

Piazza Cola di Rienzo 80a
I - 00192 Rome
Tel: ++39 06 48913899
Fax: ++39 06 4883028
e-mail: segreteria@assoferr.it

Avenue Herrmann Debroux 15A
B – 1160 Bruxelles
Tél: +32-2-672 88 47
Fax: +32-2-672 81 14
e-mail: tec.info@uiprail.org

To:

***ANSF – Italian National Safety Authority
Piazza della Stazione, 45
50123 – Firenze
Ing. Amedeo GARGIULO***

Copy to:

**Ministry of Infrastructures and Transports
→ *General Direction for Rail Accident Investigations*
→ *General Direction for Rail Transport*
Via Caraci, 36
00157 - Roma**

**RFI – Italian Rail Infrastructure Manager.
→ *CEO*
→ *Safety Department*
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 - Roma**

All authorized RUs for Freight Transport

Rome and Brussels, 25th September 2014

Dear Mr Gargiulo,

We are writing in reference to your letter ANSF 00589/14, dated 14th August 2014. You have previously received our correspondence relating to the Brixen accident in 2012. To avoid any ambiguities or misunderstandings, and for convenience, you will find enclosed a copy of those letters.

UIP, the International Association of Wagon Keepers and ECMs, shares your opinion that the derailment in Brixen and, in particular the results of the investigation process, are relevant and require thoughtful discussions at European level. However, having read the NIB report, we are very surprised about the

Piazza Cola di Rienzo 80a
I - 00192 Rome
Tel: ++39 06 48913899
Fax: ++39 06 4883028
e-mail: segreteria@assoferr.it

Avenue Herrmann Debrox 15A
B - 1160 Bruxelles
Tél: +32-2-672 88 47
Fax: +32-2-672 81 14
e-mail: tec.info@uiprail.org

conclusions and especially your requests towards RUs which are partly in contradiction with the ANSF requests in 2012 (12/07299 and 12/07875).

We reiterate our concerns that despite the entry into force of legislation 445/2011/EC on a system of certification of Entities in Charge of Maintenance for freight wagons, many National Safety Authorities still focus only on Railway Undertakings for ensuring safety. We are facing again a situation where a letter concerning “vehicle maintenance processes” is addressed to RUs without taking into account the existing ECM responsibilities (Art. 14 (a) of the Safety Directive)) and their defined role, i.e. ensuring “that the **vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance**”. This may result again in non-manageable requests by RUs to ECMs, as the former may feel responsible (e.g. supported by the content of your letter) for a part of the safety processes they don’t need to manage and for which they have no information.

As expressed in our letter in 2012, ECMs (not RUs) are responsible for the outcome of the maintenance activities of their contractor(s) (see Article 4(4) of the ECM Regulation). Coordination and monitoring activities belong to the internal controls each certified ECM had to implement by May 2013 at the latest. In the sense of the ECM Regulation, maintenance records related to wheelsets are subject to change on a daily basis, and traceability information linked to maintenance activities all along the lifecycle of wheelsets (see the European Wheelset Traceability Catalogue (EWT)) are not meant to be fully exchanged between stakeholders as it may lead to a dilution of responsibilities! As the processes of maintenance of freight wagons and its components are concerned, enhancing traceability may not provide a reduction of the risks that need to be considered in relation to human work and performance.

Before setting a signal for UIC and CEN to become active, and taking into consideration the EC mandate to CEN, we deem as essential to perform a technically founded analysis on the NIB findings before activating new work streams at European level. To this end, you should first address the issue through the ERA Freight Focus Group. In order to avoid multiple and unmanageable requirements for the wagon keepers and ECMs around Europe, we would appreciate if, as the competent National Safety Authority, to clarify the meaning of the sentence: “*la normativa di riferimento ... deve essere la EN 13260 ... emerge l’inadeguatezza dal punto di vista della sicurezza della norma UIC 813*”. When EN 13260 was first published in 2003, our first inquiries and a short impact assessment showed that questioning the safety level embedded in UIC leaflet 813 and introducing a new hierarchy between EN 13260 and the mentioned leaflet, put the whole European rail freight and passenger traffic at risk!

