L'Agenzia, pertanto, cercherà di sensibilizzare le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura affinchè predispongano nelle rispettive relazioni annuali una sezione specifica dove indicare come sono stati applicati i metodi comuni di sicurezza, secondo quanto indicato nei template dell'ERA. Per ulteriori dettagli si rimanda al punto H dell'Allegato Rapporto Annuale.

Nessuna informazione è riportata sulle deroghe allo schema di certificazione degli ECM in quanto non ne sono state concesse.

CONCLUSIONI

In via preliminare, occorre ribadire che nel 2011 l'Agenzia ha operato in una situazione precaria ,con 110 unità di personale contro le 205 previste già nella fase transitoria di "prima applicazione" del d.lgs n. 162/2007.

L'ANSF, comunque, ha assicurato il presidio della sicurezza della circolazione ferroviaria in coerenza con la direttiva annuale del Ministro e con i risultati riferiti nella relazione.

I punti di forza del sistema ferroviario nazionale si possono individuare in un sostanziale allineamento dei valori di incidentalità con quelli dei principali Paesi europei e, soprattutto, nella disponibilità, sull'intera rete in gestione ad RFI, delle tecnologie di sicurezza per la protezione della marcia dei treni il cui utilizzo, oggi, consente finalmente di raccogliere i frutti degli ingenti finanziamenti statali che negli ultimi anni sono stati destinati per tali tecnologie.

Permangono invece alcuni elementi di criticità, come:

- il trend in aumento del numero degli "incidenti ai passaggi a livello" che necessita di un approccio sinergico con gli organi preposti alla sicurezza stradale;
- una elevata incidenza degli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" sul numero totale degli "incidenti gravi", a testimonianza di un diffuso spregio delle regole;
- i malfunzionamenti delle porte di salita e discesa dei treni passeggeri, che hanno come fattore comune, analogamente all'altra problematica dell'incidentalità sui convogli dei servizi AV, evidenti carenze nella manutenzione;
- le rimanenti criticità del settore delle merci pericolose dove, comunque, l'intervento congiunto tra questo Ministero e la Polizia ferroviaria ha determinato una riduzione dei fenomeni di fuoriuscite di merci pericolose, per il quale si rileva, in ogni caso, il non completo presidio degli scali e delle soste e la mancanza di siti idonei per interventi di riparazione del materiale rotabile;

- il non completo allineamento dei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari, anche in vista della piena attuazione del Regolamento comunitario 352/2009 con una attenzione specifica al Gestore dell'Infrastruttura RFI, per il quale è tuttora in corso un delicato ed articolato processo finalizzato al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza.

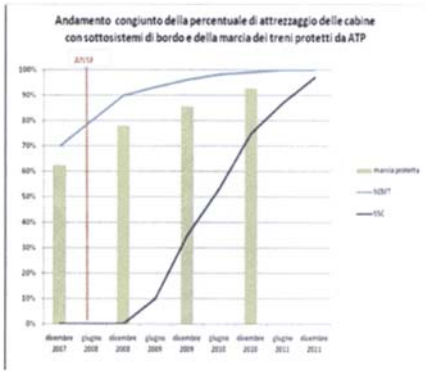
Per rimuovere le criticità sopra riportate, l'Agenzia evidenzia di aver proseguito, anche nel 2012, il proprio impegno nelle seguenti aree di miglioramento:

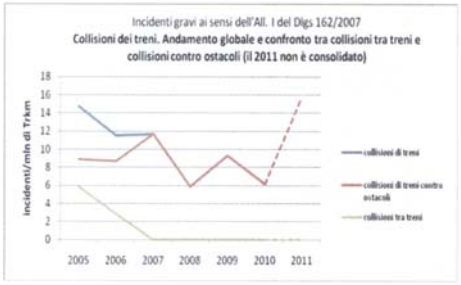
- l'attuazione, da parte degli operatori, degli adempimenti richiesti dall'Agenzia nell'ambito dei processi di rilascio dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- la creazione di un presidio tecnico delle Imprese ferroviarie di piccole dimensioni, sufficiente a sostenere l'impatto dell'evoluzione del contesto normativo in ambito europeo;
- un rafforzamento dei processi di manutenzione, sia dell'infrastruttura che del materiale rotabile, che tenga conto, in particolar modo, delle interazioni con le nuove figure preposte alla manutenzione e delle sollecitazioni a cui gli enti rilevanti per la sicurezza sono sottoposti;
- un ulteriore rafforzamento del presidio da parte degli operatori coinvolti nella catena del trasporto delle merci pericolose, anche se l'efficacia delle misure adottate a livello nazionale è limitata della mancata adozione di misure armonizzate e cogenti da parte dell'Europa;
- l'utilizzo dei sistemi tecnologici di sicurezza in grado di garantire controlli del materiale rotabile durante l'esercizio, quali le pese dinamiche, i rilevatori di temperatura delle boccole e i portali multifunzione;
- la verifica della conformità degli impianti di protezione degli attraversamenti stradali ai requisiti previsti, anche in base alle attuali condizioni di circolazione lato strada e lato ferrovia;
- una maggiore cooperazione tra gli operatori ferroviari sulle problematiche di sicurezza, indipendentemente dai rapporti di carattere commerciale.

Il raggiungimento, comunque, di importanti obiettivi inerenti la sicurezza ferroviaria è rilevabile anche solo attraverso l'osservazione dell'andamento temporale delle relative

problematiche, dimostrando quanto abbia pesato la presenza di una Agenzia che opera sopra le parti.

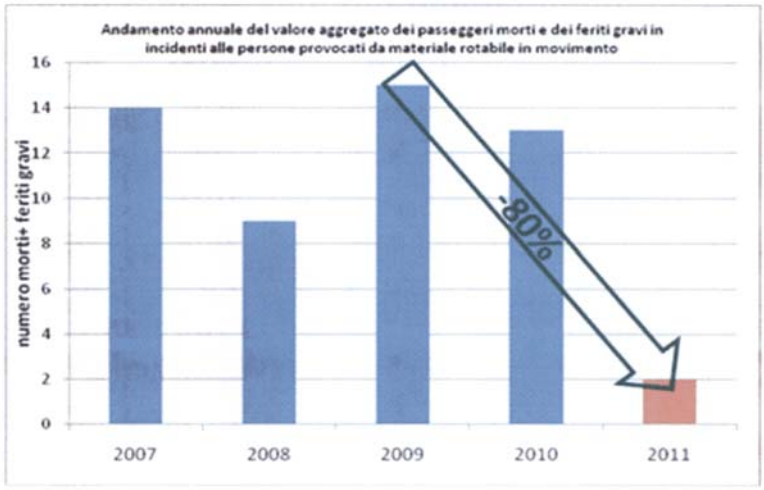
Il primo esempio è rappresentato dall'attrezzaggio con sottosistemi di protezione della marcia dei treni. Il grafico seguente dimostra come, a seguito dell'inizio dell'attività dell'Agenzia (giugno 2008), si sia avviato il processo di attrezzaggio delle cabine dei locomotori con il sistema di supporto alla condotta (SSC), che fino ad allora non era stato praticamente avviato, e di come si sia arrivati ad un progressivo incremento delle percentuali di traffico protetto (treno attrezzato che viaggia su linee attrezzate con sistemi congruenti). È di tutta evidenza come tali processi siano strettamente collegati all'azzeramento delle collisioni tra treni registrato negli ultimi 4 anni.



