



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

Relazione sulla performance
2025

(art. 10, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 150/2009)

Giugno 2026

INDICE

1. PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE	4
2. ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DI ANSFISA.....	4
3. FUNZIONI E COMPITI	8
4. SINTESI DEI RISULTATI RAGGIUNTI	16
5. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE	20
5.1. IL CONTESTO ESTERNO	20
5.2. IL CONTESTO INTERNO.....	31
6. LO STATO DELLE RISORSE	32
7. LA MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE	33
8. PIANIFICAZIONE TRIENNALE	34
8.1. OBIETTIVO SPECIFICO 1: MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO	37
8.2. OBIETTIVO SPECIFICO 2: MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI ED AUTOSTRADALI	40
8.3. OBIETTIVO SPECIFICO 3: MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEI TRASPORTI AD IMPIANTI FISSI.....	42
8.4. OBIETTIVO SPECIFICO 4: ACQUISIZIONE E VALORIZZAZIONE PROFESSIONALE DELLE RISORSE UMANE	44
9. PIANIFICAZIONE ANNUALE	46
9.1. OBIETTIVO ANNUALE 1	48
9.2. OBIETTIVO ANNUALE 2	49
9.3. OBIETTIVO ANNUALE 3	49
9.4. OBIETTIVO ANNUALE 4	50
9.5. OBIETTIVO ANNUALE 5	51
9.6. OBIETTIVO ANNUALE 6	53
9.7. OBIETTIVO ANNUALE 7	54

9.8. OBIETTIVO ANNUALE 8	54
9.9. OBIETTIVO ANNUALE 9	55
9.10. OBIETTIVO ANNUALE 10	57
9.11. OBIETTIVO ANNUALE 11	58
10. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA DELLE FUNZIONI DI SUPPORTO	59
11. OBIETTIVI STRATEGICI ANNUALI DI CUI ALLA CONVENZIONE CON IL MINISTERO VIGILANTE.....	62
12. LA PERFORMANCE INDIVIDUALE DEL PERSONALE DIRIGENTE	63
13. OBIETTIVI E PIANI OPERATIVI.....	64
14. PARI OPPORTUNITÀ E BILANCIO DI GENERE	64
15. IL PROCESSO DI REDAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA PERFORMANCE	66
16. ALLEGATO 1 - DETTAGLIO OBIETTIVI PERSONALE DIRIGENTE	69

1. Presentazione della relazione

La “Relazione sulla Performance”, prevista dall’art. 10, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 150/2009, costituisce lo strumento mediante il quale l’Amministrazione illustra ai cittadini e a tutti gli altri *stakeholders*, interni ed esterni, i risultati ottenuti nel corso dell’anno precedente, concludendo in tal modo il ciclo della performance.

La Relazione si pone l’obiettivo di dare evidenza ai vari *stakeholders*, siano essi istituzioni, operatori di settore o cittadini, delle scelte operate, delle attività svolte e dei servizi resi, sempre nel rispetto delle risorse a disposizione a tal fine utilizzate.

All’interno della presente Relazione sono evidenziati, a consuntivo, i risultati raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati.

La stesura del presente documento è ispirata ai principi di trasparenza, immediata intellegibilità e verificabilità dei contenuti, partecipazione e coerenza interna ed esterna.

Con l’adozione del PIAO 2025-2027¹, l’Agenzia ha definito i propri obiettivi specifici pluriennali e annuali come richiesto dalle Linee guida n. 3 del novembre 2018 emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica. L’Agenzia ha pertanto operato un progressivo allineamento, a partire dal 2021, dei contenuti della Relazione alle sopra citate linee guida.

2. Assetto organizzativo e funzionale di ANSFISA

L’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali - ANSFISA, di seguito denominata «Agenzia», è istituita ai sensi dell’articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

L’Agenzia è dotata di personalità giuridica di diritto pubblico e, ai sensi del D.Lgs. n. 300/1999, di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) esercita una funzione di vigilanza sull’operato dell’ANSFISA ed espleta anche i controlli di legge previsti in relazione alla forma giuridica individuata per l’Agenzia.

La nuova Agenzia ha acquisito tutte le competenze e le funzioni della soppressa ANSF con particolare riguardo alle competenze in materia di sicurezza ferroviaria come ribadito dal D. Lgs. 50/2019, e ANSFISA è succeduta a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi dell’ANSF, acquisendone le risorse umane strumentali e finanziarie.

Con D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stato modificato l’art. 12 del D.L. 109/2018, ampliando ulteriormente il perimetro di competenza dell’Agenzia in materia di trasporti, anche alla sicurezza in materia di sistemi di trasporto ad impianti fissi che, con decorrenza dal 01 gennaio 2022, si è andata ad aggiungere

¹ PIAO 2025-2027 adottato con decreto prot. .00020 del 31/01/2025

pertanto alla sicurezza sul sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali.

È stato altresì modificato l'art. 4 del D. Lgs. 5 ottobre 2006, n. 264, in base al quale la Commissione permanente per le Gallerie viene istituita presso l'Agenzia (anziché presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici), è nominata e presieduta dal Direttore dell'Agenzia o da un suo delegato avvalendosi quindi delle competenze e dell'organizzazione dell'Agenzia, con oneri a carico dei gestori delle gallerie.

ORGANIZZAZIONE

Con Decreto del 4 ottobre 2022, n. 316 del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per la pubblica amministrazione sono stati approvati Statuto, Regolamento di amministrazione e Regolamento di contabilità di ANSFISA.

Gli organi dell'Agenzia, definiti dallo Statuto, ai sensi dell'articolo 12, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono il Direttore, il Comitato direttivo ed il Collegio dei Revisori dei conti.

La struttura organizzativa, definita dal Regolamento di amministrazione, è articolata in:

- **una direzione di livello dirigenziale generale** competente ad esercitare le funzioni in materia di **sicurezza delle ferrovie**;
- **una direzione di livello dirigenziale generale** competente ad esercitare le funzioni in materia di **sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, ivi comprese le gallerie**;
- **una direzione di livello dirigenziale generale** competente ad esercitare le funzioni in materia di **sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e di operatività territoriale** dell'Agenzia;
- **uffici centrali di staff**, di livello dirigenziale non generale competenti a svolgere compiti 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 coordinato dal Capo Ufficio Stampa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

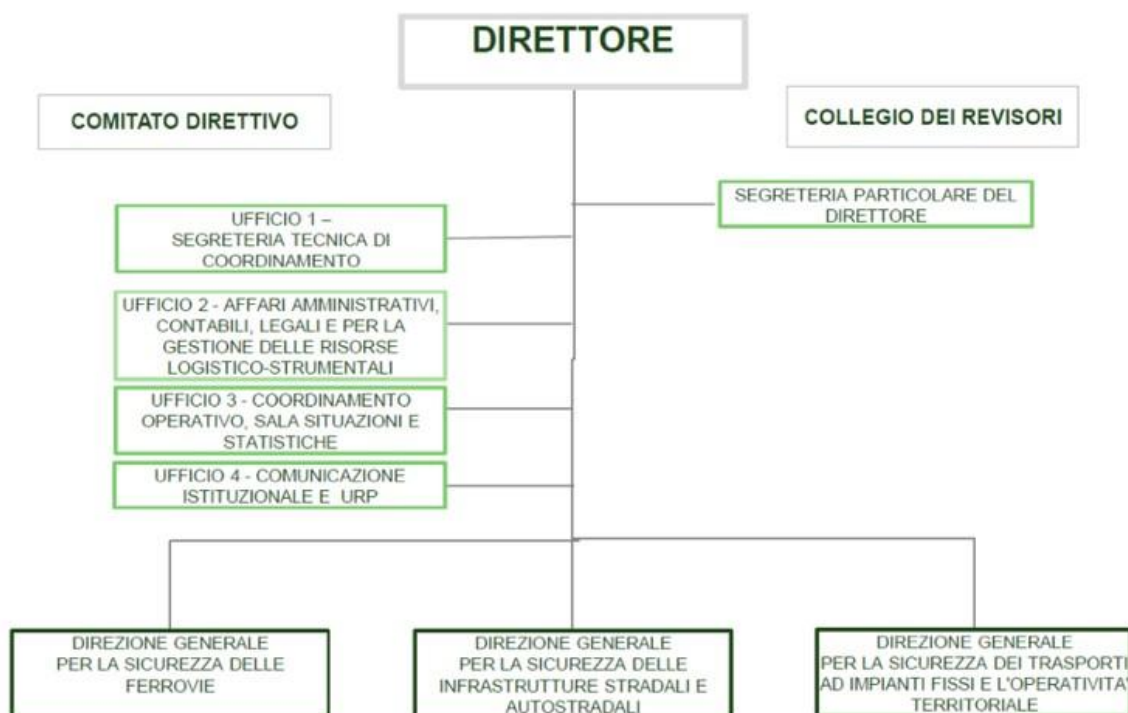
4. Gli **Uffici di staff del Direttore**, in attuazione di quanto disposto all'art. 8 del Regolamento di amministrazione, oltre alla Segreteria particolare di livello non dirigenziale si articolano in:

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

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

Nell'organigramma che segue, è sintetizzata la nuova struttura organizzativa dell'Agenzia.

Figura - Organigramma ANSFISA da Gennaio 2024



L'organigramma completo ed aggiornato dell'Agenzia è consultabile sul sito web dell'Agenzia, sezione Amministrazione.

ANSFISA è articolata in:

- 3 Direzioni generali tecniche
- 1 struttura amministrativa
- 4 Unità Organizzative Territoriali operanti in diverse sedi



3. Funzioni e compiti

L'Agenzia ha competenze sulla rete ferroviaria nazionale, le ferrovie regionali interconnesse, le reti isolate e le linee turistiche, sulle infrastrutture autostradali e stradali, compresi viadotti, ponti, gallerie e cavalcavia, e sugli impianti fissi ovvero metropolitane, funivie, seggiovie, tram, scale mobili, tapis roulant e ascensori pubblici presenti su tutto il territorio nazionale.

Nel 2021 ANSFISA è stata oggetto di diversi interventi normativi che ne hanno ampliato il raggio d'azione e definito le competenze.

Il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cd. Decreto Semplificazioni 2021) ha recato modifiche al citato articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, al fine di meglio individuare e definire le competenze e le attività dell'Agenzia, chiarendo le relazioni con enti gestori o concessionari e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di concedente. L'articolo 65 di questo decreto-legge ha rafforzato il potere ispettivo dell'Agenzia in ambito stradale, richiedendo la redazione di un programma annuale delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo.

Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 con l'articolo 6 ha previsto il trasferimento all'ANSFISA dal 1° gennaio 2022 delle competenze sulla sicurezza degli impianti fissi, precedentemente esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Allo stesso tempo sono state trasferite all'ANSFISA anche le risorse umane impegnate in questo contesto. Lo stesso provvedimento ha previsto infine il passaggio ad ANSFISA delle funzioni di autorità amministrativa per tutte le gallerie situate sulla rete transeuropea ricadente nel territorio nazionale esercitate dalla Commissione, originariamente istituita presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

I compiti della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

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

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

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

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

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

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

Attività normativa

In tale ambito i compiti dell'Agenzia sono volti alla definizione ed al riordino del quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria consistente nell'emissione di norme per la circolazione ferroviaria, di standard tecnici nazionali applicabili ai sottosistemi ferroviari non in contrasto con la normativa comunitaria (ormai sempre più completa), di norme e standard riguardanti la formazione e la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza, nonché alla regolamentazione e al controllo a campione delle procedure operative interne di gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie.

L'Agenzia, inoltre, partecipa ai vari tavoli per la definizione delle norme e degli standard ferroviari emanati a livello comunitario e internazionale (ERA, Commissione UE, OTIF).

Attività di Supervisione

L'Agenzia effettua attività di supervisione e controllo dell'efficacia dei sistemi di gestione della

sicurezza degli operatori al fine di garantire il mantenimento di certificati di sicurezza, delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio; la vigilanza sull'applicazione di norme tecniche e standard di sicurezza, nonché la verifica sull'applicazione delle disposizioni tecniche relativamente al funzionamento e alla manutenzione. Il nuovo contesto normativo introdotto con il recepimento del c.d. "IV pacchetto ferroviario", stabilisce che l'Agenzia debba elaborare un processo strutturato e verificabile per l'intera attività di supervisione, tenendo conto di specifici elementi al fine di garantire che il processo sia iterativo e risponda alla necessità del generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del continuo miglioramento della sicurezza ferroviaria.

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

Infine, l'art. 18 della legge n. 122 del 2016 ha introdotto sanzioni di carattere amministrativo per le inosservanze, da parte degli operatori ferroviari, delle disposizioni adottate dall'Agenzia in materia di sicurezza ferroviaria, o per quelli che omettono di fornire dati e informazioni richiesti dalla stessa Agenzia, demandando a quest'ultima il compito del relativo accertamento e dell'irrogazione delle sanzioni, secondo le disposizioni del capo I, sezioni I e II, della legge n. 689 del 1981, in quanto applicabili.

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

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

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

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

confinanti aventi caratteristiche di rete e norme di esercizio omogenee rispetto alla rete di provenienza, a seguito della consultazione delle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza.

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

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

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

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

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

Attività autorizzativa di sottosistemi strutturali e veicoli

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

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

L'Agenzia ha inoltre il compito di rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato dei veicoli nella rete interoperabile e le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli nelle reti funzionalmente isolate e delle locomotive da manovra nelle località di servizio.

Le autorizzazioni dei veicoli rappresentano i provvedimenti autorizzativi, che per le reti interoperabili possono essere rilasciate da ANSFISA o dall'ERA, basati su una ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile o con il tipo

autorizzato, che consente che il veicolo possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego, in base alle condizioni di utilizzo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione stessa.

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

Con riferimento al **settore stradale e autostradale**, la Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, delle gallerie situate sulle strade appartenenti anche alla rete stradale transeuropea e sui sistemi di trasporto rapido di massa (nel seguito anche DGISA) è competente ad esercitare le funzioni di cui all'articolo 12, commi 4, 4-bis, 4-ter, 4-quater (limitatamente ai sistemi di trasporto rapido di massa) e 5, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, modificato dal decreto-legge n. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e dal decreto-legge n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

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

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

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

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

L'Agenzia, ai fini della sicurezza negli ambiti sopra citati, svolge le seguenti funzioni:

Attività Normativa e standard tecnici

- promozione dell'adozione da parte dei gestori delle reti stradali ed autostradali di Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali, certificati da organismi di parte terza riconosciuti dall'Agenzia;

- predisposizione delle norme e standard tecnici per i Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali, per la loro certificazione e per la definizione dei requisiti per il riconoscimento dei relativi Organismi di certificazione;
- riconoscimento, e vigilanza continua sul mantenimento del riconoscimento stesso, degli Organismi di certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali;
- qualificazione, formazione e promozione della formazione del personale addetto a mansioni inerenti ai Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali, nonché della qualificazione tecnica del personale dei gestori e degli organismi operanti nel settore della gestione della sicurezza;
- collaborazione, nei settori di interesse, con altre strutture ministeriali, università, istituti ed enti di ricerca nei settori tecnologici di interesse e rapporti con le istituzioni nazionali e internazionali, anche al fine della predisposizione di norme e standard nazionali e comunitario o del recepimento o attuazione di disposizioni internazionali nei settori di interesse;
- studio, ricerca e sperimentazione in materia di gestione del rischio nel settore delle infrastrutture ed elaborazione di proposte di modifiche normative nazionali, anche su componenti o elementi a carattere strutturale, geotecnico, idraulico sulle opere civili ed in tema di sicurezza dell'utenza e delle infrastrutture stradali, nonché sulle relative norme di progettazione, certificazione e collaudo;
- diffusione, promozione, studio e condivisione dei temi di cultura della sicurezza in ambito stradale e autostradale, per le opere civili e la sicurezza dell'utenza e delle infrastrutture stradali.

Attività di supervisione e controllo

- indirizzo, pianificazione, controllo ed esecuzione a campione, dell'attività ispettiva finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori stradali e autostradali, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, dell'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, di cui all'articolo 12, comma 4, lettera a), del decreto-legge 109 del 2018;
- programmazione delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, e rendicontazione dei risultati delle attività di vigilanza eseguite, ai sensi del comma 5-bis del decreto-legge n. 109 del 2018;
- audit, a campione, presso i gestori sull'implementazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali;

- audit, a campione, presso gli Organismi di Certificazione per la certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali, riconosciuti dall'Agenzia;
- attività di verifica a campione sulle infrastrutture stradali e autostradali, previa programmazione di cui all'articolo 12, comma 5-bis, del decreto-legge 109 del 2018;
- valutazione delle segnalazioni pervenute all'Agenzia inerenti la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e gestione degli eventuali conseguenti procedimenti di verifica, ispezione e controllo sui gestori e sulle infrastrutture;
- svolgimento di indagini in caso di incidenti rilevanti al fine di analizzarne le cause e individuare le eventuali misure di prevenzione adottabili e mitigative;
- istruttoria tecnica dei procedimenti per l'irrogazione delle sanzioni nel caso di inosservanza delle disposizioni impartite dall'Agenzia.

Opere civili, gallerie e impianti

- definizione di disposizioni e criteri per il censimento, la classificazione e la gestione dei rischi delle opere civili, delle gallerie e degli impianti;
- valutazione del rischio con riferimento alle opere strutturali, geotecniche, idrauliche ed impiantistiche;
- definizione di disposizioni con riferimento agli impianti tecnologici delle infrastrutture;
- coordinamento e supporto tecnico-amministrativo delle attività della Commissione permanente per le gallerie ai sensi del decreto legislativo n. 264/2006, operante dal 1° gennaio 2022 presso l'Agenzia.

