



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

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

**RELAZIONE ANNUALE
SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE
INTERCONNESSE
ANNO 2025**

Sommario

PARTE 1 - INTRODUZIONE.....	9
1.1 Scopo, ambito e destinatari del rapporto	9
1.2 Principali conclusioni sull'anno di rendicontazione.....	10
PARTE 2 – ENGLISH SUMMARY	12
PARTE 3 - STRATEGIA, PROGRAMMI, INIZIATIVE E CONTESTO ORGANIZZATIVO DELLA NSA	13
3.1 Strategia e attività di pianificazione.....	13
3.1.1 Iniziative per la mitigazione delle problematiche legate all'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria e per la tutela degli utenti del trasporto ferroviario.....	15
3.1.2 Iniziative per la mitigazione delle problematiche nei contesti manutentivi	15
3.1.3 Iniziative per la mitigazione delle problematiche dei passaggi a livello	16
3.1.4 Principali strategie nell'attività internazionale di ANSFISA	18
3.2 Raccomandazioni di sicurezza di cui all'art. 24 D.lgs. 50/2019	19
3.3 Misure attuate indipendentemente dalle raccomandazioni dell'organismo investigativo	20
3.4 Contesto organizzativo della sicurezza	22
3.4.1 Soggetti istituzionali.....	22
3.4.2 Organizzazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali	24
3.4.3 Il personale della NSA e il sistema di gestione delle competenze	27
3.4.4 Parti esterne interessate	31
PARTE 4 – PRESTAZIONI DI SICUREZZA	32
4.1 Analisi degli incidenti significativi	32
4.1.1 Collisioni di treno.....	35
4.1.2▪ Deragliamenti di treni	38
4.1.3 Incidenti significativi ai passaggi a livello	39
4.1.4 Incidenti significativi nella categoria “Incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento”	41
4.1.5 Incendi a materiale rotabile	43

4.1.6 Incidenti significativi della categoria “altri tipi”	43
4.2 Distribuzione per macro-cause degli incidenti significativi	44
4.3.1 Incidenti significativi registrati nei cantieri di lavoro.....	50
4.3.2 Incidenti significativi connessi a fenomeni di dissesto idrogeologico.....	52
4.3.3 Incidenti RID	53
PARTE 5 – LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE DELL’UE	54
5.1 Modifiche alla legislazione e ai regolamenti.....	54
PARTE 6 – CERTIFICAZIONI DI SICUREZZA, AUTORIZZAZIONI DI SICUREZZA E ALTRI CERTIFICATI RILASCIATI DALLA NSA.....	55
6.1 Certificati di sicurezza unici e autorizzazioni di sicurezza.....	55
6.2 Autorizzazioni dei veicoli	64
6.2.1 Provvedimenti di autorizzazione di veicoli	64
6.2.2 Provvedimenti di autorizzazione di tipi di veicoli.....	65
6.2.3. Autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità ai tipi di veicoli	67
6.2.4. Altre attività svolte nell’ambito dei veicoli	69
6.3 Soggetti responsabili della manutenzione	69
6.4 Macchinisti e altro personale ferroviario impiegato in attività di sicurezza.....	69
6.5 Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento	72
6.5.1. Provvedimenti di autorizzazione dei sottosistemi	73
6.6 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza	75
6.7 Scambio di informazioni tra l’ANSFISA e gli Operatori ferroviari.....	76
PARTE 7 - SUPERVISIONE	77
7.1 Strategia, piano e processo decisionale	77
7.2 Risultati della supervisione	79
7.2.1 Supervisione sui Gestori dell’infrastruttura	80
7.2.2 Supervisione sulle Imprese ferroviarie	84
7.2.3 Ispezioni specifiche	93
7.2.4 Ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico	94
7.2.5 Ispezioni specifiche congiunte sui passaggi a livello	95
7.2.6 Supervisione sulle merci pericolose	97
7.2.8 Attività sui Centri di Formazione	98

7.3	Coordinamento e cooperazione.....	98
PARTE 8 – APPLICAZIONE DEI CSM PERTINENTI E PARTECIPAZIONE AI PROGETTI EUROPEI.....		100
8.1	Applicazione del CSM relativo al Sistema di Gestione della Sicurezza.....	100
8.2	Applicazione del Regolamento 402/2013 sul CSM per la valutazione e la stima del rischio	101
8.3	Applicazione del Regolamento 1078/2012 sul CSM per il monitoraggio	102
8.4	Partecipazione e attuazione di progetti UE	103
PARTE 9 – CULTURA DELLA SICUREZZA		103
9.1	Valutazione e monitoraggio della cultura della sicurezza.....	103
9.2	Iniziative e progetti sulla cultura della sicurezza	108
9.3	Comunicazione della cultura della sicurezza	108
PIANO ANNUALE DI SICUREZZA PER IL 2027		110

ALLEGATI

Allegato A: Indicatori Comuni di Sicurezza

Allegato B: Modifiche legislative

Allegato C: Interoperabilità

Allegato D: Acronimi/Definizioni

PRESENTAZIONE

La presente relazione è predisposta al fine di illustrare le attività svolte, nell'anno 2025, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) nel settore della sicurezza ferroviaria.

Dette attività, nell'ambito delle competenze attribuite ad ANSFISA e secondo quanto indicato, in particolare, dal decreto-legge n. 109 del 2018, dai decreti legislativi 14 maggio 2019 n. 50 e n. 57 e dalla normativa comunitaria, sono:

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

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

L'ambito di riferimento è costituito dalle linee gestite da RFI (gestore della rete nazionale) e dalle ferrovie regionali a queste interconnesse (10 gestori regionali). Si tratta di una rete di circa 18.000 km complessivi (con circa 5.000 passaggi a livello e 20.000 tra viadotti, gallerie e altre opere d'arte), con 10 differenti gestori dell'infrastruttura (compreso RFI) e sulla quale circolano 103 imprese ferroviarie merci e passeggeri, tra cui imprese provenienti da vari Paesi dell'Europa e imprese che accedono alle sole stazioni di confine, con un totale di oltre 10.000 treni al giorno e circa 4 milioni di treni all'anno.

Sulla base del vigente contesto normativo europeo e nazionale, l'ambito di competenza di ANSFISA comprende, per quanto riguarda le reti infrastrutturali interconnesse, i processi di gestione della manutenzione e di gestione della circolazione; a questo si aggiunge l'esercizio ferroviario delle imprese che effettuano il trasporto di persone, merci e merci pericolose e i relativi processi manutentivi, ferme restando, in tale campo, le competenze proprie dei Soggetti Responsabili della Manutenzione dei veicoli.

I gestori delle reti e le imprese ferroviarie possono svolgere la loro attività dopo l'ottenimento di un titolo rilasciato da ANSFISA (autorizzazione di sicurezza per i gestori e certificato di sicurezza per le imprese ferroviarie), che attesta la loro capacità di operare in modo sicuro attraverso la propria organizzazione e le proprie procedure. Inoltre, gli elementi del sistema ferroviario (veicoli, sistema di controllo, comando e segnalamento, infrastruttura ed energia) sono soggetti ad autorizzazioni da parte di ANSFISA; questi ultimi procedimenti hanno subito, negli ultimi anni, un incremento notevole delle attività in esito all'attivazione delle opere previste dal PNRR.

Su tale contesto di competenza, ANSFISA svolge altresì il compito di supervisione, attraverso controlli sul campo, da remoto e documentali.

Per quanto riguarda i gestori delle reti infrastrutturali, nel 2025 sono state effettuate complessivamente 128 controlli, comprendenti:

- ispezioni sulle opere d'arte, sui passaggi a livello, sullo stato dell'infrastruttura tramite visita linea (per circa 2.000 km), sullo stato di avanzamento dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico, sugli scali di terminalizzazione delle merci pericolose,
- audit e follow-up sul presidio della manutenzione e sulla gestione dell'esercizio,
- controlli sullo stato di avanzamento dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico,
- interviste al personale per verificare l'effettiva diffusione della cultura della sicurezza,
- controlli non pianificabili a seguito di segnalazioni o eventi.

Sulle imprese di trasporto, nel 2025 sono state complessivamente svolte 155 attività, comprendenti:

- ispezioni sui veicoli, sul personale in servizio ai treni, sullo stato di avanzamento dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico, per un totale di 946 treni ispezionati e circa 8.700 elementi verificati,
- audit e follow-up sul presidio della manutenzione e sulla gestione dell'esercizio,
- controlli sullo stato di avanzamento dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico,
- interviste al personale per verificare l'effettiva diffusione della cultura della sicurezza,
- controlli non pianificabili a seguito di segnalazioni o eventi.

I controlli effettuati con gli strumenti della supervisione, descritti in dettaglio al capitolo 7, non hanno mostrato situazioni nelle quali le condizioni di sicurezza accertate all'atto del rilascio del titolo non fossero più soddisfatte ovvero tali da limitare o revocare il titolo stesso. Gli ambiti organizzativi in cui sono comunque emerse alcune problematiche, sia per i gestori delle reti che per le imprese di trasporto, sono riferibili alla gestione di aspetti manutentivi e della documentazione tecnica correlata e all'adozione delle azioni migliorative a seguito di incidenti e inconvenienti. Inoltre, per quanto riguarda i gestori delle reti, sono risultati da presidiare maggiormente le attività di sorveglianza per la prevenzione di fenomeni connessi al rischio idrogeologico (tra cui l'esecuzione delle verifiche idrauliche sugli attraversamenti e la tracciatura delle attività correlate alle allerte meteo), mentre per le imprese ferroviarie sono emersi elementi connessi alla gestione della documentazione di esercizio, alla gestione delle forniture, al processo di miglioramento a seguito dell'analisi di eventi indesiderati occorsi e al monitoraggio dei processi interni ai fini della sicurezza

L'analisi del trend degli incidenti mostra un costante miglioramento delle prestazioni del sistema ferroviario italiano, valutate attraverso l'andamento di lungo periodo dell'incidentalità e delle conseguenze in termini di vittime. Il relativo indice, che considera gli incidenti significativi ed i loro effetti in termini di vittime, presenta infatti un andamento segnatamente decrescente dal 2005 (Figura 1.1). Tra gli elementi che hanno determinato tale andamento positivo nel lungo periodo si evidenziano: l'attrezzaggio con i sistemi di protezione della marcia del treno e la conseguente percentuale di marcia dei treni protetta, la progressiva dismissione dei passaggi a livello ovvero il loro attrezzaggio tecnologico, l'applicazione di sistemi tecnologici ed organizzativi a supporto della sicurezza nelle fasi di salita e discesa dei passeggeri e il miglioramento indotto dalla sempre più efficace applicazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, introdotti a livello nazionale nel 2001 e a livello comunitario nel 2004.

Questa tendenza si conferma anche nel 2025, anno in cui si sono registrati 100 incidenti significativi (cioè con morti o feriti gravi o danni ingenti al materiale o interruzioni prolungate del servizio), valore che, rapportato con i volumi di traffico, analogamente al 2024 risulta leggermente inferiore al valore medio degli ultimi 10 anni, ed è il valore più basso registrato nell'ultimo triennio.

Gli incidenti significativi hanno riguardato, in gran parte, gli incidenti a persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento (67 incidenti, pari al 67% del totale degli eventi, in buona parte dovuti alla indebita presenza di persone sulla sede ferroviaria), le collisioni di treni contro ostacoli (13 incidenti, pari al 13%) e gli incidenti ai passaggi a livello (10 incidenti, pari al 10%).

A queste 3 categorie sono riconducibili tutte le 79 vittime (decessi e feriti gravi) registrate nel 2025: la maggior parte di esse è legata agli incidenti a persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento (69 vittime, pari a circa l'87% del totale), seguite dalle vittime connesse agli incidenti ai passaggi a livello (9 vittime pari a circa il 12% del totale) e dalle vittime connesse alle collisioni di treni contro ostacoli (1 vittima, pari a circa l'1% del totale).

Si registra altresì che tra gli incidenti significativi nel 2025 non si sono verificati deragliamenti di treni.

Dal confronto con i dati registrati nel 2024 (Tabella 4.1 e Tabella 4.2), si evidenzia una diminuzione sia del numero di eventi che del numero delle vittime in relazione alle indebite presenze di pedoni che il valore nullo dei deragliamenti, proseguendo l'inversione di tendenza già registrata rispetto ai periodi precedenti, a fronte invece di un incremento degli incidenti ai passaggi a livello (che da 6 nel 2024 passa a 10 nel 2025) e delle collisioni di treni contro ostacoli (che da 6 del 2024 passa a 14 nel 2025). Pur trattandosi di numeri "piccoli", che male si prestano a interpretazioni e a confronti statistici diretti, ad esempio rispetto alla singola annualità precedente, in quanto estremamente influenzabili dalle conseguenze (o dalle mancate conseguenze) anche di un singolo evento, risulta fondamentale individuare in quali ambiti è opportuno adottare azioni e rafforzare il presidio: le differenze tra le singole annualità restano comunque da valutare anche perché, se molto elevate, possono influire sulla percezione della sicurezza generale del sistema ferroviario da parte degli utenti e indirizzare gli stessi verso altre forme, meno sicure, di trasporto terrestre.

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 dei valori di riferimento nazionale (NRV).

Pur risultando sempre rispettati, negli ultimi anni, gli obiettivi comunitari per tutte le categorie di rischio, occorre continuare a porre il massimo impegno al fine di continuare a perseguire, come indicato dalla norma e come sostanzialmente confermato dai dati riportati nella presente relazione, il *“generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento”* dei livelli di sicurezza, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti.

Pertanto, sulla base dei risultati delle attività di controllo effettuate da ANSFISA e dell'analisi dei dati di incidentalità è necessario che gli Operatori intervengano su differenti ambiti,

ponendo in essere, ove ragionevolmente praticabile, azioni di miglioramento. Ciò al fine di garantire nel tempo il mantenimento di adeguati livelli di disponibilità e resilienza dell'intero sistema ferroviario nazionale, con uno sforzo proporzionato e un impegno di risorse adeguato e operativamente sostenibile.

In questa direzione, e sulla base dei dati raccolti, occorre innanzitutto continuare a porre il massimo impegno nell'adozione delle misure per la mitigazione del rischio di indebita presenza di persone non autorizzate in linea e negli impianti ferroviari e negli interventi di contenimento degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni; ciò attraverso una maggiore protezione, rispetto agli accessi, della sede ferroviaria (recinzioni, muri, ecc.), la reingegnerizzazione dei flussi delle persone nelle aree ferroviarie (sottopassi, sovrappassi, percorsi alternativi, ecc.), disincentivando l'uso improprio della sede ferroviaria (telecamere, ecc.), nonché l'attuazione dei programmi di soppressione e protezione tecnologica dei passaggi a livello.

Risulta altresì fondamentale porre attenzione alla protezione della sede ferroviaria anche dalle ulteriori interferenze esterne (animali, veicoli stradali).

È, infine, necessario rafforzare il monitoraggio, il presidio dei processi manutentivi e, per quanto riguarda le infrastrutture, il contenimento dei fenomeni legati al dissesto idrogeologico.

Il Direttore Generale della DGSF

Ing Pier Luigi Giovanni Navone



PIER LUIGI
GIOVANNI
NAVONE
29.09.2026 09:49:50
GMT+02:00

Il Direttore dell'Agenzia

Ing. Domenico Capomolla



DOMENICO CAPOMOLLA
29.09.2026 08:58:57 GMT+01:00

PARTE 1 - INTRODUZIONE

1.1 Scopo, ambito e destinatari del rapporto

Il presente documento (nel seguito rapporto, relazione annuale o relazione) è predisposto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (nel seguito ANSFISA o Agenzia), che svolge le funzioni di autorità nazionale sulla sicurezza delle ferrovie (nel seguito NSA), ai sensi dell'art. 19 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".

Lo scopo della relazione annuale è informare il pubblico e l'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (nel seguito ERA) sulle attività della NSA e sullo sviluppo della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione.

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

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

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

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

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

I dati caratteristici della rete riportati nella successiva tabella 1.1 sono stati raccolti dalle relazioni annuali, relative all'anno 2025, che le Organizzazioni Ferroviarie hanno trasmesso ad ANSFISA ai sensi dell'art. 8 comma 10 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

DATI CARATTERISTICI DELLA RETE DI RIFERIMENTO AL 31/12/2025
▪ 15.983 km di Rete RFI
▪ 1.460 km di Reti Regionali Interconnesse
▪ 393,2 Mln treni km di cui il 4,6% relativo alle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ 5.060 passaggi a livello, il 22% circa sulle [Reti Regionali Interconnesse]
▪ rete coperta da sistema di protezione della marcia del treno al 95,95%
▪ circa il 99% del traffico coperto da sistema di protezione della marcia del treno
▪ circa 53.921 Mln passeggeri-km
▪ circa 26.000 Mln tonnellate-km
▪ 20.349 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ circa 52.000 addetti con mansioni di sicurezza
▪ circa 4 Mln di treni in un anno

Tabella 1.1: Dati caratteristici della rete di riferimento al 31/12/2025

DATI CARATTERISTICI DEGLI OPERATORI AL 31/12/2025	
▪	11 Gestori dell'infrastruttura
▪	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/Merci Pericolose e Manovra
▫	6 di solo servizio di Manovra
▪	47 Imprese autorizzate all'accesso alle stazioni di confine
▪	15 Centri di formazione

Tabella 1.2: Dati caratteristici degli operatori al 31/12/2025

Con riferimento ai Gestori dell'infrastruttura si rappresenta che sono compresi:

- il Gestore Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. che al 31/12/2025 operava sulla base delle previgenti autorizzazioni;
- il Gestore dell'infrastruttura estero (società svizzera FFS-SBB) che gestisce la tratta Confine di Stato – Iselle in continuità con la tratta in territorio svizzero.

Per quanto riguarda le Imprese ferroviarie sono comprese:

- Interporto Servizi Cargo S.p.A., che non effettua più servizi ferroviari da gennaio 2024, è in liquidazione a seguito di procedura fallimentare, ha un certificato di sicurezza valido fino al 15/12/2027;
- Sistemi Territoriali S.p.A., a cui è stata revocata la licenza ferroviaria n. 19 (passeggeri), non effettua servizi, ha un certificato di sicurezza valido fino al 21/09/2028.

1.2 Principali conclusioni sull'anno di rendicontazione

Le prestazioni del sistema ferroviario italiano, valutate attraverso l'andamento di lungo periodo dell'incidentalità e delle conseguenze in termini di vittime, mostrano un costante miglioramento. L'indice calcolato come prodotto tra l'incidentalità, intesa come [Incidenti significativi/Mln treni km], e gli effetti in termini di vittime [Morti e feriti gravi/Mln treni km] presenta un andamento segnatamente decrescente nel periodo considerato (Fig.1.1). Il periodo di osservazione è stato scomposto in 3 intervalli temporali (2 di 5 anni e l'ultimo di 6 anni) per ciascuno dei quali è stata considerata la media dell'intervallo stesso.

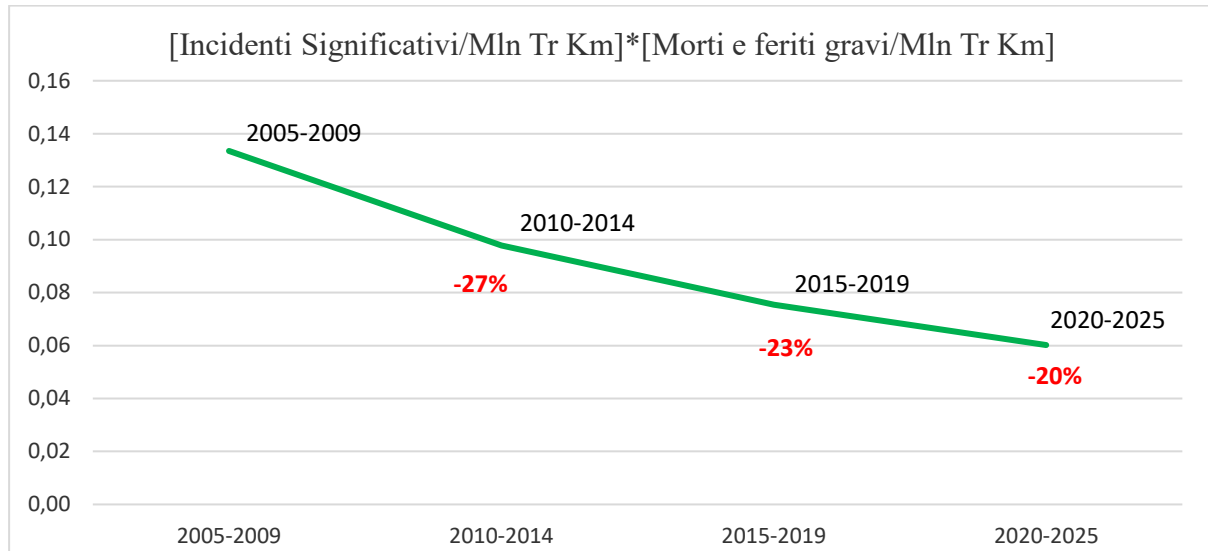


Figura 1.1: Andamento incidentalità 2005-2025

Tra gli elementi alla base di tale positivo andamento nel lungo periodo si evidenziano:

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

I dati del 2025 mostrano un valore degli incidenti significativi, rapportato con i volumi di traffico, allineato al valore medio dell'ultimo decennio (Figura 4.1).

Entrando nel dettaglio delle singole macro-cause, i dati dell'ultimo quinquennio evidenziano che la maggior parte degli incidenti significativi (il 71%) riguarda l'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria, sebbene negli ultimi due anni si rilevi un'inversione di tendenza. Una diminuzione si registra anche negli eventi legati alla gestione di contesti manutentivi (pari al 9 % degli incidenti significativi) che nel tempo mostrano comunque un andamento altalenante. Risultano stabili i valori relativi alla indebita presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria (il 3% degli incidenti significativi) e alle indebite salite o discese dai veicoli ferroviari (pari al 3%). Sono in crescita, rispetto al 2024, le restanti componenti (errata esecuzione procedure ferroviarie, dissesto idrogeologico e altre cause).

Pertanto, a livello operativo, occorre dare particolare rilevanza alla gestione dei rischi connessi all'indebito attraversamento da parte di pedoni della sede ferroviaria e al piano di soppressione e di upgrade tecnologico dei passaggi a livello.

È inoltre importante proseguire nella verifica dell'efficacia dei processi di manutenzione, in particolare delle infrastrutture esistenti; a tale proposito, è necessario assicurare il corretto monitoraggio dello stato delle opere mediante le più moderne tecnologie e la prevenzione, da

parte dei Gestori, dei fenomeni legati al dissesto idrogeologico, alla fragilità del nostro territorio e agli eventi climatici estremi, sempre più ricorrenti.

PARTE 2 – ENGLISH SUMMARY

In 2025, 100 significant accidents occurred, confirming the improvement already observed in 2024. As in 2024, when normalized against traffic volumes, the number of significant accidents remains slightly below the average value recorded over the last ten years and represented the lowest level observed during the most recent three-year period.

The majority of significant accidents are registered into three categories: “accidents to persons involving rolling stock in motion” (67 accidents, accounting for 67% of all significant accidents, largely attributable to the unauthorized presence of individuals on railway premises), “collisions of trains” (13 accidents, 13%), and “level-crossing accidents” (10 accidents, 10%).

All 79 casualties recorded in 2025 are associated with these three categories. Most casualties are trespassers (69 casualties, approximately 87% of the total), followed by casualties resulting from level-crossing accidents (9 casualties, approximately 12%) and train collisions with obstacles (1 casualty, approximately 1%). No “derailments of trains” were recorded during the year.

The data show a reduction in both accidents to persons involving rolling stock in motion and derailments of trains. By contrast, an increase is observed in “level-crossing accidents”, which rose from 6 in 2024 to 10 in 2025, and in train collisions, which increased from 6 in 2024 to 13 in 2025.

Therefore, for the purpose of assessing the safety performance of the railway system, it is more meaningful to consider the medium-term, or preferably the long-term, trend rather than the results of a single year.

The 2025 data show that the number of significant accidents, normalized against traffic volumes, is broadly aligned with the average value recorded over the last decade.

The following picture represents the trend of a qualitative system index calculated as a product of accident [Significant accidents/Mln tr-km] and effects as casualties [People killed and serious injured/Mln tr-km]. The observation period has been divided into three intervals, comprising two five-year periods followed by a six-year period, with each interval represented by its average value.

The picture, which simultaneously considers the number of significant accidents but also of casualties, shows a clear and sustained decreasing trend over the period considered, indicating a continuous improvement in railway safety and a reduction in terms of accidents and related consequences.

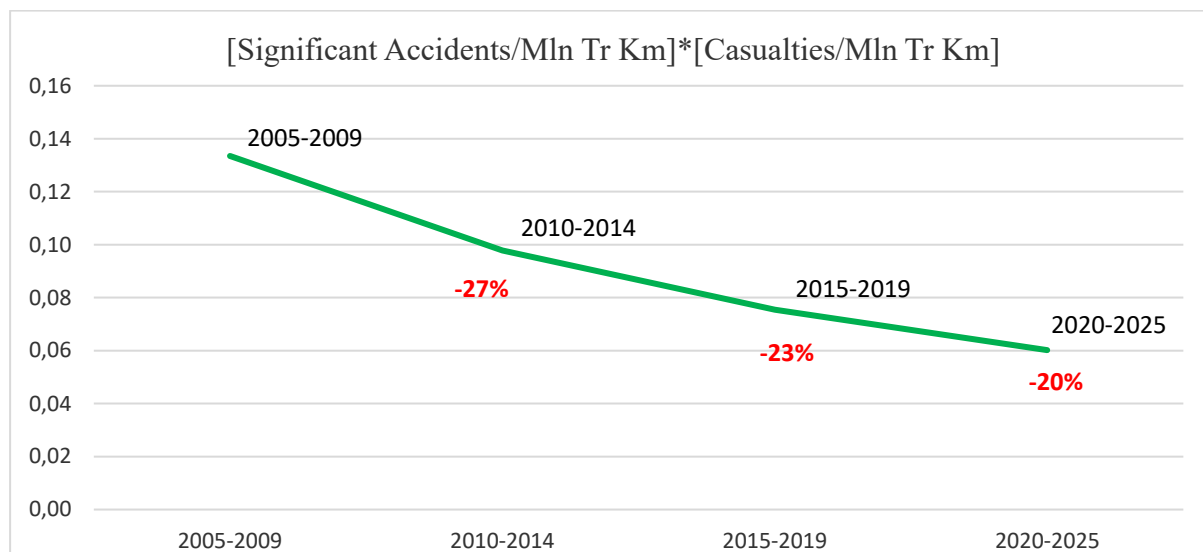


Figure 2.1

To consolidate the results achieved and pursue further improvements, continued efforts are required to manage the risk associated with the trespassers and to eliminate or technologically upgrade level crossings.

Furthermore, taking into account the findings of supervision, it remains essential to improve the effectiveness of maintenance processes, particularly those related to existing infrastructure. Infrastructure managers should ensure proper monitoring of infrastructure assets, using the most advanced technologies, and strengthen prevention measures against hydrogeological phenomena, territorial vulnerability, and extreme weather events, which are becoming increasingly frequent.

Finally, further efforts are needed to enhance learning processes from incidents and accidents, as well as to strengthen the monitoring of internal processes that are critical to safety.

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

3.1 *Strategia e attività di pianificazione*

La Convenzione triennale sottoscritta tra ANSFISA e MIT in data 08/07/2025, relativa agli esercizi 2025-2027, ha definito gli obiettivi generali e strategici, gli obiettivi specifici e le priorità, attribuiti all'Agenzia nell'adempimento dei compiti assegnati dal vigente quadro normativo, il cui raggiungimento è misurato in maniera quantitativa secondo le modalità delineate nella medesima Convenzione.

Per l'anno 2025, con riferimento al settore ferroviario, la citata Convenzione ha individuato i seguenti obiettivi generali e strategici:

- il miglioramento della sicurezza nella modalità di trasporto ferroviario;

- la partecipazione, 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;
- la diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti e organizzazioni in ambito ferroviario;
- l'acquisizione e la valorizzazione professionale delle risorse umane;
- l'effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull'uso dell'idrogeno in ambito ferroviario, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione.

Dagli obiettivi generali e strategici precedenti discendono gli obiettivi specifici, funzionali al loro raggiungimento, che hanno indirizzato l'attività dell'Agenzia nel 2025.

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

Per il 2025, la nota ANSFISA 52426/2024 del 15/07/2024 "Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria anno 2025" ha individuato gli ambiti su cui gli operatori ferroviari sono stati chiamati a pianificare attività per la sicurezza. In particolare, le misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria per il 2025 hanno riguardato:

- la necessità di una celere attuazione di quanto richiesto nella nota ANSFISA 0042517 del 17/7/2023 e nelle note ad essa allegate;
- la necessità di verificare e comunicare il completamento dei progetti e delle attività inerenti alle misure di sicurezza e alle aree di miglioramento secondo quanto riportato nella nota di cui sopra;
- la necessità di adottare misure per la mitigazione del rischio di indebita presenza di persone non autorizzate in linea e negli impianti ferroviari e interventi di contenimento degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni, implementando misure di sicurezza preventive adeguate alle criticità specifiche delle zone esposte al fenomeno;
- l'obbligo di eliminare contesti anche tecnologici non conformi a schemi di principio o a specifiche non riconosciute dagli standard di riferimento.

Sono state inoltre indicate le seguenti ulteriori esigenze e aree di miglioramento:

- soppressione e protezione dei passaggi a livello;
- formazione, mantenimento e verifica delle competenze del personale operativo e del personale di coordinamento in relazione alle mansioni di sicurezza previste nell'ambito dei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- gestione dei contraenti, partner e fornitori, con particolare riferimento alle verifiche sul possesso della qualificazione del personale richiesta per lo svolgimento delle attività di sicurezza affidate a tali parti terze;
- integrazione dei fattori umani ed organizzativi nell'ambito dei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza, facendo ricorso a specialisti del settore, al fine di selezionare e applicare

- metodi adeguati, per le attività connesse alla sicurezza, svolte sia direttamente dall'organizzazione, che affidate a contraenti, partner e fornitori;
- verifica della corretta applicazione di norme e procedure riguardanti la sicurezza della circolazione ferroviaria in presenza di cantieri di lavoro;
 - verifica della corretta attuazione delle attività di manovra.

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

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

In continuità con le azioni comunicate con le precedenti Relazioni Annuali è proseguito il dialogo, in particolare, con il principale Gestore nazionale (RFI).

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

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

I dati degli incidenti ferroviari collegati a questa tipologia di eventi mostrano un trend in leggera diminuzione come rappresentato nel relativo grafico al paragrafo 4.2.

3.1.2 Iniziative per la mitigazione delle problematiche nei contesti manutentivi

Tra gli ambiti prioritari di intervento assegnati agli Operatori ferroviari si richiama la necessità di migliorare il processo manutentivo. Nel 2025, gli incidenti significativi ad esso riconducibili sono 9, in diminuzione rispetto all'anno precedente e in linea con il valore registrato nel quinquennio (8 nel 2023, 9 nel 2022 e nel 2021; v. paragrafo 4.2).

Per quanto riguarda il materiale rotabile, nel 2025, non si sono verificati eventi riconducibili ai precursori "assili rotti" e "ruote rotte", rilevati in fase di verifica treno e inseriti nelle casistiche degli eventi gestiti in ambito JNS; nel 2024 il dato per tali eventi era pari a "1".

Quanto all'infrastruttura, l'andamento dei precursori dell'armamento ("rotaia rotta" e "deformazione del binario o altro disallineamento del binario") rapportato ai milioni di treni

chilometro, presentava un trend decrescente, fino al 2024, mentre il 2025 registra un incremento delle occorrenze con valori comunque inferiori al valore medio del periodo (Figura 3.1). Gran parte delle irregolarità alla sede ferroviaria riconducibili ai precursori sono state rilevate dai treni diagnostici, a conferma dell'importanza di tale modalità di controllo.

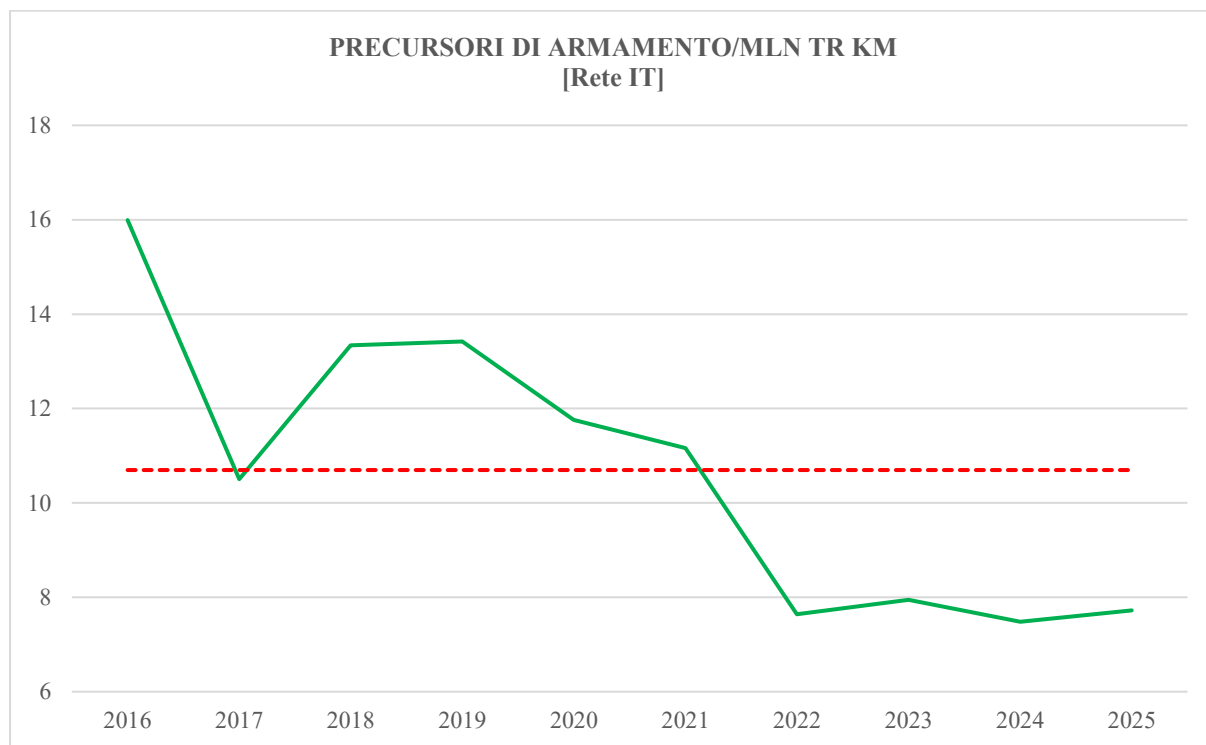


Figura 3.1: Precursori di armamento 2016-2025

Il processo manutentivo rimane tra i principali obiettivi di controllo di ANSFISA, attraverso le attività di supervisione che anche nel 2025 mostrano aree di miglioramento sia in fase di programmazione che nell'esecuzione e nel controllo delle attività, anche svolte da fornitori, e nella registrazione dei relativi esiti.

3.1.3 Iniziative per la mitigazione delle problematiche dei passaggi a livello

Al 31/12/2025 il numero totale dei passaggi a livello (PL) su [Rete IT] è di 5060 unità, di cui 3941 su [Rete RFI] e 1119 sulle [Reti Regionali Interconnesse], registrando una riduzione rispetto al numero totale di 5171 unità al 31/12/2024. Inoltre, dei 5060 PL sull'intera rete, 172 non sono stati in esercizio nel corso del 2025; in particolare, 89 PL risultano chiusi, 67 PL sono in consegna a privati fuori esercizio e 16 PL si trovano su linea non in esercizio.

Con riferimento alla rete gestita da RFI, dal 1990 al 2025 si è registrata una riduzione percentuale di circa il 61% dei PL presenti e una conseguente riduzione di circa il 58% degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza dei PL (8 incidenti significativi registrati nel 2025 a fronte dei 19 del 2007) e una riduzione di circa il 61% del numero complessivo delle vittime (7 vittime registrate nel 2025 a fronte delle 18 del 2007).

Con riferimento all'intera [Rete IT], l'attività di soppressione dei PL ha portato, dal 2016 al 2025, ad una riduzione di circa il 19% dei PL (da 6263 a 5060) a cui è corrisposta una diminuzione degli incidenti significativi di circa il 33% (nel 2025 si sono verificati complessivamente 10 incidenti significativi ai PL e 9 vittime registrate).

Con riferimento agli attrezzaggi dei PL ancora presenti sull'intera rete ferroviaria, la ripartizione al 31/12/2025 è:

- 4275 PL non attrezzati (84,49%);
- 785 PL attrezzati (15,51%), con le seguenti tecnologie:
 - o 614 PL con PAI-PL (12,13%);
 - o 152 PL attrezzati con TV PL (3,00%);
 - o 16 PL attrezzati con PAI PL e TV PL (0,32%);
 - o 3 PL attrezzati con 'Altro sistema...' (0,06%).

