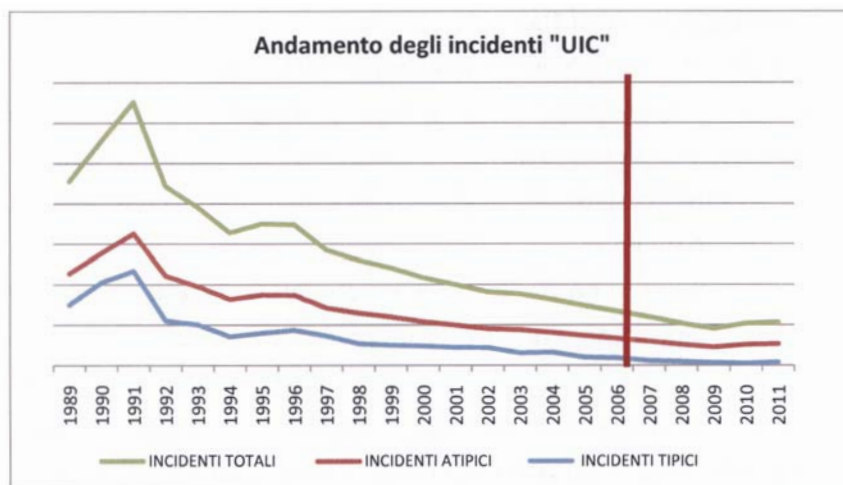


Grafico B.3.1 "Andamento dell'incidentalità nel periodo 1989-2011"

Come già riferito nei precedenti report annuali, la modifica della definizione di ferito grave ha avuto una incidenza marginale sull'andamento dell'incidentalità. Gli incidenti Atipici, che per loro caratteristiche intrinseche non provocano sensibili danni alle cose, non sono stati pressoché influenzati dal cambio delle soglie di riferimento. La confrontabilità dei dati appare invece più complessa per gli incidenti Tipici, soprattutto se si considera che la soglia minima di riferimento per la quantificazione dei danni è 15 volte superiore a quella precedente.

Pur tenendo conto di tali considerazioni si deve rilevare una tendenza alla diminuzione del numero degli incidenti nel lungo periodo.

PARTE C - ORGANIZZAZIONE

L'Agenzia, istituita con il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è un Ente pubblico non economico, indipendente sia dall'organismo investigativo, sia dagli operatori ferroviari, ed è vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I compiti dell'Agenzia, dettati dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, sono in sintesi:

- ripartizione delle competenze in ambito regolamentare;
- ammissioni tecniche di sistemi e sottosistemi;
- certificazione di sicurezza degli operatori ferroviari;

- verifica sulla corretta applicazione delle norme.

Il suddetto decreto, nelle more del conseguimento dell'autonomia gestionale e finanziaria dell'Agenzia, aveva previsto un regime di "prima applicazione", attraverso la stipula di apposite Convenzioni tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia stessa ed il Gruppo FS, per l'utilizzo del personale ed il supporto logistico. Questo al fine di consentire il trasferimento delle competenze in tema di sicurezza ferroviaria dal personale che già in parte si occupava della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (da Rete Ferroviaria Italiana SpA, dal Gruppo FS in generale e dal Ministero) verso l'Agenzia.

Con il Verbale n. 2 del 22 dicembre 2009, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Gruppo FS e l'Agenzia, ratificato con il Decreto 5035 del 29 Dicembre 2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato completato il trasferimento all'Agenzia, con decorrenza 1 gennaio 2010, di tutte le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione sulla rete ferroviaria nazionale.

Dopo l'emanazione del D.P.R. n.34/2009 che approva lo statuto dell'Agenzia, del D.P.R. n.35/2009 inerente la relativa organizzazione, e del D.P.R. n.36/2009, attinente la gestione amministrativa e contabile, il 19 gennaio 2011 è stato pubblicato il D.P.R. n. 224 del 15/11/2011, recante la disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'Agenzia. Con detto ultimo regolamento sono state definite, tra l'altro, le modalità di assunzione del personale precedentemente posto alle esclusive dipendenze funzionali dell'Agenzia, completando, così, il quadro regolamentare attuativo del DLvo n. 162/2007. Nell'anno in corso, quindi, sarà possibile concludere la citata fase di "prima applicazione" di cui allo stesso DLvo n. 162/2007.

L'organizzazione delle attività dell'Agenzia è articolata in sei settori:

- settore amministrazione, affari legali e finanza;
- settore monitoraggio, banche dati e rapporti istituzionali;
- settore norme di esercizio;
- settore standard tecnici;
- settore autorizzazioni e certificazioni;
- settore ispettorato e controlli.

L'organizzazione dell'Agenzia è rappresentata nel diagramma riportato in Allegato B.1.

