



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

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

**RELAZIONE ANNUALE
SULLE RETI FERROVIARIE
FUNZIONALMENTE ISOLATE
ANNO 2025**

Sommario

PARTE 1 - INTRODUZIONE.....	5
1.1 Scopo, ambito e destinatari del rapporto.....	5
PARTE 2 - PRINCIPALI CONCLUSIONI SULL'ANNO DI RENDICONTAZIONE.....	7
PARTE 3 - STRATEGIA, PROGRAMMI, INIZIATIVE E CONTESTO ORGANIZZATIVO DELLA NSA	8
3.1 Strategia e attività di pianificazione.....	8
3.2 Raccomandazioni di sicurezza di cui all'art. 26 D.Lgs. 50/2019.....	9
3.3 Provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate	10
3.4 Contesto organizzativo della sicurezza	11
PARTE 4 – PRESTAZIONI DI SICUREZZA	14
4.1 Incidenti significativi registrati nel corso del 2025	14
PARTE 5 – QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO E MODIFICHE INTRODOTTE NEL 2025	17
5.1 Definizione del quadro normativo di riferimento	17
5.2 Modifiche alla legislazione	19
PARTE 6 CERTIFICATI DI IDONEITA' ALL'ESERCIZIO E ALTRI CERTIFICATI RILASCIATI DALLA ANSFISA	19
6.1 Certificazione dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate	19
6.2 Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento	20
6.2.1. Provvedimenti di autorizzazione dei sottosistemi.....	21
6.3 Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli	23
6.3.1 Provvedimenti di autorizzazione di veicoli.....	23
6.4 Soggetti responsabili della manutenzione.....	24
6.5 Macchinisti e altro personale ferroviario impiegato in attività di sicurezza	24
6.6 Riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF).....	25
PARTE 7 - SUPERVISIONE	26
PIANO ANNUALE DI SICUREZZA PER IL 2027	30

PRESENTAZIONE

La presente relazione è predisposta per 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 delle ferrovie cosiddette "isolate".

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

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

L'ambito di riferimento è costituito da 13 linee e reti, funzionalmente isolate dal sistema ferroviario nazionale interoperabile, per un totale di circa 1027 km. Tali linee e reti sono gestite sia da gestori dell'infrastruttura che da esercenti, cioè soggetti integrati che gestiscono l'infrastruttura ed effettuano il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete o sulla rete gestita.

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

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

Rispetto alle precedenti annualità, si registrano tuttavia cambiamenti importanti in tal senso: a fine 2025 risultano certificati per l'esercizio da ANSFISA 9 operatori ferroviari, contro i 5 del 2024, altri 3 titoli sono stati rilasciati ad inizio 2026 e, in cooperazione con l'Autorità Nazionale per la Sicurezza svizzera, sono in corso le istruttorie per il rilascio dei certificati di idoneità all'esercizio per i restanti 2 operatori. Tale attività dimostra da una parte i passi avanti compiuti da questi operatori, dall'altra anche l'efficientamento delle interlocuzioni nell'ambito dei procedimenti amministrativi di ANSFISA.

Sulla base del vigente contesto normativo e in base all'evoluzione dei procedimenti autorizzativi, nel 2025 ANSFISA ha svolto 41 controlli sia sulle reti infrastrutturali che sul servizio di trasporto. Trattasi di controlli sul campo, da remoto e documentali, finalizzati alla verifica delle condizioni di sicurezza e della capacità di operare in coerenza con le procedure in base alle quali sono stati autorizzati da ANSFISA.

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

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

Il monitoraggio dello stato di avanzamento dei piani di adeguamento agli standard infrastrutturali, tecnologici e normativi di tali reti è oggetto di controlli continui da parte di ANSFISA.

Sulla base dei risultati delle attività di controllo effettuate da ANSFISA, dell'analisi dei dati di incidentalità e al fine del miglioramento continuo del sistema, è necessario che gli Operatori delle reti isolate intervengano su ambiti analoghi a quelli già rappresentati per le reti interconnesse.

In particolare, oltre al perseguimento di standard tecnici che garantiscano prestazioni di sicurezza sempre più simili a quelle della rete interoperabile, occorre 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 l'implementazione di misure di sicurezza adeguate alle criticità specifiche delle zone esposte al fenomeno e l'attuazione dei programmi di soppressione, protezione e upgrade tecnologico dei passaggi a livello.

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

Infine, è necessario, oltre a proseguire nella coerente applicazione delle procedure di sicurezza, rafforzare il monitoraggio dei processi interni, 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 relazione annuale o relazione) è predisposto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali in linea con l'articolo 19 comma 3 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie", che prevede la pubblicazione annuale di una Relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale di cui all'art. 2, comma 4, del medesimo decreto.

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

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

Il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 ha confermato il suddetto quadro normativo e ha assegnato ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'identificazione delle reti ferroviarie funzionalmente isolate. Il primo elenco delle reti ferroviarie isolate è riportato nell'Allegato 1 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 347 del 2 agosto 2019. Tale elenco ha subito le seguenti modifiche e integrazioni:

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

Ulteriori modifiche hanno interessato le linee situate nel territorio della regione Lazio, a far data dal 1° luglio 2022, con il subentro ad ATAC S.p.A (soggetto esercente), da parte di ASTRAL S.p.A. (in qualità di gestore dell'infrastruttura) e di COTRAL S.p.A. (in qualità di impresa ferroviaria), a seguito dell'acquisizione dei relativi rami d'azienda.

L'elenco delle reti ferroviarie funzionalmente isolate, con i relativi soggetti che operano su di esse, aggiornato al 31/12/2025, è riportato nella seguente tabella 1.1.

LINEE FERROVIARIE ISOLATE E RELATIVI OPERATORI al 31/12/2025		
LINEA	REGIONE	OPERATORE
Genova – Casella	Liguria	AMT (esercente)
Brescia – Iseo – Edolo	Lombardia	Ferrovienord (gestore infrastruttura) Trenord (impresa ferroviaria)
Domodossola – confine Italia/Svizzera	Piemonte	SSIF S.p.A. (esercente) FART (impresa ferroviaria)
Roma – Lido Roma – Civitacastellana - Viterbo	Lazio	ASTRAL (gestore infrastruttura) COTRAL (impresa ferroviaria)
Intera rete	Calabria	Ferrovie della Calabria S.r.l. (esercente)
Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Sicilia	Ferrovia Circumetnea (esercente)
Intera rete	Puglia-Basilicata	FAL S.r.l. (esercente)
Intera rete	Sardegna	ARST S.p.A. (esercente)
Ferrovia Circumvesuviana Ferrovia Cumana e Ferrovia Circumflegrea	Campania	EAV (gestore infrastruttura) EAV (impresa ferroviaria)
Tirano – confine Italia/Svizzera	Lombardia	Ferrovia Retica (esercente)

Tabella 1.1: Elenco delle reti ferroviarie isolate e dei relativi operatori al 31/12/2025

Per garantire la continuità del servizio ferroviario, il medesimo decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 dispone che i soggetti interessati sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti precedentemente rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti (art. 31, c. 3).