Se si considera la sola [Rete RFI], la situazione al 31/12/2025 è:

- 3269 PL non attrezzati (82,95%);
- 672 PL attrezzati (17,05%), con le seguenti tecnologie:
 - o 610 PL attrezzati con PAI PL (15,47%);
 - o 46 PL attrezzati con TV PL (1,17%).
 - o 16 PL attrezzati con PAI PL e TV PL (0,41%).

Su [Rete RFI], nel 2025 sono stati attrezzati 96 PL, segnando un incremento del 16,67% rispetto alla situazione dell'anno precedente.

Per quanto riguarda i programmi di attrezzaggio, su [Rete RFI] è stato comunicato solo il dato relativo all'anno 2026 con una previsione di 196 PL attrezzati.

Su [Reti Regionali Interconnesse] risultano in programma di attrezzaggio 35 PL nel 2026, 11 PL nel 2027 e 1 PL nel 2028.

In totale quindi su [Rete IT], si prevede di attrezzare 231 PL nel corso del 2026, mentre sono stati già programmati gli attrezzaggi per 243 PL fino al 2028.

I dati di incidentalità, se da un lato confermano l'importanza degli interventi di soppressione e delle priorità attribuite alle soppressioni stesse, prevedendo, contemporaneamente, opere sostitutive o interventi di ricucitura nelle zone antropizzate, dall'altra mostrano anche l'importanza dell'adozione di misure mitigative e di protezione, specie in considerazione del fatto che, negli ultimi anni, la media delle soppressioni registrate, anche a causa di oggettive difficoltà realizzative, è inferiore rispetto a quella dei primi anni.

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

Tuttavia, ricordando che la gran parte degli incidenti della citata categoria è riconducibile ad infrazioni del codice della strada o, comunque, a indebiti comportamenti degli utenti lato strada,

risulta altrettanto importante migliorare la consapevolezza degli utenti e il ruolo dei gestori stradali, anche garantendo che la segnaletica stradale sia sempre presente e correttamente visibile, modificando, ove possibile, la viabilità locale, installando bande rumorose, dispositivi rallentatori di velocità o adottando, ove opportuno, altre misure mitigative.

In quest'ottica e proprio nell'ambito delle attività di promozione per la prevenzione degli indebiti attraversamenti e per una positiva cultura della sicurezza, l'Agenzia, da gennaio 2023, ha avviato una campagna di ispezioni specifiche sui passaggi a livello. L'attività è stata svolta sinergicamente e congiuntamente da entrambe le DG competenti (Direzione Generale per la sicurezza delle Ferrovie e Direzione Generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali) per vigilare sulle attività poste in essere dai Gestori interessati (stradali e ferroviari), per quanto di rispettiva competenza. 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. Dal 2023 sono stati ispezionati 100 PL in totale. Le attività condotte hanno riguardato la verifica dello stato e del funzionamento delle apparecchiature dei PL, lo stato e la tenuta della documentazione di manutenzione dei PL e, parallelamente, lo stato manutentivo della sede stradale.

Ferma restando la minore numerosità di non conformità riscontrate rispetto all'ambito stradale, per la parte ferroviaria le maggiori criticità rilevate (e rappresentate ai Gestori, perché se ne facciano carico) riguardano lo stato delle apparecchiature, la corretta tenuta dei registri dell'anagrafica degli enti e delle stazioni nonché la corretta gestione della documentazione di manutenzione, secondo le procedure stabilite nei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza. Premesso che la presenza di non conformità non si lega direttamente al rischio del verificarsi di un incidente o di un inconveniente, si rileva che per ciascuna non conformità rilevata nell'ambito ferroviario, ne sono state rilevate circa sei in ambito stradale.

3.1.4 Principali strategie nell'attività internazionale di ANSFISA

In ambito internazionale nel corso del 2025 ANSFISA ha:

- fornito il necessario supporto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito delle attività del Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) istituito presso la Commissione europea, all'Experts Group on the implementation of the IV RP e dei comitati tecnici istituiti presso l'OTIF (Committee of Technical Experts, Working Group Tech e RID Committee of Experts);
- partecipato alle attività dei gruppi di lavoro ERA per la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) al fine di migliorarne la comprensione e facilitarne l'implementazione, correggere errori, adeguarle al progresso tecnologico e proporre l'introduzione a livello europeo di determinati principi e requisiti di sicurezza previsti dalla normativa nazionale;
- partecipato ai lavori in ambito ERA e Commissione Europea per la revisione dei CSM, per la definizione del nuovo CSM ASLP, per la revisione della direttiva macchinisti e per i gruppi relativi alla "Vehicle authorisation";
- partecipato, in ambito Brenner Corridor Platform (BCP), alle attività del gruppo di lavoro IOP&OPE e dei relativi sottogruppi tematici (Case-Teams) per armonizzare

- regole operative e requisiti sul tratto tra Monaco e Verona con l'obiettivo di agevolare l'interoperabilità lungo il corridoio ferroviario in Germania, Austria e Italia;
- partecipato alle riunioni dell'NSA Network organizzate dall'ERA anche attraverso l'attività svolta nell'Organizing Group che prepara l'agenda e la documentazione per le riunioni plenarie del Network;
 - partecipato alle attività del NSA Sub Group on Supervision che raggruppa le NSA della maggior parte degli Stati Membri con lo scopo di realizzare l'applicazione armonizzata della supervisione sugli operatori ferroviari a livello europeo e al NSA Subgroup on cross-border cooperation agreements;
 - partecipato alla Piattaforma informale delle NSA UE + non UE ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates);
 - partecipato alla fase finale del processo di Monitoring da parte dell'ERA con produzione del Report finale e condivisione degli obiettivi da raggiungere per recuperare i gap rilevati durante il monitoraggio con la realizzazione di almeno uno degli obiettivi previsti e da raggiungere entro il 2025, relativamente all'applicazione della Direttiva macchinisti.

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

ANSFISA, ai sensi dell'articolo 26, comma 2, del D.lgs. 50/2019, nel corso del 2025 ha trasmesso le raccomandazioni di sicurezza dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), integrandole, nell'ambito delle proprie competenze, ove ritenuto necessario e per le quali vengono richiesti riscontri da parte degli operatori ferroviari.

In particolare, nel corso del 2025, sono state trasmesse le raccomandazioni ricevute dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime, riferite ai seguenti avvenimenti:

- svio del treno merci n. 54266/54269 di Medway Italia, presso la stazione di Parma, linea Bologna - Piacenza, avvenuto in data 11/07/2024 (nota ANSFISA 0091757/2025 del 26/11/2025);
- collisione fra i treni FR8828 E R1742 accodati tra Forlì e Faenza, linea bologna - ancona, in data 10 dicembre 2023 (nota ANSFISA 0085630/2025 del 06/11/2025);
- 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 novembre 2023 (nota ANSFISA 0082336/2025 del 28/10/2025);
- immobilizzazione prolungata di un treno TGV avvenuta il 9 ottobre 2022 nel tunnel ferroviario del Fréjus a Modane (nota ANSFISA 0080547/2025 del 21/10/2025);
- svio del treno merci n. 64995 di Mercitalia Rail sulla linea Battipaglia-Paola, presso la stazione di Centola-Palinuro-Marina di Camerota, in data 09/07/2024 (nota ANSFISA 0048527/2025 del 20/06/2025);
- fuga e successivo svio di materiale rotabile tra Nocera Inferiore e Pagani, linea Battipaglia-Salerno, avvenuto in data 21/03/2023 (nota ANSFISA 0026461/2025 del 04/04/2025);

- collisione fra il treno regionale 5677 di Trenitalia e un camion al PL Km 128+123 della linea Metaponto – Reggio Calabria, presso P.M. Thurio, avvenuto il 28/11/2023 (nota ANSFISA 17345/2025 del 05/03/2025).

3.3 Misure attuate indipendentemente dalle raccomandazioni dell'organismo investigativo

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

Nel 2025 sono state emanate le seguenti raccomandazioni di cui all'art. 16 comma 2 lettera z) del D.lgs. 50/2019:

- adozione di provvedimenti per i tratti di binario in lunga rotaia saldata (LRS) non regolata termicamente (protocollo ANSFISA n. 0041973 del 28/05/2025);
- urto di passeggeri contro treni in transito nelle stazioni (protocollo ANSFISA n. 0090383 del 21/11/2025).

Sono stati inoltre inviati i seguenti “safety alert” agli operatori ferroviari interessati, riguardanti problematiche segnalate dalle NSA/NIB con il sistema SIS (Safety Information System) dell'ERA:

- nota ANSFISA 0061950/2025 del 07-08-2025 e relativo allegato (Allegato): Safety alert relativo alla rottura dei supporti delle pedane dei carri merci ad uso del personale di manovra (carri Sgnss e Sggrms);
- nota ANSFISA 0050936/2025 del 30-06-2025 Safety alert relativo a cretti in corrispondenza delle saldature delle articolazioni dei carri Sggrss e Sggrms;
- nota ANSFISA 0031397/2025 del 23-04-2025 e relativo allegato (Allegato): Safety alert ricevuti attraverso il “Safety Information System” dell'ERA;
- nota ANSFISA 0010855/2025 del 11-02-2025 e relativo allegato (Allegato): Aggiornamento safety alert relativo alle sale montate assemblate da ALSTOM Reuschling Service GmbH&Co. KG, Hattingen (Germany).

Sono stati emanati i seguenti atti aventi “impatto normativo”:

- “Ulteriori aggiornamenti sulle misure di controllo del rischio a seguito dello svio del 10/08/2023 presso la Galleria di Base San Gottardo (Rottura di una ruota tipo BA390).” (protocollo ANSFISA n. 0062289 del 08/08/2025).

Ulteriori misure emesse dal JNS al seguito delle attività di competenza sono riportate al paragrafo 5.1.

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, nel 2025 questa Agenzia ha svolto le seguenti attività:

- interlocuzione coi Gestori dell'infrastruttura, anche al fine di promuovere e monitorare la comprensione del quadro normativo in materia di 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 e 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, consentendo in tal modo di proteggere sin da subito il treno con la modalità di supervisione completa (Full Supervision), senza la necessità di effettuare movimenti in Staff Responsible (SR) per farlo entrare nel sistema come previsto dalla STI CCS in vigore. I movimenti in Staff Responsible, infatti, da un lato non godono di protezioni automatiche, demandando la sicurezza interamente al macchista, 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;
 - introdurre la specificazione di Radio Block Centre (RBC) "multiversione", cioè in grado di gestire bordi rispondenti a differenti versioni delle specifiche ERTMS;
 - introdurre nuove funzioni per consentire in maniera automatica la transizione a ERTMS Livello 1+infill (rifiutandolo ad esempio nel caso in cui non siano installate o siano guaste

le funzioni infill di bordo), analogamente a come è già specificato nella STI CCS nel caso di transizione a ERTMS Livello 2;

- interlocuzione con ERA riguardo ad alcune criticità connesse con i tempi necessari per effettuare gli ERTMS System Compatibility (ESC) Checks e per la definizione di modalità che consentano l'esercizio dei veicoli con sistemi nazionali nelle more del completamento di tali prove; Di nulla. ESC Check è l'acronimo di ERTMS System Compatibility check e sono una serie di prove che vengono svolte per verificare che i bordi ERTMS siano compatibili con la terra

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, ERA aveva chiesto 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. Gli elementi così riformulati sono stati infine comunicati ad ERA (prot. n° 100327 del 23/12/2025).

3.4 Contesto organizzativo della sicurezza

3.4.1 Soggetti istituzionali

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

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

Presso il MIT sono istituite le seguenti strutture:

- l'Ufficio per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime che svolge, ai sensi dell'articolo 17 c.1 del D.P.C.M. del 30 ottobre 2023, n. 186, le funzioni di Organismo investigativo previsto dalla Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio (investigazione sugli incidenti ferroviari), come recepita dal D.lgs. 10 agosto 2007, n. 162, poi abrogato dal D.lgs. 14 maggio 2019 n. 50 (che ha recepito e attuato la direttiva 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie);
- la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie le cui competenze sono stabilite dal D.P.C.M. 30 ottobre 2023, n. 186;
- la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale le cui competenze sono stabilite dal D.P.C.M. 30 ottobre 2023, n. 186;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, che esercita funzioni consultive ed esprime pareri secondo le competenze stabilite dal decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, articolo 47. Il Consiglio esercita attività normativa consistente nell'elaborazione e aggiornamento di norme tecniche e di indirizzo (circolari, linee guida, capitoli tipo) in materia di sicurezza delle costruzioni e di opere speciali.

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

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

Accredia è l'Ente Unico di accreditamento designato dal Governo italiano, in applicazione del Regolamento europeo 765/2008, per attestare la competenza e l'imparzialità degli Organismi che rilasciano certificazioni, ispezioni e verifiche, e dei laboratori che effettuano prove e tarature. Il D.lgs. 57/2019 e il D.lgs. 50/2019 prevedono che i controlli relativi sia all'interoperabilità che alla sicurezza del settore ferroviario siano operati da organismi competenti, terzi e indipendenti, qualificati da Accredia e notificati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'accREDITAMENTO costituisce un prerequisito ai fini del rilascio della qualifica da parte del MIT degli organismi di valutazione della conformità notificati (NoBo) e designati (DeBo) in base alla Direttiva (UE) 2016/797, degli organismi di certificazione (OC) dei soggetti responsabili della manutenzione di veicoli e carri ferroviari (ECM) accreditati ai sensi del Regolamento (UE) 779/2019 e degli organismi di valutazione

(AsBo) del procedimento valutazione dei rischi, accreditati ai sensi del Regolamento (UE) 402/2013 (CSM Assessor).

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

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

ANSFISA svolge il ruolo di National Safety Authority ai sensi della Direttiva 798/2016 precedentemente svolto dalla soppressa Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) della quale ha acquisito tutte le competenze e le funzioni in materia di sicurezza ferroviaria, come previsto sia dal D.L. 28 settembre 2018, n. 109 che dal D.lgs. 50/2019.

L'Agenzia è un ente pubblico, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e, ai sensi del D.lgs. n. 300/1999, di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria.

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

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

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

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

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

Il decreto direttoriale prot. 53567 del 14/09/2023, che stabilisce la struttura organizzativa di secondo livello, individua gli uffici di livello dirigenziale non generale dell'Agenzia, gli uffici

centrali, anche decentrati, e gli uffici operativi territoriali, con l'attribuzione dei relativi compiti.

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

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

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

Nel corso dell'anno 2025 sono state avviate diverse iniziative per continuare a incrementare l'organico dell'Agenzia e, in particolare, sono state avviate n. 9 procedure concorsuali per consentire la copertura di complessive n. 105 unità, così suddivise:

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

Quanto al tema dello sviluppo professionale del personale interno, si evidenzia che nell'anno 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 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 16 unità di personale.

Inoltre, si è proceduto, tra gli altri, a:

- concludere la procedura di concorso per 15 unità a dirigenti tecnici;
- finalizzare lo sviluppo di carriera per 4 unità riservate a personale interno;

- avviare una procedura di progressione del personale interno tra le Aree (da Area Assistenti ad Area Funzionari) per 11 unità di personale;
- inquadrare nei ruoli dell'Agenzia 6 dirigenti per passaggio diretto tra pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 30, comma 2-bis, del D.Lgs. n. 165/2001, riservata al personale Dirigenziale di altre Amministrazioni pubbliche in servizio presso ANSFISA in posizione di comando/aspettativa o fuori ruolo;
- inquadrare nei ruoli 3 nuove risorse (1 Funzionario e 2 Assistenti) risultate vincitori della precedente procedura di concorso per il reclutamento di complessive 275 unità di personale non dirigenziale prot. n. 28845 del 13/12/2021;
- gestire lo scorrimento di graduatorie di altri enti equivalenti al fine di inquadrare nei ruoli 4 candidati idonei in una procedura di concorso per l'area degli Assistenti Amministrativi;
- inquadrare nei ruoli 6 vincitori della Procedura di Mobilità personale non dirigente area tecnica - Bando prot. n. 0042358 del 07-06-2024.

La struttura organizzativa di ANSFISA è sintetizzata nell'organigramma che segue (Figura 3.2), mentre nella successiva Tabella 3.1 si rappresenta la dotazione organica della DGSF, per tipologia di inquadramento.

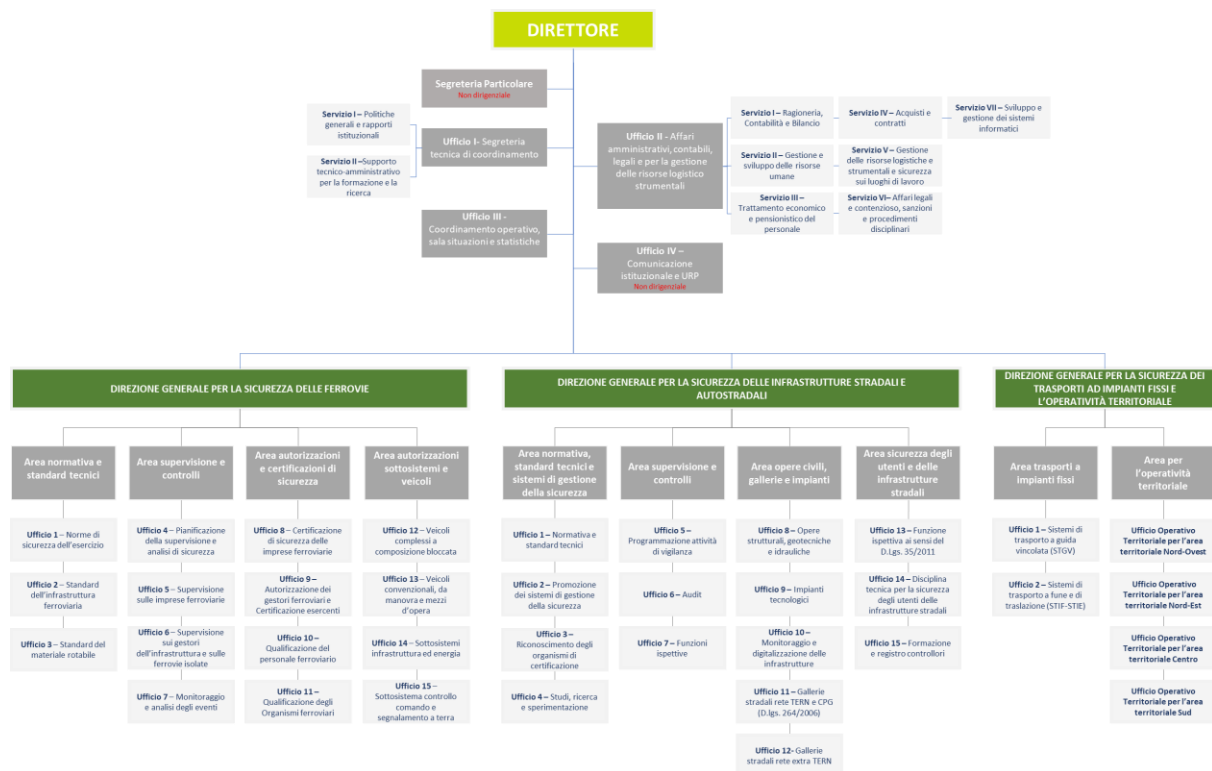


Figura 3.2: Organigramma

CATEGORIA	DOTAZIONE ORGANICA	PERSONALE NEI RUOLI	PERSONALE IN SERVIZIO	PERSONALE IN SERVIZIO DGSF
Dirigenti di livello generale	3	0	3	1
Dirigenti di livello non generale	48	28	29	11
Professionisti I q	77	64	64	34
Professionisti II q	15	3	3	0
Elevate professionalità	6	0	0	0
Funzionari	294	204	199	57
Assistenti	183	141	139	29
Operatori	10	10	10	4
TOTALE	636	450	449	136

Tabella 3.1: Dotazione organica ANSFISA al 31/12/2025

3.4.3 Il personale della NSA e il sistema di gestione delle competenze

Nella successiva Tabella 3.2 si rappresenta la distribuzione al 31/12/2025 del personale in servizio alla DGSF, diviso per ufficio, con specificazione del personale impegnato in attività di rilascio del certificato di sicurezza unico, autorizzazione dei veicoli, supervisione, licenze di macchinista. La tabella riporta anche il personale di altra Direzione che svolge attività ispettive prevalentemente in materia di sicurezza delle ferrovie.

UFFICIO	DOTAZIONE ORGANICA	PERSONALE IMPIEGATO IN RILASCIO SSC, AUTORIZZAZIONI VEICOLI, SUPERVISIONE, LICENZE MACCHINISTI
Direttore Generale	1	//
Staff Direttore Generale	2	//
Ufficio 1 – Norme di sicurezza dell'esercizio	9	Attività di supervisione (5)
Ufficio 2 – Standard dell'infrastruttura ferroviaria	5	Attività di supervisione (1)
Ufficio 3 – Standard del materiale rotabile	6	Attività di rilascio autorizzazioni veicoli (6)

UFFICIO	DOTAZIONE ORGANICA	PERSONALE IMPIEGATO IN RILASCIO SSC, AUTORIZZAZIONI VEICOLI, SUPERVISIONE, LICENZE MACCHINISTI
Ufficio 4 – Pianificazione della supervisione e analisi di sicurezza	9	Attività di supervisione (9)
Ufficio 5 - Supervisione sulle imprese ferroviarie	9	Attività di supervisione (9)
Ufficio 6 – Supervisione sui gestori dell’infrastruttura e sulle ferrovie isolate	10	Attività di supervisione (10)
Ufficio 7 – Monitoraggio e analisi degli eventi	8	Attività di supervisione (8)
Ufficio 8 - Certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie	9	Attività di rilascio SSC (10 incluso l’utilizzo di una risorsa dell’Ufficio 10)
Ufficio 9 – Autorizzazione dei gestori ferroviari e Certificazione esercenti	7	0
Ufficio 10 - Qualificazione del personale ferroviario	13	Attività di rilascio licenze macchinisti (13)
Ufficio 11 – Qualificazione degli Organismi ferroviari	3	0
Ufficio 12 – Veicoli complessi a composizione bloccata	12	Autorizzazioni dei veicoli (11)
Ufficio 13 – Veicoli convenzionali, da manovra e mezzi d’opera	12	Autorizzazioni dei veicoli (12)
Ufficio 14 – Sottosistemi infrastruttura ed energia	11	
Ufficio 15 – Sottosistema controllo comando e segnalamento a terra	10	
Personale di altra Direzione che svolge attività ispettive prevalentemente in materia di sicurezza delle ferrovie	6	Attività di supervisione (6)
TOTALE	142	100

Tabella 3.2: Dotazione organica DGSF al 31/12/2025

L’attività formativa rivolta al personale di ANSFISA nel 2025 è proseguita secondo quanto previsto dal Piano Triennale della Formazione 2025-2027.

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 della DGSF, 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.

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. Le ore complessive di formazione per le strutture organizzative della DGSF sono riportate nella seguente Tabella 3.3.

UFFICIO	ORE DI FORMAZIONE
Direttore Generale e collaboratori	175h 40'
Ufficio 1 – Norme di sicurezza dell'esercizio	856 h 15'
Ufficio 2 – Standard dell'infrastruttura ferroviaria	537 h 7'
Ufficio 3 – Standard del materiale rotabile	401 h 30'
Ufficio 4 – Pianificazione della supervisione e analisi di sicurezza	441 h 18'
Ufficio 5 - Supervisione sulle imprese ferroviarie	1.253 h 50'
Ufficio 6 – Supervisione sui gestori dell'infrastruttura e sulle ferrovie isolate	1.434 h 43'
Ufficio 7 – Monitoraggio e analisi degli eventi	705 h 55'
Ufficio 8 - Certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie	462 h 52'
Ufficio 9 – Autorizzazione dei gestori ferroviari e Certificazione esercenti	509 h
Ufficio 10 - Qualificazione del personale ferroviario	92 h
Ufficio 11 – Qualificazione degli Organismi ferroviari	224 h 58'
Ufficio 12 – Veicoli complessi a composizione bloccata	675 h 45'
Ufficio 13 – Veicoli convenzionali, da manovra e mezzi d'opera	2.070 h 14'
Ufficio 14 – Sottosistemi infrastruttura ed energia	1.431 h 16'
Ufficio 15 – Sottosistema controllo comando e segnalamento a terra	981 h 38'
TOTALE	12.254 h 1'

Tabella 3.3: Ore di formazione personale DGSF nel 2025

3.4.4 Parti esterne interessate

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

- Gestori dell'infrastruttura, il cui elenco è fornito al paragrafo 6.1: soggetti incaricati, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti;
- Imprese ferroviarie, il cui elenco è fornito al paragrafo 6.1: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ferroviaria, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- Soggetti Responsabili della manutenzione (Entity in charge of maintenance - ECM): soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo accreditato ai sensi del Reg (UE) 2019/779 da un organismo di certificazione (OdC ECM);
- Detentori di veicoli ferroviari: persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo il diritto ad utilizzarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto;
- Centri di formazione, riconosciuti dall'Agenzia, il cui elenco è fornito nel "Registro dei Centri di Formazione" istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 1 lettera e) del D.Lgs. 30 dicembre 2010, n.247: Centri di formazione che provvedono all'erogazione della formazione sulle competenze specifiche dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- Organismi di certificazione del personale addetto ai controlli non distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria;
- Organismi di certificazione saldatura;
- Organismi di valutazione della conformità: organismi notificati (NoBo) o designati (DeBo) dallo Stato membro quali responsabili delle attività di valutazione della conformità', rispettivamente, alle norme dell'Unione europea o alle norme nazionali, tra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni;
- Organismi di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli ferroviari;
- Produttori o Fornitori - Costruttori di veicoli e componenti ferroviari: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli, oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- altre NSA con le quali ANSFISA coopera in materia di sicurezza e d'interoperabilità delle attività ferroviarie sulle tratte transfrontaliere;
- organizzazioni ed enti vari, con i quali esistono collaborazioni e sinergie, tra cui i principali sono:
 - organizzazioni accademiche e associazioni tecniche e professionali per la realizzazione di percorsi formativi relativi alla sicurezza delle reti e dei sistemi di trasporto;
 - istituti e consorzi di ricerca per lo scambio di collaborazioni ed informazioni tecnico-scientifiche, sinergicamente utili al raggiungimento delle rispettive finalità istituzionali;

- consigli nazionali degli ordini professionali su tematiche di comune interesse in ambito trasporti ferroviari, stradali e autostradali;
- associazioni culturali, in riferimento ad attività di comune interesse nel settore delle opere civili nei sistemi di trasporto ferroviario, stradale e ad impianti fissi, su iniziative di formazione e sviluppo professionale, scambio delle competenze reciproche e partecipazione reciproca a gruppi di lavoro tecnici;
- organismi pubblici che svolgono attività tecnico-operative di interesse nazionale;
- comitati dei pendolari che hanno lo scopo di promuovere e difendere i diritti dei pendolari, migliorando il servizio di trasporto pubblico e affrontando problematiche come ritardi, affollamento, sicurezza e costi;
- organizzazioni sindacali, associazioni di lavoratori che operano nel settore ferroviario, che si occupano di difendere i diritti dei lavoratori e di migliorarne le condizioni di lavoro, con le quali l'Agenzia organizza incontri periodici sui temi della sicurezza della circolazione ferroviaria;
- Associazioni di settore, organizzazioni che rappresentano gli interessi di diverse categorie di soggetti coinvolti nel settore. Sono attive in diverse aree, tra cui la sicurezza, la gestione delle infrastrutture, il trasporto merci etc.

PARTE 4 – PRESTAZIONI DI SICUREZZA

4.1 Analisi degli incidenti significativi

Si riporta nella Tabella 4.1 e nel grafico di Figura 4.1 l'andamento degli incidenti significativi dell'ultimo decennio 2016-2025 sull'intera rete interconnessa di competenza di ANSFISA, identificata come [Rete IT] (si fa riferimento alla classificazione richiesta, a livello europeo, per gli indicatori comuni di sicurezza).

INCIDENTI SIGNIFICATIVI										
[Rete IT]										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Collisione di treno	4	2	6	4	4	6	6	6	6	14
Collisione di treno con veicolo ferroviario	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1
Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	3	0	4	3	3	5	4	4	5	13
Deragliamento di treno	2	5	8	5	8	2	3	2	4	0
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	15	12	3	5	8	7	16	7	6	10
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	72	75	83	51	56	61	76	88	80	67
Incendio a bordo del materiale rotabile	1	3	3	4	0	0	2	1	1	2
Altro*	5	7	6	6	13	14	6	9	5	7

INCIDENTI SIGNIFICATIVI										
[Rete IT]										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TOTALE	99	104	109	75	89	90	109	113	102¹	100

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

Tabella 4.1: Incidenti significativi

I dati riportati nella Tabella 4.1 mostrano che:

- il numero complessivo di incidenti significativi in valore assoluto, nel decennio, è sostanzialmente stabile e in diminuzione nell’ultimo biennio; il 2025 registra un lieve decremento rispetto all’anno precedente ed un decremento più consistente rispetto al 2023, con un contributo fornito dall’incremento delle collisioni contro animali, degli incidenti ai passaggi a livello e degli incidenti legati all’esecuzione di interventi manutentivi da parte soggetti esterni all’ambito ferroviario nelle aree adiacenti;
- in tutto il decennio, gli incidenti significativi più frequenti sono gli incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento; a seguire, ci sono le collisioni di treno, gli incidenti ai passaggi a livello e gli incidenti rientranti nella categoria altro.

Il numero di incidenti significativi ponderato per i volumi di traffico, riportato nella Figura 4.1 mostra anche per il 2025 come per il 2024 un valore inferiore alla media dell’ultimo decennio.

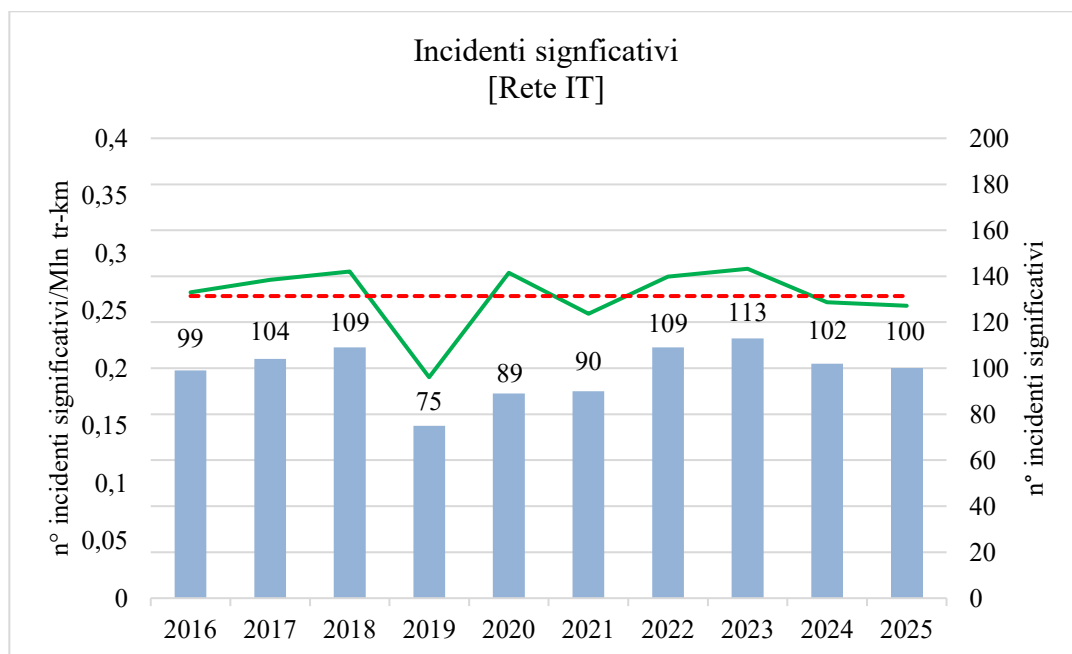


Figura 4.1: Incidenti significativi

¹ Il dato riferito al 2024 e riportato nel Rapporto annuale presentato a settembre 2025 è stato rettificato da RFI con l’invio dei dati relativi al 2025; la modifica consiste nella classificazione di un incidente in manovra da “significativo” a “lieve”, a seguito della rivalutazione dei danni economici (<150.000€)

La successiva Tabella 4.2 fa riferimento alle conseguenze degli incidenti di cui sopra in termini di vittime (morti + feriti gravi, ovvero con ospedalizzazione superiore alle 24 ore) registrate sulla [Rete IT].

VITTIME (morti e feriti gravi) IN INCIDENTI SIGNIFICATIVI (1 morto = 1 ferito grave) [Rete IT]										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Collisione di treno	38	2	3	3	0	4	1	0	0	1
Deragliamento di treno	0	0	37	0	2	0	0	0	0	0
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	13	12	25	6	6	6	14	6	5	9
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	76	76	88	51	58	62	78	96	80	69
Incendio a bordo del materiale rotabile	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Altro	0	2	4	2	2	3	1	0	1	0
TOTALE	127	92	158	62	68	75	95	102	86	79

Tabella 4.2: Conseguenze degli incidenti in termini di vittime

Nel 2025 il numero delle vittime registra un'ulteriore riduzione rispetto al 2024, anno in cui il valore era già diminuito rispetto al precedente.

Si riporta infine nella seguente Tabella 4.3 il numero di vittime degli incidenti significativi per categorie di persone sulla [Rete IT].

VITTIME (morti e feriti gravi) IN INCIDENTI SIGNIFICATIVI (1 morto = 1 ferito grave) CATEGORIE DI PERSONE [Rete IT]										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PASSEGGGERI	35	7	62	2	1	4	1	1	2	1
PERSONALE FERROVIARIO	6	3	13	3	8	5	5	8	4	2
ALTRE PERSONE	86	82	83	57	59	66	89	93	80	76
Altre persone sui marciapiedi	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Altre persone che non si trovano sui marciapiedi	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Utenti del passaggio a livello	13	12	3	6	6	6	14	5	5	8
Persone non autorizzate sulla sede ferroviaria	73	70	79	49	53	60	75	88	75	68
TOTALE	127	92	158	62	68	75	95	102	86	79

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

Dalla Tabella 4.3 si evidenzia che:

- nella categoria passeggeri, nel 2025 si registra 1 vittima (1 decesso riconducibile ad indebita salita/discesa), in diminuzione rispetto al valore dell'anno precedente;
- per la categoria personale ferroviario", nel 2025 si registrano 2 vittime (2 feriti gravi);
- la categoria altre persone incide notevolmente sull'andamento generale. Trattasi di utenti ai passaggi a livello (8 vittime di cui 4 decessi e 4 feriti gravi) e di "persone non autorizzate sulla sede ferroviaria" (68 vittime su 79 totali). Per quest'ultima categoria nel 2025 i decessi sono stati 41 con 27 feriti gravi (nel 2024 si erano registrati 49 decessi e 26 feriti gravi).

In totale nel 2025 si sono registrati 46 decessi e 33 feriti gravi, rispetto ai 57 decessi e 29 feriti gravi del 2024.

4.1.1 Collisioni di treno

Nel 2025 si sono registrate 14 collisioni di treno, con un ferimento grave di persona.

Nella successiva Figura 4.2 si riporta l'andamento degli incidenti riferiti alla categoria "collisioni di treno" nell'ultimo decennio sulla [Rete IT].

