		Vetranico (NCPG 435)	▪ DELIBERA N. 116/2025 - ANAS - RA5 - Vetranico
Approvazione progetto by-pass	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Campiolo (NCPG 114)**	▪ DELIBERA N. 117/2025 - ASPI - A23 - Campiolo
Messa in servizio	Società Autostrada Ligure Toscana	**Cucchero (NCPG 152)**	▪ DELIBERA N. 118/2025 - SALT - A15 - Cucchero
RIUNIONE CPG DEL 24 LUG 2025			
Diniego istanza di messa in servizio	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Colle di Marzio (NCPG 95)**	▪ DELIBERA N.119/2025 - ASPI - A14 - Colle di Marzio
Messa in servizio	ANAS	**Poggio Bastione (NCPG 304)**	▪ DELIBERA N.120/2025 - ANAS - SS1 - Poggio Bastione
Messa in servizio	ANAS	**Poggio Fornello (NCPG 305)**	▪ DELIBERA N.121/2025 - ANAS - SS1 - Poggio Fornello
Messa in servizio	ANAS	**San Carlo (NCPG 306)**	▪ DELIBERA N.122/2025 - ANAS - SS1 - San Carlo
RIUNIONE CPG DEL 24 SETT 2025			
Messa in servizio	ANAS S.p.A.	**Cassia (NCPG 353)**	▪ DELIBERA N. 123/2025 - ANAS - A90 - Cassia
Messa in servizio	ANAS S.p.A.	**Montagnola (NCPG 434)**	▪ DELIBERA N. 124/2025 - ANAS - RA5 - Montagnola
Approvazione progetto by-pass	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Citerna (NCPG 79)**	▪ DELIBERA N. 125/2025 - ASPI - A1 - Citerna
Approvazione progetto by-pass	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**San Donato (NCPG 84)**	▪ DELIBERA N. 126/2025 - ASPI - A14 - San Donato
Approvazione progetto by-pass	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Porto San Giorgio (NCPG 106)**	▪ DELIBERA N. 127/2025 - ASPI - A14 - Porto San Giorgio
Messa in servizio	Concessioni del Tirreno S.p.A.	**Amoretti (NCPG 143)**	▪ DELIBERA N. 128/2025 - CdT - A10 - Amoretti
RIUNIONE CPG DEL 29 OTT 2025			
Messa in servizio	ANAS	**Costafiore (NCPG 458)**	▪ DELIBERA N.129/2025 - ANAS - SS77var - Costafiore
Messa in servizio	ANAS	**Maddalena (NCPG 459)**	▪ DELIBERA N.130/2025 - ANAS - SS77var - Maddalena
Messa in servizio	ANAS	**Rocchetta (NCPG 460)**	▪ DELIBERA N.131/2025 - ANAS - SS77var - Rocchetta
Diniego istanza di messa in servizio	ANAS	**Muccia (NCPG 457)**	▪ DELIBERA N.132/2025 - ANAS - SS77var - Muccia
Diniego istanza di messa in servizio	ANAS	**Polverina (NCPG 462)**	▪ DELIBERA N.133/2025 - ANAS - SS77var - Polverina
Messa in servizio	ANAS	**Caltanissetta (NCPG 484)**	▪ DELIBERA N.134/2025 - ANAS - SS640 - Caltanissetta
Messa in servizio	ANAS	**Papazzo (NCPG 500)**	▪ DELIBERA N.135/2025 - ANAS - SS640 - Papazzo
Messa in servizio	ANAS	**Montecoronaro (NCPG 250)**	▪ DELIBERA N.136/2025 - ANAS - SS3bis - Montecoronaro
RIUNIONE CPG DEL 19 NOV 2025			
Messa in servizio	Concessioni del Tirreno S.p.A.	**Poggi (NCPG 139)**	▪ DELIBERA N. 137/2025 - CdT - A10 - Poggi
Messa in servizio		**Barbarossa (NCPG 140)**	▪ DELIBERA N. 138/2025 - CdT - A10 - Barbarossa
Messa in servizio		**Pompeiana (NCPG 141)**	▪ DELIBERA N. 139/2025 - CdT - A10 - Pompeiana
Approvazione documentazione di sicurezza (Progetto esecutivo)	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Piazza del Galdo (NCPG 087)**	▪ DELIBERA N. 140/2025 - ASPI - A30 - Piazza del Galdo
Approvazione progetto by-pass	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Monte Moro (NCPG 21)**	▪ DELIBERA N. 141/2025 - ASPI - Bypass
		Monte Veilino (NCPG 23)	
		San Bartolomeo (NCPG 27)	
		Sant'Anna (NCPG 28)	
		Sessarego (NCPG 30)	
		Monte Pasasco (NCPG 41)	
		Bertè (NCPG 47)	
		Casa Monacchi (NCPG 51)	
		Manfreida (NCPG 52)	
		Massimo Risso (NCPG 53)	
		Turchino (NCPG 63)	
		Croci di Claenzano (NCPG 80)	
		Melarancio A e B (NCPG 83)	
		Santa Maria a Castello (NCPG 88)	
		Scampitella (NCPG 91)	
		San Benedetto (NCPG 98)	
		Monterenzo (NCPG 102)	
		Montesecco (NCPG 103)	
		Pianacce (NCPG 105)	
		San Basso (NCPG 107)	
		San Cipriano (NCPG 108)	
		Pagonia (NCPG 117)	
RIUNIONE CPG DEL 17 DIC 2025			
Diniego istanza di messa in servizio	Autostrade per l'Italia S.p.A.	**Campora (NCPG 68)**	▪ DELIBERA N. 142/2025 - ASPI - A7 - Campora
Messa in servizio	ANAS S.p.A.	**Malvaioli (NCPG 342)**	▪ DELIBERA N. 143/2025 - ANAS - SS76 - Malvaioli
Messa in servizio		**Monticelli (NCPG 343)**	▪ DELIBERA N. 144/2025 - ANAS - SS76 - Monticelli
Messa in servizio	Concessioni del Tirreno S.p.A.	**Foce (NCPG 174)**	▪ DELIBERA N. 145/2025 - CdT - A32 - Foce
Messa in servizio		**Costa di Roverano (NCPG 178)**	▪ DELIBERA N. 146/2025 - CdT - A32 - Costa di Roverano

L'attività dell'Agenzia ha anche avuto come obiettivo quello di aggiornare costantemente il quadro dell'adeguamento delle gallerie (v. rapporti semestrali inviati alla C.E inviati nei mesi di febbraio e agosto 2025 e gli elementi per la relazione al parlamento inviati con nota prot. 95575 del 9 dicembre 2025), nonché quello di dare impulso all'attività dei gestori migliorando gli strumenti di controllo e di istruttoria dei procedimenti.

In particolare, nella prospettiva di fornire ai Gestori una linea guida complessiva sulla definizione dei contenuti e requisiti minimi della documentazione di sicurezza, anche con riguardo alle tematiche inerenti alla redazione dell'Analisi di Rischio ha completato la propria attività il gruppo di lavoro istituito con nota prot. 16730 del 01/03/2024, cui l'Agenzia ha contribuito in modo determinante. Il documento, inviato a tutti i Gestori con nota 17015 del 4 marzo 2025, costituisce anche una ricognizione generale sulle circolari emesse negli anni della Commissione e costituisce un riferimento per tutti i gestori, per la corretta definizione dei progetti e della documentazione per la messa in servizio.

Nel 2025 è stato registrato un modesto incremento delle istanze di messa in servizio, a fronte, comunque, di ritardi oramai insormontabili.

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

Come noto, il Decreto-legge n. 109/2018, modificato dal Decreto-legge n. 77/2021 e dal Decreto-legge n. 121/2021, ha assegnato all'Agenzia competenze dirette in merito allo svolgimento di molte delle attività indicate nel D.lgs. 35/2011, che ha recepito la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

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

Di particolare significatività per ANSFISA, le modifiche all'articolo 5 del D.lgs. 35/2011, che hanno introdotto nuove modalità di ricognizione delle prestazioni di sicurezza delle strade esistenti (valutazione della sicurezza di rete).

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

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

- la gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;
- la formulazione della proposta, nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, dell'aggiornamento delle tariffe previste dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011 da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo.

A seguito della conversione in legge del Decreto-legge n. 121/2021, l'Agenzia ha dato corso alle attività ispettive sulle tratte stradali programmate.

Per quanto attiene all'elenco dei soggetti abilitati ad effettuare i controlli e le ispezioni di sicurezza, ai sensi del D.lgs. 35/2011, oltre ad esaminare ed eventualmente approvare le domande di iscrizione all'elenco dei controllori e ispettori ai quali affidare gli incarichi di controllo dei progetti (da parte del Ministero) e di ispezione sulle tratte stradali esistenti (da parte dell'Agenzia). L'elenco provvisorio dei controllori è dunque regolarmente pubblicato sul sito dell'Agenzia fino alla prima metà dell'anno.

A decorrere dal 5 agosto 2025, sulla base dell'esito del primo dei due corsi pilota svolti dall'Agenzia con Decreto deli Direttore della DGISA n. 61369, l'elenco provvisorio è stato sostituito **dell'elenco definitivo** dei controllori della sicurezza ai sensi dell'art. 4 comma 7 del decreto, sulla base delle domande pervenute di coloro che hanno superato la prima sessione degli esami previsti dall'attuale normativa. L'elenco è stato quindi aggiornato nel corso dalla rimanente parte dell'anno sulla base delle domande pervenute ed è attualmente disponibile sul portale web dell'Agenzia.

Sulla base della prima "Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete" che ha portato alla classificazione dei tratti della rete stradale oggetto di applicazione del decreto in 5 categorie, secondo un modello innovativo coerente con le indicazioni della direttiva europea 1936/2029 e, in particolare, dell'art. 5 del già richiamato decreto nazionale di recepimento, l'Agenzia ha dato corso alle fasi di diffusione dei risultati e all'avvio delle fasi successive previste dalla norma.

In particolare, in riferimento al totale di 11.607 km di rete oggetto di classificazione (rete TERN + autostrade e strade principali di rilevanza nazionale - comma 2 dell'art. 1 del D.lgs. n. 35/2011) così ripartiti:

- Strade tipo A = 7.083 km
- Strade tipo B = 3.731 km
- Strade tipo C = 892 km

è stato istituito, nel 2025, un gruppo di studio finalizzato ad un confronto ed approfondimento sulle disposizioni recate dagli ex artt. 3, 5, 6, 6-bis e 6-ter del medesimo decreto legislativo.

Alle attività del gruppo, coordinato dai dirigenti dell'Area, hanno partecipato, insieme a personale di questa Agenzia in servizio nella stessa Area "sicurezza degli utenti e delle infrastrutture stradali", anche alcuni docenti universitari.

L'obiettivo principale del Gruppo di Studio è consistito nel definire le modalità di svolgimento delle ispezioni "mirate" conseguenti alla classificazione della rete, secondo le previsioni dell'articolo 6-bis del decreto e da attivarsi, quindi, in riferimento all'individuazione dei tratti stradali risultanti con un valore di rischio elevato, quale output della procedura NWA (Network Wide Assesment) sviluppata da ANSFISA.

Il modello di valutazione della sicurezza a livello di rete (NWA) sviluppato dall'Agenzia ha consentito l'individuazione di segmenti caratterizzati da un elevato indice di rischio globale. Ai sensi dell'articolo 6-bis del D.lgs. 35/2011, a tali esiti devono conseguire specifiche ispezioni mirate, da svolgersi sui segmenti così individuati, distinti in *Tratte, Nodi e Gallerie* e ulteriormente classificati in funzione della categoria di infrastruttura stradale interessata, *Autostrada, Strade Extraurbane a carreggiate separate e a carreggiata unica*.

