



## Raccomandazione di sicurezza no. 100

<b>Data della raccomandazione di sicurezza</b>	22.09.2016
<b>No. reg. del rapporto finale</b>	2015022001
<b>Deficit di sicurezza</b>	<p>Il 20 febbraio 2015, poco dopo le ore 06:40 un treno Interregio in uscita dalla stazione di Rafz in direzione di Sciaffusa ha urtato lateralmente un treno della rete celere regionale (S-Bahn). La collisione è riconducibile al fatto che il macchinista della S-Bahn si è lasciato indurre, sulla base di false supposizioni, a partire nonostante il segnale fosse disposto su «fermata».</p> <p>Nell'ambito dell'inchiesta è stato accertato, tra gli altri, il seguente fattore causale: con la modalità di collaborazione nella cabina di guida si fingeva un controllo reciproco e ciò ha pertanto reso impossibile il riconoscimento tempestivo dell'errore. L'inchiesta ha rilevato, tra gli altri, i seguenti fattori che hanno contribuito a provocare l'incidente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– la coincidenza temporale casuale dei segnali, che il personale di ocomotiva ha interpretato erroneamente in relazione al proprio treno;</li><li>– la fretta autoimposta.</li></ul> <p>Nell'ambito dell'inchiesta è stato accertato, tra gli altri, il seguente fattore causale: l'equipaggiamento di sicurezza disponibile non è stato in grado di evitare l'incidente perché non comprendeva l'impedimento alla partenza per treni in partenza o impegnati in un'inversione. Il sistema di controllo dei treni non può essere attivato neppure in presenza di un Euroloop per treni in partenza o impegnati in un'inversione.</p>
<b>Raccomandazione di sicurezza</b>	L'UFT deve provvedere affinché, nell'ambito della migrazione al sistema ETCS L1LS e con le opportune risorse, sia realizzato un impedimento alla partenza che abbia ripercussioni su tutti i treni.
<b>Destinatario</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Stato di attuazione</b>	<p>Implementata. Tutti i gestori delle infrastrutture (GI) hanno fatto installare, ove necessario, sistemi di impedimento alla partenza mediante balise o loop, tenendo in considerazione se, secondo l'utilizzo attuale dei binari, dopo la fermata i treni proseguono la corsa o invertono il senso di marcia/ripartono.</p> <p>I GI hanno fatto installare adeguati sistemi di impedimento alla partenza per il traffico ferroviario conosciuto. Un ulteriore contributo ad una maggiore sicurezza è fornito dalla WarnApp introdotta da FFS. In considerazione dei rischi e dei costi, anche l'UFT ritiene che l'introduzione di un sistema di impedimento alla partenza per tutti i treni e in tutte le situazioni non sia proporzionato. Eventuali mutazioni del traffico devono essere oggetto di un processo di modifica dell'utilizzo. L'implementazione era stata prevista per fine 2019, salvo per gli impianti citati nella raccomandazione di sicurezza n. 99.</p>

**Rapporto finale concernente la  
raccomandazione di sicurezza**

## Schlussbericht

---