

Piano della Performance 2020 - 2022

INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
2	PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE.....	5
2.1	MISSIONE E PRINCIPALI ATTIVITA'.....	6
2.2	ORGANIZZAZIONE.....	8
2.3	PERSONALE.....	9
2.4	DATI ECONOMICO-FINANZIARI.....	12
3	LE DIMENSIONI DELLA PERFORMANCE.....	14
3.1	LA PERFORMANCE ORGANIZZATIVA DELLE FUNZIONI DI SUPPORTO.....	16
3.2	LA PERFORMANCE INDIVIDUALE.....	17
4	PIANIFICAZIONE TRIENNALE.....	18
4.1	QUADRO DI RIFERIMENTO.....	18
4.2	OBIETTIVO SPECIFICO DEL TRIENNIO.....	23
5	PIANIFICAZIONE ANNUALE.....	28
5.1	OBIETTIVO ANNUALE 1 - SICUREZZA SULLE RETI FERROVIARIE INTERCONNESSE DI CUI AL D.M. 5 AGOSTO 2016.....	29
5.2	OBIETTIVO ANNUALE 2 - SICUREZZA SULLE RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE DAL RESTO DEL SISTEMA FERROVIARIO, DI CUI AL DM N. 347 DEL 2 AGOSTO 2019.....	30
5.3	OBIETTIVO ANNUALE 3 - ATTIVITÀ DI VERIFICA, CONTROLLO E SUPERVISIONE DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA DEGLI OPERATORI FERROVIARI.....	30
5.4	OBIETTIVO ANNUALE 4 - DIFFUSIONE DELLA CULTURA DELLA SICUREZZA FERROVIARIA.....	31
6	RIEPILOGO OBIETTIVI SPECIFICI ED ANNUALI.....	32

1 INTRODUZIONE

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF o Agenzia) è istituita con sede in Firenze in esito all'emanazione del D.Lgs. 162/2007 ed è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Il funzionamento dell'Agenzia, sino al mese di settembre 2012, è stato assicurato tramite l'utilizzo, ai sensi dell'art. 4, comma 8, del citato D.Lgs. 162/2007, di personale appartenente ai

ruoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Gruppo FS, posto alle dipendenze funzionali dell'ANSF pur conservando il rapporto di lavoro con il Ministero o la Società di provenienza.

In data 27 settembre 2012, l'Agenzia ha completato l'iter della prima procedura di inquadramento del personale nei propri ruoli, prevista agli artt. 17 e 18 del D.P.R. n. 224/2011.

Al 31/12/2019 l'Agenzia poteva contare su 107 unità di personale in servizio, rispetto alle 302 unità previste dalla pianta organica così come rideterminata con Delibera 3/2018 del 20/07/2018 (Piano triennale dei fabbisogni di personale 2017-2019 e rideterminazione della dotazione organica).

Il quadro in cui si trova ad operare l'Agenzia è stato completamente ridefinito dal D.L. 28 settembre 2018, n. 109 (recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze"), convertito con modificazioni nella legge 16 novembre 2018, n. 130, che all'art. 12 ha istituito, a decorrere dal 1° gennaio 2019, la nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), avente il compito di garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali. La nuova Agenzia è soggetta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministero delle infrastrutture e trasporti, presso cui è istituita. La norma prevede che ANSF venga soppressa a decorrere dalla data di piena operatività della nuova Agenzia, che sarà determinata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; inoltre, fino all'emanazione dello Statuto e del regolamento di amministrazione della nuova Agenzia, continuano ad applicarsi i regolamenti già emanati per l'ANSF, i cui organi rimangono in carica fino alla nomina degli organi dell'ANSFISA (Direttore - Comitato direttivo - Collegio dei revisori dei conti).

Il presente Piano pertanto, pur avendo una proiezione temporale di carattere triennale, continua a prendere a riferimento l'attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che, nelle more della costituzione della nuova Agenzia ANSFISA e del decreto ministeriale che ne attesta l'effettiva operatività, deve considerarsi ancora pienamente

operante. Ciò in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 12, comma 19, del suddetto D.L. 109/2018, in base al quale, nelle more della piena operatività della nuova Agenzia ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. Tale previsione è stata ribadita dall'art. 31, comma 6, del D.Lgs. 50/2019, secondo cui, nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni ad essa attribuite in campo ferroviario dallo stesso D.Lgs. 50/2019 continuano ad essere svolte da ANSF.

Il presente Piano della Performance è stato adottato ai sensi degli articoli 10, comma 1, lettera a), e 15, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 150/2009, di seguito anche "decreto" - come modificato dal D.Lgs. 25 maggio 2017, n. 74 - e delle Linee guida n. 1/2017 per il Piano della Performance emanate dal Dipartimento della Funzione pubblica; il presente Piano, inoltre, tiene conto della normativa relativa all'anticorruzione, nonché dei D.Lgs. n. 33/2013, n. 39/2013 e n. 97/2016, sul riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità e trasparenza e il regime delle inconfiribilità e incompatibilità degli incarichi presso le pubbliche amministrazioni.

Il Piano della performance è un documento programmatico, con orizzonte temporale triennale, da emanarsi annualmente, che dà compimento alla fase programmatoria del Ciclo di gestione della performance ed ha lo scopo di assicurare la qualità, la comprensibilità e l'attendibilità dei documenti di rappresentazione della performance dell'Agenzia.

Il Piano - che, come si è detto, continua a tenere necessariamente conto della struttura, delle funzioni e della realtà operativa di ANSF, tuttora pienamente operante - comprende:

- gli indirizzi e gli obiettivi individuati annualmente dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con proprio Atto (Delibera), sulla base della Convenzione stipulata in attuazione dell'articolo 9, comma 5, dello Statuto dell'Agenzia adottato con il D.P.R. 34/2009 che regola i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia;
- gli obiettivi specifici triennali completi di indicatori e target di misurazione ed identificazione della delle strutture dirigenziale responsabile dell'attuazione;
- gli obiettivi annuali intermedi da raggiungere per assicurare il raggiungimento dell'obiettivo specifico triennale.

Si ricorda che, come previsto dal Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance dell'Agenzia¹, è prevista l'assegnazione annualmente a tutto il personale dell'ANSF di

¹ Documento consultabile in Amministrazione Trasparente, sezione Performance, al seguente link (<https://www.ansf.gov.it/sistema-di-misurazione-e-valutazione-della-performance>)

obiettivi operativi comuni ed obiettivi individuali, finalizzati alla misurazione e la valutazione della performance organizzativa ed individuale.

L'organizzazione del documento segue la struttura delle Linee guida per il Piano della performance emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica a giugno 2017 e, allo stesso tempo, tiene conto delle specificità dell'Agenzia.

La coerenza del Piano della performance con la programmazione economico-finanziaria dell'Agenzia, richiesta dal D.Lgs. n.150/09 (art. 4, co. 1 e art. 5, co. 1), trova fondamento nell'integrazione del processo di formazione del Piano della performance con quello di formazione del Bilancio annuale e pluriennale dell'esercizio, e trova dimostrazione nella copertura finanziaria della spesa per le risorse necessarie al perseguimento degli obiettivi contemplati nel Piano della performance con gli stanziamenti di bilancio.

Il processo di formazione del Piano della performance e del Bilancio sono integrati e solo a valle della deliberazione del bilancio, gli stanziamenti approvati costituiscono limite per le risorse destinabili alle azioni ed agli obiettivi del Piano della performance, che è deliberato successivamente.

La maggioranza delle risorse necessarie alla realizzazione del Piano della performance è certamente costituita da quote di risorse comuni assegnate ai Settori (personale in dotazione ai Settori e relativi costi comuni di gestione).

Infine, il presente Piano, pur non prevedendo in maniera esplicita un obiettivo specifico triennale in materia di anticorruzione, si raccorda con gli obiettivi e le azioni del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (P.T.P.C.T.) attraverso la definizione di obiettivi operativi annuali definiti nel Ciclo di gestione della Performance.