Le ispezioni sono finalizzate all'individuazione di interventi correttivi mirati, volti alla massimizzazione del livello di sicurezza dell'infrastruttura stradale. Un ulteriore aspetto oggetto di approfondimento è stato, inoltre, quello inerente alla definizione dei criteri per selezionare, tra i segmenti classificati a rischio elevato, quelli prioritari nell'ambito della programmazione delle future ispezioni.

L'impostazione delle linee guida, che dovranno essere adottate dall'Agenzia è stata articolata in tre macro-capitoli:

- diagnosi, comprendente l'analisi dei dati disponibili e l'ispezione del segmento selezionato;
- individuazione degli interventi correttivi, con indicazioni sulle modalità di formulazione delle proposte da sottoporre al gestore al fine di incrementare la sicurezza stradale;
- metodologia per la definizione delle priorità di intervento, anche mediante il ricorso ad analisi costi-benefici.

Tale impostazione è finalizzata a consentire all'ispettore incaricato di procedere alla redazione di un documento che costituisca, per il gestore dell'infrastruttura, uno strumento operativo di supporto all'analisi e alla valutazione dei rischi, al fine di poter selezionare gli interventi di mitigazione di breve-lungo termine atti a migliorare la prestazione di sicurezza intrinseca del segmento esaminato e, indirettamente, gli impatti sulla rete afferente al segmento.

La fase iniziale dell'attività ha, dunque, riguardato l'inquadramento del processo di ispezione mirata e dei relativi esiti, a partire dai risultati della Valutazione di Rete. Il percorso ipotizzato prevede la programmazione delle ispezioni annuali, l'attivazione dell'incarico all'ispettore o al gruppo ispettivo, lo svolgimento di una fase preliminare e di una fase operativa — rispettivamente dedicate alla raccolta documentale e all'ispezione in sito — fino alla redazione del rapporto ispettivo, contenente l'individuazione degli interventi correttivi da trasmettere agli Enti competenti ai fini delle successive valutazioni.

È stata anche predisposta una prima bozza delle Linee Guida, finalizzate a definire procedure e modalità operative per l'esecuzione di ispezioni mirate su tratti stradali aperti al traffico. L'obiettivo, come detto, consiste nell'individuazione delle potenziali criticità dei segmenti caratterizzati da elevati livelli di rischio, valutati in funzione di due componenti principali:

- componente proattiva, connessa alle caratteristiche dell'infrastruttura e alla sua sicurezza intrinseca;
- componente reattiva, legata alle modalità di utilizzo da parte dell'utenza stradale, in relazione ai flussi veicolari e all'incidentalità con esiti mortali e/o lesivi.

L'attività di ispezione deve, peraltro, essere finalizzata all'identificazione, da parte dell'ispettore, delle misure di miglioramento o adeguamento necessarie alla riduzione del rischio e all'incremento dei livelli di sicurezza dell'infrastruttura stradale.

Il documento redatto ha, dunque, stabilito che un ruolo centrale è svolto dalla raccolta della documentazione a supporto dell'attività ispettiva. Il riferimento iniziale è costituito dalle informazioni e dai dati elencati nell'Allegato II-bis del D.lgs. 35/2011, che fornisce un quadro indicativo delle principali componenti da analizzare, articolate in nove macrocategorie, comprendenti, tra l'altro, l'allineamento stradale, la sezione trasversale, l'illuminazione, la segnaletica verticale e orizzontale, nonché la presenza di opere d'arte quali ponti e gallerie.

Ai dati relativi alle caratteristiche dell'infrastruttura, forniti dal Gestore, devono affiancarsi le informazioni sull'incidentalità, provenienti non solo dalle basi dati del Gestore stesso, ma anche da fonti esterne quali, preferibilmente ISTAT e i rapporti incidentali degli organi di Polizia. L'ispettore potrà inoltre accedere alle informazioni disponibili presso ANSFISA, incluse quelle relative all'applicazione della procedura NWA da parte dei Gestori e ad eventuali precedenti rapporti ispettivi condotti sulle tratte oggetto di analisi.

La fase operativa prevede lo svolgimento dell'ispezione in sito, con il supporto del Gestore, finalizzata alla verifica sul campo delle criticità emerse in sede preliminare. Tale attività è integrata da una raccolta diretta di ulteriori informazioni, mediante misurazioni e indagini puntuali, al fine di consentire un'analisi di dettaglio dell'infrastruttura.

A supporto della definizione delle procedure operative, è stata condotta un'ispezione pilota sulla rete del Gestore SPN S.p.A., lungo la tratta autostradale A3, selezionando sei segmenti campione da sottoporre alla procedura sperimentale. L'attività, svolta in collaborazione con il Gestore e con il prof. Montella, dell'Università Federico II di Napoli, ha consentito di valutare l'efficacia della metodologia proposta e di individuarne eventuali criticità, con particolare riferimento all'adeguatezza delle informazioni documentali richieste, alle modalità di esecuzione delle verifiche in campo e alla fattibilità operativa dell'ispezione. In tale ambito sono stati analizzati anche gli aspetti legati alla sicurezza delle attività ispettive, in relazione ai flussi di traffico, alle condizioni di esercizio e alla possibilità di effettuare ispezioni a piedi in condizioni di sicurezza per l'ispettore e per l'utenza stradale.

Le evidenze emerse dall'attività sperimentale sono state utilizzate per la redazione della prima versione delle "Linee Guida per l'esecuzione di Ispezioni Mirate su un Tratto di Strada ai sensi dell'art. 6-bis del D.lgs. 35/2011". Dette linee guida – attualmente in bozza ed in fase di discussione ed affinamento - definiscono le informazioni necessarie all'ispettore per la predisposizione del rapporto ispettivo, comprensivo di proposte di:

- interventi mitigativi di tipo diretto e/o gestionale;
- interventi di manutenzione straordinaria o di progettazione.

Tali proposte saranno corredate da valutazioni di carattere economico e dalla stima dei benefici economici e sociali connessi al miglioramento della sicurezza stradale.

Infine, sono state individuate le prime tratte che potranno essere sottoposte a ispezione mirata nel corso del 2026, selezionate non solo in funzione di un elevato valore dell'Indice di Rischio Globale (IG), ma anche sulla base di valori particolarmente significativi degli indici Proattivo e Reattivo. In considerazione dell'avvio della nuova procedura ispettiva, tra i criteri di selezione è stato inoltre preso in considerazione il livello dei flussi di traffico veicolare.

In parallelo, un ulteriore ambito di approfondimento del gruppo di studio ha riguardato l'aggiornamento di un precedente documento dell'Agenzia, redatto nel 2022 e inerente Valutazione di Impatto sulla

Sicurezza Stradale (VISS), ai sensi dell'articolo 3 del D.lgs. 35/2011, attività anch'essa attribuita ad ANSFISA.

Per quanto riguarda il tema della VISS, l'approfondimento svolto ha preso avvio dal suddetto documento di ANSFISA del 2022, avente ad oggetto "*Modalità di svolgimento, contenuti e documenti di base – Documento di inquadramento metodologico generale*": il gruppo di studio ha concentrato l'attenzione sull'analisi dell'ambito di applicazione della valutazione di sicurezza. In particolare, l'approfondimento ha considerato il contenuto dell'articolo 3 del D.lgs. 35/2011, in base al quale la VISS viene redatta "*in fase di pianificazione o di programmazione*" dei progetti di infrastruttura stradale. Partendo dalla disposizione normativa, il Gruppo di lavoro ha stabilito che l'aggiornamento del documento del 2022 dovrebbe tenere conto di due distinti livelli di analisi:

- VISS, riferita alla fase di pianificazione (strategica);
- VISS riferita alla fase di programmazione (cd. livello "tattico").

Particolare attenzione è stata inoltre dedicata al corretto inquadramento del documento alla luce delle disposizioni aggiornate contenute nel nuovo Codice dei Contratti Pubblici (D.lgs. n.36/2023).

E' stato stabilito di strutturare il documento in due macroaree: la prima dovrà considerare la realizzazione di nuovi tronchi, la seconda gli interventi di adeguamento delle infrastrutture stradali esistenti: su quest'ultimo punto, l'applicazione della procedura NWA consente, infatti, di individuare i tratti caratterizzati da un elevato livello di rischio, sui quali saranno effettuate le ispezioni mirate ai sensi dell'art. 6bis del D.lgs. 35/2011, finalizzate all'individuazione di potenziali interventi correttivi diretti. Tali interventi saranno successivamente sottoposti a VISS.

Un elemento centrale è rappresentato dal posizionamento della VISS strategica nell'ambito degli strumenti di programmazione degli interventi, quali le *Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche*, e della VISS tattica in relazione al D.lgs. 36/2023, all'interno del quale, tale documento sembrerebbe rientrare tra le attività previste dall'Allegato I.7 del nuovo Codice dei Contratti Pubblici, con riferimento alla redazione del DOCFAP (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali).

In questo modo, la "VISS tattica" si configura anche come uno strumento di supporto al decisore nella scelta tra le diverse alternative progettuali, al fine di massimizzare il livello di sicurezza dell'infrastruttura stradale.

Infine, nel corso del 2025 sono proseguite le attività relative al completamento dell'attività ispettiva, già a suo tempo avviata dal MIT ai sensi dell'art.6 del D.lgs. n.35/2011, lungo alcune infrastrutture della rete TERN non già sottoposte a controllo.

In particolare, nel 2025 è stato portato a termine, da parte dell'Ispettore designato, un incarico avviato nel 2024 riguardante:

- SS106 dal km 270+000 al km 330+035 (km 60,035), innesto con SP 53 presso località Marina di Strongoli - innesto con la S.S. n.106 presso località Amica;
- SS106 radd dal km 0+000 al km 29+760 (km 29,760), innesto con la S.S. n.106 presso località Amica - innesto con la SS106 presso lo scalo di Sibari;
- SS106var-a dal km 8+660 al km 17+020 (km 8,360), innesto con la SS280dir al km 4+980 - svincolo di Simeri Crichi con la S.P. n. 16;

- SS280dir dal km 0+000 al km 4+980 (km 4,980), innesto con la SS280 al km 28+050 - innesto con la SS106var-a al km 8+660;
- SS534 dal km 14+460 al km 31+320 (km 6,860), dal km 14+460 - innesto con la SS106 radd presso il bivio per Laghi di Sibari.
- SS379 dal km 18+150 al km 51+020 (km 32,870), dal km 18+150 - innesto con la S.S. n. 16 presso Brindisi.

Per una estesa complessiva di circa 143 km.

Inoltre, è stato avviato l'affidamento, di un ultimo incarico per il completamento del programma sopra citato, che riguarda le seguenti tratte stradali:

- SS 115 Sud Occidentale Sicula, dal km 270+000 al km 361+340 (km 88,300) – dallo svincolo con la SP 51 a Gela fino alla rotatoria con la SP 26 in località Rosolini – Regione Sicilia, Provincia di Ragusa
- A19 Palermo-Catania, dal km 189+000 al km 190+300 (km 1,300) – dallo svincolo con la tangenziale di Catania all'area di servizio Gelso Bianco nord – Regione Sicilia, Provincia di Catania.
- SS 115 Sud Occidentale Sicula, Raccordo autostradale di Villa Rosina (km 2,600) – dalla rotatoria con via Erice Mazara allo svincolo con la SS 115 – Regione Sicilia, Provincia di Trapani.
- Viale della Regione Siciliana (km 11,200) – dallo svincolo con via Emiro Giafar (A19 dir) allo svincolo con via Belgio (inizio A29 racc bis) – Regione Sicilia, Provincia di Palermo.