Altre Attività

L'Agenzia svolge attività inerenti la gestione della sicurezza degli utenti e delle infrastrutture stradali e autostradali, come previste dall'art. 12 comma 4, lettere c), d), e), g), h) i), l) del D.L. 109/2018, nonché attività di studio, ricerca e sperimentazione in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali.

In tale ambito ai sensi dell'art. 12, comma 5 del suddetto decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, l'Agenzia accerta e irroga le sanzioni amministrative per l'inosservanza, da parte dei gestori, delle prescrizioni adottate dall'Agenzia, nell'esercizio delle attività di cui al comma 4, lettere a) e g), del suddetto decreto. L'attività sanzionatoria è svolta secondo le disposizioni del capo I, sezioni I e II, della legge n. 689 del 1981. Con Decreto Direttoriale n.59343 del 23.12.2022, anche dopo consultazione pubblica, che ha coinvolto i gestori stessi, sono state adottate le Linee Guida per disciplinare l'attività sanzionatoria di Ansfisa.

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

Con l'istituzione della terza Direzione Generale, l'Agenzia ha assunto anche il compito di promuovere e vigilare sulla sicurezza di tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi, ovvero sistemi di trasporto pubblico terrestre quali:

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

Con riferimento al **settore dei sistemi di trasporto a impianti fissi**, l'Agenzia dal 1° gennaio 2022 è competente ad esercitare le funzioni previste dall'articolo 12, comma 4-quater, del D.L. n. 109/2018, nonché quelle di cui al decreto ministeriale 29 settembre 2003, in quanto applicabili, nei seguenti ambiti:

- disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza e, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- nulla-osta tecnico ai fini della sicurezza su progetti dei sistemi di trasporto a impianti fissi e per la relativa messa in servizio;
- autorizzazione di sicurezza agli esercenti dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- supervisione sugli esercenti delle reti dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- provvedimenti di qualificazione del personale tecnico per i sistemi di trasporto a impianti fissi;
- provvedimenti di riconoscimento degli organismi operanti in ambito di sistemi di trasporto a impianti fissi;
- studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi, anche in collaborazione con Università, Istituti ed Enti di ricerca.

4. Sintesi dei risultati raggiunti

Tenuto conto delle evoluzioni normative sopra rappresentate e delle nuove competenze attribuite all'Agenzia del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, i contenuti della presente relazione faranno riferimento, per l'anno 2024 ai risultati conseguiti sia in ambito ferroviario, in ambito stradale ed autostradale e in ambito impianti fissi.

Risultati ambito ferroviario

In ambito ferroviario, uno dei più rilevanti indicatori dell'operato dell'Agenzia, se non il più rilevante, è quello relativo all'incidentalità.

In Italia nel 2025 sono stati registrati **n. 104 incidenti significativi su 392,812 Mln tr-km** percorsi, ossia si è avuto 1 incidente significativo ogni 3.777.000 km circa percorsi da treni.

In Italia, nel 2025, si è avuto 1 morto ogni 8.183.000 km circa percorsi da treni e 1 vittima (inteso come morto o ferito grave) ogni 4.732.000 km circa percorsi dai treni

Con riguardo a questo obiettivo si riporta di seguito un raffronto dei dati registrati in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse relativi ai trienni 2016-2018, 2017-2019, 2018-2020, 2019-2021, 2020-2022, 2021-2023, 2022-2024 e 2023-2025.

Si fa presente che i dati relativi all'anno 2025 non sono consolidati pertanto potranno subire delle variazioni nell'ambito della Relazione annuale sulla sicurezza ferroviaria che l'Agenzia emette entro il 30 settembre di ogni anno ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50.

Tabella - Confronto dati su incidentalità e vittime in Italia

INDICATORE	INCIDENTI SIGNIFICATIVI/ Mln tr-km IncS/Mln tr-km
DESCRIZIONE	Valore medio degli incidenti significativi riferito al dato di produzione (treni chilometro) registrato in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse nel periodo di riferimento.
DATO PERIODO 2016-2018	Dato 2016-2018: 0,275 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2017-2019	Dato 2017-2019: 0,252 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2018-2020	Dato 2018-2020: 0,264 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2019-2021	Dato 2019-2021: 0,237 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2020-2022	Dato 2020-2022: 0,267 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2021-2023	Dato 2021-2023: 0,272 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)

Relazione sulla Performance 2025

DATO PERIODO 2022-2024	Dato 2022-2024: 0,274 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2023-2025	Dato 2023-2025: 0,269 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)

INDICATORE	VITTIME / Mln tr-km Vit/Mln tr-km)
DESCRIZIONE	Valore medio del numero di vittime (morti + feriti gravi considerando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave) divisi per il numero di treni chilometro registrati in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse nel periodo di riferimento.
DATO PERIODO 2016-2018	Dato 2016-2018: 0,332 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2017-2019	Dato 2017-2019: 0,272 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2018-2020	Dato 2018-2020: 0,264 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2019-2021	Dato 2019-2021: 0,192 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2020-2022	Dato 2020-2022: 0,222 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2021-2023	Dato 2021-2023: 0,237 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2022-2024	Dato 2022-2024: 0,240 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)
DATO PERIODO 2023-2025	Dato 2023-2025: 0,229 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)

Si rappresenta infine che gli obiettivi strategici e gli obiettivi operativi legati alla *mission* dell'Agenzia in ambito ferroviario sono stati tutti sostanzialmente raggiunti.

Di seguito una sintesi delle principali attività che hanno caratterizzato l'attività 2025 della DGSF quali:

- La partecipazione attiva ai gruppi di lavoro relativi ai contesti di cooperazione europea e internazionale;
- L'attuazione, nell'ambito delle attività propria quale National Safety Authority, di azioni di regolazione, autorizzazione, audit e ispezione sui gestori e sulle imprese ferroviarie con un'attenzione puntuale ai processi di manutenzione e ai punti sensibili (opere d'arte, passaggi a livello, gestione dei rischi legati al dissesto idrogeologico);
- La focalizzazione degli interventi su segmenti "ad alta sensibilità", come il trasporto di merci pericolose, attivando azioni correttive quando sono emerse criticità.
- Il potenziamento, sul fronte autorizzativo, delle attività di certificazioni e autorizzazioni di sicurezza, messa in servizio di sottosistemi e veicoli, interventi strategici per l'alta velocità

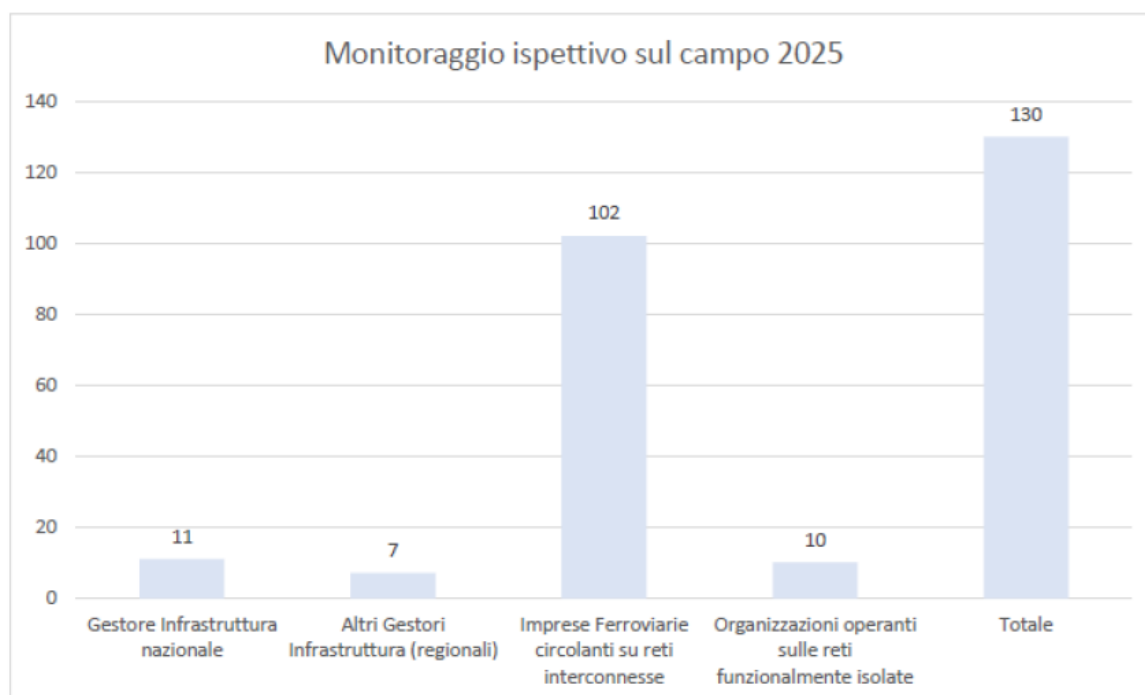
e per i programmi di interoperabilità, con un riferimento esplicito al Piano Nazionale ERTMS.

Centrale nell'attività del 2025 del settore ferroviario è stato pure la nuova dimensione culturale e organizzativa dei sistemi di gestione della sicurezza. In articolare si è dato rilevanza ai temi della Just culture, del Fattore umano e Maturità organizzativa dei sistemi di gestione della sicurezza. La sicurezza è comportamento, organizzazione, apprendimento.

In questa prospettiva si colloca anche il lavoro sulle competenze certificate, con un presidio puntuale sulle commissioni d'esame e sui percorsi di qualificazione per macchinisti e personale di bordo, a conferma che la professionalità verificata degli operatori rappresenta «un elemento essenziale di sicurezza.»

Con riferimento alle attività di vigilanza e controllo, per il settore delle ferrovie sono state intensificate le attività di controllo sul campo, grazie al lavoro sinergico con le sedi operative territoriali che ha consentito di potenziare la presenza capillare di personale di controllo sul territorio nazionale. In particolare:

- **130 attività ispettive su 41 Imprese ferroviarie:**
 - 946 treni ispezionati
 - 8678 elementi verificati (veicoli e operatività del personale con mansioni di sicurezza).
- **80 attività di supervisione svolte con audit e follow-up di sistema**, per processo e prodotto

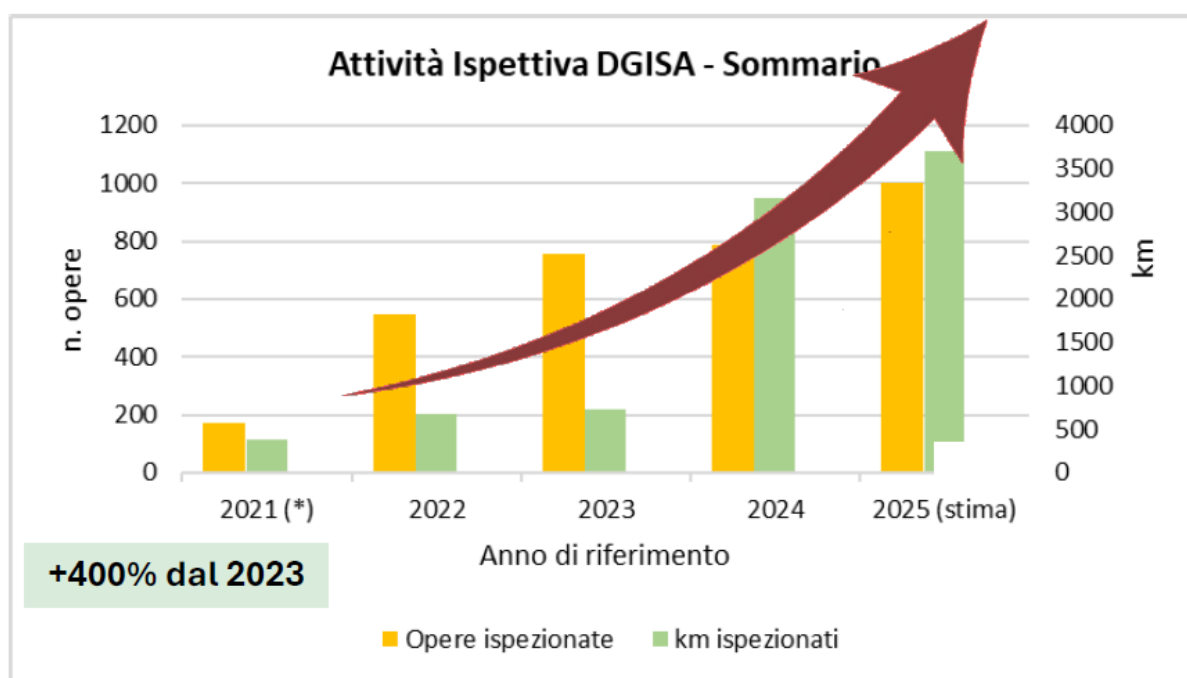


Risultati ambito stradale ed autostradale

La DGISA ha realizzato le attività di vigilanza sulla base di quanto previsto dal Programma delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali” per l’anno 2025 approvato con Decreto del Direttore dell’Agenzia, n. 0000214 del 30 dicembre 2024, e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti il 30 dicembre 2024, con nota n. 0095672.

Nell’ultimo anno si è assistito ad una intensificazione dell’attività ispettiva rispetto all’anno precedente:

- sono stati ispezionati **3.536** km di strade per un totale di 582 opere d’arte tra ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, opere minori e gallerie;
- sono stati effettuati **50 sopralluoghi ispettivi** a supporto dell’azione della Commissione permanente gallerie, con un incremento dei provvedimenti di messa in servizio e conformità rispetto all’anno precedente.



Sul piano regolatorio si è provveduto:

- Alla redazione di una Proposta di Regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali
- Completata la classificazione della rete ai fini dell’attuazione del D.lgs. 35/2011, elemento fondamentale per la definizione delle priorità di vigilanza. Definito per il 2026

un nuovo programma di vigilanza, basato su criteri di campionamento multirischio e multiobiettivo, che valorizzano la classificazione della rete.

Risultati ambito impianti fissi

La Direzione coordina le attività di autorizzazione e vigilanza su circa **8.900 sistemi di trasporto ad impianti fissi** (metropolitane, tram - filobus – busvie, funicolari, ascensori inclinati, ascensori pubblici, impianti a fune, scale mobili, marciapiedi mobili, altri impianti). In relazione alle verifiche e controlli eseguiti per tipologia di impianto, le attività hanno interessato soprattutto, per quantità, i sistemi di trasporto a guida vincolata (TGV), in particolare sistemi metropolitani e tranviari.

Nel settore dei sistemi di trasporto a impianti fissi, il 2025 ha registrato un significativo incremento delle attività di analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza degli impianti.

Rispetto al 2024, l'aumento è stato pari a circa il 34%, per un totale di 6.916 attività svolte.

L'attività della Direzione nel 2025 ha inoltre puntato, sul piano normativo e autorizzatorio:

- Al rafforzamento del quadro regolatorio (autorizzazioni di sicurezza, requisiti degli esercenti, qualificazione del personale, riconoscimento di organismi e centri di formazione);
- Al miglioramento dell'efficienza nei procedimenti autorizzativi;
- Allo sviluppo di un modello ispettivo orientato al rischio.

La Direzione impianti fissi infine ha rafforzato il coordinamento operativo sul territorio, integrando maggiormente le diverse Direzioni e garantendo un presidio più omogeneo, con priorità agli impianti più complessi, ai contesti con elevati flussi di utenza e alle situazioni caratterizzate da vetustà o vulnerabilità ambientale e idrogeologica.

Parallelamente sono state intensificate la qualificazione e l'abilitazione del personale, attraverso sessioni d'esame e rilascio di idoneità, per assicurare standard tecnici uniformi su tutto il territorio nazionale.

Completa il quadro la spinta alla trasformazione digitale, intesa come leva di efficienza e trasparenza, con interventi mirati a migliorare la tracciabilità delle informazioni e le capacità di monitoraggio, in un percorso di progressiva modernizzazione del comparto

5. Analisi del contesto e delle risorse

5.1. Il contesto esterno

L'analisi del contesto esterno in cui opera l'Agenzia può essere condotta facendo riferimento a fattori generali e interlocutori specifici legati all'assetto del sistema ferroviario italiano.

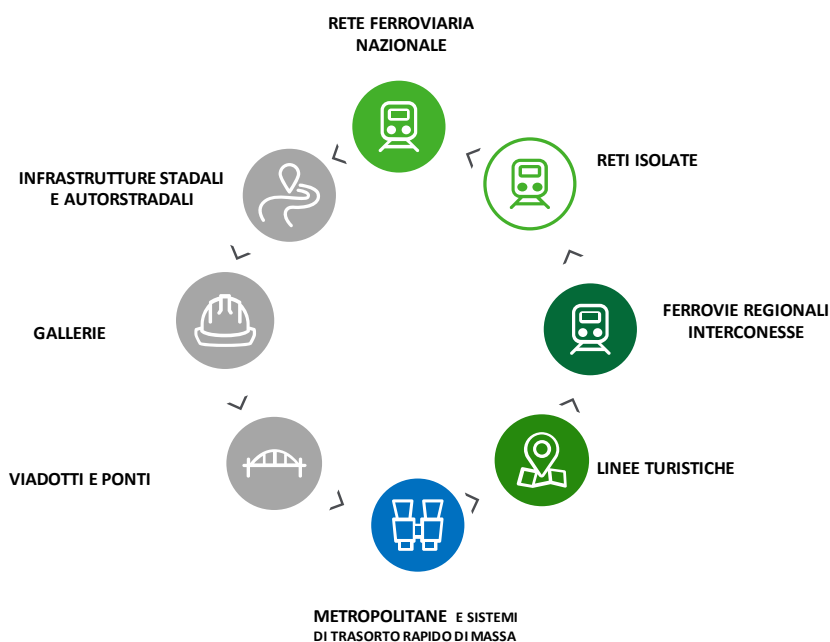
I **fattori generali** legati all'assetto della sicurezza del sistema ferroviario sono:

- Regolamentari/Normativi;
- Tecnologici.