Nella successiva tabella 1.2 sono riportati i dati caratteristici delle reti di cui alla tabella 1.1; tali dati 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, come previsto dall'Allegato 1 al Decreto ANSF n. 3/2019.

DATI CARATTERISTICI RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE AL 31/12/2025 (*)
▪ 1027 km di Rete
▪ 10,3 Mln treni km complessivi
▪ circa il 19,3% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno SSC
▪ circa il 30,3% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differenti da SSC

DATI CARATTERISTICI RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE AL 31/12/2025 (*)
▪ 688 passaggi a livello con una densità di quasi 0,67 unità a chilometro (1 PL ogni 1,5 km circa)
▪ circa 1.300 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ circa 2.600 addetti con mansioni di sicurezza

Tabella 1.2: Dati caratteristici reti ferroviarie funzionalmente isolate 31/12/2025

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

Nella successiva tabella 1.3 sono elencati i titoli posseduti al 31/12/2025 dalle Organizzazioni Ferroviarie operanti nel sistema delle reti funzionalmente isolate.

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

Tabella 1.3: Dati caratteristici operatori al 31/12/2025

PARTE 2 - PRINCIPALI CONCLUSIONI SULL'ANNO DI RENDICONTAZIONE

Nell'ambito dei procedimenti autorizzativi per il rilascio dei CIE, i significativi progressi, registrati nel corso dell'anno nella gestione delle istanze, hanno permesso il rilascio di ulteriori 4 titoli autorizzativi e il completamento, nei primi mesi del 2026, dei procedimenti per il rilascio dei titoli agli operatori che al 31/12/2025 risultavano ancora autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni. In riferimento all'Impresa Ferroviaria FART e all'Esercente Ferrovia Retica, i procedimenti per il rilascio del titolo autorizzativo non sono ancora conclusi poiché la particolarità della situazione, si tratta infatti di operatori svizzeri, richiede tempi più lunghi; sono comunque proseguite nel corso del 2025 le interlocuzioni anche con l'autorità di

sicurezza ferroviaria della Confederazione Svizzera, con l'obiettivo di completare i relativi procedimenti nel corso del 2026.

Per quanto riguarda il progressivo allineamento delle reti funzionalmente isolate ai requisiti di sicurezza delle reti interoperabili, si registra una conformità sui requisiti legati alla circolazione dei veicoli, sia per quanto riguarda l'effettuazione di movimenti contemporanei che la circolazione dei treni in senso opposto al binario attrezzato; permangono ancora ambiti di adeguamento con riferimento al sistema automatico di protezione della marcia del treno. alla manutenzione degli impianti di sicurezza e segnalamento, ai passaggi a livello.

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

3.1 *Strategia e attività di pianificazione*

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

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

Con la nota ANSFISA n. 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” sono state pertanto identificate le misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria per il 2025, in particolare riguardo a:

- 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 alle 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.

In particolare, in merito alle attività di soppressione e protezione dei passaggi a livello, al netto di quelli ubicati su linee non in esercizio o chiusi anche temporaneamente, si rappresenta che il numero totale dei PL sulle reti isolate è di 688 unità al 31/12/2025.

Di questi, 87 risultano equipaggiati con sistemi di rilevazione ostacoli tra le barriere (TV-PL o altro sistema "Loop detector"), pari a circa il 13 % del totale, in incremento rispetto all'anno precedente (61 PL equipaggiati al 31/12/2024). I programmi di attrezzaggio prevedono interventi su:

- 9 PL nel 2026;
- 38 PL nel 2027;
- 84 PL nel 2028.

Nel triennio 2026-2028, è prevista la chiusura di 26 passaggi a livello.

Infine, si segnala che, per effetto dell'evoluzione del quadro normativo e dell'esperienza maturata nell'applicazione dei decreti ANSF n. 1 e n. 3 del 2019, si ravvisa la necessità di avviare nel 2026 una riflessione sulle disposizioni e sugli standard tecnici vigenti per le reti funzionalmente isolate.

3.2 Raccomandazioni di sicurezza di cui all'art. 26 D.Lgs. 50/2019

L'Agenzia, ai sensi dell'articolo 26, comma 2, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, nel corso del 2025 ha trasmesso agli Operatori Ferroviari le raccomandazioni di sicurezza ricevute dall'Organismo Investigativo (DIGIFEMA), integrandole, nell'ambito delle proprie competenze, ove ritenuto necessario.

Nel corso del 2025 l'Organismo Investigativo non ha svolto indagini e non ha emesso raccomandazioni relativamente ad eventi occorsi sulle linee ferroviarie isolate.

Ai soggetti che operano sulle ferrovie isolate sono state altresì estese le raccomandazioni che hanno interessato i soggetti operanti sulle linee interconnesse, emesse in riferimento ad eventi occorsi sulla rete interoperabile; in relazione a tali raccomandazioni, seppur scaturite da eventi

occorsi sulla rete interconnessa, gli Operatori ferroviari sono tenuti ad analizzare quanto accaduto in relazione ai propri standard al fine di valutare se le dinamiche, i guasti o i fattori riscontrati possano riprodursi anche sulla propria rete e, ove opportuno, adottare misure di mitigazione concrete.

3.3 Provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate

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

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

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

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

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

realizzazione, prove e verifiche finalizzate alla messa in servizio, procedimenti autorizzativi, formazione del personale) e definendo due milestone annuali di trasmissione all'Agenzia dei relativi stati di avanzamento, al 30 marzo e al 30 settembre, fino alla completa attuazione.

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

Nel corso del 2025 non sono state emanate raccomandazioni di cui all'art. 16 comma 2 lettera z) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, specificatamente per le reti funzionalmente isolate; sono state estese a tali reti le seguenti raccomandazioni di cui all'art. 16 comma 2 lettera z) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, valide anche per le ferrovie interconnesse:

- 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).

3.4 Contesto organizzativo della sicurezza

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

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 ed attuato la direttiva 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie);
- la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie le cui competenze, stabilite dal D.P.C.M. 30 ottobre 2023, n. 186;
- la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale le cui competenze, stabilite dal D.P.C.M. 30 ottobre 2023, n. 186;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, 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, ad attestare la competenza e l'imparzialità degli Organismi che rilasciano certificazioni, ispezioni e verifiche, e dei laboratori che effettuano prove e tarature. Gli Organismi di certificazione del personale addetto ai controlli non distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria e gli Organismi di certificazione saldatura devono essere accreditati da Accredia.

L'Organismo Indipendente Ferroviario (OIF), istituito dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, all'art. 3 lettera rr), quale organismo di terza parte riconosciuto da ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi in conformità ai decreti ANSF n. 1/2019 e n. 3/2019. Gli OIF svolgono anche l'attività di attestazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti isolate e, in ottemperanza al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 235 del 10 giugno 2019, svolgono attività di valutazione di conformità sui requisiti di idoneità alla circolazione dei rotabili storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione dei veicoli ferroviari.

