



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

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

**IMPRESSE FERROVIARIE con
certificato di sicurezza per servizio merci**

**SOGGETTI RESPONSABILI DELLA
MANUTENZIONE di carri merci**

DETENTORI di carri merci

GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

ASSOFERR

assoferr@pec.assoferr.it

FERCARGO

associazionefercargop@pec.it

p.c. **MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DELLA
MOBILITA' 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

**EUROPEAN UNION AGENCY FOR
RAILWAYS**

jns@era.europa.eu

josef.doppelbauer@era.europa.eu

**IMPRESSE FERROVIARIE TUTTE
ESERCENTI DELLE RETI ISOLATE**

Inviata esclusivamente a mezzo pec

Oggetto: Incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di suole dei freni denominate "LL".
Esiti dell'esame in ambito europeo (procedura urgente del JNS dell'ERA) e
conseguente introduzione di misure a breve termine di controllo del rischio.



- Riferimenti: [1] Safety alert riguardante problematiche occorse alle suole dei freni in materiale composito del tipo “LL”, protocollo ANSFISA n. 0002103 del 09/02/2021;
- [2] 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”, protocollo ANSFISA n. 0017573 del 06/08/2021;
- [3] JNS urgent procedure on “Braking wagon system” concerning flames on organic composite Brake Blocks (LL) IB116*, protocollo ANSFISA n. 024496 del 29/10/2021.
- [4] Incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di suole dei freni denominate “LL” in materiale composito di tipo organico (IB116*). Adozione di misure preventive d’urgenza di cui all’art.7, comma 3, lettera c) del Dlgs 50/2019 (art.8, comma 3, lettera c) Direttiva UE 798/16), protocollo ANSFISA n. 0024676 del 02/11/2021
- Allegati: [A] Esiti della procedura urgente del JNS parte 1 “Principles and organisation”
- [B] Esiti della procedura urgente del JNS parte 2 “Action plan containing short-term risk control measures”
- [C] Esiti della procedura urgente del JNS parte 3 “Detailed information on the work of the JNS task force”
- [D] Traduzione di cortesia delle misure a breve termine di controllo del rischio
- [E] Template delle informazioni richieste per i casi di surriscaldamento delle suole “LL”

Considerata l’emissione da parte di questa Agenzia del safety alert del 9 febbraio 2021 di cui al riferimento [1], legato al surriscaldamento delle suole dei freni “LL” in materiale composito in uso dei veicoli carri merci;

Visto il ripetersi di incidenti e inconvenienti riconducibili alla medesima problematica, anche successivamente all’emanazione del safety alert di cui al riferimento [1];

Tenuto conto della potenziale gravità delle conseguenze degli eventi accaduti che, in alcuni casi, hanno riguardato treni trasportanti merci pericolose;

Visti i Safety Alert emanati dall’autorità nazionale olandese preposta alla sicurezza ferroviaria, nel novembre 2017, e da quella svedese, nell’ottobre 2021;

Considerata l’emissione - da parte di questa Agenzia, in ottemperanza a quanto disposto all’art.7, comma 3, lettera c), del D.lgs. n. 50/2019 - di misure preventive d’urgenza a seguito del ripetersi di incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di suole dei freni in materiale composito del tipo “LL”, nelle more dell’individuazione di misure condivise a livello europeo (riferimenti [2] e [4]);



Visto che, in caso di inconvenienti o incidenti, ogni Soggetto Ferroviario può notificare al JNS (Joint Network Secretariat) dell'ERA la richiesta di una procedura urgente o normale;

Viste le regole del JNS, che distinguono tra una procedura urgente e una normale, e in base alle quali:

- la procedura urgente ha lo scopo di sviluppare misure a breve termine di controllo del rischio armonizzate a livello dell'UE, basate sulle evidenze raccolte;
- la procedura normale ha lo scopo di sviluppare misure a medio e lungo termine armonizzate a livello dell'UE, basate altresì sulle analisi condotte nell'ambito della procedura urgente, per risolvere definitivamente il problema in modo efficiente e sostenibile;

Considerato che, su specifica richiesta della scrivente Agenzia (nota a riferimento [3]), il JNS ha avviato una procedura urgente relativa alla problematica in oggetto, con lo scopo di analizzare gli incidenti registrati e definire misure a breve termine di controllo del rischio, in sostituzione delle misure adottate in Italia;

Considerato che, nell'ambito del JNS, al fine di analizzare la problematica di cui trattasi, è stata costituita una task force presieduta dall'ERA e composta da esperti europei del settore provenienti, oltre che dalla scrivente Agenzia, dalle altre NSA (Autorità Nazionali per la Sicurezza), da NIB (Organismi Investigativi), dal GRB (raggruppamento di associazioni europee costituite dalle imprese responsabili della progettazione, costruzione, esercizio e manutenzione del sistema ferroviario: UIC, CER, UIP, UIRR e altri), nominati in base alle competenze richieste per l'analisi e la risoluzione del problema;

Considerato che, nell'ambito del JNS, sono stati analizzati gli incidenti e gli inconvenienti riguardanti suole del freno di tipo "LL" e le problematiche connesse sia al rischio d'incendio che ai danni alle ruote che potrebbero, in alcuni casi, portare anche al deragliamento del convoglio ferroviario;

