



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA
DELLE FERROVIE**

Deliberazione 31 dicembre 2020, n. 20/2020/G



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA
DELLE FERROVIE**

Relatore
Consigliere Fernanda Fraioli

Hanno collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Alessandra Lembo, Graziella Santacroce

SOMMARIO

| | Pag |
|---|-----|
| Deliberazione..... | 7 |
| Rapporto | 11 |
| Sintesi..... | 13 |
| CAPITOLO I - Oggetto dell'indagine. Profili normativi e funzionali | 17 |
| 1. Oggetto dell'indagine..... | 17 |
| 2. Le finalità dell'ANSF..... | 18 |
| 3. Quadro normativo di riferimento per l'istituzione dell'Agenzia e regolamenti attuativi. | 19 |
| 4. Le funzioni dell'Agenzia | 21 |
| CAPITOLO II - Assetto organizzativo e tematiche funzionali..... | 21 |
| 1. La Governance. | 21 |
| 2. La Struttura Organizzativa..... | 22 |
| CAPITOLO III - Attività dell'agenzia | 27 |
| Premessa | 27 |
| 1. Informazioni generali introduttive in merito allo scopo e al campo di applicazione della relazione sull'attività svolta. | 27 |
| 2. Analisi degli incidenti significativi nel triennio 2017-2019..... | 30 |
| 3. Le diverse tipologie di incidenti rilevati sulla rete. | 38 |
| 4. Altri adempimenti | 42 |
| 5. I risultati dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei. | 45 |
| CAPITOLO IV La gestione finanziaria negli anni 2017-2018-2019..... | 49 |
| 1. Il bilancio dell'Agenzia. | 49 |
| 2. Stato patrimoniale..... | 50 |
| 2.1. Stato patrimoniale - Attivo | 50 |
| 2.2. Stato patrimoniale - Passivo | 51 |
| 2.3. Conto economico | 52 |
| 2.4. Rendiconto finanziario..... | 56 |
| 2.5 Analisi delle voci del Rendiconto finanziario..... | 59 |
| CAPITOLO V - Considerazioni, Conclusione dell'istruttoria, esiti del contraddittorio e raccomandazioni proposte | 62 |

* * *

INDICE DELLE TABELLE

| | |
|--|----|
| Tabella 1 - Compensi lordi del Direttore ANSF anni 2017/30 giugno 2018 | 23 |
| Tabella 2 - Dotazione organica dell'Agenzia | 25 |
| Tabella 3 - Costi dotazione organica dell'Agenzia a seguito della delibera n. 3/2018 | 25 |

| | |
|--|----|
| Tabella 4 - Personale in servizio al 31/12/2019 | 26 |
| Tabella 5 - Personale in servizio a seguito delle procedure concorsuali | 26 |
| Tabella 6 - Incidenti significativi nel periodo 2017 - 2019 | 33 |
| Tabella 7 - Incidenti significativi totali | 37 |
| Tabella 8 - Numero delle vittime totali (morti e feriti gravi) negli incidenti significativi | 37 |
| Tabella 9 - Categorie delle vittime (morti e feriti gravi) negli incidenti significativi.... | 38 |
| Tabella 10 - Contenimento della spesa | 50 |
| Tabella 11 - Stato patrimoniale attivo | 50 |
| Tabella 12 - Stato patrimoniale passivo | 51 |
| Tabella 13 - Conto economico | 52 |
| Tabella 14 - Rendiconto finanziario | 56 |
| Tabella 15 - Risultato d'esercizio | 58 |
| Tabella 16 - Analisi delle voci del Rendiconto finanziario | 59 |
| Tabella 17 - Prospetto di riconciliazione | 60 |

INDICE DEI GRAFICI

| | |
|--|----|
| Grafico 1 - Cause degli incidenti significativi anno 2019 | 34 |
| Grafico 2 - Cause degli incidenti significativi anno 2018 | 35 |
| Grafico 3 - Cause degli incidenti significativi anno 2017 | 35 |
| Grafico 4 - Distribuzione delle vittime (morti e feriti gravi) anno 2019 | 35 |
| Grafico 5 - Distribuzione delle vittime (morti e feriti gravi) anno 2018 | 36 |
| Grafico 6 - Distribuzione delle vittime (morti e feriti gravi) anno 2017..... | 36 |

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI
SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Collegio II

Camera di consiglio del 22 dicembre 2020

Presieduta dal Presidente aggiunto Paolo Luigi Rebecchi

Composta dai magistrati:

Presidente aggiunto della Sezione: Paolo Luigi REBECCHI

Consiglieri: Fernanda FRAIOLI, Paola COSA, Giancarlo Antonio DI LECCE, Antonio TROCINO, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Mario GUARANY, Giampiero PIZZICONI

Referendario: Khelena NIKIFARAVA

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione in data 24 gennaio 2028, n. 1, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'esercizio 2018 e per il triennio 2018-2020;

visto il rapporto, presentato dal cons. Fernanda FRAIOLI, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito a "Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie";

visto l'art. 85 del d.l. n. 18/2020, in particolare comma 8-bis, (convertito dalla legge n. 27/2020), come modificato dall'art. 26-ter del d.l. 104/2020 (convertito dalla legge n. 126/2020);

visto il decreto del Presidente della Corte dei conti del 27 ottobre 2020 n. 287 "Regole tecniche e operative in materia di svolgimento in videoconferenza delle udienze del giudice nei giudici innanzi alla Corte dei conti, delle Camere di consiglio e delle adunanze, nonché delle audizioni mediante collegamento da remoto del pubblico ministero";

vista l'ordinanza n. 28/2020 in data 15 dicembre 2020, con la quale il presidente aggiunto della Sezione ha convocato in Camera di consiglio il Collegio II per il giorno 22 dicembre 2020, mediante l'applicativo Microsoft Teams, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota n. 3192 del 7 dicembre 2020, con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso il rapporto ai seguenti uffici:

- Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf);
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:
Ufficio di gabinetto;

vista la memoria acquisita al protocollo n. 3375 del 22 dicembre dell'Ansf;
udito il relatore, cons. Fernanda Fraioli

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio in Camera di consiglio, il rapporto concernente *“Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie”*.

La presente deliberazione e l'unito rapporto saranno inviate, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza della Commissione Bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei Deputati nonché alle seguenti amministrazioni:

- Presidenza del Consiglio dei ministri - Segretariato generale;
- Ministero dell'economia e delle finanze - Gabinetto del Ministro;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Gabinetto del Ministro;
- Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Le amministrazioni interessate:

comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento del presente rapporto, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006);

ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati, adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione del presente rapporto, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il *“Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”*).

Il presente rapporto è inviato, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

Il consigliere relatore
Fernanda Fraioli
f.to digitalmente

Il presidente aggiunto
Paolo Luigi Rebecchi
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 31 dicembre 2020

Il dirigente
Giuseppe Volpe
f.to digitalmente

RAPPORTO

Sintesi

L'ANSF (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie) e dal 5 dicembre 2020 ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali) è un soggetto dotato di personalità giuridica di diritto pubblico che, in posizione di indipendenza, svolge compiti di tipo normativo, autorizzativo ed ispettivo sul sistema ferroviario nazionale ed, in particolare, sulla rete concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e sulle Reti Regionali Interconnesse con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Con la direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, l'Unione europea ha inteso sviluppare la sicurezza del sistema ferroviario comunitario e migliorare l'accesso al mercato per le prestazioni di servizi ferroviari mediante l'armonizzazione normativa degli Stati membri, lo sviluppo di obiettivi e metodi comuni di sicurezza, la ripartizione, fra i soggetti interessati, delle responsabilità e la definizione di principi comuni per regolare, gestire e supervisionare la sicurezza ferroviaria.

In tale contesto l'ANSF, quale Autorità preposta alla sicurezza del sistema ferroviario italiano, è intestataria di funzioni che concorrono al raggiungimento dell'obiettivo del generale mantenimento e del costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, in linea con l'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico. Nel perseguimento di tali finalità, l'Agenzia conduce approfondimenti sugli eventi significativi per la sicurezza ferroviaria e collabora con tutte le Autorità che ne fanno richiesta, fornendo le valutazioni ed i riferimenti normativi di specie.

Con la soppressione dell'ANSF a decorrere dal 1° gennaio 2019, ma di fatto dal 5 dicembre 2020, le funzioni dell'Agenzia sono trasferite all' ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), che le è succeduta a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi, acquisendone le relative risorse umane, strumentali e finanziarie.

La mancata operatività della nuova Agenzia, nei tempi previsti dal legislatore (1° gennaio 2019), ha comportato la prosecuzione delle attività intestate all'ANSF in materia di sicurezza ferroviaria fino ad oggi.

La piena operatività di ANSFISA è stata, di recente, determinata dall'avvenuta

registrazione del DPCM 20 novembre 2020, n. 520 con cui il Ministro dei Trasporti ha proceduto alla nomina del comitato direttivo di ANSFISA e dei restanti organi di governo.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 12, co. 2 del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, con la piena operatività della nuova agenzia, l'ANSF è stata soppressa e l'ANSFISA è succeduta a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi dell'ANSF, acquisendone le risorse umane, strumentali e finanziarie.

L'entrata in vigore della nuova Agenzia dal 4 dicembre 2020, ha determinato che tutti i procedimenti di competenza in corso saranno portati a termine dalla nuova Agenzia ANSFISA.

L'indagine in oggetto, invece, per aver riguardato il periodo 2017-2019, si riferisce totalmente all'operato di ANSF.

Ha riguardato l'analisi dei principali aspetti della struttura amministrativa dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, e l'attività svolta nel campo della sicurezza, anche avuto riguardo alle relazioni annuali che vengono trasmesse all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Uno dei dati di maggiore rilievo emersi dall'attività istruttoria è quello della crescita, nel biennio 2017-2018, del numero degli incidenti e delle vittime occorsi sulla Rete IT, causati sia da problematiche manutentive che dall'indebito utilizzo dei passaggi a livello.

Sono state, altresì, evidenziate le problematiche di carattere tecnico legate, non solo alla manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli, ma anche alla difficoltà di intervenire efficacemente per la riduzione degli incidenti conseguenti agli indebiti attraversamenti dei pedoni. Nel corso del 2019, comunque, è stata riscontrata una riduzione degli incidenti.

Si è, inoltre, evidenziato come, a livello europeo, lo sviluppo ed il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario comunitario vengano perseguiti mediante l'armonizzazione normativa degli Stati membri, l'implementazione di obiettivi e metodi comuni di sicurezza, la ripartizione, fra i soggetti interessati, delle responsabilità, nonché la definizione di principi comuni per regolare, gestire e supervisionare la sicurezza ferroviaria.

Da una comparazione effettuata sulla base dei dati pubblicati dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie è emerso che, sia per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza sia per i tassi di mortalità ferroviaria (rischio complessivo nell'esercizio ferroviario) e relativa ai passeggeri (rischio personale nell'utilizzazione dei treni), l'Italia si colloca nella media dei Paesi europei. Per quanto concerne, invece, il costo degli incidenti ferroviari, misurato in relazione ai risarcimenti, ai danni recati al materiale rotabile, alle infrastrutture ed all'ambiente, l'Italia risulta al terzo posto, dopo Polonia e Germania, per l'entità dei valori attinenti a tale voce.

In merito agli aspetti organizzativi, si osserva come le complesse attività demandate all'ANSF siano state effettuate con un organico ridotto e con competenze esclusivamente amministrative. Sotto tale profilo si sottolinea l'esigenza di portare a termine le procedure concorsuali già iniziate e di avviare al più presto quelle ulteriormente necessarie per la copertura delle attuali carenze di organico, dovendosi tener conto non solo del mancato turn over generazionale, ma anche del subentro nelle competenze già intestate all'ANSF, di ANSFISA, Agenzia che opererà a garanzia della sicurezza non solo, come detto, del trasporto ferroviario ma anche delle infrastrutture stradali.

CAPITOLO I

OGGETTO DELL'INDAGINE. PROFILI NORMATIVI E FUNZIONALI

Sommario: 1. Oggetto dell'indagine. - 2. Le finalità dell'ANSF. - 3. Il quadro normativo di riferimento per l'istituzione dell'Agenzia e regolamenti attuativi. - 4. Le funzioni dell'Agenzia.

1. Oggetto dell'indagine.

L'indagine - come da delibera n. 1/2017 del 26 gennaio 2017 - ha riguardato l'analisi dei principali aspetti della gestione amministrativa dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), ai sensi dell'art. 3, c. 4, della l. 14 gennaio 1994, n. 20, relativi al triennio 2017-2019.¹

Avendo l'Agenzia, dal 16 giugno 2008, la competenza sul sistema ferroviario nazionale, comprese le linee regionali elencate nell'allegato A del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 5 agosto 2016, con compiti e funzioni di cui alla direttiva 2004/49/CE, di natura normativa, autorizzativa e di controllo, siccome richiamati all'art. 6 del D. lgs. n. 162/2007, si sono esaminati, in particolare, i seguenti macrosettori: amministrazione, affari legali e finanza; monitoraggio, banche dati e rapporti istituzionali; norme di esercizio; standard tecnici; autorizzazioni e certificazioni; ispettorati e controlli.

Si è proceduto, altresì, ad un'analisi comparativa con i restanti Paesi europei, attese le finalità di sviluppo e miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario comunitario e dell'accesso al mercato per le prestazioni di servizi relativi, mediante l'armonizzazione normativa degli Stati membri, lo sviluppo di obiettivi e metodi comuni di sicurezza, la ripartizione, fra i soggetti interessati, delle responsabilità, la definizione di principi comuni per regolare, gestire e supervisionare la sicurezza ferroviaria.

¹ L'art. 19 co. 1 del D.lgs. n. 50/2019, per l'ANSFISA e dell'art. 7, d.lgs. n. 162/2007 per l'ANSF) prevede la redazione da parte dell'Agenzia entro il 30 settembre di ogni anno, della relazione sulle attività svolte nell'anno precedente, anche sulla base delle informazioni che, entro il 30 giugno, le Imprese Ferroviarie e i Gestori dell'Infrastruttura devono inviarle con le Relazioni annuali della sicurezza, ai sensi dell'art. 8, co. 10, del D.lgs. n. 50/2019.

2. Le finalità dell'ANSF²

L'Agenzia – operativa in forma di ANSF dal 16 giugno 2008, e in forma di ANSFISA dal 4 dicembre 2020, atteso l'intervenuto DM 29 novembre 2020, n. 520 che statuisce la sua piena operatività inizialmente individuato nel 1° gennaio 2019 – è soggetto indipendente rispetto a tutti gli operatori del trasporto ferroviario.

In forma di ANSF aveva competenza unicamente sul sistema ferroviario nazionale, comprese le linee regionali elencate nell'allegato A del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 5 agosto 2016, ed ha svolto i compiti e le funzioni per essa previsti dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004. Si tratta, sostanzialmente, dei compiti richiamati all'art. 6 del D. lgs. 10 agosto 2007, n. 162, ovvero, normativi, autorizzativi e di controllo.

La direttiva 2004/49/CE ha avuto la finalità di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario comunitario e di migliorare l'accesso al mercato per le prestazioni di servizi ferroviari mediante l'armonizzazione normativa degli Stati membri, lo sviluppo di obiettivi e metodi comuni di sicurezza, la ripartizione, fra i soggetti interessati, delle responsabilità, la definizione di principi comuni per regolare, gestire e supervisionare la sicurezza ferroviaria. A tal fine, in ciascun Stato membro, è stata istituita un'Autorità preposta alla sicurezza, nonché un organismo incaricato di effettuare indagini in ordine agli incidenti e agli inconvenienti verificatisi.

Per le infrastrutture ferroviarie transfrontaliere le competenze in materia di sicurezza ferroviaria possono essere affidate, a seguito di apposite convenzioni internazionali, all'Agenzia, all'organismo per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo interessato o ad apposito organismo binazionale cui l'Agenzia stessa può partecipare.