Nella figura di Allegato B.2 sono indicati i flussi tra i soggetti coinvolti nella sicurezza del sistema ferroviario.

Al 31.12.2011 la consistenza del personale dell'Agenzia risulta pari a 110 unità, a fronte di un ruolo organico massimo previsto, a pieno regime, di 300 unità di personale.

PARTE D - EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

D.1 Iniziative per mantenere e migliorare le prestazioni in materia di sicurezza

Nelle seguenti tabelle D.1.1 e D.1.2 si riportano le misure di sicurezza adottate nel corso del 2011, rispettivamente a seguito delle analisi degli incidenti e degli inconvenienti e a seguito di altri eventi e fattori.

Tabella D.1.1			
Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti			
Data	Localizzazione	Descrizione	Misure di sicurezza previste
06-08/05/2011	Monza	Investimenti di persone e incidenti in generale ai passaggi a livello	È stato chiesto a RFI di far conoscere i provvedimenti adottati in esito alle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo, di studiare le casistiche per valutare l'adozione di specifiche campagne informative o ulteriori sistemi di protezione degli attraversamenti lato strada. Effettuato un approfondimento con la Direzione Generale per la sicurezza stradale per valutare l'opportunità di intervenire congiuntamente per contrastare il fenomeno degli indebiti attraversamenti in corrispondenza dei passaggi a livello
31/07/2011	Napoli cle	Svio di un ETR in manovra	In attesa dell'individuazione delle cause dello svio è stato deciso di sospendere la circolazione sul deviatoio interessato e la circolazione del materiale interessato. È stata più volte sollecitata una fattiva collaborazione tra IF e GI nella conclusione delle indagini. In seguito sulla base delle conclusioni delle indagini che non identificavano una reale causa è stato chiesto all'IF interessata di monitorare i valori di tornitura delle ruote post tornitura e al GI di verificare le condizioni manutentive e di esercizio degli scambi della stessa tipologia di quello interessato dall'incidente.
22/09/11	Messina	Rottura di due molle balestra del carro	E' stato richiesto alle IF di allertare il personale della verifica per evitare la circolazione di carri con problematiche simili. È stata allertata la

Tabella D.1.1			
Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti			
Data	Localizzazione	Descrizione	Misure di sicurezza previste
		33817845150.0 trasportante merci pericolose	NSA presso il cui National Vehicle Register era stato registrato il carro perché intervenisse sul ECM per la definizione delle cause dell'evento e l'individuazione delle contromisure
07/10/11	P.M. Eccellente	Tallonamento deviato da parte del treno 3672. interventi di manutenzione con guasto in atto	È stato richiesto al GI di: • eliminare le carenze formative, le condizioni ambientali e operative che possono influenzare l'operato del personale della manutenzione; • disciplinare i casi nei quali si possa effettivamente utilizzare le procedure di riparazione con guasto in atto; • garantire la tracciabilità di tutti gli interventi di manutenzione e delle condizioni nelle quali si sono svolti
22/11/11	P.M. Feroletto	Svio del treno 3793 e crollo di un ponte	Al GI è stato richiesto di: • adozione di ogni possibile misura cautelativa, ricorrendo anche alla restrizione della circolazione dei treni nei casi in cui si prevedano fenomeni meteorologici di grave entità; • rivedere le attuali procedure in essere coinvolgendo nel processo decisionale responsabili di livello superiore. • Adeguamento delle istruzioni in vigore ai principi della fiche UIC 778-4 e successive integrazioni; • Effettuazione di verifiche straordinarie per effettuare controlli strutturali, verifiche e monitoraggi atti a certificare l'idoneità statica e l'adeguata difesa della sede da rischi idrogeologici di tutte le opere d'arte ubicate in zone soggette ai suddetti rischi.
Indebiti superamenti dei segnali di partenza disposti a via impedita e indebito riarmo sistemi ATP			È stato richiesto di intensificare la propria azione per garantire corretti comportamenti da parte del personale di condotta, di effettuare un monitoraggio congiunto da parte di IF e GI e prevedere opportuni progetti da inserire nel piano annuale della sicurezza.
Malfunzionamenti ETR			È stato chiesto alla IF interessata di chiarire le cause che avevano portato a registrare una serie di anomalie ai materiali Eurostar e di adottare i necessari interventi mitigativi. A seguito di tale richiesta la IF interessata ha comunicato l'adozione di specifiche misure nei casi più rilevanti e che il numero dei malfunzionamenti segna un miglioramento se comparato con gli anni precedenti.

