



Raccomandazione di sicurezza no. 134

| | |
|--|---|
| Data della raccomandazione di sicurezza | 18.09.2018 |
| No. reg. del rapporto finale | 2015031801 |
| Deficit di sicurezza | <p>A Immensee era in corso un rifacimento dei binari con risanamento del sottofondo, per cui si è utilizzato un convoglio di cantiere con una serie di veicoli speciali. Al termine dei lavori, mercoledì 18 marzo 2015, alle ore 03:45 circa il convoglio di cantiere è stato suddiviso in due composizioni, che avrebbero dovuto procedere in direzione di Arth-Goldau indipendentemente l'una dall'altra. Il primo convoglio ha dovuto attendere il proseguimento della corsa davanti al posto di cambio di binario di Brunnmatt. Alle ore 04:27 il secondo convoglio, condotto mediante la guida indiretta, entrava in collisione con la prima composizione, in quel momento ferma, che lo precedeva. Un capomanovra è deceduto, un operaio è rimasto gravemente ferito e altri quattro hanno riportato ferite di lieve entità. I veicoli e l'infrastruttura hanno subito ingenti danni materiali.</p> <p>La causa della collisione tra i due convogli è riconducibile al mancato rispetto, da parte di varie persone in diverse funzioni, di prescrizioni quali la corretta applicazione dei processi previsti per le corse di manovra con veicoli speciali, il rispetto delle regole di precedenza e l'assunzione dei ruoli definiti. Ciò ha comportato un'asimmetria di conoscenze tra i diversi soggetti e una serie di equivoci relativi all'estensione del cantiere, alle competenze sulla tratta tra Immensee e il cambio di binario di Brunnmatt e quindi la percorrenza della suddetta tratta.</p> <p>I seguenti fattori hanno contribuito a provocare l'incidente:</p> <ul style="list-style-type: none">- mancato chiarimento delle discrepanze e comportamento poco consapevole della sicurezza da parte di diverse persone;- i difetti pre esistenti alla ricetrasmittente del capomanovra 2, con il tasto di invio mal funzionante;- un segnale acustico di controllo attivato, che dava l'impressione che l'operatore fosse ancora cosciente o in grado d'agire. <p>In caso di corse prolungate per movimenti di manovra a guida indiretta, ossia senza che il capomanovra dia indicazioni al macchinista, il suono di controllo è l'unico segnale tra capomanovra e macchinista, che serve a sorvegliare il collegamento. La ricezione di questo segnale acustico, tuttavia, non garantisce che l'operatore della ricetrasmittente sia ancora cosciente o in grado d'agire.</p> |
| Raccomandazione di sicurezza | Il SISI raccomanda all'UFT di autorizzare, per le comunicazioni rilevanti ai fini della sicurezza, soltanto sistemi tecnici di sorveglianza del collegamento, come ad es. il segnale acustico di controllo, che garantiscano la loro dipendenza da un intervento attivo dell'operatore. |
| Destinatario | Bundesamt für Verkehr |

Stato di attuazione

Implementata parzialmente: l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) prende posizione come segue: Nell'ambito del monitoraggio della sicurezza, l'UFT verifica a campione l'attuazione dei requisiti esistenti, vale a dire la corretta armonizzazione delle caratteristiche del sistema tecnico di comunicazione con i processi e le prescrizioni relativi all'esercizio. Il lancio del nuovo sistema di comunicazione di manovra (RaKo) è previsto per il 2025. Esso tiene conto della raccomandazione di sicurezza in quanto richiede un'azione ogni 50 secondi (in analogia al dispositivo dell'uomo morto).

**Rapporto finale concernente la
raccomandazione di sicurezza**

Vorbericht
Schlussbericht
