



Raccomandazione di sicurezza no. 119

Data della raccomandazione di sicurezza	09.06.2017
No. reg. del rapporto finale	2016071601
Deficit di sicurezza	<p>Il 16 luglio 2016 alle ore 00:46 a Chiasso Smistamento (TI) un movimento di manovra ha urtato lateralmente un treno merci in uscita dalla stazione. L'urto ha provocato lo sviamento di diversi carri nonché il rovesciamento e l'inclinamento di parte di essi. Sono stati registrati ingenti danni materiali. Non vi sono stati feriti e nell'incidente non erano coinvolte merci pericolose.</p> <p>La collisione laterale avvenuta il 16 luglio 2016 a Chiasso tra un movimento di manovra e un treno merci è riconducibile al fatto che il movimento di manovra si è inserito nel percorso treno del treno merci.</p> <p>I seguenti fattori hanno contribuito a provocare l'incidente:</p> <ul style="list-style-type: none">- La scelta di un posto di fermata per effettuare l'inversione del movimento di manovra senza visuale diretta sul segnale basso rilevante.- Assenza di opportuni dispositivi di protezione assoluta contro gli investimenti.- Assenza di un opportuno sistema controllo treno per il movimento di manovra.- Fatta eccezione per una prescrizione sul consenso alla corsa in impianti con segnali bassi non vi erano altri elementi di sicurezza. <p>La collisione è riconducibile al fatto che il movimento di manovra si è inserito abusivamente nel percorso treno del treno merci. L'esercizio di manovra è disciplinato in gran parte da prescrizioni. L'osservanza delle prescrizioni dipende in larga misura dalla capacità di discernimento. Di regola nel servizio di manovra non sono presenti dispositivi di protezione assoluta contro gli investimenti o sistemi di sicurezza che impediscano gravi conseguenze nell'eventualità di errori umani di valutazione. In considerazione del fatto che gli esseri umani sbagliano, l'assenza di un livello di sicurezza supplementare implica una riduzione della sicurezza per l'esercizio ferroviario.</p>
Raccomandazione di sicurezza	<p>L'UFT dovrebbe verificare se</p> <ul style="list-style-type: none">– le vigenti prescrizioni per l'esame del rischio di collisioni laterali per i binari utilizzati regolarmente per l'inversione della direzione di marcia sono sufficienti;– le imprese effettuano una verifica standardizzata e ricorrente di tali situazioni in funzione del mutare delle procedure d'esercizio.
Destinatario	Bundesamt für Verkehr
Stato di attuazione	Implementata. L'UFT ritiene che i criteri definiti nelle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr) e nel compendio relativo agli impianti di sicurezza dell'Unione dei trasporti pubblici (R RTE 25053) siano sufficienti, tenuto conto della

proporzionalità, per l'esame del rischio relativo alla messa in pericolo di percorsi treno da parte di movimenti di manovra, mentre le prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT) siano sufficienti per le misure d'esercizio. Inoltre l'UFT è del parere che, per ottenere l'autorizzazione di sicurezza necessaria per la costruzione e la gestione di impianti ferroviari, il gestore dell'infrastruttura debba soddisfare i requisiti di cui all'allegato II (SMS) del regolamento (UE) 1169/2010. Al momento della presentazione della richiesta bisogna indicare le procedure tese a soddisfare tali requisiti. I rispettivi criteri includono procedure sistematiche e ricorrenti per la valutazione dei rischi in caso di modifiche. È inoltre definito esplicitamente l'obbligo di tenere in considerazione gli aspetti relativi all'esercizio. La verifica di tali requisiti permette di garantire che le imprese dispongano di procedure adeguate. Nell'ambito delle attività di vigilanza sulla sicurezza, l'UFT effettua controlli a campione per verificare la corretta applicazione delle procedure, ovvero della gestione delle modifiche.

Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza

Rapporto finale
Schlussbericht