I principali attori del sistema ferroviario, per quanto riguarda le reti funzionalmente isolate, 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;
- 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;
- ES (Esercenti), il cui elenco è fornito al paragrafo 6.1: soggetti, unici e integrati che riassumono entrambe le funzioni gestione e manutenzione dell'infrastruttura e prestazione di servizi di trasporto in esclusiva;

- Soggetti Responsabili della manutenzione (ECM/SRM): soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo ferroviario riconosciuto dall'Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) ai sensi del decreto ANSF n. 3/2019, e delle “Linee Guida ANSFISA per l'attestazione dei Soggetti Responsabili della Manutenzione” che tracciano i requisiti e i criteri di valutazione che gli organismi terzi devono verificare per rilasciare l'attestato di idoneità all'attività di SRM per il materiale rotabile; nel caso di carri merci, l'ECM può essere certificato da Organismi di Certificazione (OdC) accreditati ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779;
- Detentore 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 decreto legislativo 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;
- Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) la cui attività è descritta al precedente paragrafo 3.4.1;
- Produttori o Fornitori - Costruttori di veicoli e componenti ferroviarie: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti, sottosistemi o veicoli, oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- 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 Incidenti significativi registrati nel corso del 2025

Con il decreto ANSF n. 3/2019 è stato esteso alle reti funzionalmente isolate il quadro normativo vigente sul sistema ferroviario nazionale inerente alla classificazione e alle modalità di comunicazione degli incidenti e degli inconvenienti ferroviari. Pertanto, permane quanto definito dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, e dall'Allegato A al decreto ANSF n. 4/2012.

Nel 2025 si sono verificati complessivamente 6 incidenti significativi ¹ (a fronte dei 5 occorsi nel 2024), di cui:

- 2 deragliamenti di treno, di cui uno riconducibile a problematiche manutentive dell'infrastruttura ferroviaria e uno a problematiche manutentive del materiale rotabile;
- 2 incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento (sono esclusi i suicidi o tentati suicidi), di cui uno relativo all'investimento di persona indebitamente presente sulla sede ferroviaria ed uno coinvolgente un passeggero in fase di discesa per errata esecuzione delle procedure di incarozzamento; questi due eventi sono responsabili delle due vittime registrate sulle reti isolate nel 2025;
- 1 incendio a bordo del materiale rotabile, sviluppatosi sull'imperiale del treno a causa di una anomalia agli apparati elettrici del materiale rotabile;
- 1 collisione di treno contro ostacolo ingombrante la sagoma libera dei binari; tale evento corrisponde alla collisione con la linea aerea di contatto ed è riconducibile all'ambito della manutenzione del materiale rotabile.

Gli incidenti, che hanno cagionato complessivamente 2 vittime (un ferimento grave ed un decesso), sono riepilogati nella successiva tabella 4.1.

	Data	Localizzazione	Tipologia di incidente	Ambito a cui è riconducibile la causa principale dell'evento
1	05/03/2025	Fermata Euclide	Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	Errata procedura di incarozzamento

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

	Data	Localizzazione	Tipologia di incidente	Ambito a cui è riconducibile la causa principale dell'evento
2	02/05/2025	Stazione di Pioppaino	Deragliamento di treno	Cedimento di un componente del materiale rotabile
3	21/07/2025	Stazione di Villa Regina	Incendio a bordo del materiale rotabile	Anormalità agli apparati elettrici presenti sull'imperiale del treno
4	23/08/2025	Tratta Roma Porta S. Paolo - Magliana	Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	Anormalità al pantografo del treno
5	01/10/2025	Stazione di Tor di Quinto	Deragliamento di treno	Anormalità del binario
6	19/12/2025	Stazione di Vico Equense	Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	Indebito attraversamento della sede ferroviaria da parte di un pedone

Tabella 4.1: Incidenti significativi 2025

Nella successiva tabella 4.2, è riportato il numero degli incidenti significativi avvenuti negli anni dal 2020 al 2025.

Tipologia incidente	2020	2021 ²	2022	2023 ²	2024	2025
Collisione di treno	0	3	0	3	2	1
Collisione di treno con veicolo ferroviario	0	0	0	0	0	0
Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	0	3	0	3	2	1
Deragliamento di treno	2	0	3	2	1	2
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	2	0	1	0	1	0
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	2	1	1	1	1	2
Incendio a bordo del materiale rotabile	0	2	0	0	0	1
Altro (incidente)	0	0	0	0	0	0
Totale	6	6	5	6	5	6

Tabella 4.2: Eventi occorsi dal 2020 al 2025

La figura 4.1, che riporta il numero degli incidenti significativi occorsi negli anni dal 2020 al 2025, anche rapportato al traffico, conferma l'andamento sostanzialmente costante del numero totale di incidenti significativi annui.

² Per gli anni 2021 e 2023, la distribuzione degli incidenti significativi è cambiata a seguito della riclassificazione di 3 eventi.

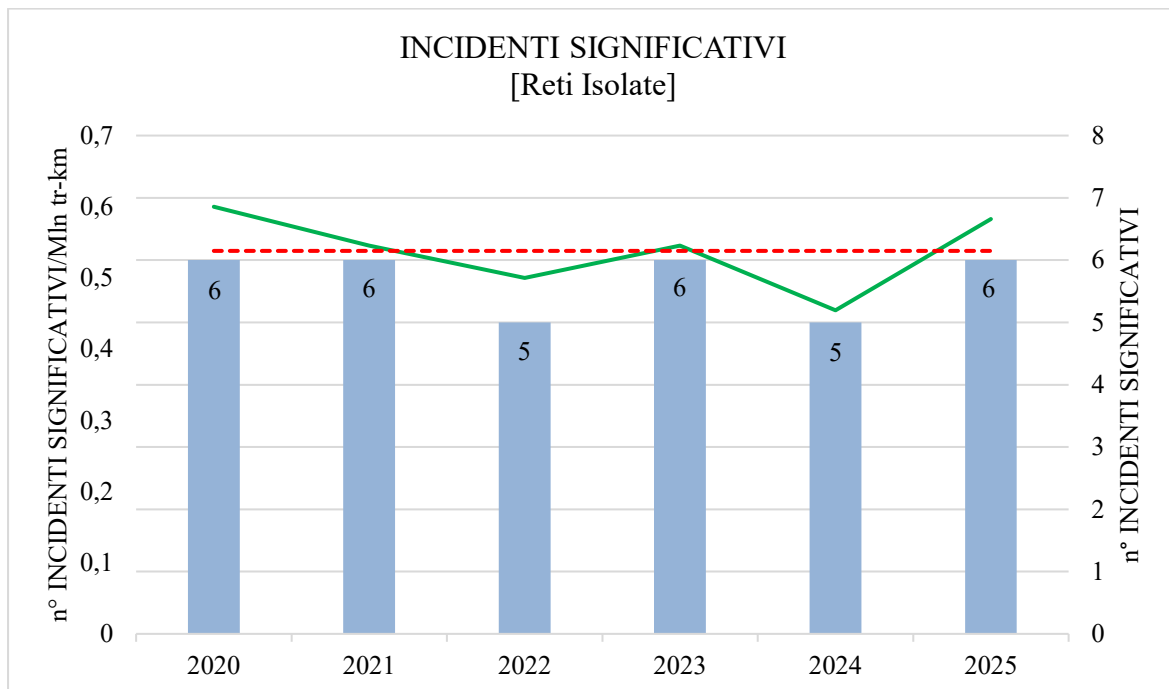


Figura 4.1: Incidenti significativi dal 2020 al 2025

La numerosità di incidenti significativi verificatisi annualmente dal 2020 al 2025 non consente di definire un andamento statisticamente rappresentativo sia in termini complessivi che di singola categoria di eventi.