Tabella D.1.2		
Misure di sicurezza derivanti da altri aspetti diversi da incidenti o inconvenienti		
Descrizione dell'area di interesse	Descrizione del precursore	Misura di sicurezza adottata
Qualificazione del personale con	Definizione dei requisiti minimi per lo svolgimento del ruolo di	Interventi di formazione mirati

Tabella D.1.2 Misure di sicurezza derivanti da altri aspetti diversi da incidenti o inconvenienti		
Descrizione dell'area di interesse	Descrizione del precursore	Misura di sicurezza adottata
responsabilità nella gestione della sicurezza	Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza per Imprese ferroviarie e Gestori dell'Infrastruttura	
Merci pericolose	Limitazione dei tempi di permanenza negli scali di carri contenenti merci pericolose	Rintracciabilità delle informazioni
Sistema di gestione della Sicurezza delle IF	Individuazione dei requisiti di parte B per gli aspetti organizzativi di cui all'allegato IV D.Lgs. 162/07	Nota integrativa alle linee guida per il rilascio del CdS
Relazione annuale	Adeguamento al mutato allegato I del D.Lgs. 162/07	Aggiornamento linee guida per la relazione annuale
Gestione delle modifiche	Applicazione del regolamento e indicazioni per il procedimento da attuare	Linee guida per applicazione del regolamento 352/09
Sistema di Gestione della sicurezza del GI	Adeguamento del sistema di gestione della sicurezza al mutato contesto normativo e di responsabilità attraverso l'integrazione di elementi necessari a rispondere adeguatamente ai requisiti del Regolamento 1169/2010, soprattutto in materia di analisi, valutazione e controllo dei rischi derivanti dalle attività individuate all'interno del sistema stesso.	Adempimenti del GI relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza
Autorizzazione per prove di veicoli	- Prescrizioni riguardanti il sottosistema di bordo ai fini dell'autorizzazione per prove dei veicoli	Nota ANSF 04239/11 prescrizione relativa all'analisi di sicurezza dei sistemi automatici di controllo della marcia del treno
Circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC	- Introduzione di ulteriori limitazioni per la mitigazione dei rischi connessi alla circolazione dei treni non ancora attrezzati con sottosistemi di protezione della marcia del treno, -	Direttiva 1/dir/2011 circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI

D.2 Analisi dettagliata dell'andamento degli indicatori comuni di sicurezza

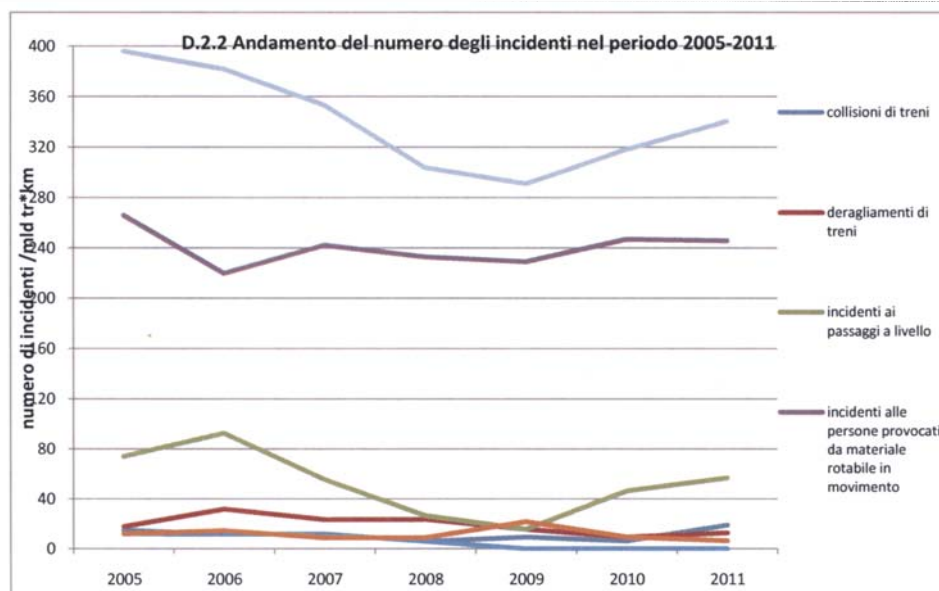
Nella tabella riportata in Allegato C.1 sono indicati i dati relativi ai *Common Safety Indicators* – CSI (indicatori comuni di sicurezza) previsti dalla Direttiva 2004/49/CE per l'anno 2011.

Nel presente paragrafo sono analizzati solo gli incidenti avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI.

Si riportano di seguito le tabella D.2.1, D.2.6 e le figure D.2.2., D.2.3, D.2.4 e D.2.5 che rappresentano l'andamento degli incidenti utilizzati per elaborare gli indicatori comuni di sicurezza nel periodo 2005-2011.

