

IMPRESE FERROVIARIE - merci

Loro SEDI

**Soggetti Responsabili della Manutenzione
carri (ECM - carri)**

Loro SEDI

Detentori - carri

Loro SEDI

p.c. **Gestori dell'infrastruttura autorizzati**

Loro SEDI

**ASSOFERR - Associazione Operatori
Ferroviari e Intermodali
c/o ASSTRA**

Piazza Cola di Rienzo, 80/a

00192 Roma

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

**Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie e marittime**

Via Nomentana, 2

00144 Roma

Oggetto: Safety Alert relativo a carro del tipo FEA-A equipaggiato con carrelli Y33.

Allegato: Safety Alert inviato dall'Autorità nazionale preposta alla sicurezza delle ferrovie del Regno Unito (Office of Rail Regulation - ORR).

Si trasmette in allegato il Safety Alert inviato dall'Autorità Nazionale preposta alla sicurezza delle ferrovie del Regno Unito (ORR) attraverso il Safety Information System dell'ERA, a cui si rimanda per gli ulteriori dettagli sulla problematica in oggetto.

L'ORR informa in merito ad un deragliamento di un treno merci che trasportava container, avvenuto in corrispondenza di Ely West Junction sulla linea tra Ely e March nel Cambridgeshire. Il carro deragliato è del tipo FEA-A equipaggiato con carrelli Y33. Il deragliamento si è verificato in quanto l'azione degli elementi di smorzamento dei carrelli è risultata inefficace; tale condizione è stata ricondotta ad errate attività manutentive svolte nel tempo, in particolare non sarebbero stati rispettati i parametri limite di manutenzione. I parametri limite impiegati non hanno tenuto conto del grado di usura che può generarsi tra due interventi di manutenzione successivi e non sono risultati compatibili con il criterio progettuale del sistema di smorzamento dei carrelli.

Considerato quanto sopra, l'ORR richiama le raccomandazioni emesse dal NIB del Regno Unito (RAIB) formulate alla società responsabile della manutenzione dei carri coinvolti nell'incidente, raccomandazioni che chiedono la revisione della documentazione di manutenzione al fine di garantire che i carrelli dei propri carri siano sempre messi in servizio, dopo gli interventi di manutenzione, con gli elementi di smorzamento efficienti. Inoltre, il RAIB richiama:

1. i responsabili della redazione e revisione delle istruzioni di manutenzione in merito all'impiego dei "limiti di riparazione" che non devono essere utilizzati come "limiti di manutenzione" per i componenti soggetti a usura; ciò potrebbe infatti non garantire una vita utile futura del componente e non garantire un funzionamento sicuro fino al successivo intervento di manutenzione;
2. i soggetti responsabili della manutenzione (ECM) in merito all'obbligo di garantire che i veicoli di competenza siano in condizioni di funzionamento sicuro mediante un sistema di manutenzione adeguatamente validato.

3. i manutentori dei carrelli serie Y ricordando che alcuni carrelli sono dotati di una finestra di ispezione che consente una valutazione visiva dell'efficacia del sistema di smorzamento.

Le Imprese ferroviarie ed i soggetti responsabili della manutenzione interessati devono adottare le suddette raccomandazioni disposte dall'ORR e tutti gli ulteriori provvedimenti ritenuti necessari che dovranno comunque tener conto di quanto segnalato nel documento allegato e di quanto eventualmente fatto presente dal costruttore e dall'ECM interessato.

Si invitano i Soggetti in indirizzo ad attivarsi nel rispetto dell'art. 5, comma 5 del Regolamento Europeo n. 445/2011, scambiando le informazioni necessarie ad evitare che gli eventi possano ripetersi e fornendo riscontro alla scrivente Agenzia.

Questa Agenzia provvederà ad aggiornare la presente informativa non appena saranno disponibili ulteriori informazioni.

*Il Dirigente
Ing. Giovanni Caruso*



CARUSO GIOVANNI
AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA
DELLE FERROVIE
(ANSF)
25.02.2020 16:08:51
UTC