

Treni semiautomatici alla SOB

Campagna PR della SOB nel St. Galler Tagblatt e nel Regionaljournal Ostschweiz per i test preliminari dei treni automatici.

Alla SOB continua il sogno dei treni automatici, anche se il programma SmartRail 4.0 è stato fermato dall'Ufficio federale dei trasporti UFT. Le due società Rail Systems Engineering RSE e StadlerRail sfruttano il progetto pilota ATO della SOB per affermarsi nel campo dell'assistenza alla guida e della condotta automatica dei treni. Il progetto è finanziato dall'UFT.

La prima fase con i test notturni è stata completata. Adesso si è in attesa dell'approvazione dell'UFT per testare la condotta automatizzata anche durante il giorno, sebbene per il momento ancora senza passeggeri.

Per il presidente della direzione della SOB, Thomas KÜchler, questi test sono solo una soluzione intermedia fino alla completa automatizzazione, che è essenziale per raggiungere gli obiettivi climatici e le sfide che ci attendono, come il previsto aumento della mobilità. Gli obiettivi del progetto sono, citiamo, «*Rendere il traffico ferroviario più efficiente ed economico*».

Al momento, i treni ETCS L1LS si distinguono piuttosto per un annientamento della capacità dei punti nodali, dal momento che le ridondanze necessarie per la sicurezza richiedono delle velocità di avvicinamento molto basse.

È ormai praticamente una tradizione che i responsabili di infrastruttura preferiscano fare affidamento sui gadget tecnici piuttosto che sul personale di locomotiva, che da anni fa circolare i treni in modo affidabile e con un grande know-how tecnico.

Questo è sempre più spesso motivo di insoddisfazione e frustrazione per il personale di locomotiva, perché i sistemi di assistenza sono lungi dall'essere perfetti come inizialmente si era portati a credere e, in pratica, devono essere costantemente monitorati e corretti, dato che tutta la responsabilità è ancora del macchinista. Senza il costante intervento del personale di locomotiva, un funzionamento sicuro è attualmente impensabile. E, per mantenere le competenze necessarie alla guida, si raccomanda al personale di locomotiva di guidare manualmente quanto più spesso possibile, ciò che appare come un'assurda contraddizione.

Al momento, l'«uomo dell'innovazione» parte dal presupposto che una completa automatizzazione sarà pienamente implementata entro il 2040.

Siamo curiosi di vedere come questa comunicazione influirà sul reclutamento del personale di locomotiva urgentemente necessario alla SOB nei prossimi anni.