Tale raccordo è garantito dalla valutazione effettuata dall'OIV in sede di assegnazione degli obiettivi annuali di cui al Ciclo di gestione della performance verificando nello specifico la effettiva individuazione di obiettivi individuali ed organizzativi annuali in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza assegnati al personale, il cui effettivo raggiungimento è poi rendicontato nella *Relazione annuale sulla Performance*.

2 PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF o Agenzia) è stata istituita, con sede in Firenze, sulla base dell'articolo 4 del D.Lgs. 162/2007 di recepimento della direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (direttiva relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie). L'Agenzia è operativa dal 16 giugno 2008.

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

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

Si richiama quanto illustrato nell'Introduzione, in merito all'istituzione della nuova Agenzia ANSFISA e alla soppressione dell'ANSF con decorrenza dalla data, da stabilirsi con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di piena operatività della nuova Agenzia.

2.1 MISSIONE E PRINCIPALI ATTIVITA'

L'Agenzia è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale comprese le linee regionali e le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario. L'Agenzia fornisce agli operatori ferroviari i principi informativi delle disposizioni e prescrizioni di loro competenza e vigila affinché siano mantenuti elevati livelli di sicurezza promuovendone il costante miglioramento in relazione al progresso tecnico e scientifico.

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

Come anticipato in premessa, l'art. 12 del Decreto Legge n. 109/2018, convertito con la Legge n. 130/2018 ("Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze") ha definito con riferimento al settore ferroviario i seguenti compiti:

- convalidato i compiti e le funzioni per ANSF previsti dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, confermati nel decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie", che ha abrogato il d.lgs. 162/2007;
- trasferito ad ANSFISA le funzioni ispettive e di vigilanza sui sistemi di trasporto rapido di massa esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014.

L'Agenzia ai fini della sicurezza del sistema ferroviario nazionale svolge le funzioni ad esse attribuite in materia di:

Attività normativa

In tale ambito i compiti dell'Agenzia sono volti alla definizione ed al riordino del quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria consistente nell'emissione di norme di sicurezza per la circolazione ferroviaria, di standard tecnici nazionali applicabili ai sottosistemi ferroviari, di norme e standard riguardanti la formazione e la qualificazione del personale dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie che svolgono attività di sicurezza, nonché alla regolamentazione ed al controllo sull'emissione delle regole interne e sui rapporti di interfaccia di imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura.

Attività autorizzativa

L'Agenzia provvede al rilascio, al rinnovo, all'aggiornamento e alla revoca delle autorizzazioni riguardanti la messa in servizio dei veicoli e dei certificati di sicurezza delle imprese di trasporto ferroviario, dell'autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura, nonché alla qualificazione degli organismi il cui riconoscimento sia necessario per lo svolgimento del ruolo ad essi assegnato.

L'Agenzia provvede ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario italiano e ad autorizzare all'utilizzo le applicazioni generiche del segnalamento, a terra e a bordo; l'Agenzia ha inoltre il compito di rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione dei veicoli sul mercato nonché provvedere alla registrazione dei veicoli nel Registro di Immatricolazione Nazionale.

Attività di verifica e controllo

L'Agenzia esercita il controllo dei requisiti per il mantenimento di certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza; la vigilanza sull'applicazione di norme tecniche e standard di sicurezza, nonché la verifica sull'applicazione delle disposizioni tecniche relativamente al funzionamento e alla manutenzione.

L'Agenzia accerta che la dichiarazione «CE» dei componenti di interoperabilità sia stata rilasciata secondo quanto previsto dalla specifica di interoperabilità pertinente, che i

veicoli siano debitamente immatricolati e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dell'infrastruttura e dei veicoli siano precise ed aggiornate. L'attività ispettiva si esplica attraverso l'esecuzione di verifiche e indagini ritenute necessarie per l'assolvimento dei propri compiti.

Altre attività

L'Agenzia, inoltre, può svolgere compiti di studio e di approfondimento sulla sicurezza ferroviaria e di consultazione a favore di enti ed istituzioni, formulando proposte e osservazioni per il miglioramento della sicurezza ferroviaria; inoltre l'Agenzia conduce approfondimenti sugli eventi significativi per la sicurezza ferroviaria mentre non ha obbligo di legge di condurre indagini sugli incidenti che sono condotte dalla Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

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

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

2.2 ORGANIZZAZIONE

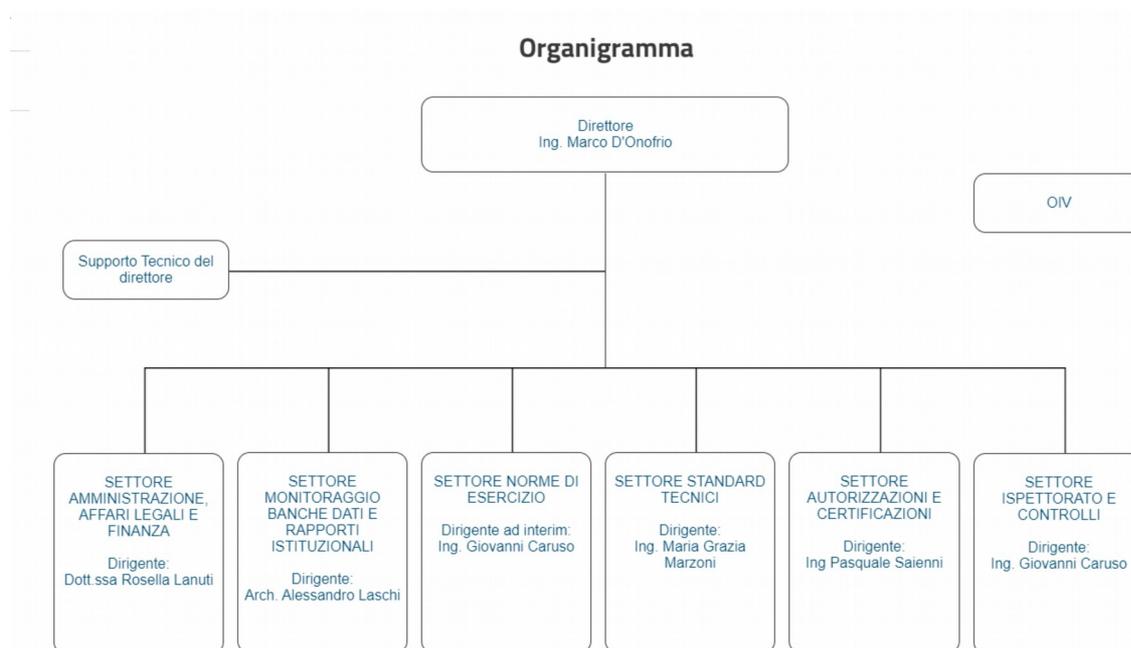
Con D.P.R. 35/2009 è stato emanato Il regolamento di organizzazione dell'Agenzia.

Nell'organigramma che segue, è sintetizzata la struttura organizzativa dell'Agenzia, quale delineata dal D.P.R. 35/2009, che si compone delle seguenti strutture:

- n. 1 Centro di Responsabilità Amministrativa;
- n. 6 Settori di livello dirigenziale non generale cui è affidato il coordinamento dei relativi Uffici, di livello dirigenziale non generale e di livello non dirigenziale;

□ n. 12 sedi sul territorio (2 Firenze, 2 Roma, Genova, Milano, Torino, Bologna, Venezia, Ancona, Bari, Napoli)

Figura 1: Organigramma dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie



L’organigramma completo dell’Agenzia è consultabile sul sito web dell’Agenzia, sezione Amministrazione Trasparente al seguente link (<https://www.ansf.gov.it/struttura-organizzativa>).

2.3 PERSONALE

La dotazione organica dell’Agenzia, come ridefinita dalla delibera ANSF n. 3/2018 e dalla successiva delibera prot. 24351 dell’11/12/2019 (Piano Triennale dei Fabbisogni 2019-2021)¹ ammonta a **302** unità di personale.

A fronte di tale dotazione, il personale in servizio alla data del 31/01/2020 è pari a **108** unità, cui si aggiungono due unità (funzionari) in posizione di aspettativa/comando out..

