



*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

RETE FERROVIARIA ITALIANA

ASSOFERR

assofer@pec.assoferr.it

FERCARGO

associazionefercargo@pec.it

GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

p.c. **IMPRESSE FERROVIARIE TUTTE**

ESERCENTI DELLE RETI ISOLATE

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

Inviata esclusivamente a mezzo pec

Oggetto: Incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di soole 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)

Allegati: [1] Safety alert riguardante problematiche occorse alle soole 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 soles dei freni in materiale composito del tipo “LL”, protocollo ANSFISA n. 0017573 del 06/08/2021;
- [3] Template degli eventi relativi ai surriscaldamenti delle soles dei freni “LL” occorsi in Italia tra il 2019 e il 2021;
- [4] JNS urgent procedure on “Braking wagon system” concerning flames on organic composite Brake Blocks (LL) IB116*, protocollo ANSFISA n. 024496 del 29/10/2021.

Questa Agenzia ha richiesto l’adozione delle misure riportate nelle note Allegate [1] e [2] in tema di mitigazione del rischio legato ai surriscaldamenti delle soles dei freni “LL” in materiale composito in uso sui veicoli carri merci.

Visto il ripetersi di incidenti e inconvenienti riconducibili alla medesima problematica, anche successivamente all’emanazione delle note allegate [1] e [2];

Considerato che in un numero consistente di casi è stato riscontrato che i carri oggetto degli inconvenienti erano equipaggiati con soles dei freni “LL” corrispondente al tipo organico presente nell’elenco di cui all’allegato M.3 della Fiche UIC 541-1 con il codice alfanumerico IB116*;

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

Tenuto conto della potenziale gravità delle conseguenze degli eventi accaduti che, in alcuni casi, hanno riguardato treni trasportanti merci pericolose (l’elenco e gli elementi raccolti sugli incidenti e inconvenienti sono riportati nell’allegato [3]);

Tenuto conto delle interlocuzioni avute con i rappresentanti delle imprese ferroviarie, del Gestore RFI e delle associazioni di categoria (Fercargo e Assoferr);

Prese in considerazione le proposte avanzate formalmente dai soggetti di cui sopra;

In aggiunta a quanto già indicato con le note allegate [1] e [2] e nelle more dell’individuazione di misure condivise a livello europeo (v. nota allegato [4]), si dispone quanto segue:



1. I treni merci aventi in composizione uno o più carri dotati di soole dei freni “LL” di tipo organico IB116* con il freno non isolato, salvo ulteriori limitazioni, non devono superare la velocità di:
 - a. 80 km/h, se tali carri non trasportano merci pericolose,
 - b. 60 km/h, se tali carri trasportano merci pericolose.
2. In caso di sostituzione delle soole del freno, laddove il sistema frenante e le caratteristiche delle ruote lo consentano, devono essere installate soole dei freni alternative a quelle LL di tipo organico IB116*.
3. Ciascuna Impresa ferroviaria in indirizzo, per i treni aventi in composizione carri merci dotati di soole dei freni “LL” di tipo organico IB116*, deve:
 - a. garantire l’effettuazione della prova del freno completa, anche nei casi in cui sia prevista l’effettuazione di una prova freno parziale;
 - b. intensificare le attività di monitoraggio, ai sensi del Reg. 1078/2012, delle prove del freno effettuate sui treni aventi in composizione carri merci dotati di soole dei freni “LL” di tipo organico IB116* al fine di garantirne l’efficacia, conservando apposita documentazione per le successive verifiche.
4. Il Gestore dell’infrastruttura RFI deve:
 - a. trasmettere, a questa Agenzia e agli Operatori ferroviari, il piano attuato relativo all’intensificazione delle attività di presenziamento dei treni nelle località ubicate nelle tratte di linea a maggior rischio di surriscaldamento delle soole, indicando la dislocazione dei posti di presenziamento, il lato dal quale si svolge tale attività e l’orario in cui tale servizio è attivo;
 - b. attuare, in via sperimentale, su tutte le linee dove transitano treni merci, un piano di abbassamento delle soglie di allarme dei sistemi tecnologici RTB/RTF a valori compatibili con la rilevazione dei surriscaldamenti delle soole dei freni “LL” di tipo organico IB116*, partendo da un valore di allarme RTF fissato a 300°C, secondo un criterio di priorità che tenga conto delle tratte caratterizzate da un intenso traffico ferroviario merci (con particolare



riferimento alle merci pericolose) e delle tratte che, allo stato attuale, risultano caratterizzate da un maggior rischio di surriscaldamenti delle suole;

- c. intensificare l'attività di presenziamento dei treni sulle tratte di linea dove si sono già verificati gli eventi di cui all'allegato [3] e lungo le tratte caratterizzate da un intenso traffico ferroviario merci dove non è stato ancora attuato il piano di cui alla precedente lettera b. o gli RTB/RTF risultino, allo stato attuale, non funzionanti.
5. I Gestori dell'infrastruttura diversi da RFI, ove non già provveduto, devono relazionare a questa Agenzia in merito alle pertinenti richieste riportate nella nota a riferimento [2].
6. I soggetti responsabili della manutenzione, sulla scorta dei ritorni di esercizio e delle analisi di quanto accaduto, devono valutare, oltre alla compatibilità delle suole dei freni "LL" di tipo organico IB116* con il tipo di carro su cui sono installate (con particolare riferimento al sistema frenante e alle ruote), l'adeguatezza del ciclo di vita di dette suole e dei processi di accettazione delle relative forniture.
7. Per ogni veicolo, i detentori devono fornire tempestivamente e in forma tracciabile, alle Imprese ferroviarie, 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.

Codesti Operatori ferroviari in indirizzo, responsabili del funzionamento sicuro della propria parte di sistema, adottano quanto prima le ulteriori specifiche misure ritenute necessarie per mitigare il rischio connesso con la problematica in oggetto, in relazione ai rispettivi contesti operativi e sulla base delle proprie analisi e valutazione dei rischi, ove necessario cooperando con gli altri Operatori interessati e condividendo con essi tutte le informazioni rilevanti.

Contestualmente all'adozione delle misure preventive di urgenza sopra evidenziate:

- I. il Gestore dell'infrastruttura RFI deve avviare un piano di adeguamento, integrazione e sostituzione di sistemi tecnologici RTB/RTF, che adempia alle raccomandazioni impartite da questa Agenzia in materia e che consenta, a regime, che tali dispositivi discriminino i valori di allarme in funzione del tipo di treno intercettato.



- II. gli Operatori ferroviari in indirizzo devono valutare l'adozione di sistemi tecnologici che consentano, a bordo del treno, il tempestivo rilevamento dell'anomala temperatura degli assi frenati e delle boccole, supportandone l'adozione a livello nazionale e comunitario nelle apposite sedi istituzionali.

Si ricorda, inoltre, che i Soggetti in indirizzo devono segnalare a questa Agenzia, utilizzando il prospetto in allegato [3], 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.

Fermo restando l'obbligo da parte di codesti Operatori Ferroviari di adottare da subito ogni provvedimento necessario a dare piena attuazione a quanto sopra indicato, si resta in attesa di un riscontro a quanto sopra richiesto entro 60 giorni dal ricevimento della presente.

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



IL DIRIGENTE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone