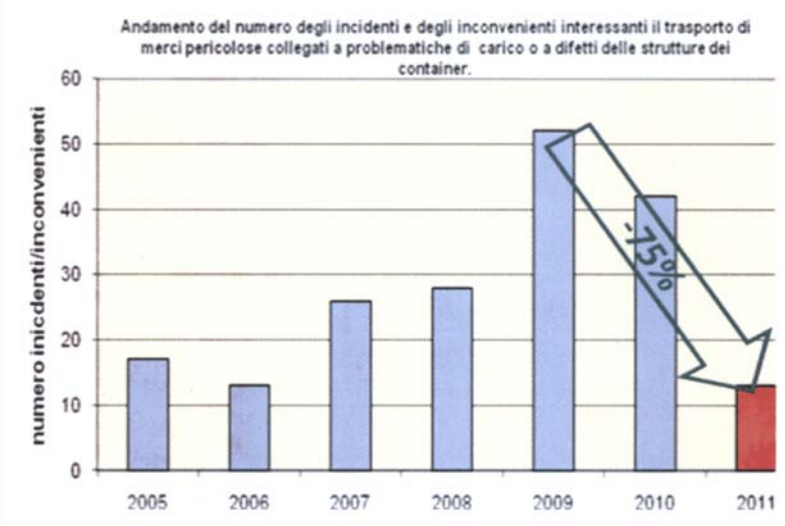


Una situazione analoga si registra nel fenomeno degli infortuni dei passeggeri dovuti a cadute dalle porte dai treni in movimento. L'Agenzia ha imposto alla principale impresa ferroviaria di intervenire prioritariamente sulle porte delle carrozze dei treni a media e lunga percorrenza che potevano essere aperte in fase di avvio o di fermata dei convogli e ha ottenuto che su un parco di 264 vetture la metà fosse accantonata e l'altra metà adeguata entro il 31/12/2010. Analogamente, ha ottenuto un progressivo attrezzaggio dei locomotori utilizzati per tali servizi per consentire un'apertura selettiva delle porte dei treni in base al lato servito da marciapiede. L'adeguamento è stato ultimato il 31/12/2011 e ha interessato 59 locomotori 414.

Il risultato è rappresentato dalla seguente figura, nella quale si invita a focalizzare l'attenzione sull'ultimo triennio.



Altro capitolo riguarda la già citata problematica delle merci pericolose e dei relativi indebiti rilasci di sostanze dalle ferro cisterne. L'adozione delle check list da parte di questo Ministero (ottenuta anche grazie al supporto dell'Agenzia), la reintroduzione di controlli al confine e la richiesta, sempre dell'Agenzia, di ulteriori controlli da parte delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura, nonché le attività di formazione del personale interessato, hanno determinato il decremento esemplificato dalla figura seguente.



Un'ultima problematica analizzata riguarda gli investimenti del personale operante nei cantieri ferroviari . In tale ambito, si segnala che a metà dell'anno 2011 è entrato in vigore il decreto ANSF 16/2010 che impone che la manutenzione dell'infrastruttura avvenga in assenza di circolazione dei treni. L'intervento dell'Agenzia nell'imporre al Gestore di rete l'eliminazione della protezione "su avvistamento" dei cantieri ferroviari e la sua sostituzione

con il regime della "interruzione di linea" ha avuto successo. Il successivo grafico evidenzia come si sia passati dai 7 operatori coinvolti nel 2009 ad uno solo coinvolto nel 2011.



Un'ultima criticità riguarda il rallentamento del processo di acquisizione della competenza in materia di sicurezza, sulle reti regionali interconnesse con la rete nazionale, che attualmente è subordinato al completamento dell'attrezzaggio di tali infrastrutture con sistemi di protezione della marcia dei treni.

Dietro i numeri rappresentati c'è, evidentemente, un lavoro di autorizzazioni, di prescrizioni agli operatori, di verifica circa l'ottemperanza alle prescrizioni e di introduzione di vincoli o limitazioni: un lavoro senza il quale sarebbe stato impossibile raggiungere tali risultati.

In continuità con gli anni precedenti, l'Agenzia e il Ministero hanno tenuto un proficuo rapporto di collaborazione cooperando costantemente a vari livelli in ambito nazionale e comunitario.