Piazza Cola di Rienzo 80a
I - 00192 Rome
Tel: ++39 06 48913899
Fax: ++39 06 4883028
e-mail: segreteria@assoferr.it

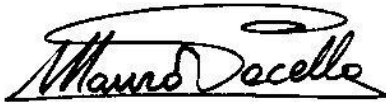
Avenue Herrmann Debroux 15A
B - 1160 Bruxelles
Tél: +32-2-672 88 47
Fax: +32-2-672 81 14
e-mail: tec.info@uiprail.org

In this regard, we urge ANSF to clarify the content and the purpose of its letter, dated 14th of August 2014, and to use the existing European platform for in-depth analysis of the NIB findings. We believe that such an approach, whilst respecting the principles of the Safety Directive (i.e. ECM and not RUs are responsible for maintenance), would provide assurance and reliability on how to act, and ensure the safety and success of any actions to be taken by the ANSF in relation to the NIB recommendations

We appreciate your consideration of our remarks and remain at your disposal for any question you may have.

Yours sincerely

Mauro Pacella
Secretary General of ASSOFERR



Gilles Peterhans
Secretary General of UIP



Appendix:

- (1) Letter ANSF 12/07299 and 12/07875
- (2) Letter UIP/CER/ERFA to DG Move
- (3) Letter ANSF 12/08280

Piazza Cola di Rienzo 80a
I - 00192 Rome
Tel: ++39 06 48913899
Fax: ++39 06 4883028
e-mail: segreteria@assoferr.it

Avenue Herrmann Debroux 15A
B - 1160 Bruxelles
Tél: +32-2-672 88 47
Fax: +32-2-672 81 14
e-mail: tec.info@uiprail.org

Alla Cortese Attenzione:

ANSF – Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Piazza della Stazione, 45
50123 – Firenze
Ing. Amedeo GARGIULO

Per Copia Conoscenza:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
→ **Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie**
→ **Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**
Via Caraci, 36
00157 - Roma

RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
→ **Amministratore Delegato**
→ **Sicurezza di Rete**
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 - Roma

A tutte le Imprese Ferroviarie dotate di Certificato di Sicurezza per il trasporto delle merci

Roma e Brussels, 25 Settembre 2014

Egr. Ing. Gargiulo,

Scriviamo in riferimento alla lettera ANSF 005809/14, datata 14 agosto 2014. Lei dovrebbe essere già in possesso della nostra precedente corrispondenza relativa all'incidente di Bressanone del 2012. Per evitare incertezze o malintesi, e per comodità, troverà allegata una copia della lettera.

UIP, come Associazione Internazionale dei Detentori di carri e SRM, ha condiviso la sua opinione sul deragliamenti a Bressanone e, in particolare, che i risultati dell'indagine sono rilevanti e necessitano di un'articolata discussione a livello Europeo. Tuttavia, dopo aver letto la relazione della Direzione Generale

per le investigazioni ferroviarie, siamo molto sorpresi circa le conclusioni e soprattutto con le vostre richieste alle IF, che sono in parte in contraddizione con quelle delle Note ANSF del 2012 (12/07299 e 12/07875).

Ribadiamo le nostre preoccupazioni circa il fatto che, nonostante l'entrata in vigore della normativa 445/2011/ CE relativa a un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci, molte Autorità Nazionali di Sicurezza ancora si concentrano solo sulle Imprese Ferroviarie per garantire la sicurezza. Siamo di fronte ancora una volta alla situazione in cui una lettera riguardante "i processi di manutenzione del veicolo" è indirizzata alle IF senza tener conto delle responsabilità dei SRM esistenti (art. 14 (bis), della Direttiva Sicurezza) e il loro ruolo definito, vale a dire garantire **"che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione"**. Il rischio è di finire nuovamente in richieste da parte delle IF ai SRM difficilmente gestibili in quanto le prime potrebbero sentirsi responsabili (ad esempio, come sostenuto dal contenuto della Sua lettera) per una parte dei processi di sicurezza che non necessita loro gestire e per le quali non hanno alcuna informazione.