Per una estesa complessiva ulteriore di circa 103,4 km.

4.3.8 Ispezioni specifiche sui passaggi a livello

Nel corso del 2025 sono state effettuate ispezioni congiunte con la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie sui passaggi a livello ferroviari. Di seguito si riporta l'elenco delle infrastrutture ispezionate:

Tabella 26: elenco delle infrastrutture ispezionate

REGIONE	PL	Gestore stradale	Gestore ferroviario	Linea
Veneto	1+510	Comune di Padova	RFI	Padova - Padova Interporto
Veneto	2+857	Comune di Campolongo Maggiore	Infrastrutture Venete S.p.A.	Piove di Sacco - Mestre
Veneto	3+880	Comune di Venezia	RFI	Venezia Mestre - Latisana
Veneto	4+267	Comune di Piove di Sacco Comune di Arzergrande Veneto Strade S.p.A.	Infrastrutture Venete S.p.A.	Linea Piove di Sacco – Adria
Veneto	11+342	Comune di Camponogara	Infrastrutture Venete S.p.A.	Linea Piove di Sacco - Mestre
Liguria	14+483	Comune di Sant'Olcese Città Metropolitana di Genova	AMT S.p.A.	Genova-Casella
Liguria	16+515	Comune di Sant'Olcese Città Metropolitana di Genova	AMT S.p.A.	Genova-Casella
Liguria	21+216	Comune di Serra Riccò Città Metropolitana di Genova	AMT S.p.A.	Genova-Casella
Liguria	23+591	Comune di Casella Città Metropolitana di Genova	AMT S.p.A.	Genova-Casella
Liguria	23+892	Comune di Casella Città Metropolitana di Genova	AMT S.p.A.	Genova-Casella
Piemonte	22+443	Comune di Malesco ANAS	SSIF	Linea Domodossola - Confine svizzero
Piemonte	18+010	Comune Santa Maria Maggiore ANAS	SSIF	Linea Domodossola - Confine svizzero
Piemonte	19+570	Comune Santa Maria Maggiore	SSIF	Linea Domodossola - Confine svizzero
Piemonte	0+250	Comune Domodossola	SSIF	Linea Domodossola - Confine svizzero
Piemonte	1+587	Comune Trontano	SSIF	Linea Domodossola - Confine svizzero
Puglia	16+489	Comune di Palo del Colle ANAS	Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.	Bari-Matera
Puglia	34+916	Comune di Ruvo di Puglia Città Metropolitana di Bari	Ferrotramviaria S.p.A.	Bari- Barletta
Puglia	42+644	Comune di Corato	Ferrotramviaria S.p.A.	Bari- Barletta
Puglia	3+885	Comune di Bari	Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.	Bari-Matera

4.3.9 Attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall'utenza e/o da Enti preposti

Il Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, dispone che l'Agenzia – fermi restando i compiti, gli obblighi e le responsabilità dei soggetti gestori in materia di sicurezza – eserciti "*l'attività ispettiva finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*".

Pertanto, in esito a segnalazioni, esposti ed istanze che rappresentino presunte situazioni di pericolo per la pubblica incolumità (in via esemplificativa e non esaustiva, degrado delle strutture, carenze manutentive, etc.) e a seguito di incidenti stradali che potrebbero essere connessi all'infrastruttura o di altri eventi verificatisi sulle medesime infrastrutture stradali e autostradali, l'Agenzia ha intrapreso le opportune attività di verifica.

Nel 2025 l'Agenzia ha registrato complessivamente 122 segnalazioni di vario genere in ambito stradale, autostradale o a queste connesso, da parte di vari soggetti, istituzionali e no, afferenti ai vari aspetti dell'utilizzo in sicurezza delle infrastrutture.

In particolare, 35 segnalazioni hanno riguardato le autostrade e i raccordi autostradali, 39 le strade statali, 21 le strade provinciali, 20 le strade comunali e, le rimanenti, altre tipologie di infrastruttura.

Con riferimento, invece, all'oggetto, 41 di esse riguardavano le condizioni della sede stradale, compresa segnaletica, barriere o aree adiacenti, 16 le condizioni di ponti, viadotti, cavalcavia e sottovia, 57 le gallerie, 6 le problematiche di dissesto idrogeologico, oltre ad altre criticità.

Le segnalazioni, classificate in base all'argomento e, nell'ottica di verificare l'effettiva attività di gestione delle infrastrutture, dei rischi e degli eventi occorsi, sono gestite dagli uffici della DG-ISA competenti in materia attraverso approfondimenti con gli enti gestori nonché, in sei casi, attraverso l'esecuzione di ispezioni di campo straordinarie da parte di commissioni appositamente nominate, composte generalmente da personale dell'Agenzia.

Nei casi in cui l'oggetto di segnalazione abbia riguardato più infrastrutture di diversa natura quali, ad esempio, strade e ferrovie interferenti, l'attività conseguente è effettuata in modo coordinato dagli uffici interessati dell'Agenzia.

Alle attività ispettive da programma e a quelle svolte su segnalazione sono seguite anche ulteriori sette attività di ricognizione, programmate a campione, al fine di verificare le azioni intraprese dal Gestore a seguito di precedenti visite di ANSFISA.

4.3.10 Programmazione delle attività di vigilanza 2026

Il Programma annuale 2026 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia n. 283 del 29/12/2025 e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 101342 del 29/12/2025, così come stabilito dall'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

4.3.10.1 Gli obiettivi del programma 2026

Il Direttore dell'Agenzia, con nota n. 17699 del giorno 22 settembre 2025, ha indicato le linee di indirizzo degli obiettivi strategici da assumere alla base del Programma annuale 2026. In particolare, per quanto attiene il presente contesto, la citata nota evidenzia di:

- *proseguire le attività di controllo sui gestori stradali dando priorità, per le attività ispettive di campo, alle infrastrutture gestite da enti territoriali;*
- *per il gestore ANAS, dare priorità agli assi stradali ricompresi nel piano "Rientro Strade", che prevede il trasferimento di strade ex statali, regionali e provinciali alla gestione di Anas, con l'obiettivo di migliorare la qualità della rete stradale nazionale;*
- *incrementare le attività ispettive ai sensi dell'art.6 e 6-bis del D.lgs. n. 35/2011;*
- *integrare nella programmazione, tra gli ulteriori criteri, la classificazione di rete di cui all'art. 5 e gli esiti delle precedenti attività ispettive effettuate ai sensi degli articoli 6 e 6-bis del D.lgs. n. 35/2011.*

In funzione delle linee di indirizzo strategico sono stati individuati i relativi obiettivi descritti di seguito.

- **obiettivo 1 - Rete stradale secondaria**

Il 96% della rete stradale e autostradale italiana, stimata in circa 840.000 km, è gestita dagli Enti Locali: Regioni, Province, Città Metropolitane e Comuni. Nel corso del 2023 e del 2024, al fine di ampliare la platea dei Gestori oggetto delle ispezioni è stata attivata un'interlocuzione con le associazioni che rappresentano gli altri Gestori: l'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI), l'Unione Province Italiane (UPI), la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome. L'intento di tale attività è stato quello di promuovere l'applicazione concreta e sostenibile delle "Linee Guida per la gestione del rischio dei ponti esistenti" e delle "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti" e la predisposizione da parte dei Gestori di Sistemi di Gestione della Sicurezza delle infrastrutture stradali. Parallelamente, nel corso del 2024 e del 2025, si è dato maggiore impulso all'attività ispettiva presso le infrastrutture gestite dagli Enti Locali. Pertanto, nel corso del 2026 si proseguirà su tale linea di indirizzo.

- **obiettivo 2 – Priorità alla viabilità ANAS oggetto del "rientro strade"**

Il "Rientro Strade" è un piano di trasferimento ad ANAS S.p.A. di circa 6.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria. Il piano ha diversi obiettivi: aumentare l'efficienza della gestione dell'intera rete, con interventi di manutenzione programmata più omogenei, potenziare gli standard di sicurezza con benefici in termini di accessibilità a tutti i territori e alle aree interne. Il Piano è stato avviato nel 2018 con il trasferimento di una prima tranche di strade e nel 2021 è stata avviata la seconda tranche.

Nel corso del 2026 sarà oggetto di ispezione un campione rappresentativo di viabilità rientrate nella competenza di ANAS S.p.A.

- **obiettivo 3 – Incrementare attività ispettive ai sensi dell'art.6 e 6-bis D.lgs. n. 35/2011**

Il Decreto-legge n. 109/2018, modificato dal Decreto-legge n. 77/2021 e dal Decreto-legge n. 121/2021, ha assegnato all'Agenzia competenze dirette in merito allo svolgimento di molte delle attività indicate nel D.lgs. 35/2011, che ha recepito la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. In particolare, l'Agenzia ha acquisito competenze in merito a diversi aspetti attuativi del citato decreto legislativo; in tale ruolo ANSFISA ha provveduto ad autorizzare l'avvio delle attività ispettive sulle tratte stradali individuate dal Ministero nel 2021, oltre a curare la tenuta dell'elenco dei controllori e ispettori ai quali affidare gli incarichi.

Al fine di dare piena applicazione agli obblighi normativi, l'Agenzia ha organizzato nel 2024 due corsi di formazione "pilota" per i controllori della sicurezza stradale, ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo del 15 marzo 2011, n. 35, i quali si sono conclusi rispettivamente in data 11 aprile e 1° luglio 2025. Successivamente, si sono svolti gli esami di abilitazione a seguito dei quali è stato istituito *l'Elenco dei controllori-ispettori per la sicurezza delle infrastrutture stradali, di cui all'art. 4 comma 7 del D.lgs. 35/2011*.

Lo svolgimento dei corsi e la conseguente abilitazione hanno consentito di individuate controllori altamente qualificati per lo svolgimento dell'attività ispettiva ai sensi degli articoli 6 e 6bis del D.lgs. 35/2011. Pertanto, nel corso del 2026 verranno incrementate le relative attività.

- **obiettivo 4 – Classificazione di rete di cui all'art. 5 del D.lgs. 35/2011**

In ottemperanza alle disposizioni dell'art. 5 del D.lgs. 35/2011, nel corso del 2024, ANSFISA ha sviluppato la prima "Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete" che ha condotto alla classificazione dei tratti della rete stradale oggetto di applicazione del decreto in 5 categorie, secondo un modello innovativo coerente con le indicazioni della direttiva europea 1936/2029 e, in particolare, dell'art. 5 del già richiamato decreto nazionale di recepimento.

Il modello dell'Agenzia è stato sviluppato su un totale di 11.607 km di rete (rete TERN + autostrade e strade principali di rilevanza nazionale - comma 2 dell'art. 1 del D.lgs. n. 35/2011) ed ha consentito la progressiva segmentazione di tutta la rete valutata (complessivi circa 14.000 segmenti). In particolare, la classificazione del rischio per tutti i segmenti della rete sottoposta a procedura di classificazione ha permesso di individuare 5 classi di priorità, in conformità all'output suggerito dalla Commissione europea nel proprio modello base.

Le risultanze di tale classificazione sono state tenute in considerazione per l'individuazione delle direttrici oggetto di ispettiva di campo a campione.