¹ Consultabile in Amministrazione Trasparente, sezione Personale-Dotazione organica, al link (<https://www.ansf.gov.it/dotazione-organica>)

Tabella 1: Distribuzione del personale per figura professionale

AREA	QUALIFICA/CATEGORIE DI INQUADRAMENTO	NUMEROSITA'
Dirigenziale	Dirigenti II Fascia	13(*)
Professionale	Professionisti di I qualifica	24
	Professionisti di II qualifica	1
Tecnica	Funzionari	30(*)
	Collaboratori	11
	Operatori	1
Amministrativa	Funzionari	11(*)
	Collaboratori	16
	Operatori	3
Totale		110

(*) a n. 2 funzionari è stato conferito un incarico dirigenziale ex art. 19, comma 6 del D. Lgs 165/2001

Il personale dirigenziale è inquadrato nella II fascia, di cui n. 2 unità sono incarichi dirigenziali ex art.19, comma 6. D.Lgs. 165/2001.

Il personale dell’Agenzia è distribuito prevalentemente tra la sede legale di Firenze, la sede di Roma, nonché presso le altre sedi periferiche, come di seguito riportato.

Tabella 2: Distribuzione del personale per sede

--

In linea con il Piano dei Fabbisogni di personale 2018-2020, l’Agenzia ha avviato le procedure volte all’assunzione dei vincitori delle procedure di mobilità e di concorso avviate nel corso del 2018 per un totale di **46** assunzioni relative ai seguenti Bandi:

- Bando di concorso per esami, per l’assunzione a tempo indeterminato di 2 dirigenti di seconda fascia, settori tecnici;
- Bando di concorso per esami, per l’assunzione a tempo indeterminato di 6 ingegneri professionisti;
- Bando di concorso per esami, per l’assunzione a tempo indeterminato di 18 funzionari di area tecnica;
- Bando di concorso per esami, per l’assunzione a tempo indeterminato di 11 collaboratori di area tecnica;
- Bando di mobilità per la copertura, mediante passaggio diretto tra pubbliche amministrazioni ai sensi dell’art. 30 del D.Lgs. n. 165/2001, di 1 posizione dirigenziale di seconda fascia nell’ambito del settore autorizzazioni e certificazioni;
- Bando di mobilità per la copertura di 2 posti di categoria Professionisti di I qualifica professionale, n. 4 posti di categoria Funzionari e n. 2 posti di categoria Collaboratori - area tecnica.

E’ inoltre in corso di svolgimento il VII corso concorso dirigenziale gestito dalla SNA, a valere sul quale l’Agenzia ha a suo tempo ha previsto l’assunzione di n. 3 unità dirigenziali.

L’Agenzia, inoltre, ha ottenuto, in base al D.P.C.M. 20 agosto 2019, la possibilità di procedere all’assunzione, a valere sul *turnover*, del personale per n. 3 unità, attingendo alle graduatorie degli idonei di concorsi già autorizzati e banditi.

Si precisa che le unità di personale sopra riportate non includono le quote di personale da assumere riferite alle categorie protette ex L.68/99 (6 unità di personale); di queste una unità è stata recentemente assunta presso la sede di Firenze (decorrenza dall’01/01/2020). Per le altre 5 unità si segnala che: a) per le 2 unità da assumere presso la sede di Firenze, è stata richiesta la pubblicazione di un avviso di avviamento numero alla Regione Toscana e a breve verranno avviate le relative procedure di selezione; b) 1 unità (ex art 18, c. 2 L. 68/99) del profilo “Collaboratore” è prevista nell’ambito del bando di concorso per 11 Collaboratori tecnici; c) per le n. 2 unità da assumere presso la sede di Roma sono in corso di perfezionamento le relative procedure.

Si riportano, di seguito, i dati statistici di carattere qualitativo riguardanti il personale dell’Agenzia.

Tabella 3: Analisi caratteri qualitativi/quantitativi del personale ANSF

ANALISI CARATTERI QUALITATIVI/QUANTITATIVI	
Indicatori	Valore (dati al 31/12/2019)
Età media del personale (anni)	50,4
Età media dei dirigenti (anni)	54,4
Tasso di crescita unità di personale negli anni*	-6%
% di dipendenti in possesso di laurea	66%
Costi di formazione-spese del personale**	170.500 Euro

*variazione calcolata rispetto anno precedente

**Valore bilancio di previsione 2020

Si rimanda per approfondimenti relativi alla composizione del personale, al sito web dell’Agenzia, sezione Amministrazione Trasparente - Personale consultabile al seguente link (<https://www.ansf.gov.it/personale>).

2.4 DATI ECONOMICO-FINANZIARI

L’Agenzia presenta una solida struttura finanziaria, con alta disponibilità liquida e nessun indebitamento.

Di seguito i principali dati di natura economico-finanziaria che caratterizzano l’Agenzia.

Tabella 4: Dati economico finanziari biennio 2017 e 2018

Dati economico -finanziari		2017	2018
Entrate	Trasferimenti correnti	13.367.066,64	21.528.918,66
	Entrate extra tributarie	2.842.672,59	2.489.780,09
	Entrate per conto terzi e partite di giro	3.315.518,18	3.655.882,29
	TOT	19.525.257,41	27.674.581,04
Uscite	Spese Correnti	16.144.666,39	15.736.473,84
	Spese In conto capitale	46.631,27	12.039,05
	Uscite per conto terzi e partite di giro	3.315.518,18	3.655.882,29
	TOT	19.506.815,84	19.404.395,18
	Avanzo di Amministrazione	18.441,57	8.270.185,86
	TOT	19.525.257,41	27.674.581,04

Tra le entrate figurano i trasferimenti correnti riconducibili all’incremento dell’1% dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell’infrastruttura, contributo incrementato da 8.557.215 Euro nel 2017 a 15.805.849 Euro nel 2018.

Tabella 5: Entrate ANSF biennio 2017 e 2018

Entrate ANSF		2017	2018
Fonte	Descrizione	Valore (€)	Valore (€)
Trasferimenti dallo Stato	Per espletamento compiti istituzionali	4.809.851,00	5.723.069,00
Entrate proprie	Tariffe per servizi	2.782.246,23	2.292.465,67
	altri proventi	60.426,36	197.314,42
Trasferimenti da altre Imprese / Amministrazioni	Contributo di funzionamento	8.557.215,64	15.805.849,66
TOT ENTRATE (al netto entrate c/terzi e partite di giro)		16.209.739,23	24.018.698,75

Le spese sostenute dall'Agenzia sono ripartite principalmente nelle seguenti categorie:

Spese per il personale: Comprende retribuzioni, buoni pasto, interventi assistenziali, oneri previdenziali obbligatori e volontari, IRAP, rimborsi per personale "comandato in";

Spese di funzionamento diverse dal personale: Comprende acquisto di beni e servizi, compresi spese per trasferte, utilizzo immobili e servizi RFI e MIT, servizi di assicurazione, ecc.

Trasferimenti a terzi: trasferimenti a fronte di progetti per la sicurezza e trasferimenti al MEF;

Spese generali ed altre spese correnti: Comprende rimborsi passivi, oneri da contenzioso e per imposte diverse.

Tabella 6: Tipologia di spesa anno 2018

Tipologia di spesa	Anno 2018 Valore (€)
Spese sostenute per il personale	10.239.630,14
Spese di funzionamento (diverse da quelle per il personale)	4.941.760,01
Trasferimenti a terzi	498.607,00
Spese generali ed altre spese correnti	56.476,69
Totale spese correnti	15.736.473,84
Spese in conto capitale	12.039,05
TOT	15.748.512,89

3 LE DIMENSIONI DELLA PERFORMANCE

La **performance organizzativa** è l'insieme dei risultati attesi dall'amministrazione nel suo complesso o dalle sue unità organizzative. Essa permette di programmare, misurare e valutare come l'organizzazione, consapevole del suo stato delle risorse ("salute dell'amministrazione") utilizzi le stesse in modo razionale (efficienza) utilizzando procedure di valutazione e di mantenimento delle competenze (sviluppo delle risorse) per erogare servizi adeguati alle attese degli utenti (efficacia), al fine ultimo di creare valore pubblico, o di migliorare il livello di benessere sociale ed economico degli utenti e degli *stakeholder* (impatto).

