

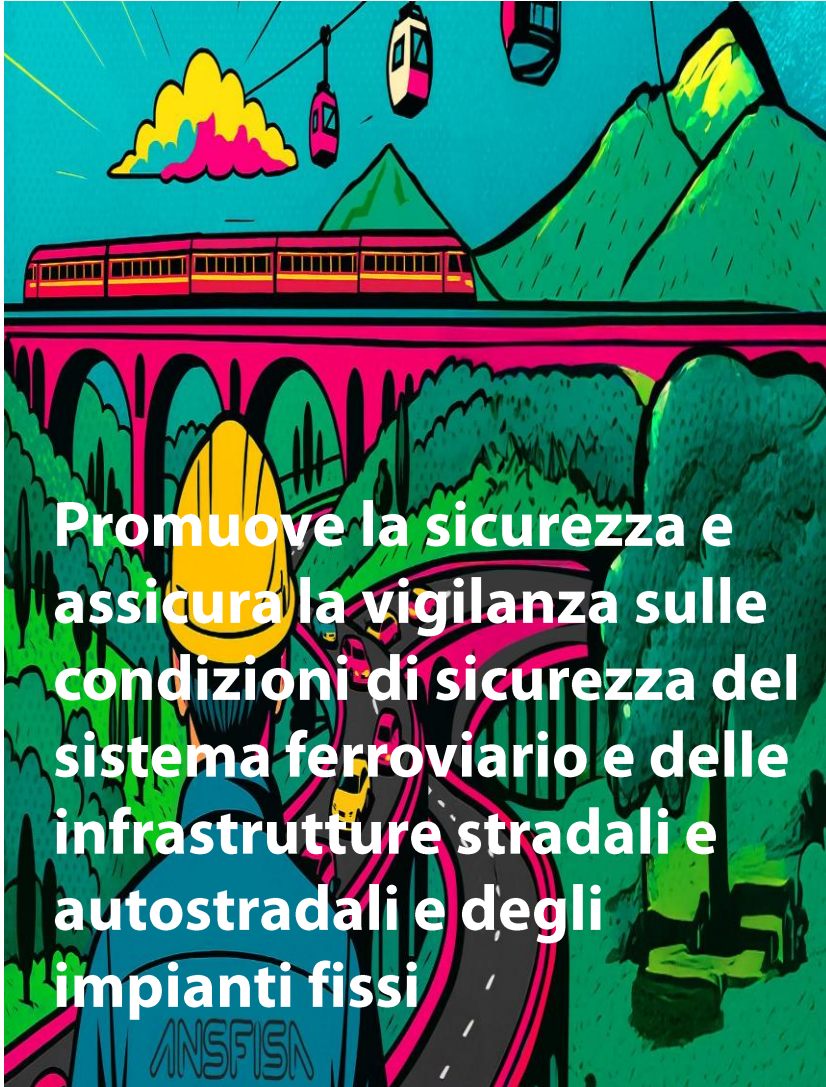


IL CONTESTO REGOLATORIO: EVOLUZIONE, PROSPETTIVE E IMPATTI

L'ambito nazionale

23 giugno 2026

L'AGENZIA



DL 109/2018 e s.m.i.- Art. 12

1. E' istituita, a decorrere dal 1° gennaio 2019. Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, **l'Agenzia promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza** del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali...
2. ...
3. Con riferimento al **settore ferroviario**, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni, anche di regolamentazione tecnica, ... ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale...
4. Sono trasferite all'Agenzia le **funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi** (USTIF) del Ministero delle infrastrutture...



ATTIVITA' E COMPITI DELLA DGSF



INTEROPERABILITA' E SICUREZZA

Apertura al libero mercato per i servizi di trasporto ferroviario e dell'indotto ferroviario



Rimozione barriere tecnologiche
per una libera circolazione dei treni e per
far divenire il settore ferroviario
concorrenziale e competitivo



ARMONIZZAZIONE TECNICA (STI)



Evitare di utilizzare il settore della
sicurezza come una barriera
per impedire l'accesso al mercato
ferroviario o come resistenza al
cambiamento



METODI COMUNI DI SICUREZZA (CSM)

GERARCHIA DELLE FONTI IN AMBITO FERROVIARIO

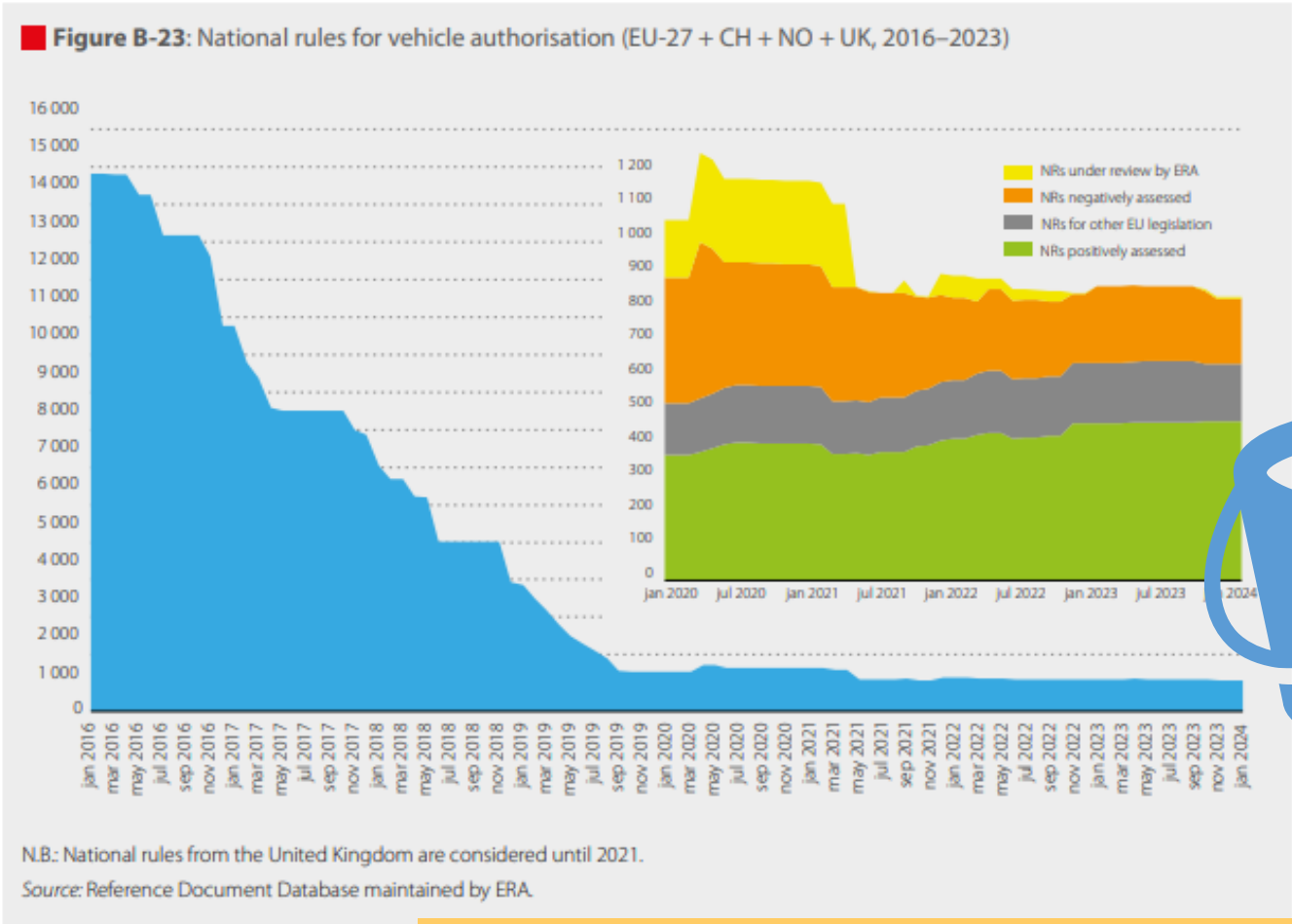
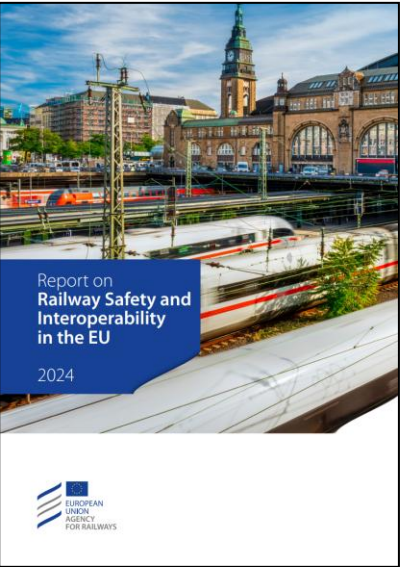