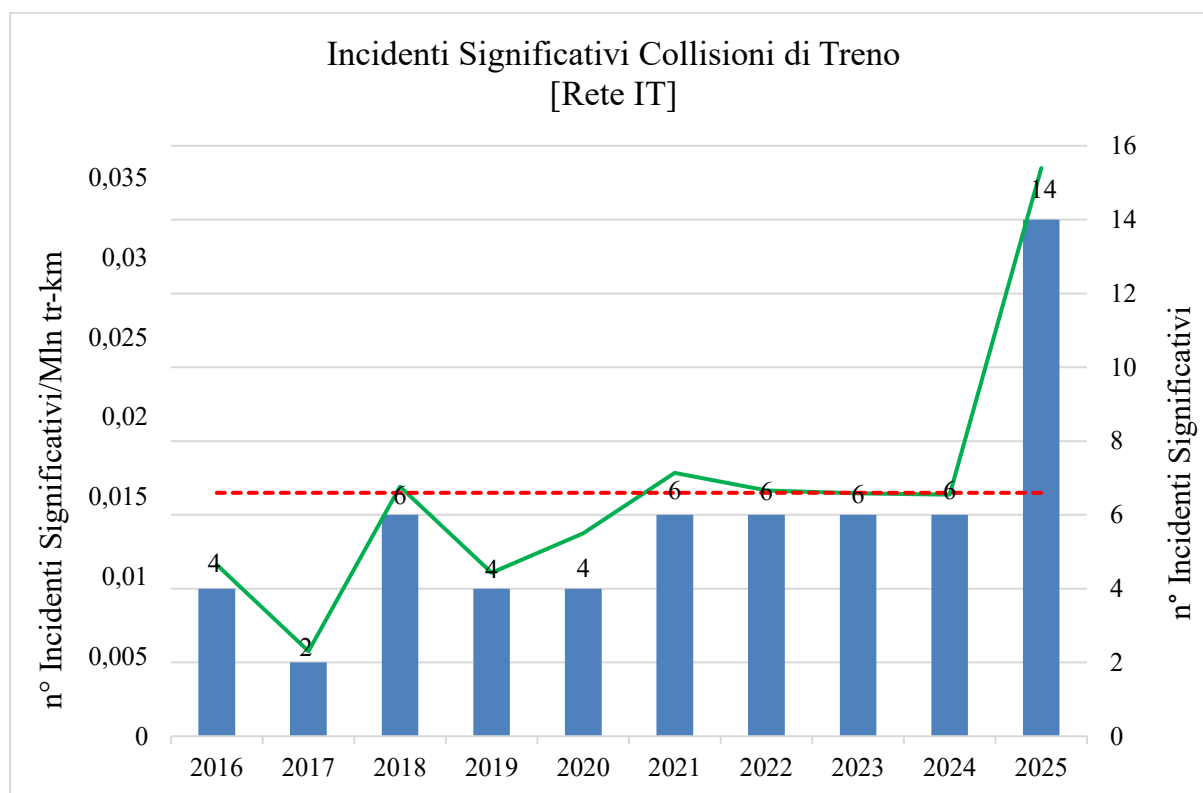


Figura 4.2: Collisioni di treno

Nel 2025, in questa categoria di incidenti significativi si rileva un dato molto maggiore rispetto all'andamento degli ultimi anni. Nello specifico, dei 14 casi occorsi nel 2025, 1 incidente è la "collisione di treno con veicolo ferroviario" (collisione, senza vittime, di veicoli in fuga contro un treno avvenuta nella località di Trento Roncafort il 20 agosto 2025) e 13 incidenti

appartengono alla categoria “Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari”; questi ultimi 13 incidenti sono legati a molteplici scenari:

- 3 alla presenza di animali ingombranti la sede ferroviaria;
- 3 all’interferenza con l’esercizio ferroviario di attività manutentive eseguite da soggetti operanti in prossimità della sede ferroviaria;
- 3 a fenomeni di dissesto idrogeologico;
- 2 all’indebita interazione tra pantografo e linea aerea con conseguente caduta della stessa,
- 1 al distacco di componenti dal materiale rotabile
- 1 all’urto di un treno contro un motociclo proveniente da aree adiacenti con un ferito grave.

Pur non essendo disponibili dati consolidati sui precursori di tali eventi, è comunque importante intervenire con attività di delimitazione fisica della sede ferroviaria - investimenti animali o veicoli stradali sulla sede ferroviaria non in corrispondenza di un PL - e di contenimento/ gestione del rischio idrogeologico.

Pertanto, a fronte di una significativa riduzione della probabilità di accadimento delle collisioni tra treni e delle loro potenziali conseguenze, realizzata grazie al progressivo attrezzaggio delle linee e dei locomotori con sistemi di protezione della marcia del treno (attualmente il 95,95% della [Rete IT] e il 99% del traffico sono protetti dal sistema di protezione della marcia del treno), pur permanendo l’esigenza di completare il percorso di attrezzaggio tecnologico delle reti regionali interconnesse, è necessario intervenire sui precursori degli eventi occorsi nel 2025.

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

SPAD – indebiti superamenti di segnali disposti a via impedita da parte di treni

Nel 2025, sulla [Rete IT] si rileva un aumento del numero degli SPAD rispetto al 2024 (Figura 4.3), dovuto all’aumento della componente “in corsa”.

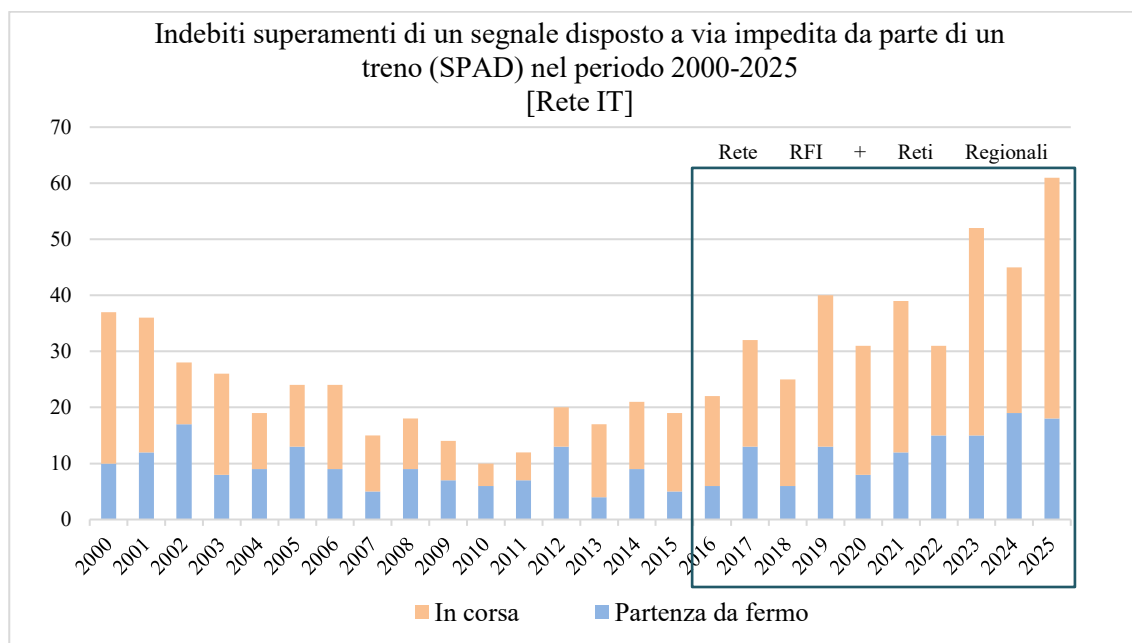


Figura 4.3: SPAD

Nel 2025, così come nel 2024, non si sono verificati incidenti significativi legati a questo precursore.

Dei 61 SPAD, 59 si sono verificati su linee dotate di sistemi di protezione della marcia del treno, a conferma della prevalenza del fenomeno in contesti tecnologicamente protetti. I restanti 2 eventi hanno interessato situazioni peculiari: un'infrastruttura in fase di adeguamento tecnologico e un caso caratterizzato da un'errata configurazione del punto informativo di rallentamento, che, unitamente a fattori afferenti alla condotta del treno, ha determinato il superamento del punto protetto e l'impegno del deviatoio.

11 eventi (18%) hanno registrato il superamento del punto protetto, configurando una situazione di maggiore rilevanza sotto il profilo della sicurezza dell'esercizio e pertanto si è dato seguito con richieste di approfondimento congiunto tra imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture coinvolte al fine di individuare soluzioni congiunte.

Con riferimento alla tipologia di servizio interessata, la quota più significativa degli eventi ha riguardato i treni passeggeri regionali, con 36 casi pari al 59,0% del totale. Seguono i treni passeggeri a lunga percorrenza con 11 casi (18,0%), i treni merci con 9 casi (14,8%) e gli invii di materiale o locomotive isolate con 5 casi (8,2%).

La distribuzione evidenzia una prevalenza degli eventi nel segmento del trasporto regionale, coerente con la maggiore consistenza e frequenza di tale tipologia di traffico sulle reti ferroviarie interconnesse.

Per approfondire l'analisi di alcune possibili correlazioni di fattori ricorrenti emersi nel corso delle attività di indagine, nel 2025 è stato somministrato un questionario sperimentale alle imprese ferroviarie interessate da tali eventi precursori. In particolare, l'analisi degli eventi relativi al trasporto regionale ha confermato la correlazione statistica tra l'utilizzo della leva di impostazione della velocità soglia, unitamente a quella della trazione (circa il 77% dei casi) durante la fase di approccio ai segnali imperativi su itinerari interni ed esterni in ingresso e in uscita dalle stazioni.

Dall'analisi della documentazione acquisita è inoltre emerso che alcune imprese ferroviarie hanno adottato specifiche misure di mitigazione volte a contenere il fenomeno, tra le quali:

- l'emanazione di raccomandazioni interne che, mettendo in relazione l'incremento tendenziale di tali precursori sugli itinerari sopra richiamati con l'utilizzo improprio delle impostazioni di marcia, richiamano il personale a un impiego più prudente delle stesse;
- l'introduzione di specifiche regole operative da adottare durante il transito e l'avvicinamento a punti critici della linea, finalizzate al rafforzamento dell'attenzione e del mantenimento della concentrazione da parte del personale di condotta;
- la condivisione di ritorni di esperienza con il personale di condotta.

Rimane tuttavia prevalente la tendenza delle commissioni d'indagine a individuare nell'errore umano e, conseguentemente, negli interventi di recupero formativo e di riallineamento delle competenze le principali misure di sicurezza da adottare.

L'analisi delle informazioni raccolte evidenzia anche una quota di eventi avvenuta in presenza di tempi per la presa di servizio e la preparazione alla missione pari o inferiori a 15 minuti. Tale circostanza si riscontra principalmente presso impianti inseriti in nodi ferroviari caratterizzati da elevata intensità di traffico e maggiore complessità operativa, quali Roma Termini, Roma Ostiense, Bologna Centrale, Milano Certosa, Napoli Centrale e Verona Porta Nuova Scalo.

Pur non consentendo di stabilire un rapporto causale in assenza di specifici dati di esposizione al rischio, tali elementi dovrebbero essere oggetto di ulteriori approfondimenti da parte delle imprese ferroviarie.

In particolare, nel 32% dei casi di indebito superamento del segnale a via impedita da parte di treni regionali, il tempo a disposizione degli agenti di condotta per la presa di servizio era pari o inferiore a 15 minuti. Inoltre, l'80% di tali eventi risulta associato all'utilizzo della marcia automatica al momento dell'accadimento, elemento che potrebbe essere compatibile con la presenza di condizioni operative caratterizzate dalla necessità di gestire più attività durante le fasi di condotta.

In base alle informazioni raccolte è possibile sostenere che alcune condizioni di contesto che possono aver concorso al verificarsi dei 61 eventi precursori di SPAD sono riconducibili:

- a condizioni degradate o di scarsa visibilità del segnalamento, anche esterne (ad es. abbagliamento), per una quota pari a quasi un terzo dei casi analizzati. In alcuni casi è stata inoltre segnalata la presenza di segnali spenti o condizioni infrastrutturali e ambientali che ne rendevano più complessa l'individuazione e la corretta interpretazione;
- a carenze nell'applicazione delle regole operative o a una non corretta gestione delle procedure di esercizio, rilevate in una quota significativa di eventi. In diversi casi le indagini hanno individuato errori nell'interpretazione delle procedure, omissioni nell'applicazione delle prescrizioni vigenti, ripartenze senza la necessaria autorizzazione o conoscenza non adeguata della regola da applicare nello specifico contesto operativo;
- all'interferenza di eventi concomitanti o di elementi di distrazione, quali la gestione di comunicazioni telefoniche nei minuti che precedono l'approccio ai segnali, consultazione di dispositivi di bordo o esecuzione di altre attività accessorie durante fasi critiche della condotta;
- a criticità tecniche, ambientali specifiche e a interferenza di eventi concomitanti, quali anomalie di aderenza ruota-rotaia dovute a materiale organico sul piano di rotolamento, pattinamento, problematiche del materiale rotabile, perturbazioni della circolazione o altre condizioni esterne che hanno influenzato il comportamento del sistema uomo-macchina.

4.1.2▪ Deragliamenti di treni

Nel 2025 sulla [Rete IT] non sono avvenuti deragliamenti di treni che abbiano avuto conseguenze significative. Come visibile nella successiva Figura 4.4 che riporta l'andamento di questa categoria di incidenti nell'ultimo decennio, il dato del 2025 è l'unico valore zero registrato.

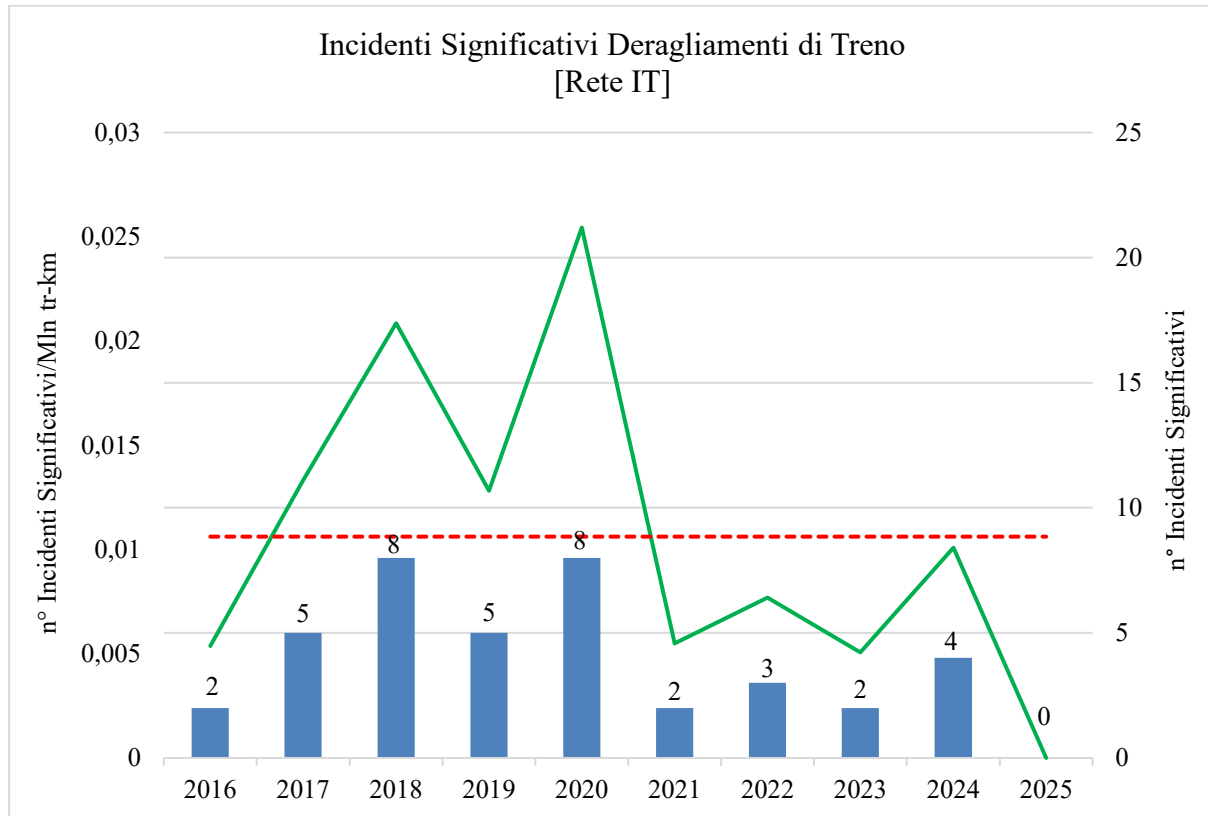


Figura 4.4: Deragliamenti

4.1.3 Incidenti significativi ai passaggi a livello

Nel 2025, il 10% degli incidenti significativi e l'11% delle vittime si sono registrati in corrispondenza dei passaggi a livello. Trattasi di 10 incidenti significativi, che hanno comportato 9 vittime, di cui 4 morti e 5 feriti gravi (Figure 4.5 e 4.6). I dati sono in crescita anche se in linea con la media degli ultimi dieci anni.

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

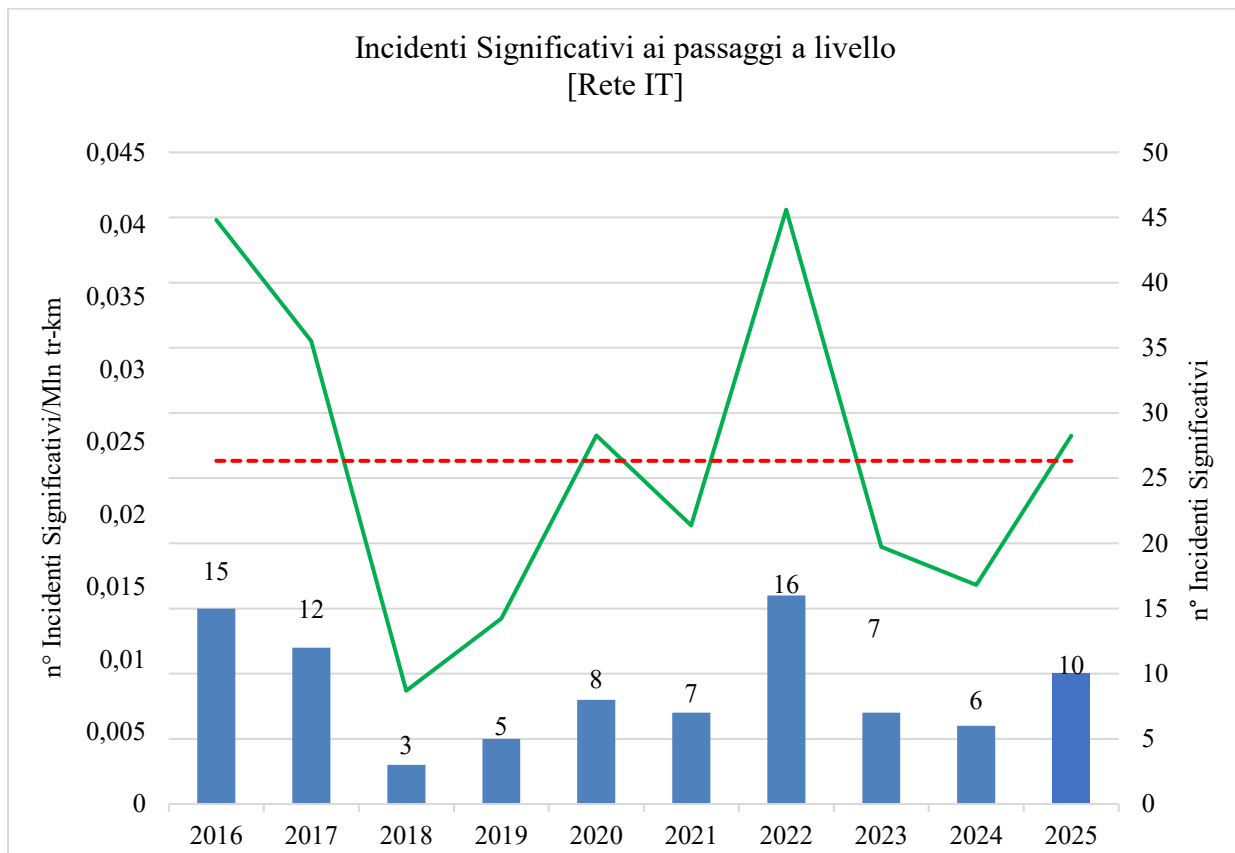


Figura 4.5: Incidenti ai passaggi a livello

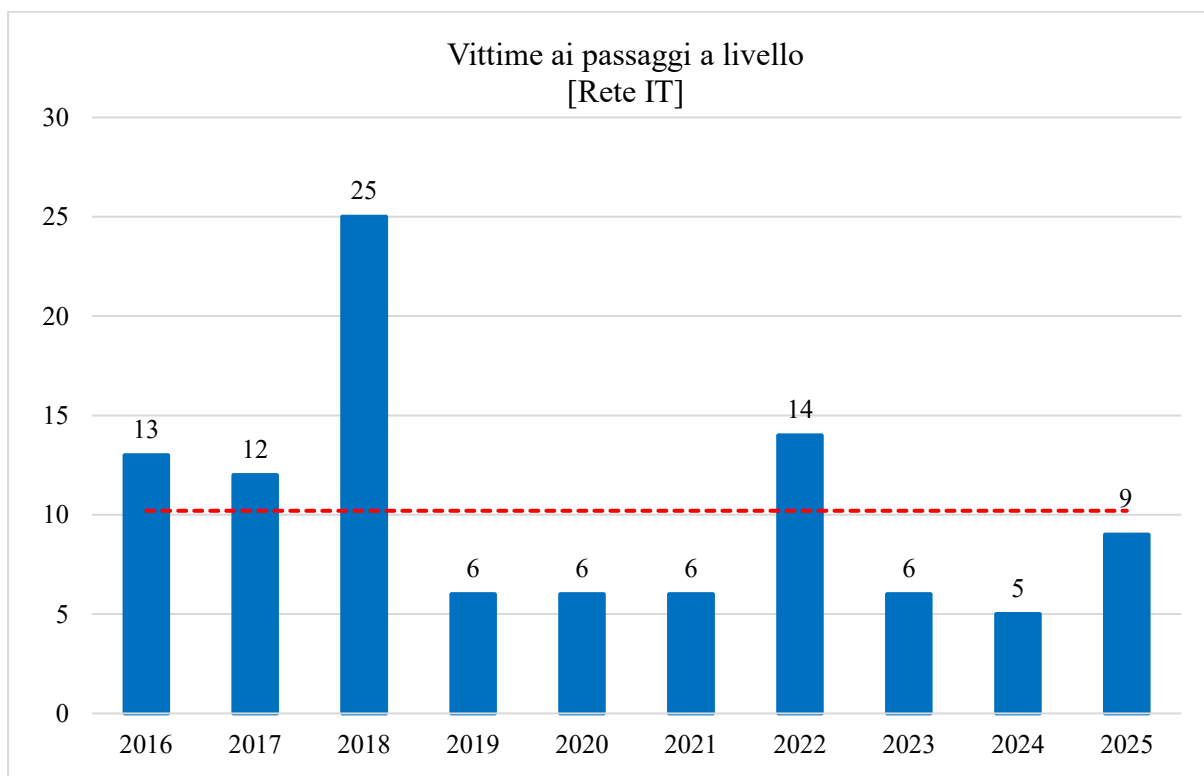


Figura 4.6: Vittime incidenti ai passaggi a livello

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

Questa categoria di incidente che comprende gli investimenti di pedoni (esclusi gli utenti dei passaggi a livello) e le cadute di persone dai veicoli ferroviari in movimento, nel 2025 registra un decremento rispetto al 2024 (Figura 4.7). Tale categoria di incidente rappresenta il 67% degli incidenti significativi totali.

A tale categoria di incidente è legato l’87% circa delle vittime totali (69 vittime di cui 42 morti e 27 feriti gravi su 79 vittime complessive) e circa il 91% dei decessi totali del 2025.

La principale componente è riconducibile alla presenza di “persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria” che rappresenta ancora la categoria con maggiore incidenza sul dato complessivo delle vittime, con un trend in decrescita negli ultimi 2 anni (Figura 4.8).

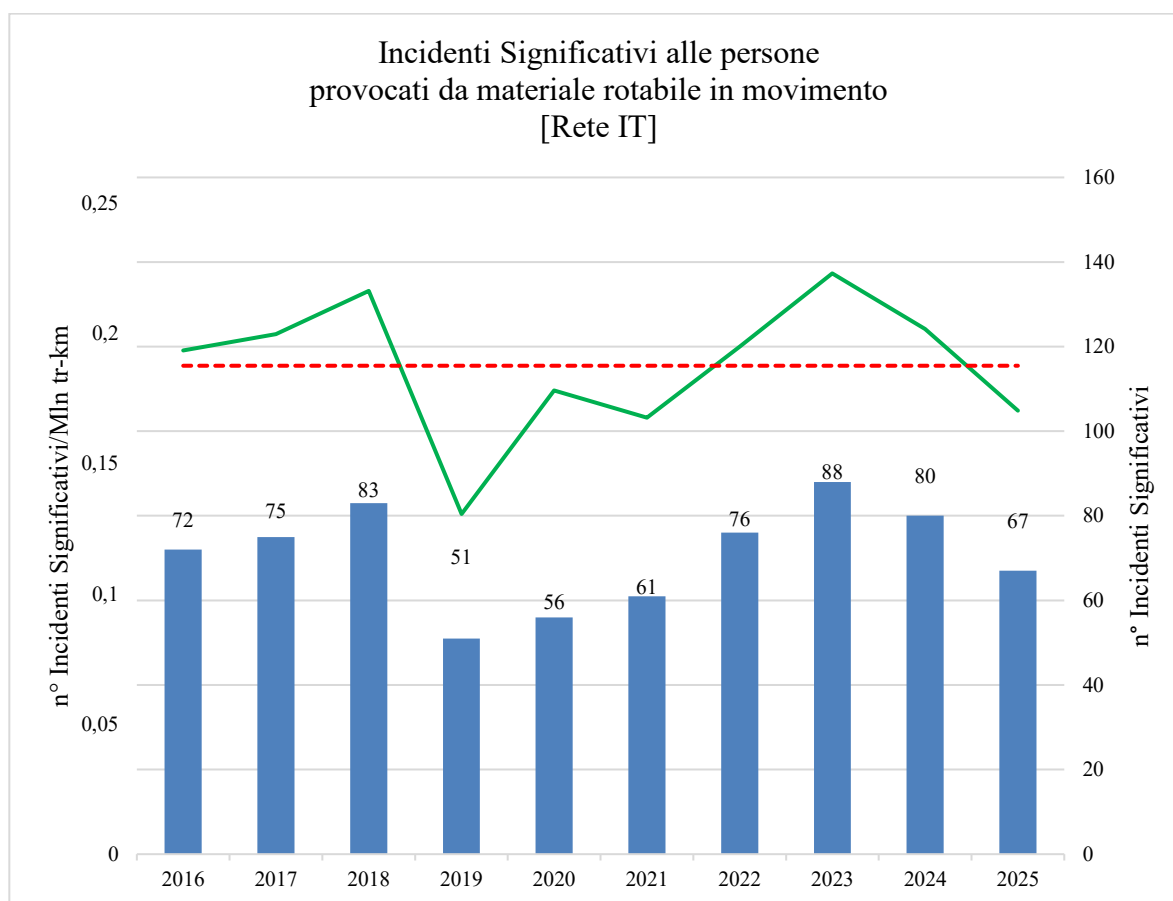


Figura 4.7: Incidenti alle persone

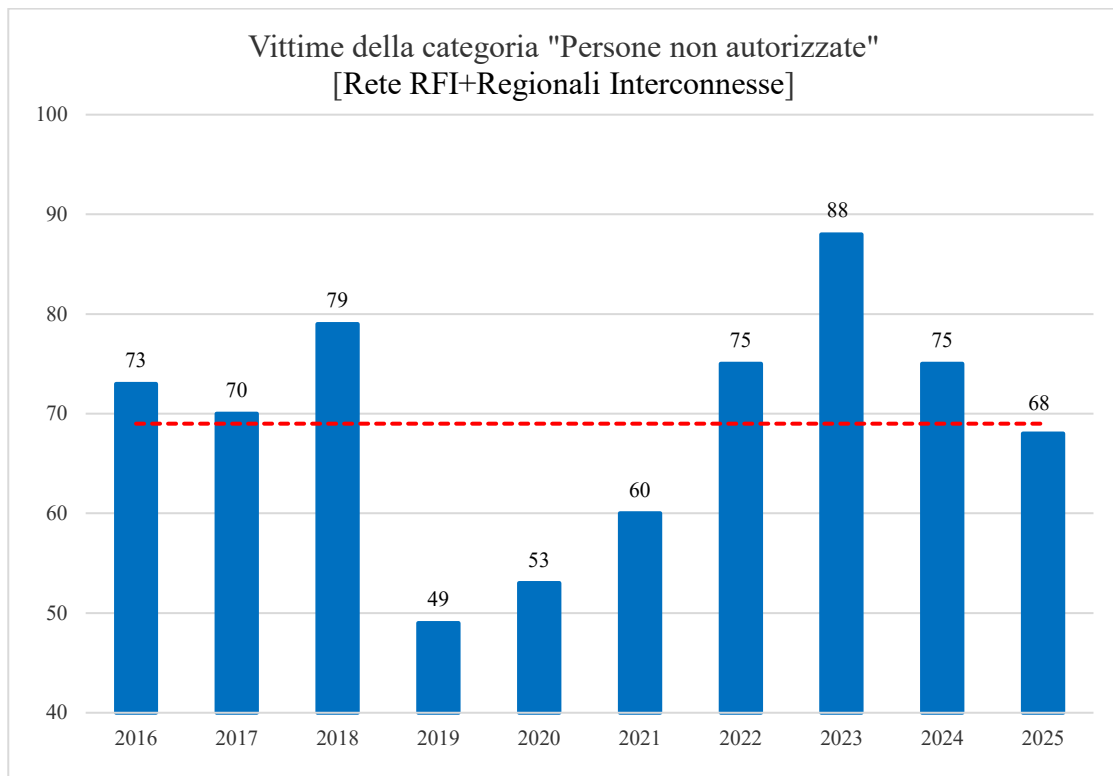


Figura 4.8: Incidenti alle "persone non autorizzate"

Per quanto riguarda gli incidenti dovuti ad indebita salita/discesa dai treni, nel 2025 si registrano 2 incidenti con altrettanti decessi, come riportato nella successiva Figura 4.9, legati a comportamenti non corretti da parte dell'utenza ferroviaria.

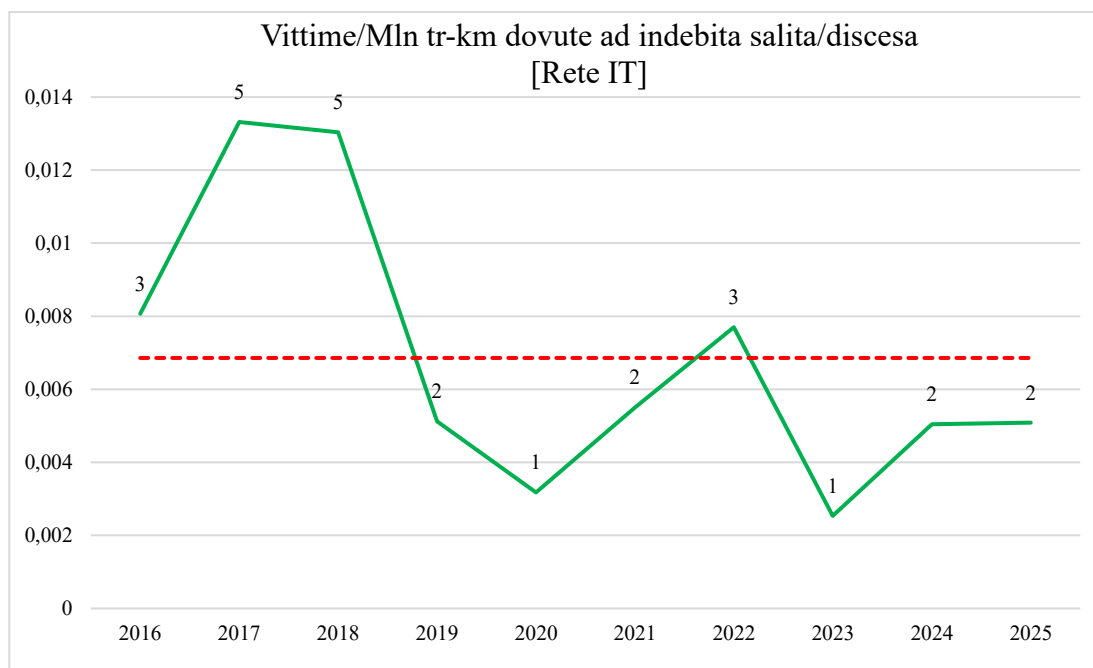


Figura 4.9: Incidenti dovuti ad indebita salita/discesa

4.1.5 Incendi a materiale rotabile

Nel 2025, si sono verificati 2 incendi a materiale rotabile in uso a treni passeggeri, senza vittime (Figura 4.10).

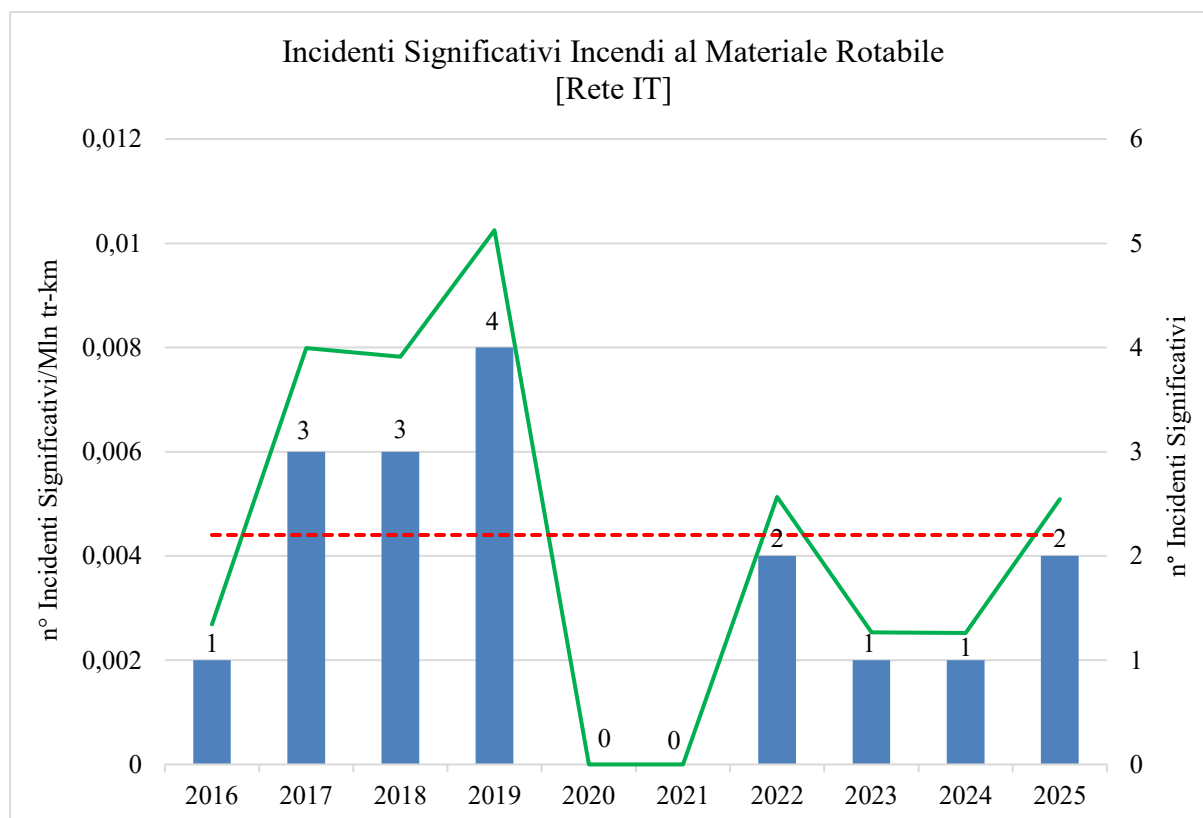


Figura 4.10: Incidenti al materiale rotabile

4.1.6 Incidenti significativi della categoria “altri tipi”

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

Nel 2025 si sono verificati 7 incidenti significativi della categoria “altri tipi di incidenti”, senza vittime. Come visibile dall’andamento riportato nella seguente Figura. 4.11, relativo all’ultimo decennio sulla [Rete IT] il dato è in crescita rispetto all’anno precedente ma inferiore al valore medio del periodo.

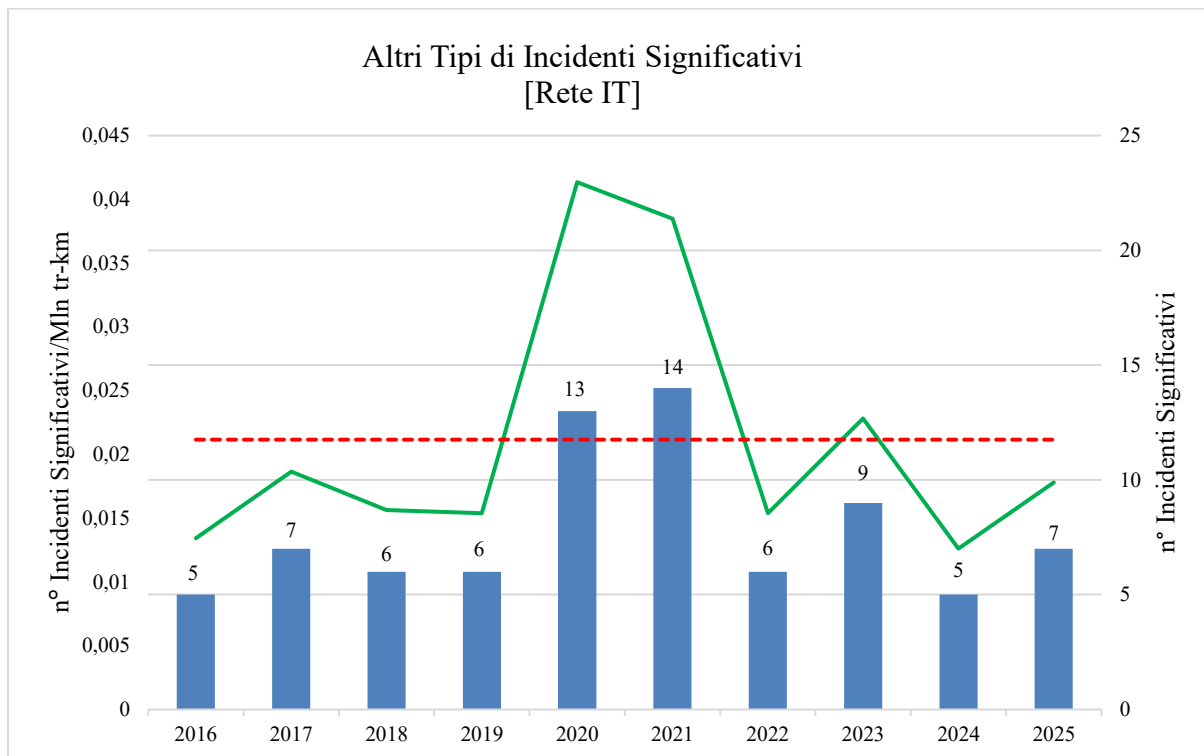


Figura 4.11: Altri tipi di incidenti

Dei 7 incidenti appartenenti alla categoria “altro tipo di incidente”, 6 sono riconducibili all’errata applicazione delle procedure in attività di manovra, di cui uno collegato all’errata immobilizzazione di un rotabile successivamente andato in fuga, e 1 è relativo ad attività di manutenzione dell’infrastruttura avendo coinvolto un mezzo d’opera in regime di interruzione della circolazione.