Essa concerne:

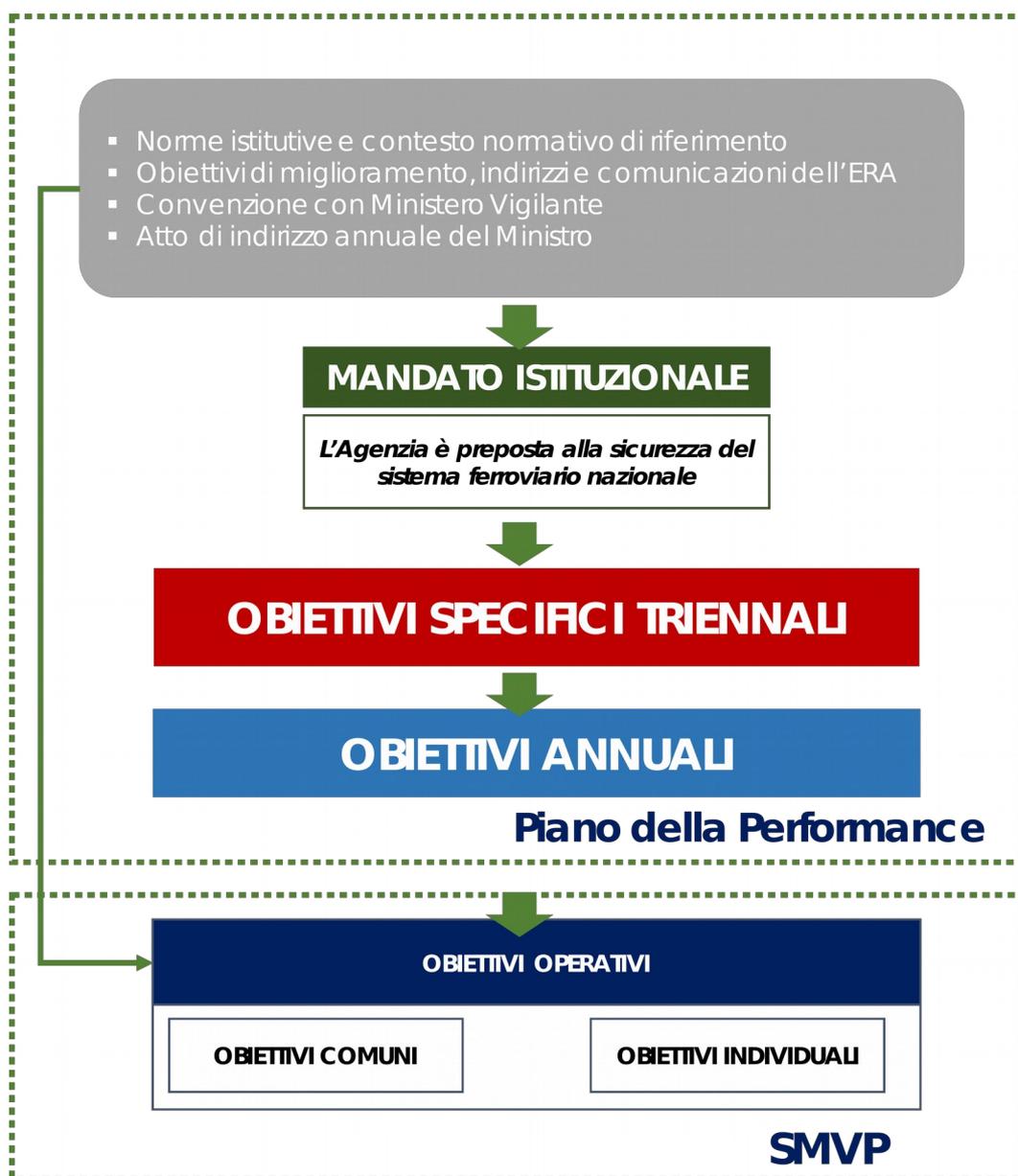
- le politiche attivate per il soddisfacimento finale dei bisogni della collettività;
- il grado di attuazione dei Piani e dei Programmi con particolare riferimento alla tempistica realizzativa, agli standard qualitativi-quantitativi e al livello di assorbimento delle risorse;
- il grado di soddisfazione dei destinatari delle attività e dei servizi resi rilevato attraverso l'ascolto degli *stakeholder*;
- la modernizzazione e il miglioramento qualitativo dell'organizzazione e delle competenze professionali attraverso un processo continuo di valutazione e formazione professionale;
- l'efficienza dell'impiego delle risorse, con particolare riferimento al contenimento ed alla riduzione dei costi, nonché all'ottimizzazione dei tempi dei procedimenti amministrativi;
- la qualità e la quantità delle prestazioni e dei servizi erogati.

Nella **performance organizzativa**, si distinguono due livelli:

- una *performance organizzativa*, costituita dai risultati operativi che l'Agenzia consegue nel suo complesso (attraverso le strutture che lo compongono);
- una *performance organizzativa di struttura*, declinata attraverso obiettivi operativi di mantenimento e/o miglioramento dei servizi erogati o dei processi, e che è misurata attraverso un set di indicatori volti a monitorare l'adeguatezza dell'output erogato rispetto alle aspettative e necessità degli *stakeholders* (efficacia) e la capacità dell'Agenzia di utilizzare le proprie risorse (umane, strumentali e finanziarie) in modo ottimale (efficienza).

La **performance individuale** riguarda invece, come noto, il contributo fornito dal singolo individuo al raggiungimento degli obiettivi dell'Amministrazione, da misurarsi tenendo conto sia dei risultati di performance organizzativa della struttura cui l'individuo appartiene, sia dei c.d. comportamenti organizzativi da lui posti in essere.

Ricordando che gli **obiettivi strategici generali** sono stabiliti dalla Convenzione triennale stipulata tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Direttore dell'Agenzia ai sensi dell'art. 9 comma 5 dello Statuto dell'Agenzia e che gli obiettivi annuali sono invece individuati dal Ministro con proprio atto di indirizzo, la seguente mappa logica rappresenta, anche graficamente, i legami tra mandato istituzionale, *mission*, obiettivi specifici pluriennali di natura strategica e obiettivi operativi dell'Agenzia.



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

3.1 LA PERFORMANCE ORGANIZZATIVA DELLE FUNZIONI DI SUPPORTO

Il presente Piano recepisce le indicazioni in materia di introduzione di indicatori comuni per la misurazione della performance organizzativa delle funzioni di supporto oggetto della Circolare prot. 80611 del 30/12/2019 emanata dal Dipartimento della Funzione Pubblica.

Segue lo schema di cui all'Allegato 1 della Circolare sopra citata, rappresentativo degli indicatori oggetto di monitoraggio nell'anno 2020 da pubblicarsi entro il 31/01/2021 sul Portale della performance del Dipartimento della Funzione Pubblica.

Area	N. Indicatore	Nome indicatore	Formula di calcolo
Gestione delle risorse umane	1.1	Costo unitario della funzione di gestione delle risorse umane	Costo del personale addetto alla funzione gestione risorse umane / N. totale dei dipendenti in servizio
	1.2	Grado di attuazione di forme di organizzazione del lavoro in telelavoro o lavoro agile	N. di dipendenti in lavoro agile e telelavoro / N. totale dei dipendenti in servizio
	1.3	Grado di copertura delle attività formative dedicate al personale	N. di dipendenti che hanno iniziato un'attività formativa nel periodo di riferimento / N. totale dei dipendenti in servizio
	1.4	Grado di copertura delle procedure di valutazione del personale	N. di dipendenti che hanno ricevuto almeno un colloquio di valutazione / N. totale dei dipendenti in servizio
	1.5	Tasso di mobilità interna del personale non dirigenziale	N. di dipendenti che hanno cambiato unità organizzativa / N. totale di personale non dirigenziale in servizio
Gestione degli approvvigionamenti e degli immobili	2.1	Incidenza del ricorso a convenzioni CONSIP e al mercato elettronico degli acquisti	Spesa per l'acquisto di beni e servizi effettuata tramite convenzioni quadro o mercato elettronico / Pagamenti per acquisto di beni e servizi
	2.2	Spesa per energia elettrica al metro quadro	Costo per energia elettrica / N. di metri quadri disponibili
Gestione delle risorse informatiche e digitalizzazione	3.1	Grado di utilizzo di SPID nei servizi digitali	N. di accessi unici tramite SPID a servizi digitali / N. di accessi unici a servizi digitali collegati a SPID
	3.2	Percentuale di servizi <i>full digital</i>	N. di servizi che siano interamente online, integrati e full digital / N. di servizi erogati
	3.3	Percentuale di servizi a pagamento tramite PagoPa	N. di servizi a pagamento che consentono uso PagoPA / N. di servizi a pagamento