- **Direttive europee**
- **Regolamenti e Decisioni europee**
(immediatamente applicabili)
- **Recepimenti Direttive europee**
- **Legislazione nazionale**
- **Direttive/Decreti ANSFISA**



**Ammesse solo
nei casi previsti
dalle normative
europee**

CLEANING-UP NORME NAZIONALI – RIORDINO NORMATIVO

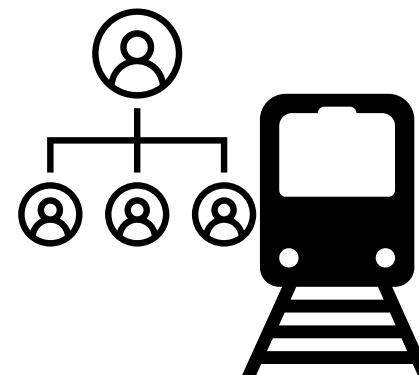


Norme nazionali per autorizzazione veicoli (somma UE)

EFFETTI DEL RIORDINO NORMATIVO



Norme nazionali



Responsabilità



Linee Guida



Necessità di competenza



**Norme di settore
(es. PdR UNI)**



Esigenze formative



RIORDINO NORMATIVO ANSFISA



- **Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000214.25-09-2025:** Adozione delle "Norme per l'autorizzazione e per l'esercizio dei veicoli tram-treno"
- **Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000200.09-09-2025:** Riordino delle norme nazionali di sicurezza che disciplinano le competenze e la qualificazione del personale impiegato in attività essenziali per la sicurezza della circolazione ferroviaria
- **Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000186.04-08-2025:** Adozione delle "Norme per la sicurezza dell'esercizio delle ferrovie ad uso turistico e della circolazione dei veicoli storici e dei veicoli turistici"
- **Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000100.06-05-2025:** Adozione delle "Norme nazionali applicabili ai sensi dell'Appendice I della STI OPE" e modifica degli allegati 1a e 1c del Decreto ANSF 1/2016.
- **Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000073.01-04-2025:** Revisione delle norme nazionali in materia di attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria, di qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e di conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza a specifici requisiti richiamati nella nota ANSF prot. n. 9798/12
- **Decreto prot. ANSFISA DECRETI.R.0000004.17-01-2025:** Emanazione delle linee guida per stima, valutazione e gestione del rischio connesso al trasporto di merci pericolose in ferrovia

- **Schema di decreto** di abrogazione delle "Norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali della sicurezza", istituite con il decreto ANSF n. 10/2009 del 28 ottobre 2009. La fase di consultazione avrà termine il 15 giugno 2026.
- **Schema di decreto** Adozione delle "Norme tecniche nazionali per i veicoli ferroviari destinati a circolare sulla rete italiana interoperabile"

NORMATIVA NAZIONALE



ANSFIS

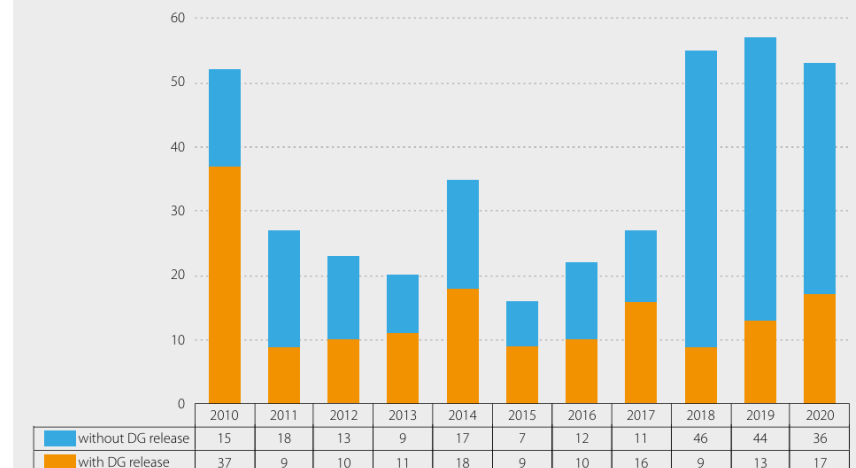
Linee guida per stima, valutazione e gestione del rischio connesso al trasporto di merci pericolose in ferrovia

- *Considerato che la normativa dell'Unione europea non stabilisce requisiti in base ai quali poter valutare l'accettabilità dei rischi mediante stima accurata, con le presenti linee guida si intende indicare una metodologia di calcolo dei livelli di rischio dei tratti ferroviari interessati dal trasporto di merci pericolose ed individuare dei livelli di accettabilità del rischio.*
- *Vengono proposti i limiti di accettabilità e di attenzione dei rischi di tipo quantitativo (direttamente derivati dal DM 28 ottobre 2005 sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie) e di tipo qualitativo (riportati anche nelle norme CEI-EN 50126-1: 2018-04) nonché gli elementi per la gestione del rischio chiarendo poi le attività da compiere nel caso esso non rientri entro le soglie di accettabilità.*



Figure A-18: Accidents involving the transport of dangerous goods (EU-27, 2010–2020)

Railway accidents with and without release of dangerous goods



Source: CSIs as reported by NSAs to ERA.

