



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

**A TUTTE LE IMPRESE FERROVIARIE con
certificato di sicurezza per servizio merci**

**A TUTTI I GESTORI DELLE
INFRASTRUTTURE**

**A TUTTI I SOGGETTI RESPONSABILI
DELLA MANUTENZIONE DI CARRI
MERCİ**

A TUTTI I DETENTORI DI CARRI MERCİ

p.c. ASSOFERR

assoferr@pec.assoferr.it

FERCARGO

associazionefercargop@pec.it

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI**

- **Direzione Generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie**
dg.tf@pec.mit.gov.it
- **Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie e marittime**
digifema@pec.mit.gov.it

Oggetto: Misure preventive d'urgenza a seguito di ripetuti incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di suole dei freni in materiale composito del tipo "LL".

Riferimenti: 1. *Safety alert* riguardante problematiche occorse alle suole dei freni in materiale composito del tipo LL, protocollo ANSFISA n. 0002103 del 9/2/2021;
2. *Bureau d'Enquetes sur les Accidents de transport Terrestre. Rapport d'enquete technique sur la deterioration en ligne de la table de roulement de roues d'un wagon de fret survenue le 26 juillet 2019 entre Romilly sur Seine et Troyes. Mai 2021*;
3. Nota FERCARGO protocollo FC.CT.008.2021 del 16/7/2021 (protocollo ANSFISA in ingresso n.16042 del 16/7/2021).

Allegati: 1. *Safety alert* problematiche suole dei freni tipo LL (a riferimento [1])
2. Nota FERCARGO (a riferimento [3]).

A seguito del verificarsi di alcuni incidenti e inconvenienti riconducibili al surriscaldamento delle suole dei freni in materiale composito di tipo "LL", in uso nei carri merci, con la nota a riferimento [1] era stata richiesta, agli operatori ferroviari, l'adozione di alcuni provvedimenti



mitigativi. Si deve purtroppo segnalare che stanno continuando a verificarsi incidenti ed inconvenienti riconducibili alla stessa problematica, in alcuni dei quali sono stati coinvolti anche carri trasportanti merci pericolose. Dall'analisi degli eventi segnalati a questa Agenzia, emerge che la problematica di surriscaldamento delle suole si è verificata ad una distanza non superiore ai 120 km dalla stazione di origine o dalla sosta nella stazione di cambio locomotore. Inoltre, l'organismo investigativo francese, nel maggio 2021, ha reso disponibile, al link <http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/troyes-r287.html>, la relazione d'indagine [2] relativa ad un incidente nel quale il danneggiamento delle ruote, originato dalla stessa problematica, avrebbe potuto condurre anche al deragliamento del treno. L'associazione Fercargo, infine, con la nota a riferimento [3], ha paventato la possibilità che le soglie di allarme attualmente impostate negli impianti di rilevamento temperatura boccole e assi frenati non rilevino tempestivamente l'insorgenza di condizioni di pericolo sui veicoli dotati di suole dei freni di tipo "LL".

Tenuto conto di quanto premesso e della potenziale gravità delle conseguenze degli eventi accaduti gli operatori in indirizzo, ciascuno per la propria parte di sistema, devono adottare quanto prima le specifiche misure atte a mitigare il rischio connesso con la problematica in oggetto, in relazione ai rispettivi contesti operativi, ove necessario cooperando con gli altri operatori interessati e condividendo con essi tutte le informazioni rilevanti.

Fermo restando quanto sopra:

1. i detentori e i soggetti responsabili della manutenzione devono verificare che le suole "LL" utilizzate sui carri da essi gestiti siano certificate in conformità alle specifiche tecniche di riferimento (Fiche UIC 541.4), siano compatibili con le ruote sulle quali sono installate (rispetto del documento UIC "*Usage guidelines for composite (LL) brake blocks, 10th edition del 01.08.2013*") e non si siano comunque rilevate inidonee al tipo di servizio svolto e, in caso contrario, procedere immediatamente al fermo del veicolo e alla sostituzione delle suole. Essi devono, inoltre, verificare che i piani manutentivi del sistema frenante attualmente in uso tengano adeguatamente conto dell'utilizzo della specifica tipologia di suole "LL" installate e adottare, se del caso, specifiche attività manutentive e intervalli manutentivi più ravvicinati degli attuali;
2. ciascuna Impresa ferroviaria in indirizzo:
 - a. deve prescrivere, ai propri treni aventi in composizione carri merci dotati di suole "LL" trasportanti merci pericolose, che, a seguito di ogni intervento della frenatura di emergenza, automatica o comandata dall'agente di condotta, sia effettuata una visita straordinaria al convoglio nella prima località atta a tale scopo stabilita d'intesa con il Gestore dell'infrastruttura, al fine di individuare tempestivamente eventuali evidenti fenomeni di surriscaldamento delle suole o altri malfunzionamenti dell'impianto frenante;
 - b. anche sulla base dell'analisi dei dati in proprio possesso, deve garantire l'efficacia delle prove del freno effettuate sui treni aventi in composizione carri merci dotati di suole "LL" presso la stazione di origine, di cambio locomotore o di interfaccia con altre Imprese ferroviarie;
 - c. deve verificare e, se il caso, richiamare i propri agenti di condotta a un corretto utilizzo del freno nelle lunghe discese e al rispetto dei limiti di velocità, anche al fine di evitare interventi della frenatura di emergenza;
3. ciascun Gestore dell'infrastruttura deve garantire nella maniera più efficace e, per quanto possibile, intensificare il presenziamento dei treni da parte del proprio personale, in particolare nelle tratte nelle quali il rischio connesso all'eventuale surriscaldamento delle suole è maggiore (ad esempio ove vi siano sistemi RTB/RTF non funzionanti, tratti in discesa con pendenza maggiore o uguale al 16‰ di lunghezza maggiore o uguale a 10 km, località di servizio in precedenza a gallerie a doppio binario a semplice canna, di lunghezza maggiore o uguale a 5 km



non ancora adeguate ai requisiti del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005, concernente “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie”).

Nell’ottica della cooperazione tra operatori, finalizzata ad un’efficace gestione dei rischi, si chiede inoltre, a ciascun Gestore dell’infrastruttura, di rendere disponibili alle Imprese ferroviarie, nella maniera più esaustiva ed ergonomica, tramite il RINF, il PIR o altro strumento idoneo:

- la dislocazione dei punti di rilevamento temperatura boccole e assi frenati e dei relativi posti di verifica e le relative specifiche di rilevamento, verificando al contempo la possibilità di adeguare tali sistemi alle esigenze manifestate dalle Imprese ferroviarie,
- la dislocazione dei posti di presenziamento dei treni da parte del proprio personale, specificando il lato dal quale si svolge e l’orario in cui è attivo, verificando al contempo la possibilità di adeguare tale dislocazione alle esigenze manifestate dalle Imprese ferroviarie,
- la presenza di tratti in discesa con pendenza maggiore o uguale al 16‰ e di lunghezza maggiore o uguale a 10 km e le località successive ad esse nelle quali sia possibile effettuare la visita al convoglio,
- la presenza di gallerie di lunghezza maggiore o uguale a 5 km non ancora adeguate ai requisiti del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005, concernente “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie” e le località precedenti ad esse nelle quali sia possibile effettuare la visita al convoglio,
- l’eventuale presenza di ulteriori tratti o elementi per i quali il rischio connesso all’eventuale surriscaldamento delle suole è maggiore, anche sulla base degli elementi forniti dagli altri operatori,

al fine di agevolare le Imprese ferroviarie nella verifica della compatibilità dei veicoli in composizione ai propri treni con l’infrastruttura da percorrere (con riguardo, quindi, anche ai sistemi di rilevamento temperatura boccole e assi frenati installati a terra e con il servizio di presenziamento treni predisposto dal Gestore dell’infrastruttura) e nell’adozione delle eventuali ulteriori misure mitigative in termini, ad esempio, di aumento della frequenza delle verifiche tecniche al convoglio, riduzioni di velocità o quant’altro risultasse necessario.

Si ricorda, inoltre, che i Soggetti in indirizzo dovranno segnalare, a questa Agenzia, tutti gli eventi riconducibili alle problematiche in oggetto, scambiando inoltre, nel rispetto dell’art. 5, comma 3 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 779/2019, le informazioni necessarie al fine di prevenire l’accadimento dei suddetti eventi.

Entro il 15 settembre 2021 le imprese ferroviarie e i soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli interessati devono monitorare l’evoluzione del fenomeno e inviare a questa Agenzia, eventualmente tramite le associazioni di categoria, un report che fornisca l’evidenza dell’adozione di quanto richiesto nella presente nota nei propri ambiti di competenza ed illustri le eventuali problematiche di sicurezza verificatesi.

Tali report, in base alle risultanze che da essi emergeranno, saranno utilizzati, da questa Agenzia, anche al fine di approfondire la problematica nelle opportune sedi comunitarie.

Si fa presente che la mancata ottemperanza alla presente nei tempi e nei modi sopra indicati, configura inadempienza passibile della sanzione amministrativa prevista dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50.



IL DIRIGENTE GENERALE
Ing. Pier Luigi Giovanni Navone

Pier Luigi Giovanni
Navone
06.08.2021 12:50:15
GMT+00:00