Tabella D.2.1 Numero di incidenti gravi, ai sensi dell'All.I del Dlgs 162/07, nel periodo 01/01/2005 - 31/12/2011							
INCIDENTI	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
collisioni di treni	5	4	4	2	3	2	6
deragliamenti di treni	6	11	8	8	5	3	4
incidenti ai passaggi a livello	25	32	19	9	5	15	18
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	90	76	83	79	74	80	78
incendi al materiale rotabile	4	4	4	2	0	0	0
altri tipi di incidenti (*)	4	5	3	3	7	3	2
TOTALE INCIDENTI	134	132	121	103	94	103	108
(*) per "altri incidenti" si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti, come ad esempio svii e urti in manovra o di mezzi d'opera, fuoriuscita di merci pericolose							

La tabella D.2.1 e la seguente figura D.2.2. riportano rispettivamente l'andamento del numero degli incidenti nel periodo 2005-2011, in valore assoluto e in rapporto ai volumi di traffico (espressi in miliardi di treni chilometro).

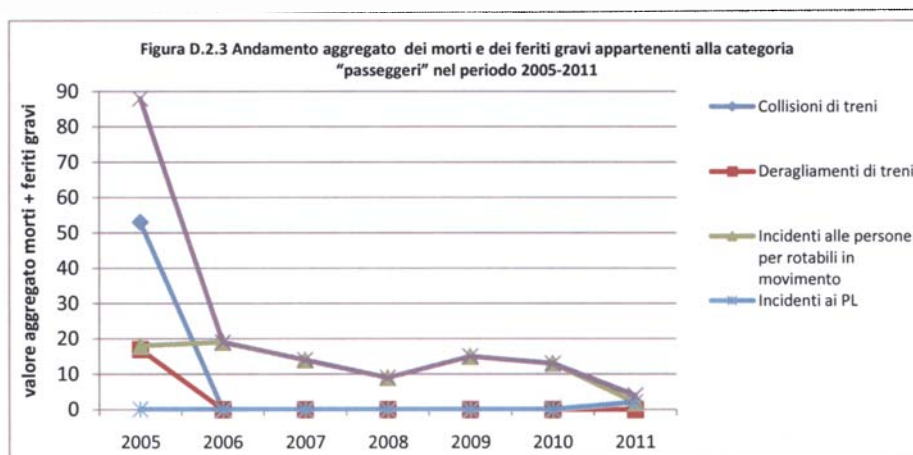


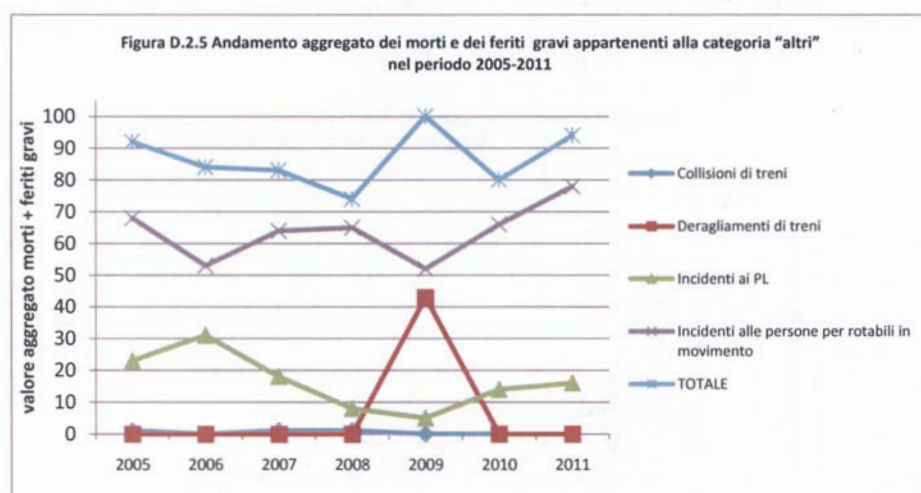
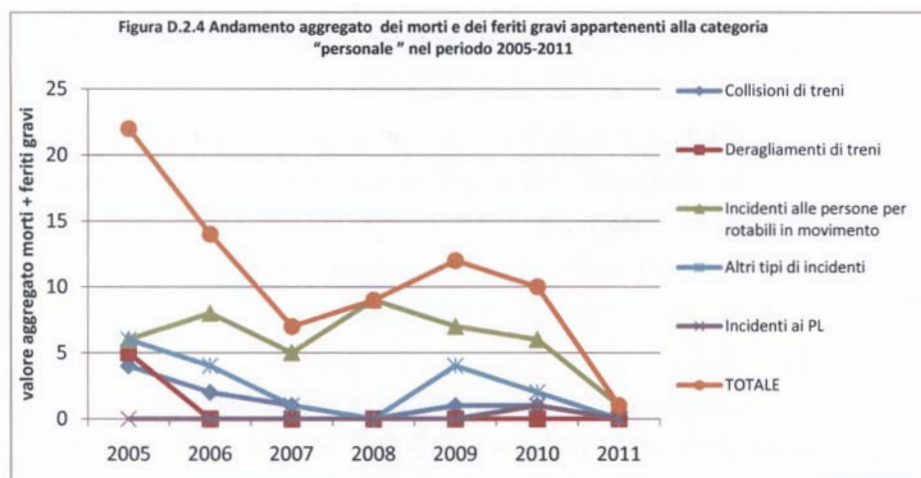
Nel 2011 si può apprezzare un incremento del numero di incidenti totali rispetto al biennio precedente anche se si deve rilevare che il 2009 rappresentava il valore più basso del periodo esaminato in termini di numero di occorrenze. I tipi di incidenti che mostrano un incremento sono gli “incidenti ai passaggi a livello”, le “collisioni di treni” e i “deragliamenti di treni”. Si assestano sostanzialmente sui valori dell’anno precedente gli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento”. Per quanto riguarda la problematica degli incidenti ai passaggi a livello si può rilevare che il 2011 conferma la controtendenza, già registrata nel 2010, rispetto al precedente triennio contraddistinto da un forte calo del numero di occorrenze. Le cause di tale fenomeno devono essere ricercate principalmente negli indebiti comportamenti da parte degli utilizzatori dei passaggi a livello. Per quanto riguarda le “collisioni dei treni” si deve prima di tutto evidenziare che le stesse si riferiscono ad urti di treni contro altri ostacoli e che dal 2007 non sono avvenute collisioni tra treni. Le cause delle collisioni registrate nel 2011 sono diverse come il dissesto idrogeologico, veicoli indebitamente presenti sulla sede ferroviaria non in corrispondenza di un passaggio a livello, investimento di animali, caduta linea aerea e in un caso ad un urto contro un tronchino. I “deragliamenti di treni” sono stati spesso collegati a problematiche legate alla manutenzione dell’infrastruttura. In un caso si è verificato il crollo di un ponte ferroviario successivamente ad una