I **fattori regolamentari** definiscono il macro contesto e, oltre a determinare poteri, compiti, ruoli e risorse, determinano gli ambiti e le modalità di azione dell'Agenzia.

A questi si aggiungono i **fattori tecnologici**, che oltre ad impattare sull'operatività dell'Agenzia, agevolando la sua azione, influenzano in modo diretto i mezzi e gli strumenti per il trasporto ferroviario e la sua sicurezza e quindi l'Agenzia, nello svolgimento delle sue funzioni di controllo, certificazione e formazione.

PRINCIPALI AMBITI DI INTERVENTO ANSFISA



AMBITI DI COMPETENZE DELL'AGENZIA - PRINCIPALI INTERLOCUTORI



AMBITI DI COMPETENZE DELL'AGENZIA – LA RETE



circa 840.000 km

di strade e autostrade (rete ANAS e concessionarie autostradali)

di cui **33.071 km** di autostrade e strade statali con **2.179 gallerie, 21.072 ponti e viadotti, 6.320 cavalcavia**



225 km

di impianti di trasporto rapido di massa (metropolitane)

di cui **131,6 km in galleria**, dislocate in **7 città, 14 linee** e **272 fermate**



17.573 km

di ferrovie nazionali e regionali

con **5.417 passaggi a livello, 20.218 ponti, viadotti e gallerie, 3.236 stazioni, 30.370 scambi** o intersezioni



1.123 km

di ferrovie isolate

Con **835 passaggi a livello, 1383 ponti, viadotti e gallerie, 288 stazioni**

Con riferimento al contesto esterno in cui opera il settore ferroviario dell'Agenzia, si rappresentano di seguito alcune informazioni di sintesi relative a :

- infrastruttura della rete ferroviaria interconnessa
- il traffico generato
- gli addetti con mansioni di sicurezza

Soggetti autorizzati o riconosciuti dall'Agenzia

LA RETE FERROVIARIA INETRCONNESSA - I NUMERI al 31/12/2024



L'infrastruttura

16.096 Km di rete (RFI)

1.542 Km di Reti Regionali Interconnesse

394,4 Mln treni Km di cui il 4,7% relativo a Reti Regionali Interconnesse

5.320 passaggi a livello di cui il 23% sulle Reti Regionali Interconnesse

95% della rete coperta da sistemi di protezione della marcia del treno

97% del traffico coperto dal sistema di protezione della marcia del treno (SCMT, ETCS...)

Circa **53.370 Mln** passeggeri-Km

Circa **26.352 Mln** tonnellate-Km

20.028 ponti, viadotti, cavalcavia, sottovie, gallerie

3.220 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)

30.215 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)

45.463 segnali

52.226 addetti con mansioni di sicurezza

Circa **4. Mln** di treni in un anno

Gli **interlocutori specifici**, legati all'assetto del sistema ferroviario, risultano pertanto:

– **Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA)** istituita con Regolamento (UE) 2016/796 che può svolgere il ruolo di autorità dell'Unione responsabile del rilascio di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli ferroviari e tipi di veicoli e del rilascio di certificati di sicurezza unici per le imprese ferroviarie, a seguito di verifiche richieste alle autorità nazionali preposte alla sicurezza (NSA) dalla stessa ERA sulla coerenza ai requisiti

previsti dalle norme nazionali notificate, e che tiene sotto osservazione il funzionamento e i processi decisionali delle stesse NSA attraverso l'effettuazione di audit e ispezioni;

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** che vigila sull'operato dell'Agenzia;
- **Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime**, organismo investigativo nazionale previsto 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";
- **Autorità nazionale per la sicurezza (NSA) degli Stati membri (UE) confinanti:** autorità preposta alla sicurezza individuata negli Stati membri dell'Unione europea che confinano territorialmente con l'Italia;
- **Gestori dell'infrastruttura:** soggetto incaricato, 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:** 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;
- **Esercenti:** soggetti integrati che, esclusivamente per le reti funzionalmente isolate, gestiscono l'infrastruttura ed effettuano il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete, e che quindi svolgono i compiti e le responsabilità attribuiti normalmente ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie;
- **Organismi di valutazione della conformità:** organismi notificati o designati dallo Stato membro quale responsabile delle attività di valutazione della conformità, rispettivamente, alle norme dell'Unione europea o alle norme nazionali, tra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni;
- **Organismi indipendente ferroviario (OIF):** organismo di terza parte riconosciuto dall'Agenzia 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 sulla base di norme nazionali non soggette a notifica, anche attraverso la stipula di specifici accordi con l'Ente unico nazionale di accreditamento di cui all'articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99;
- **Centri di formazione,** provvedono all'erogazione della formazione sulle competenze specifiche dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- **Altri operatori del settore ferroviario** (detentori, fabbricanti di sistemi e sottosistemi, etc.)
- **NSAN** - il Network delle *National Safety Authorities* con cui concretizza la multilateralità necessaria per mettere poi in condizione la Commissione Europea di emanare le STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità) in forma di Decisioni, da un lato, e Regolamenti

e Direttive per disciplinare gli aspetti relativi a obiettivi e metodi di sicurezza comuni, dall'altro;

– **ILGGRI** (*International Liaison Group of Government Railway Inspectorates*) - altro organismo internazionale al quale l'ANSFISA assicura presenza e contributo, anche in chiave logistica, una piattaforma di contatto tra organismi indipendenti delle ferrovie europee e loro rappresentanti.

Inoltre, l'Agenzia partecipa attivamente ai gruppi di lavoro internazionali relativi alla sicurezza ferroviaria per la rete TEN (Trans European Network). Nell'ambito del contesto internazionale è da menzionare, infine, che l'ANSF è stata la prima, insieme alle autorità francese e tedesca, a proporsi spontaneamente per la PEER Review (incrocio di esperienze tra le singole autorità nazionali europee).

Con riferimento al contesto esterno in cui opera il settore stradale ed autostradale dell'Agenzia, si riportano di seguito alcune informazioni di sintesi relative alla rete infrastrutturale viaria e i soggetti coinvolti.

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

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

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

Tabella – Estensione stradale e gestori

Tipologia di Gestore	N° gestori	Km tratte	Incidenza percentuale
Gestori Autostradali	28	7.428	1%
Strade Statali ANAS	1	25.934	3%
Regioni, Province, Città metropolitane e liberi consorzi comunali	144	131.008	16%

Tipologia di Gestore	N° gestori	Km tratte	Incidenza percentuale
Comuni	7.904	668.673	80%
Totale	8.075	833.050	100%

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

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

Tabella – Rete autostradale per concedenti

Gestore	Km
Concedente MIT - altri concessionari	5.906
Concedenti Regionali	230
Concedente MIT - ANAS	1.292
Totale	7.428

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

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

TEEM Tangenziale Est Esterna di Milano. La Superstrada Pedemontana Veneta, invece, fa capo alla Regione Veneto.

La rete autostradale gestita da ANAS S.p.A., si estende complessivamente per 1.292 km e comprende autostrade e raccordi autostradali.

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

La rete viaria di interesse nazionale (Strade statali ANAS) gestita da ANAS S.p.A. comprende oggi oltre 25.000 km di strade, così ripartite:

Tabella – Rete di interesse nazionale gestita da ANAS

ANAS Strade Statali	Km tratte
ANAS - Abruzzo	1.432
ANAS - Basilicata	987
ANAS - Sardegna	2.949
ANAS - Calabria	1.681
ANAS - Campania	1.304
ANAS - Emilia-Romagna	1.862
ANAS - Friuli-Venezia Giulia	165
ANAS - Lazio	1.170
ANAS - Liguria	636
ANAS - Lombardia	1.924
ANAS - Marche	1.237
ANAS - Molise	667
ANAS - Sicilia	3.491
ANAS - Piemonte	1.597
ANAS - Puglia	1.493
ANAS - Toscana	1.403
ANAS - Umbria	770

ANAS Strade Statali	Km tratte
ANAS - Valle d'Aosta	144
ANAS - Veneto	729
Totale	25.643

Altresì, fanno parte della gestione ANAS **ulteriori km 5.320,74** di svincoli e complanari (strade di servizio e gli allacci stradali della rete ANAS che permettono il raccordo tra la viabilità statale e locale) per i quali non si dispone della suddivisione per regione.

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. Il contesto interno

I compiti e le funzioni affidati all'Agenzia sono stati significativamente ampliati con successivi interventi normativi che hanno ampliato l'ambito di applicazione del D. Lgs. 162/2007 e di conseguenza le competenze dell'ANSFISA in materia di sicurezza.

La dotazione organica di ANSFISA, così come definita dall'art. 12, comma 9, lett. b) del D.L. n. 109/2018 è fissata nel limite massimo di 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale.

Con il citato D.L. 121/2021, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stata altresì rimodulata la dotazione organica complessiva dell'Agenzia, nel limite massimo di 668 unità (di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale).

Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prot. n. 0000605 del 24/12/2021, altresì, è stato disposto, con decorrenza dal 01/01/2022, il trasferimento in servizio presso ANSFISA del personale proveniente dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi dello stesso Ministero.

Con il D.L. 121/2021, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stata rimodulata la dotazione organica complessiva dell'Agenzia, nel limite massimo di 668 unità (di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale).

Rispetto alla dotazione organica, la tabella che segue **fotografa al 31/12/2025**:

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

Distribuzione del personale rispetto alla dotazione organica al 31/12/2025

	Dotazione organica	Personale nei ruoli	Personale effettivamente in servizio
Dirigenti di livello generale	3	0	3
Dirigenti di livello non generale	48	29	25
Personale non dirigente	585	421	412
Totali	636	450	440

La dotazione organica di ANSFISA, originariamente individuata nella Tabella “A” allegata al Regolamento di amministrazione dell’Agenzia, in ottemperanza all’art. 12 comma 9, lett. b) del D.L. n. 109/2018, come modificato dal D.L. 121/2021, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stata rimodulata, a invarianza finanziaria di spesa, dal decreto n. 13 del 22/01/2025, decreto direttoriale prot.n. 75 del 02/04/2024, decreto direttoriale prot. n. 191 del 26/08/2025, decreto direttoriale prot.n.237 del 13/11/2025, che hanno rideterminato la dotazione organica in complessive 636 unità (di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale).

Si rimanda al paragrafo 3.2.1 per il dettaglio delle procedure di selezione ed acquisizione del personale intercorse nel 2025.

6. Lo stato delle risorse

Le cifre dell’Agenzia possono riassumersi come segue:

Il personale:

Nel corso dell’anno 2025, la consistenza numerica del personale dell’Agenzia, che ad inizio anno era pari a 445 unità in servizio è aumentata a 449 unità, di cui:

- n. 4 aree professionali: Dirigenti, Professionisti, Tecnici e Amministrativi;
- n. 29 dirigenti di II fascia;
- 3 Dirigenti Generali;
- n. 417 unità di personale non dirigenziale, di cui n. 64 unità appartenenti all’Area dei Professionisti in servizio al 31/12/2025.

Le risorse finanziarie in conto competenza:

Entrate, per un totale di € **53.857.359,73**, suddivise in:

- € 7.686.476,00 trasferiti dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Fondo ex articolo 15, comma 2 lett. (d) Dlgs 14 maggio 2019 n. 50;
- € 22.300.000,00 trasferiti dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti Fondo ex articolo 12 comma 18 DL 109/2018;
- € 6.359.279,00 trasferiti dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti ex L. 30/12/2018 n. 145 art. 1 comma 331;
- € 760.000,00 trasferiti dal MIT come contributo per le attività della Commissione permanente gallerie;

- € 13.553.397,53 trasferimento dell'1% dei canoni ex articolo 15, comma 2 lett. (b) Dlgs 14 maggio 2019 n. 50;
- € 80.071,00 versati da imprese per rimborso costo ispezioni su impianti fissi;
- € 3.004.726,00 entrate proprie ex articolo 15, comma 2 lett. (a) Dlgs 14 maggio 2019 n. 50;
- € 113.402,63 per recuperi e rimborsi diversi.

Tali risorse finanziarie sono impiegate in:

- Spese correnti, per un **totale di € 49.316.414,69**, comprendenti:
 - personale dipendente ed altre forme di collaborazione professionale, oneri contributivi e fiscali, e servizi per il personale (trasferte, formazione, servizi sanitari, ecc.): € 36.953.336,38;
 - servizi tecnici, logistici, informatici, amministrativi e legali ed oneri diversi per € 10.423.042,08;
- Spese in conto capitale, per € 1.940.036,23, prevalentemente per investimenti in impianti, attrezzature, macchinari e strumenti, mobili e arredi per uffici, hardware e materiale bibliografico.

7. La misurazione e valutazione della performance

L'albero della performance è una mappa logica che rappresenta, anche graficamente, i legami tra mandato istituzionale, missione, aree strategiche, obiettivi strategici e piani operativi. Essa fornisce una rappresentazione articolata, completa, sintetica ed integrata della performance dell'amministrazione.

Di seguito si riporta uno schema dell'albero, che permette di comprendere la logica della gestione della performance dell'Agenzia.



Da quanto esposto, emerge che la c.d. performance organizzativa complessiva oggetto del Piano riguarda obiettivi pluriennali ed annuali più propriamente specifici e strategici dell'Amministrazione; la performance organizzativa di struttura è declinata attraverso obiettivi, misurati con un set di indicatori, che consentono di dare evidenza della capacità dell'amministrazione di utilizzare le risorse umani e strumentali al fine del perseguimento delle finalità istituzionali, elemento che impatta anche sulla valutazione individuale di tutto il personale.

8. Pianificazione triennale

In base alle priorità politiche assegnate all'Agenzia dalla Convenzione² in essere con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'anno 2025, l'Agenzia ha individuato nel PIAO 2025-2027 seguenti obiettivi specifici triennali a cui associare una pluralità di obiettivi annuali di seguito riportati.

Obiettivo specifico 1 : “Miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario”

Obiettivo istituzionale specifico dell'Agenzia è promuovere il generale mantenimento e il miglioramento della sicurezza ferroviaria mediante l'attuazione di una serie di azioni finalizzate ad una crescente sicurezza misurabile anche attraverso la riduzione dell'incidentalità sulla rete ferroviaria limitatamente al proprio ambito di giurisdizione.

Il contesto di riferimento è costituito dalla rete concessa in gestione a RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) e dalle reti regionali interconnesse ad essa, ritenute di rilevanza strategica per il sistema ferroviario italiano di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili del 5 agosto 2016.

Rientrano altresì nell'ambito di competenza dell'Agenzia, a far data dal 01 luglio 2019, le reti isolate dal punto di vista funzionale così come disposto dall'art. 15-ter del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla Legge 4 dicembre 2017, n. 172 e le ferrovie turistiche.

Obiettivo di lungo termine dell'Agenzia è tendere alla riduzione dell'incidentalità mediante il contributo di ciascun operatore ferroviario attraverso l'attuazione di un processo di miglioramento costante del livello di sicurezza a cui sono chiamati a dare realizzazione dalla normativa europea di riferimento.

A tal fine l'Agenzia interviene nei confronti degli Operatori ferroviari affinché gli Stessi svolgano le attività necessarie atte a:

- **presidiare efficacemente i processi manutentivi dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari**, dotandosi di adeguati sistemi di monitoraggio e controllo di tali processi in base ai requisiti specifici e agli standard prefissati, sia nel caso in cui l'attività sia svolta internamente sia nel caso in cui sia affidata a terzi;
- **mitigare i rischi** derivanti dall'attività di terzi:
 - innalzando il livello di sicurezza dei passaggi a livello, pianificando le possibili dismissioni basate su programmi di realizzazione adeguatamente monitorate, adottando da subito (opportune mitigazioni e garantendo il mantenimento di elevati standard

² Convenzione ex articolo 11, comma 3, dello “Statuto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, denominata ANSFISA”, adottato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 ottobre 2022, n. 316)

professionali per il personale impiegato nelle relative attività di manutenzione e così come nell'attuazione delle eventuali misure di mitigazione;

- perseguendo un approccio proattivo contro l'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria, attraverso l'individuazione dei punti critici e la predisposizione di idonee misure mitigative e l'attivazione di collaborazioni con enti locali e istituzioni centrali (Polfer);
- **garantire il rispetto dei principi e dei criteri contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF)** emanato con il Decreto ANSF 4/2012 ed in particolare, tenuto conto del più elevato livello di protezione assicurato, garantire che un convoglio si muova come “treno” ogniqualvolta possibile, includendo i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio e disponendo l'impiego dei movimenti di “manovra” per spostarsi solo ed esclusivamente all'interno di una stessa località di servizio, da un binario all'altro dello stesso fascio di binari; tale principio deve essere esteso anche ai mezzi d'opera impiegati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, per i rilievi diagnostici, per il soccorso ai treni, ecc;
- **intervenire efficacemente sulla gestione dei rischi legati fenomeni di dissesto idrogeologico e alla sicurezza strutturale delle opere civili**, attraverso:
 - la mappatura dei punti soggetti a criticità idrogeologiche o idrauliche della rete, finalizzata alla valutazione puntuale del rischio di tratta;
 - il monitoraggio delle zone più a rischio;
 - la revisione delle procedure di gestione del rischio connesso e dell'individuazione delle relative azioni da intraprendere per la sicurezza della circolazione;
- **promuovere una cultura positiva della sicurezza** attraverso un impegno continuo per il coinvolgimento attivo del personale a tutti i livelli e un approccio sistematico ai fattori umani e organizzativi.

