EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

RELAZIONE SULL'ATTIVITÀ DEL GRUPPO DIRETTIVO PER LA MANUTENZIONE DEL GRUPPO CONSULTIVO

L'ultima riunione congiunta del Gruppo consultivo a Bruxelles si è svolta il 12.02.2020, presieduta dall'allora presidente del Gruppo consultivo Werner Schwarzer.
Da allora sono successe molte cose nel mondo e in Europa. La COVID-19 continua a tenerci in pugno. Le compagnie ferroviarie hanno subito gravi danni economici. I nostri clienti si sono allontanati e sarà difficile riconquistarli nello stesso numero. Molti dipendenti si sono ammalati, alcuni lo sono ancora. Anche i lavoratori delle ferrovie sono tra le tante vittime di questa malattia. Gli effetti di questa malattia ci accompagneranno ancora per molto tempo.

Il pensionamento di Werner Schwarzer ha reso necessaria l'elezione di un nuovo presidente. Purtroppo, questa elezione non si è potuta tenere nel 2021 durante la riunione annuale del Gruppo consultivo a Bruxelles. Tale riunione non ha avuto luogo a causa della pandemia in corso e delle forti restrizioni ai viaggi.
Nella primavera del 2021 si sono tenute le elezioni del presidente e del vicepresidente del Gruppo consultivo in formato digitale. I risultati sono stati comunicati per iscritto ai membri il 15.02.2021. Manfred Scholze (EVG) è stato eletto all'unanimità nuovo presidente e Manfred Jagsch (vida) è stato eletto all'unanimità vicepresidente.

Vorremmo cogliere l'occasione per ringraziare ancora una volta Werner Schwarzer per il suo lavoro. Con grande calma e compostezza, ma con perseveranza, negli ultimi anni ha contribuito come nessun altro a rendere il nostro Gruppo consultivo in grado di lavorare nel breve tempo a disposizione. Ascoltare pazientemente, scambiare e capire insieme e poi lavorare insieme per i nostri obiettivi: queste sono le fondamenta su cui il Gruppo consultivo può costruire.

Anche nel 2022, purtroppo, non è stato possibile tenere la riunione annuale del Gruppo consultivo a Bruxelles. Non è stato possibile pianificare con la necessaria certezza una riunione in presenza.

Dall'ultima riunione di Bruxelles, il gruppo direttivo del nostro grande gruppo di lavoro si è riunito dieci volte. Solo due volte è stato possibile incontrarsi di persona. Le altre riunioni si sono svolte virtualmente.

Di quali argomenti si è occupato lo Steering Group negli ultimi due anni? Alcuni argomenti provenivano dall'archivio tematico presentato a Bruxelles.

Abbiamo continuato a pubblicizzare i risultati della nostra indagine sulla digitalizzazione della manutenzione dei veicoli. Poiché finora non è stata condotta un'indagine analoga per nessun altro gruppo professionale del settore ferroviario, abbiamo ricevuto un invito a presentare i nostri risultati in occasione di un workshop del progetto ferroviario EDA (Occupabilità nel settore ferroviario alla luce della digitalizzazione e dell'automazione). La Comunità delle Ferrovie Europee (CER) e la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti (ETF) lavorano da tempo su come modellare la digitalizzazione e l'automazione nell'interesse delle parti sociali e su come guidare il lavoro nel settore ferroviario europeo verso il futuro. Nell'ambito di questo progetto, verrà aggiornata una "Raccomandazione congiunta" dell'ETF e della CER del 2007, che tratta il concetto di occupabilità nel settore ferroviario.