L'analisi di quanto rapportato non deve far trascurare come il rafforzamento del presidio della sicurezza dei trasporti sia sempre un aspetto da perseguire, anche relativamente ad una modalità di trasporto, quella ferroviaria, che fa proprio della sicurezza uno dei maggiori punti di forza. Sarebbe opportuno, a tale proposito, un generale rilancio del settore ferroviario che consenta di ottimizzare i risultati ottenuti in termini di sicurezza, rendendo maggiormente produttivi i costi a tal fine sostenuti e riducendo i costi diretti ed indiretti complessivamente sopportati dalla collettività e connessi, in generale, all'incidentalità delle diverse tipologie di trasporto delle merci e delle persone.

Al fine di perseguire, infine, l'esigenza di rafforzare l'attuale organico effettivo dell'Agenzia, certamente sottodimensionato rispetto ai compiti istituzionalmente attribuiti ed alle unità di personale previste dal d.lgs n. 162/2007, sarebbe opportuno consentire, all'Agenzia stessa, di avviare rapidamente le fasi di reclutamento di ulteriore personale qualificato, sempre nei limiti delle risorse finanziarie già attribuite.

PAGINA BIANCA

RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA

delle ferrovie italiane ricadenti nelle competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

ANNO 2011

Piazza della Stazione, 45 50123 FIRENZE
Tel: 0039 055 2356620 - 0039 06 41582379
Fax: 055 2356495
agenzia.sicurezza@ansf.it
www.ansf.it

PAGINA BIANCA

INDICE

PARTE A - GENERALITÀ

A.1 Scopo e campo di applicazione
A.2 Summary in English

PARTE B - INTRODUZIONE

B.1 Introduzione al rapporto
B.1.2 Acronimi e Definizioni d
B.2 Informazioni sulla struttura del sistema ferroviario
B.2.1 Mappa della rete
B.2.2 Gestore dell'Infrastruttura
B.2.3 Elenco delle Imprese Ferroviarie
B.3 Sintesi ed analisi dell'andamento generale della sicurezza ferroviaria

PARTE C - ORGANIZZAZIONE

PARTE D - EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

D.1 Iniziative per mantenere e migliorare le prestazioni in materia di sicurezza
D.2 Analisi dettagliata dell'andamento degli indicatori comuni di sicurezza
D.3 Risultati delle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo

PARTE E - MODIFICHE SOSTANZIALI APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE E AI REGOLAMENTI

PARTE F - EVOLUZIONE DELLA CERTIFICAZIONE E DELL'AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

F.1 Legislazione nazionale – Date di inizio - Disponibilità
F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano
F.3 Aspetti procedurali

PARTE G - SUPERVISIONE SUL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA E SULLE IMPRESE FERROVIARIE

G.1 Descrizione delle attività di supervisione sulle imprese ferroviarie e sul gestore dell'infrastruttura
G.1.1 Monitoraggio ed analisi dei dati di incidentalità
G.1.2 Indagini dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
G.2 Relazioni di sicurezza annuali del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie
G.3 Ispezioni condotte nel 2010
G.4 Audit svolti nel 2010
G.5 Seguiti dell'Agenzia sugli aspetti rilevati durante le attività di supervisione

PARTE H - RAPPORTO SULL'APPLICAZIONE DEI METODI COMUNI DI SICUREZZA SULLA IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI

PARTE I - INFORMAZIONI SUGLI ECM (dal 2013)

PARTE J CONCLUSIONI, PRIORITÀ, RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

ALLEGATI

Allegato A: Informazioni sulla struttura ferroviaria

Allegato A.1: Estensione della infrastruttura ferroviaria nazionale
Allegato A.2: Informazioni sul Gestore dell'Infrastruttura e sulle Imprese Ferroviarie

Allegato B: Organizzazione del sistema ferroviario italiano

Allegato B.1: Organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Allegato B.2: Struttura sistema ferroviario nazionale

Allegato C: Dati sugli Indicatori Comuni di Sicurezza

Allegato C.1: Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

Allegato E: Certificati e autorizzazioni di sicurezza - Anno 2011

PARTE A - GENERALITÀ

A.1 Scopo e campo di applicazione

Il presente documento è predisposto ai sensi dell'articolo 7 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", che recepisce l'articolo 18 della Direttiva 2004/49/CE.