Nel caso delle Reti Regionali Interconnesse di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, a tali obiettivi si aggiunge la necessità che gli Operatori ferroviari assicurino l'armonizzazione del proprio sistema ai vigenti standard tecnici ed operativi prescritti, anche da ANSF³ ed all'allineamento dei sistemi di gestione della sicurezza alle normative vigenti.

³ Specifiche prescrizioni sono state emesse dall'Agenzia con nota ANSF 9956/2016 del 26/09/2016

8.1. Obiettivo specifico 1: Miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario

Obiettivo specifico 1: Miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario					
Risultati attesi per il triennio 2025-2027					
INDICATORE	DESCRIZIONE	BASLINE	TARGET 2024	TARGET 2025	TARGET 2026
INCIDENTI SIGNIFICATIVI/ Mln tr-km IncS/Mln tr-km	Valore medio degli incidenti significativi nel periodo [2018 -202] riferito al dato di produzione (treni chilometro) registrato in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse	Dato 2018-2022: 0,256 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)	Valore ultimo triennio≤ valore medio 2018-2022	Valore ultimo triennio≤ valore medio 2018-2022	Valore ultimo triennio≤ valore medio 2018-2022
VITTIME / Mln tr-km Vit/Mln tr-km)	Valore medio del numero di vittime (morti + feriti gravi considerando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave) divisi per il numero di treni chilometro registrati in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse nel periodo 2018-2022	Dato 2018-2022: 0,247 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)	Valore ultimo triennio≤ valore medio 2018-2022	Valore ultimo triennio≤ valore medio 2018-2022	Valore ultimo triennio≤ valore medio 2018-2022
NOTE: La baseline utilizzata per l'Indicatore "Incidenti significativi" sta ad indicare che in Italia nel quinquennio 2018-2022 (rete nazionale e interconnesse) si è avuto 1 incidente significativo ogni 3.90 Ml tr/km circa percorsi da treni. Per incidente significativo si intende un incidente in cui è stato coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento che ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente superiori a 150.000€ oppure un'interruzione dei servizi ferroviari per 6 ore o più. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici). La baseline per l'indicatore "VITTIME / Mln tr-km" indica il valore medio del numero di vittime intese come morti + feriti gravi (considerando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave) del periodo [2018-2022] rispetto al dato di produzione (treni chilometro) registrata nel medesimo periodo. L'impatto atteso è il mantenimento di un trend sulla incidentalità che tenda ad essere in costante diminuzione negli anni per effetto congiunto di tutte le azioni poste in essere dai principali operatori coinvolti, con ruoli diversi, nel garantire la sicurezza del trasporto ferroviario, prendendo come base di riferimenti contesti operativi ed organizzativi simili					

Tabella - Risultati progressivi periodo 2020-2025

Fonte dati: CSI (Common Safety Indicators) - ERA (European Union Agency for Railways).

Relazione sulla Performance 2025

INDICATORE	INCIDENTI SIGNIFICATIVI/ Mln tr-km IncS/Mln tr-km Valore medio degli incidenti significativi nel periodo [2018 -2022] riferito al dato di produzione (treni chilometro) registrato in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse					
BASELINE	Dato 2018-2022: 0,256 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)					
TARGET 2025	RISULTATI 2017-2019	RISULTATI 2018-2020	RISULTATI 2019-2021	RISULTATI 2020-2022	RISULTATI 2021-2023	RISULTATI 2022-2024
Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2018-2022	0,251 Valore triennio 2017-2019	0,264 Valore triennio 2018-2020	0,237 Valore triennio 2019-2021	0,267 Valore triennio 2020-2022	0,272 Valore triennio 2021-2023	0,274 Valore triennio 2022-2024
TARGET 2025	RISULTATI 2023 -2025					
	0,269 Valore triennio 2023-2025					

Fonte dati: CSI (Common Safety Indicators) - ERA (European Union Agency for Railways).

[Rete nazionale RFI] + [Reti regionali interconnesse di cui al DM 5 agosto 2016]		
	Incidenti significativi	Mln tr-km
2023	113	394,399
2024	102*	395,289
2025	104	392,812
*Il dato relativo al 2024 è stato aggiornato nel corso del 2026 (il dato è passato da 103 a 102)		
totale incidenti significativi [periodo 2023 - 2025]= 319		
totale Mln tr-km [periodo 2023 - 2025]= 1183,634		
Incidenti significativi/ Mln tr-km] per il periodo [2023-2025]=0,269 [incidenti significativi/MI tr-km]		

Relazione sulla Performance 2025

INDICATORE	VITTIME / Mln tr-km Vit/Mln tr-km) Valore medio del numero di vittime (morti + feriti gravi considerando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave) divisi per il numero di treni chilometro registrati in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse nel periodo 2016-2018					
BASELINE	Dato 2018-2022: 0,247 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)					
TARGET 2025	RISULTATI 2017-2019	RISULTATI 2018-2020	RISULTATI 2019-2021	RISULTATI 2020-2022	RISULTATI 2021-2023	RISULTATI 2022-2024
Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2018-2022	0,272 Valore triennio 2017-2019	0,264 Valore triennio 2018-2020	0,192 Valore triennio 2019-2021	0,222 Valore triennio 2020-2022	0,237 Valore triennio 2021-2023	0,240 Valore triennio 2021-2023
	RISULTATI 2023-2025					
Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2018-2022	0,229 Valore triennio 2023-2025					

Fonte dati: CSI (Common Safety Indicators) - ERA (European Union Agency for Railways).

[Rete nazionale RFI] + [Reti regionali interconnesse di cui al DM 5 agosto 2016]		
	Vittime (morti+feriti gravi)	Mln tr-km
2023	102	394,399
2024	86	395,289
2025	83	392,812
totale vittime [periodo 2023-2025]= 271		
totale di Mln tr-km [periodo 2023-2025]= 1183,634		
[Vittime/ Mln tr-km] per il periodo [2023-2025]=0,229 [vittime/MI tr-km]		

Fonte dati: CSI (Common Safety Indicators) - ERA (European Union Agency for Railways).

8.2. Obiettivo specifico 2: Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali

Obiettivo specifico 2 : “Miglioramento della sicurezza delle Infrastrutture stradali ed autostradali”

Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, obiettivo istituzionale specifico dell’Agenzia è promuovere ed assicurare la vigilanza, nelle forme e nei modi previsti dalla Legge, sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, mediante l’attuazione di una serie di azioni finalizzate ad una crescente sicurezza infrastrutturale.

Il contesto di riferimento è costituito dalla rete autostradale e stradale nazionale e locale e dai relativi gestori (concessionari autostradali, ANAS, Enti Locali, etc.).

Obiettivo di lungo termine dell’Agenzia è l’istituzione di un sistema di certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture, da adottarsi da parte dei Gestori delle reti stradali e autostradali, secondo una disciplina definita dall’Agenzia stessa, uniforme sul territorio nazionale, in linea con i riferimenti internazionali disponibili. Detta certificazione, volta ad accertare l’implementazione e la valutazione delle prestazioni dei Sistemi per la Gestione della Sicurezza, sarà effettuata da Organismi di parte terza riconosciuti ed autorizzati dall’Agenzia, sulla base di specifiche disposizioni.

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

Altresì, nel 2023, è stata sottoposta ad un tavolo tecnico interdisciplinare ed interistituzionale una bozza di regolamento per il riconoscimento degli organismi di certificazione di terza parte (OdCI). Sulla base di tutti gli elementi emersi nella consultazione, la versione finale di detto regolamento è stata adottata e pubblicata da parte dell’Agenzia con decreto direttoriale n.129 del 18 giugno 2024.

In linea con il Regolamento europeo (CE) 765/2008 e in analogia con altre attività di riconoscimento degli Organismi di valutazione della conformità già attivate nel settore della sicurezza ferroviaria, il processo di riconoscimento previsto dalle nuove Linee Guida si avvale dell’accreditamento rilasciato dall’Ente Unico Nazionale di Accreditamento ACCREDIA, che attesta la competenza, l’indipendenza e l’imparzialità degli Organismi di valutazione, riconosciute a livello internazionale dall’Infrastruttura europea per l’Accreditamento (EA, European co-operation for Accreditation).

In prospettiva, l'avvio delle attività di riconoscimento degli organismi di parte terza che provvederanno alla certificazione dei SGS-ISA, incoraggerà l'adozione di tali sistemi presso i gestori, sempre secondo principi di progressività e gradualità, perseguendo l'obiettivo di sviluppare, da parte dei gestori stradali, processi organizzativi per la gestione del rischio e la sorveglianza delle loro infrastrutture sempre più efficaci ed efficienti.

Obiettivo specifico 2: Miglioramento della sicurezza delle Infrastrutture Stradali ed autostradali

Risultati attesi per il triennio 2025-2027

INDICATORE	DESCRIZIONE	BASELINE	TARGET 2025	RISULTATO 2025	
Numero documenti di proposta	Proposta di regolamento recante il sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali	0	1	1	

Risultati attesi per il triennio 2025-2027

Nel corso del triennio 2025-2027, l'Agenzia dispiegherà la propria attività nel riconoscimento degli organismi di certificazione di parte terza (OdCI).

Successivamente, proseguirà il processo di progressiva certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, da parte degli Organismi di parte terza riconosciuti dall'Agenzia, sotto l'indirizzo e la vigilanza dell'Agenzia stessa. A regime, l'Agenzia svolgerà attività di vigilanza e verifica a campione, sulla corretta implementazione e sulla conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, mediante il monitoraggio di specifici e misurabili indicatori di prestazione, la cui definizione, che non è al momento possibile, sarà effettuata sulla base delle più moderne indicazioni di carattere internazionale.

L'obiettivo specifico triennale si prefigge, in generale, che il sistema di certificazione degli OdCI sia pienamente operativo e che conduca alla progressiva certificazione dei gestori stradali ed autostradali nazionali.

Nel corso del 2025 obiettivo della DGISA è stata la predisposizione di un documento di proposta di regolamento per disciplinare i requisiti per la competenza degli operatori che

effettuano le attività ispettive e valutative previste dalle Linee Guida Ponti e Gallerie, adottati rispettivamente con D.M. n. 204 del 1° luglio 2022 e n. 247 del 1° agosto 2022 nell'ambito della promozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture di cui al citato articolo 12, comma 4, del DL 109/2018.

La Proposta di regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali è stata trasmessa al CSLLPP, per il previsto parere, con nota Prot. ANSFISA N. 78493 del 15/10/2025.

8.3. Obiettivo specifico 3: Miglioramento della sicurezza dei trasporti ad impianti fissi

Obiettivo specifico 3: Miglioramento della sicurezza dei trasporti ad impianti fissi	
Descrizione obiettivo	
L'Agenzia persegue il miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti ad impianti fissi attraverso una pluralità di azioni, in particolare:	
- attività di diffusione della cultura della sicurezza con partecipazioni a convegni e workshop; - Esecuzione delle ispezioni ex art.100 o audit sulla base della programmazione inviata al MIT - Programmazione delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n.81906 del 28-12-2023 e n 185 del 28-11-2024	
Risultati attesi per il triennio 2025-2027	
I risultati attesi sono misurabili in: • Numero di partecipazioni a convegni e workshop • Numero di attività ispettive realizzate • Numero di sessioni di esame/ patentini rilasciati	

Risultati relativi all'anno 2025:

Partecipazione a convegni ed eventi

La Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti Fissi e l'Operatività Territoriale (DGSTIF), nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, ha svolto nel corso dell'anno 2025 un ruolo determinante nella promozione della cultura della sicurezza. Tale impegno si è concretizzato, oltre che nello svolgimento delle normali attività di

competenza, anche attraverso la partecipazione attiva a eventi di rilevanza nazionale, con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e gli operatori del settore sull'importanza della sicurezza in ogni fase del ciclo di vita delle infrastrutture di trasporto.

Dal 22 al 27 agosto, l'Agenzia ha preso parte al Rimini Meeting, all'interno dello spazio espositivo "CANTIERE FUTURO" coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Attraverso laboratori esperienziali e un linguaggio accessibile, è stato evidenziato come la sicurezza costituisca un elemento imprescindibile dalla progettazione alla messa in esercizio delle opere.

Nel mese di settembre, a Ferrara, durante RemTech Expo 2025, l'ANSFISA, nello spazio dedicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha presentato il "Libro Bianco" sul dissesto idrogeologico e la sicurezza delle infrastrutture di trasporto.

Il 13 novembre, a Napoli, si è svolta la giornata ANSFISA "Conoscenza, Supervisione e Sicurezza", occasione di confronto con istituzioni, gestori e comunità tecnica. L'incontro ha ribadito il ruolo centrale dell'Agenzia nei processi di autorizzazione, vigilanza e supporto tecnico, evidenziando anche l'apporto dato dalla Direzione Generale per gli impianti fissi insieme alle altre Direzioni.

Infine, il 17 dicembre, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Roma, è stato presentato il "Libro Bianco" sul dissesto idrogeologico e sulla sicurezza delle infrastrutture, documento al quale la Direzione Generale per gli Impianti fissi ha contribuito in maniera significativa.

Attività ispettive realizzate

La Direzione coordina le attività di autorizzazione e vigilanza su circa 8.900 sistemi di trasporto ad impianti fissi (metropolitane, tram - filobus – busvie, funicolari, ascensori inclinati, ascensori pubblici, impianti a fune, scale mobili, marciapiedi mobili, altri impianti).

Il 2025 ha registrato un significativo incremento delle attività di analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza degli impianti.

Rispetto al 2024, l'aumento è stato pari a circa il 34%, per un totale di **6.916 attività svolte**.

Dalla rendicontazione mensile svolta da tutte le sedi del territorio sono emersi i dati qui di seguito riassunti per le quattro UOT:

- **UOT Nord-Est n.1598 attività svolte;**
- **UOT Nord-Ovest n. 2427 attività svolte;**
- **UOT Centro n. 1429 attività svolte;**
- **UOT Sud n.1467 attività svolte.**

L'attività della Direzione nel 2025 ha inoltre puntato, sul piano normativo e autorizzatorio:

- Al rafforzamento del quadro regolatorio (autorizzazioni di sicurezza, requisiti degli esercenti, qualificazione del personale, riconoscimento di organismi e centri di formazione);
- Al miglioramento dell'efficienza nei procedimenti autorizzativi;
- Allo sviluppo di un modello ispettivo orientato al rischio.

Sessioni di esame e patentini rilasciati

Le attività perseguite per l'abilitazione del personale addetto alle funzioni di sicurezza è una delle attività fondamentali dell'Agenzia in quanto la formazione ed abilitazione del suddetto personale fonda le basi dell'esercizio dei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Nel 2025 personale abilitato con funzioni di sicurezza per i sistemi di trasporto ad impianti fissi si riassume come segue:

- **875** MACCHINISTI/CONDUCENTI (Metro, Tramvie, Filovie, etc.);
- **24** DIRETTORI DI ESERCIZIO (Metro, Tramvie, Filovie, Imp. a Fune, Asc. e Scale Mobili, etc);
- **25** CAPISERVIZIO (Imp. a Fune, Asc. e Scale Mobili, etc);
- **110** AGENTI DI MOVIMENTO E DI LINEA (Metro, Tramvie, Filovie, etc.);
- **56** VERIFICATORI D'IMPIANTI PUBBLICI DI CATEGORIA "B2", "C" e "D";
- **93** RESPONSABILI DI ESERCIZIO (Imp. a Fune, Asc. e Scale Mobili, etc);
- **4** RESPONSABILE DEL SISTEMA DI GESTION E DELLA SICUREZZA "RSGS" (Metro, Tramvie, Filovie, etc).

8.4. Obiettivo specifico 4: Acquisizione e valorizzazione professionale delle risorse umane

Obiettivo specifico 4: “Acquisizione e valorizzazione professionale delle risorse umane”

L'Agenzia promuove la crescita professionale delle risorse umane attraverso specifici percorsi formativi che coinvolgono ciclicamente tutte le categorie di lavoratori nel rispetto delle specificità professionali e delle mansioni assegnate.

Tenuto conto del numero crescente di risorse entrate nei ruoli dell'Agenzia nell'ultimo triennio conseguenti al perfezionamento delle molteplici procedure di selezione del personale tutt'ora in fase di scorrimento delle graduatorie, l'Agenzia si pone come obiettivo il potenziamento dell'attività di formazione, sia tecnica che digitale anche attraverso un ampliamento dell'offerta formativa specialistica mediante l'individuazione e la stipula di accordi con soggetti erogatori

per garantire una rispondente risposta rispetto ai fabbisogni espressi in sede di programmazione della formazione.

Il programma delle attività formative è dettagliato nel Piano Triennale della Formazione 2024-2026 adottato con Decreto Direttoriale prot.0038674 del 28 giugno 2023, che sarà aggiornato come da previsione normativa per il triennio 2024-2026 entro il 30 giugno 2025

Obiettivo specifico 4: Acquisizione e valorizzazione professionale delle risorse umane

Risultati attesi per il triennio 2025-2027

La valorizzazione delle risorse ed il miglioramento del benessere organizzativo passa attraverso la realizzazione di molteplici linee di intervento quali iniziative di welfare rivolte ai dipendenti, organizzazione del lavoro, rafforzamento delle competenze e crescita professionale garantite da adeguati piani di formazione.