NORMATIVA NAZIONALE



Decreto 73/2025 e disposizione RFI 51/2007

1. Sono abrogate:

-
- la nota ANSF prot. n. 09798/12 del 13 dicembre 2012 che disponeva la conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza ai requisiti contenuti nelle disposizioni di RFI 13/2001, 10/2001, 26/2002, 15/2004 e 51/2007.

La disposizione 51/2007:
non è più vigente,
può essere utilizzata se richiamata nel Sistema di gestione della sicurezza

SIMPLE SAFETY RISK REGISTER TEMPLATE

RISK DESCRIPTION	IMPACT DESCRIPTION	IMPACT LEVEL	PROBABILITY LEVEL	PRIORITY LEVEL	MITIGATION NOTES	OWNER
Brief summary of the risk.	What will happen if the risk is not mitigated or eliminated.	Rate 1 (LOW) to 5 (HIGH)	Rate 1 (LOW) to 5 (HIGH)	(IMPACT X PROBABILITY) Address highest first.	What can be done to lower or eliminate the impact or probability.	Who's responsible?
Leaks from roof during rain make the floor slippery	Slips and falls	3	5	15	– Order "slippery when wet" signs – Have maps on hand – Fix roof	Allen
Shortage of eye protection	Increase in injuries Production delayed Increased insurance premiums	5	1	5	– Increase supply – Low inventory warnings – Find alternative suppliers	Linda
		4	5	20		
		5	5	25		
		2	1	2		
		3	4	12		
		1	1	1		
		2	4	8		
		4	4	16		

PROBABILITY

5	5	10	15	20	25
4	4	8	12	16	20
3	3	6	9	12	15
2	2	4	6	8	10
1	1	2	3	4	5
	1	2	3	4	5

IMPACT

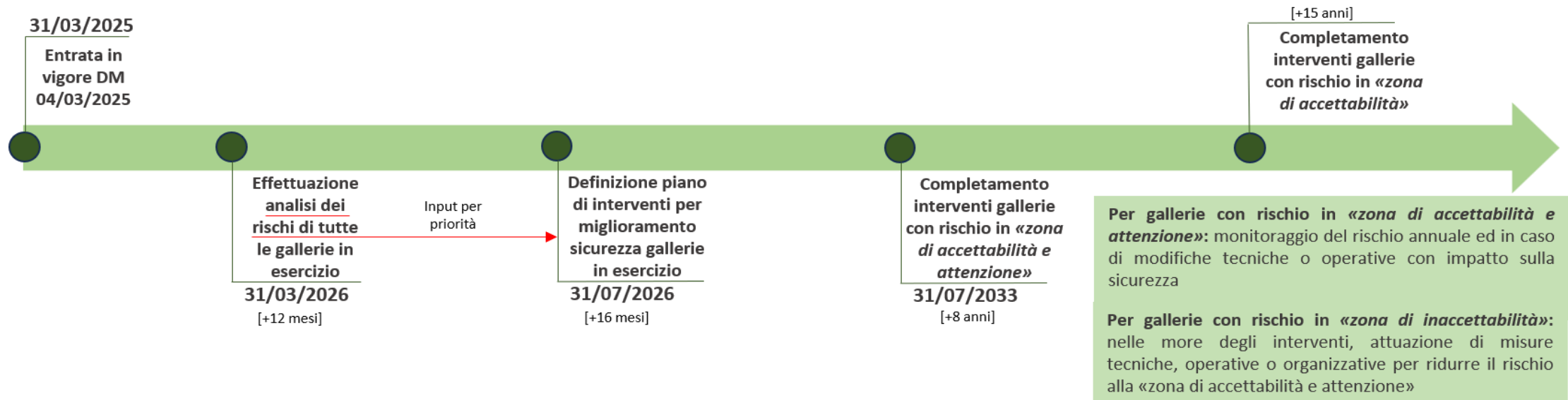
NORMATIVA NAZIONALE



Decreto Linee guida gallerie

Gallerie in esercizio

1. Il gestore dell'infrastruttura, quale soggetto responsabile del funzionamento sicuro della propria parte di sistema, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di approvazione delle presenti linee guida, effettua per ciascuna galleria della rete gestita una analisi di rischio in conformita' al paragrafo 12.



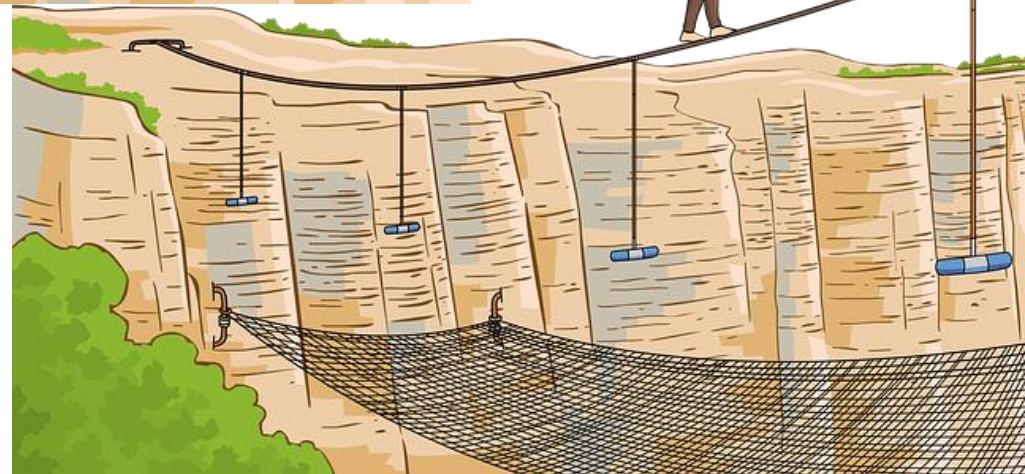
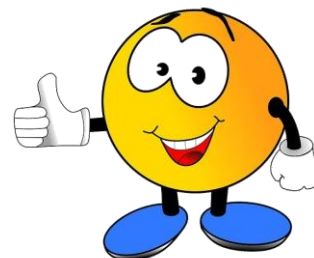
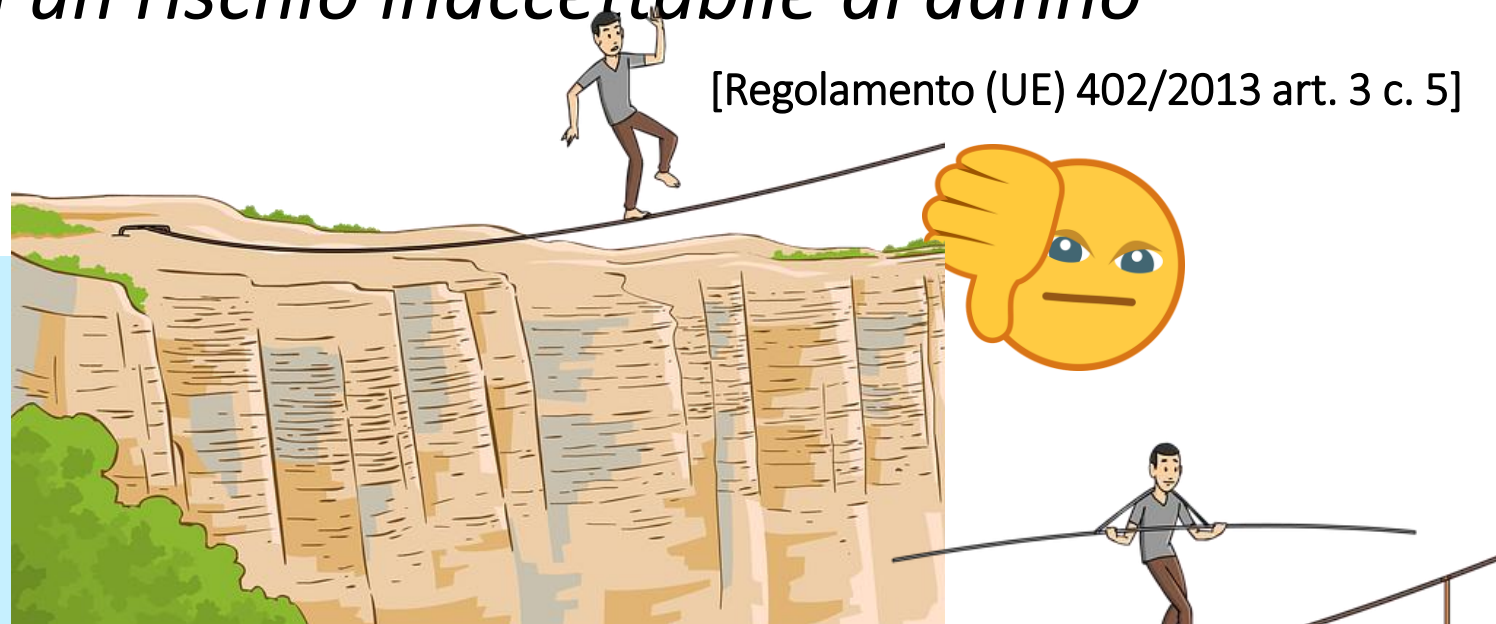
SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