Come espresso nella nostra lettera nel 2012, i SRM (e non le IF) sono responsabili per l'esito delle attività dei loro contractor di manutenzione (vedi articolo 4 (4) del regolamento SRM). Attività di coordinamento e di monitoraggio appartengono ai controlli interni che ogni SRM certificato ha dovuto attuare entro maggio 2013. Ai sensi del regolamento SRM, i registri di manutenzione relativi a sale montate sono soggetti a modifiche su base quotidiana e la tracciabilità di informazioni legate alle attività di manutenzione lungo tutto il ciclo di vita delle sale montate (vedi il Catalogo Europeo sulla tracciabilità delle sale montate (EWT)) non sono destinate ad essere completamente scambiati tra le parti interessate in quanto può portare ad una diluizione delle responsabilità! Dato che i processi di manutenzione dei carri e delle componenti sono direttamente interessati, il miglioramento della tracciabilità potrebbe comportare una riduzione dei rischi che comunque devono essere considerati in relazione al fattore umano e alle prestazioni.

Inoltre, prima di impostare degli input per l'UIC e il CEN, e prendendo in considerazione il mandato della Commissione Europea al CEN, noi riteniamo come essenziale eseguire un'analisi tecnicamente fondata sui risultati dell'organismo investigativo prima di attivare nuovi flussi di lavoro a livello europeo. A tal fine, è necessario affrontare la questione attraverso il Freight Focus Group dell'ERA. Al fine di evitare molteplici e ingestibili requisiti per i Detentori di carri e SRM in tutta Europa, saremmo grati se, in quanto Autorità Nazionale di Sicurezza competente, poteste chiarire il significato della frase: "la Normativa di Riferimento ... deve essere la EN 13260 ... emergere l'inadeguatezza dal punto di vista della Sicurezza della Norma UIC 813 ". Poiché la EN 13260 è stata pubblicata nel 2003, le nostre prime indagini e una valutazione d'impatto a breve, hanno mostrato che mettere in discussione il livello di sicurezza insito nella Fiche UIC 813, nonché l'introduzione di una nuova gerarchia tra la EN 13260 e la citata Fiche, metterebbe a rischio l'intero traffico ferroviario europeo di merci e passeggeri!

Piazza Cola di Rienzo 80a
I - 00192 Rome
Tel: ++39 06 48913899
Fax: ++39 06 4883028
e-mail: segreteria@assoferr.it

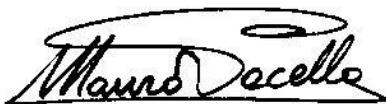
Avenue Herrmann Debroux 15A
B - 1160 Bruxelles
Tél: +32-2-672 88 47
Fax: +32-2-672 81 14
e-mail: tec.info@uiprail.org

A questo proposito, esortiamo ANSF di chiarire il contenuto e lo scopo della sua lettera, datata 14 Agosto 2014, e di utilizzare la piattaforma europea esistente per l'analisi approfondita dei risultati dell'organismo Investigativo. Riteniamo che un tale approccio nel rispetto dei principi della Direttiva Sicurezza (i SRM e non le IF sono responsabili per la manutenzione!) fornirebbero garanzia e affidabilità sul modo di agire e di garantire la sicurezza e il successo di eventuali azioni da intraprendere da parte del ANSF in relazione alle raccomandazioni dell'organismo investigativo.

In attesa delle vostre considerazioni e osservazioni restiamo altresì disponibili per qualsiasi richiesta di chiarimento.

Cordiali saluti.

