



Raccomandazione di sicurezza no. 163

Data della raccomandazione di sicurezza	17.08.2021
No. reg. del rapporto finale	2020111601
Deficit di sicurezza	<p>16 novembre 2020, alle ore 2:33, sul binario 3 della stazione di Cully si è verificata una collisione tra un movimento di manovra proveniente da un cantiere del servizio Linee di contatto (LC) di FFS Infrastruttura sulla tratta tra Lutry e Cully e un convoglio parcheggiato sul binario 3. Quest'ultimo avrebbe dovuto proseguire la sua corsa verso un cantiere del servizio Binari di FFS Infrastruttura situato a Lutry, ossia oltre il suddetto cantiere del servizio LC. A seguito dell'impatto i veicoli fermi sul binario 3 sono arretrati di 25 metri. Due persone sono rimaste leggermente ferite. Il materiale rotabile ha riportato danni importanti.</p> <p>La collisione avvenuta sul binario 3 della stazione di Cully del treno LC con il treno Binari è stata causata da una velocità inadeguata rispetto alla visibilità e al segnale di manovra ETCS che mostrava l'immagine «via libera con prudenza». Il convoglio non è stato in grado di fermarsi prima dei veicoli parcheggiati.</p> <p>I seguenti elementi hanno contribuito al verificarsi dell'incidente:</p> <ul style="list-style-type: none">• mancanza di pianificazione e coordinamento nella preparazione dei lavori per una definizione concertata delle restrizioni all'esercizio da applicare nei cantieri situati nello stesso settore;• mancato ricorso a un coordinatore delle aree dei lavori;• mancata informazione al personale presente sul posto riguardo allo stato dell'esercizio, che gli permettesse di determinare inequivocabilmente lo stato di occupazione dei binari. <p>Il regolamento RTE stabilisce che il coordinatore delle aree dei lavori (COAL) o il capo della sicurezza (CS) deve gestire i controlli scritti di tutti i movimenti di manovra lungo l'intera tratta sbarrata. Nel caso di cantieri di una certa importanza non è raro che siano in uso diversi convogli. A seconda della distanza e della topologia locale, il COAL non può avere il controllo visivo dell'intera zona. Il suo compito di seguire i movimenti di manovra diventa laborioso e soggetto a errori. Benché incaricato della sicurezza, il CS LC, che si trovava sul cantiere situato sulla tratta tra Cully e Lutry, non era a conoscenza del fatto che un convoglio fosse in attesa sul binario 3 nella stazione di Cully e che quest'ultimo dovesse poi transitare sui binari sbarrati, sui quali si stava lavorando, per recarsi al cantiere Binario nella stazione di Lutry.</p> <p>I CS o i COAL non dispongono di alcun supporto tecnico per verificare, da una parte, che i binari sbarrati confermati dal capomovimento corrispondano a quanto richiesto e, dall'altra, per verificare lo stato dei binari (liberi/occupati) quando autorizzano la circolazione di un movimento di manovra nella zona sbarrata. Questo nonostante il fatto che gli attuali strumenti informatici permettano di rendere disponibili queste informazioni.</p>

Raccomandazione di sicurezza

Il SISI raccomanda all'UFT di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, ai fini della messa in sicurezza dei cantieri complessi, di fornire ai capi della sicurezza o ai coordinatori delle aree dei lavori, come strumento ausiliario complementare, un prospetto grafico in tempo reale della situazione dell'esercizio nella zona in cui sono responsabili della sicurezza dei lavori (in particolare gli sbarramenti dei binari, lo stato di occupazione dei binari e degli itinerari stabiliti).

Destinatario	Bundesamt für Verkehr
Stato di attuazione	Implementata parzialmente. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha stabilito diverse misure che, nel quadro delle sue attività di sorveglianza, consentono di accertare a medio termine le possibilità di attuazione.
Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza	<u>Rapport final</u> <u>Rapport de première information</u>