«sicurezza», l'assenza di un rischio inaccettabile di danno

[Regolamento (UE) 402/2013 art. 3 c. 5]

Il rischio ZERO non esiste!

Esiste un livello di rischio ACCETTABILE...



SOGGETTI OPERANTI NELLA SICUREZZA FERROVIARIA



Unione europea, Stati membri (Parlamenti/Governi)

Organismo nazionale di investigazione

Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie - ERA

Autorità Nazionale di Sicurezza Ferroviaria (NSA)

Gestori Infrastruttura, Esercenti reti isolate, Imprese Ferroviarie

Organismi responsabili della manutenzione (ECM)

Fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori

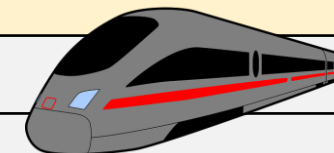
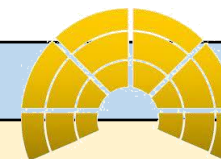
Centri di formazione

Enti nazionali di accreditamento/riconoscimento

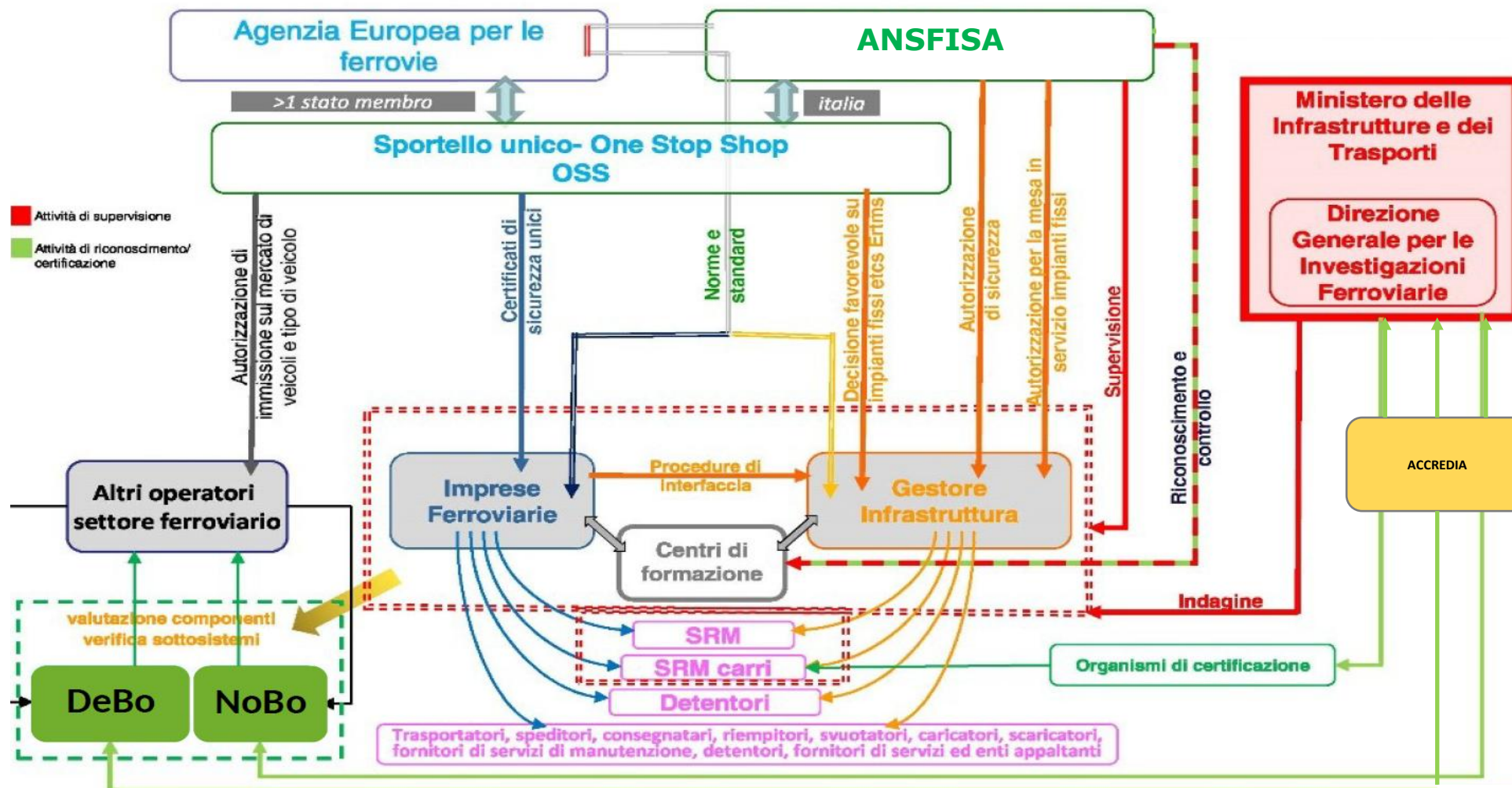
Organismi di Valutazione della Conformità (NoBo, DeBo, OIF, CSM AsBo)

Organismi di Certificazione di parte terza (es. OdC ECM)

Servizi di soccorso/emergenza



SOGGETTI OPERANTI NELLA SICUREZZA FERROVIARIA



SICUREZZA FERROVIARIA DELL'UNIONE

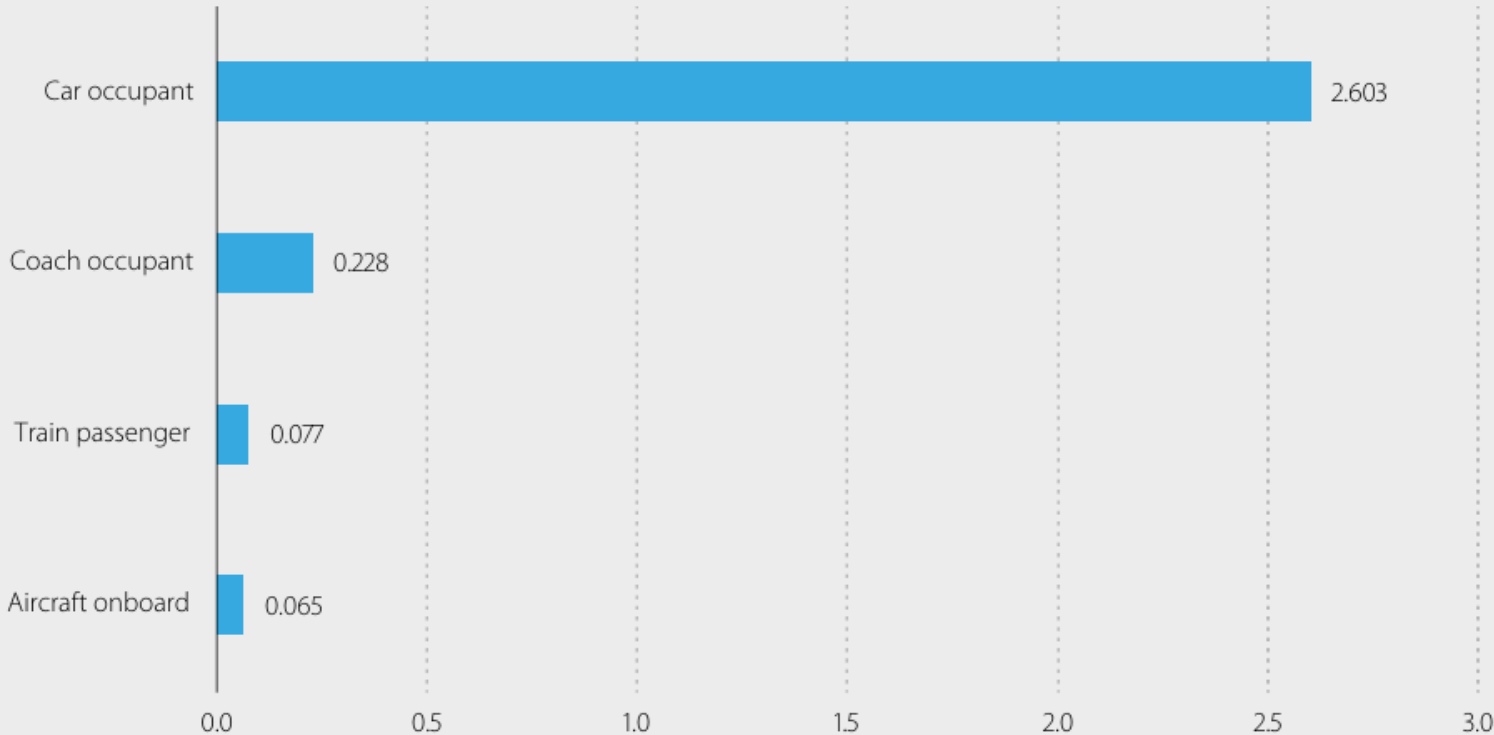
Considerando (5)
della direttiva
2016/798



SICUREZZA DELL'UNIONE

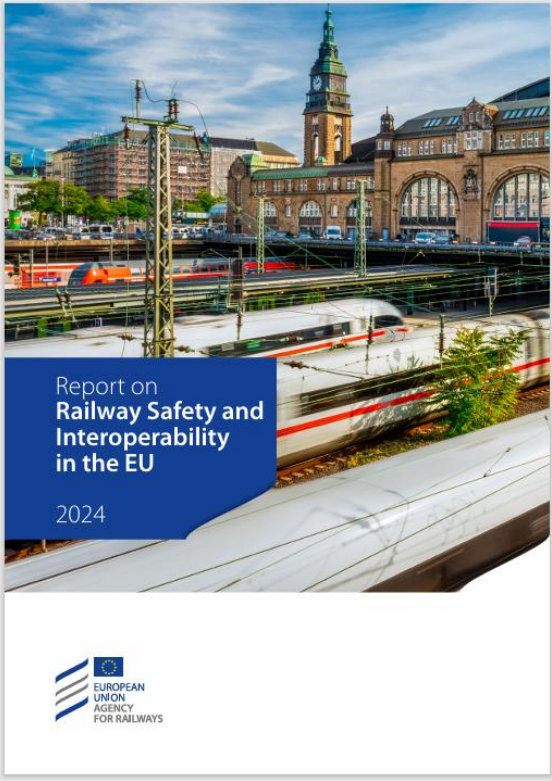
Figure A-11: Passenger and driver fatality rates for different transport modes (EU-27, 2012–2021)

Onboard fatalities per billion passenger-km



N.B.: Fatalities are for all people occupying the vehicle, except for rail (includes passengers only). Passenger-km for air include only domestic and intra-EU-27 transport.