Nella seguente tabella 4.3 si riportano i valori dei precursori registrati annualmente dal 2020 al 2025.

Nel 2025 è possibile evidenziare, rispetto al 2024, una riduzione sia del numero degli SPAD che del numero delle deformazioni o altro disallineamento del binario e delle rotture di rotaie.

Precursori	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SPAD	2	1	4	2	4	2
Ruota rotta su materiale rotabile in servizio	0	0	0	0	0	0
Assale rotto su materiale rotabile in servizio	0	0	0	0	0	0
Deformazione del binario o altro disallineamento del binario	0	16	23	31	33	28
Rotaia rotta	3	3	3	0	3	1
Guasti all'apparato di segnalamento laterale	0	0	0	0	0	0

Tabella 4.3: Precursori dal 2020 al 2025

Nella seguente figura 4.2 è riportato l'andamento dei precursori di armamento in rapporto ai milioni di treni km.

Il grafico presenta un andamento in crescita fino al 2024, con una inversione di tendenza nel 2025.

Il dato del 2020, particolarmente contenuto, è correlato alla modalità di comunicazione del tipo di evento da parte degli Operatori.

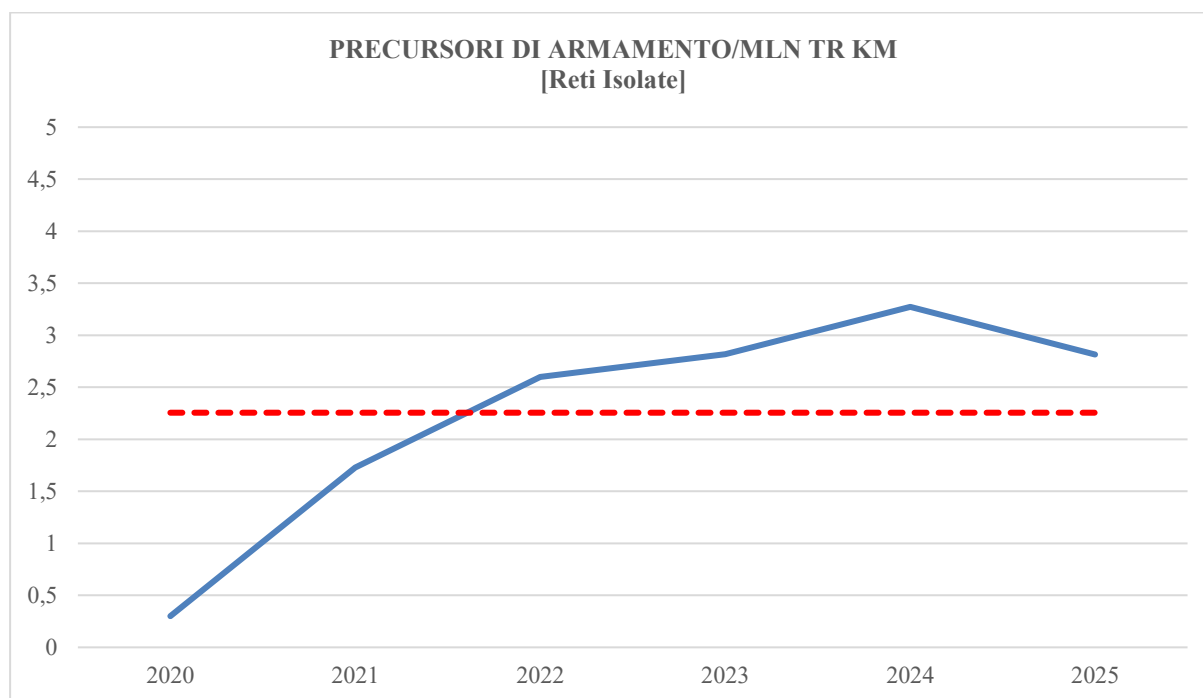


Figura 4.2: Precursori di armamento dal 2020 al 2025

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

PARTE 5 – QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO E MODIFICHE INTRODOTTE NEL 2025

5.1 Definizione del quadro normativo di riferimento

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

- definisce i principi di sicurezza per la circolazione ferroviaria per le reti funzionalmente isolate, i requisiti essenziali nonché le norme tecniche applicabili ai sottosistemi ferroviari di tali reti;

- rappresenta condizione necessaria ad assicurare il rispetto dei requisiti essenziali, per il soddisfacimento dei quali può essere richiesta dalla legislazione nazionale l'applicazione di ulteriori norme.

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

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

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

- il decreto ANSF n. 3/2019 del 2 luglio 2019, contenente le *“Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei CSM, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario”*, *“Norme per l'applicazione e la certificazione dei sistemi di gestione della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario”* e *“Norme per la registrazione dei veicoli circolanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario”*;
- le *“Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013”*, emesse con nota prot. 6848 del 27/04/2020, che rappresentano uno strumento di ausilio per le Organizzazioni ferroviarie nei processi tecnico/amministrativi, favorendo un più frequente e corretto ricorso all'analisi del rischio;
- le *“Linee guida per la certificazione delle Organizzazioni che operano nel settore della saldatura dei veicoli ferroviari o parti di essi in conformità alle norme della serie UNI EN 15085”* – Rev. 02 del 22/12/2021 emanate con nota prot. ANSFISA n° 91 del 03/01/2022;
- le *“Linee guida per la registrazione dei veicoli nel Registro europeo di cui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797”* – Rev. 01 del 27/12/2022 prot. ANSFISA n° 0059637 del 27/12/2022;
- le *“Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche”* aggiornate in rev. 02 del 19/12/2022 con nota ANSFISA prot. 59645 del 27/12/2022 per:
 - recepire alcune variazioni nel quadro normativo di riferimento occorse a valle dell'emanazione della revisione 1 delle Linee Guida del 24/7/2020;
 - recepire i ritorni di esperienza derivanti dall'applicazione della revisione 1 delle Linee Guida;
 - semplificare alcune parti del processo autorizzativo anche ai fini di una più snella gestione dell'elevato numero di istanze connesse al PNRR.
- le *“Linee guida per il riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF)”* rev.2 del 05/03/2024 emanate con nota ANSF prot.27212 del 11/04/2024;

- le *“Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all’esercizio”*.

5.2 Modifiche alla legislazione

I principali atti normativi emanati nel 2025 con effetto sulle reti funzionalmente isolate sono:

- il decreto 4 marzo 2025, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Approvazione delle linee guida in materia di sicurezza ferroviaria;
- decreto ANSFISA n.73/2025, *“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 ANSFISA n. 186/2025 *“Adozione delle “Norme per la sicurezza dell’esercizio delle ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici e dei veicoli turistici”*;
- decreto ANSFISA n. 200/2025 *“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”*;
- Versione 02 del 07/04/2025 delle *“Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all’esercizio”*; tale versione, nell’ottica del miglioramento continuo, ha aggiornato la precedente del 2024 al fine di tenere conto dei ritorni di esperienza dall’applicazione.