precipitazione atmosferica di eccezionale intensità. Per quanto riguarda gli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento” si è registrato un leggero calo delle occorrenze collegato principalmente alla riduzione degli incidenti gravi collegati agli investimenti degli operai operanti nei cantieri e alle cadute dei passeggeri dai treni in movimento (vedere successive figure D.2.3, D.2.4). Si ribadisce la necessità di un ulteriore sforzo del sistema per ridurre invece il numero degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria.

Nelle figure D.2.3, D.2.4 e D.2.5 è riportato l’andamento del numero di persone ferite o decedute a seguito di incidenti occorsi nel periodo 2005-2011. Nella tabella D.2.6 sono riportati invece separatamente il numero delle persone ferite e quello delle persone decedute, classificate secondo le tre categorie di persone, passeggeri, personale e altre persone, previste dalle statistiche EUROSTAT. Nella categoria “altre persone” rientrano gli utenti dei passaggi a

livello, le persone non autorizzate e tutte le altre persone non incluse in altre categorie.

In ogni figura è rappresentato l'andamento annuale del valore aggregato delle persone ferite o decedute relative ad una singola categoria di persone (passeggeri nella figura D.2.3, personale ferroviario nella figura D.2.4 e altre persone nella figura D.2.5). Sono riportati anche i grafici relativi ai valori globali e quelli relativi ad ogni singola tipologia di incidente (collisione di treni, deragliamento di treni, incidenti a i passaggi a livello, incidenti alle persone provocati dal materiale rotabile in movimento, incendi al materiale rotabile e altro). Per facilitare la lettura dei dati in ogni figura sono state eliminate le tipologie di incidenti che nelle serie storiche in esame non hanno prodotto danni alle persone (morti o feriti gravi) come ad esempio gli incendi al materiale rotabile nella figura D.2.3.





Nella figura D.2.3, relativa ai passeggeri, si rileva che dal 2005 non si sono registrati deragliamenti o collisioni che abbiano causato morti o feriti. Dal 2006 al 2010, il dato globale coincide esattamente con gli incidenti alle persone causati da materiale rotabile in movimento mentre nel 2011 si registrano gli unici 2 casi di passeggeri feriti gravi a causa di incidenti ai passaggi a livello occorsi nel periodo in esame. Si rileva una tendenza alla diminuzione del numero di occorrenze totali, a testimonianza anche della efficacia degli accorgimenti adottati per prevenire le collisioni tra treni (sistemi di protezione della marcia del treno) e le cadute dei passeggeri dai veicoli in movimento.