² L'indagine in oggetto, per aver riguardato il periodo 2017-2019, si riferisce esclusivamente all'operato di ANSF con riferimento all'analisi dei principali aspetti della struttura amministrativa e all'attività svolta nel campo della sicurezza, anche avuto riguardo alle relazioni annuali che vengono trasmesse all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Soltanto a decorrere dal 4 dicembre 2020, con l'avvenuta registrazione del DPCM 20 novembre 2020, n. 520, con cui il Ministro dei Trasporti ha proceduto alla nomina del comitato direttivo di ANSFISA e dei restanti organi di governo, è stata decretata l'entrata in attività della nuova Agenzia.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 12, co. 2 del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, con la piena operatività della nuova agenzia, l'ANSF è stata soppressa e l'ANSFISA è succeduta a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi dell'ANSF, acquisendone le risorse umane, strumentali e finanziarie.

La mancata operatività della nuova Agenzia, nei tempi previsti dal legislatore (1 gennaio 2019), ha comportato la prosecuzione delle attività intestate all'ANSF in materia di sicurezza ferroviaria fino ad oggi.

Ciò ha determinato che tutti i procedimenti di competenza in corso saranno portati a termine dalla nuova Agenzia ANSFISA, ma tanto non impinge sul presente rapporto, atteso il suo riferimento temporale ad un periodo precedente.

Restano ferme, inoltre, le norme vigenti e le conseguenti competenze attribuite agli altri Organi dello Stato nelle rispettive materie di competenza inerenti alla sicurezza, con particolare riferimento al Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, al Ministero del lavoro e della previdenza sociale in materia di sicurezza sul lavoro, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in materia di opere civili nelle fasi realizzative delle stesse.

L'Agenzia non ha competenza su metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia e, fino al 30 giugno 2019, sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario adibite unicamente a servizi passeggeri locali³ e sulle infrastrutture private utilizzate esclusivamente dal proprietario per le sue operazioni di trasporto di merci.

Le indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari sono condotte dall'organismo investigativo costituito dalla *Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie* presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'organismo investigativo svolge indagini a seguito di incidenti gravi e su altri che lo stesso decida meritevoli di indagine⁴.

L'ANSF conduce approfondimenti sugli eventi significativi per la sicurezza ferroviaria e collabora con tutte le Autorità che ne fanno richiesta, fornendo le valutazioni ed i riferimenti normativi di specie.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita una funzione di indirizzo e di vigilanza sull'operato dell'Agenzia e annualmente relaziona al Parlamento sull'attività svolta dalla medesima.⁵

3. Quadro normativo di riferimento per l'istituzione dell'Agenzia e regolamenti attuativi.

Il d.lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 ha attuato le disposizioni della direttiva europea n. 49/2004 in materia di sicurezza e sviluppo delle ferrovie comunitarie; nello specifico l'art. 4 ha istituito, con sede a Firenze, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con il compito di garantire la sicurezza dell'intero sistema ferroviario

³ Tale categoria rimane esclusa dalla competenza dell'Agenzia fino al 30 giugno 2019.

⁴ Cfr. artt. 18 e 19 del d.lgs. n. 162/2007.

⁵ Cfr. art. 7 del d.lgs. n. 162/2007.

nazionale.

Il d.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, in attuazione alla direttiva 34/2012/UE del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico, ha disciplinato le regole relative all'utilizzo ed alla gestione della infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali ed internazionali e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia, determinando i criteri per il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle succitate imprese. Lo stesso decreto ha stabilito i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.

Successivamente è stato emanato il decreto ministeriale del 5 agosto 2016, con il quale sono state individuate le reti ferroviarie rientranti nel campo d'applicazione del citato d. lgs. n. 112/2015, attribuendo alle Regioni le relative funzioni e compiti di programmazione e di amministrazione.

Il regolamento UE 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 ha istituito un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie. Nello stesso anno, la legge 7 luglio 2016, n. 122, ha recato disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea; in particolare all'articolo 18 sono state determinate le disposizioni sanzionatorie per i gestori delle infrastrutture, per le imprese ferroviarie e per gli operatori del settore nei casi di inosservanza delle norme e delle raccomandazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie⁶.

Con i regolamenti di cui ai D.P.R. nn. 34 e 35 del 25 febbraio 2009 e n. 36 del 2 marzo 2009 sono stati adottati rispettivamente lo Statuto, l'organizzazione e la gestione amministrativa e contabile dell'ANSF; con successivo regolamento di cui al D.P.R. n.

⁶ Tale articolo è stato abrogato, con decorrenza 16 giugno 2019, dall'art. 32, comma 1 lett. a) del d. lgs n. 50/2019, avendo quest'ultimo rimodulato il regime sanzionatorio in funzione del passaggio delle competenze ad ANSFISA. Ai sensi del comma 19 del D.L. n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla legge n. 130 del 16 novembre 2018, entro 90 giorni decorrenti dal 1° gennaio 2019, data di istituzione dell'ANSFISA, si sarebbero dovuti adottare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della pubblica amministrazione, lo statuto e i regolamenti di amministrazione della nuova Agenzia; tale decreto è stato firmato e trasmesso al Consiglio di Stato nel luglio del 2019. L'art. 31, comma 6, del d.lgs. 50/2019 prevede inoltre che "ai sensi dell'art. 12, comma 19, quarto periodo, del decreto-legge 28 dicembre 2018, n. 109, convertito con l. 16 novembre 2018, n. 130, nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite ai sensi del presente decreto sono svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) già istituita ai sensi del d. lgs. 10 agosto 2007, n. 162".

224 del 15 novembre 2011 è stato disciplinato il reclutamento delle corrispondenti risorse umane.

4. Le funzioni dell'Agenzia

Con DPR del 25 febbraio 2009 n. 34 è stato adottato lo Statuto dell'Agenzia che ne definisce le funzioni e le responsabilità, l'assetto organizzativo, centrale e periferico.

L'Agenzia è dotata di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria. E' configurata con un unico Centro di Responsabilità Amministrativa rappresentato dal Direttore ed ha sedi in Firenze, Roma, Genova, Milano, Torino, Bologna, Venezia, Ancona, Bari, Napoli.

È sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al controllo della Corte dei conti, ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20⁷.

Le attribuzioni assunte dall'Agenzia in materia di sicurezza del trasporto ferroviario corrispondono a quelle già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per il trasporto ferroviario, dalle società del Gruppo F.S. e dalle reti ferroviarie regionali.

I compiti dell'Agenzia sono di tipo normativo, autorizzativo ed ispettivo.

a) Attività normativa

L'Agenzia ha compiti volti alla definizione e al riordino del quadro normativo in materia di sicurezza con norme tecniche e standard di sicurezza, vigilando sulla loro applicazione, anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, coordinandosi con l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) in vista dell'adozione delle misure di armonizzazione e monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria europea.

Formula proposte e osservazioni nei confronti di Pubbliche Amministrazioni e/o di qualunque soggetto o autorità in merito alla sicurezza ferroviaria, nonché del

⁷ Art. 8 comma 2 del d.lgs. 30 luglio n. 300

Parlamento, in vista dell'approvazione di norme finalizzate a garantire livelli maggiori di sicurezza delle ferrovie.

b) Attività autorizzativa

L'attività autorizzativa si sostanzia nella messa in servizio di sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, nonché di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati.

Provvede anche al rilascio, rinnovo, aggiornamento ed alla revoca delle autorizzazioni, controllando che ne siano soddisfatte le condizioni e i requisiti e che i gestori operino in conformità al diritto comunitario o nazionale.

Omologa i prodotti e le applicazioni generiche, qualificandone i verificatori indipendenti di sicurezza.

c) Attività di ispezione e controllo

L'attività ispettiva si esplica attraverso l'esecuzione di ispezioni e indagini ritenute necessarie per l'assolvimento dei propri compiti, anche accedendo a documenti o ad impianti e attrezzature dei gestori.

Svolge, altresì, compiti di studio e di approfondimento sulla sicurezza ferroviaria, anche in funzione di quanto emerge dalle indagini svolte dall'organismo investigativo in merito agli incidenti ed inconvenienti rilevati.

Per lo svolgimento dei propri compiti l'Agenzia può avvalersi dell'assistenza tecnica di Gestori delle infrastrutture e Imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'Agenzia.

CAPITOLO II

ASSETTO ORGANIZZATIVO E TEMATICHE GESTIONALI

Sommario: 1. La Governance; - 2. Struttura organizzativa.

Le funzioni e le responsabilità degli organi dell’Agenzia sono disciplinati dal D.P.R. 25 febbraio 2009, n. 34 - Regolamento concernente l’approvazione dello Statuto dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie⁸.

1. La Governance.

La governance dell'Agenzia è costituita dai seguenti organi:

a) Direttore (art. 4 dello Statuto) rappresenta legalmente l'Agenzia, ne dirige la struttura ed è responsabile della gestione, del coordinamento e del controllo, nonché dell’attuazione delle direttive impartite dal Ministero vigilante, assicurando l'unicità di indirizzo tecnico-amministrativo di tutti gli Uffici.

Presiede, inoltre, il Comitato direttivo adottando, sentito lo stesso Comitato, i regolamenti concernenti l’organizzazione interna dell’Agenzia (tali regolamenti sono inviati, per l’approvazione, al Ministero vigilante); sottopone al Comitato direttivo gli schemi di bilancio preventivo e consuntivo con le allegate relazioni di accompagnamento; informa il Comitato in merito alla corrispondenza tra obiettivi e risultati dell’attività amministrativa e della gestione.

La durata in carica è di un triennio.

Tabella 1: Compensi lordi del Direttore ANSF anni 2017/2019

| Annualità | Stipendio tabellare | Retribuzione di posizione fissa | Retribuzione di posizione variabile | Retribuzione di risultato * | Totale |
|-----------|---------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Anno 2019 | 55.397,39 | 36.299,70 | 72.000,00 | 7.200,00 | 170.897,09 |
| Anno 2018 | 55.397,39 | 36.299,70 | 72.000,00 | 13.886,03 | 177.583,12 |
| Anno 2017 | 55.397,39 | 36.299,70 | 75.719,70 | 17.793,73 | 185.210,52 |

*Come da contratto collettivo

Fonte: Corte dei conti su dati forniti da ANSF e dal sito MIT

⁸ A norma dell’art. 4 del d.lgs. n. 162/2007, articolo abrogato dal D.L. n. 109 del 28 settembre 2018, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 130 del 16 novembre 2018.

b) Il Comitato Direttivo (Art. 5 dello Statuto) è un organo collegiale composto dal Direttore, che lo presiede, e da quattro dirigenti dei principali settori di attività dell'Agenzia i cui componenti hanno una durata triennale anch'essi.

Si occupa di emanare delibere per la definizione delle norme nazionali per la sicurezza e per le attività di autorizzazione e di certificazione, deliberazione del bilancio di previsione e del rendiconto dell'Agenzia e predisposizione della relazione annuale sulle attività svolte dall'Agenzia nell'anno precedente.

c) Il Collegio dei Revisori dei Conti è costituito dal Presidente, da due componenti effettivi e da due supplenti che durano in carica tre anni, rinnovabili una sola volta ed esplica il controllo sull'attività dell'Agenzia.

È, altresì, deputato all'accertamento della regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili; all'esame del bilancio di previsione e del rendiconto e la redazione delle apposite relazioni; alla vigilanza sull'osservanza delle leggi, dello Statuto e dei regolamenti dell'Agenzia, nonché al controllo di regolarità amministrativa e contabile ed esprime, su richiesta del Direttore, pareri preventivi su determinati fatti o atti gestionali dell'Agenzia, con facoltà di procedere ad atti di ispezione e di controllo.

d) L' Organismo Indipendente di Valutazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è di forma monocratica.

2. La Struttura Organizzativa

La struttura organizzativa dell'Agenzia è tracciata nello Statuto e nel DPR n. 35/2009 ai sensi del quale, spetta al Direttore dell'Agenzia definire i compiti degli uffici, attraverso l'adozione di atti regolamentari, sentito il Comitato Direttivo e approvati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I sei settori in cui è articolata l'Agenzia sono: settore amministrazione; affari legali e finanza; monitoraggio; norme di esercizio; settore standard tecnici; autorizzazioni e certificazioni; ispettorato e controlli.

Con le delibere n. 3/2012 e n. 4/2013 il Direttore ha definito denominazioni, compiti ed attribuzioni degli Uffici dell'ANSF e delle posizioni dirigenziali.

Lo Statuto dell’Agenzia ha suddiviso il personale in quattro aree: dirigenziale; professionale; tecnica; amministrativa determinandone, altresì, la dotazione organica di cui alla tabella che segue⁹ il cui rapporto di lavoro è disciplinato da contratti collettivi ed individuali, tenuto conto della specificità delle professionalità che possono essere utilizzate.

Tabella 2: Dotazione organica dell’Agenzia.

| | | |
|-----------------------------|-----|------------|
| Dirigenti | | 27 |
| Area Professionale | | 52 |
| Professionisti I | 51 | |
| Professionisti II qualifica | 1 | |
| Area Tecnica | | 147 |
| Funzionari | 105 | |
| Collaboratori | 41 | |
| Operatori | 1 | |
| Area Amministrativa | | 76 |
| Funzionari | 33 | |
| Collaboratori | 33 | |
| Operatori | 10 | |
| | | 302 |

Fonte: ANSF

Tabella 3: Costi dotazione organica dell’Agenzia a seguito della delibera n. 3/2018

| Aree e Categorie | Dotazione organica | Spesa del personale trattamento fondamentale ed accessorio | Spesa complessiva |
|-----------------------------|--------------------|--|------------------------|
| Dirigenti | 27 | €164.805,35 | € 4.449.744,43 |
| Area Professionale | 52 | | € 5.268.713,31 |
| Professionisti I qualifica | 51 | € 101.784,75 | €5.191.022,31 |
| Professionisti II qualifica | 1 | €77.691,00 | 77.691,00 |
| Area Tecnica | 147 | | € 8.122.991,49 |
| Funzionari | 105 | € 58.067,12 | € 6.097.047,97 |
| Collaboratori | 41 | € 48.347,34 | € 1.982.240,92 |
| Operatori | 1 | € 43.702,59 | € 43.702,59 |
| Area Amministrativa | 76 | | €3.948.703,19 |
| Funzionari | 33 | €58.067,12 | €1.916.215,08 |
| Collaboratori | 33 | €48.347,34 | €1.595.462,21 |
| Operatori | 10 | €43.702,59 | €437.025,91 |
| TOTALE | 302 | | € 21.790.152,42 |

Fonte: Delibera 3/2018 ANSF

Alla data del 31 dicembre 2019 il personale in servizio presso l’Agenzia era il seguente:

⁹ Al personale dell’ANSF si applica il trattamento giuridico ed economico del personale dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e, pertanto, il contratto collettivo del personale dell’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile. Cfr. art. 2, c. 2, D.L. n. 135/2009, convertito con modificazioni dalla l. n. 166/2009 e art. 8, c. 5, d.lgs. n. 66/1999.

Tabella 4: Personale in servizio al 31 dicembre 2019

| Categoria di personale | Dotazione organica | Personale in ruolo | Posti vacanti | %posti vacanti |
|------------------------|--------------------|--------------------|---------------|----------------|
| Dirigenziale | 27 | 8 | 19 | 70,34% |
| Non dirigenziale | 275 | 100 | 175 | 64,64% |
| Totale | 302 | 108 | 194 | 64,24% |

Fonte: Corte dei conti su dati ANSF.