4.2 Distribuzione per macro-cause degli incidenti significativi

Facendo riferimento a una diversa classificazione degli incidenti significativi, in base alla loro macro-causa principale (Figura 4.12), la quota preponderante (pari al 71%) è associata alle indebite presenze o agli attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni (inclusi anche i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello; è escluso il personale ferroviario e quello delle ditte che svolgono attività per conto degli operatori ferroviari), a cui corrisponde il 92% circa delle vittime complessive (intese come morti + feriti gravi, cioè con ricoveri di almeno 24 ore, come visibile nella Figura 4.13).

Nei successivi grafici sono illustrati in dettaglio, per ciascuna macro-causa indicata in Figura 4.12, gli andamenti nell’ultimo quinquennio.

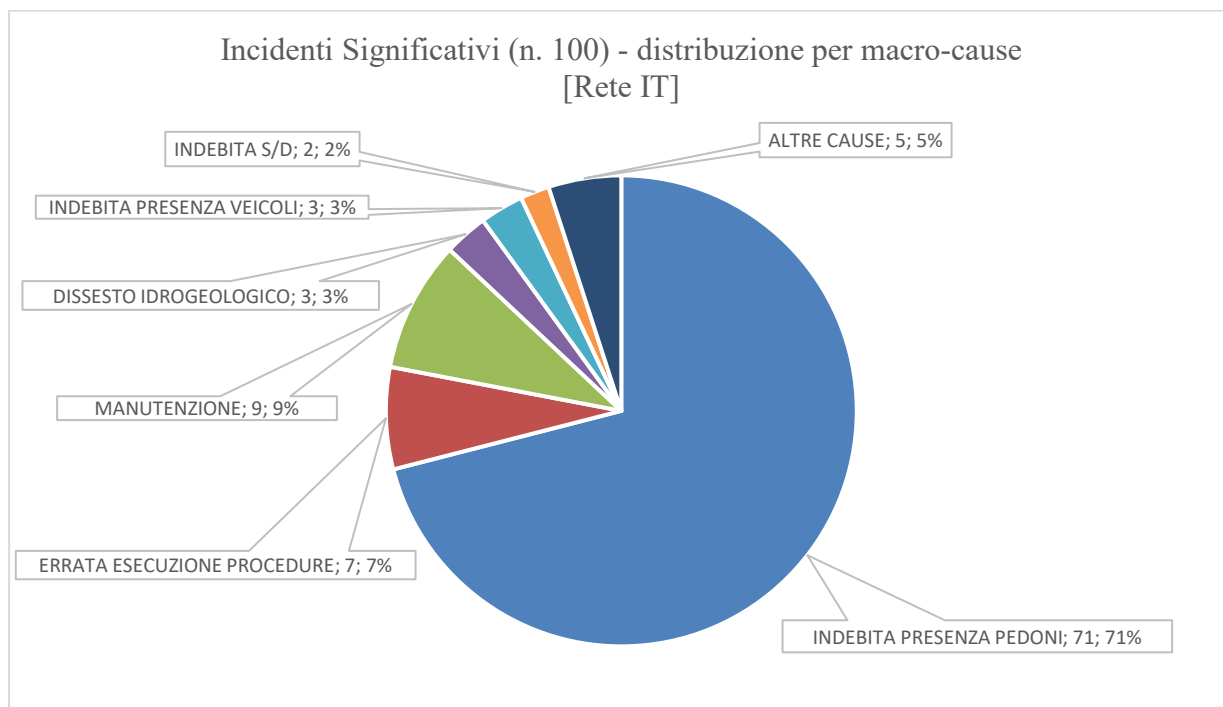


Figura 4.12: Distribuzione incidenti per macro-cause

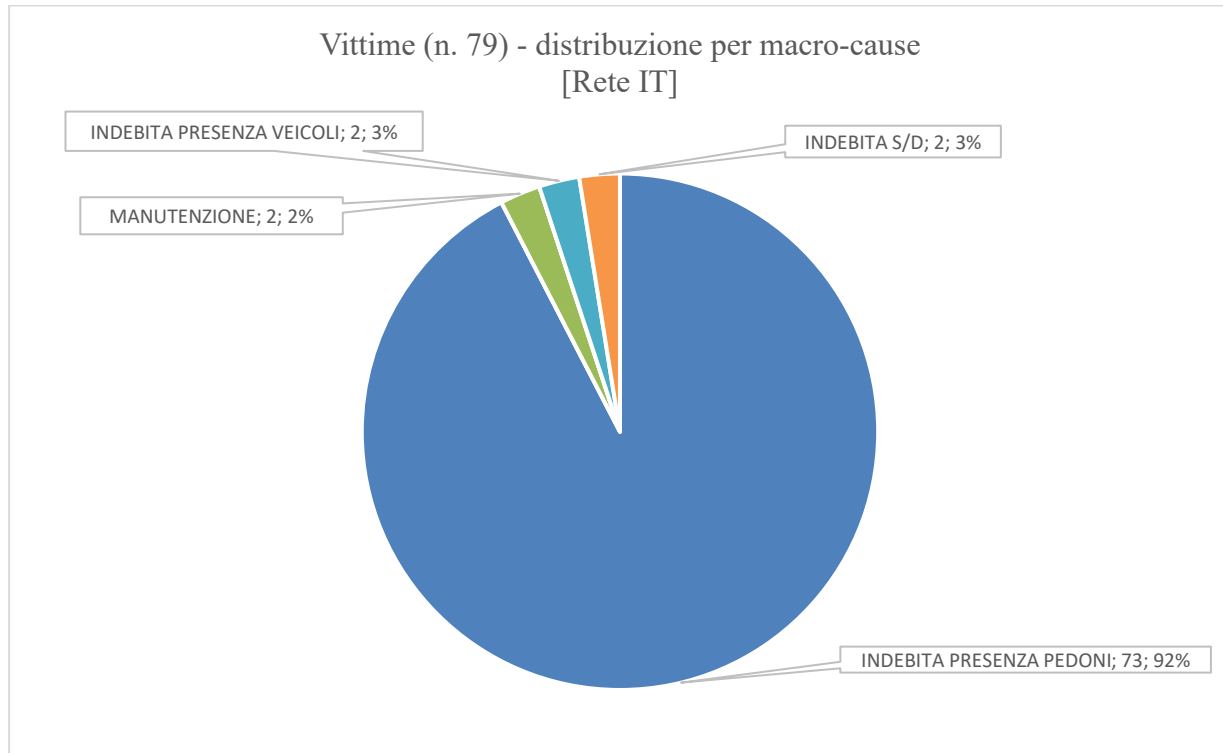


Figura 4.13: Distribuzione vittime per macro-cause

1. Incidenti significativi da collegare al contesto manutenzione

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

Nel 2025 il valore è in diminuzione rispetto all'anno precedente ed in linea con i valori registrati nel quinquennio.

Per le misure e le azioni correlate si rimanda al paragrafo 3.1.2.



Figura 4.14.a

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

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

Il valore è costante nell'ultimo triennio.

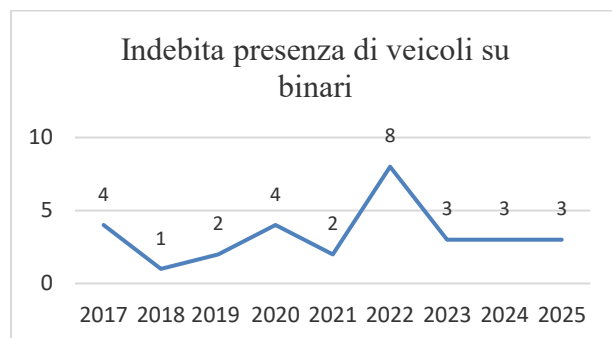


Figura 4.14.b

3. Incidenti significativi dovuti all'indebita presenza pedoni

Nel 2025, il dato è in diminuzione rispetto al biennio precedente.

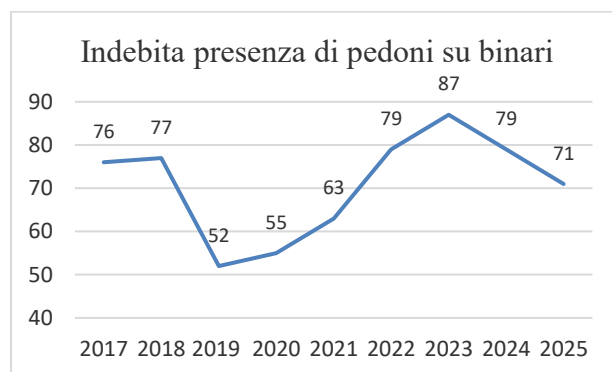


Figura 4.14.c

4. Incidenti significativi dovuti all'errata esecuzione procedure

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

Il valore nel 2025 è in aumento rispetto all'anno precedente seppure in linea con i valori registrati nel quinquennio.



Figura 4.14.d

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

La numerosità degli eventi è particolarmente bassa; comunque, il valore nel 2025 si attesta sui livelli registrati nel 2024.

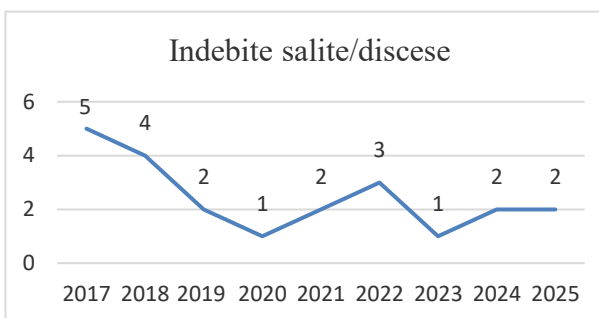


Figura 4.14.e

6. Incidenti significativi riconducibili a fenomeni di dissesto idrogeologico

La numerosità degli eventi è particolarmente bassa; comunque, nel 2025 il valore risulta in aumento rispetto al biennio precedente.

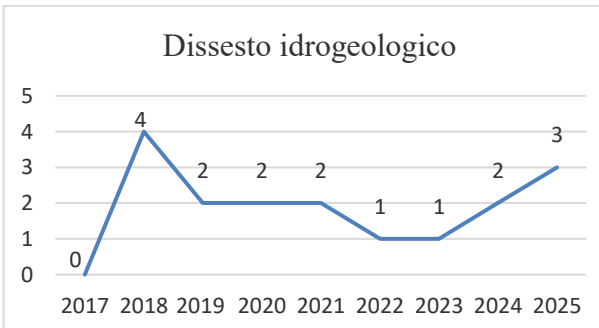


Figura 4.14.f

7. Altre cause

Per il 2025 si sono registrati 5 eventi determinati da fenomeni esterni quali le indebite presenze di animali e le attività manutentive extra ferroviarie in aree adiacenti.

Questa tipologia di eventi evidenzia la vulnerabilità degli incidenti ferroviari anche a causa di fenomeni esterni alle attività ferroviarie.

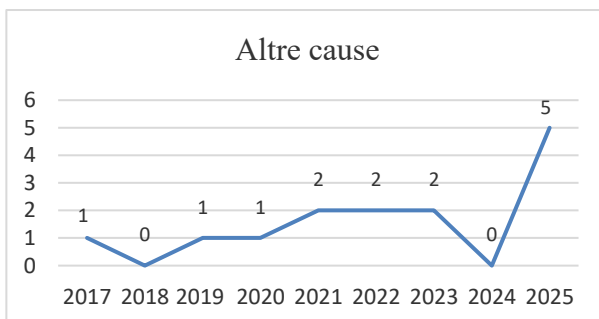


Figura 4.14.g

Al fine di approfondire ulteriormente l'analisi degli eventi accaduti nel 2025 e risalire alla loro causa radice, è stata condotta un'ulteriore scomposizione delle macro-cause attraverso l'individuazione di sottocategorie alle quali ricondurre gli incidenti significativi (Figura 4.15).

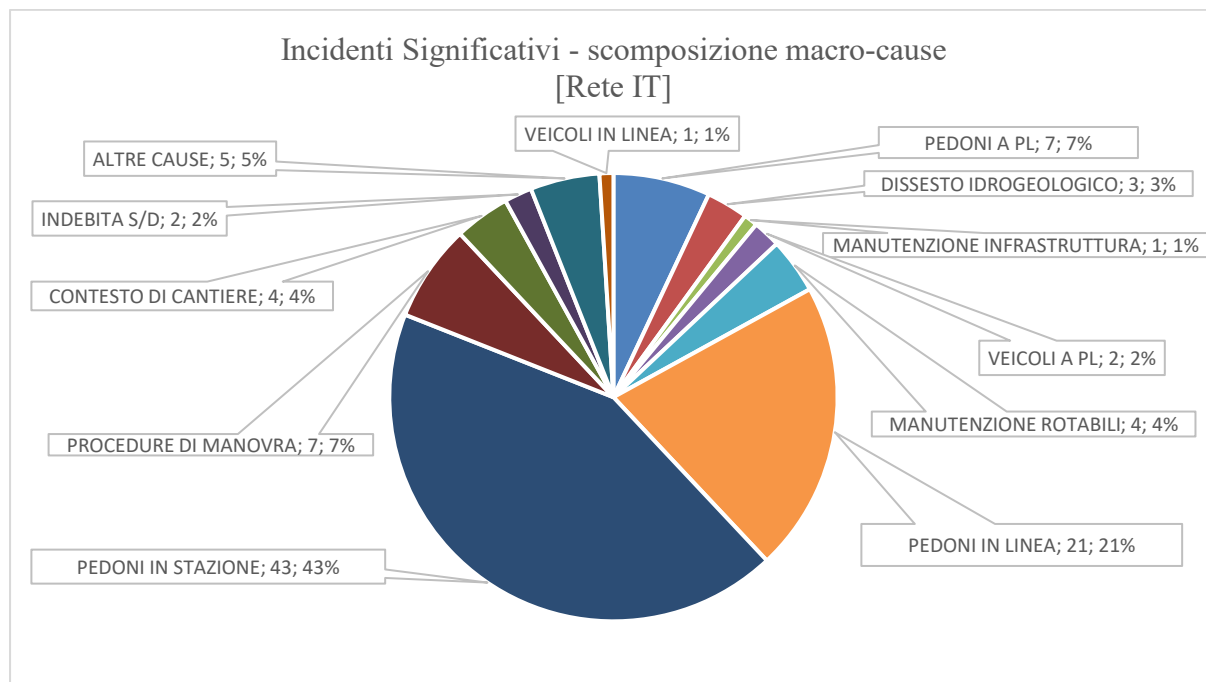


Figura 4.15: Scomposizione macro-cause incidenti

Se ne desume, in particolare, quanto segue:

- alla macro-causa indebita presenza di pedoni contribuiscono principalmente gli investimenti in linea ed in stazione; di gran lunga inferiore il contributo degli investimenti ai passaggi a livello;
- per gli incidenti significativi riconducibili a contesto manutentivo, il contributo maggiore è dato da problematiche connesse alla gestione della manutenzione dei rotabili e ai contesti di cantiere. Sensibilmente inferiore nel 2025 l'apporto dato dalla manutenzione dell'infrastruttura.

Anche la distribuzione delle vittime è stata analizzata con la stessa scomposizione in Figura 4.16.

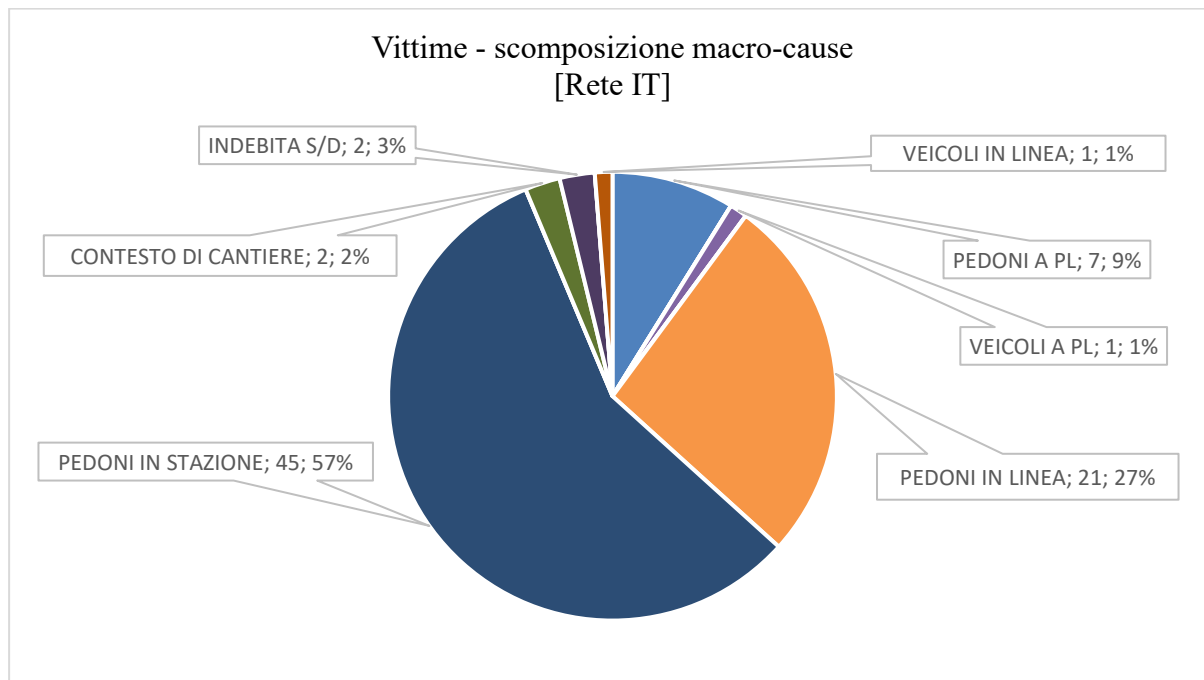


Figura 4.16: scomposizione macro-cause vittime di incidenti

La macro-causa indebita presenza di pedoni contribuisce, nel complesso, al 93 % delle vittime: la maggior parte di tali vittime sono state registrate in stazione.

Nella successiva Figura 4.17, si analizza, infine, una ulteriore aggregazione dei dati riferiti agli incidenti significativi registrati nel periodo 2007-2025 sulla [Rete IT], distinguendoli in due sole casistiche: viene sostanzialmente separata la componente dovuta all'indebita presenza di pedoni da tutte le altre componenti di macro-causa (quali indebita salita-discesa, errata esecuzione delle procedure, manutenzione ecc.), ritenute, queste ultime, più peculiarmente tecniche.

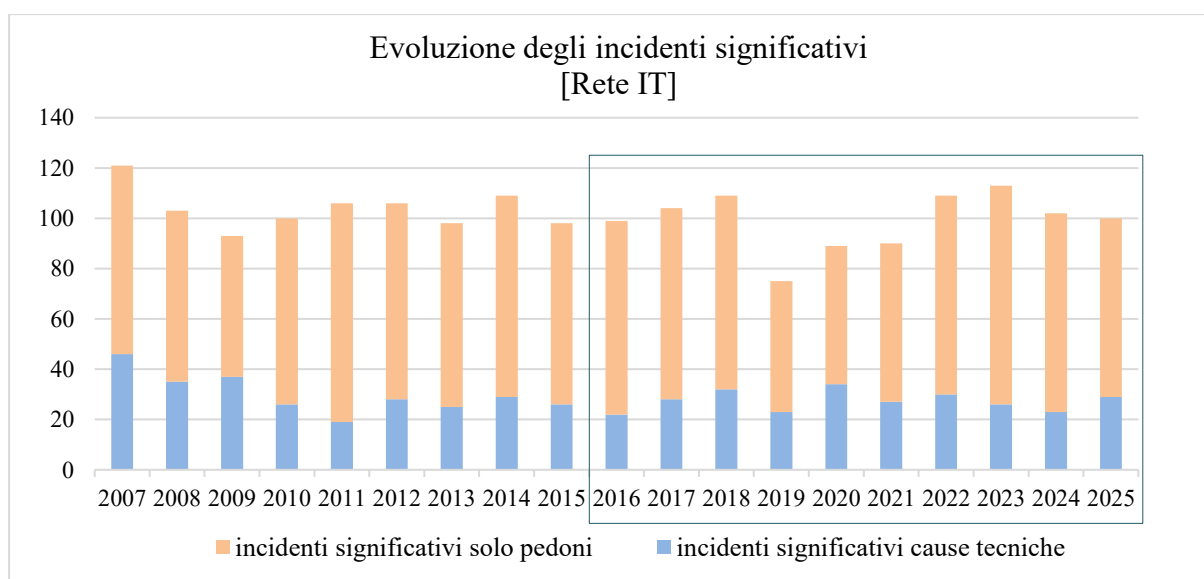


Figura 4.17: Evoluzione incidenti

Da tale analisi si rileva per entrambe le casistiche un andamento nel periodo di riferimento piuttosto instabile.

Si può tuttavia rilevare che l'incidenza delle "indebite presenze di pedoni" sul numero totale degli incidenti significativi, nel 2025, è del 71% mentre nel 2007 a parità di occorrenze rappresentava il 62%. Tale confronto evidenzia come nel tempo le misure di prevenzione e mitigazione degli incidenti legati a cause tecniche siano risultati maggiormente efficaci.

4.3 Approfondimenti su specifiche tematiche e fenomeni

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

4.3.1 Incidenti significativi registrati nei cantieri di lavoro

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

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

Di tale categoria di incidenti significativi, nel 2025 si sono registrati 4 eventi (Figura 4.18), che hanno provocato un ferito grave tra il personale ferroviario (Figure 4.19 e 4.20). Il dato si attesta sul valore medio del periodo.

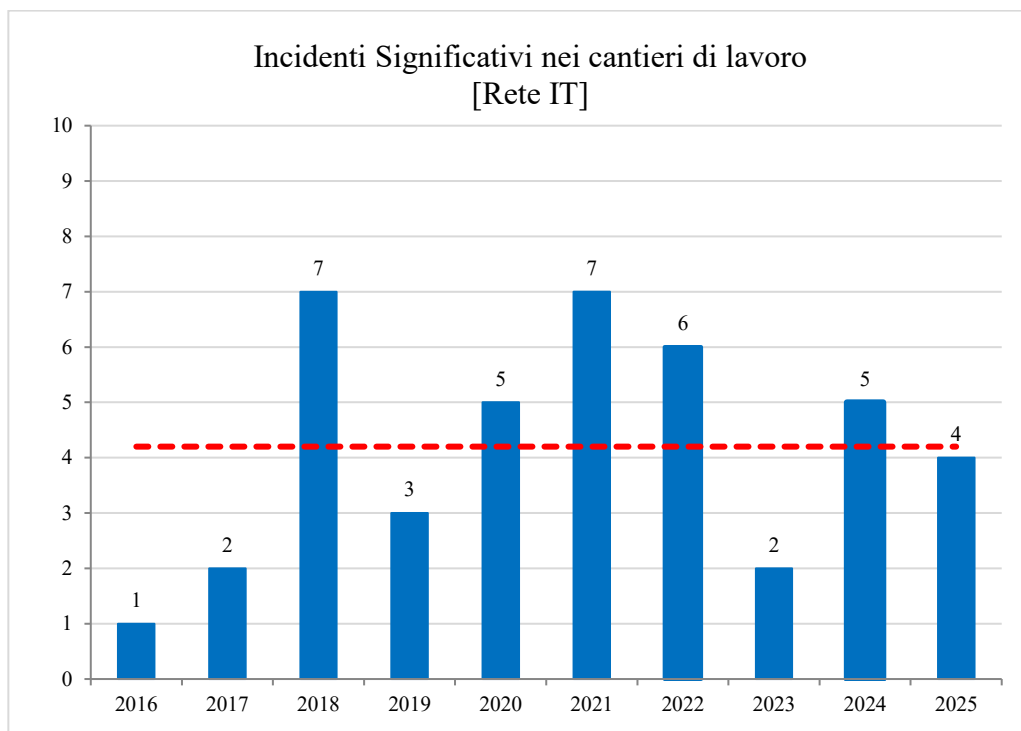


Figura 4.18: Incidenti nei cantieri di lavoro

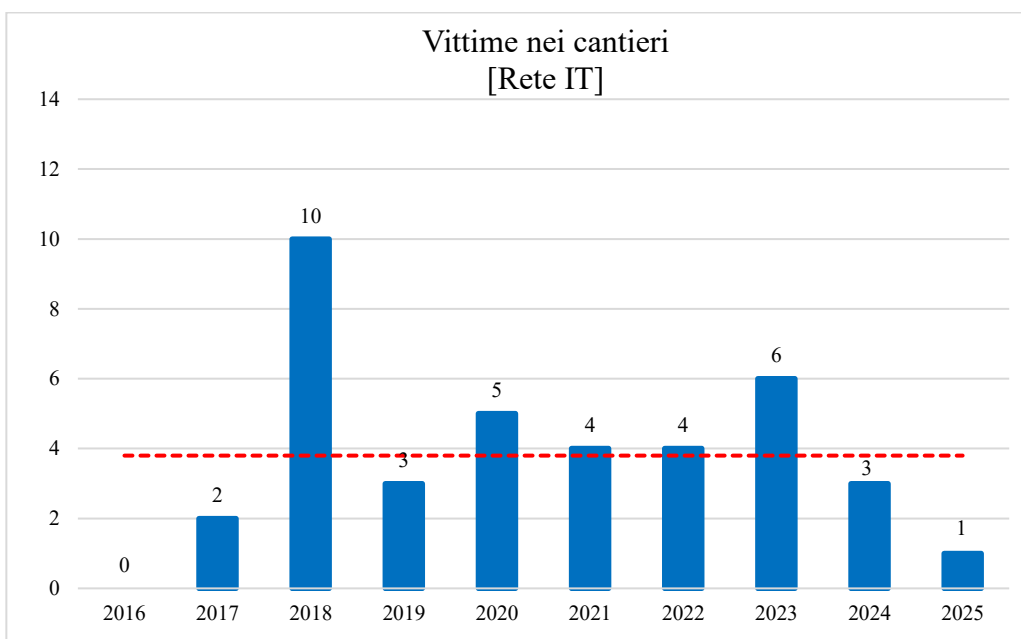


Figura 4.19: Vittime nei cantieri di lavoro

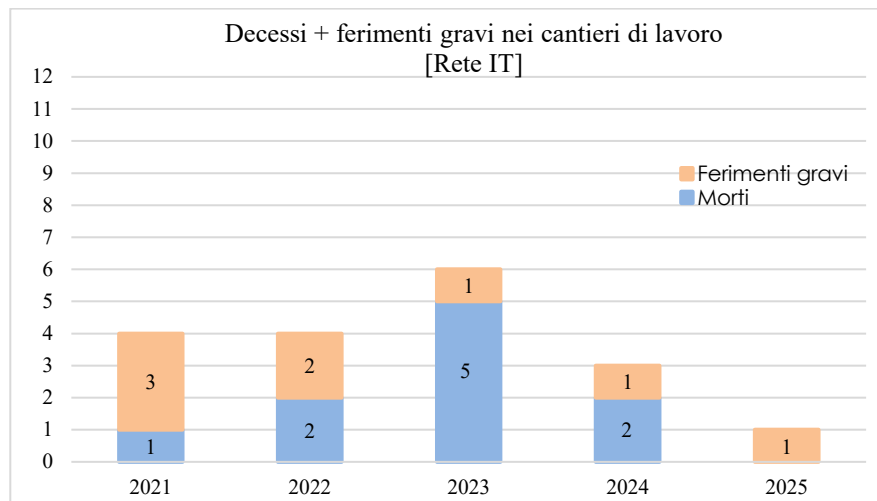


Figura 4.20: Decessi e ferimenti dal 2021 al 2025

La presenza dei cantieri sulla rete ferroviaria, necessari al fine della manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, comporta da un lato possibili interferenze con la circolazione dei convogli ferroviari (sicurezza della circolazione). Delle suddette interferenze, l'Agenzia si è occupata fin dal 2012, disponendo nel "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" (RCF) che, prima dell'effettuazione delle lavorazioni sulla linea, deve essere richiesta e ottenuta l'interruzione della circolazione di modo che, il cantiere e la circolazione dei treni siano protetti dai sistemi tecnologici di segnalamento e di blocco, per assicurare che nessun treno possa interessare l'area di cantiere.

Nonostante la diminuzione delle occorrenze è necessario proseguire le attività finalizzate a rafforzare, negli addetti ai lavori, la consapevolezza del ruolo svolto e dei rischi ad esso connessi e stimolare le segnalazioni anche in forma anonima e confidenziale, con gli strumenti della just culture, di eventuali situazioni in cui sono avvenuti errori che avrebbero potuto portare a eventi indesiderati per prevenirli, migliorando inoltre le modalità di stesura delle indagini da parte degli operatori ferroviari, analizzando i contesti relativi ai fattori umani ed organizzativi.

4.3.2 Incidenti significativi connessi a fenomeni di dissesto idrogeologico

Nel 2025, si sono registrati 3 incidenti significativi senza vittime connessi a fenomeni di dissesto idrogeologico; come riportato nella seguente Figura 4.21, il trend in crescita negli ultimi anni evidenzia la necessità di un approccio sistemico che garantisca l'individuazione delle situazioni a rischio e la prevenzione di incidenti.

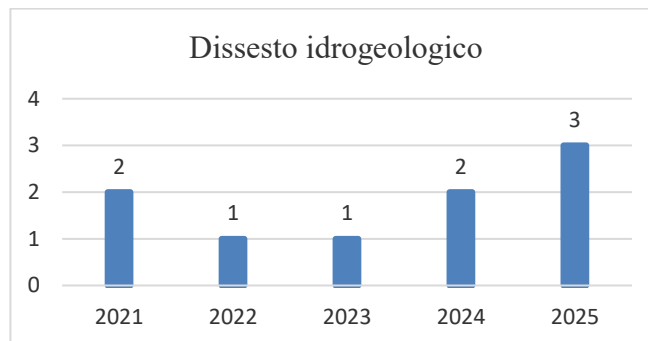


Figura 4.21: Incidenti significativi connessi al dissesto idrogeologico

4.3.3 Incidenti RID

Nel 2025 non si sono verificati incidenti significativi interessanti il trasporto di merci pericolose.

Si sono registrati 5 inconvenienti (Figura 4.22), attestandosi sui valori del 2024. Il grafico che parte storicamente dal 2007 e considera anche il 2009 (anno in cui è avvenuto l'incidente di Viareggio) mostra una diminuzione nel tempo delle correlate occorrenze.

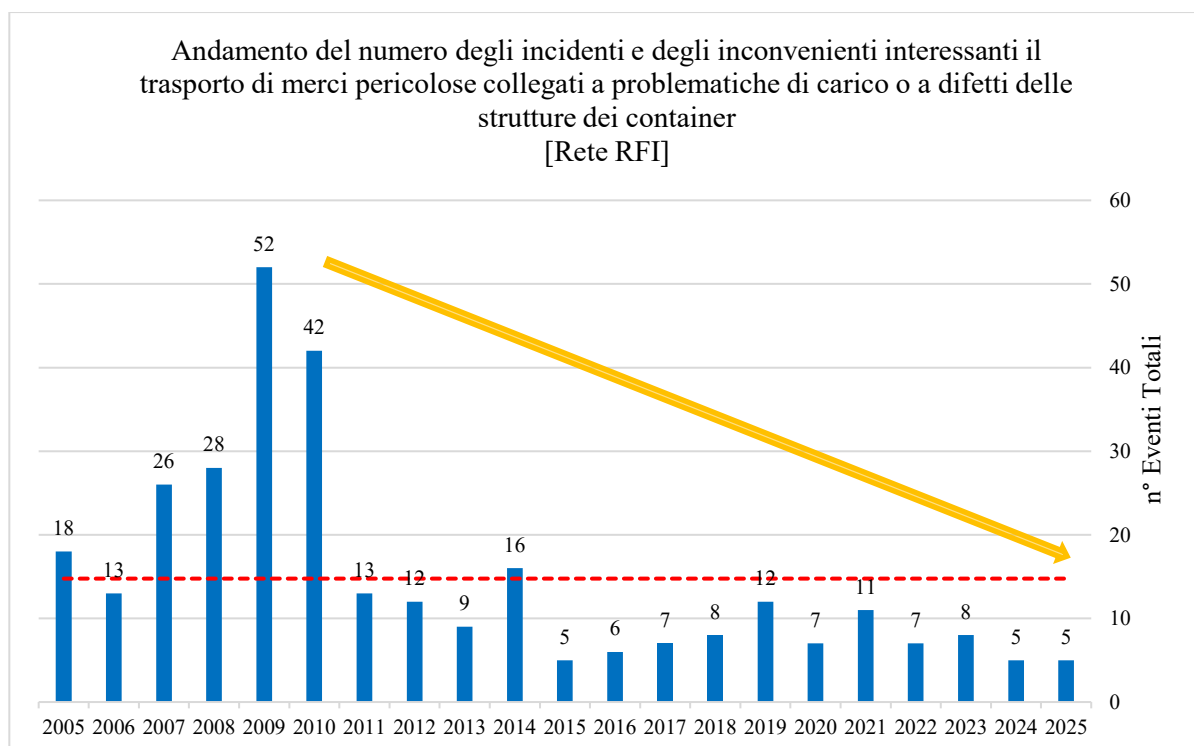


Figura 4.22: Incidenti merci pericolose

PARTE 5 – LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE DELL’UE

5.1 Modifiche alla legislazione e ai regolamenti

In ambito europeo è stato pubblicato il seguente aggiornamento normativo:

- regolamento di esecuzione (UE) 2025/675 della Commissione del 4 aprile 2025 che modifica il regolamento (UE) n. 1302/2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema “Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri” del sistema ferroviario dell’Unione europea e la decisione di esecuzione 2011/665/UE relativa al registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati.

In ambito nazionale è stato pubblicato il seguente aggiornamento normativo:

- decreto del 4 agosto 2025, n. 152 “Regolamento di modifica del decreto ministeriale 24 gennaio 2011, n. 19, sulle modalità di applicazione, in ambito ferroviario, del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell’articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81”;
- decreto ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 107 del 09/05/2025: Modifiche all’Allegato A del decreto ministeriale 5 agosto 2016 n. 270 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 e per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”;
- decreto 4 marzo 2025 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: Approvazione delle linee guida in materia di sicurezza ferroviaria.

ANSFISA nel 2025 ha proseguito la sua attività di revisione, riordino e pulizia delle norme nazionali al fine di allinearle al mutato quadro normativo europeo, emanando i seguenti atti:

- decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000073.01-04-2025 “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”;
- decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000100.06-05-2025, adozione delle “Norme nazionali applicabili ai sensi dell’Appendice I della STI OPE” e modifica degli allegati 1a e 1c del Decreto ANSF 1/2016;
- decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000186.04-08-2025, adozione delle “Norme per la sicurezza dell’esercizio delle ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici e dei veicoli turistici” nelle quali, tra l’altro, sono disciplinate, al punto 5.3, quelle relative alla circolazione dei veicoli storici e turistici sulla rete interconnessa;
- decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000200.09-09-2025, “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”.

Si rimanda alla tabella di dettaglio in Allegato B alla presente relazione per un elenco esaustivo delle modifiche alla legislazione e ai regolamenti intervenute nell’anno di riferimento.

5.2 Deroche a norma dell'art. 14 del D.lgs. 50/2019

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

Nel corso del 2025 non vi sono state deroghe, all'atto della registrazione dei veicoli (a norma dell'art. 47 della Direttiva (UE) 2016/797), al momento del rilascio di certificati di sicurezza unici a Imprese ferroviarie e di autorizzazioni di sicurezza Gestori dell'infrastruttura (a norma degli articoli 9 e 11 della medesima direttiva).

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

6.1 Certificati di sicurezza unici e autorizzazioni di sicurezza

Relativamente ai certificati di sicurezza unici (SSC) nel corso del 2025 sono stati rilasciati da ANSFISA 3 SSC (1 nuovo rilascio e 2 rinnovi) come indicato nella tabella seguente. Non sono stati aggiornati o revocati SSC da ANSFISA.

