

FILIAMO 16 set 2014

Intervento ing. Massimiliano Cantoni, Direttore dell'Esercizio Filovia di Modena.

Nella scaletta degli interventi concordati con gli altri oratori, al sottoscritto, quale direttore dell'esercizio filoviario, spetta di tracciare un primo bilancio degli scambi automatici dopo circa un anno completo dall'attivazione: siamo infatti ripartiti, con prudenza da metà maggio 2013, riattivando una linea per volta ad una settimana di distanza l'una dalle altre, arrivando quindi dopo tre settimane al servizio completo. Va subito detto che questa prudenza, facilmente comprensibile (in caso di problemi essendo in servizio una linea sola bloccando gli scambi sarebbe stato possibile proseguire il servizio), è stata inutile in quanto non si sono verificati problemi.

Risposta ad un'esigenza sentita

Facendo un passo indietro, anche se l'argomento è già stato toccato dai colleghi che mi hanno preceduto, desidero ancora rimarcare come l'implementazione degli scambi automatici, proposta dall'Agenzia, è stata subito colta dall'azienda come la risposta ad un'esigenza molto sentita. Infatti la complessità della rete di Modena e la capillarità della linea aerea, che sicuramente in positivo ha avuto un ruolo essenziale nella scelta dell'amministrazione comunale di mantenere il servizio pubblico nella parte più pregiata del centro storico, si porta come conseguenza la necessità di avere un numero elevato di scambi: in tal senso basta seguire su una cartina il percorso della linea 6, una delle più "semplici" per vedere come la stessa, in un solo senso di marcia, incontrasse ben tre scambi, uno da non attivare e due da attivare, idem dicasi al ritorno. Né considerando una linea principale come la 7 la situazione è migliore, perché, anche volendo mantenere tutti gli scambi a favore della linea principale, la necessità di entrare in stazione in entrambe le direzioni comporta sempre in almeno una direzione l'attivazione di uno scambio.

Implementazione del sistema ASC in SETA

Il pregio del sistema è l'assoluta semplicità di uso da parte del conducente: se non vi sono perdite del segnale (dovute ad esempio ad una deviazione improvvisa, in rete o in marcia autonoma), lo stesso si limita ad inserire la linea, o il percorso di servizio per uscire dal deposito, una volta sola ad inizio del servizio. A tal proposito vanno segnalati due elementi finora non richiamati nel corso degli altri interventi:

- Il sistema è, a richiesta, interfacciabile con sistemi di telecontrollo della flotta, in modo che il percorso sia determinato dal codice inserito nel sistema di telecontrollo, SETA non si è avvalsa di questa possibilità in ragione del numero tutto sommato limitato dei percorsi da costruire nel sistema ASC e per una maggiore semplicità;
- Oltre alle linee e alle loro versioni deviate per le pedonalizzazioni del sabato pomeriggio e festivi, abbiamo tracciato ed inserito anche i percorsi da e per il deposito per e da ciascun

capolinea e alcuni ulteriori deviazioni “ripetitive” quali ad esempio quelle per le partite allo stadio che comportano la chiusura intera o parziale di viale Monte Kosica.

Questa opportunità di intervento del sistema automatico anche su percorsi poco usati, che potrebbero comunque essere gestiti in manuale dal terminale di bordo utilizzando lo stesso come un radiocomando punto-punto è stata immediatamente colta dal personale viaggiante, che appena dopo la formazione (invero rapida) e le prime settimane di esercizio ha “preteso” che venissero inseriti nel sistema anche tutti i percorsi oggettivamente poco utilizzati.

Riflessi sull'esercizio e sulla manutenzione

Dal punto di vista di Esercizio e Manutenzione con l'attivazione degli scambi automatici si è verificata una significativa riduzione dei sinistri sugli scambi dovuti al mancato o errato funzionamento dello stesso che erano sicuramente il maggiore punto debole della rete e una fonte di continua spesa di manutenzione nonché di irregolarità di esercizio. Il beneficio principale però è stata la ricaduta di una diagnostica immediata del guasto e/o dell'errore del conducente: prima infatti se il conducente non “faceva lo scambio” e conseguentemente scarrucolava (perdeva cioè il contatto tra aste di presa corrente e linea aerea), facendo danni alla linea stessa le cause potevano essere oggettivamente tre:

- l'insufficiente assorbimento di corrente da parte del filobus per ragioni di taratura o malfunzionamento dello stesso;
- la bobina dello scambio;
- l'errore vero e proprio del conducente per anticipata o tardiva attivazione del comando.

Viceversa ora in caso di problemi al terminale di bordo sia ha un messaggio chiaro sullo stesso, in caso di problemi allo scambio si ha la visualizzazione (con un puntino in luogo della direzione) sulla lanterna dello scambio, mentre la possibilità di errore da parte del conducente è praticamente annullata in quanto lo stesso deve solo sincerarsi visivamente e con il dovuto anticipo se lo scambio si è disposto per la direzione programmata in rapporto alla linea che sta eseguendo.

Dobbiamo poi segnalare che negli episodi di guasto del sistema, che pure ci sono stati anche per eventi atmosferici, l'assistenza contrattuale è stata nei termini di contratto e che comunque in attesa dell'intervento bloccando lo scambio in una determinata direzione può essere proseguito l'esercizio di almeno una linea.

Coinvolgimento del personale viaggiante.

Come suggerito dall'impresa la messa a punto del sistema ha coinvolto il personale viaggiante, ad esempio nella determinazione della migliore posizione per le lanterne oppure nei tempi di blocco della prenotazione dello scambio. Infatti va qui almeno richiamata, non avendola sentita negli altri interventi anche questa funzionalità del sistema: in caso di filobus accodati di linee diverse il sistema non sblocca lo scambio per il secondo filobus finché il primo non lo ha completamente superato; il tempo di blocco è programmabile scambio per scambio in ragione delle condizioni esterne (traffico, tempi di sosta alla fermata, ecc.). In un paio di casi, con l'esperienza di esercizio,

siamo intervenuti in alcuni scambi ad allungare questo tempo, che, normalmente viene stabilito di default una volta per tutti gli scambi della rete.

Estensione del servizio ai giorni festivi

Infine, come ricaduta positiva del sistema va rilevato che lo stesso ha permesso l'estensione del servizio filoviario nei giorni festivi che in precedenza non era svolto, su richiesta di SETA, data la mancanza di personale di assistenza (salvo quello reperibile che interveniva ad esempio per strappi accidentali esterni) per ovvie ragioni di costo in presenza di un servizio, anche automobilistico comunque ridotto. La maggiore affidabilità conseguita e la quasi assenza di episodi di scarrucolamento (perlomeno quelli dovuti agli scambi) consentono oggi di gestire il servizio con filobus anche nei giorni festivi, intervenendo con il personale in reperibilità solo per rari eventi accidentali.

Grazie per l'attenzione

Ing. Massimiliano Cantoni