

INVIATA SOLO MEZZO PEC

Spett./le

ANSFISA

Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie
Viale del Policlinico, 2
00161 – Roma

c.a. Ing. Pier Luigi Giovanni Navone

p.c. MIMS – MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

- Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
- Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime

RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA

ERA – EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Oggetto: Nota ANSFISA U.0024676.02-11-2021 relativa a 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)

Roma, 12 Novembre 2021

Egr. Ing. Navone,

le scriventi, in rappresentanza del Settore del trasporto merci per ferrovia, con riferimento alla nota in Oggetto e alle riunioni tenutesi nei giorni 25 e 28 Ottobre 2021, tengono a ribadire l'impegno e collaborazione per la risoluzione delle problematiche che possono impattare sulla sicurezza della circolazione. Sicurezza che, anche questo ribadiamo con forza e decisione, deve però essere contestualizzata ad uno scenario di sostenibilità/fattibilità e soprattutto suffragata da criteri tecnici e di analisi dei rischi, senza i quali qualsiasi misura altrimenti imposta potrebbe essere addirittura controproducente.

Purtroppo non possiamo non far notare che le misure imposte sono così altamente penalizzanti per tutto il trasporto ferroviario merci, sia esso convenzionale che multimodale, da portare cospicue quote di traffico verso altre modalità di trasporto generando contemporaneamente distorsione di mercato, aumento dell'inquinamento e soprattutto – contrariamente agli obiettivi prefissati, considerate le competenze anche a livello stradale di ANSFISA – diminuzione generalizzata della sicurezza di tutto il trasporto merci a livello nazionale.

Pertanto, con particolare riferimento ai singoli punti della nota in oggetto facciamo presente che:

PUNTO 1)

Giova premettere che nel corso del 2017 codesta Agenzia ha emesso due safety alert a seguito di cretti e importanti rotture a ruote (tipo BA004) riscontrate in Italia.

A seguito degli eventi è stato autorizzato dal JNS Panel l'avvio di una "Urgent Procedure", con lo scopo di ripristinare in modo armonizzato sicurezza e interoperabilità ai livelli che precedevano gli eventi che hanno fatto scaturire la procedura JNS, cui ha poi seguito una "Normal Procedure" ed è tuttora attivo un Joint Sector Group che ne monitora l'implementazione delle misure.

Il surriscaldamento indotto dalla frenatura era ed è tuttora considerato come una delle possibili cause delle rotture delle ruote.

E' opportuno evidenziare che fra le misure individuate dal JNS, sia al termine della Urgent Procedure, sia al termine della Normal Procedure non è stata comunque indicata l'adozione di riduzione di velocità dei treni, sebbene il rischio associato alla rottura delle ruote possa portare al deragliamento.

La forza con cui le suole del freno interagiscono con le ruote, sia durante le frenature ordinarie sia a freno bloccato, è influenzata dallo sforzo operato dal cilindro freno (influenzata dalla depressione in condotta generale, ma non dalla velocità) e dal coefficiente di attrito ruota-suola, che diminuisce all'aumentare della velocità. In tal senso una riduzione di velocità del treno interviene unicamente sul tempo in cui l'energia viene immessa nelle suole e pertanto sulla loro capacità di dissipare il calore.

Pertanto, riteniamo che la riduzione della velocità massima dei treni merci da 120 a 80 km/h, considerato che sono state imposte altre misure mitigative (in particolare quella al punto 4 della nota in oggetto), sia sufficiente a garantire un'adeguata mitigazione per il caso in esame, senza rendere ingestibile la produzione dei servizi logistici via ferrovia.

Parimenti, considerando le conseguenze di un eventuale scenario incidentale, tale misura – riduzione della velocità a 80 km/h – potrebbe essere applicata solo ai treni con merci pericolose su carri con suole LL del tipo IB116*.

PUNTO 2)

L'approvvigionamento dei materiali necessari deve tenere conto di un numero di produttori molto limitato e capacità produttive degli stessi non in grado di supportare una richiesta per decine di migliaia di carri in tempi brevi, che potrebbe rendere non raggiungibili gli obbiettivi imposti a tutte le Imprese Ferroviarie dal Regolamento UE 2019/774 e cofinanziati dagli Stati Membri.

Pertanto, si richiede di rendere opzionale la misura, nelle more degli approfondimenti nazionali ed europei, fatta salva la disponibilità di suole alternative a quelle indicate. La tempestiva sostituzione delle suole sarà in ogni caso eseguita a seguito dell'eventuale ritiro della omologazione delle suole in oggetto.

PUNTO 3)

Le misure richieste sono già state adottate da alcune IF, nonostante operativamente provochi allungamento dei tempi di preparazione del treno con conseguente diminuzione della capacità degli impianti.

Si evidenzia che l'adozione di tali misure non ha contribuito in misura significativa alla riduzione del fenomeno in Italia.

PUNTO 4)

Riteniamo estremamente utili le misure stabilite da ANSFISA, con particolare riferimento al punto b) riguardante l'abbassamento della temperatura di allarme degli RTF da 500 °C a 300 °C, soprattutto in

considerazione del fatto che un primo benchmark internazionale ha evidenziato che in Germania e Francia già utilizzano 300 °C e in Svizzera addirittura 250 °C.