Alla conclusione delle procedure concorsuali in corso il personale dell' Agenzia sarà il seguente:

Tabella 5: Personale in servizio a seguito delle procedure concorsuali

| Categoria di personale | Dotazione organica | Personale in ruolo | Personale non di ruolo | Personale in servizio c/o ANSF |
|------------------------|--------------------|--------------------|------------------------|--------------------------------|
| Dirigenziale | 27 | 10 | | 10 |
| Non dirigenziale | 275 | 149 | 68 | 217 |
| Totale | 302 | 159 | 68 | 227 |

Fonte: Corte dei conti

CAPITOLO III

ATTIVITA' DELL'AGENZIA

Sommario: Premessa. - 1. Informazioni generali introduttive in merito allo scopo e al campo di applicazione della relazione sull'attività svolta. - 2. Analisi degli incidenti significativi nel biennio 2017 - 2018. - 3. Le diverse tipologie di incidenti rilevati sulla rete. - 4. Altri adempimenti.

Premessa

L'attività dell'ANSF presa in esame è programmata dalla delibera n. 1/2017/G.

Le modifiche normative intervenute hanno inciso sui dati emersi e, precisamente:

-il decreto MIT del 5 agosto 2016 ha esteso l'ambito di competenza dell'ANSF per ricomprendere, oltre alla rete concessa in gestione a RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) anche le Reti Regionali Interconnesse con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ritenute di rilevanza strategica per il sistema ferroviario italiano;

- l'art. 15-ter del d.l. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 a far data dal 1 luglio 2019, ha ricompreso nell'ambito di competenza dell'ANSF anche le Reti Isolate dal punto di vista funzionale.

In particolare, al 31 dicembre 2017 gli Operatori Ferroviari autorizzati dall'ANSF erano:

- 1 Gestore dell'infrastruttura (RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.)
- 36 Imprese ferroviarie (18 di trasporto Merci; 10 di trasporto Passeggeri; 7 di trasporto Merci e Passeggeri; 1 di solo servizio di Manovra).

1. Informazioni generali introduttive in merito allo scopo e al campo di applicazione della relazione sull'attività svolta.

La relazione annualmente redatta dall'Agenzia¹⁰ - basata anche sulle informazioni che annualmente entro il 30 giugno di ogni anno le Imprese Ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura devono inviarle - riferisce in merito alla sicurezza ferroviaria¹¹.

¹⁰ Strutturata sulla base del documento "NSA Annual Report Template - 2017 Report" (Versione 1.0) emesso dall'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA) il 24 maggio 2018, è pubblicata sul sito dell'ANSF www.ansf.it ed è stata trasmessa all'ERA e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

¹¹ Più precisamente, deve contenere informazioni circa: a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria compresa una sintesi dei CSI definiti nell'allegato I, b) le modifiche sostanziali apportate alle norme nazionali in materia di sicurezza ferroviaria; c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza; d) i risultati

L'art. 7 del d. lgs. n. 162/2007 assegnava all'ANSF il compito di pubblicare ogni anno la relazione annuale sulla sicurezza, redatta in conformità delle linee guida emanate dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), sulle attività svolte nell'anno precedente, trasmettendola entro il 30 settembre al MIT e all'ERA medesima¹².

Con la soppressione dell'ANSF (dal legislatore individuata nel 1° gennaio 2019, ma, di fatto dal 4 dicembre 2020 ad opera del DM n. 520/20), tale compito viene intestato – dall'art. 19 del d. lgs. 14 maggio 2019, n° 50 – ad ANSFISA che le è succeduta a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi, acquisendone le relative risorse umane, strumentali e finanziarie, anche se, fino alla sua completa operatività, sono rimaste intestate ad ANSF tutte le competenze in materia di sicurezza ferroviaria.

Anche per gli anni 2018 e 2019, la relazione annuale sulla sicurezza è stata redatta dall'ANSF, in esecuzione di quanto disposto con proprio decreto n. 4/2012, a sua volta, in ossequio all'obbligo di cui al DPR 11 luglio 1980, n. 753 di adottare, nell'esercizio delle ferrovie, le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri, nonché del d. lgs. 14 maggio 2019, n. 50 che, all'art. 4, co. 1, lett. a) fissa l'obiettivo del *“generale mantenimento e, ove praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti”*.

I dati esaminati sono riferiti alla Rete concessa in gestione a RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) e alle Reti Regionali Interconnesse da essa ritenute, con Decreto del MIT del 5 agosto 2016, di rilevanza strategica per il sistema ferroviario italiano e non alle Reti Isolate per le motivazioni di cui sopra relative all'entrata in vigore della novella legislativa ex art. 15-ter del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla Legge 4 dicembre 2017, n. 172.

Il termine *“vittime”* identifica il dato complessivo dei morti e dei feriti gravi registrati a seguito di *“incidente significativo”*, con cui si identificano esclusivamente

e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attività dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie.

¹² Il d.lgs. n. 162/2007 è stato abrogato, a decorrere dal 16 giugno 2019, dall'art. 32 comma 1, lett. b) del d.lgs. 14 gennaio 2019, n. 50, che all'art. 19 ha attribuito i compiti ad ANSFISA, in funzione dell'istituzione di quest'ultima, avvenuta, come già in precedenza richiamato, con il d.l. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni, nella legge n. 130/2018. Pertanto, i compiti stabiliti dall'art. 19 del d.lgs. 50/2019 competono, ai sensi del successivo art. 31, comma 6, ad ANFS, nelle more dell'operatività di ANSFISA.

i sinistri rientranti nella definizione di cui all'Appendice dell'Allegato 1 del d. lgs. 14 maggio 2019 n. 50, ovvero qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente (ovvero danni quantificabili in 150.000 euro o più) oppure un'interruzione prolungata del traffico (ovvero i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per sei ore o più), esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

I dati caratteristici del contesto di riferimento in cui ha operato l'ANSF, aggiornati al 31 dicembre 2019, sono:

- 17.233 km di rete di cui circa l'8 per cento relativo alle Reti Regionali Interconnesse;
- 390 Mln Tr-km (espressione sintetica di milioni di treni per km)¹³ di cui circa il 5 per cento relativo alle Reti Regionali Interconnesse e circa 50 Mln Tr-km merci;
- circa 2.790 Mln di tonnellate-km di merci pericolose;
- 5.657 passaggi a livello, il 24 per cento circa sulle Reti Regionali Interconnesse;
- rete coperta da sistema di protezione della marcia del treno (96 per cento circa su cui è stato effettuato circa il 97 per cento del traffico);
- 55.111 Mln passeggeri-km;
- circa 33.309 Mln di tonnellate-km.

I soggetti autorizzati o riconosciuti dall'ANSF:

- 8 Gestori dell'infrastruttura autorizzati (nelle more del rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza i rimanenti 4 Gestori Regionali continuano ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni, come previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016);
- 41 Imprese ferroviarie, di cui, n.19 per il trasporto Merci/pericolose; n.12 per il trasporto Passeggeri; n.7 per il trasporto Merci e Passeggeri; n. 3 solo per il servizio di Manovra; n. 29 Imprese ferroviarie autorizzate all'accesso alle stazioni di confine; n. 11 Centri di formazione; n. 7 Verificatori indipendenti di

¹³ L'indicatore "treno x km" (o treno km) è un parametro molto utilizzato in ferrovia per indicare il traffico (o il livello di servizio) che si svolge su una determinata rete o linea ferroviaria. Esso tiene conto sia del numero di treni circolanti (treni) che del numero di chilometri da essi percorsi (km) e lo fa attraverso il prodotto dei relativi valori. Il livello di servizio (o di prestazione, o di usura) di una linea ferroviaria dipende infatti sia dal numero di treni che vi circolano sia dalla distanza che essi coprono con le relative corse.

Sicurezza (VIS) fino alla data di entrata in vigore dei d. lgs. n. 50 e n. 57 del 14 maggio 2019 che non prevedono più le funzioni svolte da tali soggetti; n. 6 CSM Assessori fino alla data di entrata in vigore dei decreti legislativi sopra richiamati con i quali l'Italia ha sancito il passaggio dal sistema di riconoscimento a quello di accreditamento per tali soggetti.¹⁴

2. Analisi degli incidenti significativi nel triennio 2017-2019.

Dalla lettura dei dati emersi nel periodo di riferimento, si evince che quelli del 2018 mostrano una crescita del numero degli incidenti e delle vittime occorse sulla Rete IT, ed è imputato all'incremento delle problematiche manutentive e all'indebito utilizzo dei passaggi a livello.

Di questo periodo sono i due gravi incidenti avvenuti a Pioltello (MI) sulla tratta Milano-Venezia il 25 gennaio del 2018, ed a Caluso (TO) il 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso-Aosta, che hanno causato rispettivamente 3 morti e 34 feriti gravi e 2 morti e 21 feriti gravi.

Ciò nonostante, sono i pedoni che registrano il primato di vittime con il 90 per cento dei morti.

Nel 2019 si registra, invece, una riduzione di incidenti in quasi tutte le categorie e, in particolare, nella categoria "incidenti alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento". In tale anno il numero complessivo di incidenti significativi, rapportato ai milioni di treni-km registra il valore più basso dell'ultimo decennio. Solamente nella categoria "incidenti ai passaggi al livello" si registra un incremento rispetto all'anno precedente, passando dal 3 per cento del 2018 al 5 per cento del 2019.

Nell'anno 2018 le vittime erano risultate in aumento rispetto all'anno precedente essendo passati i decessi da 55 a 73 ed i feriti gravi da 37 a 85.

Nel 2019 le vittime totali sono diminuite rispetto all'anno precedente; il numero dei

¹⁴ I dati esposti nella relazione indicano dell'estensione totale della rete nazionale (RFI e interconnesse) e la percentuale delle reti regionali interconnesse; si è data anche indicazione del traffico (in termini di *milioni di treni km*) che si svolge complessivamente e in termini percentuali sulle sole reti interconnesse. Il dato che si può desumere è che complessivamente sulle reti regionali interconnesse (8% della rete totale) si svolge solo il 5% del traffico complessivo; ne consegue che, in termini globali, le reti regionali sono meno performanti, o sottoutilizzate, rispetto al resto della rete nazionale. È stato riportato anche l'indicatore dei treni x km dei convogli di merci pericolose, stante la particolarità delle merci trasportate, dei rischi che introducono e dei (maggiori) controlli che essi richiedono.

decessi è passato da 73 a 43, mentre il numero dei feriti gravi è passato da 85 a 19.

Rilevanti sono risultati gli aspetti tecnici legati alla manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli, oltre alla difficoltà di intervenire efficacemente sugli indebiti attraversamenti pedonali.

I deragliamenti di treni evidenziano criticità nella manutenzione, in alcuni casi con rilevantissime conseguenze come nel caso dell'incidente di Pioltello che ha comportato la configurazione, in sede penale, del reato di disastro ferroviario determinato da "danneggiamento ciclico irreversibile generato da insufficiente manutenzione".

Rilevante è anche il fenomeno afferente ai pedoni, che riguarda, nel 2018, il 71 per cento degli incidenti significativi e il 52 per cento delle vittime (65 morti e 17 feriti gravi) e, nel 2019, il 68 per cento degli incidenti significativi e l'84 per cento delle vittime (36 morti e 16 feriti gravi); tale dato, accanto al profilo della correzione di scorretti comportamenti individuali, richiede l'adozione di adeguati sistemi tecnici e tecnologici per contrastarlo con maggior efficacia.

Circa questi due più rilevanti aspetti, è emerso quanto segue.

a) In materia di sicurezza.

Negli anni 2018 e 2019 l'Agenzia ha richiesto agli operatori ferroviari l'inserimento nei piani della sicurezza, di progetti ed attività per la risoluzione delle criticità emerse dalle proprie analisi dei rischi e appositamente segnalate.

Con particolare riferimento alle RTI (Reti Regionali Interconnesse), siccome previste e disciplinate dal decreto MIT del 5 agosto 2016, è stato richiesto di armonizzare il proprio sistema ai vigenti *standard* tecnici ed operativi di cui alle note ANSF afferenti ai "Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico ai principi di sicurezza contenuti nel Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato con il Decreto ANSF n. 4/2012".

La materia della sicurezza ferroviaria si è estesa alla condivisione delle regole di comportamento, mediante la collaborazione con altre istituzioni, tra cui la Polizia Ferroviaria (POLFER) - con la quale è attivo dall'anno 2010 un protocollo d'intesa che incentra in particolare sulla sensibilizzazione dei giovani su un approccio maggiormente consapevole, responsabile e sicuro al trasporto ferroviario - e due federazioni sportive affiliate al Coni, la FIR (Federazione Italiana Rugby) e la FIPAV (Federazione Italiana Pallacanestro). Sono state anche promosse manifestazioni pubbliche dedicate alla diffusione dell'educazione ferroviaria e alla tutela della

sicurezza individuale in ambito ferroviario con obiettivi di lungo e medio termine e attivata una campagna di comunicazione sui temi della sicurezza ferroviaria a contrasto dei comportamenti scorretti nelle stazioni, lungo i binari e a bordo dei treni, attraverso le reti RAI, l'utilizzo del web nonché affissioni e cartellonistica.

b) In materia di pedoni.

L'ANSF in collaborazione con il Gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e delle Imprese Ferroviarie ha proseguito nel contrasto del fenomeno dell'indebita presenza dei pedoni, mediante valutazione dell'efficacia della viabilità pedonale/veicolare esistente in prossimità delle aree ferroviarie e l'individuazione dei punti di maggiore criticità per il verificarsi di sinistri, onde poter attuare la pianificazione di interventi strutturali di gestione del fenomeno.

La problematica è stata affrontata anche mediante la soppressione di passaggi a livello, resa possibile dai finanziamenti statali che ha portato ad una riduzione degli stessi in misura significativa: al 31 dicembre 2018 ne restavano 4.427 dagli iniziali 9.992, mentre, al 31 dicembre 2019 risultavano 4.313 passaggi a livello ancora esistenti, facendo registrare una complessiva diminuzione. La riduzione dei PL è stata determinata anche alla dismissione di alcune tratte e linee ferroviarie, nonché alle variazioni complessive del tracciato della rete con le connesse variazioni del relativo attrezzaggio tecnologico e dalla prosecuzione dell'attuazione del progetto "soppressione PL sia pubblici che in consegna a utenti privati".

Conseguenza positiva è stata una consistente riduzione di incidenti gravi in prossimità dei PL.

E' stato tuttavia segnalato che a fronte di richieste dell'ANSF al Gestore dell'Infrastruttura Nazionale RFI di adottare una serie di interventi di tipo tecnico e tecnologico appositamente elencati¹⁵ per accrescere i livelli di sicurezza dei passaggi a livello, si è registrato, nel 2018, il mancato rispetto della programmazione prevista.

Per quanto attiene il 2019, il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale ha cominciato, in particolare, ad attrezzare i PL con appositi dispositivi di sicurezza (risultano in

¹⁵ Queste le richieste dell'Agenzia al Gestore dell'infrastruttura nazionale RFI: - dotare i PL in consegna agli utenti di un sistema tecnologico che subordini l'apertura delle barriere all'assenza di convogli in transito; - garantire l'efficienza dei dispositivi in uso; - dotare i PL di sistemi di rilevamento degli ostacoli tra le barriere (principalmente autoveicoli rimasti tra le barriere); - installare barriere non aggirabili dai pedoni e tali da non creare il rischio di cattura all'atto del loro sollevamento; - risolvere problematiche puntuali connesse al parallelismo tra strada e ferrovia.

esercizio 227 PL attrezzati con PAI-PL). Ha, inoltre, implementato la tecnologia pedale elettronico per i PL, sistema che assicura l'apertura delle barriere solo quando il treno è uscito dall'apposito circuito di binario; ha disposto strutture modulari deterrenti il passaggio di pedoni e ciclisti sotto le barriere del PL chiuso; ha proseguito, per i PL automatici a semi barriere, l'azione di progressiva riduzione (al 31 dicembre 2019 restavano in esercizio 45 PL).