Esso descrive l'andamento nel corso dell'anno 2011 della sicurezza della parte di sistema ferroviario italiano che in tale anno rientrava nel campo di applicazione del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, stabilito all'articolo 2 di tale ultimo decreto, tenuto conto per le reti regionali dell'articolo 27, comma 4 di esso come modificato dall'articolo 2, comma 1, lettera l), del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43 e fatto salvo quanto previsto all'articolo 4, comma 2, sempre del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e successive modificazioni, per le infrastrutture transfrontaliere specializzate.

Per l'anno 2011 l'ambito di applicazione di cui sopra era costituito dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con Decreto del Ministero dei Trasporti 138-T del 31/10/2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle imprese ferroviarie in possesso del certificato di sicurezza; la supervisione sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali era (ed è tuttora) invece ancora svolta direttamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Non potendo acquisire direttamente i dati relativi agli indicatori comuni di sicurezza (CSI) delle reti regionali anche per l'anno 2011 sono stati utilizzati i dati raccolti dall'ISTAT.

A.2 Summary in English

PURPOSE AND SCOPE OF THE REPORT

The present report has been worked out in conformity to the Art. 7 of the Legislative Decree 10.08.2007 n. 162 "Implementation of the EU Dir. 2004/49/CE and 2004/51/CE" applying the Art. 18 of the EU Dir. 2004/49/CE.

It describes the evolution of safety on the part of the Italian railway system under the Italian National Safety Authority supervision in 2010, which consists of:

- the national railway infrastructure granted, for the exploitation, to Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), by the Ministry of Transport Decree n. 138-T of 31/10/2000;

- the certified railway undertakings operating on the network managed by RFI.

The report has been structured considering the ERA documents: "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 15 of 19/12/2011) and "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 11 of 19/12/2011). It is published on the Italian National Safety Authority website (www.ansf.it).

ORGANISATION

Currently, the Italian National Safety Authority is carrying out the following tasks:

- the technical regulation;
- the technical admission of rolling stock;
- the technical admission of infrastructural subsystems;
- the safety certification of the RUs and the safety authorization of the IM;
- the auditing and monitoring activity on RUs and IM.

THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY SAFETY

The evolution of the safety in the year 2011 shows a number of accidents in line with the 2006-2010 period, although up slightly compared to 2010, confirming the slight increase compared to 2009 recorded the previous year.
The analysis of the graph B.3.1 shows a pronounced downward trend in the number of accidents in the long run.

IMPORTANT CHANGES IN LEGISLATION AND REGULATION

In 2011, significant progress has been made on the process of reorganization of the regulatory process, essential not only to align national legislation with the principles of the Community directives, but, above all, to make clarity to a pre-existing normative panorama that was stratified over time and presenting lack of homogeneity and inconsistencies.

THE DEVELOPMENT OF THE SAFETY CERTIFICATION AND AUTHORIZATION

12 railway companies were certified in accordance with Article 10 of Directive 2004/49/EC, as implemented by Legislative Decree of 10 August 2007, n. 162. Two of them are new railway undertakings.
21 railway undertakings, operating railway services as they possess a safety certificate issued within the meaning of Directive 2001/14/EC, submitted a formal request to update their certification in accordance with the requirements of Regulation 653/2007.

SUPERVISION OF RAILWAY UNDERTAKINGS AND INFRASTRUCTURE MANAGER

The supervision of RUs and IM is mainly achieved through:

- data trend monitoring and analysis;
- investigation carried out by Italian National Safety Authority of accidents to find causes and to define appropriate measures;
- audit and inspections;
- analysis of the Annual Safety Reports by RUs and IM.

REPORTING ON THE APPLICATION OF THE CSM ON RISK EVALUATION AND ASSESSMENT

In the report two RU's application of the European Regulation 352/2009 are described.