PARTE 6 CERTIFICATI DI IDONEITA’ ALL’ESERCIZIO E ALTRI CERTIFICATI RILASCIATI DALLA ANSFISA

6.1 Certificazione dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate

Le attività in merito alla Certificazione dei soggetti operanti sulle reti funzionalmente isolate sono svolte da ANSFISA ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, in particolare dell’art. 16, comma 2, lettera bb) inerente ai compiti attribuiti ad ANSFISA riguardo alle ferrovie funzionalmente isolate e dell’art. 28, comma 1.

Infatti, per poter svolgere le proprie attività ogni soggetto che opera sulle reti funzionalmente isolate deve dimostrare di aver posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza e di essere in grado di operare in modo sicuro.

Nel corso del 2025 sono proseguite le attività di valutazione della documentazione presentata dagli Operatori ferroviari che hanno portato al rilascio del Certificato di Idoneità all’Esercizio ai seguenti operatori: ARST, Ferrovia Circumetnea, ASTRAL, COTRAL.

Nella successiva tabella 6.1 si riporta il quadro di sintesi dei CIE rilasciati al 31 dicembre 2025.

ESERCENTE/IMPRESA FERROVIARIA/ GESTORE INFRASTRUTTURA	Numero	Data rilascio	Data scadenza
Ente Autonomo Volturno S.r.l. (GI)	GI 2024001	11/06/2024	11/06/2029
FERROVIENORD S.p.A. (IF)	GI2024002	21/11/2024	13/04/2028
Trenord srl (IF)	IF2023001	16/05/2023	15/05/2028
Ente Autonomo Volturno S.r.l. (IF)	IF2023002	21/07/2023	12/01/2028
Società Subalpina di Imprese Ferroviarie SpA (ES)	ES2023001	24/07/2023	23/07/2028
Ferrovia Circumetnea (ES)	ES2025001	22/05/2025	21/05/2030
ARST S.p.A. (ES)	ES2025002	01/08/2025	31/07/2027
ASTRAL (GI)	GI2025001	16/12/2025	15/12/2030
COTRAL (IF)	IF2025001	17/12/2025	16/12/2030

Tabella 6.1: Dati CIE al 31/12/2025

Per quanto attiene le restanti Aziende, la documentazione inviata a seguito delle interlocuzioni intercorse con l'Agenzia ha registrato ulteriori passi in avanti in merito alla conformità dei requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, tanto che nei primi mesi del 2026 è stato possibile il rilascio dei titoli agli operatori Ferrovia della Calabria, Ferrovie Appulo-Lucane e AMT Genova. Più articolata risulta la gestione delle istanze pervenute dai soggetti operanti sulle linee isolate internazionali (tratte che interessano il territorio italiano e quello svizzero) per le quali sono in corso attività per individuare soluzioni per il rilascio dei titoli autorizzativi finalizzate a valorizzare le autorizzazioni già ottenute dagli operatori interessati da parte dell'autorità di sicurezza ferroviaria svizzera.

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

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

6.2 Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento

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

- all'art. 16, comma 2, lettera bb) inerente ai compiti attribuiti ad ANSFISA riguardo alle ferrovie funzionalmente isolate, e lettera r) inerente al rilascio, su richiesta dell'interessato, dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche;

- all’art. 29, comma 1, inerente alle autorizzazioni rilasciate da ANSFISA per i sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra delle ferrovie funzionalmente isolate e per i veicoli su di esse circolanti.

6.2.1. Provvedimenti di autorizzazione dei sottosistemi

Nel 2025 ANSFISA ha svolto le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di complessivi 14 provvedimenti (8 per i sottosistemi energia e infrastruttura e 6 per CCS) di cui:

- 6 decisioni ai sensi dell’art. 18, comma 5, del decreto legislativo 14 maggio 2019, circa la necessità di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi esistenti, modificati a seguito di rinnovo o ristrutturazione (incluse 3 istanze per evitare la fase di decisione);
- 1 nulla osta allo sviluppo di modifiche a sottosistemi strutturali e/o applicazioni generiche dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia, CCS a terra e CCS a bordo di veicoli, propedeutici alla successiva presentazione delle istanze di autorizzazione di messa in servizio/all’utilizzo, disciplinati all’interno delle “Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche” emanate dall’Agenzia e aggiornate nel corso del 2022 in rev. 2 con la nota prot. 59645 del 27/12/2022;
- 7 autorizzazioni di messa in servizio di sottosistemi e autorizzazioni all’utilizzo di applicazioni generiche.

Il dettaglio è riepilogato nella successiva tabella 6.2 e nella figura 6.1.

PROVVEDIMENTI AUTORIZZATIVI SOTTOSISTEMI E APPLICAZIONI GENERICHE				
	CCS a terra	Infrastruttura	Energia	TOTALE
Amis	1	4	2	7
Decisioni (compreso istanze finalizzate ad evitare la fase di decisione)	4	2	0	6
Nulla osta allo sviluppo	1	0	0	1
Revoca sospensione	0	0	0	0

