



Raccomandazione di sicurezza no. 116

Data della raccomandazione di sicurezza	01.05.2017
No. reg. del rapporto finale	2016012001
Deficit di sicurezza	<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">– danni preesistenti al piatto del respingente provocati da pressioni eccessive sui respingenti in curve di binario strette causati da tenditori non allentati;– forze trasversali troppo elevate all'estremità del carro generate da pressioni eccessive sui respingenti;– carri vuoti spinti su uno scambio in deviazione. <p>Durante le corse in curve o su scambi, se l'accoppiamento tra i carri è troppo serrato, si sviluppano forze molto elevate tra i respingenti che si trovano all'interno della curva, le quali generano forze trasversali sulla cassa del veicolo. Questo processo, in relazione al comportamento di marcia di carri lunghi con grandi sporgenze, ha un impatto notevole sulla sicurezza contro il deragliamento. In presenza di un rapporto peso assiale/forza trasversale sfavorevole, in particolare quando i carri merci sono vuoti, aumenta la probabilità di una riduzione del carico verticale delle ruote.</p>
Raccomandazione di sicurezza	L'UFT dovrebbe garantire, per mezzo di opportune misure tecniche per i tenditori a vite, che non si possano sviluppare forze non ammissibili sui respingenti quando carri merci lunghi transitano su curve a piccolo raggio.
Destinatario	Bundesamt für Verkehr
Stato di attuazione	Implementata. L'UFT afferma che per implementare misure tecniche sui tenditori a vite sarebbe necessario adeguare gli standard UIC ed eventualmente anche le specifiche tecniche di interoperabilità (TSI). Per questo ritiene che l'impiego di ausili tecnici non sia realizzabile in tempi utili e che il provvedimento risulti sproporzionato. L'UFT riconosce tuttavia la possibilità di ottenere un considerevole miglioramento mediante l'attuazione di misure d'esercizio. Nell'ambito dello sviluppo ulteriore delle prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT-2020) è già prevista l'analisi delle prescrizioni d'ordine superiore relative all'accoppiamento. L'efficacia della misura non si limita esclusivamente ai binari di raccordo (cfr. anche raccomandazione di sicurezza n. 117), bensì all'infrastruttura ferroviaria nel suo complesso.

**Rapporto finale concernente la
raccomandazione di sicurezza**

Schlussbericht