Obiettivi EDA Rail

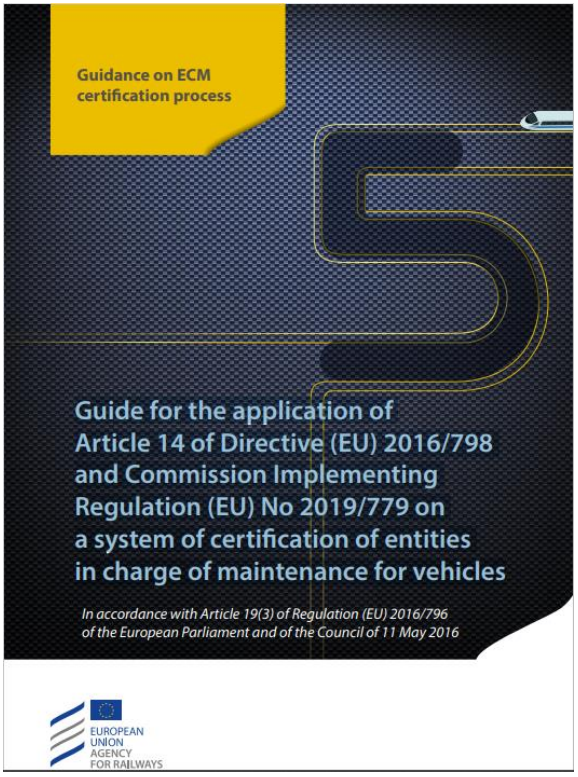
Il progetto EDA Rail ha essenzialmente quattro obiettivi:

- Identificare e analizzare i principali fattori di cambiamento,
- Identificare e analizzare le principali aree di occupabilità interessate dal cambiamento e le corrispondenti esigenze di datori di lavoro e lavoratori,
- Identificare e raccogliere esempi e buone pratiche di come le aziende, i lavoratori e i sindacati stanno affrontando il cambiamento,
- sviluppare una comprensione della portata e del significato del concetto di occupabilità in evoluzione, formulare raccomandazioni e trarre conclusioni pratiche ai fini della revisione della suddetta "Raccomandazione congiunta".

I risultati del progetto saranno utilizzati, tra l'altro, per contribuire a dare forma al dibattito politico sulla digitalizzazione e l'automazione, nonché per mostrare alle aziende di trasporto e ai sindacati interessati come mantenere condizioni di lavoro interessanti nel settore.

Ci ha sorpreso che tutte le altre presentazioni abbiano mostrato una visione fortemente nazionale della digitalizzazione. Il nostro sondaggio, invece, ha rivelato che gli effetti della digitalizzazione hanno un impatto transfrontaliero, motivo per cui il monitoraggio e, se necessario, la regolamentazione devono avvenire a livello europeo. (vedi allegato: Relazione sul workshop)

Il nostro neonato Gruppo Consultivo ha ottenuto un importante successo. La nostra iniziativa sui requisiti minimi per le qualifiche dei dipendenti nella manutenzione dei veicoli ferroviari è stata inclusa nella guida alla certificazione ECM dell'ERA. La "Guida per l'applicazione dell'articolo 14 della direttiva (UE) 2016/798 e del regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/779 della Commissione su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli" è stata pubblicata nel 2021.



I regolamenti sulle qualifiche si basano essenzialmente sulla nostra proposta. Un ringraziamento particolare va a Roland Tex e Daniel Pfister per la loro partecipazione molto attiva al gruppo di lavoro ERA.

Sono stati discussi e affrontati altri argomenti.

Il Gruppo direttivo si sta impegnando per migliorare le relazioni pubbliche del Gruppo consultivo. Pertanto, il gruppo direttivo ha esaminato il contenuto della comunicazione, i gruppi target e i formati. Lo scambio personale tra i sindacati e l'ETF deve essere rafforzato per far conoscere e promuovere i nostri obiettivi. In questo modo, vogliamo attirare più colleghi a partecipare al Gruppo consultivo. Le riunioni del Gruppo direttivo in diversi Paesi serviranno a stabilire contatti con i sindacati sul campo, a intensificare i contatti esistenti e a promuovere la partecipazione al Gruppo consultivo. Ma vogliamo anche far conoscere i nostri obiettivi, il nostro lavoro e i suoi risultati al di fuori dei sindacati.

A tal fine, il Gruppo direttivo ha predisposto un piano annuale con un progetto. Per ridurre le barriere alla partecipazione al Gruppo direttivo, in futuro non tutte le riunioni si terranno di persona, ma si continuerà a utilizzare i formati digitali. Ciò consentirà di risparmiare tempo e costi di viaggio, il che potrebbe essere un incentivo a partecipare al Gruppo direttivo.

- Altre aree di contenuto chiave:
- L'impatto della COVID-19 ha fatto sì che la salute e la sicurezza sul lavoro diventassero più importanti nelle aziende.
- La digitalizzazione della manutenzione dei veicoli è diventata una parte normale del lavoro, ma non è ancora completa. Poiché alcune tecnologie sono ancora agli inizi, gli

effetti per le aziende e soprattutto per i dipendenti non sono ancora del tutto prevedibili. Anche a causa della diversa implementazione, il processo dovrà essere accompagnato per gli anni a venire.

