



## Raccomandazione di sicurezza no. 117

<b>Data della raccomandazione di sicurezza</b>	01.05.2017
<b>No. reg. del rapporto finale</b>	2016012001
<b>Deficit di sicurezza</b>	<p>Il 20 gennaio 2016 nella stazione di Zurigo-Mülligen, durante una corsa di manovra a spinta formata da 8 carri, in corrispondenza dello scambio 318 si è verificato il deragliamento dell'asse posteriore del carro Wascosa Habbiillnss, ubicato in sesta posizione nel convoglio. Il deragliamento dell'asse posteriore del carro n. 33 85 2891 025-4 sullo scambio 318 è imputabile a una riduzione del carico verticale di una ruota. La riduzione del carico verticale della ruota è stata provocata dall'interazione dei seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– danni preesistenti al piatto del respingente provocati da pressioni eccessive sui respingenti in curve di binario strette causati da tenditori non allentati;</li><li>– forze trasversali troppo elevate all'estremità del carro generate da pressioni eccessive sui respingenti;</li><li>– carri vuoti spinti su uno scambio in deviazione.</li></ul> <p>Al fine di evitare danni ai respingenti e ridurre il rischio di deragliamenti, nelle corse in curve con raggio &lt; 135 m i tenditori a vite dei carri merci devono essere allentati conformemente alle prescrizioni. Nelle prescrizioni d'esercizio dei gestori dei binari di raccordo non sono sempre presenti le indicazioni relative ai raggi minimi delle curve dei binari. In assenza di tali indicazioni, i collaboratori del servizio di manovra non possono determinare in quali settori bisogna allentare l'accoppiamento tra i carri.</p>
<b>Raccomandazione di sicurezza</b>	L'UFT dovrebbe assicurare che le prescrizioni d'esercizio per i binari di raccordo indichino le curve minime e disciplinino le misure d'esercizio da adottare per le corse sui diversi binari.
<b>Destinatario</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Stato di attuazione</b>	Implementata. Nell'ambito di audit e controlli d'esercizio nei binari di raccordo l'UFT ha verificato sistematicamente se i gestori dei binari di raccordo rilevano e comunicano la presenza di raggi di curvatura stretti e se le imprese di trasporto ferroviario (ITF) emanano le relative norme per il transito su binari con raggi di curvatura stretti. I modelli più conosciuti per le prescrizioni d'esercizio nei binari di raccordo (ad es. VAP) tengono già in considerazione la problematica dei «raggi di curvatura stretti» e le misure d'esercizio ad essa connesse.
<b>Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza</b>	<u>Schlussbericht</u>