



Raccomandazione di sicurezza no. 109

Data della raccomandazione di sicurezza	16.01.2018
No. reg. del rapporto finale	2015091801
Deficit di sicurezza	<p>Il 18 settembre 2015, alle ore 12:22 a Zurigo Vorbahnhof si è verificata una collisione tra un movimento di manovra spinto, composto da diverse carrozze passeggeri e una locomotiva di manovra, e un convoglio passeggeri in sosta. Diversi veicoli sono stati danneggiati notevolmente. A bordo dei veicoli non vi erano viaggiatori. Il macchinista della locomotiva è stato leggermente ferito e sottoposto a cure mediche.</p> <p>La collisione tra il movimento di manovra spinto e il convoglio in sosta è da ricondurre al fatto che il capomanovra non si aspettava ostacoli lungo il tragitto fino al punto di destinazione e, di conseguenza, non ha adeguato la velocità al segnale basso "Via libera con prudenza", non riuscendo poi più a frenare per tempo. Fattori che hanno contribuito all'incidente:</p> <ul style="list-style-type: none">- è stato richiesto erroneamente un binario d'arrivo sbagliato;- il binario d'arrivo richiesto erroneamente era occupato da veicoli in sosta;- la routine nello svolgimento della manovra ha lasciato presupporre che non vi fossero ostacoli lungo il tragitto e, di conseguenza, non è stata attribuita la necessaria importanza al segnale basso "Via libera con prudenza". <p>Al personale è noto il significato del segnale basso "Via libera con prudenza". La routine nello svolgimento della manovra crea tuttavia l'aspettativa che non vi siano ostacoli lungo il tragitto e, di conseguenza, non si attribuisce la necessaria importanza al segnale basso "Via libera con prudenza". È compito del personale di manovra garantire una corsa di manovra sicura. Se tra l'aspettativa di una via libera fino al punto di destinazione e la situazione effettiva (binario d'arrivo sbagliato, ostacolo lungo il tragitto) vi è una divergenza, aumenta la probabilità di una collisione o di un deragliamento.</p>
Raccomandazione di sicurezza	<p>Per quanto riguarda le operazioni di manovra, l'UFT dovrebbe effettuare uno studio approfondito sulle divergenze tra le prescrizioni vigenti e l'esercizio reale e attuare misure adeguate. Lo studio dovrebbe rispondere alle seguenti domande:</p> <p>A) Come classificare gli incidenti di manovra dal punto di vista del rischio (frequenza ed entità) rispetto agli altri casi di incidenti su cui influiscono le imprese ferroviarie? In che misura vi è necessità di intervento per quanto concerne i rischi e un'eventuale evoluzione degli stessi (accettazione dei rischi)?</p> <p>B) Nell'esercizio di manovra sussistono deficit della sicurezza a causa della centralizzazione del comando degli apparati centrali?</p> <p>C) In cosa divergono il comportamento quotidiano del personale e le regolamentazioni previste nelle prescrizioni sulla circolazione dei</p>

treni per quanto concerne le corse di manovra in impianti dotati di segnali bassi?

D) Come influisce un comportamento conforme alle prescrizioni sullo svolgimento dell'esercizio in impianti dotati di segnali bassi? Quale necessità di intervento se ne deve dedurre?

E) Con quali misure può essere risolto un eventuale conflitto tra comportamento conforme alle prescrizioni al momento delle operazioni di manovra in impianti dotati di segnali bassi e uno svolgimento indisturbato dell'esercizio?

F) Quali caratteristiche dovrebbe avere una rete di sicurezza per influire sui veicoli ferroviari in movimento impegnati in operazioni di manovra?

G) Quali opportunità e rischi si celano in un maggiore scambio di informazioni tra il personale addetto al traffico e quello addetto all'infrastruttura?

H) Sarebbe opportuno impiegare strumenti ausiliari affinché tutti i membri del personale addetto al traffico e all'infrastruttura abbiano le stesse informazioni e, in caso affermativo, come dovrebbero essere strutturati tali strumenti?

Destinatario	Bundesamt für Verkehr
Stato di attuazione	Implementata. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) reputa che la raccomandazione di sicurezza no. 109 è implementata. L'UFT ritiene che la quota di eventi e di danni a persone (indicatore di allerta precoce) nell'area di manovra sia in calo dal 2009, se messa a confronto con tutti gli eventi e i danni a persone (indicatore di allerta precoce) sotto la responsabilità delle imprese di trasporto ferroviario. L'UFT ha preso i seguenti provvedimenti sia per l'area di manovra che per quella di lavoro: <ul style="list-style-type: none">• Dal 2018, tra i temi discussi periodicamente dal KOSEB VI risultano monitoraggio, analisi e misure sui casi dei segnali di manovra.• Priorità nel monitoraggio della sicurezza: aumentare l'attività di audit nelle aree di manovra e in quelle di lavoro.
Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza	<u>Schlussbericht</u>