DATI CERTIFICAZIONI DI SICUREZZA RILASCIATI DA ANSFISA NEL 2025	
▪ 1 certificato di sicurezza emesso (nuovo rilascio)	
▫ Quadrante Servizi srl (n° IT1020250382)	
▪ 2 certificati di sicurezza rinnovati	
▫ Terminali Italia Srl (n° IT1020250341)	
▫ Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A. (n° IT1020250377)	
▪ 0 certificati di sicurezza aggiornati	
▪ 0 certificati di sicurezza revocati	

Tabella 6.1: SSC rilasciati, rinnovati, aggiornati, revocati

Nel corso del 2025 sono stati rilasciati da ANSFISA 14 pareri all'ERA per il rilascio di SSC con area di esercizio Italia come indicato nella tabella seguente.

IMPRESE FERROVIARIE CON AREA ESERCIZIO ITALIA	SSC EMESSO DA ERA NEL 2025 CON PARERE RILASCIATO DA ANSFISA
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

IMPRESE FERROVIARIE CON AREA ESERCIZIO ITALIA	SSC EMESSO DA ERA NEL 2025 CON PARERE RILASCIATO DA ANSFISA
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

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

Nel corso del 2025 sono stati rilasciati da ANSFISA 17 pareri per l'accesso alle stazioni di confine come indicato nella tabella seguente.

IMPRESE FERROVIARIE CON AREA ESERCIZIO ITALIA LIMITATE ALLE TRATTE DI CONFINO	SSC EMESSO DA ERA NEL 2025 CON PARERE RILASCIATO DA ANSFISA
Tenforty2-Rail GmbH	n° EU1020250010 Rinnovo n° EU1020250020 Aggiornamento amministrativo
S-Rail Adria d.o.o.	n° SI1020250059 Nuovo rilascio
WIENER LOKALBAHNEN GmbH	n° EU1020250083 Nuovo rilascio (ma con precedenti autorizzazioni)
BUDAMAR WEST GmbH	n° EU1020250105 Rinnovo ma nuovo rilascio per l'Italia
Cargo Service GmbH	n° EU1020250131 Nuovo rilascio (ma con precedenti autorizzazioni)
FRACHTbahn Traktion GmbH	n° EU1020250121 Rinnovo ma nuovo rilascio per l'Italia

IMPRESE FERROVIARIE CON AREA ESERCIZIO ITALIA LIMITATE ALLE TRATTE DI CONFINE	SSC EMESSO DA ERA NEL 2025 CON PARERE RILASCIATO DA ANSFISA
TRENITALIA FRANCE	n° FR1020250151 Rinnovo
Smart rail GmbH	n° EU1020250163 Nuovo rilascio
TX Logistik Transalpine GmbH	n° EU1020250212 Nuovo rilascio (ma con precedenti autorizzazioni)
METRANS Railprofi Austria GmbH	n° EU1020250196 Nuovo rilascio (ma con precedenti autorizzazioni)
ART Altmann Rail Traction GmbH	n° EU1020250342 Nuovo rilascio
SNCF Voyageurs	n° EU1020250355 Rinnovo
SBB Cargo International AG	n° EU1020250352 Nuovo rilascio (ma con precedenti autorizzazioni)
TR Trans Rail AG	n° EU1020250376 Rinnovo
StB Cargo Germany GmbH	n° EU1020250328 Nuovo rilascio
LTE Schweiz GmbH	n° EU1020260027 Nuovo rilascio (SSC emesso nel 2026)
CER Cargo Traction GmbH	n° EU1020260010 Rinnovo (SSC emesso nel 2026) n° EU1020260050 Aggiornamento amministrativo (SSC emesso nel 2026)

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

Nella seguente Figura 6.1 è riportata la distribuzione delle diverse tipologie di SSC rilasciati da ANSFISA nel 2025.

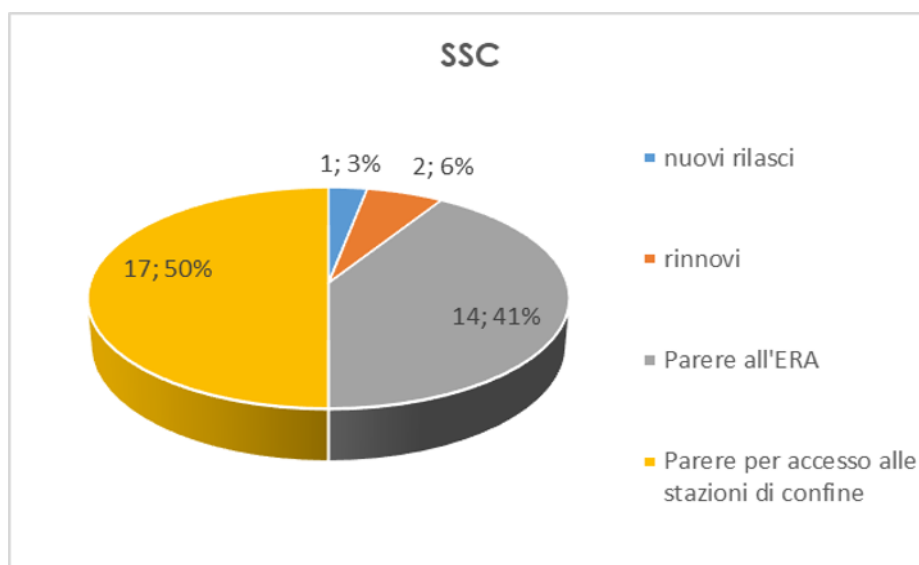


Figura 6.1: Provvedimenti rilasciati suddivisi per tipologia

La situazione delle Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza al 31/12/2025 con area esercizio Italia è rappresentata nella Tabella 6.4, dove per ciascuna impresa si riporta la tipologia di servizio autorizzato (passeggeri (P), merci (M), merci pericolose (MP), Manovra (MN)) e l'indicazione se con area di esercizio in altri stati membri, e nella Tabella 6.5, per le Imprese ferroviarie con accesso limitato alle tratte di confine con indicazione delle tratte a cui le stesse hanno accesso.

La Figura 6.2 riporta la distribuzione delle Imprese ferroviarie certificate per tipologia di servizio.

ID	IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO				
		P	M	MP	MN	ALTRI STATI
1	Adriafer srl		X	X		
2	ART-Altmann Rail Traction srl		X			
3	BLS Cargo Italia srl		X	X		
4	Busitalia Sita Nord srl	X				
5	Captrain Italia srl		X	X		X
6	Cargo Rail Italy srl		X	X		
7	Compagnia Ferroviaria Italiana SpA		X	X		X
8	DB Cargo Italia srl		X	X		X
9	Dinazzano Po SpA		X	X		
10	Ente Autonomo Volturmo srl	X				
11	ERMES Rail Srl		X	X		
12	Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA				X	
13	Europe Express	X				X
14	EVM Rail srl		X	X		
15	Ferrotramviaria Divisione Trasporto SpA	X	X	X		
16	Ferrovie del Gargano srl	X				
17	Ferrovie Udine Cividale srl	X	X			
18	Ferrovie del Sud Est srl	X				
19	Forail		X			
20	FS Treni Turistici Italiani	X				
21	FuoriMuro Impresa Ferroviaria srl		X	X		
22	FuoriMuro Servizi di Manovra s.r.l.				X	

ID	IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO				
		P	M	MP	MN	ALTRI STATI
23	Grandi Treni Espressi S.p.A	X				
24	GTS Rail srl		X	X		X
25	Helrom GmbH		X	X		X
26	HUPAC SpA		X	X		
27	InRail SpA		X	X		X
28	Interporto Bologna SpA				X	
29	Interporto Servizi Cargo SpA (non effettua più servizi ferroviari e da gennaio 2024 è in liquidazione a seguito di procedura fallimentare)		X	X		
30	ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	X				
31	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion GmbH		X	X		X
32	Longitude Holding srl	X				
33	LTE Italia		X	X		
34	MEDWAY srl		X	X		X
35	Mercitalia Rail srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		X	X		X
36	Mercitalia Shunting & Terminal srl – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane		X	X	X	
37	Oceanogate Italia srl		X	X	X	
38	Quadrante Servizi				X	
39	Rail Cargo Carrier Italy srl	X	X	X		
40	Rail Traction Company SpA		X	X		X
41	SAD Trasporto Locale SpA	X				
42	Sangritana SpA		X	X		
43	SBB Cargo Italia srl		X	X		
44	Sistemi Territoriali Spa (revocata la licenza ferroviaria n. 19 (passeggeri))	X				
45	SNCF Voyages Italia srl	X				X
46	SO.G.RA.F. srl				X	
47	Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA SpA	X				
48	Terminali Italia srl				X	
49	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.		X	X		
50	Trasporto Ferroviario Toscano Spa	X	X			

ID	IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO AUTORIZZATO				
		P	M	MP	MN	ALTRI STATI
51	Trenitalia – Tper scarl	X				
52	Trenitalia SpA – Gruppo ferrovie dello Stato Italiane	X				X
53	Trenord srl	X				
54	Trentino Trasporti SpA	X				
55	TX Logistik AG		X	X		
56	Widmer Rail Services AG		X	X		X

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

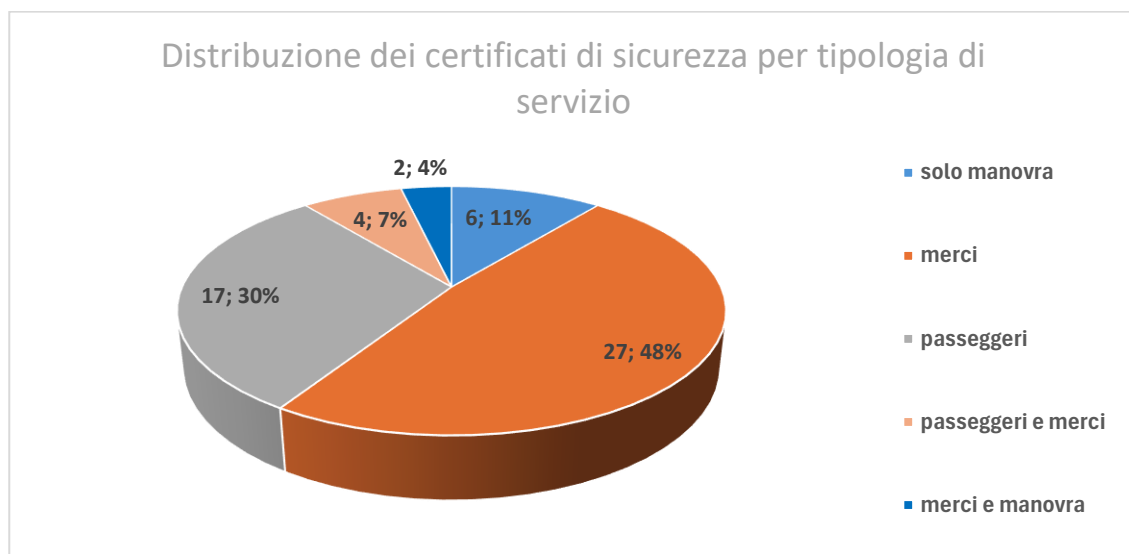


Figura 6.2: Distribuzione delle imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza per tipologia di servizio

ID	IMPRESE FERROVIARIE LIMITATE ALLE TRATTE DI CONFINE	TRATTE DI CONFINE
1	ADRIA Transport	Villa Opicina
2	ART Altmann Rail Traction GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
3	BLS AG - Personenverkehr	Domodossola

ID	IMPRESE FERROVIARIE LIMITATE ALLE TRATTE DI CONFINE	TRATTE DI CONFINE
4	BLS Cargo AG	Domodossola - Luino
5	BUDAMAR WEST GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
6	Captrain France	Ventimiglia
7	Cargo Service GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
8	CD Cargo a.s	Brennero - Tarvisio Boscoverde
9	DB Cargo Czechia s.r.o.	Brennero - Tarvisio Boscoverde
10	dispo-Tf Rail Austria GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde - San Candido
11	DPB Rail Infra Service GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
12	Ecco Rail GmbH	Tarvisio Boscoverde
13	EUROGATE Rail Hungary Zrt.	Tarvisio Boscoverde
14	FRACHTbahn Traktion GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
15	HEXAFRET	Ventimiglia
16	HSL Schweiz GmbH	Domodossola - Luino
17	LTE Austria GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
18	Metrans Adria, d.o.o.	Villa Opicina
19	METRANS Railprofi Austria GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
20	OBB Personenverkehr AG	Brennero- Tarvisio Boscoverde - San Candido
21	PKP CARGO INTERNATIONAL SI	Villa Opicina
22	PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	Brennero - Tarvisio Boscoverde
23	Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	Brennero - Tarvisio Boscoverde
24	Rail Cargo Carrier, družba za železniški promet d.o.o.	Villa Opicina
25	RailTrans International, a.s.	Tarvisio Boscoverde
26	RTB Cargo Austria GmbH	Brennero -Tarvisio Boscoverde
27	RTS Rail Transport Service GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde - San Candido
28	Rund ums Gleis GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde - San Candido
29	SBB Cargo International AG	Brennero - Tarvisio B. Domodossola - Luino
30	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Domodossola - Luino
31	Slovenske Zelenice Potniski promet d.o.o.	Villa Opicina
32	Smart Rail GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde

ID	IMPRESE FERROVIARIE LIMITATE ALLE TRATTE DI CONFINE	TRATTE DI CONFINE
33	Smart Rail Traction GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
34	SNCF Voyageurs	Ventimiglia
35	SNCF Voyageurs Sud Azur	Ventimiglia
36	S-Rail Adria, d.o.o	Villa Opicina
37	S-Rail GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
38	StB Cargo Germany GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde
39	Steiermarkbahn GmbH	Tarvisio Boscoverde
40	SŽ – Tovorni promet, d.o.o.	Villa Opicina
41	Ten Rail ZTP	Villa Opicina
42	Tenforty2-Rail GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde - San Candido
43	TR Trans Rail AG	Domodossola - Luino
44	Train Hungary Maganvasut	Villa Opicina
45	Trenitalia France	Ventimiglia
46	TX Logistik Transalpine GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde - San Candido
47	Wiener Lokalbahnen GmbH	Brennero - Tarvisio Boscoverde

Tabella 6.5: Imprese ferroviarie con accesso limitato alle stazioni di confine al 31/12/2025

Il 11 aprile 2025 è stata emanata la revisione 02 delle *Linee guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici* che sostituisce la rev. 1 del 17/09/2024 e 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.

Relativamente alle Autorizzazioni di Sicurezza, nel corso del 2025 è stato rilasciato l'aggiornamento della autorizzazione di sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per il subentro al Gestore dell'infrastruttura Società Ferrovie Udine-Cividale nella gestione della linea Udine-Cividale; non sono state revocate Autorizzazioni di Sicurezza da ANSFISA.

DATI AUTORIZZAZIONI DI SICUREZZA 2025	
▪	0 autorizzazioni di sicurezza emesse (nuovo rilascio)
▪	0 autorizzazioni di sicurezza rinnovate
▪	1 autorizzazioni di sicurezza aggiornate
▪	▫ Rete Ferroviaria Italiana (IT2120250001)
▪	0 autorizzazioni di sicurezza revocate

Tabella 6.6: AdS rilasciate, rinnovate, aggiornate, revocate

La situazione dei Gestori dell'infrastruttura in possesso di una autorizzazione di sicurezza al 31/12/2025 è rappresentata nella seguente Tabella 6.7, dove per ciascun gestore di si riporta la tipologia di servizio autorizzato (passeggeri (P), merci (M), merci pericolose (MP)).

ID	GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA	P	M	MP
1	Rete Ferroviaria Italiana	X	X	X
2	Ferrovie Nord	X	X	X
3	Ferrovie Emilia-Romagna	X	X	X
4	Ferrotramviaria	X		
5	Ferrovie del Gargano	X		
6	La Ferroviaria Italiana	X	X	
7	Ente Autonomo Volturno	X		
8	Ferrovie Del Sud Est e Servizi Automobilistici srl Business Unit Infrastruttura (da maggio 2026 ha cambiato denominazione in FS Sud Est)	X		
9	Infrastrutture Venete srl	X		

Tabella 6.7: Elenco gestori dell'infrastruttura con descrizione della tipologia di servizio autorizzato (l'Agenzia ha rilasciato un'autorizzazione di sicurezza all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale relativamente alle aree ferroviarie nell'ambito del porto di Trieste ma tale soggetto non è da considerarsi un Gestore dell'Infrastruttura)

Inoltre, per il Gestore dell'infrastruttura Trasporto Unico Abruzzese SpA – Divisione Ferro sono state effettuate valutazioni complete della documentazione del SGS ma, in conseguenza delle questioni ancora presenti, non è stato possibile rilasciare l'autorizzazione di sicurezza, mentre per il 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.

Nel corso del 2025 è stata emanata la revisione 02 delle *Linee guida per il rilascio delle Autorizzazioni di Sicurezza e dei Certificati di Idoneità all'Esercizio* con le quali, in accordo a

quanto disposto dall'art. 11, comma 1, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, vengono definite le modalità di presentazione dell'istanza, nonché gli aspetti specifici della relativa valutazione effettuata da ANSFISA. La nuova versione, nel recepire le modifiche intervenute al quadro normativo di riferimento, fornisce un quadro chiaro sui requisiti da soddisfare e sulla documentazione da presentare per l'ottenimento del titolo autorizzativo.

6.2 *Autorizzazioni dei veicoli*

Le attività svolte da ANSFISA nel corso del 2025 in merito all'autorizzazione dei tipi di veicolo e autorizzazione di immissione sul mercato dei veicoli e autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche di bordo sono riconducibili ai seguenti disposti normativi:

- 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;
- 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;
- regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della commissione del 4 aprile 2018;
- linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche – Rev. 2 del 19/12/2022.

6.2.1 *Provvedimenti di autorizzazione di veicoli*

Nel 2025 sono stati rilasciati da ANSFISA n. 217 provvedimenti sui veicoli, ripartiti come nella tabella seguente.

DATI DEI PROVVEDIMENTI SUI VEICOLI RILASCIATI DA ANSFISA
▪ 12 nuove autorizzazioni (di cui 1 Nuova autorizzazione + settore di impiego esteso non contato successivamente)
▪ 3 prime autorizzazioni
▪ 128 autorizzazioni di immissioni sul mercato in conformità al tipo per n° 339 veicoli autorizzati totali (di cui 2 autorizzazioni in conformità per veicoli storici per 2 veicoli totali)
▪ 5 impegni preliminari
▪ 3 autorizzazioni per il settore di impiego esteso
▪ 15 autorizzazioni temporanee per prove
▪ 28 autorizzazioni temporanee all'esecuzione prove in linea
▪ 1 aggiornamento dell'autorizzazione all'utilizzo AG I AS
▪ 2 autorizzazioni all'utilizzo AG I AS
▪ 20 pareri rilasciati all'ERA/altra NSA per processi in OSS
▪ 0 Sospensione/Revoca

Tabella 6.8: Provvedimenti di autorizzazione dei veicoli anno 2025

Nella successiva Figura 6.3 si rappresentano i provvedimenti di autorizzazione di veicoli suddivisi per tipologia.

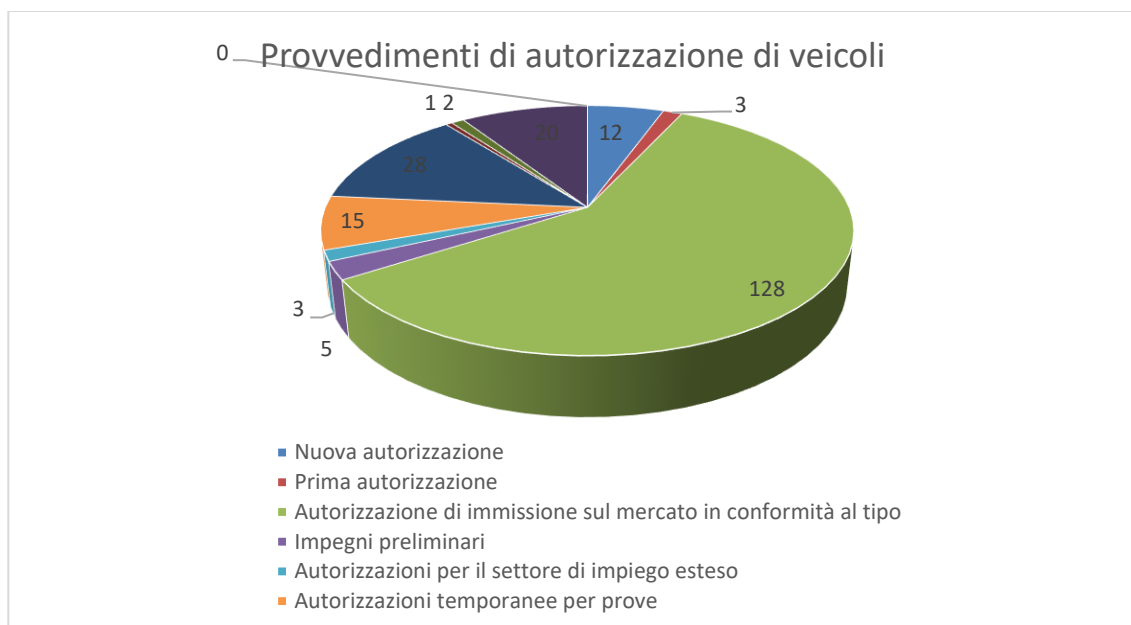


Figura 6.3: Provvedimenti di autorizzazione di veicoli suddivisi per tipologia

6.2.2 Provvedimenti di autorizzazione di tipi di veicoli

Nel 2025 sono stati rilasciati da ANSFISA 18 provvedimenti di autorizzazione riguardanti i tipi di veicoli.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai provvedimenti rilasciati nel 2025 in ambito sportello unico europeo (OSS).

ID	ORGANIZZAZIONE BENEFICIARIA	AUTORIZZAZIONE IMMISSIONE DEL MERCATO	TIPOLOGIA (nuova autorizzazione tipo, conformità al tipo, variante, versione, ritiro, sospensione)
1	Hitachi Rail STS	V300ZEFIRO R1	Prima autorizzazione
2	STADLER Polska Sp Z. o. o.	BTR813DIAGNOSTICO S1	Prima Autorizzazione
3	Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen, Gesellschaft m.b.H	Unimat Combi 08 - 275_II	Prima Autorizzazione
4	Alstom Ferroviaria	ETR675.BL3.R2	Nuova autorizzazione
5	Trenitalia S.p.a.	E404P ordine 2002 B3	Nuova autorizzazione
6	Arsenale Express S.p.a.	Carrozza OE LDV Ristorante	Nuova autorizzazione

ID	ORGANIZZAZIONE BENEFICIARIA	AUTORIZZAZIONE IMMISSIONE DEL MERCATO	TIPOLOGIA (nuova autorizzazione tipo, conformità al tipo, variante, versione, ritiro, sospensione)
7	SRT S.r.l.	Vulcano HVY-B	Nuova autorizzazione
8	Hitachi Rail STS S.p.A.	ETR421 FNM ETCS R1	Nuova autorizzazione
9	Hitachi Rail STS S.p.A.	ETR521 FNM ETCS R1	Nuova autorizzazione
10	Trenitalia S.p.a.	ALn501-Ln220-ALn502 con ERTMS	Nuova autorizzazione
11	Trenitalia S.p.a.	Semipilota Z1 ETCS	Nuova autorizzazione
12	Trenitalia S.p.a.	ATR220 Tr NFB-4 ERTMS	Nuova autorizzazione
13	Tesmec Rail S.r.l.	OCPD002-E US	Nuova autorizzazione
14	Alstom Ferroviaria	ETR104.v7.s2.aou7	Nuova autorizzazione + Estensione del settore di impiego
15	Alstom Ferroviaria	ETR204.v2	Nuova autorizzazione
16	Bombardier Transportation Italy S.p.a. Unipersonale	E494 LM Var.M_FN_FER	Estensione del settore di impiego
17	Bombardier Transportation Italy S.p.a. Unipersonale	E494 Var.M_FN_FER	Estensione del settore di impiego
18	Tesmec Rail S.r.l.	AUTOSCALA OCPD001_FER	Estensione del settore di impiego

Tabella 6.9: Numero e tipologie di autorizzazione di tipo dei veicoli rilasciate

Tra le attività rilevanti svolte nel 2025 nell'ambito delle autorizzazioni dei tipi di veicolo e veicoli 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 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.

Infine, per quanto riguarda le locomotive da manovra in ambito località di servizio, nel 2025 è stata rilasciata 1 autorizzazione di tipo di veicolo.

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

Nel 2025 sono stati rilasciati 128 provvedimenti di autorizzazioni di veicoli in conformità al tipo a questi provvedimenti corrispondono 339 veicoli immessi sul mercato in conformità ad un tipo, variante o versione autorizzati; la distribuzione, in base alla tipologia del veicolo, è quella riportata nella Figura 6.4 seguente.

Nella successiva Tabella 6.10 è riportata la distribuzione dei 339 veicoli immessi sul mercato.

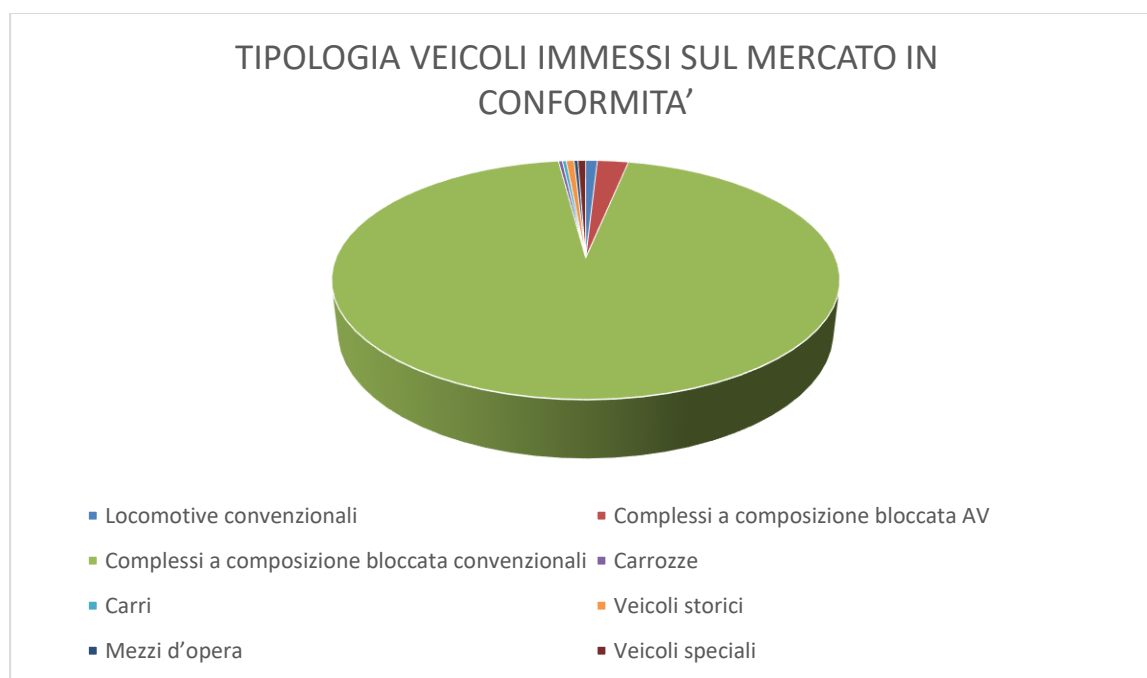


Figura 6.4: Autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità al tipo rilasciate suddivise in base alla tipologia di veicolo

TIPOLOGIA VEICOLI IMMESSI SUL MERCATO IN CONFORMITA'	
Locomotive convenzionali	3
Complessi a composizione bloccata AV	8
Complessi a composizione bloccata convenzionali	321
Carrozze	1
Carri	1
Veicoli storici	2
Mezzi d'opera	1
Veicoli speciali	2
TOTALE	339

Tabella 6.10: Tipologia veicoli in conformità

Nella seguente Tabella 6.11 si riportano i dati relativi ai provvedimenti di autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità ad un tipo di veicolo rilasciate nel 2025 in ambito OSS con i corrispettivi veicoli immessi sul mercato suddivisi per richiedente.

ID	RICHIEDENTE	N° AUTORIZZAZIONI IN CONFORMITA' RILASCIATE	N° VEICOLI AUTORIZZATI
1	Alstom Ferroviaria S.p.A.	32	197
2	Arsenale express S.p.A.	1	1
3	CAF S.A.	1	1
4	CZ Loko A.S.	1	1
5	Ferrovie del sud est e servizi automobilistici S.r.L.	7	7
6	Hitachi Rail STS	78	119
7	SRT S.r.L.	2	2
8	Tesmec Rail S.r.L.	1	2
9	Trenitalia S.p.A.	2	2
10	Trenitalia TPER S.c.a.r.l.	1	2
11	Trenord S.r.L.	2	5

Tabella 6.11: Autorizzazioni di immissione sul mercato in conformità ad un tipo rilasciate in ambito OSS suddivise per richiedente

Infine, per quanto riguarda le locomotive da manovra in ambito località di servizio, nel 2025 sono state rilasciate 5 autorizzazioni di messa in servizio in conformità ai rispettivi tipi per un totale di 16 veicoli.

6.2.4. Altre attività svolte nell'ambito dei veicoli

Nel 2025 non sono state effettuate ulteriori attività in ambito autorizzazione di veicoli oltre a quelle evidenziate nei paragrafi precedenti.

Durante l'anno 2025 non sono state apportate modifiche al quadro normativo e procedurale che governa l'autorizzazione alla messa sul mercato dei veicoli.

6.3 Soggetti responsabili della manutenzione

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

Il ruolo di certificatore dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e delle Officine ferroviarie, ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779, è svolto dagli Organismi di Certificazione accreditati da ACCREDIA e notificati al MIT.

ANSFISA svolge il ruolo di certificatore solo nelle casistiche di cui all'art. 3 comma 2 lettera b, del Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779. Nell'anno 2025 non sono stati rilasciati/modificati/rinnovati, sospesi certificati da ANSFISA.

6.4 Macchinisti e altro personale ferroviario impiegato in attività di sicurezza

L'Agenzia rilascia e aggiorna le licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni e riconosce il personale e gli organismi incaricati della formazione e degli esami dei macchinisti in ottemperanza all'art. 18 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247, di attuazione della direttiva 2007/59/CE.

In attuazione a tali compiti nel 2025 ha emesso 3.485 licenze di conduzione treni, suddivise come indicato nella successiva Tabella 6.12.

LICENZE RILASCIATE	LICENZE RINNOVATE	LICENZE MODIFICATE	LICENZE DUPLICATE	LICENZE SOSPESE	LICENZE RITIRATE
1027	1904	489	65	20	33

Tabella 6.12: Dettaglio attività licenza

Tutte le informazioni relative alle licenze di condotta dei treni sono inserite nel Registro Nazionale Licenze, istituito e gestito dall'Agenzia, in applicazione dell'art. 19 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247. L'accesso al registro, presente all'interno della Piattaforma Integrata Licenze Macchinisti (PILM) sul sito istituzionale dell'Agenzia, è consentito ai macchinisti e agli altri utenti registrati.

L'Agenzia provvede inoltre al riconoscimento dei centri di formazione, come previsto dall'art. 12, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, che erogano servizi di formazione oltre che per i macchinisti per tutte le altre categorie di personale che svolge attività di sicurezza nel settore del trasporto ferroviario; nel 2025 ha rilasciato 1 attestato di riconoscimento a un nuovo centro di formazione e 2 attestati di rinnovo del riconoscimento, come specificato in Tabella 6.13. Nella Tabella 6.14 è riportato l'elenco dei centri di formazione per cui al 31/12/2025 era valido il riconoscimento da parte di ANSFISA.

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

ATTESTATI RILASCIATI	ATTESTATI AGGIORNATI	ATTESTATI RINNOVATI	ATTESTATI REVOCATI
1	/	2	/

Tabella 6.13: Dettaglio attività riconoscimento Centri di Formazione

ID	CENTRO DI FORMAZIONE	IDENTIFICATIVO TITOLO	ATTIVITÀ DI SICUREZZA
1	AIAFF – Accademia Italiana di Alta Formazione Ferroviaria S.r.l.	CF042/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
2	Athena S.r.l.	CF041/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
3	CEDEL cooperativa sociale educativa ELIS	CF030/ANSFISA	Condotta dei treni
4	CFF – Centro di formazione ferroviaria S.r.l.	CF038/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
5	Fer Consulting S.r.l.	CF040/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
6	For.Fer S.r.l.	CF029/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
7	ISFORT S.p.A.	CF034/ANSFISA	Condotta dei treni, preparazione dei treni

ID	CENTRO DI FORMAZIONE	IDENTIFICATIVO TITOLO	ATTIVITÀ DI SICUREZZA
8	ITS ACADEMY TEC MOS	CF043/ANSFISA	Manutenzione dei veicoli
9	ITS MARCO POLO	CF032/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, preparazione dei treni
10	Locomotivi S.r.l.	CF044/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, gestione della circolazione, manutenzione dell'infrastruttura, preparazione dei treni
11	Paidea S.r.l.	CF0045/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione dei veicoli
12	RAIL ACADEMY S.r.l.	CF039/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
13	Scuola Nazionale Trasporti e Logistica	CF035/ANSFISA	Condotta dei treni, Preparazione dei treni
14	SerForm Sagl	CF037/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, manutenzione dei veicoli, preparazione dei treni
15	TRAINing S.r.l.	CF033/ANSFISA	Accompagnamento dei treni, condotta dei treni, preparazione dei treni

Tabella 6.14: Dettaglio Centri di Formazione riconosciuti

Con l'emanazione del Decreto ANSFISA n. 200/2025, in vigore dal 01/01/2026, ANSFISA non riconosce più i centri di formazione per attività di sicurezza diverse dalla condotta dei treni. A partire da tale data, con l'aggiornamento delle Linee guida per il riconoscimento dei centri di formazione, ANSFISA svolge l'attività di riconoscimento e sorveglianza soltanto sui centri di formazione dei macchinisti addetti alla condotta di locomotori e treni.

Gli attestati di riconoscimento rilasciati entro il 31/12/2025 sono rimasti in vigore, ma dal 01/01/2026 sono cessati gli effetti giuridici per le attività diverse dalla condotta dei treni. Nel 2026 il registro è stato aggiornato per renderlo conforme al Decreto ANSFISA n. 200/2025: non rispecchia quindi la situazione al 31/12/2025, in quanto è presente solo la condotta dei treni tra le attività di sicurezza, ed è stato espunto il centro di formazione ITS ACADEMY TEC MOS che era stato riconosciuto soltanto per l'attività di sicurezza Manutenzione dei veicoli.

L'Agenzia riconosce anche gli istruttori e gli esaminatori incaricati della formazione e degli esami al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, ai sensi

dell'art. 12, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, e dell'art. 20 commi 5 e 6 e art. 22 comma 2 del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247.

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

Dall'inizio dell'attività sono stati riconosciuti:

ANNO	N° di Istruttori e di esaminatori riconosciuti (primi rilasci per esame e rinnovi)
Dal 2009 al 2024	6344
2025	221

Tabella 6.15: Istruttori ed esaminatori riconosciuti

Parimenti a quanto avvenuto per i Centri di Formazione, con l'emanazione del Decreto ANSFISA n. 200/2025, in vigore dal 01/01/2026, ANSFISA non riconosce più gli istruttori e gli esaminatori per attività di sicurezza diverse dalla condotta dei treni. A partire da tale data, con l'aggiornamento del Decreto ANSF 14/2009, ANSFISA svolge l'attività di riconoscimento soltanto per istruttori ed esaminatori dei macchinisti addetti alla condotta di locomotori e treni.

Gli attestati di riconoscimento rilasciati a istruttori ed esaminatori entro il 31/12/2025, fatte salve le altre condizioni, sono rimasti in vigore ma dal 01/01/2026 sono cessati gli effetti giuridici per le attività diverse dalla condotta dei treni.

6.5 Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento

I procedimenti tecnici, le condizioni e le attività da svolgere per il rilascio delle autorizzazioni alla messa in servizio (AMIS) relative dei sottosistemi strutturali INFRA, ENE e CCS sono stabiliti nella direttiva (EU) 797/2016, recepita con decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, nonché nelle linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche – Rev. 2 del 19/12/2022.

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

Le modalità per tracciare la completezza di tale documentazione e le tipologie di verifiche effettuate sono trattate nelle *Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche*. In particolare, nelle verifiche aggiuntive facenti parte dell'attività istruttoria finalizzata al rilascio dei provvedimenti autorizzativi, derivanti dall'introduzione dell'obbligo soprarichiamato, l'Agenzia effettua un esame delle certificazioni e autorizzazioni limitatamente agli aspetti di processo, da intendersi

quale l'accertamento della presenza negli stessi delle evidenze relative ai presupposti per il loro rilascio.