Per l'individuazione delle direttrici da sottoporre ad ispezione è stata adottata una metodologia derivata dall'analisi di rischio, adattata sulla base dei dati disponibili al momento della redazione del programma. Come noto l'analisi di rischio nelle infrastrutture stradali è un processo sistematico che mira a identificare, valutare e gestire i potenziali rischi che possono compromettere la sicurezza, la funzionalità e la resilienza delle reti viarie. Questo approccio, imprescindibile nella progettazione di nuove infrastrutture, trova la sua utilità anche nella programmazione delle verifiche su quelle esistenti, con l'obiettivo di prevenire incidenti, ottimizzare le risorse per la manutenzione e aumentare la resilienza della rete viaria rispetto a eventi imprevisti, danni strutturali e impatti negativi dovuti a eventi naturali o antropici, contribuendo così alla tutela di persone e beni. Il rischio è rappresentato dalla probabilità che un fenomeno naturale o indotto dalle attività dell'uomo (pericolo) possa causare effetti dannosi

(danno) all'interno di una particolare area, in un determinato periodo di tempo, sulla popolazione, gli insediamenti abitativi, gli insediamenti produttivi e, nel caso specifico di interesse, alle infrastrutture stradali e autostradali.

Nella metodologia di analisi per l'individuazione delle tratte "a rischio" da sottoporre a ispezione adottata dalla DGISA sono stati identificati i pericoli (aree a pericolosità), valutata la probabilità e la gravità dei potenziali danni in termini di impatto (esposizione).

4.3.10.1 Le attività del Programma annuale 2026

Il programma delle attività di vigilanza per l'anno 2026 è articolato secondo le seguenti principali categorie di attività:

1. Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale;
2. Attività ispettiva di campo a campione sulle tratte gestite dai Gestori/Enti proprietari stradali e autostradali.
3. Ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006;
4. Attività di cui al D.lgs. 35/2011, in prosecuzione e subentro con quelle già svolte dal MIT, così come previsto dal D.L. 77/2021;
5. Ispezioni specifiche sui passaggi a livello;
6. Gestione ed eventuale attività di ispezione a seguito delle segnalazioni effettuate dall'utenza e/o da Enti preposti o a seguito di eventi rilevanti.

1. Audit, presso i Gestori/Enti proprietari, dei Sistemi di Gestione della Sicurezza adottati dagli stessi Gestori/Enti proprietari della rete stradale e autostradale

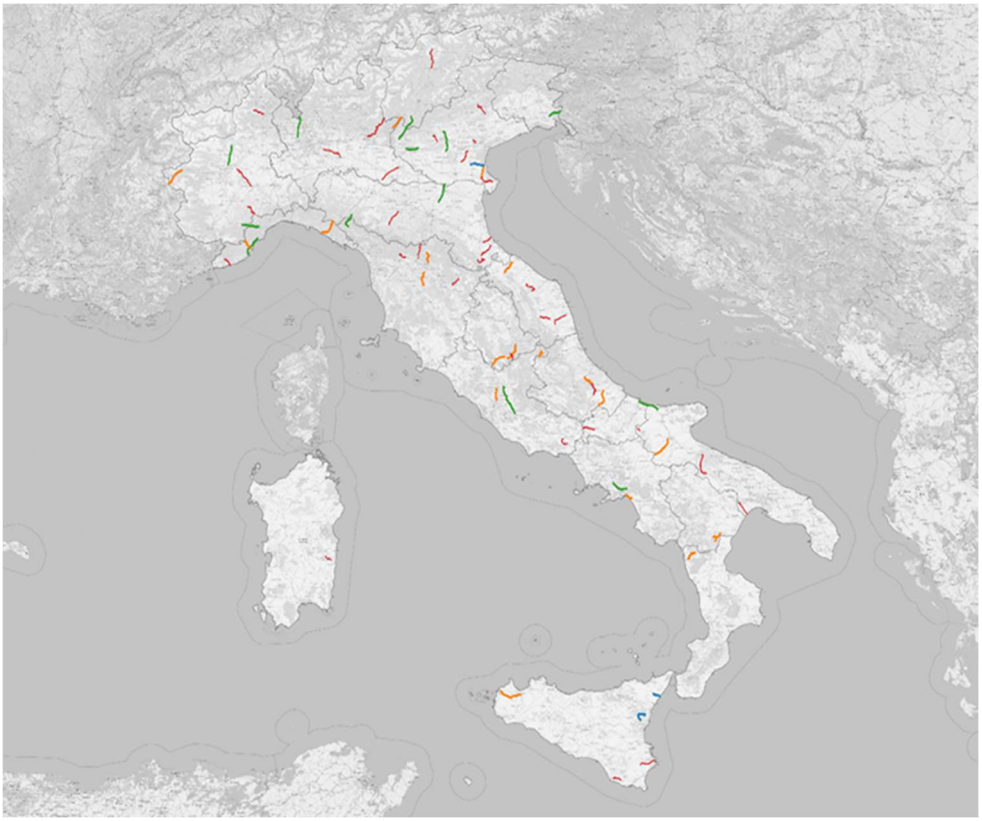
Gli audit sui Sistemi di Gestione della Sicurezza verranno svolti nel 2026 presso i seguenti Gestori:

- Autostrade per l'Italia S.p.A. (eventuale approfondimento su Tronco I Genova)
- Autostrada del Brennero S.p.A.
- Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
- Autostrada dei Fiori S.p.A.
- Salt S.p.A.
- SITAF S.p.A.
- Tangenziale di Napoli S.p.A.
- Tangenziale Esterna S.p.A.
- ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Emilia-Romagna
- ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Calabria

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

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

Figura 13: Corografia localizzazione direttrici oggetto di ispezione

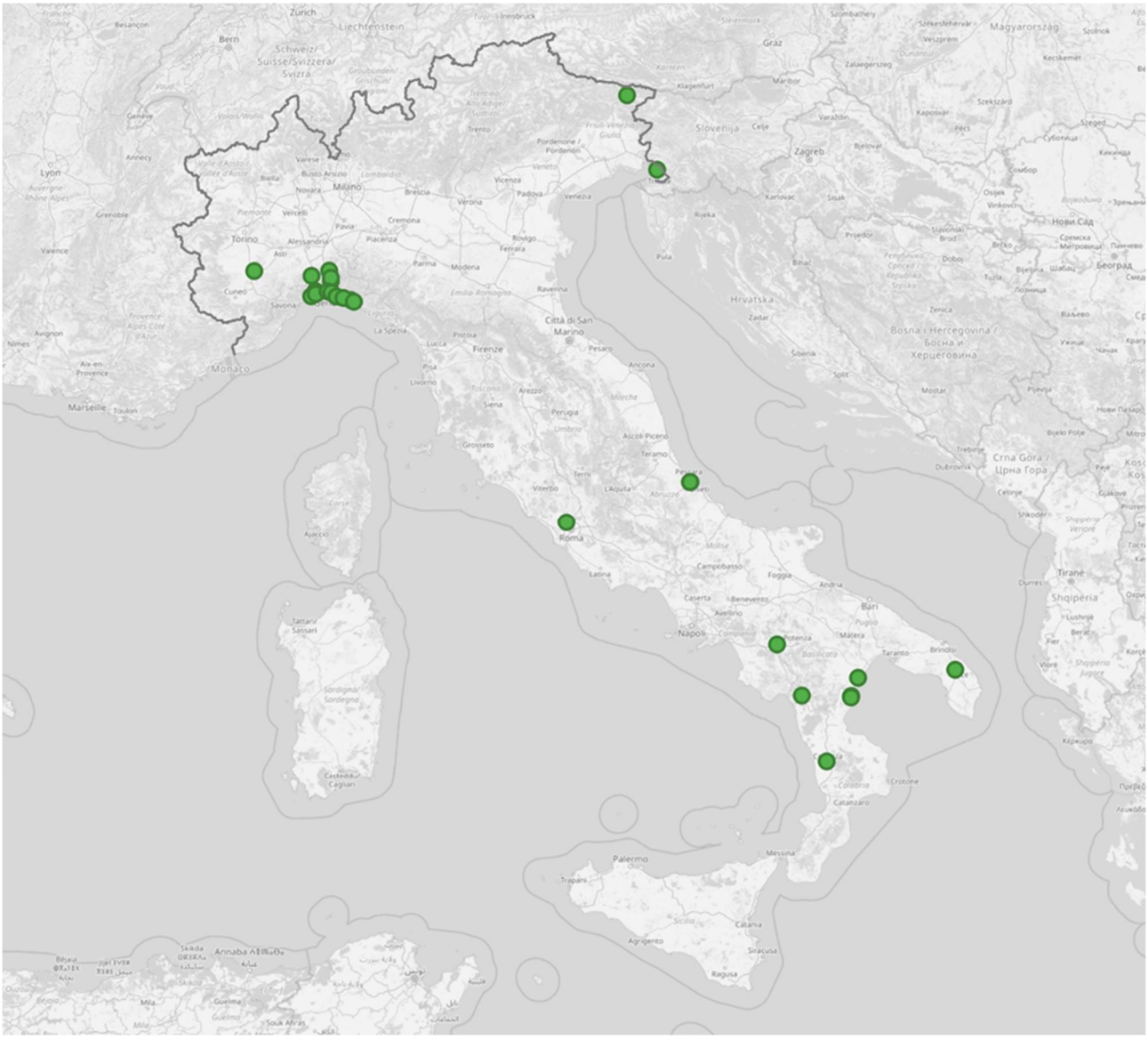


Concessionarie autostradali
ANAS
Città metropolitane
Province

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

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

Figura 14: Corografia localizzazione Gallerie oggetto di verifica ai sensi del Dlgs 264/2006



4. Attività di cui al D.lgs. 35/2011

L'art.6 del D.lgs. 35/2011 prevede che, per le infrastrutture stradali appartenenti alla rete TEN-T, l'organo competente esegua periodicamente ispezioni di sicurezza e, comunque, almeno ogni cinque anni.

Le prime attività ispettive sono state avviate dal MIT nel 2019, successivamente, a seguito del trasferimento delle competenze in materia ad ANSFISA, l'ultima fase della prima iterazione e le ispezioni lungo le ultime tratte della rete TERN, sono state affidate ad Ispettori qualificati ai sensi del medesimo decreto da questa Agenzia. Al fine di garantire la periodicità stabilita dalla norma, si procederà – a partire dal 2026 – ad un nuovo ciclo di ispezioni periodiche, in parallelo a quelle disciplinate dall'art. 6-bis (ispezioni mirate), che saranno avviate a seguito della valutazione della sicurezza a livello di rete di cui all'art. 5 del decreto in parola, compatibilmente e in congruenza con la disponibilità delle risorse finanziarie derivanti dai versamenti dovuti all'uopo dai gestori.

Le infrastrutture che saranno selezionate per il nuovo ciclo di ispezioni periodiche verranno individuate sulla base dei seguenti criteri:

- intervallo temporale trascorso dall'avvio delle prime attività ispettive;
- entità dei flussi veicolari interessati;
- localizzazione e distribuzione/ripartizione geografica;
- caratteristiche territoriali e plano-altimetriche delle tratte;
- esiti delle ispezioni precedenti e stato di attuazione degli interventi di mitigazione proposti, con relativa valutazione della loro efficacia in un arco temporale di 5 anni;
- possibilità di includere tratte particolarmente critiche in termini di incidentalità e oggetto di estensione del campo di applicazione del decreto dal 2025.

