



Raccomandazione di sicurezza no. 146

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.

Per guadagnare tempo, l'orario di marcia per movimenti di manovra sulla tratta è stato trasmesso prima della sua reale esecuzione. Successivamente si è eseguito un movimento di manovra per l'approntamento all'interno della stazione. La ricezione anticipata dell'ordine di marcia aveva generato false aspettative. La regolamentazione esistente, che prevede la trasmissione con obbligo di quietanza e l'annotazione individuale in un apposito modulo, ha causato un'asimmetria informativa tra le parti coinvolte e non ha impedito che vi fosse un livello di conoscenze disomogeneo tra di esse. Per non generare false aspettative, occorre evitare la trasmissione anticipata. Disporre del medesimo livello di informazioni, infatti, riduce notevolmente i potenziali equivoci.

Raccomandazione di sicurezza

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) dovrebbe verificare se la procedura che prevede la trasmissione con obbligo di quietanza e la compilazione di formulari a monte dell'esecuzione sia realmente funzionale all'obiettivo di un coordinamento chiaro e inequivocabile tra le parti, se la medesima tenga altresì conto in qualsiasi momento delle esigenze temporali e degli aspetti della sicurezza e se, come procedura, non comporti essa stessa ulteriori rischi a livello di sicurezza. Durante tale verifica andrebbero considerate, in particolare, le possibilità offerte dai mezzi di comunicazione attualmente disponibili.

Destinatario

Bundesamt für Verkehr

Stato di attuazione

Implementata. L'UFT ritiene che con l'acquisizione della disposizione «Gli ordini vanno trasmessi il più vicino praticabile al luogo di esecuzione» di cui alle TSI OPE nelle PCT 2020 (R 300.3, cifra 6.2.1) si realizzi quanto raccomandato e che la trasmissione dovrebbe avvenire il prima possibile.

Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza

Schlussbericht
