



ANSFISA

Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

IMPRESE FERROVIARIE con certificato di sicurezza per traffico merci

Soggetti Responsabili della Manutenzione carri merci

Detentori carri merci

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

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

Fercargo

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime**

digifema@pec.mit.gov.it

Trasmessa a mezzo pec

Oggetto: Safety Alert relativo al bloccaggio dei rimorchi nei carri tasca.

Allegato: Safety Alert inviato dall'Organismo Investigativo ferroviario danese Accident Investigation Board (AIB Denmark).

Si fa seguito al Safety Alert di pari oggetto trasmesso dall'Agenzia con nota ANSF prot. 2801 del 12/02/2019 e si trasmette, in allegato alla presente, il Safety Alert inviato dall'Organismo investigativo ferroviario danese (AIB Denmark) attraverso il Safety Information System dell'ERA, a seguito delle indagini iniziali svolte sull'incidente avvenuto il 13/01/2021 sul Great Belt Bridge.

In circostanze molto simili a quelle che hanno causato l'incidente del 02/01/2019 sul Great Belt Bridge (vento forte e rimorchio vuoto), il 13/01/2021 un semirimorchio, trasportato da un carro tasca della serie Sdggmrss, si è sganciato durante il transito del ponte nella parte basso dell'attraversamento sul Great Belt. Il meccanismo di serraggio del gancio utilizzato per bloccare il perno dei semirimorchi sull'attacco presente nei carri tasca è del tipo MAZ 80800.

Durante le indagini e i test eseguiti a seguito dell'incidente, l'Organismo investigativo ferroviario danese (AIB Denmark) ha rilevato, in alcuni dei test, che il meccanismo di serraggio del gancio utilizzato per bloccare il perno dei rimorchi sull'attacco presente nei carri tasca, non ha avuto o ha avuto un effetto di bloccaggio limitato quando sottoposto a sollecitazione verticale; quanto sopra nonostante il meccanismo fosse collocato nella posizione corretta di chiusura, ben funzionante, mantenuto e lubrificato come prescritto. I test sono stati eseguiti sul meccanismo di bloccaggio di cui all'incidente e su sistemi di aggancio dello stesso tipo.

L'AIB Denmark non ha indagato su altri tipi di meccanismi di bloccaggio oltre al FW6170 (relativo all'incidente della Great Belt del 02/01/2019) e al MAZ 80800 (relativo all'incidente sulla

Great Belt del 13/01/2021). Pertanto ad oggi, in considerazione dei riscontri raccolti, non ritiene di poter escludere che possa verificarsi, in presenza di sollecitazioni verticali, un effetto di bloccaggio limitato o nullo anche per altri tipi in uso sulla rete ferroviaria europea.

In attesa di ulteriori informazioni in merito, tutti i soggetti interessati, ognuno per quanto di competenza, dovranno valutare la pertinenza di quanto rappresentato nel Safety Alert allegato con il proprio contesto operativo ed adottare le necessarie misure di mitigazione, tra cui in particolare controlli supplementari atti a verificare il corretto bloccaggio dei rimorchi nei carri tasca, dando priorità ai casi in cui è utilizzato il meccanismo modello MAZ 80800 nonché modello FW6170.

Si invitano i Soggetti in indirizzo ad attivarsi nel rispetto dell'art. 5, comma 3 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/779, scambiando le informazioni necessarie a prevenire che gli eventi possano ripetersi e fornendo riscontro alla scrivente Agenzia.

Il Dirigente Generale
Ing. Pier Luigi Giovanni Navone



PIER LUIGI
GIOVANNI
NAVONE
18.02.2021
18:43:42
UTC



SAIENNI
PASQUALE
AGENZIA
NAZIONALE PER
LA SICUREZZA
DELLE FERROVIE
(ANSF)
18.02.2021
15:20:22 UTC

Pocket wagon and hitches has been added

[Modify my alert settings](#) | [View Pocket wagon and hitches](#) | [View Safety Alert](#) | [Mobile View](#)

Equipment:	Pocket wagon and hitches
Subject:	Rolling stock - other
Description:	<p>Under circumstances very similar to the circumstances (strong wind and empty trailer) at the Great Belt accident on the 2nd of January 2019, a semitrailer was pulled out of its position (up from the hitch) when crossing the low bridge on the Great Belt connection on the 13th of January 2021.</p> <p>During the investigations and tests performed after the incident, the Accident Investigation Board (AIB Denmark) found, that the hitch lock in some of the tests carried out, had no or limited locking effect when pulled vertically, even though the lock was in the correct locking position and the lock was well functioning, maintained and lubricated as prescribed. The tests were performed on the incident hitch as well as several hitches of the same type.</p> <p>The pocket wagon type was a Sdggmrss and the hitch / lock type was a MAZ 80800 type.</p> <p>In the current European legislation, AIB Denmark has not been able to obtain information or identify any specific requirements for the function of a hitch in relation to the locking effect during vertical forces (unloading or during operation).</p> <p>The AIB Denmark has not investigated other types of hitches than FW6170 (after the Great Belt accident on the 2nd of January 2019) and MAZ 80800 (incident on the Great Belt on the 13th of January 2021). In view of the tests and the apparent lack of requirements for locking effect in vertical direction, at present time it can't be eliminated that a missing or limited locking effect due to vertical impact may occur with other types of hitches / locks in operation on the European railway network.</p>
Country:	Denmark
Issuer:	NIB
Issuing Date:	22/01/2021

Last Modified 22/01/2021 13:37 by Bo Haaning(BHaaning)