Tabella 6.2: Provvedimenti autorizzativi sottosistemi e applicazioni generiche

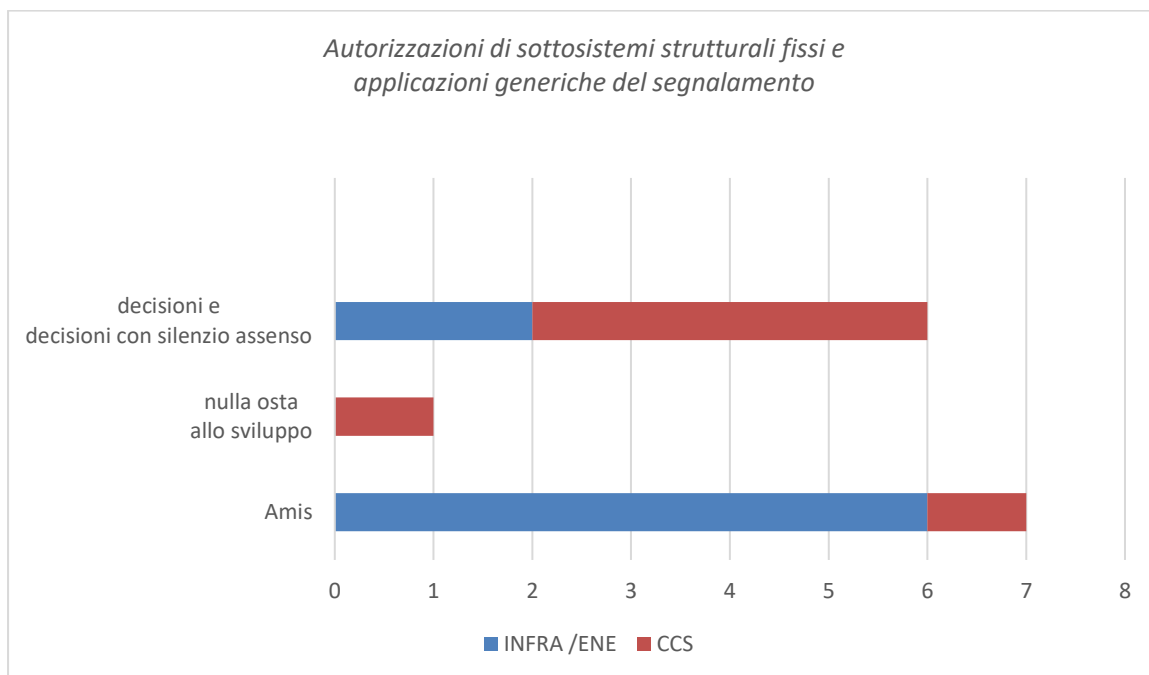


Figura 6.1: Autorizzazioni sottosistemi e applicazioni generiche

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 rilasciato alla Ferrovia Circumetnea per l'installazione del Sistema di controllo marcia treno ERTMS ETCS di liv1. La Ferrovia Circumetnea sarà la prima isolata ad adottare tale sistema;
- AMIS rilasciata a Ferrovienord per l'attrezzaggio, per la prima volta, con ACCM e sistema di protezione della marcia sul primo tratto della Brescia – Iseo – Edolo;
- decisione riguardante l'installazione per la prima volta, sulla rete FAL, di sistemi PAI-PL;
- 1 decisione e 2 istanze per evitare la fase di decisione per l'installazione per la prima volta, su rete ARST, di sistemi BCA con TLBCA condizionato e di ACCM;
- realizzazione della nuova Stazione di Stabia Scavi della linea vesuviana Napoli-Sorrento gestore infrastruttura EAV ENTE AUTONOMO VOLTURNO s.r.l.;

- attivazione ACC-M Iseo – Modifiche sottosistema infrastruttura del gestore infrastruttura FERROVIENORD s.p.a.
- 1° Stralcio funzionale della tratta Soccavo – Monte Sant’Angelo della nuova Bretella gestore infrastruttura EAV ENTE AUTONOMO VOLTURNO s.r.l.;
- realizzazione della nuova Sottostazione elettrica di Moregine della linea Napoli - Sorrento gestore infrastruttura EAV ENTE AUTONOMO VOLTURNO s.r.l.;
- attivazione binario est a seguito di ristrutturazione della tratta Catanzaro Sala - Catanzaro Lido gestore infrastruttura FERROVIE DELLA CALABRIA s.r.l.;
- istanza di Autorizzazione di Messa in Servizio del sottosistema Infrastruttura. Intervento: nuova fermata di Acilia Sud della ferrovia regionale Roma-Lido di Ostia gestore infrastruttura ASTRAL.

6.3 *Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli*

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

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

6.3.1 *Provvedimenti di autorizzazione di veicoli*

Nel 2025, relativamente ai procedimenti di autorizzazione dei tipi di veicolo e autorizzazione di messa in servizio dei veicoli nell’ambito delle reti funzionalmente isolate, ANSFISA ha rilasciato 13 provvedimenti indicati nella successiva tabella 6.3, tra cui:

- 3 provvedimenti relativi alle autorizzazioni temporanee per prove del tipo di veicolo che hanno riguardato 1 il HMU214 di Alstom e 2 l’EAV ELETTROTRENO NAPOLI di Stadler Valencia (di cui n.1 richiesta di proroga dell’autorizzazione);
- 3 pareri per l’impegno preliminare che sono stati rilasciati per i tipi di veicoli ABe 4/6, ABe 6/6, PANORAMICO al richiedente SSIF;
- 4 autorizzazioni di messa in servizio di veicoli in conformità ai rispettivi tipi, per i veicoli SBT_1, SBT_2, SBT_3, ET500_516.

Sono state, inoltre, effettuate 6 ispezioni che hanno riguardato l’ET516 a Caserta, il HMU214_001 a Savigliano, il SBT3 a Bari, l’ADeS 08 a Cagliari, e l’EAV ELETTROTRENO NAPOLI a San Giovanni a Teduccio (NA).

DATI DEI PROVVEDIMENTI SUI VEICOLI RILASCIATI DA ANSFISA
▪ 0 nuove autorizzazioni
▪ 0 prime autorizzazioni
▪ 2 autorizzazioni temporanee per prove del tipo di veicolo
▪ 1 richiesta di proroga dell'autorizzazione temporanea per prove del tipo di veicolo
▪ 4 autorizzazioni di messa in servizio di veicoli in conformità al tipo
▪ 3 impegni preliminari
▪ 3 autorizzazioni temporanee all'esecuzione prove in linea

Tabella 6.3: Provvedimenti di autorizzazione dei veicoli anno 2025

6.4 Soggetti responsabili della manutenzione

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

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

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

Nel corso del 2025 è stato emesso da CERTIFER ITALIA S.r.l.U. un attestato di Soggetto responsabile della manutenzione della Società Subalpina di Imprese Ferroviarie.

Sul sito ANSFISA è reperibile l'elenco completo degli Attestati di soggetto responsabile della manutenzione rilasciati dagli OIF riconosciuti da ANSFISA.

6.5 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.

Per quanto riguarda i macchinisti e il rimanente personale ferroviario impiegato in attività di sicurezza, con il decreto ANSF n. 3/2019 è stato esteso il quadro normativo vigente sulla infrastruttura ferroviaria nazionale anche ai soggetti operanti sulle reti ferroviarie isolate. Tale quadro normativo ha determinato la necessità di conversione dei titoli abilitativi rilasciati in applicazione del quadro normativo previgente, che si è conclusa nel 2023. Pertanto, l'Agenzia rilascia e gestisce le licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni e riconosce gli istruttori e gli esaminatori dei macchinisti anche per le reti isolate, in applicazione del decreto ANSF n. 3/2019 che richiama le disposizioni previste dal D.lgs. 247/2010, dal decreto ANSF n. 8/2011 e dal decreto ANSF n. 14/2009.

Analogamente a quanto avviene per le reti interconnesse, con l'emanazione del Decreto ANSFISA n. 200/2025, entrato in vigore il 01/01/2026 e che ha modificato, tra l'altro, il decreto ANSF n. 14/2009, gli attestati di riconoscimento rilasciati a istruttori ed esaminatori per attività diverse dalla condotta dei treni non hanno più effetti giuridici.

Tutte le informazioni relative alle licenze di condotta dei treni sono inserite nel Registro Nazionale Licenze, istituito e gestito dall'Agenzia, in applicazione dell'articolo 19 del decreto legislativo del 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.

Relativamente 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, con l'emanazione del Decreto ANSFISA n. 200/2025, entrato in vigore il 01/01/2026, l'Agenzia 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, l'attività di riconoscimento e sorveglianza viene svolta soltanto sui centri di formazione dei macchinisti addetti alla condotta di locomotori e treni.

6.6 Riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF)

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

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

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

Nel corso del 2025 sono state effettuate 8 attività di verifica di cui 6 volte al rinnovo della qualifica degli OIF in accordo alle Linee Guida per il riconoscimento degli OIF rev. 2 del 5/03/2024 e 2 di sorveglianza post rinnovo della qualifica come dettagliato nella seguente tabella 6.4.

