



## Raccomandazione di sicurezza no. 166

|  |   |
|--|---|
| <b>Data della raccomandazione di sicurezza</b> | 07.09.2021  |
| <b>No. reg. del rapporto finale</b>            | 2016042003  |
| <b>Deficit di sicurezza</b>                    | <p>Il 20 aprile 2016, alle ore 13:09 circa, la motonave Albis (MS Albis) della Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) urtava il pontile durante la manovra di attracco a Küsnacht (ZH). A causa dell'urto diverse persone rimasero ferite. L'imbarcazione e il pontile subirono ingenti danni.</p> <p>La collisione della MS Albis con il pontile di Küsnacht del 20 aprile 2016 è da attribuire al fatto che non è stato possibile assumere il comando del natante dal posto di governo situato sulla plancia sinistra.</p> <p>Mancando la registrazione di parametri importanti ai fini dei necessari accertamenti sull'incidente, non è stato possibile chiarire definitivamente se la causa sia stata puramente tecnica o puramente umana.</p> <p>I seguenti elementi hanno contribuito al verificarsi dell'incidente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• decisioni e priorità sbagliate per quanto riguarda:<ul style="list-style-type: none"><li>- il momento del passaggio del controllo del natante dal posto di governo principale a quello della plancia sinistra, ciò che ha comportato poco tempo a disposizione per gli imprevisti;</li><li>- la forte accelerazione data dal posto di governo principale poco prima della manovra di attracco, considerata la distanza e l'angolo di avvicinamento al pontile di ormeggio e la topologia data;</li></ul></li><li>• mancanza di esercitazioni per i casi di defezione del sistema;</li><li>• linee guida e controlli o monitoraggio sbagliati o mancanti nell'azienda per quanto riguarda:<ul style="list-style-type: none"><li>- procedure, piani e corsi di formazione che includano la sensibilizzazione rispetto a defezioni del sistema e conseguenti procedure di emergenza e che diano ai conduttori dei battelli l'opportunità di confrontarsi ripetutamente con questi temi importanti per la sicurezza della navigazione dei battelli per passeggeri;</li><li>- attuazione delle conoscenze acquisite attraverso le notifiche rilevanti per la sicurezza.</li></ul></li></ul> <p>In relazione a quanto precede sono stati identificati i seguenti rischi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• gli attuali processi operativi tengono conto in maniera insufficiente dei limiti tecnici del sistema di comando;</li><li>• non esiste alcuno scenario «Problemi/ guasti al controllo del motore».</li><li>• non vengono raccolti i dati necessari all'analisi delle cause e a un miglioramento continuo del sistema;</li><li>• la ZSG non dispone di un piano per lo sviluppo e il monitoraggio di un sistema di gestione della sicurezza. In particolare, la società di navigazione zurighese non garantisce che tutte le conoscenze acquisite per la sicurezza della navigazione vengano lette e comprese dai conduttori dei battelli e che vengano seguite le</li></ul> |

istruzioni corrispondenti;

- non disponendo di istruzioni aggiornate, la ZSG non segnala all'UFT eventi rilevanti per la sicurezza e soggetti all'obbligo di notifica. L'UFT pertanto non è in grado di assolvere pienamente la propria funzione di sorveglianza, tanto importante per la sicurezza del sistema.

Il conduttore del battello che ha eseguito la manovra di attracco non disponeva di linee guida, esperienza né consapevolezza del rischio per il caso di possibili defezioni del sistema. La velocità e l'angolo di avvicinamento scelti e l'assunzione tardiva del controllo del natante dal posto di governo della plancia sinistra hanno rivelato la piena fiducia nella tecnologia e nelle proprie capacità di guida e di comando. L'inchiesta ha messo in luce anche il conflitto esistente tra rispetto degli orari e sicurezza. Di fronte a un guasto al sistema o a una reazione inaspettata non c'è stato pertanto il tempo necessario per avviare una procedura adeguata a evitare la collisione.

---

**Raccomandazione di sicurezza**

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) dovrebbe obbligare le compagnie di navigazione a elaborare piani di formazione volti a sensibilizzare i conduttori dei battelli rispetto al problema delle defezioni di sistema e anomalie rilevanti per la sicurezza e a istruirli sulle corrispondenti procedure di emergenza; questi piani di formazione dovrebbero inoltre includere la verifica delle conoscenze acquisite. I conduttori di battelli dovrebbero inoltre avere l'opportunità di esercitarsi periodicamente, in modo tale da applicare intuitivamente le suddette procedure in caso di necessità.

---

**Destinatario**

Bundesamt für Verkehr

---

**Stato di attuazione**

Implementata parzialmente. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) conferma di avere ampliato l'elenco dei ruoli di bordo in caso di emergenza nel progetto di revisione delle DE-OCB (2021), integrando il nuovo ruolo relativo al guasto del sistema di propulsione. Con l'entrata in vigore della revisione delle DE-OCB (prevista nella primavera del 2023), la raccomandazione di sicurezza del SISI sarà implementata.

---

**Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza**

[Vorbericht](#)  
[Schlussbericht](#)