L'Agenzia non entra nel merito del contenuto tecnico specifico delle certificazioni e autorizzazioni previste dalle suddette norme nazionali di derivazione non ferroviaria, anche in ottemperanza ai principi di buon andamento ed economicità della pubblica amministrazione che ragionevolmente impongono di evitare di replicare controlli e attività già svolte da altri soggetti qualificati, con ruoli e responsabilità definiti dalla norma.

6.5.1. Provvedimenti di autorizzazione dei sottosistemi

Nel 2025 ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di 69 complessivi atti di cui:

- 30 autorizzazioni di sottosistemi strutturali e applicazioni generiche di cui 6 relative ad applicazioni generiche CCS di terra;
- 19 decisioni ai sensi dell'art. 18, comma 5, del decreto legislativo 14 maggio 2019;
- 20 nulla osta allo sviluppo di modifiche a sottosistemi strutturali e/o applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia, 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.

Il dettaglio dei provvedimenti suddivisi per sottosistema è riportato nella seguente Tabella 6.16 e nella successiva Figura 6.5

PROVVEDIMENTI AUTORIZZATIVI SOTTOSISTEMI E APPLICAZIONI GNERICHE				
	CCS a terra	Infrastruttura	Energia	TOTALE
AMIS	14	8	8	30
Decisioni (compreso istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione)	6	7	6	19
Nulla osta allo sviluppo	10	5	5	20
Revoca/Sospensione	0	0	0	0

Tabella 6.16: Provvedimenti autorizzativi sottosistemi e applicazioni generiche

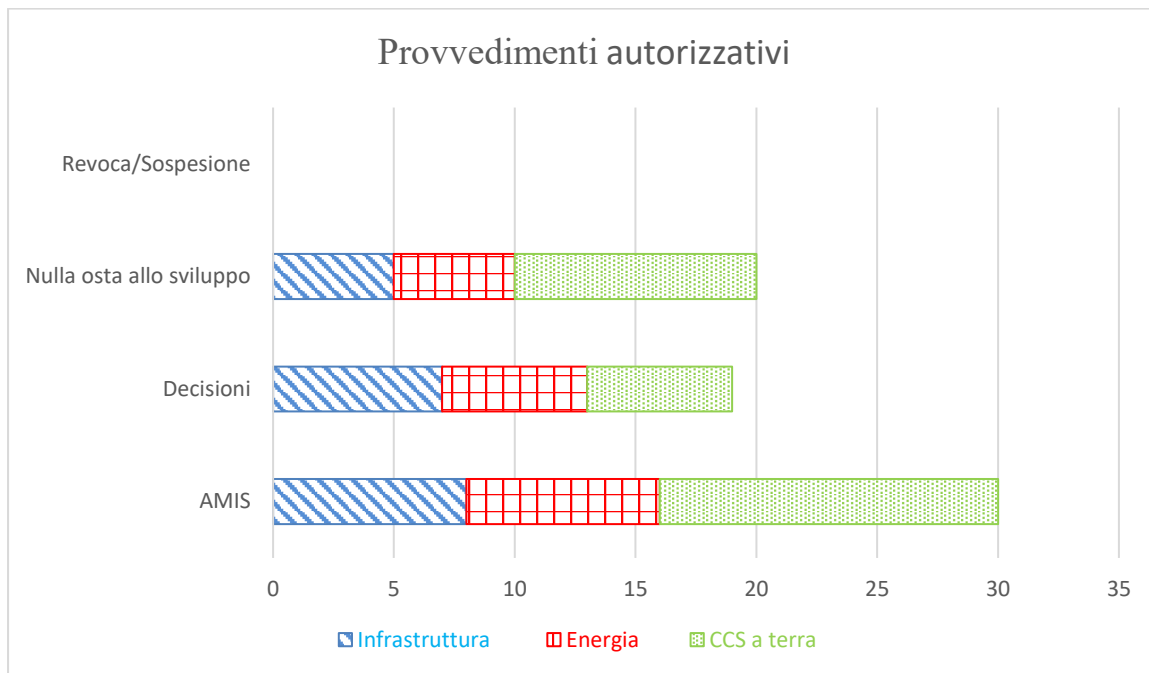


Figura 6.5: Provvedimenti autorizzativi

In relazione alle 19 decisioni ai sensi dell'articolo 18 comma 5 sono state processate 8 istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione per modifiche ai sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e CCS a terra, disciplinate all'interno delle suddette linee guida emanate dall'Agenzia.

Nell'anno 2025, con apposita nota prot. n.83437 del 30/10/2025, è stata disposta la sospensione temporanea della possibilità di inoltrare richieste di impegno preliminare. Tale misura, adottata in considerazione della natura facoltativa della procedura, si è resa necessaria al fine di garantire la corretta gestione delle attività istituzionali in corso e di assicurare la prioritaria trattazione dei procedimenti connessi all'attuazione degli interventi finanziati nell'ambito del PNRR.

La decisione è stata assunta tenuto conto dell'attuale dotazione di personale degli Uffici e del significativo incremento del carico istruttorio derivante dalle programmazioni già trasmesse e da quelle attese nei prossimi due anni, al fine di preservare l'efficienza complessiva dell'azione amministrativa e la continuità delle attività prioritarie.

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; tale intervento risulta incluso nel PNRR;
- 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 ha consentito di potenziare i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa e ha avuto valenza strategica anche in occasione 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; tale intervento risulta incluso nel PNRR;
 - 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; tale intervento risulta incluso nel PNRR;
 - 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.

Durante l'anno 2025 non sono state apportate modifiche al quadro normativo e procedurale che governa l'autorizzazione alla messa sul mercato dei veicoli.

6.6 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza

Nel corso del 2025, ANSFISA ha avuto contatti con le NSA di stati confinanti. In particolare, si sono svolte con le NSA francese, austriaca e slovena e con ERA, nei casi in cui questa rappresentava il soggetto responsabile del rilascio del Certificato di Sicurezza Unico, le consultazioni caso per caso previste dalla Direttiva 2016/798 relativamente a specifiche richieste inerenti a:

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

Inoltre, sono state effettuate interlocuzioni con la NSA svizzera al fine del rilascio del titolo all'operatore FFS-SBB.

Relativamente ai contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza in ambito supervisione nel 2025 si rimanda per i dettagli al paragrafo 7.3.

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

Nel corso del 2025 sono proseguite le attività finalizzate a favorire lo scambio di informazioni con gli Operatori ferroviari e promuovere la cooperazione reciproca tra di essi. Tutte le norme emesse dall'Agenzia ANSFISA che sono state oggetto del processo di revisione normativa nazionale sono state sottoposte preventivamente alla consultazione pubblica.

A seguito dell'emanazione, il 09.09.2025, del Decreto ANSFISA n. 200 "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", che modifica parte della regolamentazione nazionale in materia di competenze e qualificazione del personale impiegato in mansioni di sicurezza essenziali, in vigore dal 01.01.2026, si sono tenuti anche degli eventi informativi aperti agli operatori del settore, in particolare:

- Incontro del 11/06/2025 per illustrare agli operatori ferroviari le novità introdotte dal Decreto ANSFISA n. 200/2025;
- Incontro del 29/10/2025 per illustrare agli istruttori ed esaminatori riconosciuti le novità introdotte dal Decreto ANSFISA n. 200/2025, con un focus specifico sul riconoscimento di tali soggetti.

A tali incontri si aggiungono:

- il workshop promosso da ANSFISA, che si è tenuto il 16 giugno a Roma, presso la sede ACI di via Marsala, per la presentazione dell'aggiornamento delle linee guida in materia di rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio nel settore ferroviario. La nutrita partecipazione al convegno di esperti e operatori del settore ha confermato l'interesse e la volontà condivisa di contribuire attivamente a un sistema ferroviario sempre più sicuro ed efficiente.
- gli incontri periodici con le organizzazioni sindacali del personale di settore, volte al confronto e al chiarimento interpretativo di specifiche tematiche di ambito normativo e relative alla sicurezza della circolazione, quali:
 - il soccorso al treno in caso di malore all'agente di condotta;
 - la sicurezza ai passaggi a livello;
 - la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza;
 - le criticità e i malfunzionamenti puntuali del materiale rotabile e la gestione dei degradi.

Gli incontri con le organizzazioni sindacali si sono tenuti in modalità ibrida, consentendo la partecipazione in presenza presso l'Agenzia, nelle seguenti date:

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

PARTE 7 - SUPERVISIONE

7.1 *Strategia, piano e processo decisionale*

In data 22/12/2023 è stato emesso il documento SIC.DOC.08 “Strategie di supervisione per il triennio 2024-2026, ai sensi del Regolamento Delegato (UE) n. 2018/76 e in continuità con la precedente strategia relativa al triennio 2021-2023.

In particolare, la strategia di supervisione mira a rafforzare ulteriormente il carattere strutturale, verificabile e iterativo del processo di supervisione, e l'utilizzo dei dati e delle informazioni di cui al paragrafo 2 punto a) dell'Allegato 1 del Regolamento Delegato (UE) 2018/761 della Commissione.

Le aree prioritarie indicate nel documento della strategia sono:

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

Con protocollo n. 64387 del 11/09/2024 il Direttore dell'Agenzia ha emanato le *Linee di indirizzo strategico per le attività di promozione e controllo della sicurezza negli ambiti di competenza dell'Agenzia. Programma delle attività per l'anno 2025*; tali linee di indirizzo, ai fini della definizione del piano della supervisione 2025, dando priorità alle infrastrutture più significative ai fini della sicurezza, individuano tra i criteri di indirizzo, oltre a quelli cogenti previsti dalle Leggi e dai Regolamenti di settore applicabili e alla necessità di perseguire prioritariamente l'assolvimento degli obiettivi strategici e atti di indirizzo assegnati dal Ministero vigilante (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e degli obiettivi formulati nei piani della performance, anche i seguenti:

- proseguire con le attività di promozione verso gli operatori ferroviari per la prevenzione degli indebiti attraversamenti e per una positiva cultura della sicurezza;
- svolgere attività di controllo sui gestori delle infrastrutture ferroviarie dando priorità, per le attività in campo, alla gestione della termica del binario, alle infrastrutture interferenti con aree soggette a dissesto idrogeologico e alla sicurezza della circolazione ferroviaria in presenza di attività manutentive;
- svolgere attività di controllo sulle imprese ferroviarie dando priorità, per le attività in campo, al processo di gestione della manutenzione dei veicoli ferroviari;
- proseguire con le attività di follow-up a seguito delle attività di supervisione svolte dalla Direzione, per la verifica di quanto effettuato dagli operatori ferroviari, anche in merito all'applicazione di eventuali misure temporanee di mitigazione dei rischi;
- avviare un processo per la misurazione della ricaduta delle attività di controllo e promozione condotte dall'Agenzia, anche al fine di produrre valutazioni su larga scala agli organi politici di riferimento;

- predisporre strumenti a supporto dell'adozione di idonee misure, anche di restrizione e limitazione dell'esercizio ferroviario, nei casi di non conformità rilevate nell'attività di supervisione.

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

A tal fine, è stato preso in considerazione, tra gli altri, l'andamento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario rispetto ai valori di riferimento nazionali (NRV). L'andamento dei dati derivanti dall'incidentalità ferroviaria, registrati in Italia negli ultimi anni, ha sempre evidenziato il sostanziale rispetto dei valori di riferimento per tutte le categorie di rischio stabilite a livello europeo; tuttavia, emerge la necessità di tenere sotto controllo tali valori, soprattutto con riferimento alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5).

È stato inoltre adottato uno strumento di supporto alla modulazione dei volumi delle attività di supervisione, in funzione della dimensione dell'organizzazione e dei volumi di traffico, della complessità organizzativa e delle specificità tecnologiche e funzionali, nonché delle prestazioni del sistema di gestione della sicurezza evidenziatesi nel tempo in termini di incidentalità e degli esiti delle attività ispettive svolte dall'Agenzia. Tale strumento rafforza, in fase di pianificazione della supervisione, le logiche di individuazione delle priorità

In coerenza con le strategie di supervisione e con le indicazioni sopra declinate e tenuto conto degli esiti dell'applicazione degli strumenti di supporto alla modulazione dei volumi delle attività è stato predisposto il "Piano delle attività di supervisione per il 2025" (SIC.DOC.01 "Piano delle attività di supervisione Anno 2025" emesso con decreto del Direttore di ANSFISA R.0000214.30-12-2024).

Nel piano sono indicate diverse tecniche di supervisione di seguito elencate:

- monitoraggio ispettivo, effettuato per mezzo di verifiche a campione su elementi dei sottosistemi ferroviari e sull'operativa 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 ispezioni a seguito di incidente);
- audit di sistema per la verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza o di parti di esso;
- 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;
- 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;
- survey e questionari strutturati, finalizzati alla valutazione dell'attuazione e della conformità di alcuni processi organizzativi o gestionali;

- tavoli tecnici, consistenti in incontri con singoli Operatori finalizzati all'approfondimento di questioni rilevanti emerse dalle diverse attività di supervisione.

A tali strumenti è stata aggiunta, in fase sperimentale, la tecnica delle interviste al personale, incluso quello operativo impiegato in attività di sicurezza, per la verifica di alcuni dei requisiti previsti dal Regolamento delegato (UE) n. 2018/762 e per l'approfondimento di eventuali segnalazioni.

La scelta delle diverse tecniche di supervisione è effettuata, caso per caso, anche con l'ausilio dello strumento di supporto alla modulazione dei volumi delle attività, al fine di garantire il conseguimento 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.

7.2 *Risultati della supervisione*

Nella pianificazione e conduzione delle attività di supervisione sono stati utilizzati in maniera sinergica le diverse tecniche della supervisione.

Nella Figura 7.1 sono riportati i volumi totali degli audit e dei follow-up svolti nel 2025, suddivisi per tipologia di organizzazione.

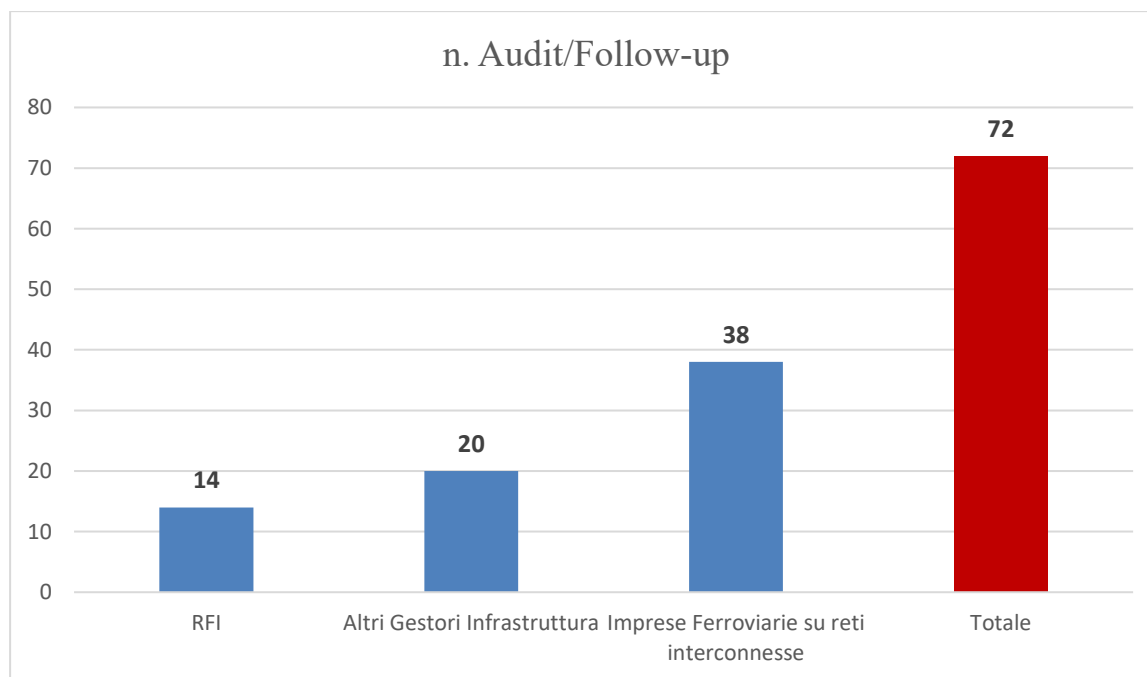


Figura 7.1: Audit e follow-up 2025

Nella Figura 7.2 sono riportati i volumi totali delle ispezioni svolte nel 2025 nell'ambito del monitoraggio ispettivo sul campo, suddivisi per tipologia di organizzazione; tali ispezioni hanno coinvolto 40 organizzazioni.

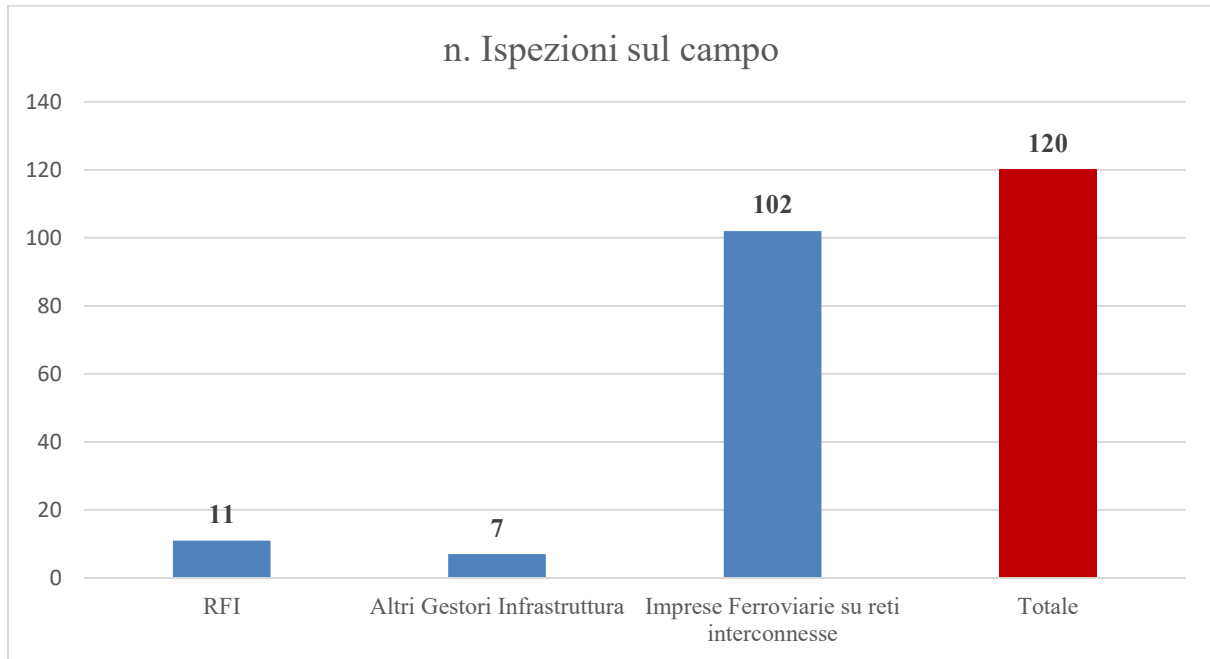


Figura 7.2: Monitoraggio ispettivo sul campo

A queste ultime si aggiungono 3 ispezioni di monitoraggio ispettivo da remoto sulle imprese ferroviarie e 13 ispezioni specifiche, non pianificate, per i cui dettagli si rimanda al paragrafo 7.2.3.

Il dettaglio delle attività di supervisione svolte ed i relativi risultati sono riportati nei successivi paragrafi.

7.2.1 Supervisione sui Gestori dell'infrastruttura

Nel 2025 sono state svolte le seguenti attività sui Gestori dell'infrastruttura:

- 14 audit e follow-up sul Gestore dell'infrastruttura RFI;
- 20 audit e follow-up sugli altri Gestori dell'infrastruttura;
- 11 ispezioni di monitoraggio ispettivo sul campo presso il Gestore dell'infrastruttura RFI;
- 7 ispezioni di monitoraggio ispettivo sul campo presso gli altri Gestori dell'infrastruttura.

Il dettaglio delle singole attività è riportato nelle seguenti Tabella 7.1 (audit e follow-up) e Tabella 7.2 (monitoraggio ispettivo sul campo).

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. (3 attività) Ferrotramviaria S.p.A. (2 attività) Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. (2 attività) Ferrovie del Gargano S.r.l. (3 attività) Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (4 attività) Infrastrutture Venete S.r.l. (2 attività) La Ferroviaria Italiana S.p.A. (3 attività) Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A. (1 attività)

Tabella 7.1: Attività di audit e follow up eseguiti sui Gestori dell'infrastruttura

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) • 2 su scali terminali merci pericolose • 1 su struttura interna di formazione
Altri Gestori Infrastruttura (regionali)	7	Ente Autonomo Volturno S.r.l. Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici S.r.l. Ferrotramviaria S.p.A. FerrovieNord S.p.A. Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. La Ferroviaria Italiana S.p.A.	• 1 visita linea (n. 41 km) • 1 attività opere d'arte (n. 2 ponti) • 1 attività opere d'arte (n. 2 ponti) • 1 visita linea (n. 271 km) • 1 attività opere d'arte (n. 1 ponti) • 1 attività opere d'arte (n. 1 ponti) • 1 attività opere d'arte (n. 2 ponti)

Tabella 7.2: Monitoraggio ispettivo eseguito sui Gestori dell'infrastruttura

I principali temi affrontati negli audit sui Gestori dell'infrastruttura hanno riguardato gli ambiti di seguito elencati, con l'obiettivo di valutare l'adequazione delle organizzazioni per il presidio della sicurezza:

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

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

In accordo a quanto previsto dal quadro normativo, per ciascuna delle non conformità rilevate nel corso degli audit e per quelle ancora aperte a seguito dei follow-up, è stato richiesto alle organizzazioni interessate di analizzarne le cause e, sulla base dei relativi esiti, di predisporre un piano di intervento finalizzato alla rimozione delle cause individuate e alla prevenzione del ripetersi delle non conformità. Il controllo della corretta impostazione e adeguatezza dei piani di intervento predisposti avviene attraverso l'analisi di apposite tabelle di sintesi richieste a ciascuna organizzazione secondo i contenuti indicati nella nota prot. n. 8972 del 17/02/2023.

In diversi casi questa valutazione ha comportato la richiesta di chiarimenti e la revisione delle azioni individuate o dei piani.

Le principali carenze derivanti dall'attività di audit sul campo sui Gestori dell'infrastruttura, che in continuità a quelle degli anni precedenti hanno riguardato prevalentemente i processi di manutenzione e di gestione della circolazione, hanno evidenziato i seguenti ambiti di miglioramento, rispetto ai requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza di cui all'allegato II al Regolamento (UE) n. 762/2018:

- azioni volte ad affrontare i rischi (requisito 3.1);
- informazione e comunicazione (requisito 4.4);
- documenti (requisito 4.5);
- pianificazione e controllo delle operazioni (requisito 5.1);
- gestione delle immobilizzazioni materiali (requisito 5.2);
- gestione delle emergenze (requisito 5.5).

Con specifico riferimento al presidio della manutenzione, è emerso il permanere di carenze riconducibili alla completezza e all'efficacia dei processi di pianificazione e controllo sull'esecuzione delle attività svolte e alla completezza delle registrazioni delle attività svolte, necessarie a garantire la piena rintracciabilità dell'intero processo manutentivo; per alcuni elementi dell'infrastruttura sono state inoltre riscontrate difficoltà nell'individuazione preventiva e proattiva di possibili criticità sulla base delle informazioni disponibili provenienti da fonti differenti; alcune condizioni limite dell'infrastruttura non sono sempre correttamente individuate. Per gli aspetti correlati agli approfondimenti sulla gestione del rischio idrogeologico, sono state rilevate carenze sulle modalità di individuazione dei tratti di linea interessati o potenzialmente interessati da fenomeni di dissesto idrogeologico, sulla definizione di indicatori di controllo, sullo studio degli attraversamenti per la valutazione del rischio idraulico e sulle attività di vigilanza straordinaria.

Tenendo conto delle non conformità residue registrate negli anni precedenti, nel 2025 sono state effettuate specifiche attività di follow-up, attraverso l'attivazione di tavoli tecnici con l'organizzazione interessata, in particolare con RFI. Tali attività hanno avuto l'obiettivo di approfondire le azioni adottate per la gestione delle non conformità più significative e ricorrenti emerse nel corso delle attività di supervisione.

Nel corso dei follow-up è stato comunque rilevato il permanere di alcune non conformità ed è quindi stata richiesta l'attuazione di azioni aggiuntive e la valutazione della loro efficacia per una completa risoluzione delle problematiche.

Il tasso massimo di risoluzione rilevato nelle singole attività di follow-up è risultato pari al 93%, mentre quello minimo è stato del 36%.

La distribuzione delle non conformità rilevate nel corso degli audit e dei follow-up svolti presso i Gestori dell'infrastruttura nel 2025, con riferimento ai requisiti dell'allegato II al Regolamento (UE) n. 762/2018, è riportata nei grafici di Figura 7.3 e Figura 7.4.

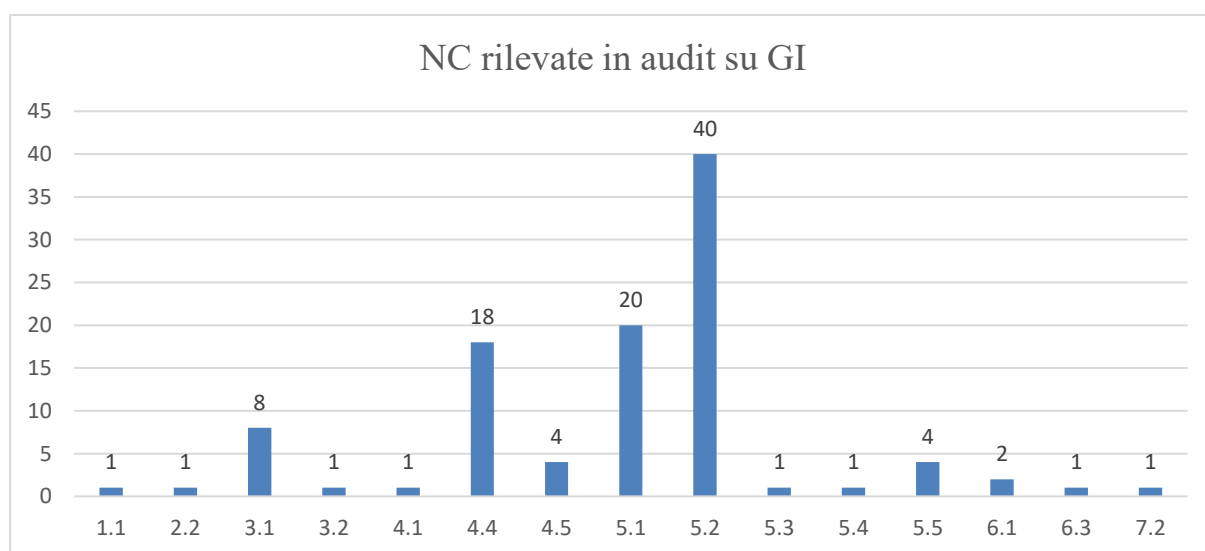


Figura 7.3: Non conformità audit Gestori dell'infrastruttura

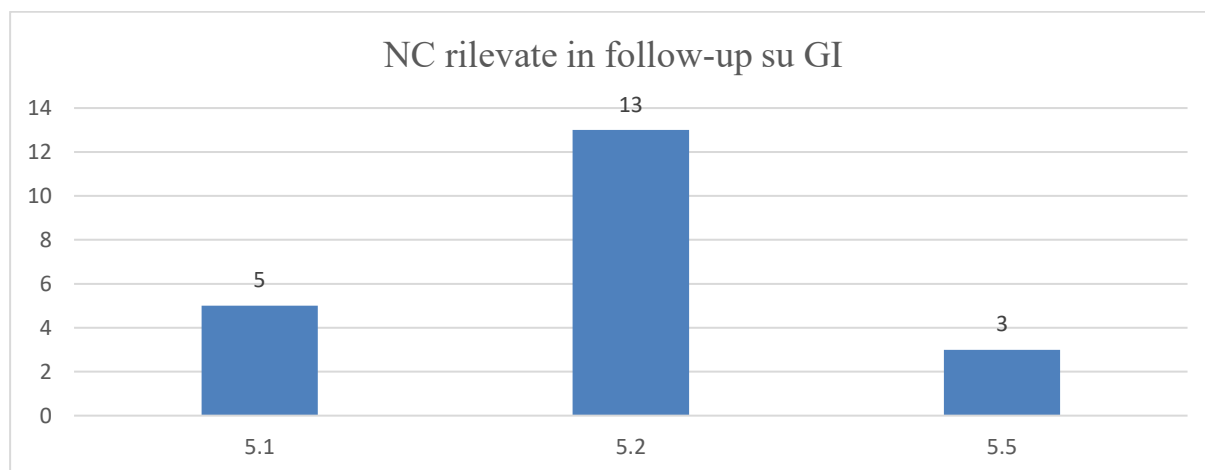


Figura 7.4: Non conformità follow-up Gestori dell'infrastruttura

Le 18 attività di monitoraggio ispettivo sul campo hanno interessato 7 operatori su reti interconnesse, per un totale di circa 2000 km di linea, 19 opere d'arte (ponti), 2 scali terminali di merci pericolose e 1 struttura interna all'organizzazione controllata (formazione).

Le attività ispettive hanno rilevato principalmente:

- una diffusa presenza di vegetazione infestante ai margini della sede ferroviaria;
- carenze manutentive riguardanti gli elementi accessori del segnalamento (vele, stanti, tabelle ecc.);
- irregolarità correlate allo stato manutentivo e di conservazione delle opere d'arte ispezionate e dei relativi elementi accessori;
- necessità di adeguamento organizzativo ed impiantistico degli scali terminali di merci pericolose.

A queste attività si aggiungono le ispezioni specifiche (per i cui dettagli si rimanda al paragrafo 7.2.3), le ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico (per i cui dettagli si rimanda al paragrafo 7.2.4) e le ispezioni specifiche sui passaggi a livello (per i cui dettagli si rimanda al paragrafo 7.2.5).

Gli esiti delle ispezioni confermano gli elementi già emersi durante gli audit e i follow-up. Nei casi di criticità ripetute si evidenzia anche l'esigenza di rafforzare i processi di monitoraggio interno e i processi di analisi delle cause delle non conformità al fine di individuarne le cause radice ed intervenire sulle stesse per evitare la reiterazione delle non conformità; tale esigenza riguarda anche la verifica dell'adeguatezza dell'organizzazione sotto il profilo delle risorse disponibili e delle modalità operative adottate per l'esecuzione delle attività.

7.2.2 Supervisione sulle Imprese ferroviarie

Nel 2025 sono state svolte le seguenti attività sulle Imprese ferroviarie:

- 38 audit e follow-up;
- 102 ispezioni di monitoraggio ispettivo sul campo;
- 3 ispezioni di monitoraggio ispettivo da remoto.

Il dettaglio delle singole attività è riportato nelle seguenti Tabella 7.3 (audit e follow-up) e Tabella 7.4 (monitoraggio ispettivo sul campo).

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
Imprese Ferroviarie	38	• 10 audit sul campo • 1 audit da remoto • 4 audit documentali	Adriafer S.r.l. (2 attività) ART - Altmann Rail Traction S.r.l. (2 attività)

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
		• 15 follow-up sul campo • 5 follow-up documentali • 3 verifiche tramite interviste sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF) in presenza	CFI Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A. DB Cargo Italia S.r.l. Dinazzano PO Ente Autonomo Volturno S.r.l. (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. (2 attività) Interporto Bologna S.p.A. Italo Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. Longitude Holding S.r.l. Mercitalia Rail S.r.l. (2 attività) Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l. Oceanogate Italia S.r.l. 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. (2 attività) Trenitalia TPER Scarl Trentino Trasporti S.p.A.

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
			WRS Widmer Rail Services AG

Tabella 7.3: Audit e follow up sulle Imprese ferroviarie

Organizzazioni	Totale	Dettaglio operatori	Dettaglio attività (Tutte le attività riguardano la manutenzione veicoli e l'operatività del personale, tranne i casi espressamente indicati)
Imprese Ferroviarie	102	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
		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

Organizzazioni	Totale	Dettaglio operatori	Dettaglio attività <i>(Tutte le attività riguardano la manutenzione veicoli e l'operatività del personale, tranne i casi espressamente indicati)</i>
		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
		TUA Trasporto Unico Abruzzese	2 attività
		TX Logistik S.r.l	2 attività

Tabella 7.4: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle Imprese ferroviarie

I principali temi affrontati negli audit sulle Imprese ferroviarie hanno riguardato i seguenti ambiti:

- Manutenzione dei veicoli, sia internalizzata che esternalizzata;
- Organizzazione per la gestione del trasporto delle merci pericolose;
- Pianificazione e controllo delle operazioni, 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, con particolare riferimento all'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.

In particolare, con riferimento alle attività di esercizio, è emersa l'esigenza di migliorare il processo di emissione e gestione delle disposizioni di esercizio, anche attraverso un maggiore coinvolgimento del personale e il rafforzamento delle relative attività formative. È inoltre emersa la necessità di definire modalità più efficaci per l'individuazione dei componenti che non soddisfano i requisiti essenziali. Ulteriori carenze hanno riguardato la gestione delle forniture di sicurezza, il processo di miglioramento conseguente all'analisi degli eventi indesiderati, il monitoraggio dei processi e la gestione delle interfacce tra le attività di esercizio e quelle di manutenzione.

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

In accordo a quanto previsto dal quadro normativo, per ciascuna delle non conformità rilevate nel corso degli audit e per quelle ancora aperte a seguito dei follow-up è stato richiesto alle organizzazioni interessate di effettuare l'analisi delle cause e, sulla base dei relativi esiti, di predisporre un piano di intervento finalizzato alla rimozione delle cause individuate e alla prevenzione del ripetersi 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 comportato la richiesta di chiarimenti e la conseguente revisione delle azioni individuate o dei piani di intervento.

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

- azioni volte ad affrontare i rischi (requisito 3.1);
- pianificazione e controllo delle operazioni (requisito 5.1);
- gestione delle immobilizzazioni materiali (requisito 5.2);

- monitoraggio (requisito 6.1);
- insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti (requisito 7.1).

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

Numero di FW svolti (sul campo)	Punti di Non Conformità complessivi verificati	Punti di Non Conformità complessivi risolti	% di risoluzione media
15	187	80	42.8 %

Tabella 7.5: Stato non conformità Imprese ferroviarie

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

In alcuni casi sono stati svolti degli ulteriori follow-up, a carattere documentale, per verificare il completamento delle azioni predisposte per la risoluzione delle carenze residue.

La distribuzione delle non conformità rilevate nel corso degli audit e dei follow-up sulle Imprese ferroviarie svolti nel 2025, riferite ai requisiti dell'allegato I al Regolamento (UE) n. 762/2018 è riportata nei grafici di Figura 7.5 e Figura 7.6.