L'attuazione dei piani di adeguamento tecnologico e normativo da parte dei Gestori delle reti regionali interconnesse è avvenuta in esecuzione del Regolamento per la circolazione ferroviaria di cui al Decreto n. 4/2012 dell'ANSF la cui revisione, avviata nell'anno 2018, anche al fine di tenere conto delle osservazioni formulate dagli operatori, ha comportato la formalizzazione di principi di sicurezza che, essenzialmente, si sostanziano in interventi che interessano sia gli impianti che gli utenti della strada.

Riguardo al periodo in esame, gli incidenti registrati sull'intera rete di competenza dell'ANSF sono quelli di cui alle tabelle che seguono le quali tengono conto, non soltanto della significatività del termine "altri incidenti", ma anche del fatto che le cifre relative al triennio in esame comprendono i dati registrati sulla Rete RI e quelli registrati sulle Reti Regionali Interconnesse (RRI):

Tabella 6: Incidenti significativi nel periodo 2017-2019

| INCIDENTI SIGNIFICATIVI | | | |
|--|------------|------------|-----------|
| | 2017 | 2018 | 2019 |
| Collisione di treni: | 2 | 6 | 4 |
| Collisione di treni con veicoli ferroviari | 2 | 2 | 1 |
| Collisione di treni contro ostacoli che ingombrano la sagoma libera dei binari | 0 | 4 | 3 |
| Deragliamenti di treni | 5 | 8 | 5 |
| Incidenti ai passaggi a livello | 12 | 3 | 5 |
| incidenti alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento | 75 | 83 | 52 |
| Incidenti di materiale rotabile | 3 | 3 | 4 |
| Altri tipi di incidenti (*) | 7 | 6 | 6 |
| TOTALE | 104 | 109 | 76 |

*per "altri incidenti" si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti

Fonte: Corte dei conti su dati ANSF.

Si registra, come si evince da questa tabella, l'incremento, nell'anno 2018, di tutte le categorie di incidente ad eccezione di quelli "ai passaggi a livello" e quelli della categoria "altri"¹⁶. Nel 2019, invece, si registra una riduzione in quasi tutte le categorie

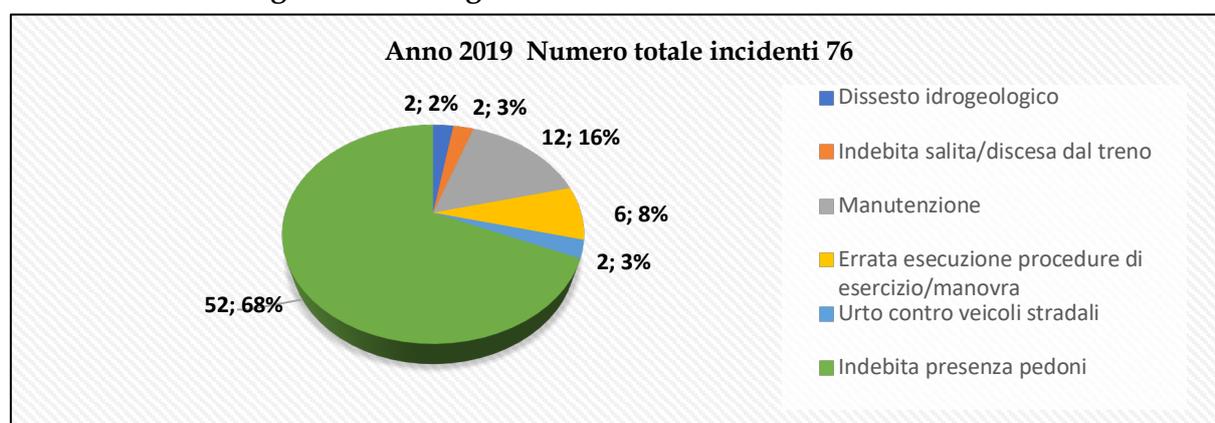
¹⁶ In particolare, si rileva che:

- gli incidenti più frequenti continuano ad essere associati alle categorie "incidenti alle persone che coinvolgono"

di incidente ed, in particolare, alla categoria “incidenti alle persone che coinvolge veicoli ferroviari in movimento” mentre l’unico dato in aumento risulta essere quello relativo agli “incidenti ai PL”.

Considerando, allora che la quota preponderante risulta associata alle indebite presenze o agli attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello, se si disaggregano gli incidenti significativi registrati nel triennio 2017-2019 in base alla causa principale, si ha la seguente ripartizione:

Grafico 1: Cause degli incidenti significativi - anno 2019

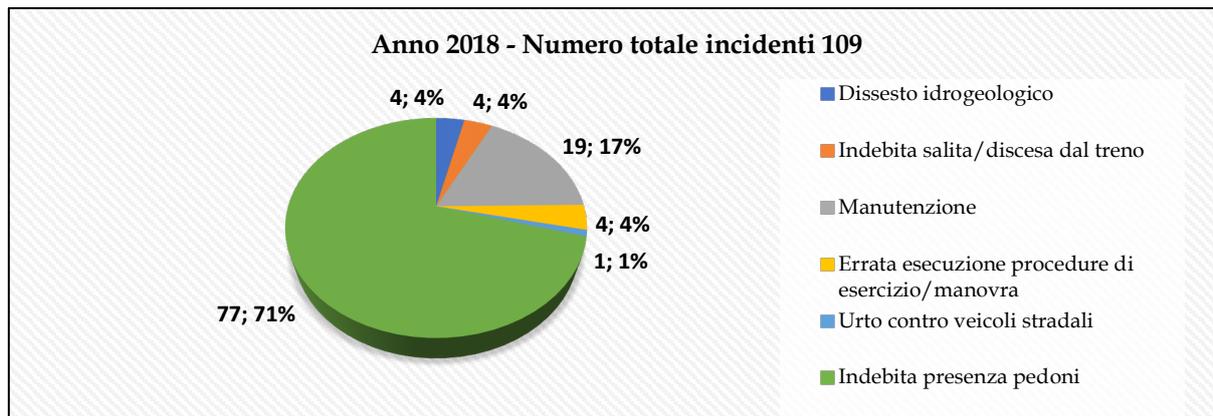


Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

materiale rotabile in movimento”, con una crescita, nel 2018, di circa il 10% rispetto al 2017 (che già presenta una crescita del 4% rispetto al 2016 ed un’incidenza sul totale annuo all’incirca invariata tra il 2016 e il 2017) ed un’incidenza sul totale annuo degli incidenti significativi che passa dal 72% del 2017 al 76% del 2018; nel 2019, invece, si assiste ad una netta inversione del trend crescente degli anni precedenti con un’incidenza sul totale annuo degli incidenti significativi del 68%.

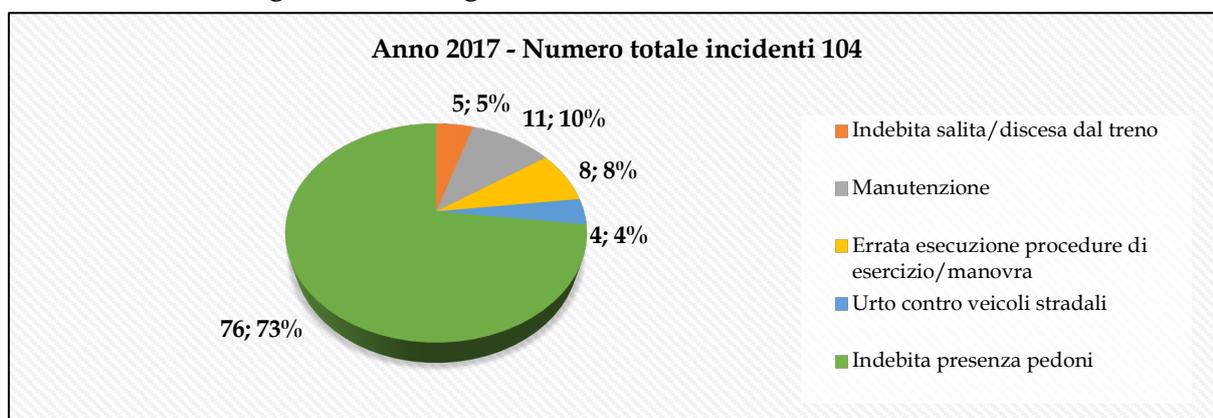
- gli “incidenti ai passaggi a livello” registrano un importante decremento tra il 2017 (che già registra un decremento rispetto al 2016 di circa il 20% ed un’incidenza sul totale annuo degli incidenti significativi che passa dal 15% del 2016 al 12% del 2017) ed il 2018 pari a circa il 75% ed un’incidenza sul totale annuo degli incidenti significativi che passa dal 12% del 2017 al 3% del 2018. Nel 2019 tali incidenti, rispetto all’anno precedente, hanno subito una crescita, passando dal 3% del 2018 a circa il 7% degli incidenti significativi nel 2019.

Grafico 2: Cause degli incidenti significativi - anno 2018



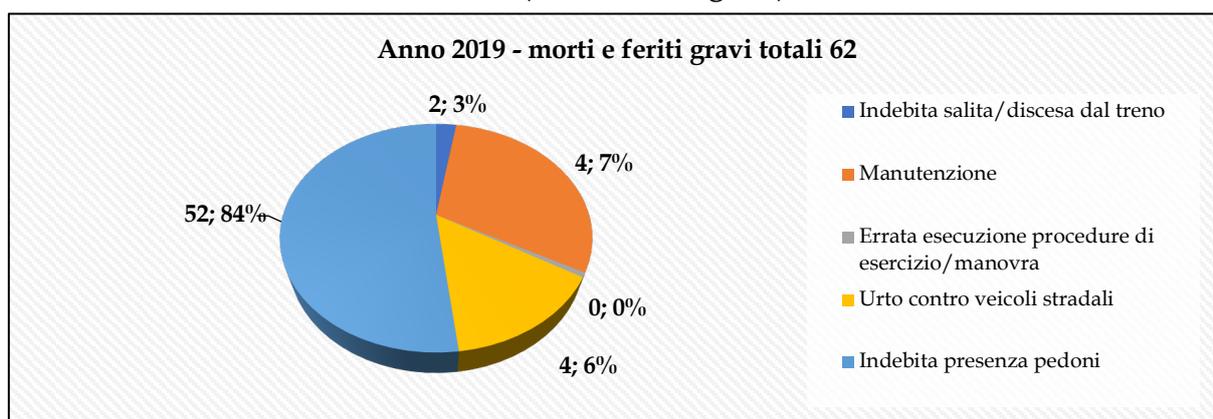
Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

Grafico 3: Causa degli incidenti significativi - anno 2017



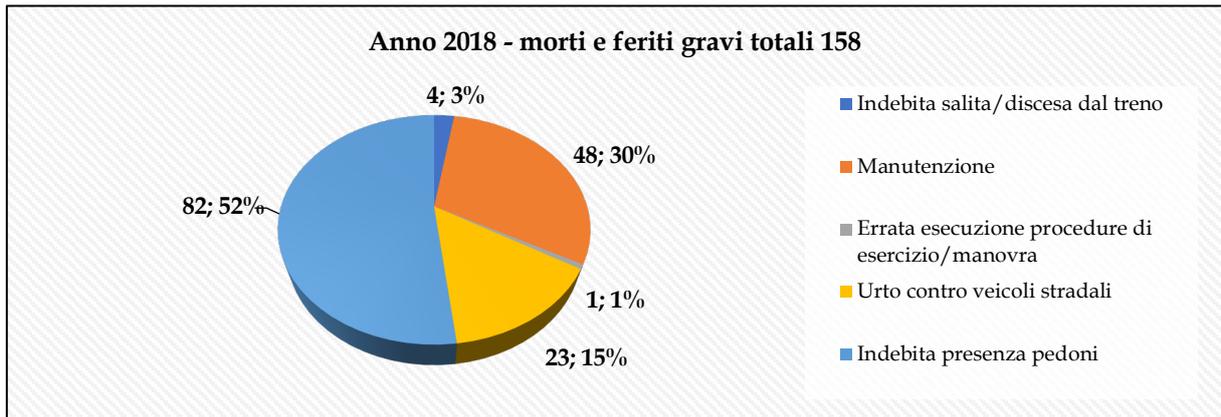
Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

Grafico 4: Distribuzione delle vittime (morti e feriti gravi) - anno 2019



Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

Grafico 5: Distribuzione delle vittime (morti e feriti gravi) - anno 2018



Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

Grafico 6: Distribuzione delle vittime (morti e feriti gravi) - anno 2017



Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

Quindi¹⁷:

| | 2017 | 2018 | 2019 | Trend |
|---|------------|------------|-----------|---|
| Incidenti significativi (Rete IT) TOTALI | 104 | 109 | 76 |  |
| Causati dall'indebita presenza di pedoni sui binari | 76 | 77 | 52 |  |
| Dovuti alle indebite salite/discese da treno in movimento | 5 | 4 | 2 |  |
| Dovuti all'errata esecuzione di procedure ferroviarie (esercizio e manovre) | 8 | 4 | 6 |  |
| Da collegare a contesti manutentivi | 11 | 19 | 12 |  |
| Provocati da veicoli stradali sulla sede ferroviaria | 4 | 1 | 2 |  |
| Conseguenza del dissesto idrogeologico | 0 | 4 | 2 |  |

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

Tabella 8: Numero delle vittime (morti e feriti gravi) negli incidenti significativi

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|
| Collisione di treni | 2 | 3 | 2 |
| Deragliamento di treni | 0 | 37 | 0 |
| Incidente ai PL (compresi quelli che coinvolgono i pedoni) | 12 | 25 | 6 |

¹⁷ Sulla Rete IT, allora, complessivamente emerge che:

- degli incidenti registrati come significativi in numero di 104 per il 2017, di 109 per il 2018 e 76 per il 2019, rispettivamente, nei primi due anni, 10 ed 11 sono stati così classificati esclusivamente in funzione dei costi connessi (maggiori di 150.000 euro) e 1 nel 2017 per aver registrato una interruzione della circolazione per un periodo superiore alle 6 ore;
- il numero di investimenti di pedoni, compresi quelli avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello, risulta abbastanza stabile in termini assoluti (addirittura valutandoli dal 2005, anche se, in relazione alla riduzione delle altre cause, nel 2005 rappresentava circa il 64% del totale mentre nel 2017 ne rappresenta il 73%, nel 2018 il 71% e nel 2019 il 68%).

Il numero complessivo delle vittime corrisponde:

- per il 2017 all'85% del totale, pari a 49 morti e 29 feriti,
- per il 2018, al 52% del totale, pari a 65 morti e 17 feriti,
- per il 2019, all' 84% del totale, pari a 36 morti e 16 feriti.

al netto delle indebite presenze di pedoni, si sono verificati:

- nel 2017, n. 28 incidenti legati a "cause tecniche", cioè al malfunzionamento dei sottosistemi ferroviari (infrastruttura, armamento, impianti di segnalamento e sicurezza), in aumento rispetto ai 22 incidenti registrati nel 2016.
- nel 2018, n. 32 incidenti legati a "cause tecniche", in aumento rispetto ai 28 incidenti registrati nel 2017, determinando circa il 50% delle vittime, evidenziando che nel 2018 gli incidenti significativi connessi all'attività manutentiva hanno un'incidenza del 17% sul dato complessivo e hanno determinato il 30% circa delle vittime.
- nel 2019, n. 22 incidenti legati a "cause tecniche", in diminuzione rispetto ai 32 incidenti registrati nel 2018 di circa il 25%.

Il numero di vittime registrate sulla Rete IT:

- nel 2017, diminuiscono rispetto al 2016, passando il numero di morti da 85 a 55 ed il numero dei feriti gravi da 42 a 37.