(attrezzaggio delle carrozze viaggiatori con dispositivi che non consentono l'apertura con il treno in movimento); infatti, i valori del quadriennio 2008-2011 rappresentano solo il 32% delle occorrenze occorse nel quadriennio 2005-2008. Nella figura D.2.4, relativa al personale (personale ferroviario, comprese le ditte), il 2011 segna il valore più basso dell'intero periodo osservato. Tale valore, testimonia l'adequatezza delle misure adottate per la protezione del personale operante nei cantieri anche se tuttora si rilevano problematiche organizzative e comportamentali. Gli ultimi deragliamenti di treni o incendi rilevanti ai fini del grafico si sono registrati nel 2005.

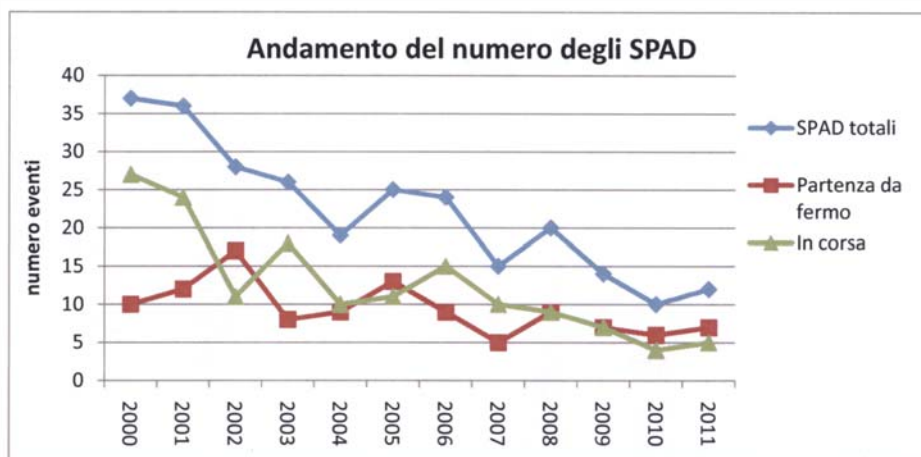
Nella figura D.2.5 sono riportati i dati relativi alla categoria "altre persone" delle statistiche EUROSTAT che, si ricorda, contiene i dati di tre categorie ("utenti dei passaggi a livello", "persone non autorizzate" e "altri") previste dagli Indicatori comuni di sicurezza e dalla Direttiva 149/09/CE. La figura consente di apprezzare l'andamento di tali dati sia in aggregato che per singola categoria. Il valore riferibile agli incidenti complessivi è in crescita rispetto all'anno precedente e prossimo al picco registrato nel 2009 che era stato caratterizzato in senso negativo dal disastro ferroviario di Viareggio. Le componenti in crescita sono quelle riferibili agli investimenti di persone o vetture indebitamente presenti sulla sede ferroviaria rappresentate dagli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" e dagli "incidenti ai passaggi a livello". Anche nel 2011 non si sono registrate vittime riferibili alla categoria di persone classificate come "altri" negli Indicatori Comuni di Sicurezza.

Nella seguente tabella D.2.6 si riporta il dettaglio delle conseguenze alle persone nel periodo 2008-2011. I valori del 2011 superiori a quelli del 2010 sono riportati in rosso.

Tabella D.2.6 Andamento delle conseguenze occorse negli incidenti nel periodo 2008-																								
	2008												2009											
	Passeggeri			STAFF			Altre			Totale			Passeggeri			STAFF			Altre			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale
Collisioni di treni	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	13	43	30	13	43
Incidenti ai PL	0	0	0	0	0	0	3	5	8	3	5	8	0	0	0	0	0	0	5	0	5	5	0	5
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	4	5	9	5	4	9	47	18	65	56	27	83	5	10	15	4	3	7	36	16	52	45	29	74
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	4	4	4
TOTALE	4	5	9	5	4	9	51	23	74	60	32	92	5	10	15	5	7	12	71	29	100	81	46	127