CONCLUSIONS, PRIORITIES, SAFETY RECOMMANDATIONS

The strengths of the national railway system can be identified in a substantial alignment of the accidents values with those of the major European countries, and in the availability of ATP system on the entire network managed by RFI Today it is possible to reap the benefits of massive state funding allocated for these technologies in the recent years.

Finally, attention has to be drawn to the need to complete the process of acquisition by the Agency of jurisdiction of the regional networks connected to the national network. This step is currently tied to the completion of the equipping of these infrastructures with ATP System that will allows consistency of operational rules, technologies and safety information between the regional and the national network managed by RFI

PARTE B - INTRODUZIONE

B.1 Introduzione al rapporto

Il presente documento descrive l'andamento della sicurezza della parte di sistema ferroviario italiano sul quale l'Agenzia svolge la sua attività di regolamentazione e supervisione.

Il documento, strutturato tenendo presenti le linee guida contenute nei documenti "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 15) e "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 12) emessi dall'ERA in data 19 dicembre 2011, è pubblicato sul sito dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie www.ansf.it ed è trasmesso all'Agenzia Ferroviaria Europea.

B.1.2 Acronimi e definizioni

Nella tabella seguente si riportano le definizioni utilizzate nel documento e non contenute nel Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Termine	Definizione
Agenzia	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Autorità Nazionale di Sicurezza Italiana)
ERA	Agenzia Ferroviaria Europea
RFI	Rete Ferroviaria Italiana (Gestore dell'Infrastruttura nazionale italiana)

Termine	Definizione
incidente UIC	Sono classificati UIC e presi in considerazione nelle statistiche di tale organizzazione, gli incidenti che hanno avuto come conseguenze: 1. la morte delle persone (persone morte sul colpo o decedute nei trenta giorni successivi, in seguito all'incidente) o il ferimento grave (persone che hanno avuto un ricovero ospedaliero superiore alle 24 ore), ad esclusione dei suicidi e dei tentavi di suicidio; sono ugualmente escluse le morti criminali o naturali; 2. avarie importanti al materiale rotabile, all'infrastruttura o agli impianti (danni superiori ai 150.000 Euro), o una perturbazione importante del traffico (interruzione della circolazione dei treni sulla via principale per più di sei ore, deviazione o trasbordo dei viaggiatori). Non sono inseriti negli incidenti UIC gli incidenti avvenuti su tratta interrotta alla circolazione dei treni.
incidenti tipici	Presso le Ferrovie dello Stato Italiane sono classificati come tipici i seguenti incidenti: ▪ collisioni tra materiale rotabile o di materiale rotabile contro ostacoli, esclusi gli incidenti ai passaggi a livello; ▪ deragliamenti (di treni, in manovra, di locomotive isolate); ▪ incidenti ai passaggi a livello, cioè collisioni tra materiale rotabile e veicoli stradali ai PL.; ▪ incendi sul materiale rotabile in servizio.
incidenti atipici	Presso le Ferrovie dello Stato Italiane sono classificati come atipici gli incidenti accaduti individualmente a persone in relazione al movimento dei rotabili. Essi comprendono gli incidenti che possono accadere a persone che: ▪ partecipano ad operazioni di manovra o aggancio dei veicoli; ▪ stazionano o circolano nell'ambito della ferrovia; ▪ subiscono un urto da un ostacolo o da un veicolo mentre sono trasportate da un veicolo ferroviario; ▪ cadono da un veicolo ferroviario in movimento; ▪ vengono investite ad un passaggio a livello.
area di criticità	Area all'interno della quale si deve intervenire per raggiungere i macro-obiettivi.
macro-obiettivo	Stato del sistema che si desidera raggiungere.

B.2 Informazioni sulla struttura del sistema ferroviario

B.2.1 Mappa della rete

La mappa della infrastruttura ferroviaria nazionale, riportata in Allegato A.1, è disponibile sul sito www.rfi.it (nella sezione Rete e territorio. La rete oggi).