Area	N. Indicatore	Nome indicatore	Formula di calcolo
	3.4	Percentuale di comunicazioni tramite domicili digitali	N. di comunicazioni elettroniche inviate ad imprese e PPAA tramite domicili digitali / N. di comunicazioni inviate a imprese e PPAA
	3.5	Percentuali di banche dati pubbliche disponibili in formato aperto	N. di dataset pubblicati in formato aperto / N. di dataset previsti dal paniere dinamico per il tipo di amministrazione
	3.6	Dematerializzazione procedure	Procedura di gestione presenze-assenze, ferie-permessi, missioni e protocollo integralmente ed esclusivamente dematerializzata [full digital)
Gestione della comunicazione e della trasparenza	4.1	Consultazione del portale istituzionale	N. totale di accessi unici al portale istituzionale / 365
	4.2	Grado di trasparenza dell'amministrazione	L'indicatore si calcola come rapporto tra punteggi associati alle attestazioni rilasciate dall'OIV

3.2 LA PERFORMANCE INDIVIDUALE

Come chiarito dalle Linee guida per il Piano della Performance emanate a giugno 2017 dal Dipartimento della Funzione Pubblica, l'Agenzia, a valle della propria pianificazione triennale, assegna alle strutture dirigenziali obiettivi annuali di performance individuale collegati alla performance organizzativa.

Tale attività di declinazione in obiettivi comuni di Ufficio e individuali del singolo dipendente coinvolge tutte le strutture dirigenziali e l'intero personale dell'Agenzia ed avviene secondo le regole previste dall'attuale Sistema di misurazione e valutazione della performance adottato dall'Agenzia.

4 PIANIFICAZIONE TRIENNALE

4.1 QUADRO DI RIFERIMENTO

Contesto esterno

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

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

- Regolamentari/Normativi;

- Tecnologici.

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

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

Come detto, l’ambito di competenza dell’Agenzia è stato ampliato a seguito dell’emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 216 del 15 settembre 2016, che, in attuazione del decreto legislativo 112/2015, ha individuato le **reti regionali interconnesse con l’infrastruttura ferroviaria**, per le quali è previsto l’adeguamento delle disposizioni di sicurezza agli standard definiti dall’ANSF e dalla normativa europea. Si tratta di 35 tratte ferroviarie non gestite da RFI e ricadenti in 9 regioni (Piemonte, Lombardia, Friuli, Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Abruzzo, Campania, Puglia). Circa 2.000 km di linee (quasi 1/8 della rete nazionale) che si vanno ad aggiungere ai circa 17.000 km gestiti da RFI, già di competenza dell’Agenzia.

Un altro capitolo importante per l’Agenzia si è aperto con l’emanazione del D.L. 16 ottobre 2017 n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172. L’articolo 15-ter ha previsto il passaggio sotto la giurisdizione dell’Agenzia delle linee ferroviarie regionali isolate a partire dal 1° luglio 2019, e l’individuazione, entro il 31 dicembre 2018, delle norme tecniche e degli standard di sicurezza applicabili alle **reti funzionalmente isolate** dal resto del sistema ferroviario nonché dai gestori del servizio. Per dette nuove attribuzioni l’ANSF è stata autorizzata all’assunzione di nuovo personale. Le relative procedure concorsuali sono state avviate con bandi pubblicati in data 22 gennaio 2019.

Con decreto n. 1/2019, l’Agenzia ha individuato le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti; con decreto n. 3/2019, l’Agenzia ha disciplinato le regole e delle procedure, ai sensi dell’art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili a tali reti nonché ai soggetti che operano su di esse.

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

- **Agenzia dell’Unione Europea per le Ferrovie (ERA)** istituita con Regolamento (UE) 2016/796 che può svolgere il ruolo di autorità dell’Unione responsabile del rilascio di autorizzazioni all’immissione sul mercato di veicoli ferroviari e tipi di veicoli e del rilascio

di certificati di sicurezza unici per le imprese ferroviarie, a seguito di verifiche richieste alle autorità nazionali preposte alla sicurezza (NSA) dalla stessa ERA sulla coerenza ai requisiti previsti dalle norme nazionali notificate, e che tiene sotto osservazione il funzionamento e i processi decisionali delle stesse NSA attraverso l'effettuazione di audit e ispezioni;

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, che vigila sull'operato dell'Agenzia;

- **Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime**, è l'organismo investigativo nazionale previsto decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie";

- **Autorità nazionale per la sicurezza (NSA) degli Stati membri (UE) confinanti**: l'autorità preposta alla sicurezza individuata negli Stati membri dell'Unione europea che confinano territorialmente con l'Italia;

- **Gestori dell'infrastruttura**: soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti;

- **Imprese ferroviarie**: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ferroviaria, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

- **Esercente**: soggetto integrato che, esclusivamente per le reti funzionalmente isolate, gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete, e che quindi svolge i compiti e le responsabilità attribuiti normalmente ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie;

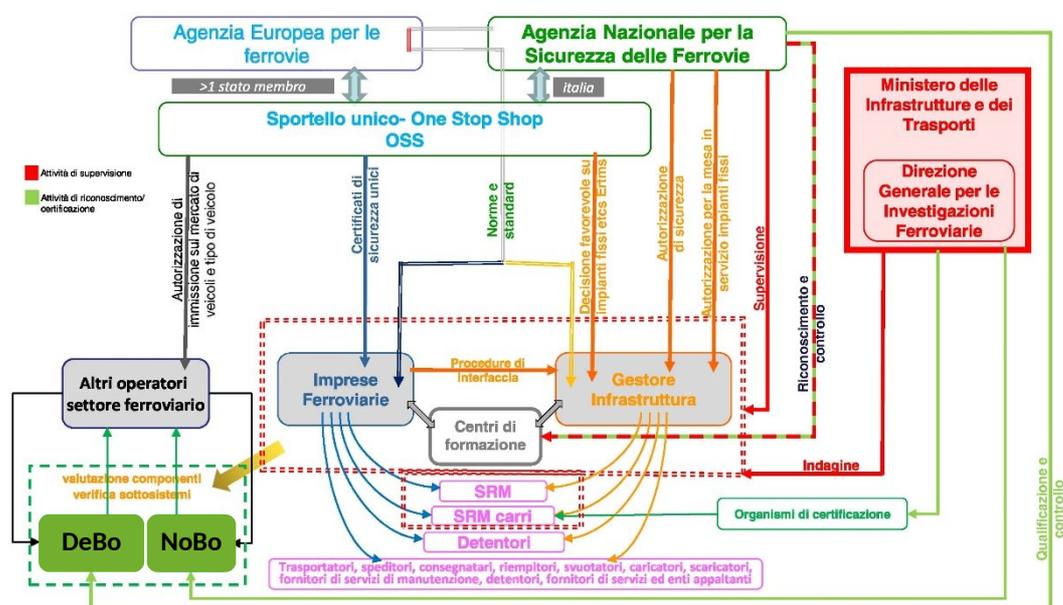
- **Organismi di valutazione della conformità**: organismi notificati o designati dallo Stato membro quale responsabile delle attività di valutazione della conformità, rispettivamente, alle norme dell'Unione europea o alle norme nazionali, tra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni;

- **Organismo indipendente ferroviario (OIF)**: organismo di terza parte riconosciuto dall'ANSF per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi sulla base di norme nazionali non

soggette a notifica, anche attraverso la stipula di specifici accordi con l'Ente unico nazionale di accreditamento di cui all'articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99;

- **Centri di formazione**, provvedono all'erogazione della formazione sulle competenze specifiche dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- **Altri operatori settore ferroviario** (detentori, fabbricanti di sistemi e sottosistemi, etc.)