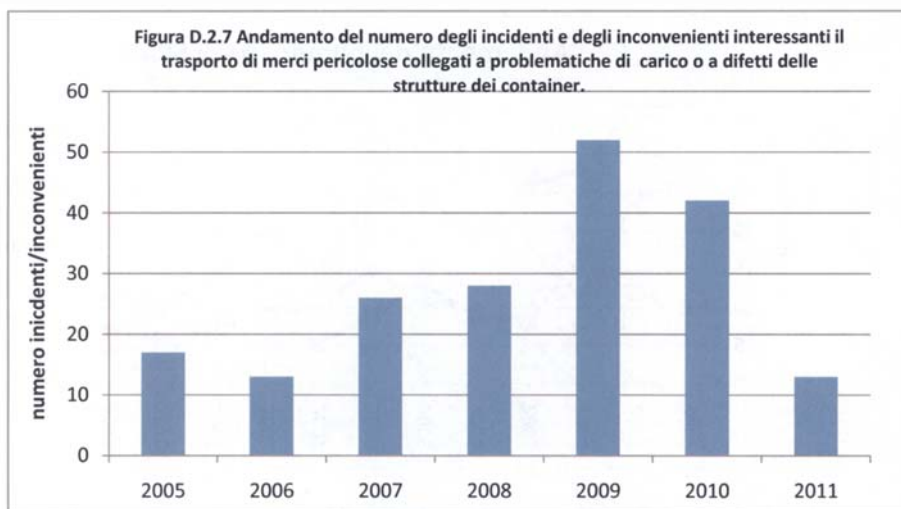
	2010												2011											
	Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale			Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale
Collisioni di treni	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incidenti ai PL	0	0	0	0	1	1	11	3	14	11	4	15	0	2	2	0	0	0	15	1	16	15	3	18
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	7	6	13	5	1	6	48	18	66	60	25	85	0	2	2	1	0	1	49	29	78	50	31	81
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	7	6	13	5	5	10	59	21	80	71	32	103	0	4	4	1	0	1	64	30	94	65	34	99

Per quanto riguarda gli SPAD (indebito superamento di un segnale disposto a via impedita da parte di un treno) nel successivo grafico si riportano gli eventi avvenuti nel periodo 2000-2011.



Dall'analisi del grafico emerge nel 2011 un incremento degli eventi rispetto all'anno precedente. Il dato è in linea con un consolidato trend in diminuzione di eventi nel periodo in esame. Anche nel corso del 2011 non ci sono stati incidenti significativi causati dall'indebito superamento da parte di un treno di un segnale disposto a via impedita.

Gli SPAD sono stati suddivisi in 2 categorie quelli "in partenza da fermo" e quelli in cui il treno supera il segnale "in corsa". Gli SPAD "in partenza da fermo" sono principalmente collegati alle interrelazioni tra il personale di macchina e il personale di accompagnamento. Gli SPAD "in corsa" sono invece quelli in arrivo o in transito nelle stazioni e in base alle conseguenze degli eventi che si sono verificati nel periodo analizzato rappresentavano la maggiore criticità prima dell'installazione dei sistemi di protezione della marcia dei treni.



Nel corso del 2011 è continuato il monitoraggio delle non conformità che interessano il trasporto di merci pericolose e in particolare delle fuoriuscite di merci pericolose. Si tratta principalmente di piccoli rilasci di sostanza dovuti a problematiche di carico o a difetti delle strutture dei container. La figura D.2.7 mostra che il 2011 eguaglia il valore minimo registrato nel 2006. Il valore dimostra l'efficacia dei provvedimenti adottati.

D.3 Risultati delle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo

I provvedimenti che l'Agenzia ha adottato sulla base degli elementi raccolti a seguito degli incidenti sono allineate con le raccomandazioni formulate dal Organismo Investigativo italiano. Si rimanda quindi al punto D.1 per la sintesi dei principali provvedimenti adottati.

PARTE E - MODIFICHE SOSTANZIALI APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE E AI REGOLAMENTI

Le principali modifiche apportate al quadro di riferimento per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario nel 2011 sono riportate nella tabella in Allegato D.

In questa tabella sono indicati, per ogni norma:

- l'argomento,
- il titolo,
- la data di entrata in vigore,

- se si tratta di nuova normativa o aggiornamento di normativa esistente,
- una breve descrizione.

L'intero quadro normativo è disponibile sul sito www.ansf.it, alla sezione "Normativa di sicurezza e interoperabilità" e sul sito www.rfi.it, alla sezione "Quadro normativo".

Per quanto attiene la normativa nazionale, si segnalano:

- Decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 43 recante " Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie." Pubblicato nella Gazz. Uff. 15 aprile 2011, n. 87.
- Decreto legislativo 11 aprile 2011 n. 61 concernente l' "Attuazione della Direttiva 2008/114/CE recante l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione". Pubblicato nella Gazz. Uff. 4 maggio 2011, n. 102.
- Legge 22-12-2011 n. 214 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici." (istitutiva dell'Autorità di regolazione dei trasporti) Pubblicata nella Gazz. Uff. 27 dicembre 2011, n. 300. S.O.