L'Agenzia, anche attraverso la regolamentazione dell'istituto dei permessi di studio e l'organizzazione del lavoro agile intende agevolare e supportare i dipendenti che scelgono di potenziare la loro formazione iscrivendosi a corsi di laurea triennali e specialistici, master di I e di II livello e corsi di alta specializzazione.

La formazione specialistica sarà inoltre potenziata attraverso collaborazioni istituzionali, accordi, convenzioni con Enti erogatori di formazione, centri di ricerca, Università e altri soggetti istituzionali.

Sarà al contempo rafforzata la formazione relativa alle competenze digitali ai fini del concorso dell'Amministrazione alla attuazione delle innovazioni contenute nel Piano di Ripresa e Resilienza in linea con la Direttiva del Ministro della Pubblica Amministrazione pubblicata in data 23/03/2024.

INDICATORE	DESCRIZIONE	BASELINE	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027
% DIPENDENTI AVVIATI A PERCORSI DI FORMAZIONE	Percentuale di lavoratori avviati a percorsi di formazione rispetto al personale in servizio al 01/01/2024	Rendicontazione Piano della Formazione ANNO 2024-2026 90% del personale ha partecipato ad attività formativa	100% personale in servizio al 01/01/2025	100% personale in servizio al 01/01/2026	100% personale in servizio al 01/01/2027
N. ORE FRUITE PER UNITA' DI PERSONALE	Media delle ore di formazione fruita dal personale nell'anno	24 ore pro-capite	40 ore pro-capite	40 ore pro-capite	40 ore pro-capite

NOTE: Come previsto dalla Direttiva sulla formazione del Ministero per la pubblica amministrazione del 16/01/2025, che segue quanto già disposto con la precedente direttiva del 23/03/2023, le pubbliche amministrazioni dovranno garantire a ciascun dipendente, sia per la formazione relativa alle competenze trasversali, sia per quella riferita a obiettivi "specifici", in base ad una programmazione almeno 40 ore di formazione/anno per l'anno 2025.

Risultati relativi all'anno 2025

Relazione sulla Performance 2025

INDICATORE	DESCRIZIONE	BASELINE	TARGET 2025	RISULTATI 2025
% DIPENDENTI AVVIATI A PERCORSI DI FORMAZIONE	Percentuale di lavoratori avviati a percorsi di formazione rispetto al personale in servizio al 01/01/2025	Rendicontazione Piano della Formazione ANNO 2023-2025 90% del personale ha partecipato ad attività formativa	100% personale in servizio al 01/01/2025	100%
N. ORE FRUITE PER UNITA' DI PERSONALE	Media delle ore di formazione fruita dal personale nell'anno	24 ore pro-capite	40 ore pro-capite	100%

9. Pianificazione annuale

Nel Piano 2025-2027 sono individuali i seguenti obiettivi annuali di cui segue una rendicontazione relativa al grado di raggiungimento.

Gli obiettivi annuali definiti per l'anno 2025 sono stati individuati in continuità tenendo conto degli obiettivi specifici assegnati all'Agenzia nell'ambito della Convenzione con il Ministero Vigilante per il triennio 2025-2027.

Sono stati definiti:

- n. 3 obiettivi annuali relativi al miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria assegnati alla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- n. 3 obiettivi annuali relativi alle attività della Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;
- n. 3 obiettivi annuali relativi al miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi affidati alla Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale;
- n. 3 obiettivi di natura organizzativa per la valorizzazione professionale delle risorse umane e conciliazione dei tempi di vita e di lavoro del personale assegnati agli Uffici di Staff del Direttore..

Tabella - Elenco obiettivi annuali Piano della Performance 2025-2027

Obiettivo specifico	N.	Obiettivo annuale	Indicatore	Struttura Dirigenziale responsabile
“Miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria”	1	Verifiche dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico sulle reti regionali interconnesse e sulle reti funzionalmente isolate	n. verifiche effettuate / n. verifiche pianificate	Direzione Generale per la sicurezza delle ferrovie

Relazione sulla Performance 2025

Obiettivo specifico	N.	Obiettivo annuale	Indicatore	Struttura Dirigenziale responsabile
	2	Verifiche e controlli a campione sui gestori e sulle imprese ferroviarie autorizzate al trasporto di merci pericolose, anche con specifico riferimento alla corretta implementazione della Direttiva del Ministro prot. n. 238 del 8/5/2018 e del DD n. 31 del 22 maggio 2018	n. verifiche e controlli effettuati / n. verifiche e controlli pianificati	
	3	Verifiche e controlli a campione sui processi di manutenzione dei gestori dell'infrastruttura	n. verifiche effettuate / n. verifiche pianificate	
Miglioramento della sicurezza delle Infrastrutture stradali ed autostradali	4	Proposta di regolamento recante il sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali	SI/NO	Direzione Generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali
	5	Attuazione del Programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui al decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per l'anno 2025 e adozione del relativo programma per l'anno 2026	Numero ispezioni effettuate/numero ispezioni da effettuare	
	6	Relazionare circa le attività di cui all'art. 3, comma 2, della Direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, recepita in Italia con il d.lgs. 5/10/2006, n. 264, con particolare riguardo a quelle connesse con la Procedura d'infrazione 2019/2279 - Mancato adeguamento dei	SI/NO	

Obiettivo specifico	N.	Obiettivo annuale	Indicatore	Struttura Dirigenziale responsabile
		livelli minimi di sicurezza delle gallerie italiane – direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea”		
Miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi	7	Svolgimento delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n.81906 del 28-12-2023 e n. 185 del 28-11-2024	n. sessioni esame programmate / sessioni esame richieste	Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l’operatività territoriale
	8	Analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza dei trasporti ad impianti fissi	n. ispezioni effettuate / n. ispezioni programmate	
Acquisizione e valorizzazione professionale delle risorse umane	9	Avvio attività di formazione specifica del personale anche al fine di favorire lo sviluppo delle competenze e l’uniformità dei comportamenti	SI/NO	Segreteria tecnica di coordinamento
	10	Valorizzazione delle risorse e miglioramento del benessere percepito attraverso iniziative di welfare rivolte ai dipendenti	SI/NO	Ufficio affari amministrativi, contabili, legali e per la gestione delle risorse logistico-strumentali
	11	Attuazione ed aggiornamento del Piano per la gestione sostenibile dell’Agenzia.	SI/NO	

9.1. Obiettivo annuale 1

Verifiche dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico sulle reti regionali interconnesse e sulle reti funzionalmente isolate

Attività annuale:

L'Agenzia, acquisite le competenze prima sulle ferrovie regionali interconnesse e successivamente sulle ferrovie isolate, ha prescritto ai gestori delle infrastrutture e agli esercenti di elaborare ed attuare, a seguito di analisi e verifica della situazione in essere, un

piano concernente i necessari adeguamenti tecnologici e infrastrutturali. È di particolare importanza seguire gestori ed esercenti nello sviluppo dei piani di adeguamento anche attraverso la verifica della corretta attuazione dei piani medesimi.

Per l'anno 2025 sono state pianificate n. 12 attività di supervisione e di monitoraggio documentale semestrale sullo stato di avanzamento dei piani per tutte le organizzazioni, come risulta dal "Piano delle attività di supervisione - Anno 2025" della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie - Area ispettorato e controlli.

Indicatore utilizzato:

N. Verifiche effettuate / N. verifiche pianificate

Valore Indicatore 2025:

100% (12/12)

Oltre al monitoraggio degli stati di avanzamento ricevuti.

9.2. Obiettivo annuale 2

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

Attività annuale:

Anche in considerazione dell'evoluzione del contesto normativo nazionale ed europeo, al fine del miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario risulta di fondamentale importanza programmare ed attuare una specifica campagna di verifiche sui Gestori Infrastruttura e sulle Imprese Ferroviarie coinvolti nella gestione del trasporto di merci pericolose.

Per l'anno 2025 sono stati pianificate n. 41 attività di supervisione su Gestori Infrastruttura e Imprese Ferroviarie sulla gestione del trasporto di merci pericolose, come risulta dal "Piano delle attività di supervisione - Anno 2025" della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie - Area ispettorato e controlli.

Indicatore utilizzato:

n. verifiche effettuate/n. verifiche pianificate

Valore Indicatore 2025:

100% (44/41)

9.3. Obiettivo annuale 3

Verifiche e controlli a campione sui processi di manutenzione dei gestori dell'infrastruttura

Attività annuale:

Il miglioramento della sicurezza si realizza anche attraverso il complesso delle attività di supervisione sul presidio dei processi manutentivi da parte dei Gestori Infrastruttura, pianificato e attuato al fine di valutare l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza e l'operatività delle aziende responsabili del mantenimento delle linee ferroviarie, tenendo conto che il processo di manutenzione rappresenta uno degli elementi chiave della sicurezza del sistema ferroviario.

Per l'anno 2025 sono stati pianificate n. 29 attività di supervisione sul presidio dei processi manutentivi dei Gestori Infrastruttura, come risulta dal "Piano delle attività di supervisione - Anno 2025" della Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie - Area ispettorato e controlli. supervisione relativi al presidio sui processi manutentivi dei gestori dell'infrastruttura.

Indicatore utilizzato:

n. verifiche effettuate/n. verifiche pianificate.

Valore Indicatore 2025:

100% (32/29)

9.4. Obiettivo annuale 4

Disciplina per la certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per i gestori reti stradali e autostradali

Attività annuale:

L'obiettivo prevede di disciplinare le attività per il riconoscimento degli Organismi di parte Terza (OdCT) secondo norme e linee guide nazionali, europee ed internazionali, nonché secondo apposite prescrizioni applicative dell'Agenzia, al fine di assicurare il valore e la credibilità delle Certificazioni riconosciute.

In particolare, le Linee Guida stabiliscono le condizioni e le procedure di rilascio, rinnovo, sospensione, rinuncia e revoca della qualifica di OdCT, nonché le procedure di sorveglianza, nel rispetto delle norme e guide applicabili, con l'introduzione di apposite precisazioni laddove la norma di riferimento non preveda specifici requisiti.

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

Altresì, nel 2023, è stata sottoposta ad un tavolo tecnico interdisciplinare ed interistituzionale che ha riunito i maggiori stakeholders, istituzionali, pubblici e privati coinvolti per una ampia ed approfondita consultazione di carattere tecnico-amministrativo, una bozza di regolamento per il riconoscimento degli organismi di certificazione di terza parte (OdCI). Sulla base di tutti gli elementi emersi nell'approfondita consultazione, la versione finale di detto regolamento è stata adottata e pubblicata da parte dell'Agenzia con decreto direttoriale n.129 del 18 giugno 2024.

Nel corso del 2025 obiettivo della DGISA è stata la predisposizione di un documento di proposta di regolamento per disciplinare i requisiti per la competenza degli operatori che effettuano le attività ispettive e valutative previste dalle Linee Guida Ponti e Gallerie, adottati rispettivamente con D.M. n. 204 del 1° luglio 2022 e n. 247 del 1° agosto 2022 nell'ambito della promozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture di cui al citato articolo 12, comma 4, del DL 109/2018.

La Proposta di regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali è stata trasmessa al CSLPP, per il previsto parere, con nota Prot. ANSFISA N. 78493 del 15/10/2025.

Indicatore utilizzato:

L'obiettivo si riterrà raggiunto con la predisposizione di un documento di proposta di regolamento per disciplinare i requisiti per la competenza degli operatori che effettuano le attività ispettive e valutative previste dalle Linee Guida Ponti e Gallerie

Valore indicatore:

SI

Risultato anno 2025

La Proposta di regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali è stata trasmessa al CSLPP, per il previsto parere, con nota Prot. ANSFISA N. 78493 del 15/10/2025.

9.5. Obiettivo annuale 5

Attuazione del Programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui al decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per l'anno 2024 e adozione del relativo programma per l'anno 2025

Attività annuale:

L'obiettivo è attuato mediante l'espletamento dell'attività ispettiva prevista dal programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno 2025 nonché l'adozione del relativo programma per l'anno 2026.

Il Programma annuale 2025 è stato approvato con Decreto del Direttore dell'Agenzia n.214 del 30 dicembre 2024 e trasmesso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n.95672 del 30/12/2024, così come stabilito dal l'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

Il programma delle attività di vigilanza per l'anno 2025 è articolato secondo le seguenti principali categorie di attività:

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

Indicatore utilizzato:

numero ispezioni effettuate/numero ispezioni da effettuare

Valore Indicatore 2024:

87/87

Risultato anno 2025:

Nel corso del 2025 sono state effettuate tutte le 87 attività previste ("direttrici" sottoposte a vigilanza diretta di campo e audit sui gestori).

Altresì, si evidenzia che, nel ruolo di supporto all'attività della Commissione Permanente per le Gallerie, nel corso del 2025, oltre alle attività sopra riportate, sono state eseguite 50 sopralluoghi/ispezioni sulle gallerie appartenenti alla rete stradale trans-europea, ai sensi della D.lgs. 264/2006.

Sempre nel 2025 l'Agenzia ha registrato complessivamente 122 segnalazioni di vario genere in ambito stradale, autostradale o a queste connesso, da parte di vari soggetti, istituzionali e no, afferenti ai vari aspetti dell'utilizzo in sicurezza delle infrastrutture. Delle segnalazioni ricevute, in 6 casi si è proceduto attraverso l'esecuzione di ispezioni di campo straordinarie da parte di commissioni appositamente nominate, composte generalmente da personale dell'Agenzia.

Quanto alla seconda fase dell'obiettivo (predisposizione del programma annuale per l'anno 2026) lo stesso è stato ultimato ed è stato approvato con decreto direttoriale n. 283 del 29/12/2025 e trasmesso al MIT con nota n. 101342 del 29/12/2025, così come stabilito dall'articolo 65, comma 1, lettera c) del DL n. 77/2021.

9.6. Obiettivo annuale 6

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

Attività annuale:

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

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

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

e/o

- delle eventuali MISURE DI SICUREZZA INTEGRATIVE (provvedimenti complementari che integrano i requisiti minimi di sicurezza e finalizzati al perseguimento di un minore livello di rischio per le gallerie che presentano caratteristiche speciali rispetto ai parametri di sicurezza, tali da determinare condizioni di maggiore potenziale pericolo);

e/o

- delle MISURE DI SICUREZZA TEMPORANEE MINIME (provvedimenti temporanei, di natura impiantistica o gestionale, mirati a ridurre la probabilità di accadimento o le conseguenze di eventi incidentali, per le gallerie aperte al traffico, per

le quali, non è stata richiesta la messa in servizio secondo la procedura prevista dall'allegato 4).

Indicatore utilizzato:

Redazione di un rapporto sullo stato di attuazione della disciplina e delle misure di sicurezza sulle gallerie appartenenti alla rete TERN di cui al D.Lgs. 264/06

Valore Indicatore 2025:

SI

Risultato anno 2025

all'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti la relazione redatta dalla Commissione permanente gallerie contenente gli elementi per la "Relazione Annuale al Parlamento" sugli interventi di adeguamento posti in essere dai gestori nel corso dell'anno e su quelli programmati negli anni successivi.

9.7. Obiettivo annuale 7

Svolgimento delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n.81906 del 28-12-2023 e n. 185 del 28-11-2024

Attività annuale:

L'obiettivo ha ad oggetto la programmazione delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n.81906 del 28-12-2023 e n 185 del 28-11-2024

Indicatore utilizzato:

n. sessioni esame programmate / sessioni esame richieste.

Valore Indicatore 2025:

26/26

9.8. Obiettivo annuale 8

Analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza dei trasporti ad impianti fissi

Attività annuale:

Tenuto conto di quanto disposto dall'articolo 12, comma 4-quater, del D.L. 109/2018, come modificato dal D.L. 121/2021, al fine di vigilare sulla sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, risulta di fondamentale importanza effettuare una specifica attività di verifica e

controllo sugli esercenti degli impianti e sugli impianti stessi, sia con attività di Audit sia con attività ispettive (direttamente in loco o da remoto).

Indicatore utilizzato:

n. ispezioni effettuate / n. ispezioni programmate

Valore Indicatore 2025:

930/880

Risultato anno 2025

Sono state eseguite un numero di verifiche e controlli sugli esercenti e sui sistemi di trasporto ad impianti fissi pari a 6916.

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

Obiettivo generale 3 scheda 3.a: Analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza						
UOT	Anno	Attività svolte	TOTALE	Anno	Attività svolte	TOTALE
Nord - Est	2024	506	5147	2025	1598	6916
Nord- Ovest	2024	3443		2025	2427	
Centro	2024	509		2025	1429	
Sud	2024	689		2025	1462	

9.9. Obiettivo annuale 9

Avvio attività di formazione specifica del personale anche al fine di favorire lo sviluppo delle competenze e l'uniformità dei comportamenti

Attività annuale:

L'attività annuale prevede l'attuazione delle iniziative di formazione già pianificate nel precedente Piano per anno 2024 – 2025 e la predisposizione del nuovo Piano anno 2025-2026.

Il Piano Triennale della Formazione costituisce la guida per lo sviluppo e la crescita personale e professionale dei dipendenti dell'Agenzia, mediante l'acquisizione e il rafforzamento di conoscenze e competenze. Il piano contenente anche la consuntivazione dei percorsi formativi realizzati nell'anno precedente è aggiornato annualmente e trasmesso al MIT e al Dipartimento della Funzione Pubblica. Nel 2025 particolare attenzione verrà posta all'attuazione dei percorsi formativi al fine di garantire l'accesso alla formazione nella misura di di 40 ore annue a tutto il personale.