- L'uso delle tecnologie informatiche da parte degli artigiani è sempre più diffuso. Questi cambiamenti nei metodi di lavoro hanno sia vantaggi che svantaggi.
- La fornitura di materiali e la logistica sono sempre più digitalizzate (cataloghi elettronici di materiali, riconoscimento automatico dei materiali tramite telecamera, moderni magazzini di materiali senza personale di emissione).
- La manutenzione computerizzata (CBM) supporta il cambiamento di strategia dalla manutenzione preventiva di veicoli completi alla riparazione di singoli componenti e parti.
- Computer Based Maintenance (CBM) unterstützt den Strategiewechsel von vorsorglicher Instandhaltung der kompletten Fahrzeuge hin zu einer Instandsetzung einzelner Komponenten und Bauteile
- CBM può, a nostro avviso, rendere più difficile dimostrare la sicurezza in modo giuridicamente sicuro nel contesto dell'intelligenza artificiale. Come si può escludere che l'intelligenza artificiale ad autoapprendimento non impari gli errori, li utilizzi per sviluppare ulteriormente gli algoritmi e poi li utilizzi per ulteriori decisioni? I programmatori di software diventeranno responsabili della sicurezza dei veicoli? Temiamo che uno stato target non sicuro venga definito sulla base di stati reali.
- La determinazione delle condizioni del veicolo attraverso la scansione delle telecamere - soprattutto in relazione all'uso dell'intelligenza artificiale - deve quindi essere accompagnata in modo attento e critico. Ciò può portare a una riduzione del personale, a livelli di qualificazione più bassi, all'esternalizzazione del lavoro a società esterne e a problemi di responsabilità poco chiari. Tuttavia, se progettata correttamente, questa tecnologia è un valido supporto per le officine.
- L'uso di AR e VR (realtà aumentata e realtà virtuale) come tecnologia indipendente dal luogo e utilizzabile in tutta Europa non deve essere considerato separatamente dalla qualificazione del personale responsabile.
- Quando si utilizzano queste tecnologie, vediamo l'urgente necessità di avere in loco personale qualificato per la manutenzione dei veicoli, in grado di effettuare una valutazione vincolante delle condizioni del veicolo. Gli artigiani devono essere coinvolti nell'ulteriore sviluppo delle tecnologie informatiche utilizzate con le loro conoscenze specialistiche. Riteniamo necessaria una qualificazione intensiva degli artigiani per le tecnologie informatiche utilizzate. In questo modo si eviterà l'emergere di un settore a basso salario nella manutenzione dei veicoli.
- La digitalizzazione e l'automazione devono essere orientate al servizio delle persone. Naturalmente, il cliente deve essere al centro di tutto questo. Tuttavia, la credibilità della trasformazione nel trasporto ferroviario è a rischio se è chiaramente orientata a scapito dei dipendenti.
- I produttori di veicoli (industria) cercano di collaborare con le aziende di trasporto ferroviario. Oltre agli effetti positivi in termini di miglioramento della tecnologia dei veicoli, si teme che l'industria voglia acquisire il know-how in materia di manutenzione dei veicoli per poterla svolgere in proprio.
- La gestione automatizzata delle ferrovie può portare a uno spostamento di responsabilità

dalle imprese ferroviarie alle società di infrastrutture ferroviarie. Ciò comporta il rischio che nelle future gare d'appalto le aziende di trasporto possano agire solo come vettori. Di conseguenza, la concorrenza avverrebbe solo sul fronte dei salari dei dipendenti.