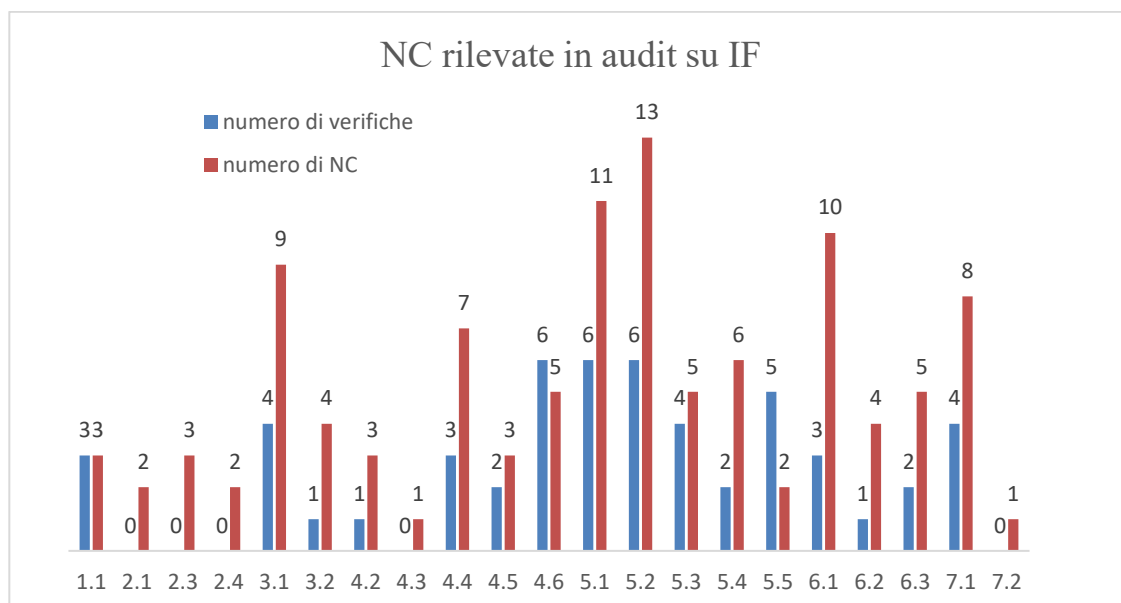


Figura 7.5: Non conformità audit Imprese ferroviarie

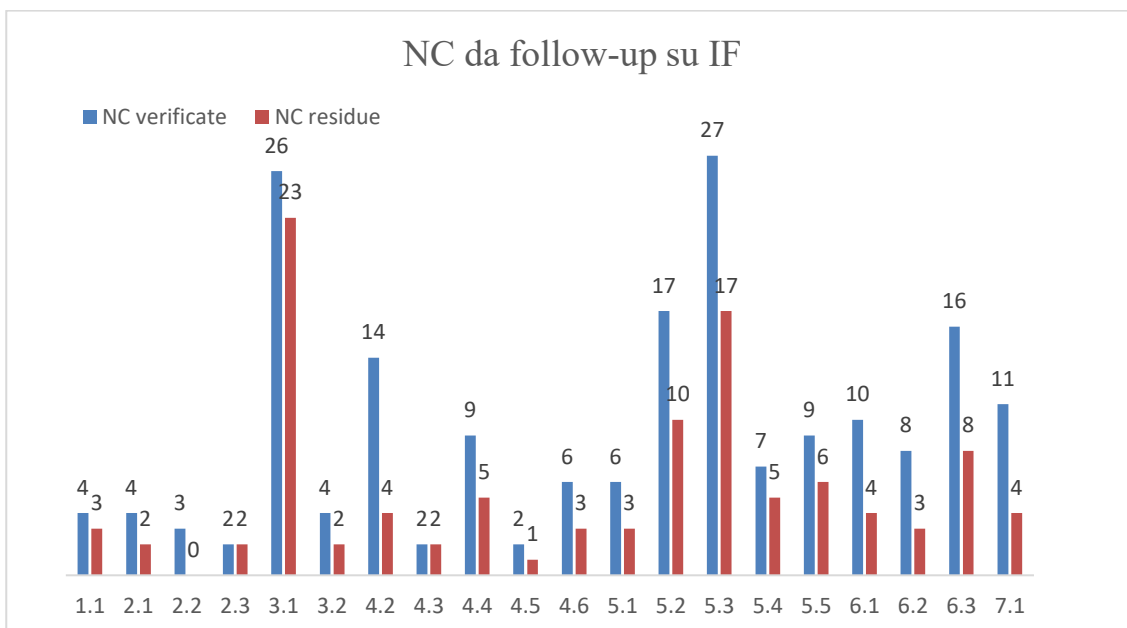


Figura 7.6: Non conformità follow-up Imprese ferroviarie

In relazione alla verifica del trattamento delle “issue” rilevate durante il processo di certificazione (*problematiche residue da controllare*), in 3 casi sono state effettuate attività di supervisione sull’attuazione dei piani di azione predisposti dalle Imprese ferroviarie per il relativo superamento, i cui elementi si riepilogano nella tabella seguente.

Numero di ISSUE residue	Issue completamente risolte	% di risoluzione media
6	1	16,7%

Tabella 7.6: Stato issue

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

Con riferimento alla supervisione svolta mediante ispezioni sulle Imprese ferroviarie, nel 2025 sono state effettuate le seguenti tipologie di attività:

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

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

Sono state effettuate attività di monitoraggio ispettivo sul campo su 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 allo stato manutentivo dei veicoli riscontrabile tramite controlli visivi esterni. Le irregolarità riscontrate, sono state oggetto di specifiche interlocuzioni con le Imprese ferroviarie, alle quali sono state richieste analisi e adozione di azioni correttive e di verifica dell'efficacia delle stesse. Nei casi di risposte non esaustive o incomplete sono stati richiesti ulteriori elementi o chiarimenti alle organizzazioni interessate.

Tra le irregolarità emerse si segnalano quelle relative alle informazioni contenute nel registro EVR, in qualche caso mancanti, in qualche altro caso errate, con l'adozione anche di provvedimenti limitativi o restrittivi.

Nella Figura 7.7 è rappresentata la ripartizione dei controlli effettuati con il monitoraggio ispettivo sul campo per tipologia di elemento. Nella Figura 7.8 è riportato l'andamento del numero dei controlli effettuati e delle relative irregolarità riscontrate.

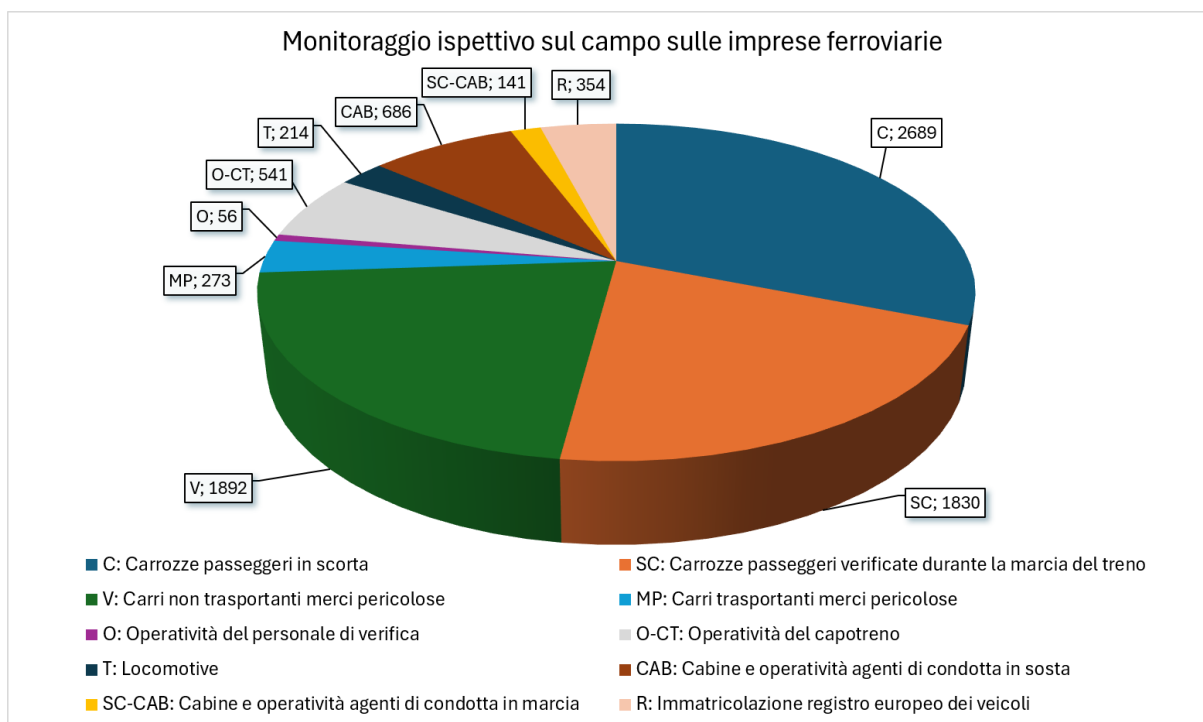


Figura 7.7: Monitoraggio ispettivo sul campo sulle imprese ferroviarie.

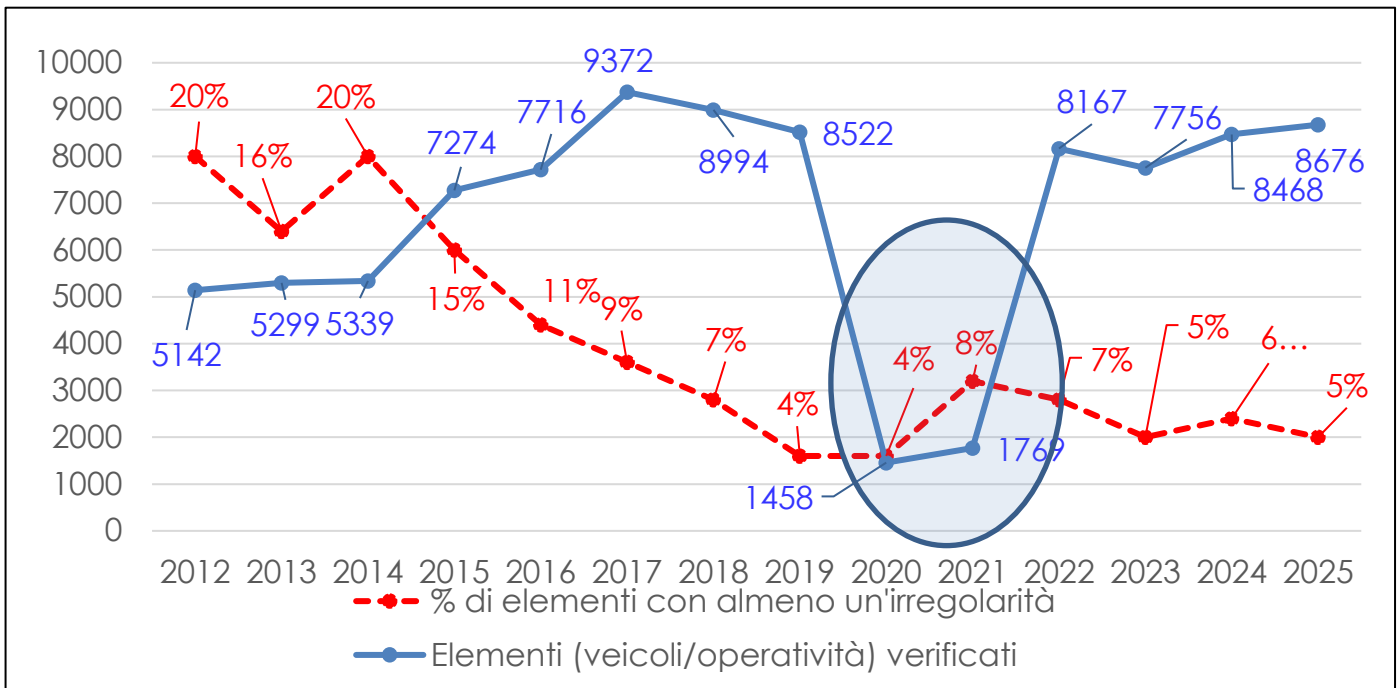


Figura 7.8: Controlli effettuati – irregolarità riscontrate sulle Imprese.

Le attività di monitoraggio ispettivo da remoto hanno riguardato le seguenti Imprese ferroviarie, individuate sulla base delle priorità desunte dall'analisi degli esiti dell'incidentalità e delle attività ispettive pregresse:

- 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, adozione di conseguenti azioni correttive e verifica dell'efficacia delle azioni correttive intraprese.

7.2.3 Ispezioni specifiche

Nel corso del 2025 sono state svolte ispezioni specifiche che hanno coinvolto imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari a seguito di motivi contingenti quali 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 svolte nel 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 di verifica a campione, a seguito di segnalazione sindacale, del materiale rotabile dell'impresa ferroviaria Ente Autonomo Volturno S.r.l.
- 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);
- 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 Canello (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. 2 attività su 3 imprese per la verifica dell'efficacia dell'implementazione del fattore umano e organizzativo della cultura della sicurezza negli SGS, svolte in diverse località di servizio tramite interviste semi strutturate rivolte al personale di varie imprese ferroviarie merci impiegato in attività di sicurezza.

7.2.4 Ispezioni specifiche sui Piani di Adeguamento infrastrutturale e tecnologico

Le attività ispettive specifiche sul campo 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, ove rilevabili attraverso attività di scorta in cabina;
- verificare la conformità dichiarata ai requisiti di cui di cui alla suddetta nota, 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 di controllo sul campo è riassunto nella Tabella 7.5.

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

	Ruvo - Corato - Andria Sud	
RFI (ex FCU)	Perugia PSG– Città di Castello	BUSITALIA – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Tabella 7.5: Quadro di sintesi delle attività ispettive svolte sui piani di adeguamento delle linee interconnesse - annualità 2025

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;
- alle Imprese ferroviarie, 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.

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.

Le ispezioni specifiche sul campo integrano l'attività di analisi di tipo documentale sui riscontri semestrali trasmessi dagli Operatori ferroviari, volta a verificare la completezza, la chiarezza e la coerenza dei dati e delle informazioni contenute nei piani e nelle relative tabelle di monitoraggio anche alla luce di quanto trasmesso nell'ultimo semestre dell'anno precedente. Alcuni Operatori ferroviari sono stati coinvolti in incontri bilaterali dedicati a chiarimenti e approfondimenti di merito.

7.2.5 Ispezioni specifiche congiunte sui passaggi a livello

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 ispezioni sui PL riportate nella seguente Tabella 7.6:

PL oggetto di attività ispettiva	Data svolgimento attività	Gestore ferroviario	Gestore stradale interessato
PL km. 11+342 (Linea Piove di Sacco - Mestre)	04/03/2025	Infrastrutture Venete S.p.A.	Comune di Camponogara
PL km. 4+267 (Linea Piove di Sacco – Adria)	05/03/2025	Infrastrutture Venete S.p.A.	Comune di Piove di Sacco
PL km. 2+857 (Linea Piove di Sacco - Mestre)	05/03/2025	Infrastrutture Venete S.p.A.	Comune di Campolongo Maggiore
PL km. 1+510 (Linea Padova – Padova Interporto)	05/03/2025	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	Comune di Padova
PL km. 3+880 (Linea Venezia Mestre – Latisana)	06/03/2025	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	Comune di Venezia
PL km. 34+916 (Linea Bari – Barletta) Strade: SP22, Viale Madonna delle Grazie, Via Enrico Berlinguer	01/10/2025	Ferrotramviaria S.p.A. Divisione Infrastruttura	Comune di Ruvo di Puglia Città Metropolitana di Bari
PL km. 42+644 (Linea Bari – Barletta) Strade: Via Bagnatoio, Viale Giardino, Via Lama Inglese	01/10/2025	Ferrotramviaria S.p.A. Divisione Infrastruttura	Comune di Corato

Tabella 7.6: Passaggi a livello oggetto di ispezione

Alle precedenti, si aggiunge l'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, già citata tra le ispezioni specifiche di cui al paragrafo 7.2.3.

Inoltre, per 4 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.

7.2.6 Supervisione sulle merci pericolose

Nell'ambito della supervisione del 2025, una particolare attenzione è stata rivolta al trasporto di merci pericolose, pianificando ed attuando ispezioni e audit funzionali a verificare l'efficacia e la corretta applicazione dei pertinenti sistemi di gestione della sicurezza di Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura e, nello specifico, la corretta applicazione delle norme e procedure relative al trasporto di merci pericolose.

Di seguito si forniscono alcune informazioni relative a tali aspetti all'interno delle tipologie di attività di supervisione riportate nei precedenti paragrafi.

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

Le ispezioni 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 tali ispezioni sono stati effettuati controlli anche sui compiti attribuiti alle Imprese ferroviarie.

Relativamente agli audit e follow-up sulle imprese ferroviarie, svolti in presenza e incentrati sui sistemi di gestione della sicurezza, sono stati eseguiti controlli su processi ed attività correlate alla gestione del trasporto di merci pericolose nell'ambito delle verifiche sui requisiti sottesi al Regolamento 2018/762 o sui requisiti nazionali applicabili

Sono state effettuate complessivamente 44 attività come di seguito descritto:

- 32 ispezioni (di cui 2 da remoto) su 15 Imprese ferroviarie trasportanti merci pericolose (delle 18 che nel 2025 hanno effettuato treni con merci pericolose); le ispezioni hanno interessato complessivamente 75 treni trasportanti merci pericolose ispezionati, inclusi quelli ispezionati in attività non pianificate, 991 elementi e 352 veicoli di merci pericolose. Nell'ambito delle ispezioni sul campo sono state rilevate 15 irregolarità (poco più del 4%); le più frequenti sono riferibili a suole del freno che presentavano cretti passanti, mancanti, consumate o con parti mancanti (8 irregolarità);
- 2 ispezioni sui Gestori dell'infrastruttura presso 2 scali adibiti alla terminalizzazione delle merci pericolose; tali attività sono state funzionali anche ad effettuare un follow-up sull'efficacia degli impegni presi a seguito di precedenti ispezioni; le non conformità rilevate riguardano i requisiti formativi specifici del personale addetto alla gestione del trasporto di merci pericolose, l'aggiornamento delle Procedure organizzative e del

Piano di security, la segnaletica di sicurezza, la completa udibilità del sistema di allerta, l'adeguatezza delle apparecchiature portatili di rilevazione del gas presenti, il coinvolgimento di tutte le imprese interessate alle esercitazioni di emergenza;

- 4 audit e 6 follow-up di precedenti audit su Imprese ferroviarie trasporto di merci pericolose condotti nell'ambito di attività di verifica sui requisiti sottesi al Regolamento 2018/762 o sui requisiti nazionali applicabili. A carattere generale non si evidenziano non conformità ricorrenti: negli audit è stata riscontrata in 2 casi una non conformità relativa all'aggiornamento delle competenze correlate alle modifiche al RID, nei follow-up in 2 casi sono state riscontrate non conformità residue afferenti al processo di valutazione dei rischi.

A seguito di incontri specifici sul tema tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Polfer, ANSFISA e il Gestore dell'infrastruttura RFI finalizzati a definire una modalità comune e condivisa di raccolta e trasmissione dei dati risultanti dalle rispettive attività di controllo sui trasporti di merci pericolose di competenza, è stata emanata la Circolare MIT 0000063 del 25-06-2025 "Procedure di gestione dei dati derivanti dalle attività ispettive sul trasporto ferroviario di merci pericolose al fine della loro trasmissione, aggregazione e successivo controllo e monitoraggio da parte dell'autorità competente". Questo ha comportato anche una revisione della check-list dei controlli sulle merci pericolose utilizzata da ANSFISA nelle ispezioni, per renderla coerente con la nuova circolare.

7.2.8 Attività sui Centri di Formazione

ANSFISA, ai sensi del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247, e del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, ha attuato un piano di vigilanza che, nel 2025, ha coinvolto n. 5 centri di formazione.

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

Di seguito le aree che hanno presentato maggior criticità:

- Gestione della normativa di origine esterna;
- Erogazione della formazione;
- Utilizzo degli istruttori e loro mantenimento;
- Formazione per i ruoli organizzativi del centro;
- Raccolta dati miglioramento e monitoraggio prestazioni (indicatori) e Riesame.

7.3 Coordinamento e cooperazione

In applicazione a quanto disciplinato nell'"Accordo tra le Autorità nazionali preposte alla sicurezza della Repubblica francese e italiana per la cooperazione in materia di sicurezza e d'interoperabilità delle attività ferroviarie sulle tratte transfrontaliere" del 5 maggio 2021, le Autorità nazionali francese e italiana hanno proseguito nel 2025 le attività di condivisione della programmazione degli audit e delle ispezioni da effettuare sulle Imprese ferroviarie e Gestori

dell'infrastruttura, che operano in entrambi gli Stati o nelle sezioni transfrontaliere tra la Francia e l'Italia. A tali attività si aggiunge quella relativa allo scambio d'informazioni inerenti alle attività di supervisione svolte da ciascuna NSA: tali aspetti sono stati approfonditi in 4 incontri per la supervisione e sono confluiti nella pianificazione delle attività del 2026.

Ad agosto 2025 è stata svolta una ispezione congiunta tra EPSF e ANSFISA, nella località di Draguignan-Les Arcs su una impresa ferroviaria francese di trasporto passeggeri operante anche in Italia; l'attività ha consentito anche di condividere le procedure ispettive, al fine di una sempre maggiore armonizzazione delle procedure di supervisione. Inoltre, a seguito di una attività ispettiva specifica svolta nel mese di novembre 2025 su traffico viaggiatori e merci transfrontaliero, finalizzata alla verifica delle azioni intraprese a seguito di una precedente attività presso lo stesso scalo nel 2024 sulle procedure di stazionamento e movimentazione dei convogli da e per la Francia, sono stati condivisi con EPSF i risultati e le azioni da intraprendere verso le imprese provenienti dalla Francia.

Sono proseguite anche le attività di supervisione in cooperazione con l'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero; sono state effettuate 2 ispezioni congiunte sui treni merci presso l'impianto di Domo 2, nei mesi di maggio e settembre. Durante le attività sono stati ispezionati 216 elementi rilevando, complessivamente, 42 irregolarità, di cui 41 irregolarità sui veicoli merci e 1 irregolarità sui veicoli merci pericolose, interessanti 4 Imprese ferroviarie.

Infine, a dicembre 2025 è stato firmato l'accordo per la supervisione con la NSA austriaca, a conclusione di diverse interlocuzioni tra ANSFISA e BMIMI svolte nel corso dell'anno per la definizione delle linee di intervento per le attività coordinate e congiunte e per lo scambio delle informazioni e delle buone pratiche.

Per sviluppare linee di azione comuni a livello europeo sulla supervisione, partendo dalla condivisione dei principi, ANSFISA ha partecipato alle attività del NSA subgroup on supervision, in qualità di membro dell'Organising Committee. Nel 2025 sono stati organizzati 5 incontri plenari e affrontati diversi temi, tra cui:

- Supervisione della sicurezza ferroviaria basata sul rischio (Risk-Based Supervision);
- Supervisione congiunta tra Autorità Nazionali per la Sicurezza (Joint Supervision);
- Interazione tra Regolamento ECM (UE 779/2019) e Sistemi di Gestione della Sicurezza (CSM SGS);
- Miglioramento delle ispezioni tecniche sui treni merci e aggiornamento del catalogo delle anomalie;
- Rafforzamento dello scambio informativo tra NSA, ERA e Safety and Security Committee (SSC);
- Carenza di risorse specialistiche e necessità di formazione continua di ispettori e auditor;
- Sviluppo di strumenti di supervisione, piani di enforcement e applicazione del Maturity Model;
- Criticità interpretative e applicative della normativa europea in materia di sicurezza ferroviaria;

- Miglioramento dell'integrazione tra gestione dei rischi, processi aziendali e obiettivi di sicurezza;
- Rafforzamento della cultura della sicurezza e maggiore coinvolgimento del management aziendale.

PARTE 8 – APPLICAZIONE DEI CSM PERTINENTI E PARTECIPAZIONE AI PROGETTI EUROPEI

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie trasmettono all'Agenzia, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno solare precedente, che deve contenere elementi relativi all'applicazione dei pertinenti CSM nell'ambito della propria parte di sistema, come disposto dall'art.8 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50.

La relazione annuale sulla sicurezza è redatta in conformità alle *Linee Guida sulla redazione della relazione annuale sulla sicurezza ferroviaria*, di cui alla nota ANSF n. 5841/2016, tenendo conto:

- delle indicazioni di cui alla nota ANSF N. 5581 del 27/03/2020, e deve riferire in merito all'applicazione del CSM per il monitoraggio, ai sensi dell'art. 5 comma 1 del Regolamento (UE) N. 1078/2012, all'applicazione del CSM per la determinazione e valutazione dei rischi, ai sensi dell'art. 18 Regolamento di esecuzione (UE) N. 402/2013;
- di quanto previsto dalla nota ANSFISA N. 29243 del 15/04/2025, in merito all'applicazione dei CSM relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza di cui al Regolamento Delegato (UE) 2018/762 e in merito all'eventuale partecipazione ai progetti dell'UE;
- delle indicazioni di cui alla nota ANSFISA N. 95377 del 05/12/2025 per la compilazione della tabella relativa all'equipaggiamento con sistema ERTMS dei veicoli eserciti dalle Imprese ferroviarie.

Non hanno trasmesso la relazione annuale:

- 35 su 47 Imprese ferroviarie autorizzate a operare esclusivamente sulle tratte di confine e 4 con area di esercizio Italia che però non hanno effettuato servizi sul territorio italiano nell'anno di riferimento;
- il Gestore dell'infrastruttura estero che gestisce la tratta Confine di Stato – Iselle, non ancora in possesso dell'autorizzazione di sicurezza rilasciata da ANSFISA.

8.1 Applicazione del CSM relativo al Sistema di Gestione della Sicurezza

In merito all'applicazione dei CSM relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza di cui al Regolamento Delegato (UE) 2018/762 solo il 65% degli Operatori che hanno trasmesso la relazione annuale, escluse le organizzazioni transfrontaliere, ha fornito un riscontro.

Nella successiva Tabella 8.1 si rappresentano gli esiti sui riscontri forniti.

TIPOLOGIA ORGANIZZAZIONE	N. RISCONTRI	N. SEGNALAZIONI	N. SPUNTI DI MIGLIORAMENTO
IMPRESE FERROVIARIE	29	2	2
GESTORI INFRASTRUTTURA	10	1	1
TOTALE	39	3	3

Tabella 8.1 Applicazione Regolamento Delegato (UE) 2018/762 6(sono escluse le organizzazioni transfrontaliere)

Tra le criticità segnalate sono state indicate:

- difficoltà legate alla corretta interpretazione dei requisiti di cui all'allegato II del CSM, a causa di un lessico più giuridico che tecnico, dei numerosi collegamenti interni e della traduzione in lingua italiana che non sempre coglie le sfumature terminologiche;
- dubbi sulla giusta interpretazione della prima parte del p.to 4.6.1 a) relativamente a "comprendere il ricorso ad esperti" e sulla base di quali requisiti ritenerli tali;
- difficoltà nel tradurre i fattori umani in misure operative e misurabili (indicatori).

Inoltre, alcuni Operatori hanno fornito i seguenti spunti di miglioramento:

- organizzare delle sessioni formative sulla corretta interpretazione del CSM e dei collegamenti interni;
- l'utilità di stabilire uno standard minimo armonizzato per individuare la figura di "esperto HOF".

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

I dati, seppur non forniti con esaustività da parte di tutti gli Operatori ferroviari, consentono di tracciare un quadro generale rappresentativo in merito all'applicazione del CSM nel 2025.

Tutte le Organizzazioni che hanno inviato la relazione annuale hanno fornito un feedback sull'applicazione del CSM al proprio contesto operativo; sono escluse le organizzazioni transfrontaliere.

La maggior parte degli Operatori ha dichiarato di non aver avuto difficoltà nell'applicazione del CSM. Solo alcuni Operatori hanno segnalato che sarebbe auspicabile:

- promuovere iniziative di disseminazione, quali workshop, seminari e altre attività formative, da parte delle Autorità Nazionali per la Sicurezza e di ERA al fine di supportare gli operatori nell'interpretazione e nell'applicazione coerente del vigente CSM, in particolare per quanto riguarda i criteri di valutazione della rilevanza della modifica;
- aggiornare le linee guida per la sua applicazione oltre che la raccolta di esempi ERA.

In base alle informazioni fornite dagli Operatori ferroviari, il 4% non ha effettuato modifiche incidenti sulla sicurezza e il 20% ha effettuato modifiche rilevanti.

Delle modifiche incidenti sulla sicurezza, la maggior parte è di natura tecnico-operativa.

Nella successiva Tabella 8.2 si rappresentano gli esiti sui riscontri forniti.

TIPOLOGIA ORGANIZZAZIONE	N. RISCONTRI	HANNO EFFETTUATO MODIFICHE	N. MODIFICHE INCIDENTI	N. MODIFICHE RILEVANTI
IMPRESE FERROVIARIE	49	47	734	9
GESTORI INFRASTRUTTURA	10	10	454	29
TOTALE	59	57	1188	38

Tabella 8.2 Applicazione Regolamento 402/2013 nel 2025 (sono escluse le organizzazioni transfrontaliere)

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

I dati aggregati evidenziano che il 90% delle Organizzazioni che hanno inviato la relazione annuale hanno fornito riscontro sull'applicazione del CSM; sono escluse le organizzazioni transfrontaliere.

Un Operatore ha dichiarato di aver attivato le comunicazioni alle altre parti interessate, nel caso di individuazione di un rischio rilevante, come previsto dall'art. 4 comma del Regolamento, fornendo anche i relativi esiti.

La quasi totalità degli Operatori dichiara di non aver riscontrato criticità nell'applicazione del Regolamento; solo alcuni hanno segnalato:

- che sarebbe auspicabile aggiornare le linee guida per la sua applicazione;
- difficoltà nell'applicazione del Reg. UE n. 1078/2012 da parte dei fornitori, in particolare per quanto riguarda la fornitura sistematica dei dati finalizzati al calcolo degli indicatori di monitoraggio e l'utilizzo di una terminologia non sempre congruente con quella utilizzata dagli Enti di certificazione in ambito ISO e adottata nel SGS.

Nella successiva Tabella 8.3 si rappresentano gli esiti sui riscontri forniti.

TIPOLOGIA ORGANIZZAZIONE	N. RISCONTRI	HANNO SEGNALATO CRITICITA'	HANNO FORNITO SPUNTI DI MIGLIORAMENTO
IMPRESE FERROVIARIE	43	3	2
GESTORI INFRASTRUTTURA	10	1	1
TOTALE	53	4	3

Tabella 8.3 Applicazione Regolamento 1078/2012 nel 2025 (sono escluse le organizzazioni transfrontaliere)

8.4 Partecipazione e attuazione di progetti UE

In merito alla partecipazione ai progetti dell'UE, il 75% delle Organizzazioni che hanno trasmesso la relazione annuale ha fornito riscontro; sono escluse le organizzazioni transfrontaliere.

Il 10% ha dichiarato la partecipazione a progetti europei.

In linea generale emerge che gli Operatori che svolgono servizi di portata limitata o in ambito regionale non sono impegnati in progetti UE o gruppi di lavoro UE e che le organizzazioni partecipanti sono prevalentemente quelle facenti parte del gruppo FS (Trenitalia, Rete Ferroviaria Italiana, Terminali Italia, Mercitalia Rail, Mercitalia Shunting & Terminal) e le organizzazioni con area di esercizio comprendente più stati (DB Cargo Italia, InRail, Rail Traction Company etc.).

Nella successiva Tabella 8.4 si rappresentano gli esiti sui riscontri forniti.

TIPOLOGIA ORGANIZZAZIONE	N. RISCONTRI	PARTECIPANO A PROGETTI UE	PARTECIPANO A PIU' PROGETTI UE
IMPRESE FERROVIARIE	37	10	7
GESTORI INFRASTRUTTURA	8	2	1
TOTALE	45	12	8

Tabella 8.4 Organizzazioni che hanno partecipato a progetti UE nel 2025 (sono escluse le organizzazioni transfrontaliere)

PARTE 9 – CULTURA DELLA SICUREZZA

9.1 Valutazione e monitoraggio della cultura della sicurezza

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

Nel 2021 l'Agenzia aveva inviato un questionario a tutte le organizzazioni ferroviarie operanti sul territorio nazionale, con l'obiettivo primario di monitorare il processo di implementazione e ottenere un quadro generale dello stato di integrazione dei fattori umani e organizzativi (*Human and Organizational Factors, HOF*) e della cultura della sicurezza all'interno del sistema ferroviario italiano. Quella prima ricognizione ha fornito una panoramica ampia, simultanea e aggiornata dei punti di forza e di debolezza su questi temi, consentendo una successiva pianificazione delle attività di supervisione e lo sviluppo di iniziative per la promozione e diffusione della cultura della sicurezza.

Sulla base dei risultati del primo questionario è stata avviata una campagna di verifiche volta a misurare l'effettiva attuazione delle iniziative in materia di fattori umani e organizzativi e cultura della Sicurezza. Le verifiche hanno permesso di definire due indicatori: l'indicatore di implementazione, che misura l'efficacia percepita delle iniziative adottate, e l'indicatore di

concordanza, che valuta la corrispondenza tra le evidenze emerse dalle verifiche e quanto dichiarato nel questionario. La loro analisi congiunta consente di stimare il livello reale di implementazione della strategia adottata.

In un'ottica di miglioramento continuo e tenuto conto dell'evoluzione del settore ferroviario intervenuta nei quattro anni successivi alla prima rilevazione, nel 2025 è stata avviata una seconda edizione del questionario, progettata in una forma più snella e maggiormente aderente al contesto attuale.

Tra gli obiettivi principali dell'iniziativa vi erano la possibilità, per le organizzazioni ferroviarie, di autovalutare il livello di integrazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza, nonché l'aggiornamento del quadro complessivo del grado di diffusione di tali tematiche nel sistema ferroviario nazionale.

L'edizione 2025 è stata sviluppata sulla base della metodologia utilizzata per la determinazione dell'indicatore di concordanza, consentendo a ciascuna organizzazione di valutare autonomamente il livello di attuazione della propria strategia di implementazione di HOF e SC. Tale impostazione ha permesso di ottenere una fotografia omogenea e simultanea del livello di integrazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza nelle organizzazioni ferroviarie operanti sul territorio nazionale.

Per le organizzazioni che avevano partecipato alla precedente rilevazione, inoltre, è stato possibile effettuare un confronto con i risultati del questionario del 2021 e analizzare l'evoluzione nel tempo delle iniziative intraprese in materia di HOF e SC. Le informazioni raccolte costituiscono altresì un utile elemento di supporto per la pianificazione delle future attività di supervisione su tali tematiche.

La natura periodica delle rilevazioni consente di svolgere analisi sia quantitative sia qualitative dei cambiamenti intervenuti nel periodo 2021-2025, favorendo l'individuazione dei principali punti di forza e delle aree di miglioramento nell'attuazione dei requisiti esaminati.

Nel novembre 2025 il questionario è stato trasmesso a tutte le organizzazioni ferroviarie operanti in Italia (imprese ferroviarie, gestori ed esercenti). L'indicatore medio di concordanza è risultato pari a 0,56, con valori compresi tra 0,12, corrispondente all'autovalutazione più bassa, e 0,94, relativa a quella più elevata.

Da un confronto tra l'Indice di concordanza autovalutato e l'Indice di concordanza rilevato nelle attività di verifica, il punto maggiormente critico è quello relativo alla verifica dell'efficacia delle iniziative intraprese nell'ambito HOF e SC (non solo audit e monitoraggio, ma verifica del raggiungimento degli obiettivi proposti, ed eventuale modifica dei progetti), mentre non si trova corrispondenza nelle autovalutazioni rispetto a quanto rilevato durante la supervisione in merito all'aggiornamento del registro eventi pericolosi (verifica che nel registro siano identificati eventi pericolosi HOF, le mitigazioni e gli indicatori di monitoraggio) e all'analisi degli incidenti e inconvenienti facendo ricorso a metodi e competenze specifiche sul Fattore umano (analisi delle cause remote facendo uso delle teorie e dei metodi dell'errore umano).

Oltre alla nuova edizione del questionario, nel 2025 sono state effettuate attività di supervisione sulla cultura della sicurezza delle organizzazioni ferroviarie tramite:

- attività di promozione HOF/SC; in continuità con le verifiche HOF intraprese a partire dal 2022, sono svolte attraverso l'utilizzo di interviste semi-strutturate senza follow-up;

- verifiche di conformità ed efficacia in relazione ai pertinenti requisiti del regolamento delegato UE 762/2018 (di norma svolte all'interno di audit);
- follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF, mirati a verificare l'efficace attuazione degli impegni presi dalle organizzazioni precedentemente sottoposte a audit comprensivi di approfondimenti HOF;
- interviste HOF in occasione di ispezioni specifiche e in occasione di audit HOF.

La seguente Tabella 9.1 riepiloga le suddette attività.