Per quanto riguarda le ispezioni mirate di cui all'art.6bis del D.lgs. 35/2011, l'individuazione delle sezioni consegue dalla prima "Valutazione della sicurezza stradale a livello di rete" condotta da ANSFISA nel corso del 2024, in ottemperanza alle disposizioni recate dall'art. 5 del D.lgs. n. 35/2011, è stata condotta la classificazione dei tratti rete stradale transeuropea, oggetto di applicazione del decreto.

Il modello sviluppato ha previsto, per ogni segmento in cui è stata suddivisa la rete stradale, l'identificazione di due indici caratteristici: un Indice Proattivo (**IP** – basato su parametri funzione della geometria stradale) e un Indice Reattivo (**IR** – basato sui dati di incidentalità). La combinazione dei due indici ha condotto alla formulazione di un **Indice di Rischio Globale** (**IG**).

Una volta completata la classificazione, il passo successivo è stato quello di individuare le tratte stradali che, ai sensi dell'art. 6-bis del D.lgs. n.35/2011, saranno soggette a ispezioni di sicurezza stradale mirate, effettuate da soggetti iscritti nell'elenco istituito presso il MIT (art. 4, comma 7 del Decreto).

La selezione dei tratti da ispezionare si è basata sull'analisi dei valori dell'Indice di Rischio Globale (IG), selezionando in prima analisi i tratti caratterizzati da **IG Elevato**. Per tali segmenti sono stati poi esaminati, in modo alternato gli indici **IP** e **IR**, al fine di selezionare tra tutti i tratti a rischio globale alto quelli con i valori dell'indice Proattivo e/o Reattivo particolarmente elevati. Inoltre, in coerenza con l'avvio delle ispezioni a carattere mirato e con l'esigenza di strutturare una procedura operativa a supporto della loro esecuzione, nella definizione dei criteri di selezione è stato preso in considerazione

anche il dato relativo ai flussi di traffico veicolare.

Utilizzando i criteri sopra esposti, è stato possibile identificare le tratte che potranno essere oggetto di ispezione mirata, ai sensi dell'art. 6 bis del D.lgs. 35/2011 per l'anno 2026.

L'avvio delle attività ispettive ai sensi dell'art. 6bis del D.lgs. 35/2011, per opportunità, resta comunque subordinato all'emanazione del decreto interministeriale MIT-MEF di aggiornamento delle tariffe previste dall'articolo 10 del decreto medesimo, il cui schema è attualmente in attesa di essere definitivamente approvato dal MEF per la sottoscrizione.

Le tratte individuate relativamente all'art. 6 bis sono riportate nella tabella seguente:

Tabella 27: tratte individuate ex art. 6 bis del D.lgs. 35/2011

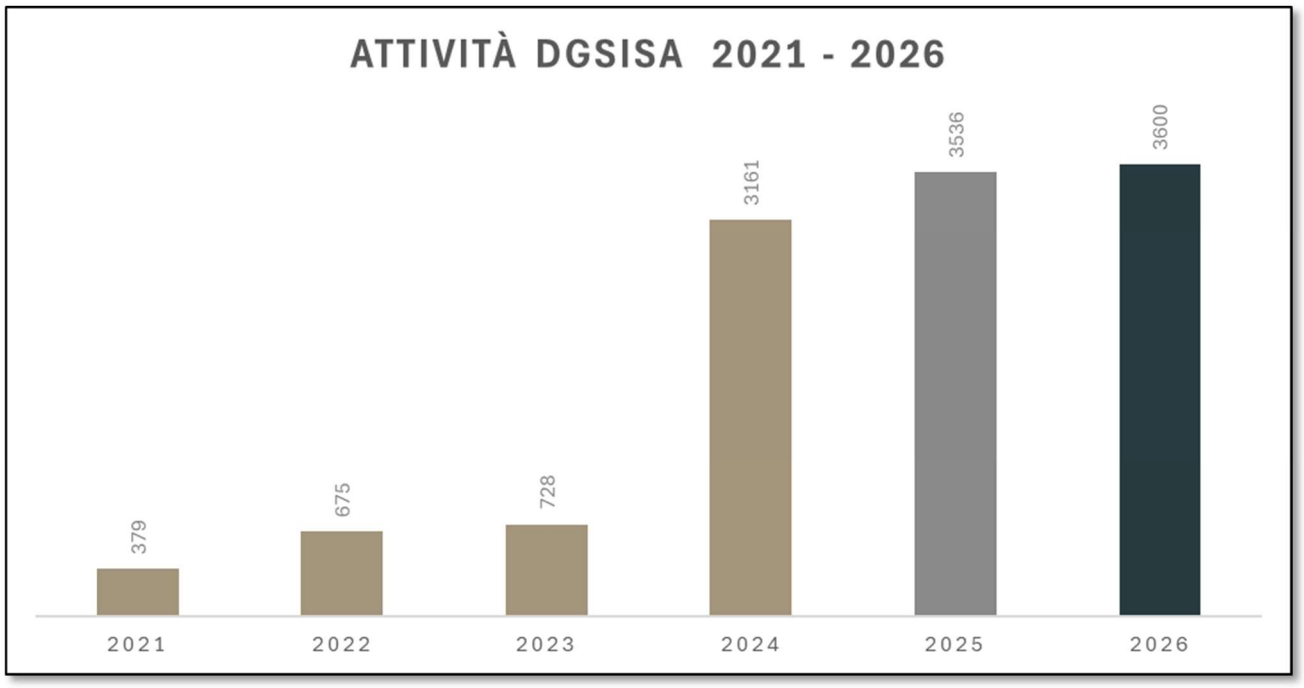
Categoria	Gestore	Area	Asse	Chilometri da ispezionare	km iniziale	km finale
Autostrada	ANAS	Sicilia	Raccordo Autostradale 15 - tangenziale Ovest di Catania Direzione Messina	10,500 km	8,54	19,058
	ASPI	Liguria	Autostrada A6 - Genova PRA' -SS 33 Sempione - Gravellona Toce Direzione Genova	4,651 km	1,649	6,300
Strada extraurbana a carreggiata separata	ANAS	Lazio	Strada statale 148 Pontina Direzione Roma	14,420 km	30,417	44,901
	ANAS	Campania	Strada statale 18 Tirrena Inferiore Direzione Napoli	7,971 km	54,950	62,885
Strada extraurbana a carreggiata unica	ANAS	Lazio	Strada statale 7 var Variante Formia-Garigliano Direzione Roma e direzione Napoli (entrambi i sensi di marcia)	4,474 km	0,990	5,513
		Campania	Strada statale 7 quater Via Domitiana Direzione Roma e direzione Napoli (entrambi i sensi di marcia)	14,220 km	0,000	14,220
	ANAS	Veneto	Strada statale 309 Romea Direzione Marghera e direzione Ravenna (entrambi i sensi di marcia)	23,759 km	71,900	95,638
	ANAS	Lazio	Strada statale 148 Pontina Direzione Latina e direzione Terracina (entrambi i sensi di marcia)	26,104 km	67,905	69,776
					71,315	74,262
					86,330	97,865
					98,982	108,525

4.3.11 L'evoluzione dell'attività della DGISA e stima per il 2026

Dall'inizio della propria attività la Direzione ha costantemente incrementato la propria attività anche attraverso la standardizzazione dei processi ed il miglioramento continuo delle procedure. Basti pensare che si è passati dai 379 km ispezionati nel 2021 ai 3536 km ispezionati nel 2025.

Si stima di mantenere simili livelli di efficacia anche per il 2026.

Figura 15: stima per il 2026



5 Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi

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

5.1.1 La struttura organizzativa

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

In considerazione del trasferimento delle nuove funzioni ad ANSFISA, con decreto interministeriale 4 ottobre 2022, n.316, è stato approvato il Regolamento di Amministrazione che ha previsto la costituzione di una direzione di livello dirigenziale generale competente ad esercitare le funzioni in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e di operatività territoriale (in sigla "DGSTIF") dell'Agenzia.

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

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

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

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

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

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

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

5.1.3 L'area trasporti ad impianti fissi

L'Area trasporti ad impianti fissi si compone di n. 2 Uffici di livello dirigenziale non generale, con sede a Roma, per i quali è assicurato il relativo coordinamento e che, anche avvalendosi degli Uffici Operativi Territoriali di cui oltre, svolgono i compiti per ciascuno di essi di seguito indicati:

- Ufficio 1 – Sistemi di trasporto a guida vincolata (STGV)

Svolge le funzioni di competenza dell'Agenzia nei seguenti ambiti:

- supporto agli uffici amministrativi di Staff per le attività di competenza;
- coordinamento e rapporti con gli UOT – Uffici Operativi Territoriali per gli aspetti di competenza;
- coordinamento logistico delle risorse tecniche e strumentali degli UOT;
- riconoscimento degli organismi operanti in ambito di sistemi di trasporto a guida vincolata;
- studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto a guida vincolata, anche in collaborazione con Università, Istituti ed Enti di ricerca in raccordo con gli uffici di Staff;
- elaborazione dei resoconti e report sulle attività della Direzione ed elaborazione della relazione annuale;
- coordinamento per la supervisione sugli esercenti ed i gestori dei STGV;

- disciplina per la qualificazione del personale tecnico di macchina e di movimento per i STGV;
- statistiche sui STGV e Registro del materiale rotabile (RMR);
- disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza, e, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio dei sistemi di trasporto a guida vincolata;
- supporto al datore di lavoro in tema di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

- Ufficio 2 – Sistemi di trasporto a fune e di traslazione (STIF-STIE)

Svolge le funzioni di competenza dell'Agenzia nei seguenti ambiti:

- disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza, e, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio dei sistemi di trasporto a fune e di traslazione;
- coordinamento per la supervisione sugli esercenti ed i gestori dei sistemi di trasporto a fune e di traslazione;
- disciplina per la qualificazione del personale tecnico di macchina e di movimento per i sistemi di trasporto impianti a fune e di traslazione;
- rapporti con gli UOT – Uffici Operativi Territoriali per gli aspetti di competenza;
- aggiornamento normativo e regolamentare. Proposte di miglioramento dell'assetto vigente;
- statistiche sui STIF e traslazione ed incidenti, RIF (Registro impianti a fune);
- riconoscimento degli organismi operanti in ambito di sistemi di trasporto a fune e di traslazione;
- studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto a fune e di traslazione, anche in collaborazione con Università, Istituti ed Enti di ricerca ed in raccordo con gli uffici di Staff;
- indagini e statistiche sugli incidenti relativi a sistemi di trasporto ad impianti fissi.

5.1.4 L'area per l'operatività territoriale

L'Area per l'operatività territoriale si compone di n. 4 Uffici Operativi Territoriali di livello dirigenziale non generale, per i quali è assicurato il relativo coordinamento, e segnatamente:

- Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Nord-Ovest: con sede dirigenziale in Milano è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Genova, Torino e Milano ed esercita la competenza nelle Regioni di Piemonte, Lombardia e Liguria;
- Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Nord-Est: con sede dirigenziale in Venezia è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Venezia e Bologna ed esercita la competenza nelle Regioni di Veneto, Friuli-Venezia-Giulia, Emilia-Romagna e Trentino Alto Adige;
- Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Centro: con sede dirigenziale in Roma è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Roma, Firenze, Cagliari, Ancona e Pescara ed esercita la competenza nelle Regioni di Toscana, Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo e Sardegna;
- Ufficio Operativo Territoriale per l'area territoriale Sud: con sede dirigenziale in Napoli è articolato nelle Sedi Operative Territoriali di Bari, Napoli, Catania e Palermo ed esercita la competenza nelle Regioni di Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia;

Ciascuna delle Sedi Operative Territoriali svolge i compiti di seguito indicati:

- rilascio dell'autorizzazione di sicurezza per la realizzazione e l'apertura all'esercizio dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- rilascio del nulla-osta tecnico ai fini della sicurezza su progetti dei sistemi di trasporto a impianti fissi e per la relativa messa in servizio;
- supervisione, audit, ispezioni e controlli sugli esercenti dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- qualificazione del personale tecnico di macchina e di movimento per i sistemi di trasporto rapido di massa, impianti a fune e di traslazione;
- collaborazione ai fini del riconoscimento degli organismi operanti in ambito di sistemi di trasporto a impianti fissi;
- collaborazione in tema di formazione ed aggiornamento professionale del personale;
- supporto in tema di studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi, anche in collaborazione con Università, Istituti ed Enti di ricerca;
- supporto in tema di statistiche, report ed analisi dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e relativi eventi incidentali;
- supporto per la redazione della relazione annuale;
- attività ispettive sulle ferrovie e sulle infrastrutture stradali ed autostradali, disposte dalle rispettive Direzioni Generali.

