



Raccomandazione di sicurezza no. 160

Data della raccomandazione di sicurezza	11.05.2021
No. reg. del rapporto finale	2020091102
Deficit di sicurezza	<p>L'11 settembre 2020, verso le ore 20:40, la seconda carrozza panoramica (As 111) del treno MOB n. 2238 che collega Montreux a Zweisimmen, è deragliata all'uscita della stazione di Rossinière. Nessuno dei 25 passeggeri a bordo è rimasto ferito.</p> <p>Il deragliamento del treno MOB n. 2238 all'uscita della stazione di Rossinière è stato causato dalla rottura della prima sala montata del carrello anteriore della carrozza As 111. La sala montata si è rotta in corrispondenza del disco per la messa a terra. La corrosione tra l'assale della sala montata e il disco per la messa a terra ha dato inizio alla formazione della crepa, che nel tempo si è estesa attraverso l'assile fino alla rottura per fatica di quest'ultimo.</p> <p>Al verificarsi dell'incidente hanno contribuito i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none">• mancato controllo completo a ultrasuoni della sala montata al momento della revisione. <p>Durante l'inchiesta sono stati identificati i seguenti rischi:</p> <ul style="list-style-type: none">• nel corso della manutenzione periodica delle carrozze panoramiche non veniva controllato lo stato dello strato protettivo degli assali e delle ruote;• le sale montate revisionate, che erano in attesa di essere utilizzate, mostravano alterazioni degli assali dovute a una manutenzione inappropriata. <p>Dal punto di vista della sicurezza le sale montate sono componenti importanti del materiale rotabile. La rottura di un assale o di una ruota può avere gravi conseguenze. Nell'ambito della manutenzione, occorre pertanto prestare la massima attenzione a questi componenti. Soltanto mediante controlli non distruttivi (ad es. ultrasuoni [UT], magnetici [MT]) è possibile rilevare i fattori che possono favorire la formazione di crepe.</p> <p>Le disposizioni esecutive dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr), versione 2016 (disponibile solo in tedesco e francese), stabiliscono quanto segue all'articolo 51 numero 1.19 voce «Veicoli non interoperabili» in merito ai controlli non distruttivi:</p> <p>Ad ogni cambio di ruota o di rivestimento, i corpi di assi dei veicoli devono essere oggetto di un controllo non distruttivo per l'intero volume, al fine di individuare eventuali crepe.</p> <p>Lo stesso articolo delle DE-Oferr, versione 2020, è stato modificato come segue:</p> <p>le ruote, i corpi di assi / assi portanti dei veicoli devono essere sottoposti regolarmente a un controllo non distruttivo. [...] Per questa procedura vale la prassi relativa alla manutenzione in vigore nel settore.</p> <p>In merito a questo aspetto, le DE-Oferr, versione 2020, risultano</p>

meno esaustive rispetto all'edizione precedente e, di conseguenza, rimandano alla normativa in materia di manutenzione in vigore nel settore per quanto concerne la portata dei controlli non distruttivi.

Raccomandazione di sicurezza

Il SISI raccomanda all'UFT di adattare la regolamentazione R RTE 41500 (normativa in materia di manutenzione in vigore nel settore), in modo che i controlli non distruttivi siano regolati in modo esaustivo e consiglia un controllo completo di tutto l'assile al momento del cambio di una ruota o di un rivestimento.

Destinatario

Bundesamt für Verkehr

Stato di attuazione

Implementata parzialmente. Il settore (Unione dei trasporti pubblici UTP) e le imprese ferroviarie sono responsabili della pubblicazione della normativa RTE. L'UFT non dispone di una base giuridica che gli consenta di chiedere un adeguamento della RTE. L'Ufficio prevede tuttavia di affrontare la questione nell'ambito dei suoi contatti con il settore.

L'UFT garantirà inoltre di tenere in considerazione le verifiche degli assili nell'ambito della sorveglianza sui processi correlati alla manutenzione.

Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza

[Rapport de première information](#)
[Rapport final](#)