Di seguito si riporta la rappresentazione grafica che definisce i contatti tra l'Agencia e i principali interlocutori specifici.



Inoltre, l'Agencia è impegnata in diverse sedi internazionali, sia direttamente in funzione del proprio ruolo, che indirettamente per supportare il MIT nelle stesse sedi. L'intervento dell'Agencia nelle sedi internazionali costituisce linea strategica irrinunciabile perché necessaria alla armonizzazione nazionale della normativa comunitaria e perché propedeutica all'introduzione nello scenario nazionale dell'impianto regolamentare europeo.

A tal fine, a seguire, vengono menzionati gli enti internazionali con cui l'Agencia collabora attivamente e le principali attività svolte:

- **Agencia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA)** - nel ruolo di coordinamento delle NSA nazionali, con cui l'ANSF collabora attivamente per lo sviluppo

di obiettivi e metodi comuni di sicurezza, con il fine ultimo dell'armonizzazione delle norme nazionali;

□ **NSAN** - il Network delle National Safety Authorities con cui concretizza la multilateralità necessaria per mettere poi in condizione la Commissione Europea di emanare le STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità) in forma di Decisioni, da un lato, e Regolamenti e Direttive per disciplinare gli aspetti relativi a obiettivi e metodi di sicurezza comuni, dall'altro;

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

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

Contesto interno

Sono organi dell'Agenzia: il Direttore, il Comitato Direttivo ed il Collegio dei revisori dei conti. Il Direttore è scelto fra personalità con comprovata esperienza tecnico-scientifica nel settore, è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dura in carica tre anni.

Il Comitato Direttivo è composto dal Direttore, che lo presiede, e da quattro dirigenti dei principali Settori di attività dell'Agenzia. I membri del Comitato Direttivo durano in carica tre anni, vengono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'organo coadiuva il Direttore nell'esercizio delle attribuzioni a lui conferite e provvede in particolare a:

- emanare delibere per la definizione delle norme nazionali per la sicurezza;
- valutare la Relazione annuale sulla Sicurezza, da trasmettere ogni anno al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Agenzia Ferroviaria Europea;
- deliberare il bilancio di previsione e il rendiconto dell'Agenzia.

Il Collegio dei revisori dei conti è costituito dal Presidente, da due componenti effettivi e da due supplenti, che durano in carica tre anni e che sono rinnovabili una sola volta. I componenti del collegio sono nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti, su designazione, quanto al Presidente, del Ministro dell'economia e delle finanze.

Il Collegio esplica il controllo sull'attività dell'Agenzia, in particolare:

- accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili;
- vigila sull'osservanza delle leggi, dello statuto e dei regolamenti dell'Agenzia;
- esamina il bilancio di previsione e il rendiconto, redigendo apposite relazioni;
- accerta periodicamente la consistenza di cassa;
- redige le relazioni di propria competenza;
- può chiedere al Direttore notizie sull'andamento e la gestione dell'Agenzia, ovvero su singole questioni, riferendo al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le eventuali irregolarità riscontrate;
- svolge il controllo di regolarità amministrativa e contabile secondo le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), ed all'articolo 2 del D.Lgs. n. 286/1999;
- può procedere in ogni momento ad atti di ispezione e di controllo;
- esercita ogni altro compito relativo alla revisione dei conti di cui all'articolo 2409_bis del codice civile;
- esprime, su richiesta del Direttore, pareri preventivi su determinati fatti o atti gestionali dell'Agenzia.

Nelle more della piena operatività della nuova agenzia ANSFISA, nell'attuale contesto transitorio, ANSF ha ritenuto necessario aggiornare il proprio Piano della Performance per il triennio 2020-2022 aggiornandone i contenuti in aderenza alle indicazioni di cui alla Linee guida n.1 del Giugno 2017 del Dipartimento della Funzione Pubblica.

Al fine di fornire una visione complessiva ed integrata del contesto organizzativo di ANSF - in attesa di poter aggiornare il Piano quando sarà operativo il nuovo modello organizzativo e operativo di ANSFISA che modificherà il contesto interno ed esterno di riferimento - si riporta di seguito la SWOT Analysis che sintetizza gli esiti dell'analisi delle due componenti in termini di punti di forza e di debolezza del **contesto interno** e di opportunità e minacce derivanti dal **contesto esterno**.

Si fa presente che, in relazione al punto di debolezza rappresentato dal personale in servizio inferiore alla dotazione organica, l'Agenzia ha avviato nel 2018 sia procedure di mobilità sia procedure concorsuali finalizzate ad incrementare la consistenza del personale, con particolare riguardo a quello tecnico, procedure in corso di svolgimento. Nei prossimi mesi ci saranno i primi ingressi di personale tecnico selezionati nell'ambito delle procedure di mobilità volontaria.



4.2 OBIETTIVO SPECIFICO DEL TRIENNIO

In base alle priorità politiche assegnate all'Agenzia dalla Convenzione¹ in essere con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli esercizi 2018-2020 e sulla base della indicazioni fornite annualmente nell'Atto di indirizzo del Ministro, nonché tenendo conto degli ulteriori documenti programmatori, l'Agenzia ha individuato un unico obiettivo specifico triennale a cui associare una pluralità di obiettivi annuali di seguito riportati.

Obiettivo specifico: "Sicurezza del trasporto ferroviario"

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

Il contesto di riferimento è costituito dalla rete concessa in gestione a RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) e dalle reti regionali interconnesse ad essa, ritenute di

¹ Convenzione ex art. 9, comma 5 dello Statuto adottato con DPR n. 34/2009

rilevanza strategica per il sistema ferroviario italiano di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016.

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

Obiettivo di lungo termine dell'Agenzia è tendere alla riduzione dell'incidentalità mediante il contributo del personale di ciascun operatore del settore, il cui comportamento ed atteggiamento possa avere risvolti sulla sicurezza, considerando che il raggiungimento di tale obiettivo passa attraverso il costante miglioramento del livello di sicurezza, la prevenzione e la corretta attivazione del sistema di monitoraggio previsto dal Regolamento delegato (UE) 2018/761.

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

- **presidiare efficacemente i processi manutentivi dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari**, dotandosi di adeguati sistemi di monitoraggio e controllo di tali processi in base ai requisiti specifici e agli standard prefissati, sia nel caso in cui l'attività sia svolta internamente sia nel caso in cui sia affidata a terzi;
- **mitigare i rischi** derivanti dall'attività di terzi:
 - o innalzando il livello di sicurezza dei passaggi a livello, pianificandone le possibili dismissioni, presidiando i tempi di realizzazione, adottando da subito (nei casi più complessi) opportune mitigazioni e garantendo il mantenimento di elevati standard professionali del personale ferroviario impiegato nelle attività di manutenzione e nell'attuazione delle misure di mitigazione;
 - o perseguendo un approccio proattivo contro l'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria, attraverso l'individuazione dei punti critici e la predisposizione di idonee misure mitigative tra cui in particolare, ove possibile, la separazione fisica tra sede ferroviaria ed aree adiacenti e l'attivazione di collaborazioni con enti locali e istituzioni centrali (Polfer);
- **garantire il rispetto delle tipologie di movimenti ammessi** dal Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) emanato con il Decreto ANSF 4/2012 ed in particolare, tenuto conto del più elevato livello di protezione assicurato, garantire che un convoglio si muova come "treno" ogniqualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio, mentre i movimenti di "manovra" devono essere utilizzati per spostarsi solo ed esclusivamente all'interno di una stessa

località di servizio, da un binario all'altro dello stesso fascio di binari; tale principio deve essere esteso anche ai mezzi d'opera impiegati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, per i rilievi diagnostici, per il soccorso ai treni, ecc;

▪ **intervenire efficacemente sulla gestione dei rischi legati fenomeni di dissesto idrogeologico e alla sicurezza strutturale delle opere civili**, attraverso:

- o la mappatura dei punti soggetti a criticità idrogeologiche o idrauliche della rete, finalizzata alla valutazione puntuale del rischio di tratta;
- o il monitoraggio delle zone più a rischio;
- o la revisione delle procedure organizzative a supporto della gestione del rischio connesso e dell'individuazione delle situazioni di pericolo immediato per la sicurezza della circolazione.