- La sicurezza delle operazioni ferroviarie e della tecnologia dei veicoli utilizzati è essenziale per l'accettazione del trasporto ferroviario di passeggeri e merci. Nel corso della digitalizzazione in corso, la questione della sicurezza dell'informatica dei veicoli utilizzati deve essere presa sempre più in considerazione.
- Anche le tecnologie informatiche utilizzate da coloro che partecipano al processo di manutenzione (artigiani, appaltatori, responsabili delle regole) devono essere protette in modo affidabile dagli attacchi.
- A nostro avviso, la discussa introduzione a livello nazionale del giunto automatico digitale (DAK) rappresenta un'importante pietra miliare per l'incremento del traffico merci sulle ferrovie. La conversione necessaria deve essere effettuata principalmente nelle nostre officine con il nostro personale.
- Le imprese ferroviarie di tutta Europa stanno effettuando ingenti investimenti in veicoli e nelle infrastrutture necessarie per la manutenzione e la riparazione. Tuttavia, gli investimenti nel personale non sono altrettanto consistenti.
- È quindi prevedibile o già riscontrabile una carenza di personale qualificato. Secondo la nostra valutazione, i seguenti miglioramenti delle condizioni di lavoro e del quadro sociale sono importanti per il futuro reclutamento del personale:
-
  - Migliori modelli di orario di lavoro, evitando o riducendo i turni notturni o il lavoro nei fine settimana.
  - Adeguamento degli orari di apertura delle officine, se necessario più officine, più materiale rotabile.
  - Fornitura di alloggi a prezzi accessibili
  - Miglioramento della retribuzione in linea con il mercato
  - Condizioni sociali adeguate per i posti di lavoro nei centri urbani e nelle campagne.
  - Prospettive occupazionali per le professioni artigianali tradizionali in un mondo del lavoro digitalizzato
- A Inoltre, il cambiamento demografico è evidente in tutti i settori delle ferrovie europee. Ci sono sempre meno lavoratori qualificati e adeguatamente formati per sostituire i colleghi che vanno in pensione. La perdita di know-how è progressiva. Le conoscenze professionali acquisite nel corso di molti anni devono essere garantite e trasmesse attraverso la gestione della conoscenza.
- Dovrebbero essere esaminate le possibilità delle nuove tecnologie per l'implementazione della qualifica. Il trasferimento delle conoscenze digitali non deve avvenire in modo isolato e indipendente ma, se possibile, in combinazione con la formazione in aula e le esercitazioni pratiche.
- La formazione continua è necessaria per tutti i dipendenti coinvolti nel processo di manutenzione dei veicoli (da ECM 1 a ECM 4) per continuare a soddisfare i requisiti tecnici. Ciò deve avvenire in relazione alle conoscenze esistenti e alle conoscenze tecniche necessarie. Sono importanti le forme di apprendimento orientate ai gruppi target.
- La politica delle gare d'appalto dei servizi di trasporto e i suoi effetti sui dipendenti continuano a essere considerati in modo critico. Il prezzo basso non deve essere il criterio decisivo. Non

deve esistere una concorrenza basata su diversi livelli salariali. Anche gli aspetti sociali devono essere presi in considerazione nelle gare d'appalto. La mancanza di personale qualificato può essere contrastata attraverso la formazione obbligatoria del personale giovane.

- La richiesta politica di una gara d'appalto generale per la fornitura di trasporti e manutenzione dei veicoli deve essere mantenuta.
- Anche in futuro non ci sarà una sicurezza informatica al 100%. Pertanto, non si deve riporre una fiducia cieca nella tecnologia dei veicoli o nell'informatica utilizzata per svolgere il lavoro. È quindi necessario interrogarsi criticamente sui risultati dell'IT e tenerne conto nei processi.

Secondo la valutazione del Gruppo direttivo, si raccomanda uno scambio intersindacale sui punti focali e sugli approcci alle soluzioni nell'ambito del Gruppo consultivo. Lo scambio potrebbe avvenire durante le riunioni periodiche, quando i rappresentanti di ciascun sindacato fanno una breve presentazione.

I risultati e i messaggi dovrebbero essere comunicati - attraverso l'ETF - in direzione del dialogo sociale.

C'è stato un cambiamento nel supporto e nella supervisione del Gruppo consultivo da parte della Sezione ferroviaria dell'ETF. La nostra collega Sabine Trier è ora vicesegretario generale, responsabile delle politiche e dell'uguaglianza. Sabine - grazie mille per i molti anni di buona collaborazione e per il tuo sostegno attivo. Questa collaborazione è iniziata molti anni fa con le prime considerazioni sulla formazione di un gruppo di lavoro di questo tipo, ha portato alla decisione della Sezione Ferroviaria di istituire il Gruppo Consultivo e infine a questo organismo, che può già mostrare buoni risultati.

Dallo scorso anno, il nostro collega Jedde Hollewijn è con noi come responsabile delle politiche ferroviarie. Caro Jedde, benvenuto! Non vediamo l'ora di lavorare con te.