



Nessuna correlazione tra i deragliamenti di Berna e Lucerna

Comunicato stampa FFS

Lunedì 8 maggio a Berna le FFS hanno tenuto una conferenza stampa sullo stato di avanzamento delle loro inchieste e di quelle del Servizio svizzero d'inchiesta sulla sicurezza della Confederazione (SISI) relative ai due recenti deragliamenti, rispettivamente di un treno EuroCity di Trenitalia alla stazione di Lucerna il 22 marzo e di un treno S-Bahn della BLS alla stazione di Berna il 29 marzo. Le indagini del SISI sono ancora in corso. Sulle cause dell'incidente di Lucerna non si è ancora riusciti a fare chiarezza. Il SISI e le FFS suppongono che si sia trattato di una singolare concatenazione di fattori che, considerati separatamente, non potrebbero causare un deragliamento. Non c'è stata alcuna rottura di rotaia.

A Berna tutto sembra indicare che ci sia stata una rottura da fatica nella suola della rotaia con scambio ad ago. È la prima volta che un difetto di questo genere causa un deragliamento sulla rete FFS. Alla luce delle indagini condotte finora si può affermare che non sussiste alcuna correlazione tra i deragliamenti di Lucerna e Berna; si tratta di due incidenti indipendenti avvenuti semplicemente a poca distanza l'uno dall'altro. Le FFS ci tengono a scusarsi nuovamente nei confronti dei propri clienti e partner per i disagi causati. Per le FFS la sicurezza è di primaria importanza e nonostante questi due incidenti, la ferrovia rimane ancora il mezzo di trasporto più sicuro in Svizzera.

Gli scambi delle FFS sono altamente affidabili

L'ago dello scambio è la parte mobile dello scambio, che determina la direzione di corsa. Trattandosi di un componente flessibile, quando un treno passa sopra l'ago dello scambio quest'ultimo viene sottoposto a forti sollecitazioni, anche in stazione con una velocità massima di 40 km/h. Nonostante l'elevata sollecitazione cui sono sottoposti i 12 749 scambi con un totale di 800 000 passaggi al giorno e fino a 380 corse sugli scambi più utilizzati, i guasti agli scambi che riguardano i binari sono molto rari.

Per quanto gli scambi della rete FFS siano molto affidabili, le FFS stanno esaminando la possibilità di introdurre misure supplementari finalizzate a migliorare ulteriormente l'identificazione precoce dei danni. I controlli ad ultrasuoni che le FFS conducono sugli scambi nelle stazioni almeno una volta l'anno finora sono stati effettuati dall'alto verso il basso. Adesso le FFS stanno analizzando se con i controlli ad ultrasuoni è possibile diagnosticare rotture da fatica nella suola della rotaia dal fianco. Inoltre, le FFS stanno valutando la possibilità di esaminare anche meccanicamente con il veicolo di diagnosi gli scambi nevralgici delle stazioni. Un monitoraggio dinamico di questo tipo ha il vantaggio di sollecitare lo scambio, svolgendo quindi la verifica in condizioni «realistiche». Sulla base di queste analisi, entro la fine dell'anno le FFS decideranno se modificare il proprio sistema di sorveglianza.



Foto SBB CFF FFS

Interventi di molatura e rinalzatura quadruplicati dal 2008

Sulla propria infrastruttura le FFS conducono una manutenzione sempre più preventiva e previdente. Ad esempio, nel 2016 hanno molato 2033 km di rotaie, ossia 589 km in più rispetto all'anno precedente (+41 per cento). Inoltre, sempre nel 2016, le FFS hanno rinalzato 641 km di binari (+111 km rispetto all'anno precedente). Dal 2008 a oggi, le FFS hanno quadruplicato gli interventi di molatura e rinalzatura. Grazie alla manutenzione preventiva, le rotaie e gli elementi costruttivi degli scambi in futuro dovranno essere sostituiti con minore frequenza. La strategia si sta dimostrando efficace: il numero di guasti alle rotaie è calato, riducendosi del 40 per cento dal 2014; dal 2012 le prestazioni di manutenzione curativa sono rimaste invariate.

Nell'ambito della convenzione sulle prestazioni (CP) 2017-2020 le FFS svolgono la manutenzione necessaria per stabilizzare lo stato dell'infrastruttura ferroviaria entro il 2020. Con la CP successiva si punta ad aumentare ulteriormente i lavori di rinnovo per ridurre progressivamente il fabbisogno di recupero entro il 2035. A tal fine, è necessario che la manutenzione continui ad avere la precedenza rispetto all'ampliamento.

Comunicato stampa FFS - 08 maggio 2017

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003