Si segnalano altresì i principali decreti in materia di sicurezza ferroviaria emanati nell'anno 2011:

- Decreto Ministeriale 3 gennaio 2011 recante "Autorizzazione alla circolazione nazionale dei vagoni cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose della classe 2 del RID e armonizzazione dei decreti 12 settembre 1925 e 22 luglio 1930 , con l'Allegato II «Trasporto per Ferrovia» del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, di attuazione della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose" pubblicato sulla G.U. n. 86 del 14 aprile 2011.
- Decreto Ministeriale 24 gennaio 2011, n. 19, recante il "Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'art. 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81" pubblicato sulla G.U. n. 58 dell'11 marzo 2011.
- Decreto Ministeriale 2 febbraio 2011 recante "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale." Pubblicato nella Gazz. Uff. 7 aprile 2011, n. 80.

- Decreto Ministeriale 18 marzo 2011 relativo alla “Determinazione dei criteri e delle modalità di diffusione dei defibrillatori automatici esterni di cui all'articolo 2, comma 46, della legge n. 191/2009 nei luoghi dove vi è presenza di elevati flussi di persone o attività a rischio: grandi e piccoli scali per mezzi di trasporto aerei, ferroviari e marittimi, strutture industriali” Pubblicato nella Gazz. Uff. 6 giugno 2011, n. 129
- Decreto Ministeriale 22 luglio 2011 concernente “Interoperabilità del sistema ferroviario comunitario in recepimento della direttiva 2011/18/UE, che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.” Pubblicato nella Gazz. Uff. 10 settembre 2011, n. 211.
- Decreto Ministeriale 28 marzo 2011 relativo al “Riconoscimento degli esperti per l'esecuzione delle prove sulle cisterne dei carri-cisterna, ai sensi del paragrafo 6.8.2.4.6 del regolamento concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia (RID).” Pubblicato nella Gazz. Uff. 20 aprile 2011, n. 91.
- Decreto del Presidente della Repubblica 1 agosto 2011 n. 151 recante “Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4-quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122”. Pubblicato nella Gazz. Uff. 22 settembre 2011, n. 221.
- Decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 2011, n. 224 relativo al “Regolamento recante disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, a norma dell'articolo 4, comma 6, lettere b) e c), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.” Pubblicato sulla Gazz. Uff. n. 15 del 19-1-2012
- Decreto Ministeriale 21 novembre 2011 relativo al “Riconoscimento della società ISARail S.p.A. di Napoli quale organismo notificato, abilitato a svolgere la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego, dei componenti di interoperabilità di cui all'allegato IV, nonché la procedura di verifica CE di cui all'allegato VI del decreto legislativo 191/2010 con riferimento ai sottosistemi di cui all'allegato II del decreto medesimo. Pubblicato sulla Gazz. Uff. n. 294 del 19-12-2011
- Decreto Ministeriale 21 novembre 2011 concernente il “Rinnovo del riconoscimento alla società BUREAU VERITAS SCIRO S.p.A. di Milano quale organismo notificato con n. 1782, abilitato a svolgere la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego, dei componenti di interoperabilità di cui all'allegato IV, nonché la procedura di verifica CE di cui all'allegato VI del decreto legislativo

191/2010 con riferimento ai sottosistemi di cui all'allegato II del decreto medesimo." Pubblicato sulla Gazz. Uff. n. 294 del 19-12-2011

Per quanto riguarda l'attività normativa dell'Agenzia, è proseguito il riordino, avviato nel 2009, della materia e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera a, del decreto legislativo 162/2007, con l'obiettivo di elaborare un Testo Unico della normativa di esercizio ferroviaria, comprendente i principi fondamentali di competenza dell'Agenzia.

Nell'ambito di tale attività sono stati elaborati e inviati ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, acquisito anche in occasione di specifici incontri bilaterali, i testi inerenti alla regolamentazione della circolazione ferroviaria e all'attribuzione di responsabilità tra gli operatori ferroviari.

Nel corso del 2011 sono state svolte le seguenti ulteriori attività normative:

- emanazione, dopo l'elaborazione di appositi schemi di decreti inviati agli operatori per il relativo parere, dei seguenti decreti di modifica delle norme tecniche e degli standard di sicurezza vigenti:
 - o n.2 /2011 del 23 Febbraio 2011 recante aggiornamento del Decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 e concernente l'eliminazione dall'Allegato B delle circolari normative risultate già recepite nei Testi Normativi e di quelle relative a contesti organizzativi e tecnologici superati.
 - o n.3/2011 del 2 Marzo 2011 apportante modifiche al Regolamento sui Segnali e concernente l'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni;
 - o n.4/2011 del 28 marzo 2011 che integra e aggiorna le procedure per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza cui al decreto dell'Agenzia n. 1/2009 del 6/4/2009;
 - o n.8/2011 del 15 Settembre 2011 concernente il rilascio delle licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea;
- emanazione della direttiva n.1/dir/2011, del 27 Giugno 2011 relativa ai treni ammessi a circolare sulle linee gestite da RFI attrezzate con SCMT e SSC;