Considerato che le analisi condotte nell'ambito del JNS hanno evidenziato, anche mediante studi, approfondimenti e analisi del rischio (FMECA: Analisi dei modi, degli effetti e della criticità dei guasti), che il rischio d'incendio per i veicoli dotati di suole dei freni "LL" non è superiore a quello dei veicoli dotati di suole dei freni in ghisa e che gli effetti negativi di eventi occasionali di deformazione della superficie di rotolamento delle ruote dovuti al bloccaggio dei freni possono essere ulteriormente ridotti applicando le misure a breve termine di controllo del rischio di cui all'allegato [B], che tengono conto delle migliori pratiche e delle più comuni misure e tecnologie impiegate nei Paesi dell'UE;

Visti gli esiti della citata procedura urgente del JNS che ha individuato, come soluzione alla problematica in oggetto, misure a breve termine di controllo del rischio inerenti l'esercizio e la manutenzione dei carri (allegati [A], [B], [C]), da adottare in sostituzione di quelle applicate in Italia;

Considerato che il JNS ha ravvisato, altresì, la necessità di approfondire ulteriormente il fenomeno nell'ambito di una successiva Procedura Normale del medesimo JNS, immediatamente avviata,



si dispone l'adozione di quanto previsto nell'allegato [B] e di tutte le misure a breve termine di controllo del rischio ivi indicate. Detta adozione sostituisce, contestualmente, le misure preventive d'urgenza definite da questa Agenzia, di cui ai riferimenti [2] e [4].

Gli Operatori in indirizzo restano pertanto responsabili dell'adozione di quanto previsto nell'allegato [B] in conformità alle procedure dei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza e dovranno garantire l'efficacia delle misure stesse anche mediante interventi tecnologici, normativi, organizzativi e di formazione del personale. Nell'adempimento di quanto previsto nell'allegato [B] è richiesta, altresì, particolare attenzione e cooperazione tra gli Operatori Ferroviari coinvolti.

Fermo restando quanto sopra riportato e in continuità con quanto precedentemente indicato:

1. Ciascuna Impresa Ferroviaria deve:
 - a. monitorare efficacemente, ai sensi del Reg. 1078/2012, l'esecuzione delle prove del freno sui treni aventi in composizione carri merci dotati di soles dei freni "LL" al fine di garantirne l'efficacia, conservando apposita documentazione per le successive verifiche;
 - b. monitorare efficacemente il comportamento dei propri agenti di condotta in merito al corretto utilizzo del freno ed al rispetto dei limiti di velocità.
2. I Gestori dell'Infrastruttura interessati da traffico merci devono:
 - a. Attuare nei tempi tecnici strettamente necessari, in attesa dell'adozione della misura 2.2.1 di cui all'allegato [B], il programma di abbassamento delle soglie di allarme dei sistemi tecnologici RTB/RTF partendo, in via sperimentale, da un valore di allarme di 280°C;
 - b. intensificare il presenziamento dei treni, nelle tratte non ancora dotate di apparati rispondenti a quanto previsto dal precedente punto a) e interessate da traffico merci;
 - c. presentare un programma di adeguamento, integrazione e sostituzione di sistemi tecnologici RTB/RTF, che:
 - i. adempia alle raccomandazioni impartite da questa Agenzia in materia;
 - ii. consenta, a regime, che tali dispositivi siano dotati di una doppia soglia di allarme, in accordo alla misura 2.2.1 riportata nell'allegato [B];
 - iii. discrimini i valori di allarme in funzione del tipo di treno intercettato;
 - iv. consenta la lettura delle temperature nel punto più opportuno delle ruote, in base alla tipologia dei veicoli.

I Soggetti in indirizzo devono comunicare a questa Agenzia tutti gli eventi riconducibili alle problematiche in oggetto, nei casi in cui si siano riscontrati almeno difetti sulla superficie di rotolamento delle ruote o principi d'incendio, in applicazione di quanto



previsto dall'Art. 5.4 punto 14) delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" emanate con il Decreto ANSF 4/2012. Il primo rapporto informativo dovrà essere trasmesso allegando, inoltre, il template in allegato [E]. A tal fine i detentori e i SRM, nel rispetto dell'art. 5, comma 3 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 779/2019, dovranno fornire tempestivamente alle Imprese ferroviarie, in forma tracciabile, i dati caratteristici delle suole dei freni (tipologia, modello, anno e lotto di produzione, produttore, data di installazione sul veicolo), anche utilizzando i database attualmente disponibili.

Gli Operatori Ferroviari in indirizzo, anche per il tramite delle associazioni di categoria, entro e non oltre 90 giorni dal ricevimento della presente, devono fornire evidenza dell'attuazione delle misure di cui alla presente nota e della verifica di efficacia delle misure messe in atto.

Il mancato riscontro nei termini indicati configura una inadempienza passibile della sanzione amministrativa prevista dal decreto legislativo n° 50/2019.



MARGARITA GIULIO
AGENZIA
NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE
FERROVIE (ANSF)
10.02.2022 13:14:53
GMT+01:00

IL DIRIGENTE GENERALE
Ing. Pier Luigi Giovanni Navone



Pier Luigi Giovanni
Navone
10.02.2022
12:09:23
GMT+00:00