



Raccomandazione di sicurezza no. 110

Data della raccomandazione di sicurezza	03.02.2017
No. reg. del rapporto finale	2015112402
Deficit di sicurezza	<p>Il treno merci deraglia a causa della composizione del treno che colloca i carri pesanti dietro ai carri leggeri. Il collocamento di carri pesanti dietro a carri leggeri fa aumentare il rischio di deragliamento durante il processo di frenatura: possono infatti generarsi rapidamente forze dinamiche longitudinali molto elevate, soprattutto in caso di convogli lunghi e di geometrie/topologie dei binari complesse dal punto di vista dinamico, che possono far deragliare i veicoli più facilmente.</p>
Raccomandazione di sicurezza	<p>L'UFT deve garantire che nell'ambito della composizione dei treni si tenga conto dell'insorgere e delle possibili conseguenze di forze dinamiche longitudinali per convogli rimorchiabili eterogenei.</p> <p>I carri pesanti devono essere collocati davanti ai veicoli con un peso assiale inferiore.</p>
Destinatario	Bundesamt für Verkehr
Stato di attuazione	<p>La presente raccomandazione di sicurezza è strutturata in due parti. La prima parte recita: "l'UFT deve garantire che nell'ambito della composizione dei treni si tenga conto dell'insorgere e delle possibili conseguenze di forze dinamiche longitudinali per convogli rimorchiabili eterogenei. Secondo l'UFT in questa parte della raccomandazione di sicurezza il controllo delle forze dinamiche longitudinali nei treni merci con carico misto durante l'esercizio è disciplinato nelle PCT R300.5 numero 3.3.1 (Dispositivi d'inversione, Cambiamento del tipo di freno) e nelle PCT R300.14, numero 2.7.1 (Uso del freno automatico durante la corsa, Riduzione della velocità e frenature di arresto di treni merci frenati con l'aria compressa). Inoltre, l'11 aprile 2017 l'UFT ha inviato a tutte le imprese di trasporto interessate una lettera per attirare l'attenzione sul problema della "frenatura d'arresto di treni merci", raccomandando di sensibilizzare i macchinisti al riguardo. Alle imprese di trasporto si ricorda in particolare che i treni merci in corsa su scambi in deviazione possono raggiungere al massimo 40 km/h e che devono ridurre al massimo di 0,5 bar la pressione nella condotta principale. Questo punto viene inserito anche nella "Checklist Treni merci", utilizzata per i controlli d'esercizio.</p> <p>Il tenore della seconda parte della raccomandazione di sicurezza è: "...i carri pesanti devono essere collocati davanti ai veicoli con un peso assiale inferiore...". L'UFT giudica la seconda parte della raccomandazione di sicurezza non attuabile sotto il profilo operativo oppure attuabile solo con un onere sproporzionato. Attuata parzialmente</p>

**Rapporto finale concernente la
raccomandazione di sicurezza**

Schlussbericht