Indicatore utilizzato:

Il raggiungimento dell'obiettivo sarà rilevato attraverso l'adozione del Piano triennale della formazione 2025 -2027 ed avvio dei percorsi formativi nonché attraverso la relazione in merito alle attività svolte in relazione all'avvio delle attività volte alla stipula degli accordi con i soggetti formatori per l'erogazione della Alta formazione tecnica

Risultato anno 2025

Nel corso dell'anno, l'Agenzia ha programmato e realizzato un ampio insieme di iniziative formative finalizzate al consolidamento e al potenziamento delle competenze professionali del personale, in un'ottica di continuo miglioramento della capacità amministrativa e tecnico-operativa. La definizione del piano formativo è stata preceduta da un'approfondita attività di analisi dei fabbisogni, condotta attraverso la raccolta sistematica delle richieste di formazione provenienti dalle Direzioni e dalle Strutture di Staff e il confronto strutturato con i referenti interni, volto a individuare le priorità formative anche in relazione a obblighi normativi, aggiornamenti professionali e processi di innovazione organizzativa.

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

Nel corso del 2025 l'Agenzia ha organizzato o gestito direttamente circa 14 corsi, per un totale di oltre 374 ore effettivamente fruibili, oltre ai corsi resi disponibili sulle piattaforme SNA e Syllabus.

La programmazione ha previsto in particolare l'attivazione di corsi di formazione obbligatoria e trasversale rivolti a tutto il personale, percorsi tecnico-specialistici indirizzati a specifici profili professionali, iniziative formative erogate da enti esterni qualificati, con un ruolo centrale della Scuola Nazionale dell'Amministrazione (SNA), nonché attività progettate e gestite direttamente dall'Agenzia, percorsi attivati tramite la piattaforma Syllabus.

Le attività formative hanno riguardato, tra le altre materie:

- prevenzione della corruzione e trasparenza amministrativa;
- protezione dei dati personali e disciplina in materia di privacy;
- sicurezza e salute nei luoghi di lavoro;
- aggiornamenti normativi e procedurali;

- formazione specialistica correlata a ruoli e funzioni tecniche.

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

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

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

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.

9.10. Obiettivo annuale 10

Valorizzazione delle risorse e miglioramento del benessere percepito attraverso iniziative di welfare rivolte ai dipendenti

Attività annuale:

Attuazione delle iniziative previste dal Piano di welfare per i dipendenti volto alla individuazione di servizi e convenzioni per agevolare l'accesso a prestazioni che rientrano nelle fattispecie dei benefici previsti dalla norma ed avvio delle attività per l'individuazione dei partner per l'erogazione dei servizi per il personale e stipula dei relativi accordi.

Indicatore utilizzato:

Il raggiungimento dell'obiettivo sarà rilevato attraverso una Relazione sulle attività svolte oggetto di trasmissione al Ministero Vigilante.

Risultato anno 2025

Con riferimento all'obiettivo *n.3 - acquisizione e implementazione di strumenti informatici per la gestione del welfare ai dipendenti* - si è provveduto nel 2025 alla messa a disposizione al personale della **piattaforma di welfare (Poste Welfare)** e relativo caricamento del portafoglio (*wallet*) disponibile per le spese per benefici assistenziali riconosciute a ciascun dipendente.

Il dettaglio delle attività è illustrato nella relazione sulle attività svolte di cui alla Nota prot. 088970 del 18/11/2025 oggetto di successiva trasmissione al Ministero Vigilante con nota prot. 0003288 del 20/01/2026.

9.11. Obiettivo annuale 11

Attuazione ed aggiornamento del Piano per la gestione sostenibile dell'Agenzia

Attività annuale:

L'attività annuale prevede l'attuazione ed aggiornamento del piano di azioni per lo sviluppo sostenibile dell'Agenzia con particolare attenzione alle iniziative mirate a ridurre l'impatto ambientale.

Il Piano mira a rivedere le attività lavorative ordinarie per ridurre l'impatto ambientale, attraverso l'incremento di acquisti verdi e implementazione di buone regole comportamentali, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030.

Indicatore utilizzato:

Il raggiungimento dell'obiettivo si sostanzia nella predisposizione di una Relazione con la descrizione delle azioni intraprese nell'anno.

Risultato anno 2025

La realizzazione delle attività pianificate è stata dettagliata nella Relazione illustrativa sullo stato di attuazione del Piano delle iniziative di Welfare ANSFISA 2024-2026.

Particolare enfasi è stata posta nella realizzazione, come previsto a Piano, delle attività finalizzate a garantire la tutela sanitaria integrativa a favore del personale in servizio dell'Agenzia e del rispettivo nucleo familiare. L'Agenzia si è posta l'obiettivo di stipulare una polizza per servizi di assistenza sanitaria integrativa in favore del personale in servizio presso l'ANSFISA.

Tale obiettivo è stato portato a completamento dopo aver effettuato tutte le attività propedeutiche necessarie nell'anno 2024 che hanno consentito nel 2025 di effettuare le seguenti attività:

- **Definizione dell'Accordo Sindacale** sottoscritto in data 6 agosto 2025 per consentire un pieno e integrale utilizzo del borsellino assegnato a ciascun dipendente mediante un ampliamento delle categorie di spesa del sistema dei benefici assistenziali/ misure di welfare;
- **Stipula della polizza di copertura sanitaria mediate adesione** al Fondo FasiOpen a far data dal 1 gennaio 2025 per un anno che è stata oggetto di rinnovo per l'anno 2026 al fine di garantire una continuità di assistenza/copertura al personale.

Il dettaglio delle attività è illustrato nella relazione sulle attività svolte di cui alla Nota prot. 088970 del 18/11/2025 oggetto di successiva trasmissione al Ministero Vigilante con nota prot. 0003288 del 20/01/2026

10. Performance organizzativa delle funzioni di supporto

In ottemperanza a quanto previsto dalla Circolare prot. 80611 del 30/12/2019 del Dipartimento della Funzione Pubblica, l'Agenzia ha recepito le indicazioni in materia di introduzione di indicatori comuni per la misurazione della performance organizzativa delle funzioni di supporto. I risultati di monitoraggio relativi all'anno 2023 sono stati pubblicati sul Portale della performance del Dipartimento della Funzione Pubblica.

Tabella - Indicatori di performance funzioni di supporto anno 2025

Area	N. Indicatore	Nome indicatore	Formula di calcolo	Rilevazione 2025
Gestione delle risorse umane	1.1	Costo unitario della funzione di gestione delle risorse umane	Costo del personale addetto alla funzione gestione risorse umane / N. totale dei dipendenti in servizio	€ 2.761
	1.2	Grado di attuazione di forme di organizzazione del lavoro in telelavoro o lavoro agile	N. di dipendenti in lavoro agile e telelavoro / N. totale dei dipendenti in servizio	99% n. 461 dipendenti hanno sottoscritto il contratto di lavoro agile n. 464 risorse in servizio nell'anno 2025

Relazione sulla Performance 2025

Area	N. Indicatore	Nome indicatore	Formula di calcolo	Rilevazione 2025
	1.3	Grado di copertura delle attività formative dedicate al personale	N. di dipendenti che hanno iniziato un'attività formativa nel periodo di riferimento / N. totale dei dipendenti in servizio	96%
	1.4	Grado di copertura delle procedure di valutazione del personale	N. di dipendenti che hanno ricevuto almeno un colloquio di valutazione / N. totale dei dipendenti in servizio	98%
	1.5	Tasso di mobilità interna del personale non dirigenziale	N. di dipendenti che hanno cambiato unità organizzativa / N. totale di personale non dirigenziale in servizio	8,6
Gestione degli approvvigionamenti e degli immobili	2.1	Incidenza del ricorso a convenzioni CONSIP e al mercato elettronico degli acquisti	Spesa per l'acquisto di beni e servizi effettuata tramite convenzioni quadro o mercato elettronico / Pagamenti per acquisto di beni e servizi	La spesa per acquisti anno 2024 in Convenzione Consip è stata pari a 6.268.551,95
	2.2	Spesa per energia elettrica al metro quadro	Costo per energia elettrica / N. di metri quadri disponibili	€ 18,65 (Il costo è rilevabile per le sole sedi di Roma Eur e Palermo)
Gestione delle risorse informatiche e digitalizzazione	3.1	Grado di utilizzo di SPID nei servizi digitali	N. di accessi unici tramite SPID a servizi digitali / N. di accessi unici a servizi digitali collegati a SPID	100%

Relazione sulla Performance 2025

Area	N. Indicatore	Nome indicatore	Formula di calcolo	Rilevazione 2025
	3.2	Percentuale di servizi <i>full digital</i>	N. di servizi che siano interamente online, integrati e full digital / N. di servizi erogati	43,33%
	3.3	Percentuale di servizi a pagamento tramite PagoPa	N. di servizi a pagamento che consentono uso PagoPA / N. di servizi a pagamento	100%
	3.4	Percentuale di comunicazioni tramite domicili digitali	N. di comunicazioni elettroniche inviate ad imprese e PPAA tramite domicili digitali / N. di comunicazioni inviate a imprese e PPAA	100%
	3.5	Percentuali di banche dati pubbliche disponibili in formato aperto	N. di dataset pubblicati in formato aperto / N. di dataset previsti dal paniere dinamico per il tipo di amministrazione	100%
	3.6	Dematerializzazione procedure	Procedura di gestione presenze-assenze, ferie-permessi, missioni e protocollo integralmente ed esclusivamente dematerializzata [full digital)	SI
Gestione della comunicazione e della trasparenza	4.1	Consultazione del portale istituzionale	N. totale di accessi unici al portale istituzionale / 365	38.1163
	4.2	Grado di trasparenza dell'amministrazione	L'indicatore si calcola come rapporto tra punteggi associati alle attestazioni rilasciate dall'OIV	100%

Area	N. Indicatore	Nome indicatore	Formula di calcolo	Rilevazione 2025
Pagamenti		Indicatore annuale di tempestività dei pagamenti Anno 2025		-13,35 gg

11.Obiettivi strategici annuali di cui alla Convenzione con il Ministero vigilante

Si rappresenta nella tabella che segue il grado di raggiungimento dei target assegnati previsti dalla Convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ANSFISA per gli esercizi 2025 – 2027 suddivisi per area tematica.

Tabella - Raggiungimento dei target 2025

OBIETTIVO GENERALE	N. OBIETTIVI SPECIFICI	RESPONSABILE	RAGGIUNGIMENTO DEL TARGET (%)
Miglioramento della sicurezza della modalità di trasporto ferroviaria	4	DG Ferrovie	100%
Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali	4	DG Strade	100%
Miglioramento della sicurezza dei trasporti a impianti fissi	3	DG Impianti fissi	100%
Partecipazione alle attività di competenza in ambito dell'Unione europea e internazionale e supporto tecnico alle strutture del Ministero con competenze nei medesimi ambiti	4	Tutte le DG	100%
Acquisizione e valorizzazione delle risorse umane	3	STAFF	100%
Effettuazione di attività di studio, ricerca e sperimentazione sull'uso dell'Idrogeno in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal PNRR e dal PNC, e dai decreti ministeriali di attuazione	1	DG Ferrovie	100%

OBIETTIVO GENERALE	N. OBIETTIVI SPECIFICI	RESPONSABILE	RAGGIUNGIMENTO DEL TARGET (%)
Diffusione della cultura della sicurezza di cittadini e utenti in ambito ferroviario, stradale e autostradale e dei sistemi di trasporto a impianti fissi internazionale e supporto tecnico alle strutture del Ministero con competenze nei medesimi ambiti.	1	Tutte le DG	100%

Il dettaglio degli obiettivi concordati con il Ministero vigilante e la relativa rendicontazione sono riportati nella Relazione annuale trasmessa al Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti trasmessa con nota prot. 003288 del 20/01/2026.

12.La performance individuale del personale dirigente

Per quanto concerne il ciclo di valutazione della performance, nell'anno 2024 sono stati assegnati obiettivi individuali a tutti i dipendenti dell'Agenzia

Il personale dirigente in servizio nel 2025 titolare di incarichi dirigenziali, oggetto di valutazione è stato pari a 33 unità di cui n. 3 Dirigenti Generali.

Ai Dirigenti di I fascia sono stati assegnati gli obiettivi di cui alla sopra citata Convenzione con il MIT per anno 2025.

Tutti i dirigenti di II Fascia hanno registrato il raggiungimento degli obiettivi.

Tutti gli obiettivi dirigenziali sono indicati nell'Allegato 1 alla presente relazione.

A tutto il personale dirigente sono stati assegnati obiettivi formativi come da Direttiva del Ministro per la Pubblica Amministrazione del 23/03/2023 avente ad oggetto "Pianificazione della formazione e sviluppo delle competenze funzionali alla transizione digitale, ecologica e amministrativa promosse dal PNRR" riconfermando l'obiettivo formativo quale elemento di valutazione della performance prevedendo un target annuo di 40 ore.

E' stato inoltre data attuazione, nel sistema degli obiettivi individuali dirigenziali, a quanto prescritto dalla Circolare n. 1 del Ministero di Economia e Finanza RGS/prot.2449 del 03/01/2024 avente ad oggetto "Attuazione dell'articolo 4-bis del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41. Prime indicazioni operative" ove si prescrive l'assegnazione ai dirigenti responsabili dei pagamenti delle fatture commerciali, nonché a quelli apicali delle rispettive strutture, specifici obiettivi annuali di performance relativi al rispetto dei tempi di pagamento, integrando i rispettivi contratti individuali.

13. Obiettivi e Piani operativi

Gli obiettivi operativi per l'anno 2025 sono stati declinati a partire da:

- priorità e obiettivi strategici stabiliti dalla Convenzione ;
- compiti istituzionali.

Ciascun obiettivo strategico annuale indicato nel paragrafo 4.4 è stato articolato in più obiettivi operativi assegnati al personale dell'Agenzia a seconda del Settore/Ufficio in cui opera. Gli obiettivi operativi, assegnati a tutti il personale dell'Agenzia, sono gestiti secondo le regole di cui al Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance vigente.

14. Pari opportunità e bilancio di genere

L'attuazione agli obiettivi di pari opportunità, così come prescritto dal D.lgs. n.198/2006 "Codice delle pari opportunità tra uomo e donna", al fine di dotarsi di uno strumento concreto per offrire a tutte le lavoratrici ed ai lavoratori la possibilità di svolgere le proprie mansioni in un contesto lavorativo attento a prevenire, per quanto possibile, situazioni di malessere, disagio e stress, oltre che garantire un ambiente di lavoro improntato al benessere organizzativo.

La programmazione delle Azioni positive per l'anno 2025 (all'interno della triennalità di riferimento anni 2025/2027) è ripartita in gruppi omogenei di attività suddivisi per macro aree di riferimento, ciascuna delle quali contiene le singole azioni specifiche che si intendono realizzare, in linea di continuità con le azioni poste in essere negli anni precedenti.

Le attività sono volte alla valorizzazione del personale in servizio attraverso gli strumenti messi a disposizione dal vigente CCNL, in un processo di interlocuzione con il personale, con il C.U.G., il Disability Manager (nominato nel 2024) e le organizzazioni sindacali.

Di seguito si riportano per ciascuna macroarea le specifiche azioni di intervento:

- Macroarea I: Statistiche di genere e generazionali
- Macroarea II: Comunicazione, informazione e trasparenza
- Macroarea III: Formazione e benessere organizzativo
- Macroarea IV: Conciliazione ed armonizzazione dei tempi
- Macroarea V: Pari opportunità e contrasto alle discriminazioni

Nell'anno 2025 l'Agenzia, oltre a dare continuità alle azioni pianificate nel Piano Triennale delle Azioni positive, ha elaborato una prima relazione illustrativa inerente le azioni in materia di bilancio di genere.

E' stato pertanto definito il percorso da avviare ai fini dell'introduzione del bilancio di genere, rappresentando le fasi necessarie per l'introduzione dello stesso, da intendersi quale strumento

che consente di rappresentare e valutare come le politiche e l'uso delle risorse dell'Agenzia incidano su uomini e donne, migliorando trasparenza, equità e qualità amministrativa.

È stata elaborata una *road map* che ha tracciato le fasi necessarie:

1. analisi del contesto, necessaria per “fotografare” la situazione attuale dell'Agenzia;
2. analisi dei dati inerenti alla composizione del personale;
3. somministrazione di un questionario ai dipendenti sulle tematiche della parità di genere;
4. analisi degli esiti delle rilevazioni effettuate per la predisposizione di iniziative.

Per dare attuazione alle fasi sopra elencate l'Agenzia ha operato perseguendo le seguenti azioni:

- sono stati raccolti ed analizzati i dati anno 2024 riguardanti la composizione del personale, dati relativi a congedi parentali, maternità/paternità e trattamenti retributivi con l'obiettivo di predisporre le basi tecniche e informative per un futuro bilancio di genere di ANSFISA, in linea con le migliori pratiche nazionali ed europee e con i principi di pari opportunità, inclusione e responsabilità sociale;
- è stata predisposta una rappresentazione analitica dei dati elaborati con analisi dei grafici sulla composizione del personale e la percentuale maschile e femminile della stessa. L'analisi ha rivelato una significativa disparità numerica tra i generi. Inoltre, sono state analizzate le differenze numeriche fra uomini e donne nelle aree professionali dell'Agenzia, le posizioni organizzative, i titoli di studio, le retribuzioni medie, le retribuzioni medie per inquadramento professionale, l'importo dei premi/performance, utilizzo di congedi maternità, e astensione obbligatoria dal servizio, congedi parentali, utilizzo del part time o full time, ore di formazione fruite, utilizzo dello smart working;
- è stato elaborato e somministrato al personale dipendente un questionario, da compilarsi in modalità anonima, inerente alle tematiche di genere. Sono stati analizzati i dati estratti dalle risposte fornite, sia prendendo in considerazione i dati aggregati, sia con riferimento al genere di appartenenza. Gli esiti dell'analisi del questionario sono stati riportati nella relazione conclusiva, nota prot. n. 162 del 2 gennaio 2026, nella quale si è dato conto delle principali criticità emerse e delle possibili iniziative da intraprendere per migliorare il *gender gap* e le politiche di *Diversity and Inclusion*.

