

Prove di funzionamento ATO/AFAS alla SOB

La prova di funzionamento della SOB con i treni automatizzati solleva dubbi sul rapporto costi/benefici. La responsabilità rimane esclusivamente del personale di locomotiva. Allo stesso tempo, la monotonia aumenta, ma non è solo questa discrepanza ad avere un impatto negativo sulla sicurezza. Il reclutamento di personale adeguato diventerà ancora più difficile in futuro.

Prove di funzionamento pianificate

La SOB SA intende avviare il funzionamento semiautomatico dell'ATO in modalità operativa GoA2 con l'utilizzo del sistema di assistenza alla guida AFAS. Questa prova operativa avrà luogo in esercizio regolare tra Biberbrugg e Arth-Goldau a partire dall'autunno 2024. Il grado di automazione GoA2 significa che il treno effettua il viaggio in modo indipendente, ma il personale di locomotiva controlla il sistema e si occupa di compiti accessori.

Ci si attende che il personale di locomotiva utilizzi il sistema

Il VSLF ha chiesto alla SOB un parere sull'obbligo di attivare l'AFAS da parte del personale di locomotiva. In questo modo la gestione, ma non la responsabilità, passerebbe al sistema. La questione è di importanza centrale, non solo per quanto riguarda l'attuale discrepanza nel rispetto delle norme rudimentali da parte dell'AFAS.

La SOB si aspetta che il personale di locomotiva, che è stato formato in anticipo all'uso del sistema, lo accenda ed utilizzi. Al personale di locomotiva viene quindi richiesto di cedere il controllo del treno al sistema. Di conseguenza, la SOB si assume una parte di responsabilità in caso di incidenti durante la guida. Tuttavia, non verranno presi provvedimenti disciplinari se il sistema non viene attivato dal personale.

La responsabilità deve rimanere al personale di locomotiva

La complessità nell'affrontare un'ampia gamma di situazioni operative, i limiti legati al sistema e la crescente monotonia derivante dalla pura osservazione durante la guida pongono nuovi requisiti alle prestazioni umane. Su questa base, la responsabilità non può più essere assunta completamente dal personale di locomotiva.

Secondo le informazioni pubblicate dall'UFT sui quattro livelli del grado di automazione, parte della responsabilità viene trasferita al sistema nell'esercizio GoA2. Al contrario, la SOB sostiene che la responsabilità dell'esercizio con AFAS rimane al personale di locomotiva. Il VSLF ha richiamato l'attenzione dell'UFT su questa discrepanza e ha chiesto una dichiarazione.

La sicurezza dipende dall'attenzione del personale di locomotiva

L'ulteriore monotonia imposta al personale di locomotiva in un lavoro già tendenzialmente monotono porta inevitabilmente a una riduzione dell'attenzione e a una mancanza di concentrazione. Questa constatazione è stata dimostrata da studi e affrontata nel progetto. Mancano soluzioni concrete. La SOB afferma che sia i requisiti di sicurezza nel campo della psicologia del lavoro sia i requisiti legali sono soddisfatti attraverso l'implementazione di misure relative ai "fattori umani e organizzativi" e che è garantito un funzionamento sicuro.

Contrariamente alle nostre prescrizioni e conoscenze, non sono previste misure di supporto compensative per i viaggi ATO attualmente pianificati. Tuttavia, queste sarebbero essenziali per garantire la continua vigilanza (allerta o attenzione permanente) e la consapevolezza della situazione da parte del personale di locomotiva. La routine e l'attenzione perse a causa dell'eliminazione delle azioni operative riducono la capacità di eseguire azioni sicure in modo tempestivo e appropriato. Allo stesso tempo, poiché la tecnologia del sistema continua a mostrare enormi carenze, il tentativo viene fatto a spese della sicurezza.

Utilità dell'ATO GoA2

Non è possibile quantificare i risparmi di energia e di tempo attesi dall'ATO GoA2. Nel confronto sono stati trascurati gli interventi quotidiani necessari, anche se antieconomici, del personale di locomotiva. L'unico potenziale di ottimizzazione che ci si può aspettare dall'AFAS è la compensazione dei problemi di qualità generati dai sistemi ETCS e ATO, che si manifestano costantemente nelle operazioni quotidiane e non vengono affrontati. "Promesse industriali e costi elevati contro pianificazione e precisione" sembra essere il motto. L'ATO GoA2 richiede il livello 2 dell'ETCS per un funzionamento sicuro, che a sua volta ha dimostrato di ridurre le capacità di circa il 20%. L'ATO GoA2 con l'ETCS Livello 1 LS, utilizzato dalla SOB nella sua sperimentazione, va a scapito della sicurezza e sposta la responsabilità sul personale di locomotiva.

In linea di principio, va notato che le promesse di efficienza diventano obsolete se si considerano le informazioni fornite al personale di locomotiva dai sistemi precedenti. Non appena avranno lo stesso livello di informazioni dell'AFAS, saranno in grado di gestire un treno con la stessa efficienza e risparmio energetico. Il motivo per cui lo sviluppo di questi sistemi non è ancora stato portato avanti lascia delle domande senza risposta. Ciò che rimane come rumore di fondo dalle prove ATO, tuttavia, è l'impressione che il personale di locomotiva non sia in grado di svolgere il proprio lavoro in un contesto adeguato. La riduzione dei costi che si vuole ottenere con la circolazione automatica dei treni - il risparmio di personale - è ancora molto lontana.

Trovare nuovi talenti per fare gli osservatori

Il futuro reclutamento di personale responsabile esclusivamente dei sistemi di monitoraggio in cabina di guida, che dovrà assumersi la piena responsabilità e disporre in ogni momento della competenza e della routine del personale di locomotiva, diventerà molto più difficile e costoso. Anche la fedeltà professionale diminuirà e aumenterà il turnover del personale. Questi fattori di costo, così come la duplicazione tra il personale da retribuire e i costi aggiuntivi del sistema sostenuti, dovrebbero essere inclusi nel business case quando analizzato professionalmente.