ID	Tipologia di attività	Organizzazione verificata	Tipologia di organizzazione	Periodo di svolgimento delle verifiche
1	Attività di promozione HOF/SC	Ferrovie del Gargano S.r.l.	Gestore infrastruttura	15-19 settembre 2025
2	Attività di promozione HOF/SC	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.	Gestore infrastruttura	10-14 novembre 2025
3	Audit comprensivo di approfondimenti HOF	Dinazzano Po S.p.A.	Impresa di trasporto merci	28-31 gennaio 2025
4	Audit comprensivo di approfondimenti HOF	Trenord S.r.l.	Impresa di trasporto viaggiatori	18-21 febbraio 2025
5	Audit comprensivo di approfondimenti HOF	Mercitalia Rail S.r.l.	Impresa di trasporto merci	5-30 maggio 2025
6	Audit comprensivo di approfondimenti HOF	ART - Altmann Rail Traction S.r.l.	Impresa di trasporto merci	16-20 giugno 2025
7	Audit comprensivo di approfondimenti HOF	Longitude Holding S.r.l.	Impresa di trasporto merci	14 – 18 luglio 2025
8	Audit comprensivo di approfondimenti HOF	DB Cargo S.r.l.	Impresa di trasporto merci	16 – 19 settembre 2025
9	Audit comprensivo di approfondimenti HOF	Trenitalia S.p.A.	Impresa di trasporto viaggiatori	13 – 17 ottobre 2025
10	Follow up di precedenti verifiche HOF	Adriafer S.r.l.	Impresa di trasporto merci	05/09/2025
11	Follow up di precedenti verifiche HOF	Oceanogate Italia S.r.l.	Impresa di trasporto merci	30/12/2025
12	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	SBB Cargo S.r.l.	Impresa di trasporto merci	17 – 20 febbraio 2025

ID	Tipologia di attività	Organizzazione verificata	Tipologia di organizzazione	Periodo di svolgimento delle verifiche
13	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	FuoriMuro Servizi di Manovra S.r.l.	Impresa di manovra	7 – 10 aprile 2025
14	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	Trentino Trasporti S.p.A.	Impresa di trasporto passeggeri	16 – 20 giugno 2025
15	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.	Impresa di trasporto passeggeri	22 – 25 luglio 2025
16	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l.	Impresa di manovra	23 – 25 settembre 2025
17	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	Sangritana S.p.A.	Impresa di trasporto merci	21 –24 ottobre 2025
18	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	Trenord S.r.l.	Impresa di trasporto passeggeri	18 - 21 febbraio 2025
19	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	SO.G.RA.F S.r.l	Impresa di manovra	10 – 14 novembre 2025
20	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	ERF - Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.	Impresa di manovra	1-4 dicembre 2025
21	Follow up di precedenti audit comprensivi di approfondimenti HOF	SAD Trasporto Locale S.p.A.	Impresa di trasporto passeggeri	19-31/10/2025
22	Attività di interviste HOF in occasione di audit HOF	Mercitalia Rail	Impresa di trasporto merci	5 - 30 maggio 2025
23	Attività di interviste HOF in occasione di audit HOF	TRENORD S.r.l.	Impresa di trasporto passeggeri	18 - 21 febbraio 2025
24	Attività di interviste HOF in occasione di audit HOF	CFI S.p.A.	Impresa di trasporto merci	3-7 novembre 2025
25	Attività di interviste HOF in occasione di audit HOF	InRail S.p.A.	Impresa di trasporto merci	24-28 novembre 2025

ID	Tipologia di attività	Organizzazione verificata	Tipologia di organizzazione	Periodo di svolgimento delle verifiche
26	Attività di interviste HOF in occasione di ispezioni specifiche	EVM RAIL S.r.l.	Impresa di trasporto merci	3-7 novembre 2025
27	Attività di interviste HOF in occasione di ispezioni specifiche	-Rail Traction Company S.p.A. -Rail Cargo Carrier - Italy S.r.l.	Imprese di trasporto merci	24-28 novembre 2025

Tabella 9.1: Attività di supervisione e promozione sulla cultura della sicurezza

Nel complesso, le principali considerazioni emerse dalle attività svolte nel 2025 sono le seguenti:

- in continuità con quanto riscontrato nel 2024, nelle figure con responsabilità in materia di sicurezza è stata rilevata una buona propensione a tenere in considerazione le opinioni del personale di prima linea: ciò appare riconducibile alla consapevolezza che ANSFISA sta mantenendo alta nel tempo l'attenzione verso tali aspetti nell'ambito delle proprie attività di supervisione;
- analogamente al 2024, sono stati registrati numerosi riscontri positivi (riportati in frasi libere nei report delle verifiche HOF) da parte del personale intervistato, che ha espresso apprezzamento per il fatto che il proprio punto di vista e la propria esperienza su questioni di sicurezza sono stati presi in considerazione;
- come già rilevato nel 2024, sono emersi impegno e coinvolgimento da parte della leadership, probabilmente attribuibili sia al diretto coinvolgimento, in sede di intervista, dei firmatari della Politica di sicurezza che all'opportunità per gli stessi di confrontarsi con ANSFISA in merito all'applicazione di alcuni requisiti;
- nel corso delle interviste HOF, a fronte di una iniziale titubanza da parte del personale operativo contattato, è seguita una progressiva comprensione delle finalità dell'attività, della sua natura volontaria e delle garanzie di riservatezza previste; Ciò ha favorito elevati livelli di motivazione, collaborazione e soddisfazione tra gli intervistati. Dalle osservazioni raccolte emerge, in particolare, l'apprezzamento per la possibilità di esprimere il proprio punto di vista e per la percezione di essere ascoltati in maniera attiva;
- l'incremento del numero di interviste HOF condotte in modalità ispettiva in diverse località di servizio sul territorio nazionale ha contribuito, sulla base delle dichiarazioni e dei feedback raccolti, ad accrescere la percezione di "presenza sul campo" dell'Agenzia. Tale percezione ha avuto ricadute positive sia sulla percezione del controllo sul sistema ferroviario sia sulla disponibilità all'ascolto del personale operativo.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che le attività realizzate abbiano contribuito al processo di implementazione dei fattori umani e organizzativi e della cultura della sicurezza

all'interno dei Sistemi di Gestione della Sicurezza delle Organizzazioni ferroviarie coinvolte, direttamente o indirettamente, nelle attività di supervisione.

9.2 Iniziative e progetti sulla cultura della sicurezza

Nel corso dell'anno 2025 ANSFISA ha partecipato, in qualità sia di organizzatore sia di relatore, a diverse attività di disseminazione e promozione dei Fattori Umani e Organizzativi e della Cultura della Sicurezza, destinate agli operatori ferroviari e alla popolazione generale.

Di seguito si elencano le principali.

- 12/09/2025: Incontro task force “SCOP – Safety Culture and Oversight Process” – presentazione “Attività ANSFISA sui Fattori Umani e Organizzativi e Cultura della Sicurezza, anno 2024”;
- 02/10/2025: EXPO Ferroviaria - Fiera Milano Rho, Milano – workshop “ANALISI E VALUTAZIONE DEL RISCHIO: IL CUORE E LA MENTE DEL SGS”, presentazione “L’impatto del riordino normativo sugli SGS: Rischi e Opportunità”;
- 05/11/2025: Corso di Formazione ASSTRA “Just Culture e Fattore Umano in Ambito Ferroviario” – presentazione “Approccio Just Culture (JC) e ruolo del Fattore Umano (FU) nel settore ferroviario”;
- 17/11/2025: Bologna, STATI GENERALI DELLA SICUREZZA STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA – presentazione “La psicologia della sicurezza stradale: interpretare la mente per costruire comportamenti sicuri e consapevoli”;
- 19/11/2025: Roma, Trenitalia Safety day – presentazione “Cultura della sicurezza, Just Culture e il loro ruolo nelle segnalazioni volontarie del personale operativo”.

9.3 Comunicazione 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 le 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con spazi definiti e dedicati dell'Agenzia:

- Let Expo (Verona – marzo 2025), manifestazione dedicata alla filiera dei trasporti e della logistica;
- 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;

- 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.

PIANO ANNUALE DI SICUREZZA PER IL 2027

Ai sensi dell'art. 4, comma 2, lett. d) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, l'Agenzia provvede *“a elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire”*, tenendo presente quanto indicato al medesimo art. 4, comma 1, lett. a) sulla necessità di garantire *“il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti”*.

Il decreto ANSFISA 206/2026 del 07 agosto 2026, di abrogazione delle “Norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali della sicurezza”, istituite con il decreto ANSF n. 10/2009 del 28 ottobre 2009, dispone che le misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria siano inserite nella Relazione Annuale sulla Sicurezza.

Gli elementi contenuti in questo paragrafo devono quindi costituire un input per la pianificazione della sicurezza di ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria in base al proprio specifico contesto, considerato quanto disposto dal Regolamento Delegato 2018/762 della Commissione dell'8 maggio 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, e, in particolare, dal requisito 3.2. “Obiettivi e pianificazione della sicurezza” di cui all'Allegato I e all'Allegato II, in cui è previsto che le organizzazioni dispongano di uno o più piani in cui sia descritto il modo in cui intendono raggiungere gli obiettivi prefissati per migliorare la propria prestazione di sicurezza.

Per identificare quantitativamente il livello di sicurezza dei sistemi ferroviari negli Stati membri sono stabiliti, altresì, dei valori di riferimento nazionale (NRV). In merito, l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il rispetto dei valori di riferimento nazionale non richiedendo, quindi, l'identificazione di misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ma che i valori registrati devono essere tenuti sotto controllo soprattutto con riferimento alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5).

Pertanto, occorre innanzitutto continuare a porre il massimo impegno:

- nell'adozione delle misure per la mitigazione del rischio di indebita presenza di persone non autorizzate in linea e negli impianti ferroviari e negli interventi di contenimento degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni, implementando misure di sicurezza preventive adeguate alle criticità specifiche delle zone esposte al fenomeno e reingegnerizzando le aree ferroviarie destinate al pubblico per ottimizzare i flussi e disincentivare l'uso improprio della sede ferroviaria;
- nella protezione della sede ferroviaria dalle interferenze esterne (animali, veicoli stradali);
- nell'attuazione dei programmi di soppressione, protezione e upgrade tecnologico dei passaggi a livello;
- nel monitoraggio e nel contenimento dei fenomeni legati al dissesto idrogeologico.

Inoltre, considerato che le misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e per il miglioramento in specifiche aree, in materia ferroviaria, possono chiedere una programmazione pluriennale, tutti gli operatori ferroviari devono assicurare il completamento delle azioni intraprese in ottemperanza a quanto indicato, in merito, dall'Agenzia negli ultimi anni.

Si ribadisce l'obbligo di eliminare contesti anche tecnologici non conformi a schemi di principio o a specifiche riconosciute dagli standard di riferimento.

In aggiunta, si individuano le seguenti ulteriori esigenze e aree di miglioramento:

- Presidio dei processi manutentivi, in particolare delle procedure di controllo della geometria del binario, delle tratte in lunga rotaia saldata, di reimmissione in servizio a seguito di lavorazioni, di gestione delle opere d'arte;
- Adozione di azioni efficaci per assicurare il contenimento della vegetazione all'interno delle aree di pertinenza;
- Utilizzo di portali multifunzione per la protezione delle reti e diagnostica a bordo dei treni, anche attraverso soluzioni tecnologiche innovative;
- Miglioramento della visibilità e affidabilità dei segnali, tenendo conto delle problematiche relative agli SPAD, e dei segnali bassi, per gli incidenti in manovra;
- Adozione di azioni per disincentivare le comunicazioni telefoniche al personale di condotta con il treno in movimento;
- Completezza delle informazioni riportate nei registri europei.

Si raccomanda l'individuazione di appropriate misure, tenendo in considerazione anche la loro sostenibilità nel tempo in termini di efficacia, complessità organizzativa, tempistiche di attuazione, risorse necessarie, prestazioni di sicurezza previste e disponibilità del servizio. Sulla base di quanto sopra, per ciascuna delle misure individuate è necessaria una accurata pianificazione che definisca, puntualmente, i tempi di realizzazione, gli obiettivi e gli indicatori di monitoraggio; tale monitoraggio deve essere orientato alla verifica del rispetto delle tempistiche previste e dell'efficacia di quanto attuato e, nel caso, all'identificazione delle necessarie modifiche rispetto a quanto pianificato. In caso di modifica delle condizioni iniziali prese a riferimento per l'analisi e la valutazione dei rischi svolta o di variazione delle tempistiche individuate per la realizzazione degli interventi pianificati o a seguito di riscontri negativi derivanti dal monitoraggio, dovrà essere effettuata una rivalutazione dei rischi ai sensi del Regolamento (UE) n. 402/2013 al fine di identificare (o escludere motivatamente) eventuali misure mitigative da porre in essere.



ALLEGATO A: INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value							Possible Deviation and its classification
0. Reporting country details											
C	CC	Reporting country	ISO 3166 alpha-2 country code (except for Channel Tunnel (CT), Greece (EL) and the United Kingdom (UK))	IT							
Y	YY	Reporting year		2020	2021	2022	2023	2024	Justification for changes in 2024 values	2025	Classification of the Deviation
1. Indicators relating to accidents											
1.1 Total number of significant accidents and a break-down for the following types of accidents											
1	N00	Total number of significant accidents	Numeric value (integer)	89	90	109	113	102	re-estimated the economic loss of an accident (€150,000€)	100	Changed value
3	N011	Collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	1	1	2	2	1		1	Natural variation
4	N012	Collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	3	5	4	4	5		13	
5	N02	Derailments of trains	Numeric value (integer)	8	2	3	2	4		0	
6	N031	Level crossing accidents on passive LCs	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
7	N032	Level crossing accidents on manual LCs	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
8	N033	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side warning	Numeric value (integer)	0	0	2	0	0		0	
9	N034	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side protection	Numeric value (integer)	8	4	11	5	5		8	
10	N035	Level crossing accidents on rail-side protected LCs	Numeric value (integer)	0	3	3	2	1		2	
11	N03	Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	8	7	16	7	6		10	
12	N04	Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides	Numeric value (integer)	56	61	76	88	80		67	
13	N05	Fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	2	1	1		2	
14	N06	Other accidents	Numeric value (integer)	13	14	6	9	5	7	Changed value	
1.2 Persons seriously injured and killed by type of accident and by category of person											
1.2.1a. Persons seriously injured - all persons											
15	TS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	25	26	26	28	29		33	
16	TS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	1	0	0		1	
17	TS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	1	0	0		0	
18	TS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0	0		1	
19	TS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
20	TS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	2	2	3	1	2		5	
21	TS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	21	19	21	27	26		27	
22	TS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
23	TS06	In others	Numeric value (integer)	2	3	1	0	1		0	

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value					Possible Deviation and its classification		
1.2.1b. Passengers seriously injured											
24	PS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	3	0	1	0		0	
26	PS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
27	PS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0	0		0	
28	PS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
29	PS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
30	PS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	1	0	1	0		0	
31	PS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
32	PS06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
1.2.1c. Employees or contractors seriously injured											
33	SS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	4	3	3	2	1		2	
35	SS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	1	0	0		0	
36	SS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
37	SS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
38	SS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		1	
39	SS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	2	0	1	2	0		1	
40	SS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
41	SS06	In others	Numeric value (integer)	2	3	1	0	1		0	
1.2.1d. Level-crossing users seriously injured											
42	LS00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	2	2	3	1	2		4	
44	LS011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
45	LS012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
46	LS02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
47	LS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	2	2	3	1	2		4	
48	LS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
49	LS05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
50	LS06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
1.2.1e. Trespassers seriously injured											
51	US00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	19	18	20	24	26		27	
53	US011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
54	US012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		1	
55	US02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
56	US03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
57	US04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	19	18	20	24	26		26	
58	US05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
59	US06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
1.2.1g. Other persons on platform seriously injured											
69	OSP00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
70	OSP011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
71	OSP012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
72	OSP02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
73	OSP03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
74	OSP04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
75	OSP05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
76	OSP06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value					Possible Deviation and its classification		
1.2.1h. Other persons not on platform seriously injured											
77	OSE00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
78	OSE011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
79	OSE012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
80	OSE02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
81	OSE03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
82	OSE04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
83	OSE05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
84	OSE06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0	0	0	
1.2.2a. Persons killed by type of accident - all persons											
85	TK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	43	49	69	74	57		46	
86	TK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0	0		0	
87	TK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
88	TK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0	0		0	
89	TK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	2	0	0	0	0		0	
90	TK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	4	4	11	5	3		4	
91	TK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	37	43	57	69	54		42	
92	TK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	1	0	0		0	
93	TK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0	0	0	
1.2.2b. Passengers killed											
94	PK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	1	1	1	0	2		1	
96	PK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
97	PK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
98	PK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
99	PK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
100	PK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	1	1	1	0	2		1	
101	PK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
102	PK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
1.2.2c. Employees or contractors killed											
103	SK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	4	2	2	6	3		0	Natural variation
105	SK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
106	SK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
107	SK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	2	0	0	0	0		0	
108	SK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	1	0		0	
109	SK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	2	2	1	5	3		0	
110	SK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	1	0	0		0	
111	SK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0	0	0	

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value					Possible Deviation and its classification		
1.2.2d. Level-crossing users killed											
112	LK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	4	4	11	4	3		4	
114	LK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
115	LK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
116	LK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
117	LK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	4	4	11	4	3		4	
118	LK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
119	LK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
120	LK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
1.2.2e. Trespassers killed											
121	UK00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	34	42	55	64	49		41	Natural variation
123	UK011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
124	UK012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	2	0	0	0		0	
125	UK02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
126	UK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
127	UK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	34	40	55	64	49		41	
128	UK05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
129	UK06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
1.2.2g. Other persons on platform killed											
139	OKP00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
140	OKP011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
141	OKP012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
142	OKP02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
143	OKP03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
144	OKP04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
145	OKP05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
146	OKP06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
1.2.2h. Other persons not on platform killed											
147	OKE00	Total number in all accidents	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
148	OKE011	In collisions of train with rail vehicle	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
149	OKE012	In collisions of train with obstacle within the clearance gauge	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
150	OKE02	In derailments of trains	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
151	OKE03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
152	OKE04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
153	OKE05	In fires in rolling stock	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
154	OKE06	In others	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
2. Indicators relating to dangerous goods											
155	N18	Total number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	Numeric value (integer)	0	1	2	2	2		0	
156	N19	Accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods are NOT released	Numeric value (integer)	0	0	1	2	2		0	
157	N20	Accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	Numeric value (integer)	0	1	1	0	0		0	
3. Indicators relating to suicides											
158	N07	Suicides	Numeric value (integer)	116	132	129	155	134		150	
159	N08	Attempted suicides	Numeric value (integer)	13	20	24	28	28		23	

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value					Possible Deviation and its classification		
4. Indicators relating to precursors to accidents											
160	I00	Total number of precursors	Numeric value (integer)	3732	4099	3009	3185	3011	the infrastructure manager has modified the data	3099	Changed value
161	I01	Broken rails	Numeric value (integer)	179	167	128	171	151		139	
162	I02	Track buckles and other track misalignments	Numeric value (integer)	3519	3893	2850	2961	2815		2898	Natural variation
163	I03	Wrong-side signalling failures	Numeric value (integer)	3	0	0	1	0		1	
165	I041	Signals passed at danger when passing a danger point	Numeric value (integer)	13	9	7	6	13		11	
166	I042	Signals passed at danger without passing a danger point	Numeric value (integer)	18	30	24	46	32		50	
167	I05	Broken wheels on rolling stock in service	Numeric value (integer)	0	0	0	0	1		0	
168	I06	Broken axles on rolling stock in service	Numeric value (integer)	0	0	0	0	0		0	
5. Indicators to calculate the economic impact of accidents											
175	C10	Economic impact of significant accidents ONLY	Numeric value in €	191.220.905	190.786.098	286.933.077	299.489.708	254.133.936		199260884	
176	C01	Economic impact of fatalities	Numeric value in €	132.482.850	161.947.277	237.955.948	261.244.769	205.012.163		166809920	
177	C02	Economic impact of serious injuries	Numeric value in €	11.892.421	13.267.527	13.843.944	15.262.052	16.104.297		18476385	
178	C13	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (significant accidents)	Numeric value in €	44.398.495	13.006.613	24.659.328	14.150.000	22.108.887		7150980	Natural variation
179	C17	Cost of damage to the environment (significant accidents)	Numeric value in €	-	-	-	125.000	-		0	Natural variation
180	C14	Cost of delays as a consequence of significant accidents	Numeric value in €	2.447.139	2.564.680	10.473.856	8.707.887	10.908.589		6823599	Natural variation
181	C15	Minutes of delays of passenger trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	61.285	55.164	151.276	102.000	125.346		79676	
182	C16	Minutes of delays of freight trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	16.909	19.324	37.076	41.000	45.625		25638	
6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation											
6.1 Train Protection Systems (TPSs)											
183	TP01	Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%	0%		-	Value not available
184	TP02	Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%	0%		-	Value not available
185	TP03	Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop and discrete supervision of speed	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%	0%		-	Value not available
186	T01	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Numeric value (%)	95%	95%	95%	95%	96%		96%	Value not available
187	TT01	Percentage of train kilometers run with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%	0%		-	
188	TT02	Percentage of train kilometers run with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%	0%		-	
189	TT03	Percentage of train kilometers run with Train Protection Systems (TPSs) in operation providing warning and automatic stop and discrete supervision of speed	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%	0%		-	
190	T02	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Numeric value (%)	98%	97%	97%	97%	99%		99%	
6.2 Level crossings											
191	T03	Total number of level crossings (active and passive)	Numeric value	5.562	5.467	5.417	5.320	5.171		5060	Natural variation
192	T06	Total number of active level crossings	Numeric value	4.774	4.755	4.732	4.701	4.605		4550	
193	T07	with automatic user-side warning	Numeric value	56	55	55	45	26		27	
194	T081	with automatic user side protection	Numeric value	4.215	4.152	4.106	4.032	3.890		3737	Natural variation
197	T10	with user-side protection and warning, and rail-side protection	Numeric value	476	534	557	623	688		785	
198	T15	manual	Numeric value	27	14	14	1	1		1	
202	T14	Total number of passive level crossings	Numeric value	788	712	685	619	566		510	Natural variation

Field Nr.	Data Code	Description of data	Data format	Value					Possible Deviation and its classification		
R.T. Reference data traffic and infrastructure											
205	R01	Total number of Train km	Numeric value (in million train-km)	315,1	364,6	389,8	394,4	396,4		393,2	
206	R05	Passenger train km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the movement of a passenger train over one kilometre.	Numeric value (in million train-km)	259,8	301,8	326,5	332,5	334,3		333,1	
207	R06	Freight train km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the movement of a freight train over one kilometre.	Numeric value (in million train-km)	48,0	53,7	54,2	52,4	52,5		50,0	
208	R04	Other train km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the movement of a train - not categorised as a passenger or freight train, e.g. a works train over one kilometre.	Numeric value (in million train-km)	7,3	9,1	9,1	9,5	9,6		10,1	
209	R02	Number of passenger km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement representing the transport of one rail passenger by rail over a distance of one kilometre.	Numeric value (in million passenger-km)	21.558,0	26.334,0	45.046,0	53.369,6	54.487,0		53922	
210	R07	Number of rail freight tonne km - NOTE DEFINITION: Unit of measurement of railway goods transport which represents the transport by rail of one tonne of goods over a distance of one	Numeric value (in million tonne-km)	24.099,0	27.336,0	26.772,0	26.352,0	26.973,0		24049	
211	R08	Number of line kilometres - NOTE DEFINITION: Unit of measurement of the length of the railway network	Numeric value (in km)	17.536,0	17.555,0	17.573,0	17.624,0	17.460,0		17443	
212	R03	Number of track kilometres - NOTE DEFINITION: Unit of measurement of the length of the railway network multiplied by the number of tracks	Numeric value (in km)	25.538,0	25.557,0	25.565,0	25.652,8	25.499,0		25562	
R.E Reference data for economic indicators (not mandatory)											
213	R09	Average percentage of work passengers per year	Numeric value (%)	#VALORE!	0%	0%	0%	0%		-	Value not available
214	R10	Average percentage of non-work passengers per year	Numeric value (%)	0%	0%	0%	0%	0%			
215	R11	National value of preventing a fatality	Numeric value in €	0	0	0	0	0		-	Value not available
216	R12	National value of preventing a serious injury	Numeric value in €	-	0	0	0	0		-	Value not available
217	R13	National value of time for a work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	-	0	0	0	0		-	Value not available
218	R14	National value of time for a non-work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	-	0	0	0	0		-	Value not available
219	R15	National value of time for a tonne freight (an hour)	Numeric value in €	-	0	0	0	0		-	Value not available
220	R16	Fall back value of preventing a fatality	Numeric value in €	3.080.997	3.305.046	3.448.637	3.530.335	3.596.705		3626303	
221	R17	Fall back value of preventing a serious injury	Numeric value in €	475.697	510.290	532.459	545.073	555.321		559890	
222	R18	Fall back value of time for a work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	22,82	24,48	25,50	26,14	26,51		26,73	
223	R19	Fall back value of time for a non-work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	7,61	8,16	8,50	8,71	8,84		8,91	
224	R20	Fall back value of time for a tonne freight (an hour)	Numeric value in €	1,16	1,24	1,30	1,33	1,34		1,36	

ALLEGATO B: MODIFICHE LEGISLATIVE

ALLEGATO B MODIFICHE LEGISLATIVE NELL'ANNO 2025

TABELLA 1

MODIFICHE APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA SU: ▪ SICUREZZA FERROVIARIA; INTEROPERABILITA' ▪ APERTURA DEL MERCATO FERROVIARIO ED EVENTUALE RECEPIMENTO	Recepimento (Sì/No)	Riferimento giuridico	Pubblicazione e data di entrata in vigore
REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/675 DELLA COMMISSIONE del 4 aprile 2025 che modifica il regolamento (UE) n. 1302/2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea e la decisione di esecuzione 2011/665/UE relativa al registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati	No trasposizione, essendo un Regolamento, è direttamente applicabile negli Stati membri	Regolamento (UE) n. 1302/2014 Decisione di esecuzione 2011/665/UE	Data di pubblicazione: 04/04/2025; Data di entrata in vigore: 27/04/2025.
Decisione n. 1/2025 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, del 9 dicembre 2025, relativa alla modifica dell'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e alla modifica della decisione n. 2/2019 del Comitato [2026/566]	No trasposizione, essendo una Decisione, è direttamente applicabile ai destinatari	Accordo del 21 giugno 1999 fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia	GUCE Serie L del 24/03/2026 Data di entrata in vigore: 09/12/2025.

DECISIONE (UE) 2025/1251 DEL CONSIGLIO del 16 giugno 2025 relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea alla 17 a sessione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) riguardo alla revisione delle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri», all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, alla marcatura dei veicoli, al sottosistema «Infrastruttura» e al sottosistema «Applicazioni telematiche per il trasporto merci», e riguardo all'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF	No trasposizione, essendo una Decisione, è direttamente applicabile ai destinatari	Appendice C della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia «COTIF»), del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999	GUCE Serie L del 27/06/2025 Data di entrata in vigore: 16/06/2025
--	---	--	---

TABELLA 2

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

Ambito di riferimento	Normativa	Data entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
Decreto ANSFISA - ambito nazionale	Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000073.01-04-2025: 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	02/04/2025	Il decreto intende perseguire il riordino e la semplificazione normativa.	Adeguare il quadro nazionale all'evoluzione della normativa europea; Eliminare sovrapposizioni e duplicazioni tra norme nazionali e disciplina europea; Ricondurre le responsabilità organizzative e di sicurezza dentro i Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) dei singoli operatori; Superare l'impostazione precedente, più prescrittiva e centrata su singoli atti nazionali.
Decreto ANSFISA - ambito nazionale	Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000100.06-05-2025: Adozione delle "Norme nazionali applicabili ai sensi dell'Appendice I della STI OPE" e modifica degli allegati 1a e 1c del Decreto ANSF 1/2016	07/05/2025	Il decreto adotta le norme nazionali sui punti ancora aperti ai sensi dell'Appendice I della STI OPE.	Fornire le norme nazionali relativamente ai punti ancora aperti della STI OPE.

Decreto ANSFISA - ambito nazionale	Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000200.09-09-2025: 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	01/01/2026	Il decreto intende perseguire il riordino del sistema nazionale di qualificazione del personale di sicurezza.	Modernizzare e semplificare la disciplina nazionale sulla qualificazione del personale impiegato in attività essenziali di sicurezza, allineandola al quadro europeo e spostando il baricentro della qualificazione e della gestione delle competenze nei SGS degli operatori ferroviari.
Raccomandazione ANSFISA ai sensi dell'art. 16 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0041973/2025 del 28/05/2025: Raccomandazione di cui all'art.16 comma 2 lettera z) Dlgs 50/2019. "Adozione di provvedimenti per i tratti di binario in lunga rotaia saldata (LRS) non regolata termicamente."			
Raccomandazione ANSFISA ai sensi dell'art. 16 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0090383/2025 del 21/11/2025: Raccomandazione ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera z) del decreto legislativo n. 50 del 14 maggio 2019 – Urto di passeggeri contro treni in transito nelle stazioni.			
Raccomandazione ANSFISA ai sensi del art. 24 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0026461/2025 del 04/04/2025: Raccomandazioni a seguito della relazione di indagine dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla fuga e successivo svio di materiale rotabile tra Nocera Inferiore e Pagani, linea Battipaglia- Salerno, avvenuto in data 21/03/2023 ()			

Raccomandazione ANSFISA ai sensi del art. 24 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0017345/2025 del 05/03/2025: Raccomandazioni a seguito della relazione di indagine dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relative alla collisione fra il treno regionale 5677 di Trenitalia e un camion al PL Km 128+123 della linea Metaponto – Reggio Calabria, presso P.M. Thurio, avvenuto il 28/11/2023			
Raccomandazione ANSFISA ai sensi del art. 24 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0048527/2025 del 20/06/2025: Raccomandazioni a seguito della relazione di indagine dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relative allo Svio del treno merci n. 64995 di Mercitalia Rail sulla linea Battipaglia-Paola, presso la stazione di Centola-Palinuro-Marina di Camerota, in data 09/07/2024			
Raccomandazione ANSFISA ai sensi del art. 24 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0091757/2025 del 26/11/2025: Raccomandazioni a seguito della relazione di indagine dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svio del treno merci n. 54266/54269 di Medway Italia, presso la stazione di Parma, linea Bologna - Piacenza, avvenuto in data 11/07/2024			

Raccomandazione ANSFISA ai sensi del art. 24 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0082336/2025 del 28/10/2025: Raccomandazioni a seguito della relazione di indagine dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla 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			
Raccomandazione ANSFISA ai sensi del art. 24 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0085630/2025 del 06/11/2025: Raccomandazioni a seguito della relazione di indagine dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla collisione fra i treni FR8828 E R1742 accodati tra Forlì e Faenza, linea bologna - ancona, in data 10 dicembre 2023			
Raccomandazione ANSFISA ai sensi del art. 24 del D.lgs. 50/2019	Nota ANSFISA 0080547/2025 del 21/10/2025: Raccomandazioni a seguito della relazione di indagine dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relative all'Immobilizzazione prolungata di un treno TGV avvenuta il 9 ottobre 2022 nel tunnel ferroviario del Fréjus a Modane			
Note di interesse generale ANSFISA	Nota ANSFISA prot. 0055476/2025 del 15-07-2025: “Misure per il conseguimento degli obiettivi			

	comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria anno 2026”			
Provvedimenti ANSFISA ad impatto normativo	Nota ANSFISA 0062289/2025 del 08/08/2025 e relativo allegato (Allegato 1): “Ulteriori aggiornamenti sulle misure di controllo del rischio a seguito dello svio del 10/08/2023 presso la Galleria di Base San Gottardo (Rottura di una ruota tipo BA390).”			
Legislazione Nazionale – Direttive e Decreti Legislativi	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Decreto 4 agosto 2025, n. 152: Regolamento di modifica del decreto ministeriale 24 gennaio 2011, n. 19, sulle modalità di applicazione, in ambito ferroviario, del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell’articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81. (25G00160)	GU Serie Generale n.236 del 10-10-2025	Il decreto aggiorna il precedente regolamento del 2011 al fine di integrare il soccorso ferroviario nei SGS ferroviari, adeguare le procedure a una logica di gestione del rischio e di aprire all’uso di tecnologie sia per l’arresto tempestivo del convoglio sia, eventualmente, per la chiamata automatica dei soccorsi.	Aggiornare il precedente regolamento del 2011 alla luce delle novità legislative del 2023 e del quadro ferroviario europeo e nazionale più recente; Organizzare il soccorso ferroviario in modo più coerente con i SGS, con la valutazione dei rischi e con le tecnologie oggi disponibili.
Legislazione Nazionale – Direttive e Decreti Legislativi	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Decreto ministeriale n. 107 del 09/05/2025: Modifiche all’Allegato A del decreto ministeriale 5 agosto 2016 n. 270 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 e	09-05-2025		

	per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”.			
Legislazione Nazionale – Direttive e Decreti Legislativi	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Decreto 4 marzo 2025: Approvazione delle linee guida in materia di sicurezza ferroviaria. (25A01922)	GU Serie Generale n.75 del 31-03-2025	Focus specifico sulla sicurezza nelle gallerie ferroviarie. Obiettivi principali del decreto: Prevenire gli incidenti. Mitigare gli effetti degli incidenti. Favorire l'autosoccorso e/o l'esodo delle persone coinvolte. Consentire un rapido ed efficace intervento delle squadre di soccorso pubblico	Questo decreto è stato adottato per garantire un livello adeguato di sicurezza e per assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione Europea in questo ambito.
Legislazione Nazionale – Direttive e Decreti Legislativi	Legge 13 novembre 2025, n. 177 - Legge quadro in materia di interporti	GU Serie Generale n. 275 del 26-11-2025	Definisce principi, governance, criteri di pianificazione e strumenti di finanziamento per il potenziamento dell'intermodalità e della	Rafforzare l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici; favorire la connessione con porti e aeroporti, in coerenza con il Piano

			rete ferroviaria interportuale.	strategico della portualità e della logistica; supportare lo sviluppo della rete TEN-T secondo il Regolamento (UE) 2024/1679; migliorare la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle attività di trasporto; razionalizzare l'uso del territorio e ridurre l'impatto dei flussi.
--	--	--	---------------------------------	---

ALLEGATO C: LIVELLO DI INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO ITALIANO

ANNEX: Progress with Interoperability 2025

Please refer to the Appendix for definitions.

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

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	1027
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	1027

Only networks functionally separate within ANSFISA's remit are included.

The list is defined by Ministerial Decree No. 347 of 2 August 2019 of the Minister of Infrastructure and Transport, as amended and supplemented

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

2a	Total length of lines [km]	45,96
----	----------------------------	-------

3. PRM adapted stations (end of year)

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

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	17559
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	1027

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

5a	First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total	3
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	2
5ae	Special vehicles/OTM	1
5b	Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	0
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0
5c	Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total	3
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	0

5cc	Thermal or electric traction units	1
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	1
5ce	Special vehicles/OTM	1
5d	New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total	11
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	2
5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	8
5df	Special vehicles/OTM	1
5e	Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total	126 (337 vehicles)
5ea	Freight wagons	1 (1 vehicle)
5eb	Passenger coaches	1 (1 vehicle)
5ec	Thermal or electric traction units	2 (3 vehicles)
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	120 (329 vehicles)
5ef	Special vehicles/OTM	2 (3 vehicles)

The number of “New authorisations” does not include 1 authorization for a shunting locomotive issued in 2025.

The number of “Authorisations in conformity to type” does not include 2 authorizations for 2 historic vehicles issued in 2025.

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

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	1037
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	1114
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	3628

For 2025, the data include all operated vehicles equipped and not equipped with ETCS level 1 and level 2 registered in Italy, as reported by railway undertakings whose main operations are in Italy at the end of the year 2025 and not only the new vehicles equipped authorized during the reporting year

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

7a	FTE staff involved in safety certification	10
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	29
7c	FTE staff involved in supervision	48
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	52

Appendix to ANNEX: Applicable definitions - Progress with Interoperability

Applicable definitions are those contained in the relevant articles of the legal documents.

In addition the following definitions apply:

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year 2025)

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

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year 2025)

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

3. PRM adapted stations (end of year 2025)

Railway stations as of 31.12.2025 (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 (as amended by Commission Implementing Regulation 2019/772) on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

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

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

4. Train driver licenses (end of year 2025)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2025 (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 (as amended by Directives 2014/82 and 2016/882 and by Regulation 2019/554) on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year 2025)

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

6. ERTMS equipped vehicles (end of year 2025)

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

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

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year 2025

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2025 (reporting year). *Only staff dealing with railways is to be included.*

ALLEGATO D: ACRONIMI E DEFINIZIONI

ALLEGATO D

ACRONIMO/ABBREVIAZIONE	
AMIS	Autorizzazione di Messa In Servizio
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
ART	Autorità di regolazione dei trasporti
AsBo	Organismo Valutatore di Sicurezza
AV	Alta velocità
CCS	Controllo-Comando e Segnalamento
CND	Controlli non distruttivi
CS	Cultura della Sicurezza
CSI	<i>Common Safety Indicator</i>
CSM	<i>Common Safety Method</i>
CSM RA	<i>CSM Risk Assessment</i> , metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio
CST	<i>Common Safety Target</i>
DG	Direzione Generale
DGISA	Direzione Generale per la Infrastrutture Stradali e Autostradali
DGSF	Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie
DeBo	Organismo Designato
DPCM	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
DPR	Decreto del Presidente della Repubblica
DGSF	Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie di ANSFISA
DiGIFeMa	Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
ECM	<i>Entity in Charge of Maintenance</i>
ENE	Energia
ERA	Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FS	Ferrovie dello Stato
GI	Gestore dell'Infrastruttura
HOF	<i>Human and Organisational Factors</i>

IF	Impresa Ferroviaria
INFRA	Infrastruttura
JNS	<i>Joint Network Secretariat for the Quick Response Procedure</i>
LRS	Lunga rotaia saldata
MdO	Mezzi d'Opera
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
NIB	<i>National Investigation Body</i>
NoBo	Organismo Notificato
NRV	<i>National Reference Value</i>
NSA	<i>National Safety Authority</i>
OC	Organismi di certificazione
OSS	<i>One-Stop Shop</i>
PAI PL	Protezione Automatica Integrativa dei Passaggi a Livello
PL	Passaggio a livello
PNC	Piano Nazionale Complementare
PNRR	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Polfer	Polizia Ferroviaria
RCF	Regolamento per la Circolazione Ferroviaria
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RID	Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose
RINF	Registro Infrastruttura
RNL	Registro Nazionale Licenze
RID	<i>Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses</i>
SCMT	Sistema di Controllo della Marcia Treno
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
SNA	Scuola Nazionale dell'Amministrazione
SPAD	<i>Signal Passed At Danger</i>
SSC	<i>Single Safety Certificate</i>
STI	Specifica Tecnica di Interoperabilità
TV PL	Televisione per Passaggi a Livello
UE	Unione Europea

USTIF	Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi
--------------	---

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

* Per le definizioni relative agli indicatori comuni di sicurezza si rimanda all'Allegato I del decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50