L'attività svolta nell'anno 2025 ha consentito a ANSFISA di costruire una base conoscitiva strutturata sul proprio assetto di genere, in particolare, il raggiungimento dell'obiettivo ha:

- “fotografato” la composizione del personale per genere, ruolo, retribuzione, incarichi, premi, formazione, smart working e utilizzo di congedi, evidenziando eventuali squilibri;
- introdotto indicatori oggettivi a supporto delle decisioni in materia di organizzazione, performance e gestione delle risorse umane;

- rafforzato trasparenza e accountability interna, allineando l'Agenzia alle migliori pratiche nazionali ed europee;
- attivato un canale partecipativo (questionario anonimo) utile a rilevare percezioni, criticità e fabbisogni non immediatamente desumibili dai soli dati amministrativi;
- posto le basi metodologiche per un sistema di monitoraggio periodico e comparabile nel tempo.

L'attività realizzata ha sicure ricadute sulla programmazione strategica attraverso l'integrazione dei risultati nel PIAO, nel Piano della performance e nei piani formativi, con obiettivi misurabili di riduzione del gender gap.

Potranno adottarsi politiche del personale mirate, anche con riguardo alla revisione criteri di assegnazione incarichi, progressioni, premi e misure di conciliazione vita-lavoro.

Potrà valutarsi l'opportunità di una rendicontazione esterna, attraverso la pubblicazione del bilancio di genere come strumento di trasparenza e reputazione istituzionale.

In definitiva, si è prodotto uno strumento di supporto alle decisioni organizzative e l'utilizzo dei dati prodotti sarà utile per valutare impatti di riorganizzazioni, nuove assunzioni o politiche di welfare. L'attività non è solo ricognitiva, ma ha costituito un'infrastruttura informativa permanente per orientare scelte organizzative più eque, efficienti e coerenti con i principi di pari opportunità e inclusione.

15. Il processo di redazione della relazione sulla performance

Il processo di redazione della Relazione sulla performance prende il via dall'adozione del Piano in quanto durante il ciclo di misurazione e valutazione della performance si acquisiscono i dati che saranno oggetto di analisi e rendicontazione nella redazione della Relazione.

La Relazione rileva lo stato di realizzazione degli obiettivi, identificando gli eventuali scostamenti, le relative cause e gli interventi correttivi adottati, allo scopo di valutare l'adequazione delle scelte compiute in sede di elaborazione ed attuazione dei piani, programmi e altri strumenti di determinazione dell'indirizzo politico.

La tabella che segue rappresenta sinteticamente il processo attraverso il quale si è giunti alla definizione dei contenuti della Relazione.

FASE DEL PROCESSO	DESCRIZIONE	SOGGETTI COINVOLTI	TERMINI
Definizione degli obiettivi strategici e delle strategie	Sulla base delle indicazioni emerse dall'atto di indirizzo del Ministro e dall'analisi del contesto, il Direttore ed i Responsabili dei Settori procedono alla	• Direttore • Responsabili di Settore	Entro 20 giorni dal ricevimento dell'atto di

Relazione sulla Performance 2025

FASE DEL PROCESSO	DESCRIZIONE	SOGGETTI COINVOLTI	TERMINI
	identificazione degli obiettivi strategici e delle azioni strategiche		indirizzo del Ministro
Definizione degli obiettivi operativi del SMVP	Sulla base degli obiettivi strategici e delle azioni strategiche, i dirigenti valutatori d'intesa col proprio personale, definiscono le proposte di obiettivi da assegnare	• Direttore • Responsabili di Settore • Responsabili di Ufficio	Entro dicembre (anno -1)
Elaborazione del Piano della Performance	Il Direttore, di concerto con l'OIV e i dirigenti responsabili di Settore, definisce il Piano della Performance contenente gli obiettivi, le risorse, gli indicatori per la misurazione e la valutazione della performance dell'amministrazione, e gli obiettivi assegnati al personale dirigenziale con i relativi indicatori	• Direttore • Responsabili di Settore • OIV	31 gennaio (anno n)
Monitoraggio semestrale	I Valutatori provvedono ad effettuare il monitoraggio degli obiettivi assegnati acquisendo i dati necessari e a condividere con i Valutati i risultati intermedi raggiunti, l'analisi degli eventuali scostamenti e l'identificazione delle eventuali azioni di miglioramento.	• Direttore • Responsabili di Settore • Responsabili di Ufficio	15 luglio (anno n)
Misurazione dei risultati	Entro il 15 Gennaio dell'anno successivo, i Valutatori provvedono ad acquisire i dati utili alla misurazione del livello di raggiungimento dei risultati conseguiti nel perseguimento degli obiettivi assegnati ai propri Valutati.	• Direttore • Responsabili di Settore • Responsabili di Ufficio	15 gennaio (anno n+1)
Valutazione della Performance	I Valutatori provvedono a formalizzare la valutazione finale, derivante dalla valutazione complessiva dei risultati e dei comportamenti, nelle schede di valutazione e a comunicare tale valutazione attraverso un colloquio con i rispettivi Valutati	• Direttore • Responsabili di Settore - Responsabili di Ufficio - OIV	15 marzo (anno n+1)

FASE DEL PROCESSO	DESCRIZIONE	SOGGETTI COINVOLTI	TERMINI
Elaborazione della Relazione sulla Performance	Entro la fine del mese di giugno dell'anno successivo al periodo di valutazione, Il Direttore, di concerto con l'OIV e i dirigenti responsabili di Settore provvede alla elaborazione della Relazione sulla Performance	• Direttore • Responsabili di Settore - Responsabili di Ufficio • OIV	30 giugno (anno n+1)

Il Processo di Valutazione è coerente con gli indirizzi del D. Lgs. n. 150/2009 e con le finalità del Sistema dell'ANSF di misurare annualmente la performance, organizzativa e individuale, attraverso la misurazione dei risultati raggiunti nel perseguimento degli obiettivi e dei comportamenti.

Il processo descritto nel Sistema è stato seguito correttamente nelle sue tre fasi: la fase di assegnazione, quella di monitoraggio e quella di valutazione vera e propria. Durante tutto il processo si è svolta una continua attività di raccordo e rendicontazione con la Struttura Tecnica Permanente e con l'OIV.

Coerentemente con gli obiettivi strategici e gestionali identificati, ciascun Dirigente Valutatore ha definito e condiviso con i suoi valutati (dirigenti e non), le proposte di obiettivi operativi, sia comuni che individuali, da perseguire tenendo conto delle attività prevalenti tra quelle svolte dalla risorsa e dall'UO di appartenenza.

I Valutatori hanno provveduto ad effettuare il monitoraggio degli obiettivi assegnati acquisendo i dati necessari e a condividere con i Valutati i risultati intermedi raggiunti, l'analisi degli eventuali scostamenti e l'identificazione delle eventuali azioni di miglioramento.

La metodologia per la misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale riportata nel Sistema di misurazione e valutazione della Performance dell'Agenzia, è stata completamente utilizzata e l'implementazione del modello di misurazione non ha incontrato particolari criticità.

Si rappresenta che, con procedura selettiva pubblica è stato nominato, con atto di nomina prot. n.0036017 del 19/06/2023, il componente monocratico dell'Organismo indipendente di valutazione della performance (OIV).

Alla data di redazione della presente Relazione il processo di valutazione del personale non risulta ancora concluso e pertanto non sono ancora disponibili i punteggi finali assegnati al personale.

16. Allegato 1 - Dettaglio Obiettivi personale dirigente

Obiettivi individuali Dirigenti Generali

SETTORE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	RISULTATO RAGGIUNTO	VALORE INDICATORE
Direzione Generale Ferrovie	SCHEDA _1A Verifica dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico sulle reti regionali interconnesse e sulle reti funzionalmente isolate	SI/NO	SI	Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità. Elaborazione di una relazione sui risultati delle verifiche	SI
Direzione Generale Ferrovie	SCHEDA _1B Verifiche e controlli a campione sui gestori e sulle imprese ferroviarie autorizzate al trasporto di merci pericolose, anche con specifico riferimento alla corretta implementazione della Direttiva del Ministro prot. n. 238 del 8/5/2018 e del DD n. 31 del 22 maggio 2018.	SI/NO	SI	Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità dei programmi svolti dai gestori, in relazione ai contesti obsoleti da dismettere e alla soppressione e protezione dei PL	SI
Direzione Generale Ferrovie	SCHEDA _1C Verifiche e controlli a campione sui processi di manutenzione dei gestori dell'infrastruttura.	SI/NO	SI	Attuazione delle verifiche pianificate con il piano annuale delle attività di supervisione.	SI
Direzione Generale Ferrovie	SCHEDA _1D Verifiche e controlli a campione sullo stato manutentivo del materiale rotabile utilizzato dalle imprese ferroviarie affidatarie per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale soggetti ad obblighi di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza (servizio Intercity) per il biennio 2025-2026	n. verifiche effettuate / n. verifiche pianificate	100%	Esecuzione delle verifiche	25/25
Direzione Generale Ferrovie DG Infrastrutture stradali e autostradali	SCHEDA _4A Supporto tecnico e/o partecipazione del personale di ANSFISA per le proprie attività di competenza nell'ambito: del Comitato RISC (Railway Interoperability and Safety Committee), dei Comitati OTIF (CTE e CTE RID), inclusi i relativi sottocomitati e gruppi permanenti (WG TECH e Standing Working Group), nonché dei gruppi e sottocomitati tecnici riferibili ai Corridoi TEN T in relazione alle competenze di ANSFISA.	Richieste di contributo assolte / richieste di contributo ricevute	SI	. Contributi al MIT o partecipazione ai Comitati e gruppi di lavoro in ambito RISC, CTE-OTIF, CTE RID-OTIF, inclusi i relativi sottocomitati e gruppi permanenti (WG TECH e Standing Working Group), nonché dei gruppi e sottocomitati tecnici	36/36

Relazione sulla Performance 2025

SETTORE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	RISULTATO RAGGIUNTO	VALORE INDICATORE
				riferibili ai Corridoi TEN T in relazione alle competenze di ANSFISA. Predisposizione delle posizioni da sostenere sulle tematiche di competenza di ANSFISA	
Direzione Generale Ferrovie	SCHEMA_4B Supporto tecnico e/o partecipazione di personale di ANSFISA all'elaborazione delle modifiche al Piano Nazionale di Implementazione del sistema europeo di segnalamento e protezione della marcia dei treni (ERTMS/ETCS) e contestuale monitoraggio della versione notificata alla Commissione Europea	SI/NO	SI	Fornire contributo tecnico specialistico al MIT nelle attività svolte nell'ambito del RISC, del CTE-OTIF e del CE RID-OTIF.	SI
Direzione Generale Ferrovie	SCHEMA_4C Supporto tecnico al Ministero e/o partecipazione del personale di ANSFISA ai gruppi nazionali e comunitari connessi all'aggiornamento e al monitoraggio del Piano Nazionale di Implementazione della STI-PRM	Richieste di partecipazione a riunioni assolute / richieste di partecipazione a riunioni ricevute	100%	Partecipazione alle attività ed alle riunioni del GdL della DG TIF del MIT per il monitoraggio e l'implementazione del Piano di implementazione nazionale ERTMS.	9/9
Direzione Generale Ferrovie	SCHEMA_7A Verifica dell'applicazione, da parte degli operatori, delle linee guida emanate dall'Agenzia che descrivono il procedimento tecnico amministrativo, da attuare in fase sperimentale, per l'autorizzazione dei treni alimentati ad idrogeno e contestuale verifica e ritorni di esperienza sulla concreta applicabilità delle linee guida stesse	SI/NO	SI	Verifica dell'applicazione, da parte degli operatori, delle linee guida emanate dall'Agenzia che descrivono il procedimento tecnico amministrativo, da attuare in fase sperimentale, per l'autorizzazione dei treni alimentati ad idrogeno e contestuale verifica e ritorni di esperienza sulla concreta applicabilità delle linee guida stesse.	SI
DG Infrastrutture stradali e autostradali	SCHEMA_2A Proposta di Regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali e autostradali	SI/NO	SI	Definizione delle Linee Guida per il riconoscimento degli Organismi di Certificazione di parte Terza (OdCT).	SI
DG Infrastrutture	SCHEMA_2B Attuazione del Programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni	SI/NO	SI	Attuazione del programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia	SI

Relazione sulla Performance 2025

SETTORE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	RISULTATO RAGGIUNTO	VALORE INDICATORE
stradali e autostradali	e di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui al decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per l'anno 2025 e adozione del relativo programma per l'anno 2026			sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno 2025.	
DG Infrastrutture stradali e autostradali	SCHEDA 2C Relazionare circa gli esiti delle attività di cui all'art. 3, comma 2, della Direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, recepita in Italia con il d.lgs. 5/10/2006, n. 264, con particolare riguardo a quelle connesse con la Procedura d'infrazione 2019/2279 - Mancato adeguamento dei livelli minimi di sicurezza delle gallerie italiane .	numero ispezioni e sopralluoghi effettuati/numero ispezioni e sopralluoghi da effettuare	100%	Relazione sugli interventi di adeguamento posti in essere nel corso dell'anno e su quelli che si intendono realizzare nell'anno successivo	50/25
DG Infrastrutture stradali e autostradali	SCHEDA 2D Sviluppo di una proposta di aggiornamento dei programmi formativi e delle modalità di accesso all'elenco dei controllori per la sicurezza, alla luce dei risultati dell'attività formativa pilota condotta dall'Agenzia ai sensi dell'art. 9 del d.lgs. 15/03/2011, n. 35 e ss.mm.ii., anche ai fini dell'accesso all'Elenco dei controllori per la sicurezza la cui tenuta è affidata ad ANSFISA. .	SI/NO	SI	laborazione di un documento contenente i risultati dell'attività formativa pilota programmata e svolta da ANSFISA e una proposta di revisione/aggiornamento dell'attuale normativa per la formazione e per l'accesso all'elenco dei controllori per la sicurezza.. SI	
Dg Impianti fissi	SCHEDA_3A Analisi, valutazione e supervisione dello stato di sicurezza dei trasporti ad impianti fissi	n. ispezioni verbalizzate / n. ispezioni programmate (*)	100%	Esecuzione in campo di ispezioni o audit in loco o da remoto	930/880
Dg Impianti fissi	SCHEDA_3B Svolgimento delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n.81906 del 28-12-2023 e n. 199 del 19-12-2024.	sessioni esame svolte / sessioni esame programmate (*)	100%	Svolgimento da parte di ANSFISA delle sessioni d'esame ai fini del rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza	26/26
Dg Impianti fissi	SCHEDA_3C Emanare il decreto che definisca i requisiti e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza per gli esercenti dei sistemi di trasporto a fune. .	SI/NO	SI	Emanazione del decreto che disciplina i requisiti e le procedure per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto entro il 31-12-2025.	SI
TUTTI	Misure previste dal Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO)	SI/NO	SI	SI	SI

Relazione sulla Performance 2025

SETTORE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	RISULTATO RAGGIUNTO	VALORE INDICATORE
	Attuazione e d aggiornamento del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) all'interno del quale, come previsto all'art.6 del decreto - legge 9 giugno 2021, n.80, è pubblicata la sezione 2.3 Rischi corruttivi e trasparenza ove sono illustrati i contenuti in materia di anticorruzione e trasparenza				
TUTTI	SCHEDA_5A Promozione e diffusione della cultura della sicurezza sui sistemi di trasporto terrestre attraverso l'implementazione di attività di sostegno alla diffusione della just culture, dell'attenzione al fattore umano e dell'adozione condivisa di modalità operative e comportamenti sempre più sicuri.	SI/NO	SI	Relazione sulle attività svolte in merito a iniziative, anche in partnership con soggetti pubblici e privati, volte ad incrementare la cultura della sicurezza in ambito ferroviario, stradale, autostradale e trasporti ad impianti fissi per la parte di competenza delle UOT	SI

Obiettivi individuali dirigenti degli uffici di staff del Direttore

UFFICIO	OBIETTIVO
TUTTI	Formazione individuale del Dirigente Partecipazione ad iniziative di formazione volte a rafforzare le competenze trasversali rilevanti per la dirigenza pubblica, la valutazione della performance, le competenze abilitanti per la transizione digitale, ecologica e amministrativa come promosse del PNRR per un impegno annuale non inferiore alle 40 ore. Il completamento dei corsi di formazione deve prevedere la certificazione finale delle competenze acquisite.
TUTTI	Misure previste dal PIAO in materia di Prevenzione della Corruzione Attuazione, negli ambiti di propria competenza, delle misure previste dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione assicurando le evidenze necessarie al monitoraggio SI= Trasmissione al RPCT delle evidenze necessarie al monitoraggio
UFFICIO I	Predisposizione per l'adozione del Piano triennale della formazione 2025-2027
UFFICIO II	Adozione Regolamento acquisti sottosoglia - Predisposizione ed invio al Direttore della proposta di Regolamento acquisto di beni e servizi sottosoglia ai sensi del D. Lgs. 36/2023 per le successive attività di Adozione e diffusione al personale. L'obiettivo si intende raggiunto con l'invio al Direttore degli atti per la loro adozione.
UFFICIO II	Monitoraggio pagamenti fatture passive - Monitoraggio del rispetto degli adempimenti in capo al Servizio I Contabilità e bilancio relativi al pagamento delle fatture passive finalizzato al rispetto dei tempi di pagamento delle fatture commerciali previsti dalle vigenti disposizioni.
UFFICIO II	Controllo di gestione sulle spese del personale – Predisposizione di una relazione / un progetto di lavoro per la realizzazione di un modulo che automatizzi l'estrazione dei dati da INAZ e dal nuovo gestionale di contabilità per la compilazione delle tabelle SICO. La proposta dovrà indicare i dati da analizzare e rielaborare nelle tabelle del SICO, le attività da programmare e le fasi implementative.