È interessante rilevare che la marcata riduzione, corrispondente a 35 vittime, rilevabile tra il 2016 ed il 2017, risente fortemente dei dati registrati nell'ultimo biennio sulle Reti Regionali Interconnesse ed in particolare dell'incidente di Corato (BA) del 2016.

Tale condizione mette in risalto l'effetto del singolo incidente ma soprattutto pone l'accento sull'eterogeneità dei due sistemi ferroviari di riferimento;

- nel 2018, crescono considerevolmente rispetto al 2017: il numero di morti passa da 55 a 73 ed il numero dei feriti gravi da 37 a 85.

L'incremento tra il 2017 ed il 2018, corrispondente a 66 vittime (18 morti e 48 feriti), è riconducibile principalmente al deragliamento di Pioltello e all'incidente al passaggio a livello di Caluso.

- nel 2019, diminuiscono rispetto al 2018: il numero di morti passa da 73 a 43 e il numero dei feriti gravi da 85 a 19.

| | | | |
|--|-----------|------------|-----------|
| Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento | 76 | 88 | 52 |
| Incendio a bordo del materiale rotabile | 0 | 1 | 0 |
| Altro | 2 | 4 | 2 |
| TOTALE | 92 | 158 | 62 |

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF.

Le tendenze registrate nelle singole categorie di vittime ed incidenti sulla Rete IT sono quelle indicate nella seguente tabella:

Tabella 9: Categorie delle vittime (morti e feriti gravi) negli incidenti significativi.

| Vittime - Categorie di persone [Rete IT] di cui ai grafici 1, 2 e 3 | | | |
|---|-----------|------------|-----------|
| | 2017 | 2018 | 2019 |
| Passeggeri | 7 | 62 | 1 |
| Personale ferroviario | 3 | 13 | 3 |
| Altre persone: | 82 | 83 | 58 |
| Altre persone sui marciapiedi | 0 | 1 | 0 |
| Altre persone che non si trovano sui marciapiedi | 0 | 0 | 1 |
| Utenti del passaggio a livello | 12 | 3 | 6 |
| Persone non autorizzate sulla sede ferroviaria | 70 | 79 | 51 |
| TOTALE | 92 | 158 | 62 |

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF

3. Le diverse tipologie di incidenti rilevati sulla rete.

Sulla base dei dati esposti, sono state esaminate, in relazione alle specifiche cause, le seguenti tipologie di incidente.

a) Incidenti significativi alle persone provocate da materiale rotabile in movimento.

Analizzando l'andamento numerico degli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento, rapportato al traffico effettuato, emerge una netta inversione nel 2019 del *trend* crescente registrato negli ultimi anni. Questa categoria di incidenti, che comprende le cadute di persone dai veicoli ferroviari in movimento e gli investimenti di pedoni (esclusi gli utenti dei passaggi a livello), è stata la causa di oltre il 68 per cento degli incidenti significativi totali, di circa l'84 per cento delle vittime totali e di circa l'84 per cento dei decessi nel 2019.

Una delle principali componenti di tale incidentalità è legata alla categoria "persone

non autorizzate sulla sede ferroviaria”, che rappresenta ancora la categoria con maggiore incidenza sul dato complessivo delle vittime.

Un’ulteriore componente da analizzare è il dato relativo ai “passeggeri” coinvolti in questa tipologia di incidente che si riferisce essenzialmente ad eventi che hanno riguardato infortuni alle persone nelle fasi di salita e discesa dalle porte dei treni viaggiatori da imputare a comportamenti indebiti, a volte correlati anche a problematiche manutentive e di non corretta applicazione delle procedure di esercizio.

Il materiale rotabile in movimento risulta essere la causa prevalente sia della categoria “passeggeri” – dove il trend, dopo un picco di crescita nel 2018, risulta essere quasi nullo nel 2019 – che di quella “personale”, che continua ad avere, negli anni, un trend decrescente, non rappresentando il contesto prevalente per le vittime relative a questo genere di soggetti.

b) Incidenti significativi registrati nei cantieri di lavoro

Nonostante il dato relativo agli incidenti classificabili come significativi presenti una diminuzione rispetto al 2018, nel corso del 2019 si sono, comunque, registrati numerosi eventi. L’andamento oscillante nel tempo di tale dato e la dinamica dei sinistri evidenzia come debbano essere migliorate le pertinenti procedure, la formazione del personale coinvolto, l’attività di verifica sui mezzi d’opera e la promozione di una cultura positiva della sicurezza.

Da qui, a seguito di richiesta da parte dell’ANSF, il Gestore dell’infrastruttura RFI comunica le azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza in esercizio in termini di sviluppo e applicazione progressiva di soluzioni tecnologiche che riducano al massimo possibile la discrezionalità e la libertà di azione degli agenti manutentivi; miglioramento continuo della formazione del personale addetto a mansioni di sicurezza e delle specifiche metodologie operative di lavoro; monitoraggio sul rispetto dell’applicazione delle procedure operative che regolamentano l’esecuzione delle attività.

L’andamento del dato risultato estremamente oscillante conferma, però, la necessità di ottemperare alle direttive che l’Agenzia ha impartito ai Gestori delle infrastrutture.

c) Incidenti significativi ai passaggi a livello

Nel 2019 circa il 7 per cento degli incidenti significativi e circa il 10 per cento delle vittime sono avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello.

I valori registrati nell'ultimo biennio in termini di numero di incidenti rappresentano il minimo storico.

d) Collisioni di treno

Tale tipologia di incidente, grazie ai sistemi tecnologici di protezione della marcia del treno, non si è più registrata sulla Rete RFI dal lontano 2007, eccezion fatta per un numero non particolarmente significativo nel periodo di riferimento (nel 2019 si sono registrate 4 collisioni di cui 3 sulla rete RFI e 1 sulle Reti regionali interconnesse).

e) Incidenti significativi connessi a fenomeni di dissesto idrogeologico

Per questa problematica, l'ANSF, sin dal 2010, ha prescritto al Gestore dell'infrastruttura RFI di fornire indicazioni in merito ai punti della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico con le relative modalità di monitoraggio e lo stato di attuazione degli interventi in corso o programmati di mitigazione del rischio connesso.

Attività che ancora continua con l'aggiornamento della mappatura dei punti della rete soggetti a criticità, da cui sono emerse aree di miglioramento nella gestione degli aspetti legati a tale problematica, anche se criticità si sono rivelate nella tracciatura dei provvedimenti restrittivi adottati o nelle motivazioni per le quali non se ne è ritenuta necessaria l'adozione e nelle modalità con le quali si stabilisce che un treno possa circolare in presenza di tali fenomeni, posto che i provvedimenti non risultano sempre adottati con la necessaria tempestività e le azioni mitigative introdotte, non sempre efficaci.

f) Indebiti superamenti di segnale disposto a via impedita (SPAD)

Nel 2019 si segnala un significativo incremento del numero di SPAD che passano dai 27 del 2018 ai 40 del 2019.

Uno dei principali precursori delle collisioni dei treni sono i c.d. SPAD, ovvero gli

indebiti superamenti di segnale disposto a via impedita che possono essere di due tipi: in partenza da fermo (principalmente collegati alle interrelazioni tra il personale di macchina e il personale di accompagnamento – anche per il 2019 segue il trend consolidato degli ultimi anni) e in corsa (la casistica più numerosa – anche nel 2019 tale dato risulta in crescita).

Il numero dei sinistri ha dimostrato che è necessario concludere il percorso di attrezzaggio tecnologico e di allineamento alle normative e agli standard nazionali e internazionali.

Nelle more del completamento dei piani di adeguamento tecnologico, l'ANSF ha chiesto agli Operatori regionali l'adozione immediata di misure di mitigazione del rischio associato, essendo ad essi intestato il compito di verificare costantemente l'adeguatezza delle misure adottate inserendo nell'analisi gli avvenimenti registrati ed eventuali incrementi dell'esposizione al rischio.

g) Deragliamenti

Dagli elementi a disposizione risulta che i deragliamenti – avvenuti sia su Rete RFI che sulle Reti Regionali Interconnesse – sono connessi a problematiche di manutenzione dell'infrastruttura.

Relativamente all'anno 2018, le vittime sono tutte riconducibili all'episodio di Pioltello del treno regionale, carico di pendolari, poco dopo essere uscito dalla stazione. Le indagini giudiziarie concluse relativamente di recente, hanno portato gli inquirenti a dichiarare che il disastro ferroviario è stato causato da un danneggiamento ciclico irreversibile generato da insufficiente manutenzione che, al di là delle responsabilità penali, mette in luce le gravi carenze manutentive.

Comunque, in disparte questo episodio che sembra restare piuttosto isolato nella casistica (per la genesi), dagli elementi raccolti si evince che i deragliamenti sono tutti riconducibili a problematiche manutentive, interessanti prevalentemente l'infrastruttura, o di dissesto idrogeologico.

Per quanto concerne i dati relativi al 2019, sulla Rete RFI sono avvenuti 5 deragliamenti che non hanno provocato vittime. In un caso l'evento è riconducibile a fenomeni di dissesto idrogeologico, in due casi a problematiche manutentive relative all'infrastruttura; i rimanenti due casi sono riconducibili ad errata esecuzione delle

procedure previste.

h) Incendi al materiale rotabile

Gli incidenti sono riconducibili a problematiche manutentive e sono collegabili ad un numero consistente di eventi minori, già noti, che evidenziano la necessità di una maggiore attenzione sulle attività manutentive dei veicoli ferroviari.

i) Incidenti significativi della categoria “altri tipi”

Nella categoria “*altri tipi di incidenti*” sono inseriti tutti gli incidenti ferroviari che non rientrano in nessuna delle precedenti (es. svio o collisione di un mezzo d’opera o di una manovra, fuoriuscita di merci pericolose) e comprendono anche gli eventi connessi alla problematica della sicurezza dei cantieri e delle manovre (ad esclusione degli investimenti del personale).

Con riferimento alle attività di manovra la supervisione dell’ANSF ha rilevato carenze professionali del personale; problematiche organizzative e di interfaccia tra operatori; mancato controllo delle attività; non corretta gestione dei rischi derivanti dalle forniture di attività inerenti alla sicurezza.

j) Incidenti RID

Il RID¹⁸ oggi presenta la forma dell’Allegato C alla Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari, il c.d. COTIF.

Quello delle merci pericolose è, evidentemente, un tema di particolare delicatezza che l’ANSF segue con attenzione, sin dal 2009 quando si registrò il picco storico.

Anche il MIT segue con interesse il settore e recentemente, con Circolare del 0000059-23 novembre 2017-D ha emesso le nuove “*Check-list per i controlli sulle cisterne adibite al trasporto delle merci pericolose delle classi 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 del RID*” per il rafforzamento del presidio della sicurezza in materia di trasporto di merci pericolose.

¹⁸ L’acronimo deriva da *Reglement International concernant le transport des marchandises Dangereux par chemin de fer*, ovvero Regolamento internazionale concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia che scaturisce dal primo Regolamento Internazionale adottato per la disciplina del trasporto di merci pericolose per ferrovia fatto oggetto della Convenzione Internazionale dell’ottobre del 1890.

4. Altri adempimenti

L'Agenzia emana anche raccomandazioni in materia di sicurezza e promuove azioni dirette allo sviluppo della cultura ferroviaria e della sicurezza.

Nell'anno 2018 l'ANSF ha partecipato a gruppi di lavoro presso l'ERA in materia di sicurezza ferroviaria e interoperabilità, relazionando alla Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del MIT sull'andamento dei lavori, attività svoltesi anche nel corso del 2019.

In tal modo, l'ANSF:

a) rilascia le autorizzazioni e certificazioni di sicurezza necessarie per poter svolgere le attività sulle reti di cui all'art. 2, co. 4 estese anche alla messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi, applicazioni e prodotti generici del segnalamento ferroviario a terra e a bordo, nonché l'emanazione di Linee guida per il rilascio di detti certificati che descrivono procedure, requisiti necessari e documenti che le Imprese ferroviarie devono produrre per ottenerlo; come pure è in collegamento con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza per lo Scambio di informazioni con gli Operatori ferroviari con i quali annualmente organizza un incontro per condividere i risultati della propria attività e le criticità emergenti;

b) svolge la supervisione, sulle Imprese ferroviarie e sui Gestori dell'infrastruttura, con attività ispettive o di audit e follow up sul campo, che possono afferire sia a personale che a veicoli e ad impianti, ed essere di tipo routinario - ovvero svolte a campione e in modo continuo, finalizzate principalmente all'analisi, all'interno di un campione statisticamente rappresentativo, delle difformità registrate e della loro frequenza - o specifiche, cioè finalizzate agli approfondimenti che si rendono necessari a seguito di segnalazioni, incidenti e inconvenienti o a esiti dell'attività di monitoraggio routinario.

Le ispezioni sono svolte ai sensi dell'art. 16, c. 4 del d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50 e nell'ambito dei compiti di supervisione di cui all'art. 17 di tale decreto e in conformità ai metodi comuni di sicurezza per la supervisione di cui al Regolamento delegato (UE) 2018/761 della Commissione del 16 febbraio 2018; tali attività sono state ispirate al rispetto dei principi specificati negli allegati IV e III rispettivamente dei Regolamenti (UE) n. 1158/2010 e n. 1169/2010 nonché del successivo Regolamento UE 2018/762 che ne dispone l'abrogazione.

Audit di sistema, che verificano l'attuazione e l'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) e possono riguardare sia l'intero ambito del Sistema, sia specifici processi, siti, attività, definiti e riportati nel programma di audit; Audit di processo, che verificano l'attuazione e l'efficacia dei processi operativi connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e della loro conformità alle norme vigenti con un campo di intervento specificato di volta in volta sul programma di audit e all'occorrenza può riguardare la modalità di realizzazione e gestione di specifici prodotti o servizi; Follow up di audit precedenti; la strutturazione di questa attività è definita partendo dall'analisi delle evidenze documentali trasmesse dalle organizzazioni interessate dal precedente intervento sul campo ed è indicata nel programma di audit;

c) promuove l'adozione di una "cultura positiva della sicurezza" che rappresenta uno degli obiettivi che gli Operatori ferroviari devono perseguire nella gestione del sistema ferroviario di competenza. In particolare, l'articolo 9, paragrafo 2, della Direttiva 2016/798 richiede ai Gestori dell'infrastruttura e alle Imprese ferroviarie di sviluppare una cultura della fiducia e dell'apprendimento, mediante l'adozione di un sistema di gestione della sicurezza in cui il personale ad ogni livello sia incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza con garanzia di riservatezza;

d) a livello europeo, in adempimento degli atti di indirizzo del MIT, l'ANSF partecipa ai gruppi di lavoro istituiti presso l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) in materia di sicurezza ferroviaria e interoperabilità e relaziona in merito alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del MIT sull'andamento dei lavori;

e) al personale è, invece, rivolta l'azione formativa che avviene secondo quanto previsto dal Piano Triennale della Formazione e si riferisce ad interventi formativi scaturenti da precisi obblighi di legge (Salute e Sicurezza, Anticorruzione e Trasparenza) ed a quelli resisi necessari a seguito di mutamenti normativi, ed è principalmente rivolta ai settori amministrativi. In proposito l'ANSF ha sottoscritto con la SNA una Convenzione in data 14 giugno 2019 per l'attivazione di un progetto formativo denominato "*Accompagnamento all'introduzione dello smart working*", sulla base delle esigenze formative rappresentate dall'Agenzia;

f) l'Agenzia persegue specifiche sinergie con il Servizio di Polizia Ferroviaria, anche partecipando ad attività di formazione del personale POLFER;

g) sotto il profilo dell'implementazione delle normative tecniche di settore l'Agenzia ha, in particolare, elaborato il testo contenente le *“norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei CSM, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario”*, emanate come allegato al decreto ANSF 3/2019 del 2 luglio 2019.