Inoltre, è estremamente importante sottolineare che numerosi degli inconvenienti/incidenti analizzati da ANSFISA si sarebbero evitati grazie a un intervento degli RTF; le soglie attuali risultano essere troppo alte, mentre le nuove avrebbero potuto individuare i surriscaldamenti e fermato i treni limitando enormemente i danni conseguenti.

Infine, dalla mappatura degli RTB-RTF trasmessa con nota RFI-AD\PEC\P\2021\0001202, si rileva che sulla linea Pisa – Genova gli RTB collegati ai segnali a monte e a valle della stazione di Viareggio, unica località di servizio in cui è in vigore dal 2009 una restrizione di velocità a 60 km/h interessante i treni trasportanti merci pericolose, non implementano la funzionalità RTF. La suddetta restrizione a 60 km/h non ha evitato il verificarsi di eventi alle suole LL.

PUNTO 5)

Punto di interesse dei GI extra RFI.

PUNTO 6)

Come ribadito in più occasioni, le suole LL di tipo IB116* sono regolarmente omologate e, sulla scorta dei ritorni di esperienza dal decennale utilizzo nella maggior parte del sistema ferroviario europeo, non si sono riscontrate anomalie particolari in caso di regolare esercizio, quindi con impianto frenante pienamente operativo. In caso di frenature prolungate nonché difetti dell'impianto frenante, si raggiungono, invece, temperature notevolmente superiori a quelle nominali per il corretto esercizio. Ciò considerato, confermiamo che le analisi richieste da ANSFISA sono già state avviate nell'ambito dei Gruppi di Lavoro internazionali. Si rammenta che la STI WAG individua le suole del freno come "componenti di interoperabilità", che per essere immessi sul mercato sono soggetti alla piena applicazione di procedure armonizzate a livello europeo. Per quanto concerne le procedure di accettazione dei materiali, si informa che in occasione di prove al banco fatte eseguire a seguito di incendi alle suole, queste hanno dimostrato la loro piena conformità alle specifiche tecniche di riferimento.

PUNTO 7)

Non è chiara la finalità della comunicazione alle Imprese Ferroviarie di un numero così elevato di informazioni da parte dei Detentori. Ad oggi i Detentori si devono conformare al requisito legale stabilito nella STI TAF, che prevede l'alimentazione di alcuni campi ben codificati del Rolling Stock Reference Database, RSRD; la medesima STI TAF prevede che le Imprese Ferroviarie possano utilizzare i dati del RSRD durante la preparazione del treno.

Gli ECM scelti dai Detentori, certificati in accordo ai Regolamenti 445/2011 e 779/2019, sono tenuti ad avere sistemi di gestione che garantiscano la tracciabilità delle operazioni eseguite e la componentistica utilizzata. In questo modo, possono eseguire analisi delle anomalie e delle prestazioni per eventualmente attivare i processi ingegneristici di correzione o di miglioramento.

Alle Imprese Ferroviarie è necessario conoscere, tramite RSRD, il "Brake Block Name" per le suole in materiale composito di tipo LL, così da poterle identificare durante la fase di preparazione del treno, senza demandare al proprio personale il riconoscimento se la suola LL è in materiale organico o sinterizzato. Tale informazione ad oggi risulta obbligatoria unicamente per le suole "K", in quanto parte integrante dell'autorizzazione del veicolo.

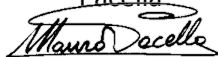
Si propone di limitare la raccolta e trasmissione dei dati di dettaglio, quali anno e lotto di produzione, produttore, etc. in caso di richiesta delle IF per analisi a seguito di inconvenienti/incidenti. La data di installazione delle suole in materiale composito sul veicolo è un campo presente in RSRD, ma si tratta di un dato che non porta valore aggiunto all'utilizzo dei veicoli da parte delle Imprese Ferroviarie.

Inoltre, per accrescere il valore statistico dei dati raccolti, è fondamentale che il "set" di dati richiesto sia condiviso a livello europeo (sempre in riferimento a carri coinvolti in eventi), in modo da uniformare l'informazione e permetterne il confronto.

In merito alle tempistiche dei provvedimenti si richiede infine di fissare in un tempo congruo, 3 mesi, la validità delle misure urgenti fin qui emesse e rivolte a Imprese Ferroviarie e Detentori/ECM: tale periodo dovrà servire per approfondire le analisi e completare gli accertamenti relativi ai casi finora riscontrati e a quelli che dovessero verificarsi durante tale periodo, per arrivare ad una eventuale ridefinizione congiunta delle prescrizioni, anche nell'ottica delle misure che saranno individuate nel corso della procedura JNS, già autorizzata da ERA.

Cordiali saluti.

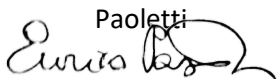
ASSOFERR
Mauro
Pacella



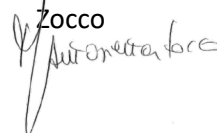
FERCARGO
Luca
Vitiello



MERCITALIA RAIL
Enrico
Paoletti



MERCITALIA INTERMODAL
Maria Antonietta
Zocco



CONFTRASPORTO
Guido
Gazzola



UIP
Gilles
Peterhans



CONFETRA
Ivano
Russo