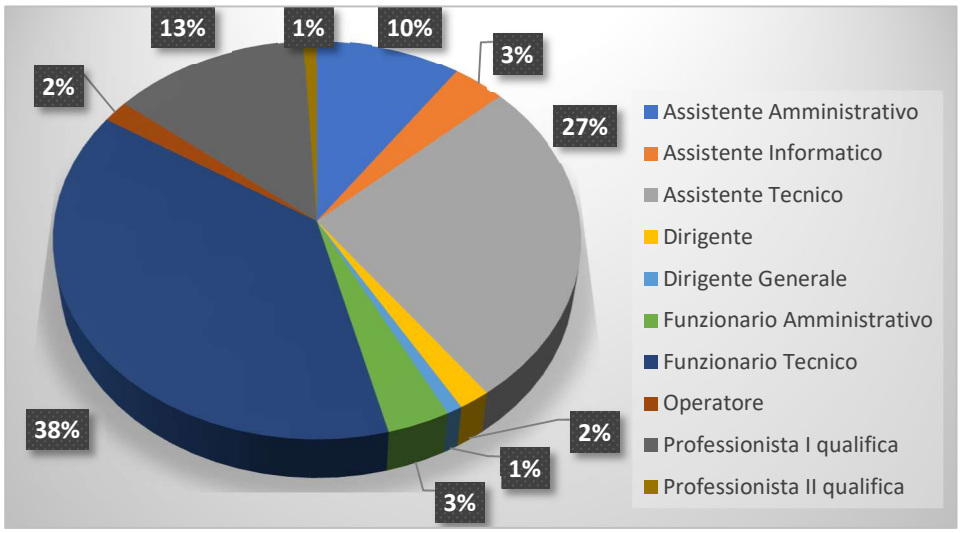
5.1.5 Personale DGSTIF

A dicembre 2025, la Direzione Generale (DGSTIF) di ANSFISA conta centotredici (113) unità di personale divise tra area tecnica ed amministrativa, novantadue (92) delle quali dell'area tecnica.

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

Il personale assegnato alla DGSTIF è costituito complessivamente da 113 unità così ripartite:

Figura 16: Personale DG-STIF



Tuttavia, per far fronte a un numero di attività d'istituto in costante crescita, la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (DGSTIF) conferma la necessità di un organico pari ad almeno

duecentotrenta (230) unità, oltre alla figura del Direttore Generale, come rappresentato nella tabella seguente.

Tabella 28: Personale in servizio e carenze di organico

Profili	Personale in servizio	Carenze organico	Dotazione organica richiesta
Assistente Amministrativo	11	12	23
Assistente Informatico	4	18	22
Assistente Tecnico	30	10	40
Dirigente	2	4	6
Dirigente Generale	1		1
Funzionario Amministrativo	4	6	10
Funzionario Tecnico	43	58	101
Operatore	2	0	2
Professionista I qualifica	15	10	25
Professionista II qualifica	1	0	1
Totale	113	118	231

Tale dato evidenzia che la Direzione Generale opera in una condizione di significativa carenza di personale, con conseguente aumento anche dei tempi procedimentali, in linea con quanto rilevato dall'analisi contenuta nel PIAO.

Questa situazione rafforza la richiesta della DGSTIF di adottare misure volte a colmare il divario di organico e a garantire un adeguato supporto allo svolgimento delle attività istituzionali.

5.2 Gli obiettivi della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale

Con riferimento al settore Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi, con la Convenzione sottoscritta tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) per gli esercizi 2025 –2027, e adottato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 316 del 4 ottobre 2022, gli obiettivi generali che hanno coinvolto la DGSTIF, per il 2025, sono:

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

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

5.2.1.1 OG3: Miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi

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

5.2.1.2 Premessa

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

Questa Direzione Generale nel corso dell'anno 2025 ha perseguito gli obiettivi di:

1. Esecuzione in campo di ispezioni o audit in loco o da remoto;
2. Emissione del piano delle ispezioni entro il 31 dicembre.

Al primo obiettivo si è dato un peso maggiore e preponderante rispetto al secondo, in quanto rappresenta sostanzialmente l'esecuzione del piano ispettivo programmato entro il 31 dicembre 2024.

Con nota ANSFISA RU prot. n. 0004146 del 18-01-2025 si è disposta la pianificazione delle attività ispettive per l'annualità 2025, come riportato dalla presente tabella:

Tabella 29: Pianificazione attività ispettive art.100

PIANIFICAZIONE ATTIVITA' ISPETTIVE DGSTIF (ex. Art. 100 DPR 753/1980)											
TOTALE	A- Funicolari terrestri, funivie bifune ed impianti assimilabili	B1 - Funivie monofune con veicoli a collegamento temporaneo ed impianti assimilabili	B2 - Funivie monofune con veicoli a collegamento permanente ed impianti assimilabili	C - Sciovie, slittinovie ed impianti assimilabili	D - Ascensori verticali ed inclinati, scale mobili, marciapiedi mobili ed impianti assimilabili	Metropolitane	Tramvie	Filovie	Filobus	Altro	Ispezioni totali anno 2025
Totali ispezioni per categoria	30	33	75	51	493	64	96	22	7	9	880

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

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

Le Linee di Attività di I Livello sono:

- ESAMI PROGETTI, ISPEZIONI ED AUDIT;
- ESAMI DI ABILITAZIONE PER IL PERSONALE;
- COMMISSIONI, AUDIT, INCARICHI E CORSI;
- PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI;
- ALTRO;
- INCIDENTI.

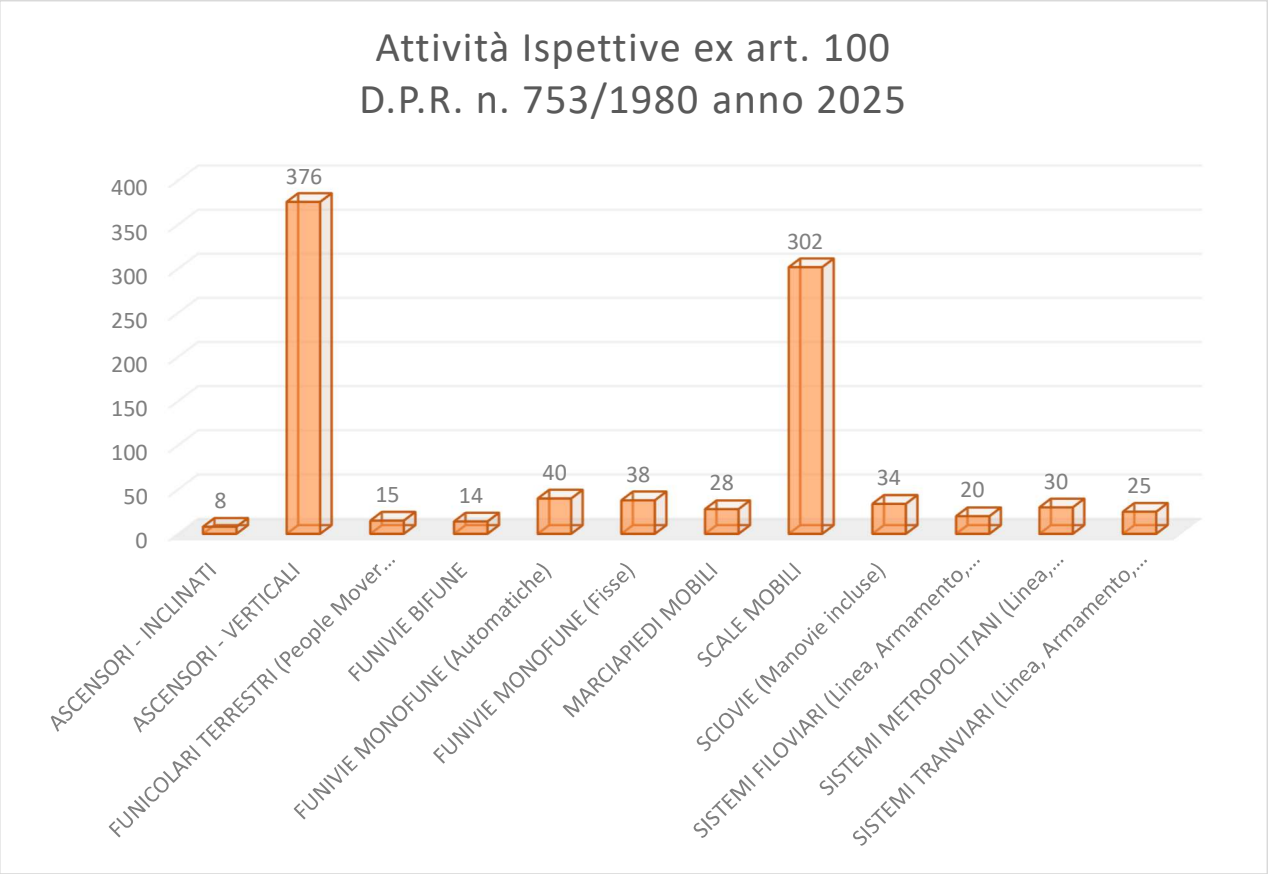
Per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato, le linee di attività di secondo livello in merito proprio alla macroarea "ESAMI PROGETTI, ISPEZIONI ED AUDIT" sono:

- SISTEMI METROPOLITANI (Linea, Armamento, Impianti e Rotabili);
- SISTEMI TRANVIARI (Linea, Armamento, Impianti e Rotabili);
- SISTEMI FILOVIARI (Linea, Armamento, Impianti e Rotabili);
- FUNICOLARI TERRESTRI (People Mover incluso);
- FUNIVIE BIFUNE;
- FUNIVIE MONOFUNE (Automatiche);
- FUNIVIE MONOFUNE (Fisse);
- SCIOVIE (Manovie incluse);
- ASCENSORI – INCLINATI;
- ASCENSORI – VERTICALI;
- SCALE MOBILI;
- TAPPETI MOBILI;
- ALTRI IMPIANTI (specificare in note).

Come evidenziato dal grafico seguente si può evidenzia che le attività hanno interessato soprattutto, per quantità, i sistemi di trasporto di traslazione ed elevazione (STIE), in particolare sistemi ascensori e scale mobili.

Per il settore di trasporti impianti a fune (STIF) e sistemi di trasporto a guida vincolata (TGV) si evidenzia dal grafico come le attività siano equi ripartite.

Figura 17: Grafico attività 2025



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

Da un'analisi di secondo livello di tutte le attività svolte da questa Direzione si è riscontrato, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo prefissato, un numero attività finalizzate all'analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza sugli esercenti e sui sistemi di trasporto ad impianti fissi pari a 6.916.