A seguito dell'entrata in vigore il 16 giugno 2019 dei decreti legislativi n. 50 e n. 57 sono state recepite la Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie e la Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea determinando l'attivazione, nel contesto italiano, della regolamentazione correlata. L'ANSF ha emesso, di conseguenza, le seguenti Linee guida: 28/6/2019 *“Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche”*; 28/6/2019 *“Indicatori per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico nell'area di esercizio Italia; 2/7/2019 “Linee guida per la certificazione delle Aziende che operano nel settore della saldatura dei veicoli ferroviari o parti di essi in conformità alle norme della serie UNI EN 15085”*.

5. I risultati dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei.

Dalla Relazione sulla sicurezza ferroviaria e l'interoperabilità nell'Ue 2020 pubblicata dall'ERA si evincono i dati dell'Italia rispetto ai diversi paesi europei con riferimento ai principali campi di osservazione che di seguito si riportano:

- **Costo degli incidenti ferroviari.** In applicazione della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, l'influsso economico degli incidenti è misurato in base all'impatto economico di vittime e feriti gravi, costi di ritardo, costi di danni al materiale rotabile o alle infrastrutture e costi per l'ambiente.

L'Italia si colloca al terzo posto, dopo Polonia e Germania, per l'entità dei costi.

- **Tassi di mortalità.** Sono stati utilizzati due indicatori principali: i tassi di mortalità ferroviaria (che rileva il rischio complessivo nell'esercizio ferroviario) e il tasso di mortalità dei passeggeri (che rileva il rischio personale nell'utilizzazione dei

treni). Sui risultati pesano ancora gli incidenti avvenuti che hanno causato un gran numero di vittime, come il deragliamento a Santiago de Compostela, nel 2013.

L'Italia si colloca, in entrambe le stime, ad un livello basso, in linea con la media europea.

- **Raggiungimento di obiettivi di sicurezza.** Gli obiettivi di sicurezza comuni (CST) sono i livelli di sicurezza più bassi accettabili per i sistemi ferroviari europei. Il livello di sicurezza (livello di rischio manifestato) viene misurato in termini di numero di vittime per treno-km ed è valutato per le seguenti categorie: passeggeri, impiegati, passaggio a livello, persone non autorizzate nei locali ferroviari. Il risultato di questa valutazione indica che le prestazioni di sicurezza rimangono accettabili a livello di Unione europea, mentre in sette casi è stato individuato un possibile deterioramento delle prestazioni di sicurezza.

L'Italia si colloca ad un livello medio all'interno dell'Europa.

- **Sicurezza dei passaggi a livello.** Gli incidenti e le vittime ai passaggi a livello rappresentano più di un quarto di tutti gli incidenti ferroviari sulle ferrovie dell'UE. Quasi 300 persone muoiono ogni anno in incidenti LC (UE-28), causando danni economici stimati in 1 miliardo di euro. Un monitoraggio di alto livello dei risultati fornisce quindi prove oggettive per miglioramenti efficienti della sicurezza. Gli indicatori presi a riferimento sono dati dal numero assoluto di incidenti significativi ai passaggi a livello e conseguenti decessi e lesioni gravi e la percentuale di incidenti (incidenti significativi per treno-chilometro).

L'Italia sviluppa una percentuale molto bassa, di poco superiore allo 0 a fronte di una media europea sopra lo 0.25 per cento.

- **Precursori di incidenti.** Poiché gli incidenti ferroviari sono rari, il monitoraggio degli eventi senza conseguenze dannose che si verificano sulle ferrovie è uno strumento essenziale di un sistema di gestione della sicurezza proattivo (SMS). I precursori di incidenti sono eventi che, in altre circostanze, avrebbero potuto portare a un incidente. Gli indicatori disponibili a livello dell'UE sono: rotaie rotte, fibbie dei binari, indebito superamento dei segnali, guasti di segnalazione di lato sbagliato, ruote rotte e assi rotti.

Nel rapporto tra precursori di incidenti e incidenti avvenuti nei Paesi, l'Italia ha la percentuale più alta (40 per cento circa) rispetto ad una media europea che si attesta intorno al 7-8 per cento.

- **Implementazione di sistemi di protezione dei treni.** L'installazione di sistemi di protezione dei treni (TPS) è ampiamente considerata una delle misure di sicurezza ferroviaria più efficaci per ridurre il rischio di collisioni tra i treni sulle linee ferroviarie principali.

L'Italia non risulta in classifica.

- **Implementazione di sistemi di protezione dei passaggi a livello.** I passaggi a livello sono punti ad alto rischio sulla rete ferroviaria, poiché rappresentano un rischio intrinseco per la sicurezza sia per gli utenti stradali che ferroviari. L'installazione di vari sistemi di protezione è stata storicamente un'alternativa più economica, ma meno efficiente rispetto alla loro sostituzione con cavalcavia, sottopassi o ponti, più costosi da implementare su tutta la rete ferroviaria.

L'Italia risulta avere un buon livello di protezione.

- **Certificazione di sicurezza.** La direttiva sulla sicurezza delle ferrovie richiede che le imprese ferroviarie (IF) siano in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato dall'autorità nazionale per la sicurezza (NSA) per accedere all'infrastruttura ferroviaria.

I dati così evidenziati rivelano un livello di emissione di certificati di sicurezza, per l'Italia, nella media rispetto agli altri paesi europei.

- **Norme nazionali per l'esercizio dei treni.** Le norme nazionali sono aggiuntive a quelle contenute nella direttiva sull'interoperabilità ferroviaria e nella STI per l'esercizio e la gestione del traffico e, agli Stati membri è stato chiesto di eliminare queste regole in concomitanza con lo sviluppo della STI. Tuttavia, resta in vigore un numero significativo di norme nazionali che ostacolano un efficace traffico transfrontaliero.

L'Italia si colloca al secondo posto, dopo la Bulgaria, per numero di norme nazionali ancora non coperte dalla STI.

- **Norme nazionali per la gestione della sicurezza.** Le norme di sicurezza nazionali sono requisiti specifici consentiti dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

Agli Stati europei è stato richiesto di rimuovere tali NSR in funzione dell'entrata in vigore della nuova legislazione dell'UE.

L'Italia si posiziona al secondo posto, dopo l'Austria, per numero di regole nazionali ancora in vigore.

- **Stazioni ferroviarie accessibili ai passeggeri con mobilità ridotta (PRM).** Tutti gli Stati membri sono tenuti a sviluppare e a adoperarsi per mettere in pratica un piano nazionale di attuazione (PIN) che stabilisca come eliminare progressivamente tutte le barriere individuate all'accessibilità attraverso la rete ferroviaria.

Per l'Italia non risulta fornito alcun dato.

- **Autorizzazioni del veicolo.** Affinché un veicolo ferroviario nuovo o modificato possa circolare sulla rete ferroviaria dell'UE, viene rilasciata un'autorizzazione valida per un'area di utilizzo definita, ovvero una o più reti all'interno di uno o più Stati membri in cui il veicolo può essere utilizzato.

L'Italia si colloca tra i paesi che hanno un numero molto basso di veicoli autorizzati.

- **Completezza del Registro dell'infrastruttura ferroviaria (RINF).** Il Registro dell'infrastruttura ferroviaria (RINF) è un registro europeo comune tenuto dall'Agenzia e destinato a contenere i dati tecnici specifici sull'infrastruttura ferroviaria per fornire alle imprese ferroviarie un accesso costante ai dati dell'infrastruttura statica per la pianificazione e la preparazione dei servizi ferroviari all'interno dell'Unione. Gli indicatori presi in considerazione sono la completezza della descrizione della rete - che si riferisce alla percentuale della rete ferroviaria nazionale (linee principali) per la quale è disponibile la descrizione geometrica - e la completezza dei parametri tecnici che, invece, fa riferimento ai parametri tecnici previsti per la rete ferroviaria descritta nel registro.

L'Italia si attesta intorno al 95 per cento di completezza dei dati a fronte di una media europea dell'86 per cento.

CAPITOLO IV

LA GESTIONE FINANZIARIA NEGLI ANNI 2017- 2018-2019

Sommario: 1. Il bilancio dell' Agenzia.; - 2. Stato patrimoniale. - 2.1. Stato patrimoniale - Attivo. - 2.2 Stato patrimoniale -Passivo. - 2.3 Conto economico. - 2.4. Rendiconto finanziario. - 2.5. Analisi delle voci del rendiconto finanziario.

1. Il bilancio dell' Agenzia.

Il Rendiconto generale, per gli esercizi 2017, 2018 e 2019, è stato predisposto in conformità del Regolamento di contabilità dell' ANSF, approvato con D.P.R. n. 36 del 3 marzo 2009 e, per quanto non stabilito in tale regolamento, dal D.P.R. n. 97 del 27 febbraio 2003, dal Codice civile e dai principi contabili adottati dagli organismi nazionali ed internazionali a ciò deputati, per quanto applicabili.

Il conto consuntivo in questione è redatto sulla base del Piano dei conti integrato, finanziario, economico e patrimoniale, ai sensi dell' art. 4 del d. lgs. n. 91 del 31 maggio 2011, come definito dal D.P.R. n. 132 del 4 ottobre 2013 e successive modifiche e integrazioni. Esso è deliberato dal Comitato Direttivo, su proposta del Direttore, entro il mese di aprile successivo alla chiusura dell'esercizio finanziario ed è trasmesso per l'approvazione, entro dieci giorni dalla deliberazione, al Ministero vigilante (MIT) e al Ministero dell'economia e finanze, corredato dei relativi allegati e della relazione predisposta dal Collegio dei revisori dei conti.

Il Collegio dei revisori ha approvato i bilanci degli anni 2017, 2018 e 2019 attestando, per ciascun anno, la regolare esecuzione delle verifiche periodiche previste dalla normativa vigente durante le quali si è potuta attestare la corretta tenuta della contabilità.

Lo stesso Collegio ha certificato il rispetto, da parte dell' Agenzia, delle norme di contenimento della spesa, previste dalla vigente normativa, e la regolarità dei versamenti sul bilancio dello Stato.

Di seguito si riporta una tabella esplicativa e riepilogativa.

Tabella 10: Contenimento della spesa.

| Applicazione del D.L. n. 112/ 2008 conv. L. n. 133/2008 | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| Disposizioni di contenimento | Versamento 2017 | Versamento 2018 | Versamento 2019 |
| Art.61 comma 9 (compenso per l'attività di componente o di segretario del collegio) | 12.076,13 | 0,00 | 0,00 |
| Applicazione del D.L. n.78/2010 conv. L. n. 122/2010 | | | |
| Disposizioni di contenimento | Versamento 2017 | Versamento 2018 | Versamento 2019 |
| Art.6 comma 3 (indennità compensi, gettoni, retribuzioni corrisposte a consigli di amministrazione) | 2.133,10 | 2.174,30 | 2.071,00 |
| Applicazione del D.L. n.95/2012 conv. L. n. 135/2012 | | | |
| Disposizioni di contenimento | Versamento 2017 | Versamento 2018 | Versamento 2019 |
| Art.8 comma 3 (spesa per consumi intermedi) | 19.349,00 | 19.349,00 | 19.349,00 |
| Art.50 comma 3 somme inerenti ulteriori riduzioni di spesa | 9.674,00 | 9.674,50 | 9.675,00 |

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF

2. Stato patrimoniale

Lo Stato patrimoniale viene rappresentato nella tabella che segue:

2.1. Stato patrimoniale - Attivo

Tabella 11: Stato patrimoniale attivo

| RAFFRONTO STATO PATRIMONIALE ATTIVO | | | |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| ATTIVO | 2019 | 2018 | 2017 |
| P) Immobilizzazioni | | | |
| Immobilizzazioni immateriali | 17.601,30 | 26.675,04 | 30.748,42 |
| Immobilizzazioni materiali | 125.533,59 | 93.504,88 | 142.000,33 |
| Totale Immobilizzazioni | 143.134,89 | 120.179,92 | 172.748,75 |
| P 1) Attivo circolante: | | | |
| crediti di natura tributaria | 78.033,74 | 72.458,71 | 72.458,71 |
| crediti diversi | 5,83 | 0,00 | 0,00 |
| Totale crediti | 78.039,57 | 72.458,71 | 72.458,71 |
| Disponibilità liquide | 85.474.007,35 | 85.787.216,11 | 78.054.137,58 |
| Totale attivo circolante | 85.552.046,92 | 85.859.674,82 | 78.126.596,29 |
| Totale Attivo | 85.695.181,81 | 85.979.854,74 | 78.299.345,04 |

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF

Il totale delle attività del 2019 evidenzia una diminuzione dello 0,33 per cento rispetto all'anno precedente dovuto principalmente ad una diminuzione delle

disponibilità liquide nell' attivo circolante.

I crediti iscritti (che hanno subito un incremento del 7,70 per cento rispetto all'anno precedente) riguardano prevalentemente i crediti verso l'Agenzia delle Entrate per acconti pagati nell'esercizio 2019 in misura corrispondente all' imposta riscossa nel 2018, che saranno conguagliati in sede di dichiarazione annuale di imposta nel 2020.

Tra le immobilizzazioni, quelle immateriali hanno subito una diminuzione del 34,02 per cento e sono costituite da software acquisiti dall'agenzia. Le immobilizzazioni materiali, invece, risultano essere superiori alle stesse dell'anno 2018 in una percentuale pari al 34,25 per cento; tale aumento è dovuto principalmente all'acquisto di un nuovo hardware.

Da quanto esposto nella nota integrativa al bilancio 2019, si evidenzia che le immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.

2.2. Stato patrimoniale - Passivo

Tabella 12: Stato patrimoniale passivo

| RAFFRONTO STATO PATRIMONIALE PASSIVO | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| PASSIVO | 2019 | 2018 | 2017 |
| P 2) Patrimonio netto | | | |
| Fondi di dotazione | 0 | 0 | 0 |
| Riserve legali | 84.713.827,70 | 76.747.194,55 | 76.746.208,92 |
| Avanzo (disavanzo) economico di esercizio | -216.360,05 | 7.966.633,15 | 985,63 |
| Totale patrimonio netto | 84.497.467,65 | 84.713.827,70 | 76.747.194,55 |
| P 2.2) Fondi per rischi e oneri | 0 | 0 | 300.000,00 |
| Totale fondo rischi ed oneri | 0,00 | 0,00 | 300.000,00 |
| P2.4) Debiti | | | |
| 1) Debiti verso fornitori | 34.175,52 | 15.004,99 | 26.302,16 |
| 2) Debiti per trasferimenti correnti a Amministrazioni centrali | 404,00 | 404,00 | 404,00 |
| 3)debiti tributari: | | | |
| debiti per imposta di natura corrente a carico dell'ente | 7.760,91 | 0 | 0,00 |
| debiti per versamenti di imposte e tasse di natura corrente riscosse per conto di terzi | 84.262,33 | 77.139,04 | 20.418,70 |
| Ritenute erariali su redditi da lavoro dipendente per conto terzi | 0,00 | 188,54 | 0,00 |
| Ritenute erariali su redditi da lavoro autonomo per conto terzi | 50,10 | 4.502,70 | 6.230,11 |

| RAFFRONTO STATO PATRIMONIALE PASSIVO | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| PASSIVO | 2019 | 2018 | 2017 |
| Scissione IVA | 11.046,40 | 12.421,18 | 86.209,09 |
| debiti previdenziali e assistenziali | 16.046,63 | 400,00 | 2.721,73 |
| altri debiti diversi | 163,80 | 20.863,14 | 9.864,70 |
| Totale debiti | 153.909,69 | 130.923,59 | 152.150,49 |
| Ratei e risconti e contributi agli investimenti | 1.043.804,47 | 1.135.103,45 | 1.100.000,00 |
| Totale passivo e patrimonio netto | 85.695.181,81 | 85.979.854,74 | 78.299.345,04 |

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF

Pur in presenza di un risultato economico negativo nell'esercizio 2019 (euro -216.360,05), dovuto anche al risultato finanziario negativo della gestione di competenza, il patrimonio netto risulta essere di euro 84.497.467,65 per effetto del risultato economico positivo degli esercizi precedenti.

