



Raccomandazione di sicurezza no. 130

Data della raccomandazione di sicurezza	12.12.2017
No. reg. del rapporto finale	2016090101
Deficit di sicurezza	<p>Il 1° settembre 2016 alle ore 07:51 un trattore di manovra, privo di macchinista, accoppiato con quattro carrozze passeggeri è andato in fuga dal binario di ricovero della stazione di Andermatt in direzione di Göschenen. Poco dopo il Ponte del Diavolo, nella galleria del Bänzberg, i veicoli sono deragliati, arrestandosi. A bordo non vi era nessuno. L'incidente ha provocato ingenti danni materiali all'infrastruttura e ai veicoli. In seguito all'incidente, l'esercizio ferroviario tra Andermatt e Göschenen è stato interrotto per diversi giorni. La fuga è riconducibile all'insufficiente forza di immobilizzazione del freno di stazionamento del trattore di manovra, poiché questo specifico modello di timoneria del freno non è riuscito a garantire la forza d'attrito necessaria. All'incidente hanno contribuito i fattori descritti qui di seguito:</p> <p>La timoneria del freno di stazionamento indipendente dal freno di manovra, fa sì che i ceppi del freno di stazionamento non entrano mai in contatto con la ruota in movimento e quindi non sono mai stati adeguati alla superficie di rotolamento, puliti e irruviditi. L'assenza di una prescrizione per la regolazione e il controllo dell'azione frenante del freno di stazionamento. Nel caso in esame il seguente fattore non ha causato o contribuito a causare l'incidente, ma è stato considerato rischioso: in caso di non funzionamento del freno di manovra, sul trattore di manovra rimane attivo solo il freno di stazionamento. Alla luce di questo fatto è determinante per la sicurezza che il freno di stazionamento garantisca una forza di immobilizzazione almeno fino a una pendenza del 40 ‰. Il freno di stazionamento montato non soddisfa questo requisito.</p> <p>Il personale addetto alla manutenzione sostituisce una volta all'anno i ceppi del freno di stazionamento con ceppi parzialmente usurati del freno di manovra, supponendo che questi ultimi collimino con il profilo delle superfici di rotolamento. Non vi sono disposizioni per questi lavori e neppure per la regolazione della timoniera del freno di stazionamento. Non esistono neppure prescrizioni per il controllo dell'azione frenante del freno di stazionamento. La mancata esecuzione di un controllo dell'azione frenante effettiva del freno di stazionamento comporta il rischio che un'azione frenante insufficiente non sia individuata. Il SISI non è a conoscenza del numero di veicoli in servizio con una configurazione analoga, ovvero con una separazione della timoneria del freno tra freno d'esercizio e freno di stazionamento. Il rischio sussisterebbe analogamente anche per altri veicoli dello stesso genere.</p>
Raccomandazione di sicurezza	L'UFT dovrebbe verificare quanti veicoli hanno una configurazione analoga del freno di stazionamento e consigliare alle imprese ferroviarie interessate di allestire un'istruzione per la regolazione e il controllo dell'azione frenante del freno di stazionamento di questi

veicoli.

Destinatario	Bundesamt für Verkehr
Stato di attuazione	La presente raccomandazione di sicurezza si applica ai trattori del tipo Tm 2/2, prodotti dalla ditta Schöma, con freno di stazionamento simile. L'UFT ha contattato le imprese di trasporto che, secondo il registro dei veicoli ferroviari, possiedono trattori di questo tipo, ossia RhB, MGB, TPF (Infrastruttura), RBS e AB. La raccomandazione di sicurezza non riguarda i veicoli prodotti dalla ditta Schöma e posseduti dalla maggior parte delle imprese summenzionate, poiché hanno freni diversi. Le restanti imprese sono state informate del problema (cfr. raccomandazioni di sicurezza n. 129). L'UFT reputa pertanto che la raccomandazione di sicurezza n. 130 è attuata
Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza	<u>Schlussbericht</u>