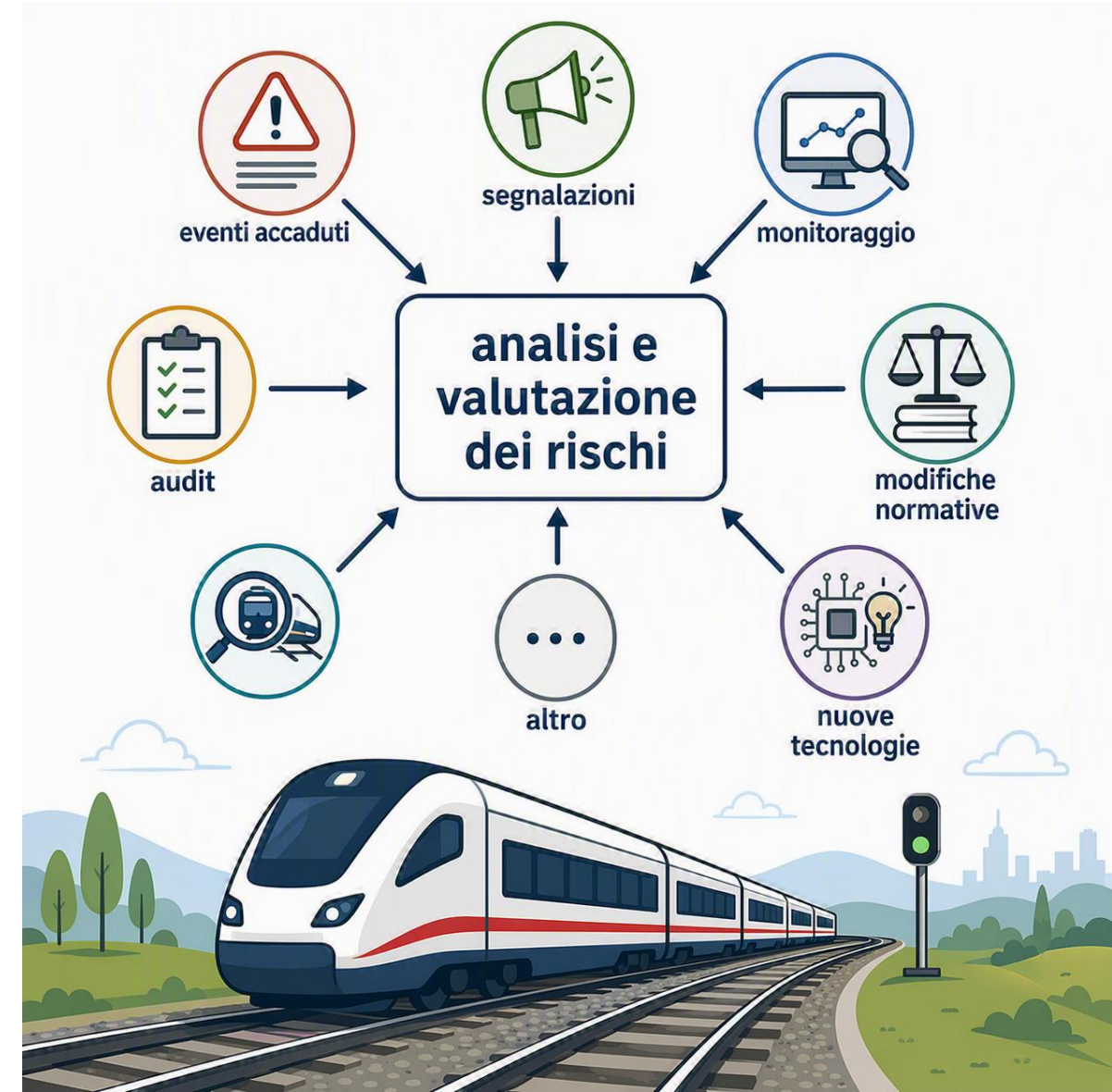
Sources: CARE (Directorate-General for Mobility and Transport), European Aviation Safety Agency, *Statistical Pocketbook 2023* (Directorate-General for Mobility and Transport), CSIs reported to ERA.



ERA: Railway Safety and Interoperability: the 2024 Report

INPUT

- Lezioni apprese dagli eventi accaduti
- Segnalazioni del personale
- Monitoraggio delle prestazioni e audit interni
- Modifiche normative
- Sviluppo tecnologico
-



SEGNALAZIONI DEL PERSONALE

L'importanza di conoscere i mancati incidenti e le loro dinamiche *fin dal 1931*



La Piramide di Heinrich/Bird

Nel settore ferroviario non è ancora stato implementato un sistema completo di segnalazione degli eventi di sicurezza a livello dell'UE, che ci consentirebbe di imparare in modo efficace non solo dagli incidenti gravi, ma anche dagli incidenti senza vittime



ANSFIS

SEGNALAZIONI DEL PERSONALE

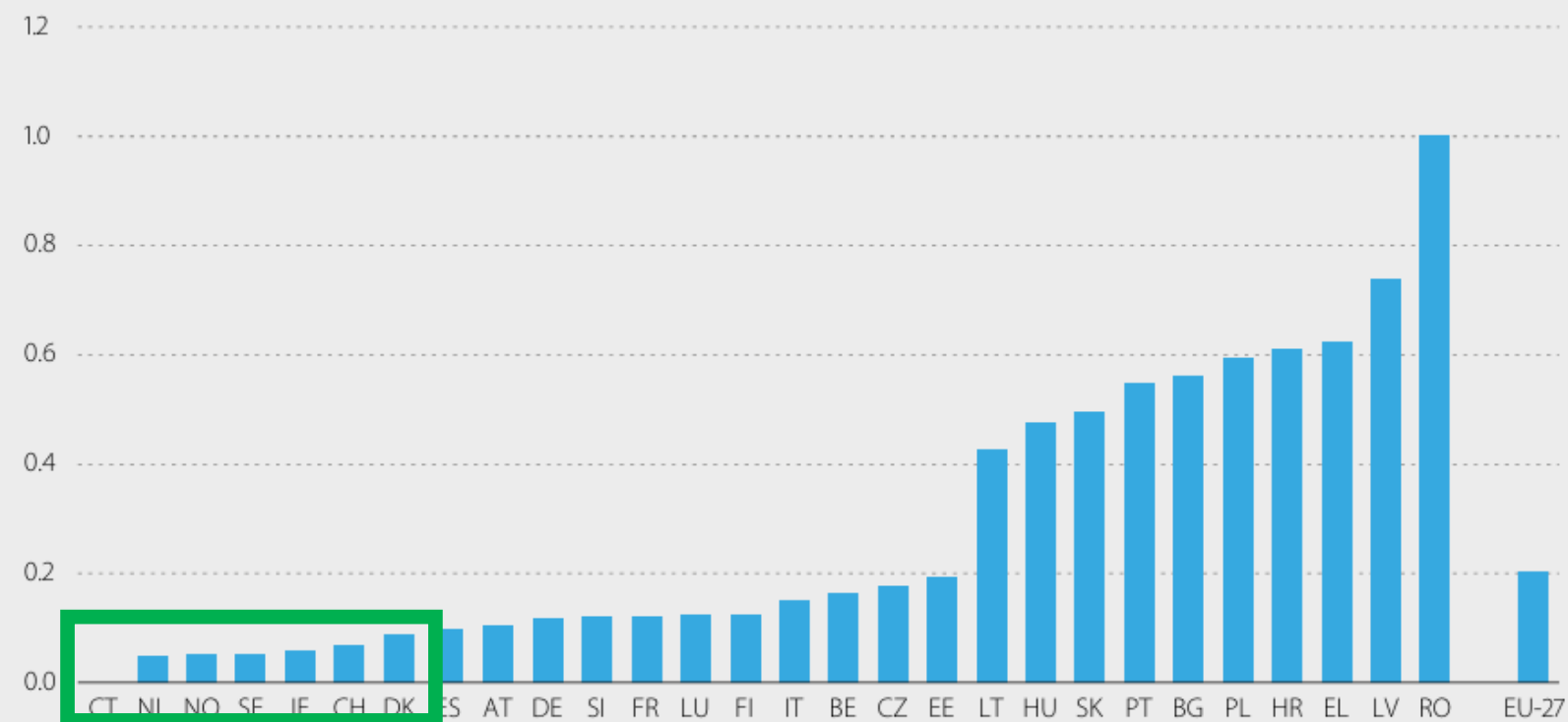
- Mandatory vs Voluntary?
- Blame culture?
- Qualità del feedback in seguito a segnalazione?
- Interventi tempestivi in seguito a segnalazione?
- La riservatezza del segnalante è garantita?
- Esiste un sistema strutturato per incentivare?
- Competenza del personale nell'interpretare la situazione e fornire segnalazioni appropriate?
- Consapevolezza del personale dell'importanza di fornire il proprio contributo?