Difatti la Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e l'Operatività Territoriale come indicato nella presentazione ANSFISA, in sintesi, pubblicata sul sito dell'Agenzia, si era prefissata per il 2025 di svolgere almeno 880 ispezioni.

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

Tabella 30: analisi, valutazione e supervisione

Obiettivo generale 3 scheda 3.a: Analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza						
UOT	Anno	Attività svolte	TOTALE	Anno	Attività svolte	TOTALE
Nord - Est	2024	506	5147	2025	1598	6916
Nord- Ovest	2024	3443		2025	2427	
Centro	2024	509		2025	1429	
Sud	2024	689		2025	1462	

Le attività di analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza ispezioni effettuate nel 2025 sono state implementate di circa del 34% rispetto al 2024 e questo risultato performante conferma gli sforzi che la DGSTIF sta perseguendo al fine di garantire la sicurezza nell'ambito degli impianti fissi.

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

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

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

- ***3.b) Obiettivo Specifico**: "Svolgimento delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n. 81906 del 28-12-2023 e n. 199 del 19-12-2024".*

5.2.1.5 Premessa

Le attività perseguite per l'abilitazione del personale addetto alle funzioni di sicurezza è una delle attività fondamentali scolte dalla DGSTIF, in quanto la formazione ed abilitazione del suddetto personale fonda le basi dell'esercizio dei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

L'abilitazione del suddetto personale è disposta ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 753/1980 che ne regolamenta le modalità di abilitazione. Con successivi decreti e circolari l'Agenzia ha provveduto ad un miglioramento delle suddette modalità.

Dapprima con decreti ANSFISA n. 81906 del 28-12-2023, poi successivamente con propri decreti, quali Decreto n. 00199 del 19 dicembre 2024 e Decreto di riconoscimento di Centri di formazione nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi (Decreto n.95872 del 31 dicembre 2024), nel corso dell'anno 2025 la DGSTIF ha emanato ulteriori decreti al fine di garantire un grado di sicurezza maggiore nel procedimento di abilitazione del suddetto personale.

5.2.1.6 Svolgimento delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità

Le attività per raggiungimento dell'obiettivo specifico sono state svolte disponendo un ODS interno della nomina delle Commissioni di Esame per l'accertamento dell'idoneità tecnica (patentino di idoneità) alle funzioni di Direttore di Esercizio, Responsabile di Esercizio, Capo Servizio e Verificatore per impianti a fune, ascensori, scale e marciapiedi mobili, e per l'accertamento dell'idoneità tecnica (patentino di idoneità) alle funzioni di Direttore di Esercizio e Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza per sistemi di trasporto a guida vincolata come da nota ANSFISA n. 0036234 del 10-05-2025 e s.m.i..

Tale nota ha permesso una prima standardizzazione della fase di istruttoria da parte di commissione istruttorie ed una riduzione dei tempi procedimentali nella fase di istruttoria dell'istanza prodotta dal richiedente.

Successivamente alla fase di ammissibilità all'esame da parte delle commissioni istruttorie di cui alla sopracitata nota, le commissioni permanenti, ognuna per propria competenza ha pianificato le date di svolgimento della seduta d'esame.

Ovviamente è da ritenersi che a tali sedute vanno aggiunte le sedute d'esame per cui il personale della DGSTIF ha presenziato come componente per l'abilitazione di personale alla condotta e movimentazione dei sistemi di trasporto di cui al D.M. n. 513 del 04-08-1998 e all'abilitazione di personale quali agenti di cui al D.D. 288 del 17-09-2014.

Di seguito il grafico riportante tutto il personale abilitato con funzioni di sicurezza per i sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Figura 18: Grafico personale abilitato 2025



Da un'analisi di secondo livello delle sessioni di esami effettuate da questa Direzione Generale si è evidenziata l'opportunità di predisporre una piattaforma integrata per il rilascio e rinnovo delle abilitazioni alla condotta e al movimento del personale operante sugli impianti fissi, al fine di snellire gli iter procedimentali; il sistema è attualmente in fase avanzata di sviluppo, parallelamente al progetto "Digitalizzazione processi gestionali degli impianti fissi".

- ***3.c) Obiettivo Specifico:*** "Emanare il decreto che definisca i requisiti e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza per gli esercenti dei sistemi di trasporto a fune.".

Il suddetto obiettivo è stato raggiunto con proprio decreto n. 0000260 del 17 dicembre 2025 che disciplina le "Modalità e procedure per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza (AdS) per gli esercenti dei sistemi di trasporto a fune ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni in legge 9 novembre 2021, n. 156" nell'ambito delle Regioni a Statuto Ordinario del territorio nazionale italiano ed in tutti gli ambiti territoriali di competenza dell'Agenzia.

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

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

Sono state svolte attività nel campo della promozione e diffusione della cultura della sicurezza da parte della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (DGSF) e della Direzione Generale per la Sicurezza delle Strade e Autostrade (DGISA) e della Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi (DGSTIF).

La Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e l'Operatività Territoriale (DGSTIF), nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, ha svolto nel corso dell'anno 2025 un ruolo determinante nella promozione della cultura della sicurezza. Tale impegno si è concretizzato, oltre che nello svolgimento delle normali attività di competenza, anche attraverso la partecipazione attiva a eventi di rilevanza nazionale, con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e gli operatori del settore sull'importanza della sicurezza in ogni fase del ciclo di vita delle infrastrutture di trasporto.

Dal 22 al 27 agosto, l'Agenzia ha preso parte al Rimini Meeting, all'interno dello spazio espositivo "CANTIERE FUTURO" coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Attraverso laboratori esperienziali e un linguaggio accessibile, è stato evidenziato come la sicurezza costituisca un elemento imprescindibile dalla progettazione alla messa in esercizio delle opere.

Nel mese di settembre, a Ferrara, durante RemTech Expo 2025, l'ANSFISA, nello spazio dedicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha presentato il "Libro Bianco" sul dissesto idrogeologico e la sicurezza delle infrastrutture di trasporto.

Il 13 novembre, a Napoli, si è svolta la giornata ANSFISA "Conoscenza, Supervisione e Sicurezza", occasione di confronto con istituzioni, gestori e comunità tecnica. L'incontro ha ribadito il ruolo centrale dell'Agenzia nei processi di autorizzazione, vigilanza e supporto tecnico, evidenziando anche l'apporto dato dalla Direzione Generale per gli impianti fissi insieme alle altre Direzioni.

Infine, il 17 dicembre, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Roma, è stato presentato il "Libro Bianco" sul dissesto idrogeologico e sulla sicurezza delle infrastrutture, documento al quale la Direzione Generale per gli Impianti fissi ha contribuito in maniera significativa.

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

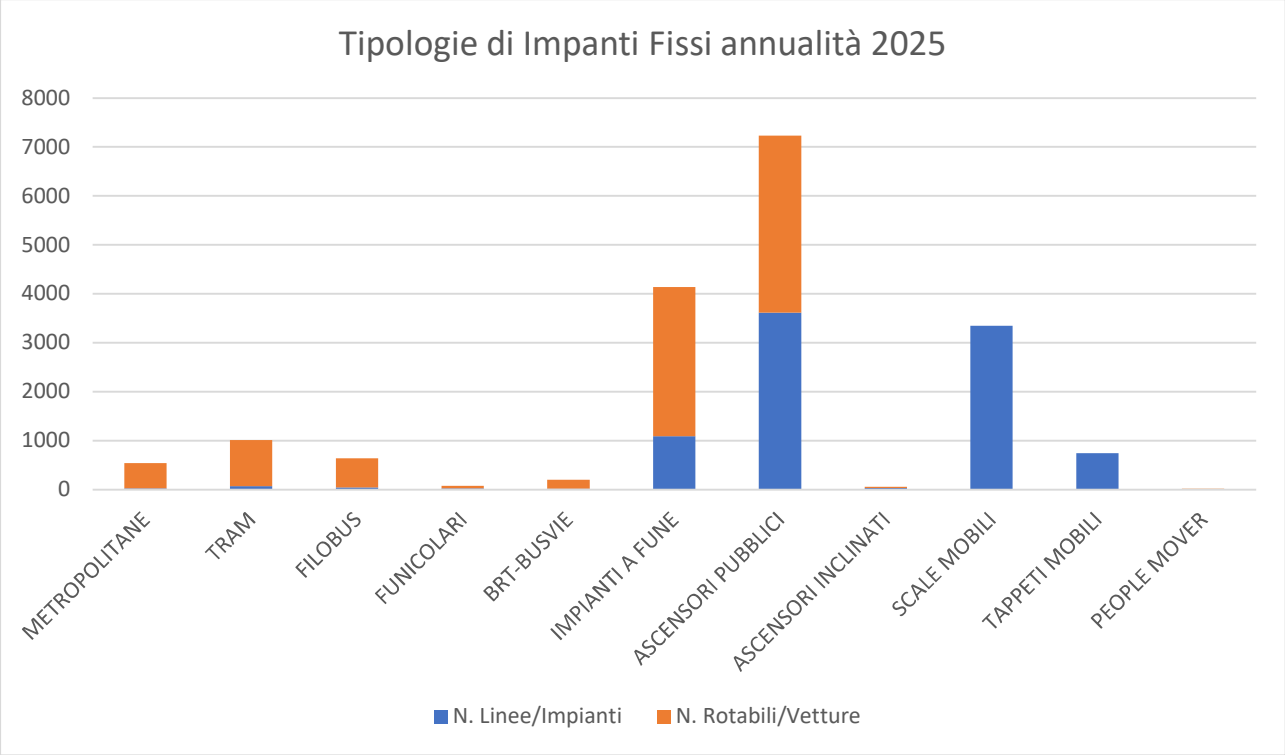
Da un ultimo censimento, il numero totale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi dislocati sul territorio nazionale e sotto la competenza di questa Direzione Generale STIF, per l'anno 2025, è pari a 8.911.

Le specifiche di dettaglio nella tabella che segue:

Tabella 31: Consistenza Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi

Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi in Italia			
TIPO IMPIANTO	**N. Linee/Impianti**	**N. Rotabili/Vetture**	
METROPOLITANE	24	515	
TRAM	67	945	
FILOBUS	44	595	
FUNICOLARI	26	52	
BRT-BUSVIE	18	185	
IMPIANTI A FUNE	1090	3050	(*)
ASCENSORI PUBBLICI	3615	3615	(*)
ASCENSORI INCLINATI	28	28	(*)
SCALE MOBILI	3344	===	
TAPPETI MOBILI	745	===	
PEOPLE MOVER	5	10	
TOTALE	**9006**	**8995**	
(*) Trattasi in questo caso di "Cabine"			
		Dati al 31-12-2025	

Figura 19: Tipologie di sistemi di trasporto



5.4 Incidentalità 2025

Nel corso dell'anno 2025, si sono rilevati un numero degli episodi incidentali pari a 304 eventi, la parte prevalente ha interessato incidenti senza nessuna conseguenza. Segue tabella sinottica.

Tabella 32: Incidenti anno 2025 - Italia

SEDE	Ascensore	Marciapiede mobile	Metropolitana	Scala mobile	Tram	Totale per UOT
UOT Centro	2	3	2	134	19	160
UOT Nord Est				14	2	16
UOT Nord Ovest		3	7	77	8	95
UOT Sud	1			7	2	10
Totale per impianti	3	6	9	232	31	281

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

5.5.1 Normativa emessa dalla DGSTIF

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

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

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

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

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

(...) L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio ***dell'autorizzazione di sicurezza*** *relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché', d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e* ***l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi.***

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

dei rischi relativi al particolare sistema di trasporto, alle proprie specificità, allo specifico contesto, al contenimento degli stessi sotto i livelli di guardia, sulla determinazione dei livelli di rischio accettabile.

