



Raccomandazione di sicurezza no. 145

Data della raccomandazione di sicurezza	27.08.2019
No. reg. del rapporto finale	2016091602
Deficit di sicurezza	<p>Il 16 settembre 2016, alle ore 16:38, a St. Margrethen si è sfiorata una collisione tra un convoglio della S-Bahn e una locomotiva di manovra. Quest'ultima, proveniente da St. Margrethen e diretta ad Au SG, poco dopo il segnale d'entrata della stazione di Au si è bloccata per un guasto. Il convoglio della S-Bahn che stava procedendo in direzione opposta verso St. Margrethen non ha pertanto potuto proseguire la sua corsa, bensì ha dovuto attendere alla stazione di Au SG. Per risolvere la perturbazione, la locomotiva guasta doveva essere spinta nella stazione di Au SG con l'aiuto di una seconda locomotiva di manovra che si trovava a St. Margrethen. Per quest'ultima la corsa St. Margrethen – Au doveva essere effettuata come movimento di manovra sulla tratta. Nel frattempo il guasto alla locomotiva di manovra ferma veniva risolto, consentendole di ripartire. Successivamente anche il convoglio della S-Bahn ha avuto il via libera per ripartire verso St. Margrethen. Poco prima di giungere a destinazione, il macchinista della S-Bahn, vedendo una locomotiva di manovra ferma sul suo binario, ha effettuato una frenata rapida fermandosi a pochissima distanza dalla locomotiva.</p> <p>Le incertezze e gli equivoci sorti tra i due team di manovra e il capomovimento nell'eliminare la perturbazione dell'esercizio hanno indotto il macchinista della seconda locomotiva di manovra a proseguire la corsa verso la tratta superando senza autorizzazione il limite per la manovra, mentre il treno della S-Bahn procedeva, come da immagine al segnale, in senso contrario sul medesimo binario, sfiorando la collisione.</p> <p>Tra le concause dell'evento si annoverano i seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none">• Parziale esitazione nel cedere e assumere la responsabilità di comando tra collaboratori giovani, inesperti ma titolari delle competenze, e i colleghi più anziani, esperti ma con poteri e competenze inferiori.• La gestione degli aspetti rilevanti per la sicurezza da parte delle persone coinvolte, per cui queste ultime hanno accettato dubbi e insicurezze senza premurarsi di chiarirli.• In questo evento è mancata, da parte degli interessati, la consapevolezza di essere contesi tra due obblighi: da un lato l'obbligo di eseguire delle disposizioni e, dall'altro, l'obbligo di chiarire tali disposizioni, il che impone loro di soppesare sempre le proprie valutazioni e sensazioni e di tenerne conto in fase di intervento. I collaboratori coinvolti hanno dato troppa importanza all'obbligo di eseguire le disposizioni, tollerando persino il superamento dei limiti delle proprie competenze.• Gli interessati coinvolti si sono troppo concentrati sulla necessità di eliminare il più rapidamente possibile la perturbazione dell'esercizio normale, onde minimizzare le eventuali ripercussioni sul traffico

(viaggiatori) e sulle loro ulteriori mansioni. Tra il dovere di garantire la sicurezza e la fretta d'agire hanno sopravvalutato quest'ultima.

- Gli interessati coinvolti avevano un diverso livello di conoscenza della situazione e della sua risoluzione senza potersene rendere conto, dal momento che non vi era alcuna possibilità tecnica di garantire una comunicazione contemporanea e condivisa.
- Con l'informazione preliminare da parte del capomanovra 1 e l'ordine di marcia trasmesso prima della partenza, il capomanovra 2 si è creduto erroneamente autorizzato a procedere come movimento di manovra sulla tratta nel momento in cui i segnali hanno mostrato un consenso per la corsa.
- Uno scambio di nominativi in fase di contatto telefonico con un destinatario, che non è stato chiarito da parte della persona erroneamente contattata.
- Il dispositivo precedentemente creato per eliminare la perturbazione non è stato revocato con sufficiente chiarezza per tutti i soggetti coinvolti prima di ripristinare l'esercizio normale.

Il capomanovra 1 ha tacitamente assunto il comando delle attività di risoluzione della perturbazione. Il capomovimento non ha ulteriormente approfondito quale fosse la soluzione migliore. Il capomanovra 2 si è sopravvalutato e il macchinista 2 non è intervenuto. Il capomanovra 2, pur non essendo sicuro del punto d'arrivo della corsa, ha azzardato un'ipotesi incerta, dal momento che il capomovimento dava l'impressione di essere impaziente. Lo stesso macchinista del convoglio della S-Bahn, domandando di sua iniziativa a che punto fossero le attività di risoluzione della perturbazione, ha creato un ulteriore momento di disturbo. Si sono trattate comunque di reazioni più che comprensibili, con cui i diversi soggetti perseguivano l'obiettivo legittimo di liberare la tratta il più presto possibile. Determinanti sono stati la tendenza dell'essere umano a reagire in condizioni di stress, la propensione a correre rischi senza riflettere e una mancanza di comunicazione tra le diverse parti in causa. Di conseguenza si sono venute a creare catene di errori che, nel presente caso, non sono state spezzate. Non esistono praticamente eventi che siano riconducibili all'errore di una singola persona. Nella maggior parte dei casi sono le concatenazioni di errori commessi da più interessati a causare gli incidenti. Per evitarli, quindi, le persone coinvolte devono essere in grado di interrompere queste successioni di sbagli. Le competenze con cui è possibile riconoscere gli errori e interromperne le catene di errori, possono e devono essere esercitate. Un presupposto fondamentale è far sì che il personale abbia la facoltà di parlare apertamente di procedure con cui possono interferire o che potrebbero potenzialmente distorcere. Ad oggi, una formazione e una ripetizione mirate di tali competenze non fa ancora sistematicamente parte dei training del personale con attività rilevanti per la sicurezza.

Raccomandazione di sicurezza

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) dovrebbe emanare prescrizioni vincolanti che obblighino a formare il personale con mansioni rilevanti per la sicurezza, attraverso training e corsi di perfezionamento periodici, in materia di atteggiamenti e comportamenti da assumere nella risoluzione delle perturbazioni, analogamente a quanto avviene nell'aviazione con i corsi TRM.

Destinatario

Bundesamt für Verkehr

Stato di attuazione

Implementata in parte. L'UFT ritiene che, con le disposizioni vigenti (regolamento UE 762/2018 e PCT), la raccomandazione del SISI sia già da considerarsi adempiuta. L'UFT non vede la necessità di emanare ulteriori norme vincolanti per la formazione e il perfezionamento.

**Rapporto finale concernente la
raccomandazione di sicurezza**

Schlussbericht