B.2.2 Gestore dell'Infrastruttura

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma - Italia.

Ad oggi RFI non ha ancora fornito le informazioni relative alla propria rete; nella tabella in Allegato A.2 relativamente alla rete sono quindi riportati i dati aggiornati al 31 dicembre 2010 già contenuti nel rapporto annuale sulla sicurezza relativo all'anno 2010.

B.2.3 Elenco delle Imprese Ferroviarie

Le Imprese Ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza al 31.12.2011 e quindi autorizzate ad effettuare servizi di trasporto merci o passeggeri sulla infrastruttura nazionale sono riportate nella tabella in Allegato A.2.
La tabella contiene le seguenti informazioni, fornite dalle imprese nelle Relazioni annuali sulla sicurezza per l'anno 2011 trasmesse a questa Agenzia:

- gli estremi dell'ultimo certificato rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/CE oppure ai sensi della Direttiva 2004/49/CE (parti A e B);
- la data di inizio delle attività commerciali;
- le tipologie di servizi autorizzati;
- la consistenza dei rotabili utilizzati;
- la consistenza del personale che svolge mansioni di sicurezza;
- la consistenza dei servizi effettuati (passeggeri e merci) espressa in treni-km totali.

Nel 2011 si è registrato un decremento del traffico da 323.254.633 treni-km a 317.376.755,559 treni-km. La percentuale di treni-km protetti dai Sistemi di Protezione della Marcia del Treno è invece aumentata sensibilmente, passando dal 78% del traffico totale del 2008, al 92,6% del 2010, fino ad arrivare al 99% del 2011. Il mancato raggiungimento della completa copertura del traffico è dovuto ai malfunzionamenti del sistema causati da guasti e al tardato completamento dell'attrezzaggio dei mezzi di alcune imprese ferroviarie. Per il traffico non protetto sono state imposte idonee misure mitigative.
Nel corso del 2011 è proseguito il programma di attrezzaggio del materiale rotabile con sottosistemi di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni e si è raggiunto il 96% di cabine attrezzate sul totale rispetto al 92,6% registrato nel 2010. Si deve rilevare che nel conteggio sono state considerate anche locomotive che non sono utilizzate sulla rete gestita da RFI e per le quali non è ancora obbligatorio provvedere all'attrezzaggio.

B.3 Sintesi ed analisi dell'andamento generale della sicurezza ferroviaria

L'andamento della sicurezza nell'anno 2011 mostra un numero di incidenti in linea con il periodo 2006-2010 sebbene in leggero incremento rispetto al 2010, confermando la leggera crescita rispetto al 2009 registrata l'anno precedente. Per il dettaglio degli eventi e degli interventi mitigativi adottati si rimanda al successivo punto D.

Per consentire un confronto con l'andamento storico del numero di incidenti si presenta anche per l'anno 2011 un grafico che utilizza i dati storici classificati secondo i criteri stabiliti dall'U.I.C. - Union International des Chemins de fer -. I dati sono analizzati sia in aggregato che suddivisi in incidenti "Tipici" e "Atipici". La suddivisione dà la possibilità di focalizzare l'analisi sugli incidenti "Tipici", più direttamente influenzabili dalle attività previste nella gestione della sicurezza ferroviaria, affrontando separatamente le problematiche relativi agli incidenti "Atipici" (i più numerosi), fortemente influenzati da infrazioni alle norme in materia di sicurezza e polizia ferroviaria da parte di viaggiatori o estranei al servizio ferroviario.

Nel grafico B.3.1 è rappresentato l'andamento del numero di incidenti nel periodo 1989-2011. In corrispondenza dell'anno 2006 è riportata una linea rossa che indica la modifica da parte dell'U.I.C. del valore dei danni al di sopra del quale l'incidente deve essere comunicato all'U.I.C. stessa (si è passati da 10.000€ a 150.000€) ed alla differente identificazione di un ferito grave.