Nel caso delle Reti Regionali Interconnesse di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, a tali obiettivi si aggiunge la necessità che gli Operatori ferroviari assicurino l'armonizzazione del proprio sistema ai vigenti standard tecnici ed operativi prescritti, anche da ANSF¹ ed all'allineamento dei sistemi di gestione della sicurezza alle normative vigenti.

Risultati attesi per il triennio

INDICATOR E	DESCRIZIONE	BASELINE	TARGE T 2020	TARGE T 2021	TARGE T 2022
INCIDENTI SIGNIFICATIVI/ Mln tr-km IncS/Mln tr-km	Valore medio degli incidenti significativi nel periodo [2016-2018] riferito al dato di produzione (treni chilometro) registrato in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse	Dato 2016-2018: 0,275 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018
VITTIME / Mln tr-km Vit/Mln tr-km)	Valore medio del numero di vittime (morti + feriti gravi considerando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave) divisi per il numero di treni chilometro registrati in Italia sulla rete RFI e sulle Reti regionali interconnesse nel periodo 2016-2018	Dato 2016-2018: 0,332 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018

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

¹ Specifiche prescrizioni sono state emesse dall'Agenzia con nota ANSF 9956/2016 del 26/09/2016

La baseline utilizzata per l'Indicatore "Incidenti significativi" sta ad indicare che in Italia nel triennio 2016-2018 (rete nazionale e interconnesse) si è avuto 1 incidente significativo ogni 3.636.000 tr/km circa percorsi da treni.

Per incidente significativo si intende un incidente in cui è stato coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento che ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000€ oppure un'interruzione del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

La baseline per l'indicatore "VITTIME / Mln tr-km" indica il valore medio del numero di vittime intese come morti + feriti gravi (considerando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave) del periodo [2016-2018] rispetto al dato di produzione (treni chilometro) registrata nel medesimo periodo.

L'impatto atteso è il mantenimento di un trend sulla incidentalità che tenda ad essere in costante diminuzione negli anni per effetto congiunto di tutte le azioni poste in essere dai principali operatori coinvolti, con ruoli diversi, nel garantire la sicurezza del trasporto ferroviario, prendendo come base di riferimenti contesti operativi ed organizzativi simili.

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria	<p>Proposte ad ERA per l'aggiornamento dei requisiti di sicurezza nelle specifiche tecniche di interoperabilità</p> <p>Aggiornamento dei principi di sicurezza nazionali</p> <p>Emanazione di Linee guida, regolamenti e raccomandazioni in materia di sicurezza</p> <p>Supervisione del rispetto degli standard e linee guida da parte degli operatori</p> <p>Rilascio di autorizzazioni</p> <p>Promozione di campagne informative ed educative</p>
European Union Agency for Railways	Definizione di standard europei e rilascio di particolari autorizzazioni
Gestori dell'Infrastruttura	Attuazione dei Piani di sicurezza
Imprese ferroviarie	Attuazione dei Piani di sicurezza
Centri di formazione	Erogazione di formazione specialistica agli operatori ferroviari (Licenze macchinisti)
Verificatori indipendenti di	Organismi incaricati di valutare la conformità di un componente

sicurezza (VIS)

ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili e l'idoneità all'impiego dello stesso, e/o di istruire la procedura per l'omologazione"

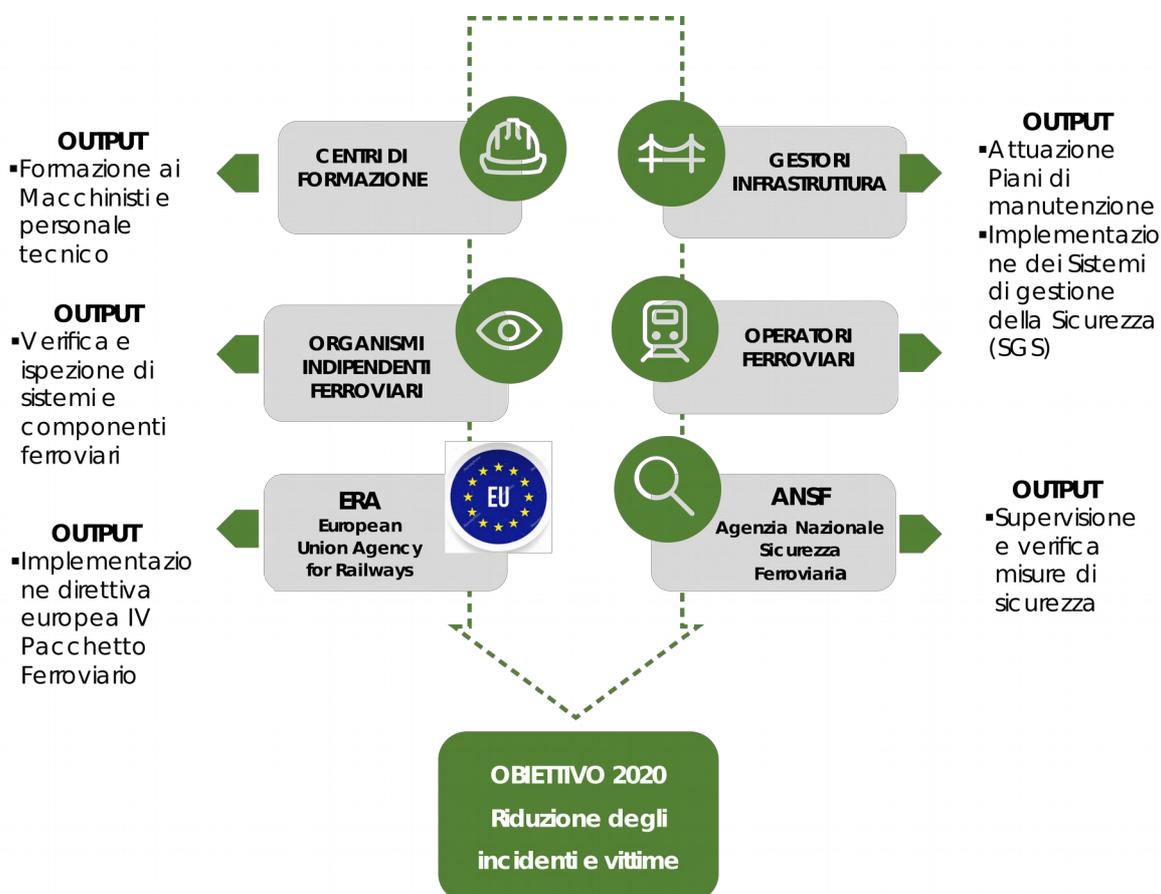
5 PIANIFICAZIONE ANNUALE

Risultati attesi per il triennio

INDICATORE	BASELINE	TARGET 2020	TARGET 2021	TARGET 2022
INCIDENTI SIGNIFICATIVI/ Mln tr-km IncS/Mln tr-km	Dato 2016-2018: 0,275 (incidenti significativi per milione di treni chilometro)	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018
VITTIME / Mln tr-km Vit/Mln tr-km	Dato 2016-2018: 0,332 (valore medio delle vittime per milione di treni chilometro)	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018	Valore ultimo triennio ≤ valore medio 2016-2018



Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2020



5.1 **OBIETTIVO ANNUALE 1** - SICUREZZA SULLE RETI FERROVIARIE INTERCONNESSE DI CUI AL D.M. 5 AGOSTO 2016

Attività annuale:

L’Agenzia, sulle reti ferroviarie interconnesse di cui al D.M. 5 Agosto 2016, effettua attività di verifica finalizzate a vigilare affinché siano adottate e mantenute le misure mitigative individuate dai soggetti operanti su tali reti.

La verifica avviene anche attraverso visite in campo a campione ha ad oggetto le evidenze fornite dagli operatori ferroviari attraverso i propri **piani di sviluppo e adeguamento infrastrutturale e tecnologico** rispetto agli standard tecnici e di sicurezza vigenti sulla rete interoperabile.