Il collegio dei revisori ha più volte evidenziato l'elevata consistenza dell'avanzo di amministrazione ed il suo accumularsi negli anni.

I debiti, pari a euro 153.909,69, risultano aumentati rispetto all'esercizio 2018 del 17,56 per cento e soltanto dell'1,34 per cento rispetto al 2017; questi risultano formati da: debiti verso i fornitori, pari a euro 34.175,52, in aumento, rispetto al 2018, del 127,76 per cento e, rispetto al 2017, del 29,93 per cento; trasferimenti correnti per euro 404,00, importo uguale per tutti e tre gli esercizi; debiti tributari, pari a euro 103.119,74; debiti previdenziali per euro 16.046,63 e euro 163,80 per altri debiti.

Risultano iscritti ratei passivi per utilizzo di beni e servizi di terzi a fronte di costi sostenuti ma non ancora rendicontati, verso RFI per le spese di utilizzo degli immobili e verso il MIT per rimborsi di personale comandato, per complessivi euro 1.043.804,47 in leggera diminuzione rispetto agli esercizi precedenti.

2.3. Conto economico

Tabella 13: Conto economico

| Conto economico | 2019 | 2018 | 2017 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| A) Componenti positivi della gestione | 15.204.194,14 | 24.020.372,54 | 16.206.247,20 |
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni e proventi da servizi pubblici | 2.029.766,24 | 2.295.860,67 | 2.778.851,23 |
| Proventi da trasferimenti e contributi | 12.877.235,88 | 21.528.918,66 | 13.367.066,64 |
| trasferimenti correnti da Amministrazioni pubbliche | 5.686.476,00 | 5.723.069,00 | 13.367.066,64 |

| Conto economico | 2019 | 2018 | 2017 |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| Trasferimenti correnti da imprese | 7.190.759,88 | 15.805.849,66 | 0,00 |
| Altri ricavi e proventi diversi | 297.192,02 | 195.593,21 | 60.329,33 |
| - Proventi da rimborsi | 297.192,02 | 195.593,21 | 60.329,33 |
| Rimborsi ricevuti per spese di personale (comando, distacco, fuori ruolo, convenzioni, ecc.) | 228,81 | 0,00 | 0,00 |
| Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso | 296.963,21 | 195.593,21 | 60.329,33 |
| B) Componenti negativi della gestione | 15.515.493,31 | 16.350.869,15 | 16.206.212,94 |
| Costi della produzione | 14.956.162,47 | 15.207.423,57 | 15.503.328,72 |
| - Acquisto di materie prime e/o beni di consumo | 59.798,45 | 78.657,07 | 61.480,97 |
| - Prestazioni di servizi: | 3.878.613,25 | 3.165.295,99 | 3.287.419,30 |
| a) Prestazioni di servizi ordinari | 3.860.897,45 | 3.145.586,65 | 3.266.195,00 |
| Organi e incarichi istituzionali | 34.213,40 | 36.320,71 | 36.946,80 |
| Costi di rappresentanza, organizzazione eventi, pubblicità e servizi per trasferta | 587.639,90 | 792.760,39 | 570.365,20 |
| Formazione e addestramento | 51.168,35 | 33.960,95 | 44.549,86 |
| Altri costi | 3.187.875,80 | 2.282.544,60 | 2.614.333,14 |
| b) Prestazioni di servizi sanitari | 17.715,80 | 19.709,34 | 21.224,30 |
| - Utilizzo beni di terzi | 169.362,69 | 1.071.409,92 | 690.594,18 |
| - Personale | 9.122.900,30 | 9.325.007,47 | 9.548.249,36 |
| Retribuzioni | 6.947.872,14 | 7.014.346,61 | 6.955.789,97 |
| Contributi a carico dell'amministrazione | 1.981.195,91 | 2.129.926,09 | 2.387.941,22 |
| Altri costi del personale | 193.832,25 | 180.734,77 | 204.518,17 |
| - Oneri diversi dalla gestione | 1.725.487,78 | 1.567.053,12 | 1.915.584,91 |
| Imposte e tasse a carico dell'ente | 604.805,26 | 598.760,34 | 679.697,40 |
| Premi di assicurazione | 1.102.724,20 | 613.037,87 | 773.782,12 |
| Altri costi della gestione | 17.958,32 | 355.254,91 | 462.105,39 |
| Ammortamenti e svalutazione | 83.443,86 | 75.171,93 | 68.453,47 |
| - ammortamento immobilizzazioni. Immateriali | 9.073,74 | 9.436,32 | 6.468,04 |
| - ammortamento immobilizzazioni materiali | 74.370,12 | 65.735,61 | 61.985,43 |
| Costi per trasferimenti e contributi | 475.886,98 | 1.068.273,65 | 334.430,75 |
| Trasferimenti correnti | 475.886,98 | 1.068.273,65 | 334.430,75 |
| Accantonamenti a Fondo rischi | | | 300.000,00 |
| DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE | -311.299,17 | 7.669.503,39 | 34,26 |
| C) Proventi e oneri finanziari | 23,29 | 40,56 | 97,03 |
| - Proventi finanziari | 23,29 | 40,56 | 97,03 |
| Remunerazione su depositi fruttiferi presso Banca d'Italia | 16,96 | 38,78 | 93,39 |
| Altri interessi attivi | 6,33 | 1,78 | 3,64 |
| D) Proventi e oneri straordinari | 94.715,83 | 297.089,18 | 854,34 |
| - Oneri straordinari | -473,50 | -2.910,82 | -91,83 |
| - Proventi straordinari | 95.189,33 | 300.000,00 | 946,17 |
| RISULTATO DELL'ESERCIZIO [+ Utile/- perdita (A-B+/-C+/-D)] | -216.560,05 | 7.966.633,13 | 985,63 |

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati ANSF

Dalla tabella del conto economico i componenti positivi della gestione ammontano, nel 2019, complessivamente a euro 15.204.194,14, dato nettamente inferiore rispetto al 2018, con una variazione in percentuale del 36,70 per cento.

Il dato più significativo è determinato dai proventi da trasferimenti e contributi che riguardano: contributo per euro 5.686.476,00, ex art. 26 lett. a) del d.lgs. n. 162/2007, abrogato e sostituito dall'art. 15, c. 2, lett. d), del d. lgs. n. 50/20019¹⁹; proventi derivanti dal canone corrisposto a RFI dalle imprese ferroviarie, del quale l'1 per cento è trasferito da RFI all'Agenzia (euro 7.190.759,88), ex art. 26 lett. b) del d.lgs. n. 162/2007, sostituito successivamente dall'art. 15, c. 2, lett. b) del d. lgs. n. 50/20019²⁰. Nel raffronto tra i tre anni presi in esame si assiste ad un notevole aumento di questa voce relativamente all'anno 2018, dovuto al recupero di arretrati da parte di RFI, riversati ad ANSF.

Le sostanziali differenze della suddetta voce negli anni 2018 e 2019 sono state motivate dall'Agenzia con la difficoltà, da parte della medesima, di pianificare questo tipo di proventi. RFI, a seguito di richiesta dell'Agenzia di fornire una stima dell'ammontare riferito all'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, ne aveva comunicato gli importi (con nota del 3 ottobre 2018) relativamente agli anni dal 2018 al 2021. Tali stime, però, sono risultate differenti in fase di consuntivo; per l'anno 2018 l'Agenzia ha ricevuto 4 milioni in più rispetto alla stima di RFI (11,7 milioni) e ben 6,8 milioni in più rispetto alle previsioni definitive dell'Agenzia.

¹⁹ Art. 26. Al funzionamento dell'Agenzia si provvede nei limiti delle seguenti risorse: a) istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del gruppo F.S. S.p.A. Conseguentemente è ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'economia e delle finanze: legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15, per l'importo di 11.900.000 euro. **Articolo abrogato dal d.lgs. n. 50/2019:** Art. 15, c.2, lett. d): 2... Al funzionamento dell'ANSFISA si provvede anche nei limiti delle seguenti risorse: d) uno stanziamento pari a euro 5.686.476 per l'anno 2019 e euro 7.686.476 a decorrere dall'anno 2020, iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

²⁰ Art. 26 Al funzionamento dell'Agenzia si provvede nei limiti delle seguenti risorse: c) l'incremento dell'1 per cento, dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI S.p.A. L'importo corrispondente all'incremento viene incassato da RFI e corrisposto all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie. **Articolo abrogato dal d.lgs. n. 50/2019:** Art. 15, c.2, lett. b) l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

L'evidenziata incertezza attuale circa l'entità dei versamenti da parte dei gestori delle reti potrà essere ovviata dall'entrata in vigore, a partire dal 2020, della procedura prevista dall'art. 15, c.2, lett. b) del d. lgs. n. 50/2019, per cui *“i gestori delle infrastrutture erogano all'ANSFISA l'importo corrispondente al suddetto incremento dei canoni in due rate semestrali, nei mesi di maggio e novembre, sulla base della programmazione annuale dei traffici. Con la prima rata dell'anno successivo viene conguagliato l'importo relativo all'esatto consuntivo dell'anno precedente. Entro il 28 febbraio di ciascun anno, i gestori presentano ad ANSFISA la dichiarazione dei pagamenti previsti per l'anno corrente e per i due anni successivi”*.

La voce ricavi delle vendite e delle prestazioni e proventi di servizi pubblici comprende le entrate proprie, le quali ammontano complessivamente a euro 2.029.766,24, con una diminuzione rispetto al 2018 di euro 266.094,43. Altri ricavi e proventi diversi totalizzano l'importo di euro 297.192,02 e comprendono i rimborsi, recuperi e restituzioni diverse, percepiti dall'agenzia per somme erogate in eccesso rispetto al dovuto. Si tratta dei rimborsi per versamenti in eccesso effettuati in esercizi precedenti: il rimborso da parte di ERA per spese di trasferta presso gli organismi comunitari sostenute da dipendenti ANSF e i rimborsi da parte del personale a saldo di spese per trasferta anticipate.

I componenti negativi della gestione risultano complessivamente pari a euro 15.515.493,31, in diminuzione di euro 835.375,84 rispetto al 2018. Questi sono formati dai costi della produzione, pari a euro 14.956.162,47 (in diminuzione, rispetto al dato del 2018, per euro 251.261,10), da ammortamenti e svalutazione, pari a euro 83.443,86 (in leggero aumento rispetto al 2018) e dai costi per trasferimenti e contributi per euro 475.886,98 (notevolmente diminuiti rispetto all'esercizio 2018 in cui ammontavano a euro 592.386,67).

I costi della produzione comprendono: gli acquisti di materie prime e di beni di consumo per euro 59.798,45, in diminuzione del 23,98 per cento rispetto al 2018; le prestazioni di servizi, pari a euro 3.878.613,25, aumentate del 22,54 per cento rispetto al dato del 2018 a causa, soprattutto, dell'aumento dei costi per servizi informatici; l'utilizzo beni di terzi, pari a euro 169.362,69, diminuito, rispetto al 2018, di euro 902.047,23 a causa del mancato rendiconto da parte di RFI per l'utilizzo degli immobili in uso all'Agenzia; i costi per il personale (pari a euro 9.122.900,30) in calo rispetto al

2018 di euro 202.107,17; gli oneri diversi dalla gestione, formati principalmente da imposte a carico dell’Agenzia, dall’Irapp, dai rimborsi al MIT dei costi del personale comandato e dai premi di assicurazione, cresciuti di euro 158.434,66 rispetto al 2018 e pari a euro 1.725.487,78.

La voce ammortamenti e svalutazioni comprende anche l’ammortamento al 100 per cento dei beni durevoli di modico valore (inferiore a euro 500 cadauno) ammortizzati interamente nell’anno di acquisto, che non incrementano il valore delle immobilizzazioni e dei fondi essendo iscritti e cancellati contestualmente ai fini del bilancio.

I costi per trasferimenti e contributi, che totalizzano complessivamente euro 475.886,98 (con una diminuzione in valori percentuali del 55,45 per cento rispetto al 2018) sono costituiti prevalentemente da trasferimenti a Federazioni sportive aderenti al CONI per finanziamento di progetti per lo sviluppo della cultura della sicurezza ferroviaria presso i giovani.

A fronte di quanto sopra esposto si registra un saldo negativo tra valori e costi della produzione pari a euro 311.299,17.

I proventi e oneri straordinari sono pari a euro 94.715,83. Tale ultima voce scaturisce da insussistenze dal passivo a seguito della cancellazione di ratei di costi di rimborsi al MIT di costi di personale comandato, passato alle dirette dipendenze dell’Agenzia.

Il risultato da conto economico è pari ad una perdita di euro 216.560,05.

2.4. Rendiconto finanziario

Tabella 14: Rendiconto finanziario

| | 2019 | 2018 | 2017 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| Fondo iniziale di cassa | 85.787.216,11 | 78.054.137,58 | 76.982.727,99 |
| Avanzo di amministrazione | 82.589.234,79 | 74.183.183,61 | 74.135.220,48 |
| trasferimento correnti: | | | |
| da amministrazioni | 5.686.476,00 | 5.723.069,00 | 4.809.851,00 |
| da imprese | 7.190.759,88 | 15.805.849,66 | 8.557.215,64 |
| Totale trasferimenti correnti | 12.877.235,88 | 21.528.918,66 | 13.367.066,64 |
| Entrate extratributarie: | | | |
| entrate dalla vendita di beni e servizi | 2.029.766,24 | 2.292.465,67 | 2.782.246,23 |
| interessi attivi da depositi bancari | 24,01 | 40,56 | 97,03 |
| Rimborsi e altre entrate correnti | 297.192,02 | 197.273,86 | 60.329,33 |
| Totale entrate extratributarie | 2.326.982,27 | 2.489.780,09 | 2.842.672,59 |
| Entrate per conto terzi e partite di giro: | | | |
| Ritenute per scissione contabile IVA | 577.400,88 | 441.921,24 | 0,00 |