Relazione sulla Performance 2025

UFFICIO	OBIETTIVO
UFFICIO II	Acquisizione polizze assicurative - Gestione dell'affidamento per l'acquisizione dei servizi assicurativi in favore del personale dell'Agenzia. L'obiettivo si intende raggiunto con l'attivazione della copertura per l'anno 2026.
UFFICIO II	Convenzione MIT Scheda 6A - Potenziamento dell'organico e miglioramento del benessere organizzativo - Attuazione delle iniziative previste nel Piano di welfare relative alla acquisizione del servizio di polizza sanitaria in favore del personale dell'Agenzia al fine di garantire la copertura assicurativa per anno 2026 . L'attività è svolta in collaborazione con i Servizi 2 e 6. L'obiettivo si intende raggiunto con l'acquisizione del servizio
UFFICIO II	Convenzione MIT Scheda 6A - Potenziamento dell'organico e miglioramento del benessere organizzativo - Avvio delle procedure assunzionali come da Piano dei fabbisogni 2025 relative alle facoltà assunzionali autorizzate in scadenza al 31/12/2025. L'obiettivo si ritiene raggiunto con la pubblicazione delle procedure selettive afferenti le facoltà assunzionali in scadenza al 31/12/2025.
UFFICIO I	Predisposizione per l'adozione del Piano triennale della formazione 2025-2027
UFFICIO II	Convenzione MIT Scheda 6A - Potenziamento dell'organico e miglioramento del benessere organizzativo - Attuazione delle iniziative previste nel Piano di welfare relative alla acquisizione del servizio di polizza sanitaria in favore del personale dell'Agenzia al fine di garantire la copertura assicurativa per anno 2026 . L'attività è svolta in collaborazione co i Servizi 2 e 6 .L'obiettivo si intende raggiunto con l'acquisizione del servizio.
UFFICIO II	Monitoraggio costi lavoro straordinario e spese di missione - Predisposizione di report trimestrali aventi ad oggetto a) il monitoraggio delle spese di missione di tutto il personale ANSFISA b) utilizzo del budget assegnato a ciascuna UO afferente il lavoro straordinario. L'obiettivi si intende raggiunto con l'invio dei report al Direttore e al Responsabile Ufficio II.
UFFICIO II	Circolare Missioni - Individuazione degli aspetti migliorativi relativi alla regolamentazione delle missioni del personale ed elaborazione di una proposta di circolare aggiornata al Responsabile Ufficio II
UFFICIO II	Bilancio di genere - Attuazione delle iniziative utili alla predisposizione del Bilancio di Genere. Predisposizione di una relazione illustrativa congiunta a cura del Servizio 2, 3 e 6 sulle attività svolte. L'obiettivo si intende raggiunto con la predisposizione di una dettagliata relazione sui risultati ottenuti .
UFFICIO II	Convenzione MIT Scheda 6A - Potenziamento dell'organico e miglioramento del benessere organizzativo - Attuazione delle iniziative previste nel Piano di welfare relative alla acquisizione del servizio di polizza sanitaria in favore del personale dell'Agenzia al fine di garantire la copertura assicurativa per anno 2026 . L'attività è svolta in collaborazione co i Servizi 2 e 4 .L'obiettivo si intende raggiunto con l'acquisizione del servizio.
UFFICIO II	Sedi Ansfisa - Acquisizione degli arredi e delle forniture necessarie per le sedi di ANSFISA. L'obiettivo si intende raggiunto con la predisposizione, per la parte di competenza, degli atti relativi ad un Accordo Quadro per l'approvvigionamento di arredi per le sedi dell'Agenzia.
UFFICIO II	Sicurezza sui luoghi di lavoro - Supporto ai Datori di Lavori nella predisposizione delle nomine previste dal Decreto Legislativo 81/08, per garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori quali il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), il Medico Competente, nonché eventuali deleghe.
UFFICIO II	Predisposizione di una proposta di soluzione informatica per finalizzata alla digitalizzaiozne del prccesso di gestione di gestione del lavoro agile e relativa rendicontazione. Si= relazione al Dirigente Ufficio II
UFFICIO III	Sviluppo e gestione delle sinergie istituzionali finalizzate allo scambio di flussi informativi di interesse dell'Agenzia con Enti Istituzionali, tra i quali procure della Repubblica ai sensi dell'art. 4.3 lettera b) dello Statuto dell'Agenzia
UFFICIO III	Programmazione attività ispettiva Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale

Relazione sulla Performance 2025

UFFICIO	OBIETTIVO
	Redazione di un documento metodologico di analisi, al fine della predisposizione delle elaborazioni statistiche nelle attività di competenza dell'Agenzia. L'attività è integrata da un'applicazione sperimentale relativa alle attività ispettive programmate dalla Direzione Generale per la sicurezza degli impianti fissi – DGSIF – comprendente i prospetti di rendicontazione a consuntivo delle attività ispettive svolte dalla stessa DGSIF nel 2025. Il prospetto deve contenere il dettaglio delle ispezioni svolte con evidenza della tipologia di impianto, tipo intervento (es. immissione, apertura al pubblico, verifica periodica, verifica post) finalizzato al successivo controllo della manutenzione e del programma di manutenzione degli esercenti ai sensi dell'articolo 12, SI=Trasmissione al Direttore dell'Agenzia Relazione

Obiettivi individuali dirigenti DIREZIONE GENERALE SICUREZZA FERROVIE

UFFICIO	OBIETTIVO
TUTTI	Formazione individuale del Dirigente Partecipazione ad iniziative di formazione volte a rafforzare le competenze trasversali rilevanti per la dirigenza pubblica, la valutazione della performance, le competenze abilitanti per la transizione digitale, ecologica e amministrativa come promosse del PNRR per un impegno annuale non inferiore alle 40 ore. Il completamento dei corsi di formazione deve prevedere la certificazione finale delle competenze acquisite.
TUTTI	Misure previste dal PIAO in materia di Prevenzione della Corruzione Attuazione, negli ambiti di propria competenza, delle misure previste dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione assicurando le evidenze necessarie al monitoraggio SI= Trasmissione al RPCT delle evidenze necessarie al monitoraggio
AREA AUTORIZZAZIONI SOTTOSISTEMI	Predisposizione schema riferimento procedura per la gestione dei processi di ammis Redazione di uno schema complessivo per la riorganizzazione del procedimento AMIS, a supporto delle attività di indirizzo per la revisione della linea guida AMIS, con previsione di un programma di lavoro strutturato per il gruppo di lavoro Impianti fissi sottosistemi Energia e Infrastruttura e successiva supervisione delle attività svolte dai sottogruppi tematici, nei lavori di revisione delle linee guida, condotto nell'ambito delle funzioni della Commissione validatrice per le attività dei sottogruppi Infrastruttura ed Energia.
AREA AUTORIZZAZIONI SOTTOSISTEMI	Obiettivo strategico previsto dalla Convenzione MIT/ANSFISA 2025 (scheda 4.a) Attività necessarie a fornire le informazioni per definire la posizione italiana in sede di Expert Group per l'implementazione del IV Pacchetto ferroviario e in sede Comitato RISC. Partecipazione al mirror group del RISC, all'Expert Group ed al Comitato RISC e supporto tecnico al Ministero nell'ambito degli stessi Expert Group e Comitato RISC in sinergia con Area 1 Normativa e Standard Tecnici della DGSF. Attività necessarie a fornire le informazioni per definire la posizione italiana in sede OTIF su aspetti tecnici inerenti i veicoli e relativo supporto tecnico. Partecipazione ai lavori del WG TECH ed altri gruppi di lavoro inerenti i veicoli in ambito OTIF (Comitato di Esperti Tecnici (CTE) e Comitato di Esperti RID (CTE RID))
AREA AUTORIZZAZIONI SOTTOSISTEMI	Obiettivo strategico previsto dalla Convenzione MIT/ANSFISA 2025 (scheda 4.b) Ai fini del conseguimento dell'obiettivo di cui alla scheda 4.b, partecipazione alle attività e alle riunioni del GdL della DGTIF del MIT per il monitoraggio e l'implementazione del Piano di implementazione nazionale ERTMS.
AREA AUTORIZZAZIONI SOTTOSISTEMI	Attuazione, negli ambiti di propria competenza, delle misure previste dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione assicurando le evidenze necessarie al monitoraggio
AREA AUTORIZZAZIONI SOTTOSISTEMI	Obiettivo strategico previsto dalla Convenzione MIT/ANSFISA 2025 (scheda 7.a) Relazione sulle richieste di autorizzazione di veicoli ad idrogeno eventualmente pervenute e sulle attività svolte al 31 dicembre dall'ANSFISA

Relazione sulla Performance 2025

UFFICIO	OBIETTIVO
AREA AUTORIZZAZIONI SOTTOSISTEMI	Coordinamento Area 4 - Coordinamento operativo degli uffici dell'Area 4, applicazione omogenea delle misure e delle direttive organizzative negli uffici dell'Area, visto degli atti amministrativi degli uffici dell'Area SI=Elaborazione di una relazione sintetica sulle attività di coordinamento da trasmettere al Direttore della DGSF entro il 31 gennaio dell'anno successivo
AREA AUTORIZZAZIONI SOTTOSISTEMI	Obiettivo strategico previsto dalla Convenzione MIT/ANSFISA 2025 (scheda 1.c) Verifiche e controlli a campione sui processi di manutenzione dei gestori dell'infrastruttura.
AREA SUPERVISIONE E CONTROLLI	Obiettivo strategico previsto dalla Convenzione MIT/ANSFISA 2025 (scheda 1.a) Verifica dei piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico sulle reti regionali interconnesse e sulle reti funzionalmente isolate.
AREA SUPERVISIONE E CONTROLLI	Obiettivo strategico previsto dalla Convenzione MIT/ANSFISA 2025 (1d) Verifiche e controlli a campione sullo stato manutentivo del materiale rotabile utilizzato dalle imprese ferroviarie affidatarie per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale soggetti ad obblighi di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza (servizio Intercity) per il biennio 2025/2026 Elaborazione di una check list da utilizzare nell'ambito dei controlli e attuazione delle verifiche pianificate e rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità
AREA SUPERVISIONE E CONTROLLI	Coordinamento Area 2 Coordinamento operativo degli uffici dell'Area Supervisione e controlli, applicazione omogenea delle misure e delle direttive organizzative negli uffici dell'Area Supervisione e controlli, visto degli atti amministrativi degli uffici dell'Area Supervisione e controlli
AREA AUTORIZZAZIONI E CERTIFICAZIONI	Sorveglianza sui centri di formazione riconosciuti. Disporre e coordinare l'attività di sorveglianza sui centri di formazione riconosciuti, sia di tipo documentale, sia sul campo (audit e ispezioni).
AREA AUTORIZZAZIONI E CERTIFICAZIONI	Obiettivo 4c della Convenzione MIT/ANSFISA: Supporto tecnico al Ministero e/o partecipazione del personale di ANSFISA ai gruppi nazionali e comunitari connessi all'aggiornamento e al monitoraggio del Piano Nazionale di Implementazione della STIPRM Garantire la partecipazione ai gruppi di lavoro in ambito nazionale ed europeo, nonché contributo tecnico per la predisposizione delle posizioni da sostenere in relazione alle tematiche di competenza di ANSFISA.
AREA AUTORIZZAZIONI E CERTIFICAZIONI	Coordinamento Area 3 Coordinamento operativo degli uffici dell'Area 3, applicazione omogenea delle misure e delle direttive organizzative negli uffici dell'Area, visto degli atti amministrativi degli uffici dell'Area
AREA NORMATIVA STANDARD TECNICI	Coordinamento Area 1 Coordinamento operativo degli uffici dell'Area Normativa e standard tecnici, applicazione omogenea delle misure e delle direttive organizzative negli uffici dell'Area, visto degli atti amministrativi degli uffici dell'Area
AREA NORMATIVA STANDARD TECNICI	Obiettivo strategico previsto dalla Convenzione MIT/ANSFISA 2025 (scheda 4a) Supporto tecnico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le proprie attività di competenza nell'ambito: del Comitato RISC (Railway Interoperability and Safety Committee), dei Comitati OTIF (CTE e CTE RID), inclusi i relativi sottocomitati e gruppi permanenti (WG TECH e Standing Working Group), nonché dei gruppi e sottocomitati tecnici riferibili ai Corridoi TEN T

Obiettivi individuali dirigenti delle Unità organizzative Territoriali (ex USTIF)

UFFICIO	OBIETTIVO
TUTTI	Formazione individuale del Dirigente Partecipazione ad iniziative di formazione volte a rafforzare le competenze trasversali rilevanti per la dirigenza pubblica, la valutazione della performance, le competenze abilitanti per la transizione digitale, ecologica e amministrativa come promosse del PNRR per un impegno annuale non inferiore alle 40 ore. Il completamento dei corsi di formazione deve prevedere la certificazione finale delle competenze acquisite.

Relazione sulla Performance 2025

UFFICIO	OBIETTIVO
TUTTI	Misure previste dal PIAO in materia di Prevenzione della Corruzione Attuazione, negli ambiti di propria competenza, delle misure previste dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione assicurando le evidenze necessarie al monitoraggio. SI= Trasmissione al RPCT delle evidenze necessarie al monitoraggio
AREA OPERATIVA TERRITORIALE	CONVENZIONE MIT OBIETTIVO 3 A) Esecuzione delle ispezioni ex art.100 del D.P.R. n. 753/1980 in loco o da remoto; Pianificazione annuale del piano delle ispezioni ai sensi del D.P.R. n. 753/1980 per l'anno successivo. CONVENZIONE MIT OBIETTIVO 3 B) Programmazione e svolgimento delle sessioni di esame per il rilascio dei patentini di idoneità per il personale addetto alle funzioni di sicurezza di cui ai decreti ANSFISA n.81906 del 28-12-2023 e n.199 del 19-12-2024 CONVENZIONE MIT OBIETTIVO 3 C) Emanazione di un decreto applicativo (a completamento di quanto previsto al decreto Ansisa n.199/2024) che disciplini le modalità e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza per gli esercenti dei sistemi di trasporto fune.

Obiettivi individuali dirigenti della Direzione Generale per la Sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

UFFICIO	OBIETTIVO
TUTTI	Formazione individuale del Dirigente Partecipazione ad iniziative di formazione volte a rafforzare le competenze trasversali rilevanti per la dirigenza pubblica, la valutazione della performance, le competenze abilitanti per la transizione digitale, ecologica e amministrativa come promosse del PNRR per un impegno annuale non inferiore alle 40 ore. Il completamento dei corsi di formazione deve prevedere la certificazione finale delle competenze acquisite.
TUTTI	Misure previste dal PIAO in materia di Prevenzione della Corruzione Attuazione, negli ambiti di propria competenza, delle misure previste dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione assicurando le evidenze necessarie al monitoraggio SI= Trasmissione al RPCT delle evidenze necessarie al monitoraggio
AREA SUPERVISIONE E CONTROLLI	OGS 2 Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali - Attuazione del programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali di cui al decreto-legge 28 settembre 2018, n.109, per l'anno 2025
AREA OPERE CIVILI GALLERIE ED IMPIANTI	OGS 2 Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali Relazione circa l'attività di cui all'art. 3, comma 2, della Direttiva 2024/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, recepita in Italia con d.Lgs. 5/10/2006, n.264, con particolare riguardo a quelle connesse con la Procedura di infrazione 2019/2279 - Mancato adeguamento dei livelli minimi di sicurezza delle gallerie. Relazione di monitoraggio. SI= Relazione di monitoraggio sugli interventi di adeguamento posti in essere dai Gestori nel corso dell'anno e quelli che si intendono realizzare nell'anno successivo.
AREA NORMATIVA STANDARD TECNICI ED SGS	OGS 2 Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali. Predisposizione della bozza di Regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali ed autostradali si cui ai par. 1.7 delle LL.GG. Ponti e Gallerie.

Relazione sulla Performance 2025

UFFICIO	OBIETTIVO
	Si= proposta di Regolamento recante il Sistema di certificazione delle competenze degli operatori addetti alle attività ispettive e valutative per ponti e gallerie stradali ed autostradali
AREA SICUREZZA DEGLI UTENTI E DELLE INFRASTRUTTURE STATALI	OGS 2 Formazione ed elenco collaudatori per la sicurezza delle infrastrutture stradali ed autorstradali Coordinamento del gruppo di studio per gli approfondimenti ed aggiornamenti relativi alla applicazione degli art. 3, 5, 6, 6bis, 6ter del D.Lgs. n.35/2011. SI= predisposizione di una relazione finale , inerente le attività e gli obiettivi raggiunti nel 2025, nell'ambito delle attività del gruppo di studio.