ATTIVITA' DI SORVEGLIANZA OIF			
Organismo	Prot.	Periodo	Tipologia attività
Bureau Veritas S.p.A.	31102	22/04/2025	Rinnovo riconoscimento OIF
Certifer Italia S.r.l.	29674	16/04/2025	Rinnovo riconoscimento OIF
IISCert S.r.l.	29440	15/04/2025	Rinnovo riconoscimento OIF
ISARail S.p.A.	33155	30/04/2025	Rinnovo riconoscimento OIF
ITALCERTIFER S.p.A.	29738	16/04/2025	Rinnovo riconoscimento OIF
Rina services S.p.A.	29443	15/04/2025	Rinnovo riconoscimento OIF
ITALCERTIFER S.p.A.	62119	7/08/2025	Sorveglianza in campo
Certifer Italia S.r.l.	78172	14/10/2025	Sorveglianza in campo

Tabella 6.4: Attività di qualifica e di sorveglianza OIF

PARTE 7 - SUPERVISIONE

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

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

Tale documento prevede, tra le aree prioritarie da verificare, la valutazione e controllo del rischio, il presidio dei processi manutentivi (sia svolti internamente che esternalizzati), la gestione delle non conformità basata sull'analisi delle cause, l'integrazione dei fattori umani e della cultura della sicurezza e il monitoraggio dei processi e del sistema di gestione nel suo complesso.

In coerenza con le strategie di supervisione per il triennio 2024-2026 è stato predisposto il "Piano delle attività di supervisione - anno 2025" dell'Agenzia (SIC.DOC. 01 – adottato con decreto prot. n. R.0000214 del 30/12/2024).

Considerata la scarsità di dati e di informazioni storiche e tenendo conto che, al momento della pianificazione, l'esercizio veniva svolto per gran parte delle reti isolate in virtù dei titoli posseduti precedentemente al passaggio sotto la competenza dell'Agenzia, il piano di supervisione per il 2025 è stato definito sulla base di criteri di proporzionalità e in relazione ai volumi di traffico del singolo Operatore e delle caratteristiche tecnologiche e funzionali presenti sull'infrastruttura.

Considerato quanto sopra sintetizzato, la supervisione per il 2025 è stata quindi pianificata prevedendo:

- audit e follow-up sui processi del sistema di gestione della sicurezza;
- attività ispettive, finalizzate a monitorare l'efficacia e la corretta applicazione del sistema di gestione della sicurezza, tenuto conto delle indicazioni strategiche formulate da Direttore dell'Agenzia e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- attività specifiche a seguito di segnalazioni o particolari eventi;
- controlli sulla corretta impostazione e sull'adeguatezza dei piani di intervento predisposti delle organizzazioni per l'adeguamento tecnologico, normativo ed organizzativo;
- controlli sul funzionamento in stato operativo sicuro e sulla gestione della manutenzione dei passaggi a livello;
- verifiche a campione sulla corretta immatricolazione dei veicoli, sulla completezza ed aggiornamento delle informazioni contenute nei registri dei veicoli e dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda gli audit e i follow-up, nell'anno 2025 sono state svolte le seguenti attività:

Organizzazioni	Totale	Tipologia di attività	Dettaglio operatori
Organizzazioni operanti sulle reti funzionalmente isolate	8	• 3 audit sul campo • 1 audit da remoto • 1 audit documentale • 1 follow-up sul campo • 1 follow-up da remoto • 1 verifica sull'implementazione Fattori Umani e Organizzativi (HOF) in presenza	Astral S.p.A. (GI) Ente Autonomo Volturno (IF) - n. 2 attività Ente Autonomo Volturno (GI) Ferrovia Circumetnea (ES) FerrovieNord (GI) SSIF Società Subalpina di Imprese Ferroviarie S.p.A. (ES) Trenord S.r.l. (IF)

Tabella 7.1: Attività di Audit e Follow-up

Per quanto riguarda le ispezioni, nel 2025 sono state effettuate le seguenti attività di monitoraggio ispettivo sul campo:

- 6 su imprese ferroviarie (o esercente operante come impresa ferroviaria su rete isolata) per un totale di 39 treni ispezionati e 233 elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza); tali attività hanno comportato il rilevamento di circa 20 irregolarità;
- 1 sull'esercente SSIF S.p.A., con riferimento ai processi relativi alla gestione dell'infrastruttura e in particolare ad alcune opere d'arte.

Inoltre, sono state effettuate le seguenti ulteriori attività ispettive specifiche sul campo:

- 1 attività presso l'officina di manutenzione di Ponticelli dell'Impresa ferroviaria Ente Autonomo Volturno S.r.l., a seguito di incidente (deragliamento del treno n. 1129 del 2 maggio 2025);
- 1 attività di verifica a campione, a seguito di una segnalazione sindacale, sul materiale rotabile dell'Impresa ferroviaria Ente Autonomo Volturno S.r.l..

Nel 2025 sono state anche eseguite ispezioni specifiche sui passaggi a livello, nell'ambito della campagna svolta sinergicamente e congiuntamente dalla Direzione Generale per la sicurezza delle Ferrovie e dalla Direzione Generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e

autostradali, finalizzata alla vigilanza sulle attività poste in essere dai Gestori interessati (stradali e ferroviari), per quanto di rispettiva competenza.

Tali ispezioni hanno riguardato le reti di 3 esercenti (AMT Genova S.p.A., SSIF e Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.) per un totale di 12 passaggi a livello.

Infine, sono state eseguite attività ispettive con l'obiettivo di verificare l'attuazione delle misure mitigative temporanee disposte, nelle more del completamento del piano di adeguamento al fine di garantire la conformità ai requisiti di cui all'Allegato I della nota ANSF prot. 13666/2019, o di verificare la conformità agli stessi requisiti, ove rilevabile attraverso attività di scorta in cabina di guida. Tali attività sono riepilogate nella successiva tabella 7.2.

Esercente	Linee interessate dall'attività ispettiva
ARST	Macomer-Nuoro
	Sassari-Alghero
	Sassari -Sorso
FAL	Bari Scalo – Gravina
	Altamura - Matera Sud
	Matera Sud – Venusio

Tabella 7.2: Attività di controllo piani di adeguamento

Oltre a quanto sopra, la supervisione sullo stato di avanzamento dei piani di attrezzaggio infrastrutturale e tecnologico è stata sviluppata in più attività:

- analisi dei dati semestrali trasmessi, al 30/3 e al 30/09, volta alla verifica della loro completezza e della coerenza con le informazioni contenute nei piani e nelle relative tabelle di monitoraggio nonché con i dati trasmessi in precedenza;
- incontri bilaterali con alcuni Operatori ferroviari per chiarimenti e approfondimenti;
- successive attività di tipo ispettivo, anche sulla base degli esiti dei predetti incontri bilaterali.

Lo stato di conformità (totale, parziale o nullo) ai requisiti di sicurezza di cui alla nota ANSF n. 13666/2019, dichiarato al 30/09/2025 dagli Operatori ferroviarie sulle linee isolate, è rappresentato nell'istogramma di Figura 7.1. La parziale conformità è stata ricondotta ai casi in cui anche una sola delle linee che compongono la rete di riferimento risulti non conforme.