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

A seguito dei nuovi Decreti emanati nel corso dell'anno 2023 e 2024 da questa Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi, congiunto al riesame delle stesse a seguito del TTC predisposto dalla stessa con le associazioni di categoria, ha visto nel corso dell'anno 2025, la revisione di uno dei decreti cardini del 2023 e l'introduzione di nuovi Decreti, Circolari e Linee guida, di seguito riportate:

- Decreto n. 0000260 del 17 dicembre 2025 e Allegato «Modalità e procedure per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza (AdS) per gli esercenti dei sistemi di trasporto a fune ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni in legge 9 novembre 2021, n. 156».
- Decreto n. 0000215 del 1 ottobre 2025 «Disciplina dei requisiti minimi che i soggetti pubblici e privati devono rispettare per poter assumere ed esercitare il ruolo di "esercente" di impianti a fune»
- Decreto n.0000214 del 25 settembre 2025 e Allegato «Norme per l'autorizzazione e per l'esercizio dei veicoli tram-treno».
- Decreto n.39468 del 20 maggio 2025 «Decreto per il rilascio del patentino "ANSFISA", di cui al D.D. n.288 del 2014, alle funzioni di Capo Servizio su territorio di competenza di questa Agenzia per titolari di equivalente patentino di abilitazione acquisito presso le Provincie e Regioni autonome».
- Decreto n.08676 del 3 febbraio 2025 «Disciplina per la formazione iniziale e l'aggiornamento professionale delle competenze del personale in servizio presso impianti a fune ai sensi del decreto Ansfisa n. 00199 del 19 dicembre 2024».
- Decreto n.05710 del 23 gennaio 2025 «Disciplina per la formazione e l'aggiornamento professionale del personale addetto alla manutenzione degli ascensori verticali ed inclinati, delle scale e tappeti mobili in servizio pubblico».

5.5.2 Digitalizzazione processi gestionali degli impianti fissi

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

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

L'Agenzia continua a sostenere il processo di digitalizzazione che, in linea con il Piano Triennale ICT ANSFISA 2022-2024, prevede la realizzazione di progetti riguardanti sia la digitalizzazione dei processi organizzativi trasversali alle tre Direzioni Generali dell'ANSFISA, sia la digitalizzazione dei processi core tipici delle tre Direzioni Generali.

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

Il succitato GdL ha le seguenti funzioni:

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

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

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

Nel corso dell'anno 2025, il citato GdL ha svolto le loro attività congiunte con la software house Pianeta Digitale al fine di predisporre la fase di sperimentazione che ha coinvolto gli stakeholder selezionati da un campione per ogni tipologia di impianto.

Attualmente le attività del GdL sono da intendersi estese al primo trimestre del 2026 per il raggiungimento dello scopo.

5.6 Programmazione delle attività di vigilanza della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e per l'operatività territoriale nel 2026

Ai sensi dell'art. 6 del D.L. n. 121/2021, convertito con modificazione dalla L. n. 156/2021, sono state trasferite all'ANSFISA, le funzioni esercitate dagli Uffici Speciali Trasporti a Impianti Fissi (in sigla "USTIF") del MIT ai sensi dell'articolo 9, comma 5 e 6, del decreto del MIT del 4 agosto 2014 e del decreto del MIT del 29 settembre 2003.

In considerazione del trasferimento delle nuove funzioni ad ANSFISA, con decreto interministeriale 4

ottobre 2022, n. 316, è stato approvato il Regolamento di Amministrazione che ha previsto la costituzione di una direzione di livello dirigenziale generale competente ad esercitare le funzioni in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e di operatività territoriale (in sigla "DGSTIF") dell'Agenzia.

Con il decreto prot. n. 53567 del 14 settembre 2023 è stata definita l'organizzazione di II livello dell'ANSFISA. La Direzione Generale Sicurezza Impianti Fissi ed Operatività Territoriali (DGSTIF) ha potuto avviare concretamente le proprie attività solo a partire da gennaio 2024, al termine della procedura di conferimento degli incarichi dirigenziali ai sensi dell'articolo 19 del D. Lgs. n. 165/2001, come previsto dall'articolo 6 del citato decreto organizzativo.

Nonostante persista una significativa carenza di personale, in particolare dirigenziale — con soli due dirigenti di livello non generale a fronte di una dotazione organica che ne prevede sei — la Direzione, considerata anche la sua recente istituzione, ha intrapreso un percorso virtuoso, di sviluppo strutturato e collaborativo. Tale percorso ha coinvolto tutti gli stakeholder interessati alla disciplina della sicurezza degli impianti fissi, con l'obiettivo di armonizzare l'applicazione della normativa emanata tra la fine del 2024 e il 2025. Questa attività risulta preliminare e propedeutica all'avvio delle funzioni ispettive attribuite alla DGSTIF.

5.6.1 Gli obiettivi del piano 2026

La scelta degli obiettivi è commisurata all'attuale consistenza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi. In particolar modo, l'attività ispettiva avrà come obiettivo la verifica della coerenza con le disposizioni vigenti (verifica dei provvedimenti autorizzativi, qualificazione del personale, rispetto dei tempi procedimentali per l'esecuzione delle verifiche periodiche prescritte dalle norme, adempimento ad eventuali prescrizioni poste dall'autorità di vigilanza).

Inoltre, si procederà ad eseguire attività ispettive per accertare la funzionalità degli impianti e/o dei sottosistemi, mentre, l'esecuzione degli interventi manutentivi previsti dal piano di manutenzione, sarà articolata per step successivi ed in un periodo di tempo maggiore; ad essa seguirà anche un'attività di "follow up" per verificare, in caso di prescrizioni delle Commissioni ispettive, l'ottemperanza alle stesse.

5.6.2 Le attività del piano 2026

Al fine di effettuare attività ispettive che possano coprire, a rotazione, la maggioranza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, nella prima fase è stata posta maggiore attenzione agli impianti interessati da grandi eventi, quali il Giubileo che ha interessato maggiormente la città di Roma nel 2025, e i Giochi Olimpici Invernali "Milano Cortina 2026".

Successivamente, il numero di ispezioni assegnate ad ogni UOT le attività ispettive verranno pianificate in modo da interessare tutti gli altri impianti, dando priorità a quelli che presentano maggiore complessità, riducendo conseguentemente la possibilità di sottoporre ad ispezione ripetutamente, con tempo ravvicinato, lo stesso impianto.

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

per la gestione delle segnalazioni di incidenti e potenziali rischi di sistemi di trasporto a impianti fissi (prot. n. 2941 del 15/01/2025).

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

Infine, dall'analisi dei dati degli ultimi tre (3) anni di attività di vigilanza effettuata da questa Direzione, è emerso che in aggiunta alle sopraccitate attività ispettive eseguite dal personale della DGSTIG ai sensi dell'art. 100 del DPR n. 753/80, sono state effettuate numerose attività di vigilanza connesse ad attività obbligatorie svolte dal personale della DGSTIF per le varie tipologie di impianto e in riferimento alle norme che le governano, tale attività sono rendicontate annualmente e trascritte nelle relazioni annuali di questa Agenzia ed sono conteggiate in numero di circa 4.500 ispezioni/annue.

Le UOT predisporranno i piani ispettivi su base trimestrale rispettando i seguenti criteri di priorità per la scelta degli impianti del campione dei sistemi di trasporto sottoposti ad attività ispettiva individuato con le metodologie sopra citate:

- Vetustà;
- Portata oraria (capacità degli impianti);
- Eventuale rischio idrogeologico;
- Rilevazione di incidenti negli anni pregressi;
- Complessità degli impianti.

In accordo alle "linee di indirizzo strategico" in riferimento alla presente pianificazione ed alle disposizioni delle microstrutture degli UOT competenti è stato predisposto il numero di ispezioni totali pianificate su base mensile per i rispettivi UOT.

I dirigenti degli UOT, in base al numero massimo di ispezioni effettuabili nel mese, daranno evidenza per l'individuazione tra gli impianti di loro competenza, utilizzando i sopraccitati criteri. Resta inteso che la priorità nella scelta degli impianti per le singole categorie di impianto delle singole UOT, su base trimestrale, dovrà essere effettuata dando priorità agli impianti che soddisfano il maggior numero di criteri tra quelli elencati.

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

- presenza dell'Atto di affidamento del servizio di trasporto alla società esercente;
- provvedimenti relativi al servizio di trasporto (nulla-osta e autorizzazione per l'apertura dell'impianto;
- individuazione ed idoneità del personale preposto alla gestione degli impianti ai sensi della norma applicabile;
- verifica della ottemperanza alle verifiche di legge, relative al sistema trasportistico, previste per lo specifico impianto;
- verifica dell'ottemperanza a precedenti disposizioni emanate da questa Direzione;
- verifica della esistenza del Manuale di Uso e Manutenzione (MUM), del Regolamento di Esercizio e della documentazione eventualmente richiesta dalle norme di settore (controllo a campione);

- corretto svolgimento dell'esercizio dell'impianto, in accordo a quanto indicato nel Regolamento di Esercizio (controllo a campione);
- rispetto dei piani di manutenzione e degli interventi revisionali previsti (controllo a campione);
- corretta funzionalità dell'impianto (controlli a campione).

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

per gli impianti a fune, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:

- prosecuzione delle attività di controllo programmate ai sensi del D.D. prot. n. 0076655 del 07/12/2023 e ss.mm.ii.;
- verifica della corretta tenuta del registro giornale;
- verifica della corretta documentazione inerente agli ultimi controlli effettuati alle funi (esami a vista su tratti singolari a cura del personale interno, esami ai carrelli nel caso di funivie bifune e funicolari ed esami magneto-induttivi) nonché ai controlli effettuati agli attacchi delle stesse;

per le filovie, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:

- verifica della corretta tenuta del registro delle manutenzioni dell'infrastruttura, delle SSE e dei filoveicoli;
- verifica della corretta tenuta del registro del registro delle prove di isolamento bimestrali a cura dell'operatore;

per le tranvie e le metropolitane, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:

- verifica della corretta tenuta del registro delle manutenzioni dell'infrastruttura, delle SSE e dei veicoli ai sensi dei rispettivi piani di manutenzione;
- verifica del corretto stato di attuazione in relazione a quanto previsto da D.D. n. 0081906, del 28/12/2023;

per quanto concerne l'attività ispettiva per ascensori verticali e inclinati, scale mobili e impianti assimilati, oltre a quanto ritenuto opportuno e predisposto dalla DGSTIF:

- verifica della corretta tenuta della documentazione inerente alle visite effettuare dalle ditte di manutenzione con personale abilitato.

5.6.3 Svolgimento delle attività

In accordo ai criteri sopra esposti e congiuntamente all'attuale dotazione organica della DGSTIF, nonché al contesto dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, sarà prevista una pianificazione delle attività ispettive della DGSTIF per l'annualità 2026. accordo ai criteri sopra esposti e congiuntamente all'attuale dotazione organica della DGSTIF, nonché al contesto dei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

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

In relazione a quanto sopra, nel corso dell'anno 2026 e nel successivo triennio sarà garantita almeno una ispezione su tutti i sistemi di trasporto a impianti fissi di competenza della DGSTIF.

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

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

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