



Ferrovie.it

da *Brevi ferroviarie* del 27 febbraio 2015

Incidente Rafz causato da mancato rispetto segnale

Comunicato stampa FFS

In seguito alla collisione laterale avvenuta il 20 febbraio a Rafz le FFS hanno avviato indagini approfondite. Secondo i primi accertamenti la causa della collisione laterale è il superamento del segnale disposto su fermata da parte del treno della S-Bahn. La dinamica precisa dell'incidente è ancora in corso d'indagine. La sicurezza, obiettivo principale del Gruppo, ha la massima priorità. Come misura le FFS introducono la riduzione della velocità dopo le inversioni fino al primo segnale.

Nella collisione sono rimasti lievemente feriti quattro viaggiatori, mentre due collaboratori delle FFS hanno riportato rispettivamente ferite di grave e media entità. I viaggiatori hanno ricevuto cure ambulatoriali e hanno potuto lasciare l'ospedale il giorno stesso. Dopo un'operazione, il macchinista dell'InterRegio è fuori pericolo, mentre l'aspirante macchinista, che si trovava nella cabina di guida dell'InterRegio, potrà lasciare l'ospedale presumibilmente la settimana prossima.

Dai primi accertamenti delle FFS risulta che il treno della S-Bahn 18014 sia partito con il segnale chiuso alle 6.40 dopo l'inversione a Rafz sul binario 4 in direzione di Sciaffusa. Con una velocità di 59 km/h al segnale è stata azionata la frenatura imposta. Appena 100 metri dopo il segnale il treno della S-Bahn si è fermato, invadendo lievemente il profilo del binario adiacente, sul quale pochi secondi dopo è arrivato l'InterRegio 2858, con una velocità di 110 km/h. A causa di un ritardo l'InterRegio transitava sul binario 5 anziché sul binario 3. Nella collisione laterale l'InterRegio ha deragliato ed entrambi i treni hanno riportato seri danni.

Ingenti le riparazioni al binario e ai veicoli

Dalla notte del 22 febbraio la stazione di Rafz è nuovamente percorribile. Sono stati sostituiti complessivamente 60 metri di binario, uno scambio e un palo della linea di contatto. Per i lavori al palo della linea di contatto e allo scambio sono stati necessari ulteriori sbarramenti. I treni danneggiati sono stati trasferiti agli stabilimenti industriali di Olten e Yverdon. Secondo le prime valutazioni, i danni materiali alla S-Bahn del tipo DTZ coinvolta e alla composizione IR, composta da cinque carrozze EuroCity e dalla locomotiva Re 460, ammontano a diversi milioni di franchi.



Foto 20 minuten

La stazione di Rafz dispone di un impianto di sicurezza moderno

Come dopo ogni incidente, le FFS hanno condotto approfondite indagini. La stazione di Rafz dispone di un impianto di sicurezza moderno. I segnali sono collocati conformemente al regolamento e il controllo della marcia dei treni corrisponde allo standard svizzero. Secondo i primi accertamenti, i dispositivi di sicurezza hanno funzionato correttamente. Il controllo all'impedimento della partenza è applicato ai treni in transito, che a Rafz costituiscono la maggioranza. Dal momento che il treno della S-Bahn proveniente da Sciaffusa era entrato in stazione e aveva effettuato un'inversione di marcia, non ha potuto essere bloccato dal sistema di controllo della marcia dei treni. Sono previste ulteriori misure di sicurezza - che tuttavia non garantiscono una sicurezza al 100 per cento - se nella media settimanale almeno un treno al giorno effettua un'inversione. Non è il caso di Rafz in direzione Sciaffusa.

Il pubblico ministero del Cantone di Zurigo e l'Ufficio indipendente d'inchiesta sugli infortuni della Confederazione stanno indagando sull'esatta dinamica dell'incidente.

Le FFS introducono una misura di sicurezza

Come misura di sicurezza, dal prossimo lunedì e fino a nuovo avviso le FFS introdurranno una riduzione di velocità dopo le inversioni. Fino al primo segnale i treni non potranno superare i 40 km/h. In questo modo aumenterà la probabilità che in situazioni come quella di Rafz un treno possa essere arrestato prima di un punto pericoloso. Si valuterà se questa misura di sicurezza non comporti ripercussioni negative di altro genere.

Dopo l'incidente avvenuto a Granges-Marnand le FFS hanno messo a punto una propria App di avvertimento che avvisa ulteriormente il macchinista se il segnale d'uscita non è sul via libera al momento della partenza. Attualmente il sistema è in fase di test e la sua introduzione è prevista per la primavera 2015.

Le attuali limitazioni degli impianti di sicurezza in caso di inversione saranno aumentate in futuro con l'ulteriore sviluppo del controllo di marcia dei treni. Il moderno sistema ETCS di livello 2 garantisce che le partenze erronee dopo l'inversione siano tecnicamente impossibili. L'introduzione di questo sistema su tutta la rete è prevista a partire dal 2025. Si sta valutando la possibilità di anticipare i tempi.

Le FFS dispongono di un elevato standard di sicurezza, come è stato confermato da alcuni periti esterni dopo l'incidente di Granges-Marnand. Come

avviene sempre in questi casi, l'incidente di Rafz viene analizzato meticolosamente per poter migliorare ulteriormente la sicurezza. Tuttavia è impossibile escludere totalmente un rischio residuo.

(vedi anche [News ferroviarie del 20/02/2015](#))

Comunicato stampa FFS - 27 febbraio 2015

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