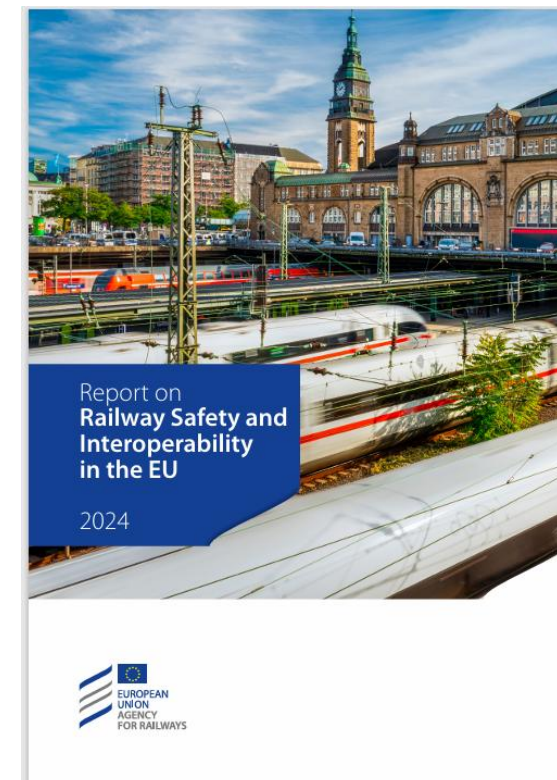
L'IMPORTANZA DELLA JUST CULTURE

Figure A-9: Railway fatality rates (2020–2022)

All fatalities per million train-km (average over 2020–2022)



Source: CSIs as reported by NSAs to the Agency.

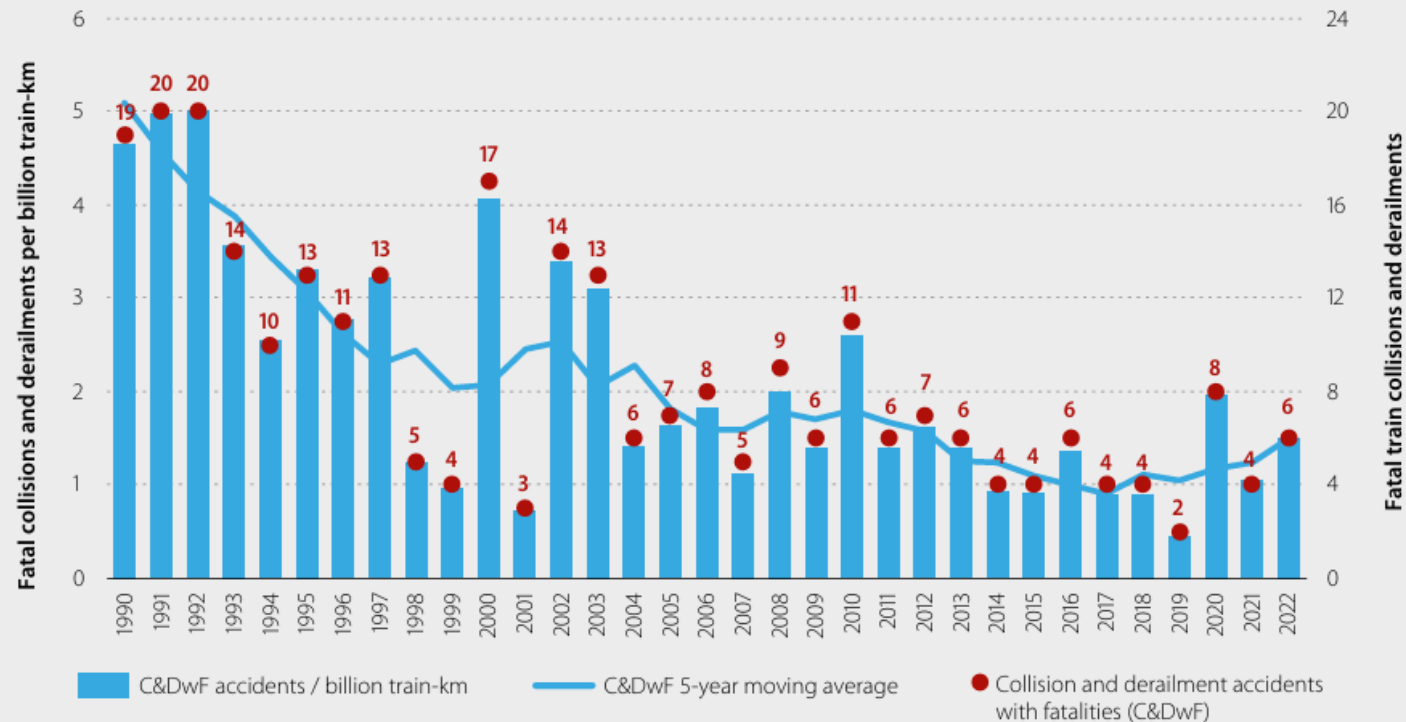


ERA: Railway Safety and Interoperability:
the 2024 Report

NUOVE TECNOLOGIE E FATTORE UMANO

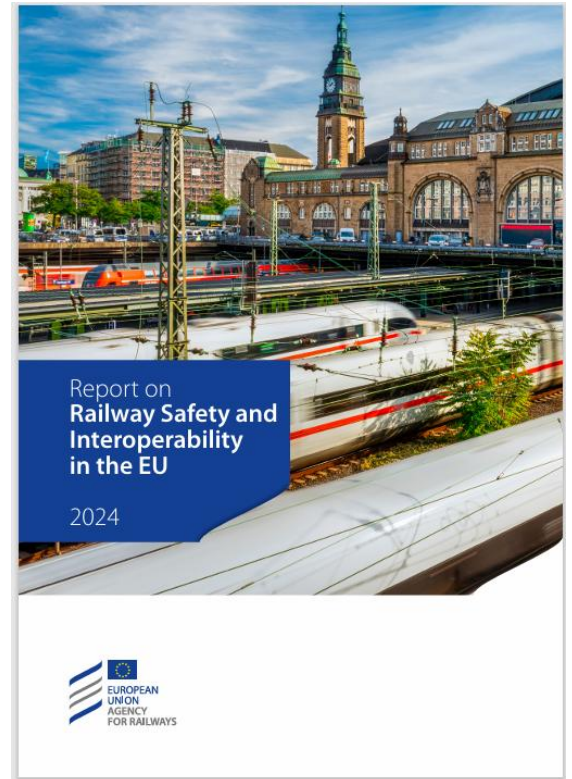
Figure A-6: Fatal train collisions and derailments in Europe (EU-27 + CH + NO + UK, 1990–2022)