Mauro Pacella
Segretario Generale ASSOFERR



Gilles Peterhans
Segretario Generale UIP



Allegati:

- (1) Lettera ANSF 12/07299 and 12/07875
- (2) Lettera UIP/CER/ERFA alla DG Move
- (3) Lettera ANSF 12/08280

Prot. n° **ANSF 07299/12**

Firenze 27-09-2012

**IMPRESE FERROVIARIE
in possesso del certificato di sicurezza
per il trasporto merci**

Elenco allegato

Loro Sedi

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI**

**Direzione Generale per le
Investigazioni Ferroviarie**

Via Caraci, 36

00157 Roma

p.c. **ASSOFERR**

Via Volturmo, 2

00185 Roma

Oggetto: 6 giugno 2012. Svio del treno 44213 nella stazione di Bressanone.

riferimento: nota prot. ANSF 4185/12 del 07/06/2012;
nota prot. ANSF 04718/12 del 26/06/2012.

Ad integrazione di quanto segnalato con le note a riferimento si comunicano, per gli adempimenti di competenza, gli ulteriori e rilevanti elementi emersi sull'incidente in oggetto che hanno portato alla causa dello svio del treno.

Per tutti e tre i casi rilevati di scalettamento delle ruote, il valore di interferenza per l'accoppiamento degli assili oggetto dell'incidente con le ruote, registrato dall'officina incaricata della manutenzione al momento del calettamento e confermato dalle misure effettuate sulle sale montate dopo l'incidente, è minore del limite inferiore previsto dalle regole manutentive stabilite dal Soggetto Responsabile della Manutenzione del carro n° 31815341854-2 (ÖBB Technische Services GmbH), e nel caso delle ruote della prima sala montata (entrambe le ruote scalettate) anche minore del limite inferiore previsto dalla Fiche UIC 813 (limite inferiore dell'interferenza minore rispetto al limite inferiore stabilito dalle regole manutentive del Soggetto Responsabile della Manutenzione).

Le suddette ruote sono state tutte calettate nella seguente officina in occasione dell'intervento di manutenzione di tipo "IS3":

ZOS TRNAVA, a.s.
Koniarekova 19
887 SK - 91721 TRNAVA
Tel.: 00421 / 33 5567 156
Fax: 00421 / 33 5567 504
maria.strizova@zos.sk

Da tali elementi emerge una grave non conformità da parte della suddetta officina in merito alle procedure adottate per il calettamento delle ruote negli assili ed al rispetto dei valori limiti di riferimento previsti dalla normativa e dalle regole manutentive di riferimento.

Pertanto si dispone che, con effetto immediato, codeste Imprese ferroviarie, in quanto responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, accettino in composizione ai propri treni carri con assili le cui ruote sono state calettate nella officina sopraccitata solo dopo aver avuto evidenza tracciabile dal soggetto responsabile della manutenzione di ciascun carro che il calettamento delle ruote sia stato effettuato nel rispetto delle normative e delle regole di manutenzione di riferimento, con particolare riguardo ai valori di interferenza per il calettamento delle ruote negli assili.

Al riguardo codeste Imprese dovranno inoltre predisporre una intensificazione mirata dei controlli finalizzati a verificare il rispetto della normativa di riferimento in occasione dei processi di calettamento delle ruote negli assili, a prescindere dall'officina presso la quale l'attività è stata svolta, con la conseguente adozione di eventuali ulteriori misure mitigative.

IL DIRETTORE

ing. Alberto Chiovelli



Prot. n° **ANSF 07875/12**

Firenze 15-10-2012

IMPRESE FERROVIARIE
in possesso del certificato di sicurezza
per il trasporto merci
Elenco allegato

Loro Sedi

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI**
Direzione Generale per le
Investigazioni Ferroviarie
Via Caracci, 36
00157 Roma

p.c. **ASSOFERR**
Via Volturmo, 2
00185 Roma

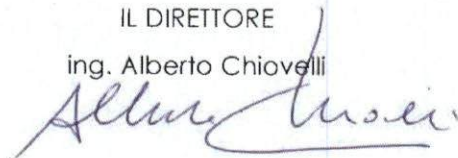
**Oggetto: Svio del treno 44213 nella stazione di Bressanone – Sospensione dall'esercizio carri della
Impresa Ferroviaria Rail Cargo Austria.**

Allegato: nota di Rail Cargo Austria del 9/10/2012.