Obiettivo dell’attività è vigilare affinché siano adottate e mantenute le **misure mitigative** per garantire da parte degli operatori ferroviari, l’esercizio sicuro sulla propria parte di sistema.

Nell’ambito di tali attività di audit sono svolte verifiche sull’avanzamento dei programmi di attrezzaggio, sulle misure gestionali in atto e sui processi gestionali ed operativi per il funzionamento sicuro dell’infrastruttura. I controlli sono inerenti allo stato manutentivo del materiale rotabile e operatività del personale impiegato in attività di sicurezza nonché lo stato manutentivo dell’infrastruttura e delle opere d’arte dei gestori ferroviari.

L’Agenzia, laddove necessario e nelle more della implementazione delle tecnologie di cui sopra, emana eventuali provvedimenti restrittivi qualora non vengano rispettati i piani di adeguamento comunicati dagli operatori.

Le attività sono pianificate annualmente nel **Piano di audit e delle valutazioni documentali**¹ predisposto dal Settore Ispettorato e Controlli e le cui risultanze a consuntivo sono trasmesse alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, e per conoscenza, alla Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Indicatore utilizzato:

□ Nr. visite di audit e vigilanza realizzate/Nr. visite di audit e vigilanza pianificate

5.2 **OBIETTIVO ANNUALE 2** - SICUREZZA SULLE RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE DAL RESTO DEL SISTEMA FERROVIARIO, DI CUI AL DM N. 347 DEL 2 AGOSTO 2019

¹ “Piano delle attività ispettive, di audit e delle valutazioni documentali anno 2019”, prot. ANSF 7675/2019

Attività annuale:

Agenzia svolge attività di monitoraggio e ricognizione sullo stato di implementazione delle tecnologie di sicurezza dei sottosistemi fissi e dei veicoli, nonché delle misure gestionali ed organizzative adottate da parte dalle aziende operanti sulle reti funzionalmente isolate.

Tale attività è oggetto di relazione a fine anno, alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, e per conoscenza alla Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale.

In questo ambito Agenzia svolge inoltre attività di vigilanza affinché siano adottate e mantenute le misure mitigative laddove necessarie per garantire l'esercizio sicuro sulla propria parte di sistema, nelle more della implementazione delle tecnologie di cui sopra.

Indicatori utilizzati:

- Nr. Attività di monitoraggio stato di implementazione delle tecnologie di sicurezza/Nr. Attività di monitoraggio programmate
- Nr. visite di audit e vigilanza realizzate/Nr. visite di audit e vigilanza pianificate

5.3 OBIETTIVO ANNUALE 3 - ATTIVITÀ DI VERIFICA, CONTROLLO E SUPERVISIONE DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA DEGLI OPERATORI FERROVIARI

Attività annuale:

L'Agenzia nell'ambito delle attività di supervisione sui sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari, monitora attraverso controlli a campione in forma di audit, sopralluoghi ed ispezioni, quanto segue:

- verifica i processi manutentivi adottati dai gestori delle infrastrutture e dagli esercenti;
- esamina e valuta i piani di adeguamento dei veicoli ai requisiti richiesti dal DM 28/10/2005;
- svolge una specifica campagna di verifiche e controlli a campione sulle imprese ferroviarie autorizzate al trasporto di merci pericolose, nonché ispezioni in campo con particolare riguardo ai traffici transfrontalieri;
- monitora attraverso verifiche a campione l'adeguamento delle porte dei veicoli esistenti ai requisiti previsti dalla normativa e, laddove non attuabili, le analisi condotte dalle imprese ferroviarie per l'adozione di misure mitigative dei rischi;
- elabora linee guida da applicare a cura dei gestori dell'infrastruttura.

Le attività sono pianificate e rendicontate nel “Piano delle attività ispettive di audit e delle valutazioni documentali predisposto dal Settore Ispettorato e Controlli dell’Agenzia.

Indicatore utilizzato:

□ Nr. visite di audit e vigilanza realizzate/Nr. visite di audit e vigilanza pianificate

5.4 OBIETTIVO ANNUALE 4 – DIFFUSIONE DELLA CULTURA DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

L’Agenzia attiva ogni possibile collaborazione utile per l’espletamento della specifica missione istituzionale, compreso lo scambio di informazioni, con altri soggetti pubblici.

In particolare sviluppa sinergie con il **Servizio di polizia ferroviaria** della Polizia di Stato, finalizzate alla condivisione delle informazioni e delle esperienze reciproche, all’aggiornamento professionale ed all’attivazione di iniziative comuni, tanto centralmente quanto sul territorio, per istituzionalizzare un regime di collaborazione che, fatte salve le rispettive competenze, costituisca strumento vicendevolmente utile nell’interesse della sicurezza del trasporto ferroviario.

L’Agenzia incrementa la diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria (safety culture) e promuove la correzione di comportamenti errati dei soggetti operanti nel settore ferroviario, dei cittadini e degli utenti che costituiscono o possono costituire rischi di incidenti e inconvenienti, con conseguenze anche gravi, in ambito ferroviario.

Compatibilmente con i vincoli di bilancio e con l’effettiva dotazione di personale, l’Agenzia promuove su tutto il territorio nazionale a partire dalle aree urbane più popolate, progetti sperimentali di educazione e di sensibilizzazione alla sicurezza ferroviaria, anche in ambito scolastico, per veicolare nel modo ottimale il messaggio della sicurezza ferroviaria verso il mondo giovanile all’interno di spazi educativi condivisi, ricercando sinergie con le Istituzioni, i Gestori delle infrastrutture, le imprese ferroviarie e gli altri operatori di settore.

L’Agenzia promuove progetti sperimentali di tutela della salute dei cittadini utenti del trasporto ferroviario, ricercando sinergie con Enti impegnati nella ricerca medica o nelle prassi di pronto soccorso.

Il Piano delle iniziative per l’anno 2020 prevede il rinnovo dei Protocolli d’intesa con Federazioni sportive nazionali affiliate al CONI, individuate a seguito di attivazione da parte di ANSF di una “manifestazione di interesse” e, nel contesto delle campagne educative di contatto in sinergia con le Federazioni sportive e la Polizia Ferroviaria, la conduzione di nuove sperimentazioni di intervento didattico attraverso animazioni teatrali, su soggetti e sceneggiature originali, che hanno coinvolto direttamente i bambini.

Infine, nell'intento di fare delle stazioni ferroviarie luoghi dove la sicurezza venga percepita come un unicum, l'Agenzia continua ad operare anche sul fronte della sicurezza individuale in ambito ferroviario declinata in termini di primo soccorso attraverso un preesistente Protocollo d'intesa con la Polizia Ferroviaria volto a fornire con continuità l'opera di assistenza tecnica e mantenimento in efficienza operativa dei DAE (Defibrillatori Automatici per uso Esterno) presso gli uffici Polfer delle principali stazioni italiane.

Indicatore utilizzato:

□ Nr. iniziative intraprese / Nr. iniziative programmate

6 RIEPILOGO OBIETTIVI SPECIFICI ED ANNUALI

N.	Obiettivo annuale	Indicatore	Struttura Dirigenziale responsabile
1	Sicurezza sulle reti ferroviarie interconnesse di cui al D.M. 5 agosto 2016	Nr. visite di audit e vigilanza realizzate/Nr. visite di audit e vigilanza pianificate	Settore Ispettorato e controlli
2	Sicurezza sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, di cui al D.M. n. 347 del 2 agosto 2019	□ Nr. Attività di monitoraggio stato di implementazione delle tecnologie di sicurezza/Nr. Attività di monitoraggio programmate □ Nr. visite di audit e vigilanza realizzate/Nr. visite di audit e vigilanza pianificate	Settore Norme di esercizio
3	Attività di verifica, controllo e supervisione dei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari	Nr. visite di audit e vigilanza realizzate/Nr. visite di audit e vigilanza pianificate	Settore Ispettorato e controlli
4	Diffusione della cultura	Nr. iniziative intraprese / Nr.	Settore

N.	Obiettivo annuale	Indicatore	Struttura Dirigenziale responsabile
	della sicurezza ferroviaria	iniziative programmate	Monitoraggio banche dati e rapporti istituzionali