Accidents and accidents rates per million train-km



N.B.: Data for the United Kingdom available until end of 2020.

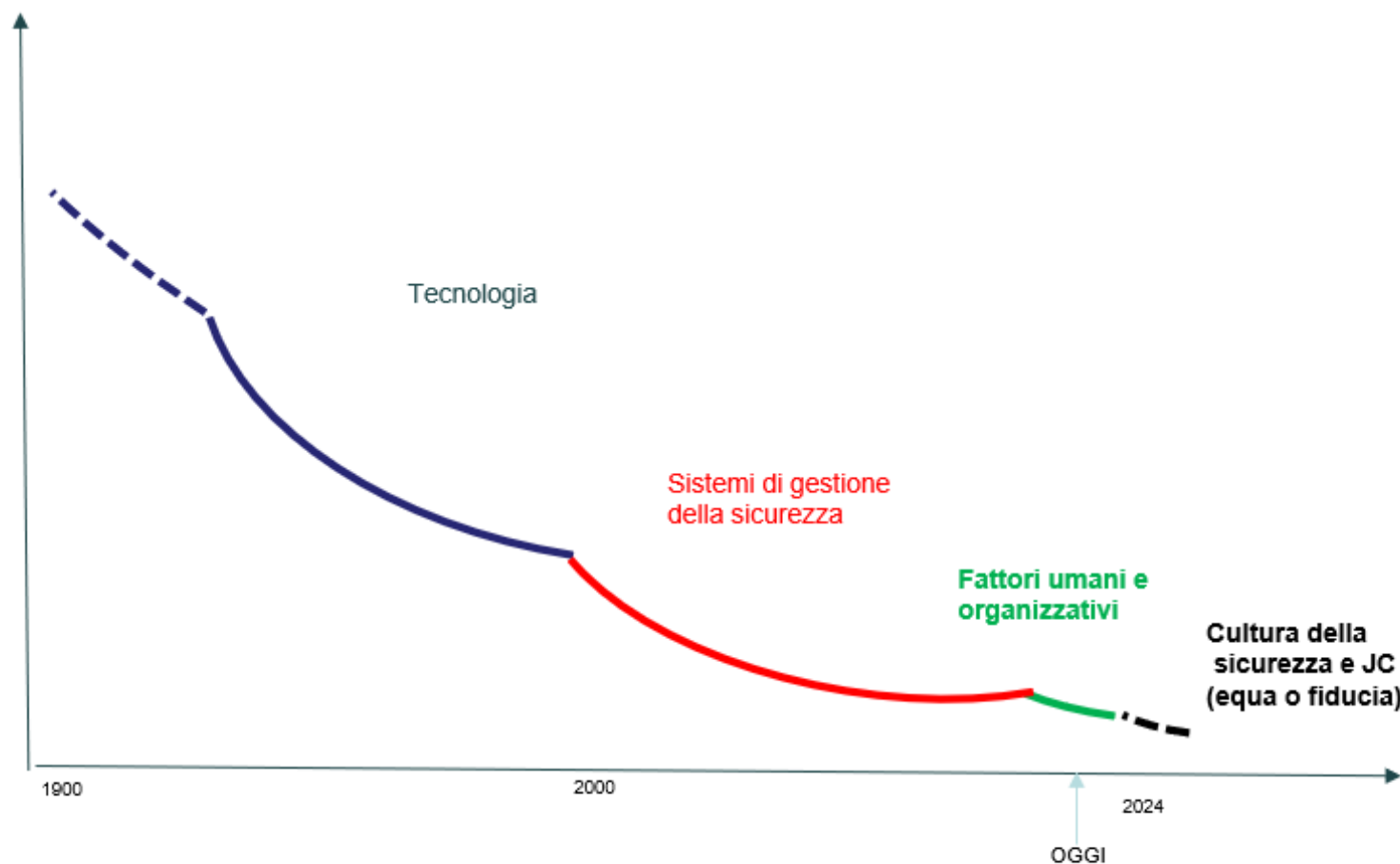
Sources: ERAIL and database of historical accidents developed by Professor Evans (Imperial College London).



ERA: Railway Safety and Interoperability:
the 2024 Report

NUOVE TECNOLOGIE E FATTORE UMANO

Icsi - Institut pour une culture de sécurité industrielle



Adattato da P. Hudson

NUOVE TECNOLOGIE

**Just Culture Conference (Eurocontrol),
Lubiana 23-24/9/2025**

- ***La tecnologia sta cambiando in modo estremamente rapido*** e più velocemente che mai, offrendo incredibili opportunità per le organizzazioni che operano in settori ad alto rischio
- Però ***le persone rimangono persone***, con le stesse capacità, limiti, bisogni e talenti di sempre



NUOVE TECNOLOGIE



ANSFIS

Esistono note "***ironie dell'automazione***" e principi dei sistemi cognitivi congiunti che mettono in luce ***le criticità che le persone e le organizzazioni si troveranno ad affrontare:***

- **Passaggio da supporto cartaceo al digitale:** Inizialmente si vedevano solo i benefici introdotti da questo passaggio e si sono sottovalutati i rischi .



cybersecurity

- **Automation paradox: automazione** progettata per *migliorare* efficienza e *ridurre errore umano* rischia di *creare situazioni critiche* dove il ruolo dell'uomo è più complesso e determinante; una spirale dove scarse performance umane generano maggiore automazione, che ha come conseguenza un ulteriore peggioramento delle performance umane, per far fronte alle quali, si aumenta ancora il livello di automazione

TECNOLOGIA, REGOLAZIONE, RISCHIO: UNA SFIDA CHE EVOLVE



L'INNOVAZIONE

genera nuovi scenari di rischio



LA REGOLAZIONE

evolve per renderli governabili



L'ANALISI DEL RISCHIO

rende la sicurezza dimostrabile

“ La modernità produce
i propri rischi. ”

– Ulrich Beck



ANSFIS

Grazie per l'attenzione