Si trasmette, ai fini dell'adozione dei conseguenti provvedimenti da parte di codeste Imprese, la nota con la quale Rail Cargo Austria ha comunicato all'Impresa ferroviaria Rail Traction Company le misure intraprese a seguito dei primi risultati dell'indagine sull'incidente di cui all'oggetto e della nota ANSF prot. 07299/12 del 27/09/2012, relativamente ai carri di cui alla lista allegata alla nota stessa in quanto equipaggiati con almeno una sala montata non conforme con i requisiti previsti dalla Fiche UIC 813.

IL DIRETTORE

ing. Alberto Chioveili



An
Rail Traction Company AG
Brennerstrasse 7/A

39100 Bozen
Italien

Rail Cargo Austria AG
1030 Wien,
Erdberger Lände 40-48

9.10.2012

Betreff: Mitteilung/Note ANSF 07299/12
Bezug: Ihr Schreiben vom 28.9.2012

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Rail Cargo Austria AG ließ aufgrund der Ergebnisse der Unfalluntersuchung und der oben angeführten Mitteilung der ANSF eine Überprüfung der Dokumentation aller bei ZOS Trnava a.s. in den letzten Jahren mit Radscheiben ausgerüsteten Radsatzwellen durchführen.

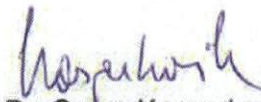
Wir übermitteln Ihnen daher im Anhang eine Liste aller Wagen, in welchen zumindest ein Radsatz eingebaut ist, der nicht den Anforderungen des UIC-Merkblattes 813 entspricht. Wir ersuchen diese Wagen nicht mehr wieder zu beladen und leer an die Rail Cargo Austria AG zurückzustellen.

Dear Sir or Madam,
because of the results of the accident investigation and because of the above mentioned note by ANSF Rail Cargo Austria AG screened the documents concerning all wheelsets assembled by the workshop ZOS Trnava a.s.

Therefore as attachment we forward you a list of all wagons with at least one wheelset not complying with the requirements of UIC-Codex 813. We request not to reload those wagons and return them unloaded to Rail Cargo Austria AG.

Beilage/Attachment

Mit freundlichen Grüßen/ Kind regards
Rail Cargo Austria AG



Dr. Georg Kasperkowitz, Vorstand

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Rail Cargo/ ()

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, Firmensitz: 1030 Wien, Erdberger Lände 40-48, Austria
Handelsgericht Wien, FN 248731 g, DVR 2111127, UID: ATU58044244
ÖVK, BLZ 18190, Kto.Nr. 10015 000 008, IBAN: AT591819010015000008, BIC: OVERATWW
BAWAG-PSK, BLZ 60000, Kto.Nr. 90.027.828, IBAN: AT686000000090027828, BIC: OPSKATWW
Bank Austria, BLZ 12000, Kto.Nr. 50662 630 201, IBAN: AT921200050662630201, BIC: BKAUATWW

Quality Austria-Systemzertifiziert nach:
ISO 9001:2008, Nr. 03995/1
ISO 14001:2004, Nr. 00810/1
OHSAS 18001:2007, Nr. 00072/1
SMS gem. ElsbG §39, Nr. 00014/1
VDA 6.2:2004, Nr. 00005/0



Avenue Herrmann Debroux 15A
B – 1160 Bruxelles
Tél: +32-2-672 88 47
Fax: +32-2-672 81 14
e-mail: tec.info@uiprail.org

To:

- *European Commission, DG MOVE, Directorate, Jean-Eric Paquet*

Copy to:

- *European Commission, DG MOVE, Head Unit B2, S. Prout*
- *European Railway Agency, Executive Director, M. Verslype*
- *European Railway Agency, Head Safety Unit, T. Breyne*
- *ANSF, Head of Department, Ing. Alberto Chiovelli*

Brussels, 15th October 2012

Dear Mr Paquet

You can find enclosed a copy of the letter of the Italian Safety Authority (ANSF), dated 27th September 2012 and related to a freight train derailment in Brixen on 6th June 2012. As international associations, we share the opinion of the ANSF that this incident and in particular the (preliminary) results of the investigation process are serious and necessitate measures.

However our experience shows that, in such cases, the national safety authorities and the railway undertakings always draw different conclusions on the appropriate measures and procedures to be adopted concretely. Moreover, we reiterate our concerns that despite the entry into force of legislation 445/2011/EC on a system of certification of entities in charge of maintenance for freight wagons, many national safety authorities still only focus on railway undertakings for ensuring safety.

In the present case, as the processes for the maintenance of freight wagons and its components are concerned, addressing the letter to railway undertakings is neglecting the individual roles and related responsibilities of the different actors (i.e. RUs and ECMs) and can only hamper international rail freight traffic. Today, we are again facing a situation where a national safety authority asks RUs to define measures without taking into account the existing ECM responsibilities (Art. 14 (a) of the Safety Directive)) and their defined role, i.e. ensuring “that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance”. The consequences are non-manageable requests of RUs to the ECMs as they feel responsible (e.g. supported by the content of the ANSF letter) for a part of the safety processes they don’t need to manage and for which they have no information. For the particular case, you can find a detailed analysis in Annex III.



Avenue Herrmann Debroux 15A
B – 1160 Bruxelles
Tél: +32-2-672 88 47
Fax: +32-2-672 81 14
e-mail: tec.info@uiprail.org

Again and apart from the current engagement of the Commission to improve current regulation in the frame of the 4th railway package, we need to ensure now a **correct implementation of the European legislation on national level** and in particular **the correct understanding of the different roles and responsibilities of the actors in the safety processes**. We use this opportunity to underline again our request **to really enforce the role of the ERA** as this case confirms the need for a strong and powerful body on European level.

We remain prepared to discuss the issue with you or your competent services in more detail and thank you for your consideration.

Yours sincerely

UIP
Gilles Peterhans
Technical coordinator

CER
Libor Lochman
Executive Director

ERFA
Pierre Tonon
Secretary General

Appendix:

- (1) Letter ANSF 12/07299
- (2) Letter AAE Information note 2012-10-08
- (3) Analysis of the consequences

p.c.

**EUROPEAN COMMISSION
DG MOVE
Directorate
1049 Bruxelles (Belgium)
Attention of the Director
Mr. Jean-Eric Paquet**

**EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Mobility and
Transport
Directorate B – European mobility
network
B.2 – Single European rail area
1049 Bruxelles (Belgium)
Attention of the Director
Mrs. Sian Prout**

**European Railway Agency
120 rue Marc Lefrancq
59300 Valenciennes (France)
Attention of Executive Director
Mr. M. Verslype**

**Community of European Railway and
Infrastructure Companies (CER)
53 Avenue des Arts
1000 Bruxelles (Belgium)
Attention to Executive Director
Mr. L. Lochman**

**International Union of Wagon Keepers
(UIP)
Avenue Hermann Debroux 15A
B-1160 Bruxelles (Belgium)
Attention to Technical Coordinator
Mr. G. Peterhans**

**European Rail Freight Association
(ERFA)
Rue Washington 40
B-1050 Bruxelles (Belgium)
Attention to Secretary General
Mr. P. Tonon**

Egregio Direttore,

si fa riferimento alla nota in data 15 ottobre che Le è pervenuta da parte delle Associazioni CER, ERFA e UIP concernente le misure adottate dopo l'incidente di Bressanone del 6 giugno 2012.

