



## Raccomandazione di sicurezza no. 98

<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 locomotiva 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: con la modalità di collaborazione nella cabina del macchinista si fingeva un controllo reciproco e ha pertanto reso impossibile il riconoscimento tempestivo dell'errore. L'annuncio ad alta voce dei segnali e di altre indicazioni rilevanti per la sicurezza consente di verificare in prima persona e in modo reciproco gli accertamenti effettuati o le azioni eseguite. Nella situazione in questione, l'influsso sulla sicurezza risulta tuttavia ridotto se non addirittura ostacolato poiché i ruoli in relazione agli annunci in cabina di guida non erano chiaramente definiti o noti a tutte le persone coinvolte.</p>
<b>Raccomandazione di sicurezza</b>	L'UFT deve analizzare le prescrizioni relative all'annuncio di segnali in merito alla loro rilevanza per la sicurezza e la loro applicazione, e in particolare verificare se le azioni rilevanti sono indicate in modo esplicito.
<b>Destinatario</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Stato di attuazione</b>	Implementata. L'UFT afferma che la presente raccomandazione di sicurezza viene implementata secondo il seguente procedimento: in una prima fase sono state verificate le prescrizioni sull'annuncio di segnali. Le PCT R 300.13, cpv. 3.2.4 prescrivono l'annuncio dei segnali, mentre le responsabilità sono definite al punto R 300.13, cpv. 2.1.1. Ai fini della sicurezza occorre valutare, in base al livello d'istruzione del macchinista in formazione e alle condizioni di visibilità in cabina di guida, se sia più efficace che il macchinista in formazione annunci per primo i segnali al macchinista incaricato o

viceversa. In tal senso si fa riferimento al principio indicato in R 300.1, cpv. 2.1.7, secondo il quale le persone interessate devono intendersi sul concreto modo di procedere. Inoltre le imprese di trasporto ferroviario devono adeguare il proprio piano di formazione alle specifiche condizioni di esercizio e ne sono responsabili. In seguito agli eventi di Rafz, FFS P ha già provveduto ad aggiornare il capoverso corrispondente nelle sue prescrizioni d'esercizio. Se dalle misure formulate per la raccomandazione di sicurezza n. 97 o dai controlli della sicurezza emergeranno risultati interessanti, questi ultimi saranno tenuti in considerazione nell'ambito dell'ulteriore sviluppo delle prescrizioni d'ordine superiore emanante dalle autorità. Il rilevamento e la valutazione di eventi come i casi di superamento di un segnale disposto su fermata sono parte integrante del processo di gestione dei rischi del SMS. L'UFT ha verificato l'effettiva attuazione dei processi da parte delle imprese nell'ambito delle sue attività di sorveglianza.

---

**Rapporto finale concernente la  
raccomandazione di sicurezza**

Schlussbericht

---