



Comunicato stampa

Data 19 settembre 2019

Rapporto finale del SISI concernente i deragliamenti a Lucerna e Basilea

Il 22 marzo 2017 alle ore 13.57, all'uscita dalla stazione di Lucerna, sono deragliate due carrozze intermedie di un treno Eurocity. Il 29 novembre 2017 alle ore 16.59, all'entrata della stazione di Basilea FFS, sono deragliate tre carrozze intermedie di un treno ICE. In entrambi i rapporti finali vengono descritte le cause dell'incidente e formulate raccomandazioni rivolte all'autorità di vigilanza e all'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

I deragliamenti del treno Eurocity del 22 marzo 2017 a Lucerna e del treno ICE del 29 novembre 2017 a Basilea FFS sono avvenuti su uno scambio a crociera doppia. La caratteristica di tali scambi è che l'arco della curva inizia già prima dell'ago dello scambio. Nel corso delle indagini è emerso che le dinamiche e le cause dei due incidenti erano molto simili.

In entrambi i casi l'interazione di diversi fattori ha fatto sì che il fianco esterno del bordino della ruota, che funge da guida, nella zona dell'ago dello scambio salisse sulla rotaia e in seguito deragliasse. I seguenti fattori, che rispettavano tutti le tolleranze delle norme attualmente in vigore, hanno avuto un impatto determinante sulla dinamica degli incidenti:

- importante scarto tra ago e contrago dello scambio, contro il quale di regola l'ago dello scambio si appoggia;
- importante piegatura del contrago dello scambio
- usura del bordino della ruota deragliata;
- mancanza di pellicola lubrificante tra il bordino della ruota e il fianco laterale della rotaia.

Sulla base dei risultati delle indagini, il SISI ha rivolto all'UFT le due seguenti raccomandazioni di sicurezza:

- L'UFT deve esaminare le misure e le disposizioni relative allo scarto tra ago e contrago dello scambio e assicurarsi che lo scarto al passaggio del treno rimanga entro limiti che non consentono un deragliamento.
- L'UFT deve esaminare misure e disposizioni per garantire in ogni momento un'adeguata lubrificazione del fianco della rotaia nei punti critici con una geometria dei binari impegnativa dal punto di vista della dinamica di marcia.

Ai gestori dell'infrastruttura è stato fatto presente che dopo l'installazione di un nuovo telaio degli aghi è necessario applicare manualmente un primo strato di lubrificante sull'ago fino a quando i bordini delle ruote non hanno trasferito sul telaio una quantità sufficiente di lubrificante.

Ulteriori informazioni:

Christoph Kupper e Philippe Thürler, SISI, restano a disposizione per eventuali domande (058 466 33 00, info@sust.admin.ch)

Per visualizzare lo stato di avanzamento del deragliamento, sono disponibili i seguenti due video:

[Video Weichenfahrt](#)

[Video Simulation](#)