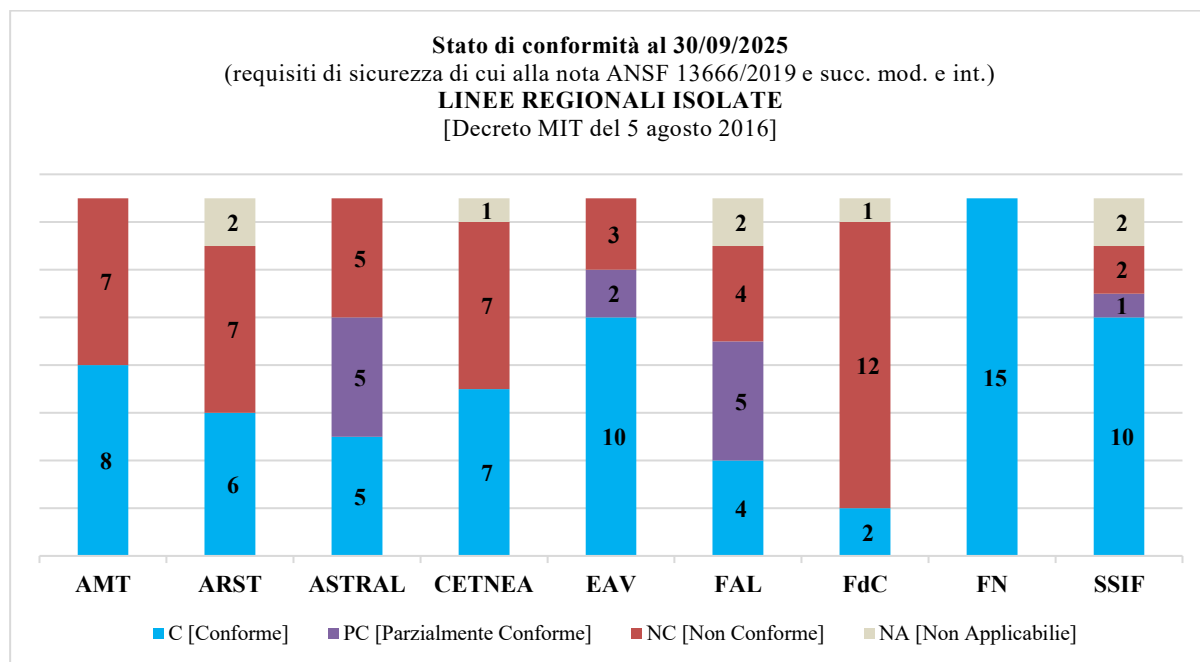


Figura 7.1 Stato di conformità di ciascuna rete funzionalmente isolata ai requisiti di sicurezza di cui alla nota ANSF n.13666/2019 - Aggiornamento settembre 2025.

Per ciascun requisito non soddisfatto gli Operatori ferroviari hanno individuato e pianificato progetti da implementare nel proprio contesto operativo, nel medio - lungo periodo, anche in funzione della disponibilità di risorse economiche e finanziarie.

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

L'istogramma di Figura 7.2 rappresenta, per ciascun requisito di cui alla nota ANSF n. 13666/2019, il numero di reti isolate che, al 30 settembre 2025, risultano non conformi, parzialmente o integralmente, secondo quanto dichiarato dagli Operatori che le gestiscono. Si evidenzia che nell'istogramma di Figura 7.2, sono inclusi anche i requisiti 10.2 relativo alla manutenzione dell'infrastruttura e 10.3 relativo alla manutenzione dei veicoli che non sono riconducibili all'attrezzaggio tecnologico.

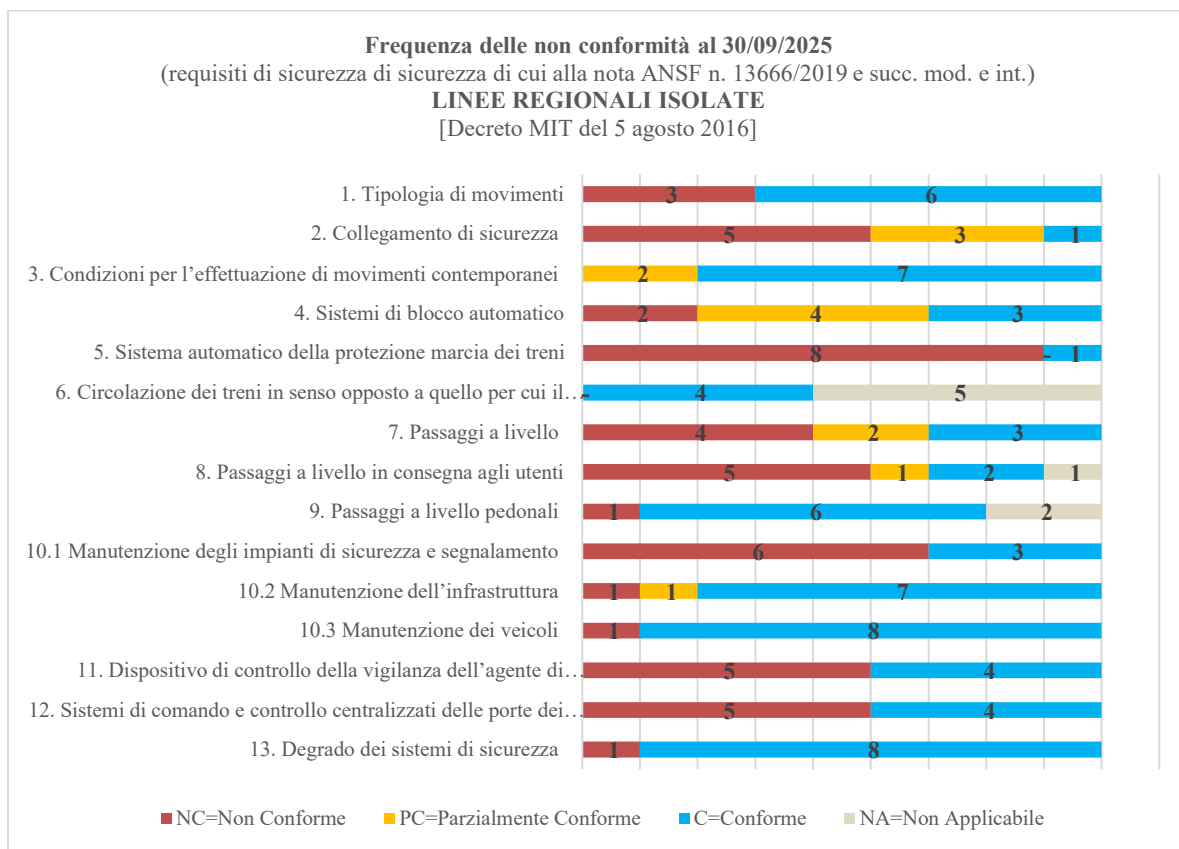


Figura 7.2: Non conformità ai requisiti di cui alla nota ANSF 13666/2019 delle reti funzionalmente isolate - Aggiornamento settembre 2025.

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 n. 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.

Tali misure e aree di miglioramento, individuate sulla base delle prestazioni di sicurezza e degli aspetti emersi dall'analisi del funzionamento dell'intero sistema ferroviario nazionale, devono

costituire un input per la pianificazione della sicurezza di ciascun Operatore in base al proprio specifico contesto.

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.