In proposito si evidenzia che il Regolamento UE n. 445/2011/EC non ha modificato quanto disposto dall'articolo 4 comma 3 e dall'articolo 9 della direttiva comunitaria 49/2004/EC.

In conseguenza a tale quadro normativo di riferimento, spetta alle Imprese ferroviarie di decidere se accettare il trasporto in conformità alle procedure di controllo previste nel proprio sistema di gestione della sicurezza.

Nel caso di cui trattasi la gravità dell'evento, peraltro riconosciuta anche nella nota delle Associazioni, ha reso necessaria l'adozione di misure urgenti da parte delle Imprese ferroviarie.

Pertanto questa Agenzia ha immediatamente informato le Imprese ferroviarie circa gli elementi di cui è venuta a conoscenza, ed ha inoltre immediatamente utilizzato il sistema di "safety alert" dell'ERA per informare tutti i NIB e le NSA europee.

Tale modo di procedere, peraltro, appare in linea con il Regolamento UE n. 445/2011/EC e in particolare con l'articolo 9.

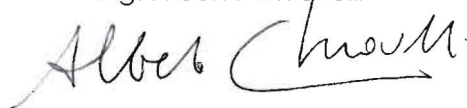
Successivamente alla comunicazione di questa Agenzia la società Rail Cargo Austria, in relazione al proprio ruolo di detentore del carro interessato nell'incidente di Bressanone, ha disposto la sospensione dal servizio di oltre mille carri, a riprova del fatto che sono emerse rilevanti criticità per la sicurezza.

Infine si deve evidenziare che in questo caso, come anche in altri casi in passato, è stato necessario adottare misure urgenti a seguito di un incidente, mentre sarebbe auspicabile che gli operatori, che per primi vengono a conoscenza delle criticità legate all'esercizio o alle operazioni di manutenzione, siano maggiormente proattivi nell'attuare misure preventive finalizzate ad evitare gli incidenti ed in tale ambito le Associazioni di settore possono svolgere un ruolo fondamentale dal momento che la tutela del bene collettivo della sicurezza deve rimanere al di sopra degli interessi di parte.

Questa Agenzia resta a disposizione per fornire qualsiasi informazione.

Cordiali saluti.

IL DIRETTORE
ing. Alberto Chiovelli



COURTESY TRANSLATION

Dear Director,

It refers to the letter of 15th of October that you received by the Associations CER, ERFA and UIP on measures taken after the accident in Bressanone of June 6, 2012.

In this regard it highlights that the Regulation EU n. 445/2011/EC has not altered the provisions of Article 4, paragraph 3 and Article 9 of the EU Directive 49/2004/EC.

As a result of this regulatory framework, It's the responsibility of the Railway Undertaking to decide whether to accept the transportation in accordance with the control procedures laid down in its safety management system.

In the case in question the severity of the event, however, acknowledged in the note of Associations, has necessitated the adoption of urgent measures by the Railways Undertakings.

Therefore, this NSA has immediately informed the Railways Undertakings about the elements of which it got to know, and also immediately has used the system of "safety alert" ERA to inform all European NSA and NIB.

This way of proceeding, however, appears in line with the Regulation EU n. 445/2011/EC and in particular with the Article 9.

Following the communication of this NSA the company Rail Cargo Austria, in its role as keeper of the wagon involved in the accident of Bressanone, has ordered the suspension from service of more than a thousand wagons, reflecting the fact that they have emerged relevant critical situation for the safety.

Finally, it must be emphasized that in this case, as in other cases in the past, it was necessary to take urgent measures as a result of an accident, while it would be desirable that operators, who first become aware of the critical issues related to the exercise or maintenance, be more proactive in implementing preventative measures to avoid accidents and in this respect the Associations of railway sector can play a key role considering that the protection of collective safety should remain above of interests party.

This NSA is available to provide any information.

Kindest Regards.