| | 2019 | 2018 | 2017 |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| Altre ritenute | 0,00 | 0,00 | 226.686,51 |
| Ritenute su redditi da lavoro dipendente | 2.090.229,02 | 2.088.723,08 | 2.846.198,21 |
| Ritenute previdenziali e assistenziali su redditi | 777.441,34 | 802.767,07 | |
| altre ritenute al personale dipendente per conto terzi | 65.620,19 | 89.047,84 | 0,00 |
| Ritenute su redditi da lavoro autonomo | 40.896,67 | 46.628,93 | 50.053,27 |
| Ritenute previdenziali e assistenziali su redditi da lavoro autonomo | 820,00 | 800,00 | |
| Rimborso di fondi economici e carte aziendali | 95.000,00 | 75.000,00 | 70.000,00 |
| altre entrate per partite di giro diverse | 0,00 | 32.000,00 | 0,00 |
| Costituzione per depositi cauzionali | 42,63 | 6.559,13 | 57,48 |
| Riscossione imposta di bollo dovuta da terzi | 84.336,00 | 72.435,00 | 122.522,71 |
| Totale generale entrate per conto terzi e partite di giro | 3.731.786,73 | 3.655.882,29 | 3.315.518,18 |
| Totale Entrate | 18.936.004,88 | 27.674.581,04 | 19.525.257,41 |
| Spese correnti | | | |
| retribuzioni lorde | 6.947.872,14 | 7.014.346,61 | 6.955.789,97 |
| altre spese per il personale | 259.894,01 | 198.530,90 | 210.760,37 |
| contributi sociali effettivi a carico dell'ente | 1.980.435,91 | 2.128.728,08 | 2.135.625,96 |
| Totale redditi da lavoro dipendente | 9.188.202,06 | 9.341.605,59 | 9.302.176,30 |
| Imposte e tasse a carico dell'ente: | | | |
| imposta regionale sulle attività produttive IRAP | 604.647,14 | 598.024,55 | 601.787,93 |
| Imposte tasse e proventi assimilati a carico | 877,00 | 1.221,78 | 4.415,73 |
| Totale imposte e tasse a carico dell'ente | 605.524,14 | 599.246,33 | 606.203,66 |
| Acquisto di beni e servizi: | | | |
| Acquisto di beni giornali riviste cancelleria tessere libretti | 2.357,74 | 93.083,81 | 95.280,90 |
| Vestiaro | 2.815,20 | 908,77 | 47,37 |
| Totale acquisto di beni | 5.172,94 | 93.992,58 | 95.328,27 |
| Acquisto di servizi: | | | |
| Organi e incarichi istituzionali: | | | |
| compensi, indennità e rimborsi al Collegio Sindacale (o revisori) | 19.213,40 | 21.122,21 | 21.896,80 |
| compensi OIV | 15.000,00 | 15.198,50 | 15.050,00 |
| Totale organi istituzionali | 34.213,40 | 36.320,71 | 36.946,80 |
| rimborso spese viaggio e trasloco | 387.258,01 | 826.360,10 | 558.983,42 |
| indennità di missione e di trasferta | 72.012,43 | 82.733,22 | 77.710,70 |
| compensi ad agenzia di viaggio | 9.600,00 | 12.800,00 | 21.117,32 |
| organizzazione manifestazione e convegni | 9.545,13 | 21.265,82 | 2.189,80 |
| Totale spese di rappresentanza | 478.415,57 | 943.159,14 | 660.001,24 |
| Acquisto di servizi per la formazione | 47.055,75 | 11.476,20 | 52.953,21 |
| Utenze e canoni | 15.734,79 | 45.024,98 | 38.894,44 |
| Utilizzo di beni di terzi, licenze d'uso software e noleggi impianti | 620.054,49 | 550.456,93 | 732.585,24 |
| Manutenzione ordinaria e riparazioni | 44.269,82 | 31.105,00 | 18.111,38 |
| Consulenze | 0,00 | 4.060,16 | 6.945,73 |
| prestazioni professionali e specialistiche | 44.059,32 | 7.039,40 | 20.203,20 |
| servizi ausiliari per il funzionamento dell'ente | 870,60 | 0,00 | 3.107,34 |
| servizi di ristorazione | 10.760,62 | 11.366,31 | 4.553,10 |
| servizi amministrativi | 1.066.137,42 | 949.880,44 | 998.118,16 |
| servizi finanziari | 7.337,82 | 7.319,60 | 7.642,86 |
| servizi sanitari | 39.232,68 | 0,00 | 1.669,98 |
| servizi informatici | 2.624.480,72 | 1.406.154,61 | 1.551.964,65 |
| altri servizi | 4.239,20 | 7.269,04 | 19.642,91 |
| Totale acquisto di servizi | 5.036.862,20 | 4.010.632,52 | 4.153.340,24 |
| Totale acquisto beni e servizi | 5.042.035,14 | 4.104.625,10 | 4.248.668,51 |
| Trasferimenti correnti a amministrazioni | 726.156,80 | 498.607,00 | 836.442,10 |
| borse di studio | 4.500,00 | 0,00 | 3.000,00 |
| Totale trasferimenti correnti | 730.656,80 | 498.607,00 | 839.442,10 |

| | 2019 | 2018 | 2017 |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| Rimborsi di spese al personale (comando distacco fuori ruolo) + altri rimborsi | 11.392,28 | 342.226,13 | 452.803,50 |
| fondo di riserva | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| premi di assicurazione contro i danni | 851.140,86 | 837.134,91 | 686.070,42 |
| oneri da contenzioso | 6.566,04 | 13.028,78 | 9.301,89 |
| Totale spese correnti | 16.435.517,32 | 15.736.473,84 | 16.144.666,38 |
| Spese in conto capitale: | | | |
| mobili e arredi | 1.443,26 | 991,27 | 27.477,27 |
| impianti e macchinari | 14.146,04 | 547,95 | 19.154,00 |
| Hardware | 157.149,32 | 358,49 | |
| altri beni materiali | 5.910,26 | 10.000,00 | |
| Software | 0,00 | 141,34 | |
| Totale spese in c/ capitale | 178.648,88 | 12039,05 | 46.631,27 |
| Uscite per conto terzi e partite di giro: | | | |
| versamento delle ritenute per scissione IVA | 577.400,88 | 441.921,24 | 226.686,51 |
| Versamento di ritenute erariali su redditi da lavoro dipendente | 2.090.229,02 | 2.088.723,08 | 2.846.198,21 |
| versamenti ritenute previdenziali | 777.441,34 | 802.767,07 | |
| altri versamenti | 65.620,19 | 89.047,84 | |
| versamenti di ritenute su redditi da lavoro autonomo | 41.716,67 | 47.428,93 | 50.053,27 |
| Altre uscite per partite di giro | 95.000,00 | 107.000,00 | 70.000,00 |
| restituzione di depositi cauzionali | 42,63 | 6.559,13 | |
| versamenti di imposte e tributi riscosse per conto terzi | 84.336,00 | 72.435,00 | 122.580,20 |
| Totale uscite per conto terzi e partite di giro | 3.731.786,73 | 3.655.882,29 | 3.315.518,19 |
| Totale Uscite | 20.345.952,93 | 19.404.395,18 | 19.506.815,84 |

Fonte: Corte dei conti su dati ANSF

Il risultato da rendiconto finanziario di competenza, derivante dalla differenza tra il totale delle entrate accertate e quello delle spese impegnate mostra, nell'esercizio 2019, un valore negativo pari a euro 1.409.948,05, a differenza dei precedenti anni presi in esame che hanno chiuso con un avanzo di esercizio.

Per la copertura delle maggiori spese è stato utilizzato l'avanzo di amministrazione, ai sensi dell'art.4, c. 9 del D.P.R. n. 36 del 3 marzo 2009 (Regolamento concernente la gestione amministrativa e contabile dell'Agenzia)²¹.

Tabella 15: Risultato d'esercizio

| | 2019 | 2018 | 2017 |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|------------------|
| Totale entrate accertate | 18.936.004,88 | 27.674.581,04 | 19.525.257,41 |
| Totale spese impegnate | 20.345.952,93 | 19.404.395,18 | 19.506.815,84 |
| Risultato di esercizio | -1.409.948,05 | 8.270.185,86 | 18.441,57 |

Fonte: Corte dei conti su dati ANSG

²¹ Art. 4, c. 9: Il bilancio di previsione deve risultare in equilibrio che può essere conseguito anche attraverso l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione presunto, con esclusione dei fondi destinati a particolari finalità.

2.5 Analisi delle voci del Rendiconto finanziario

Tabella 16: Analisi delle voci del Rendiconto finanziario

| | 2019 | 2018 | 2017 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| Entrate derivanti da trasferimenti correnti | 12.877.235,88 | 21.528.918,66 | 13.367.066,64 |
| Entrate extratributarie | 2.326.982,27 | 2.489.780,09 | 2.842.672,59 |
| Totale entrate correnti | 15.204.218,15 | 24.018.698,75 | 16.209.739,23 |
| Spese di funzionamento | 14.835.761,34 | 14.045.477,02 | 14.157.048,47 |
| - Redditi da lavoro dipendente | 9.188.202,06 | 9.341.605,59 | 9.302.176,30 |
| - Imposte e tasse a carico dell'Ente | 605.524,14 | 599.246,33 | 606.203,66 |
| - Acquisto di beni e servizi | 5.042.035,14 | 4.104.625,10 | 4.248.668,51 |
| Interventi diversi | 730.656,80 | 498.607,00 | 839.442,10 |
| Oneri comuni | 869.099,18 | 1.192.389,82 | 1.148.175,81 |
| Totale spese correnti | 16.435.517,32 | 15.736.473,84 | 16.144.666,38 |
| Mobili e arredi | 1.443,26 | 991,27 | 27.477,27 |
| Impianti e macchinari | 14.146,04 | 547,95 | 19.154,00 |
| Hardware | 157.149,32 | 358,49 | 0,00 |
| Altri beni materiali | 5.910,26 | 10.000,00 | 0,00 |
| Software | 0,00 | 141,34 | 0,00 |
| Totale spese in c/capitale | 178.648,88 | 12.039,05 | 46.631,27 |

Fonte: Corte dei conti su dati ANSF

Le entrate da trasferimenti correnti hanno subito un notevole calo nell'anno 2019 rispetto al precedente esercizio. Le motivazioni di tali differenze sono state indicate nel paragrafo riguardante i proventi da conto economico.

Le entrate extratributarie riguardano i corrispettivi tariffari per i servizi erogati dall'Agenzia (certificazioni, autorizzazioni e riconoscimenti agli operatori ferroviari), che mantengono nei tre anni risultati positivi, nonché rimborsi, recuperi ed entrate diverse.

Le spese di funzionamento riguardano: le spese per il personale, comprensive delle retribuzioni, dello straordinario corrisposto al personale a tempo indeterminato, dei buoni pasto, oltre ai contributi obbligatori e complementari; le imposte e tasse a carico dell'Agenzia, comprendenti anche i contributi dovuti all'ANAC; le spese per acquisto di beni e servizi, aumentati nel 2019 rispetto agli anni precedenti soprattutto a causa dell'incremento della spesa per i servizi informatici.

Gli interventi diversi riguardano prevalentemente trasferimenti ad amministrazioni pubbliche per partnership in progetti per lo sviluppo della cultura della sicurezza ferroviaria presso i giovani e trasferimenti al MEF in ottemperanza a norme in materia di contenimento della spesa. Nel 2019, rispetto all'anno precedente, tali spese sono aumentate del 46,54 per cento, principalmente a causa del finanziamento di progetti

per la diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria realizzati in convenzione con alcune federazioni sportive.

Gli oneri comuni riguardano: rimborsi o restituzioni per personale in comando o distacco (per il 2019 tale spesa risulta essere di gran lunga inferiore rispetto agli esercizi precedenti dal momento che la retribuzione del Direttore è stata corrisposta direttamente dall’Agenzia e non rimborsata, di conseguenza, al MIT); spese assicurative e oneri da contenzioso.

Non sono presenti entrate in c/capitale mentre le spese in c/capitale sono costituite da investimenti rappresentati da materiale bibliografico, mobili e arredi, acquisti di strumenti hardware e software.

Le partite di giro, risultate sempre in pareggio, comprendono le entrate ed uscite che l’Agenzia effettua in qualità di sostituto di imposta, per conto terzi (che rappresentano allo stesso tempo un debito ed un credito per l’Agenzia) oltre alle somme amministrate dall’economista e da questo rendicontate o rimborsate.

Il fondo a disposizione dell’economista nel corso dell’esercizio 2017 ammontava a euro 70.000,00 (di cui euro 1.320,38 non utilizzate e riversate al bilancio), nell’anno 2018 ammontava a euro 75.000,00 (utilizzato prevalentemente per anticipi per missioni) mentre nell’esercizio 2019 il suo ammontare è stato di euro 95.000,00.

Il risultato del conto economico, pari a una perdita di euro 216.560,05 è riconciliabile con il disavanzo della contabilità finanziaria di euro 1.409.948,05 aggiungendo, a quest’ultima cifra, la somma algebrica delle differenze tra i costi e i ricavi come sotto riportato:

Tabella 17: Prospetto di riconciliazione

| Prospetto di riconciliazione | |
|--|----------------|
| Totale entrate accertate (escluso partite di giro) | 18.936.004,88 |
| Totale spese accertate (escluso partite di giro) | 20.345.952,93 |
| Disavanzo da rendiconto finanziario | (1.409.948,05) |
| Differenze di costi non rilevati nel conto economico | 1.098.201,39 |
| Differenza di ricavi | 95.188,61 |
| Disavanzo da c/economico | (216.558,05) |

Fonte: Corte dei conti su dati ANSF

La differenza dei ricavi (euro 95.188,61) è data principalmente da insussistenze del

passivo, mentre la differenza di costi è rappresentata dagli oneri straordinari, oltre che da scostamenti dovuti allo sfasamento temporale tra l'assunzione dell'impegno e l'effettivo manifestarsi dei costi di competenza economica.

CAPITOLO V

CONSIDERAZIONI, CONCLUSIONE DELL'ISTRUTTORIA, ESITI DEL CONTRADDITTORIO E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE

L'Agenzia - da intendersi quale ANSF, e dal 5 dicembre 2020 quale ANSFISA, atteso il ritardato avvio rispetto alle previsioni legislative che annunciavano il 1° gennaio 2019 - ha sollecitato gli Operatori ferroviari su una serie di interventi ritenuti prioritari.

Questi, più precisamente si possono individuare nei seguenti: allineare i livelli di sicurezza in tutte le parti del sistema ferroviario (Reti Regionali interconnesse di cui al Decreto MIT del 5 agosto 2016) e uniformare agli standard nazionali l'attrezzaggio tecnologico della rete e dei veicoli, potenziando la propria organizzazione per gli aspetti relativi alle attività di sicurezza, progettuali e realizzative; garantire l'efficacia dei processi manutentivi e implementare le attività necessarie a fornire riscontro alle relative raccomandazioni disposte dall'ANSF; limitare il numero degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria; garantire il corretto svolgimento delle indagini sugli incidenti e inconvenienti ferroviari, puntando soprattutto a superare i comportamenti omissivi o non collaborativi tra Operatori e verso l'ANSF stessa; rafforzare il presidio della sicurezza in materia di trasporto di merci pericolose; adottare un approccio sistematico per gestione dei fattori umani e organizzativi; promuovere una positiva "cultura della sicurezza"; assicurare una maggiore collaborazione tra gli Operatori ferroviari; implementare un sistema di monitoraggio per permettere una gestione efficace della sicurezza nel sistema ferroviario durante le attività di esercizio e manutenzione e, dove opportuno, migliorare il sistema di gestione come disposto dal Regolamento (UE) 1078/2012.

A ciò si aggiungono le attività in materia di rilascio di certificazioni e autorizzazioni di sicurezza, di normazione e di supervisione sul sistema complessivo della sicurezza ferroviaria.

Nel corso del 2018 sono state anche revisionate le procedure operative per l'emissione di sanzioni amministrative nei confronti degli Operatori ferroviari in virtù del disposto dall'art. 18 della legge n. 122 del 2016 recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - legge europea 2015-

2016", consolidando il percorso avviato nel 2017. Con l'entrata in vigore del d. lgs. n. 50/2019 il sistema sanzionatorio disposto con la suddetta legge è stato modificato.

Da quanto emerso va evidenziata l'elevato influsso di incidenti ferroviari causati da mancata manutenzione alle infrastrutture e ai veicoli, oltre che agli attraversamenti pedonali, come dimostra l'elevata percentuale delle vittime dei sinistri.

Nota positiva è rappresentata dall'effettiva diminuzione dei passaggi a livello poco sicuri e dall'aumento dei livelli di sicurezza.

Anche relativamente ai precursori di incidenti, si registra una posizione lontana dalla media europea in relazione a carenze di manutenzione e di applicazione di nuove tecnologie.

Quanto alla dotazione organica, contrassegnata peraltro attualmente da mancato turn over generazionale, risulta non adeguata rispetto alle accresciute competenze dell'Agenzia, con la conseguente necessità di concludere le procedure concorsuali già iniziate e avviare al più presto quelle ulteriori necessarie, anche in considerazione del subentro di una più ampia Agenzia operante a garanzia della sicurezza non solo del trasporto ferroviario ma anche delle infrastrutture stradali (ANSFISA).

