

ALLEGATO ALLA RELAZIONE DI ATTIVITÀ DEL GRUPPO CONSULTIVO MANUTENZIONE

L'OCCUPABILITÀ ALLA LUCE DELLA DIGITALIZZAZIONE E DELL'AUTOMAZIONE

Partecipazione dei membri del Gruppo consultivo Manutenzione al workshop del progetto EDA Rail a Lille (Francia) il 23 e 24 marzo 2022.

Il progetto EDA-Rail - Occupabilità alla luce della digitalizzazione e dell'automazione - è attualmente portato avanti congiuntamente dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e dalla Comunità delle ferrovie europee (CER). Un terzo workshop si è tenuto a Lille, incentrato sulla manutenzione e sul funzionamento automatizzato dei treni.

Sono tre i megatrend attualmente individuabili per le ferrovie in Europa: digitalizzazione e automazione

- Digitalizzazione e automazione
- La mobilità del futuro
- Cambiamenti demografici

Gli effetti per i dipendenti e ciò che è necessario per avere un buon lavoro sicuro in futuro sono stati presentati e discussi intensamente in diverse presentazioni.

I rappresentanti del nostro Advisory Group Maintenance hanno presentato i risultati del nostro sondaggio a livello europeo sulla digitalizzazione nella manutenzione dei veicoli a partire dal 2019. Manfred Scholze e Dirk Möller hanno spiegato che i dipendenti intervistati non temono la digitalizzazione in sé, ma il fallimento della trasformazione. Il risultato più importante del sondaggio è stato che i processi e le regole, così come i dipendenti qualificati, sono più importanti per la futura redditività delle officine (e quindi per la sicurezza delle

operazioni ferroviarie) rispetto a una pura attenzione alle soluzioni informatiche e digitali. La competenza della manutenzione risiede nelle nostre officine. L'esternalizzazione di queste attività ai produttori di veicoli priverebbe le imprese ferroviarie della parte a valore aggiunto della manutenzione. Anche la manutenzione dei componenti del veicolo necessari per la guida automatizzata deve rimanere di competenza della manutenzione del veicolo.

Un collega del sindacato vda in Austria ha fornito informazioni sui requisiti dell'ERTMS e dell'ETCS. Ha chiarito che l'uso di questa tecnologia non deve semplicemente eliminare il macchinista, ma deve essere trasformato in un esperto dell'intero treno a lungo termine attraverso una formazione completa.

La necessità di investimenti del settore pubblico nella tecnologia ferroviaria è stata illustrata dall'esempio di NExTEO. Nell'area metropolitana di Parigi sono in corso ingenti investimenti per aumentare la capacità. Tuttavia, non si sta investendo in linee aggiuntive, ma nell'infrastruttura esistente, in nuove tecnologie e processi. Non verrà perseguita la completa automazione delle operazioni ferroviarie, ma la guida automatica avrà luogo in una certa misura e il macchinista rimarrà. La vecchia tecnologia di segnalazione e il vecchio sistema rimarranno come supporto. Anche con il funzionamento automatico, il pulsante dell'uomo morto rimane attivo: "L'uomo ha l'ultima parola".

Con il DMMS (Dynamic Maintenance Management System) abbiamo avuto modo di conoscere gli sviluppi attuali in Italia. Con un cruscotto di monitoraggio, i dati sono resi disponibili in un sistema in tempo reale per la gestione e la manutenzione. Nel frattempo, tutti i dipendenti addetti alla manutenzione dei veicoli sono dotati di smartphone o tablet.

Nell'ambito della "partecipazione a distanza", è possibile uno scambio con altri laboratori. È stato presentato un futuro in cui gli artigiani siedono in ufficio con un camice bianco come un medico. Questo punto di vista non è stato condiviso nel successivo contributo del sindacato italiano FILT CGIL.

L'importanza del lavoro di squadra crescerà anche nella manutenzione, e la macchina è parte della squadra.

Per quanto riguarda il progetto ARGO - Autonomous Robotic Inspection of Rolling Stocks - è stato chiaramente affermato che "non daremo alle macchine il diritto di prendere decisioni critiche".

Dal punto di vista del sindacato FILT CGIL, l'archiviazione dei dati sotto la propria responsabilità è molto importante, perché altrimenti si rischia l'affidabilità. Anche la questione della gestione delle scorte è stata menzionata in modo critico, poiché il "just in time" non funziona con tempi di approvvigionamento fino a 1,5 anni.

La presentazione dei colleghi del sindacato spagnolo FESML-UGT ci ha lasciato senza parole. In molti anni di orientamenti politici - indipendentemente dal fatto che ci sia un governo di destra o di sinistra - la manutenzione dei veicoli moderni è stata sempre più trasferita ai produttori. Poiché questo avviene per 10-20 anni, comporta la perdita di posti di lavoro presso l'azienda ferroviaria Renfe. L'età media elevata dei dipendenti e la forte fluttuazione aggravano la situazione.

Il ritardo nella digitalizzazione è quasi impossibile da recuperare. Ciò è dovuto alla decisione politica di non credere più nel settore statale.

Ciò che ci ha stupito è stata la constatazione che nelle presentazioni e nelle discussioni sono state fatte solo considerazioni nazionali. A parte noi, nessuno ha sottolineato i cambiamenti transfrontalieri della digitalizzazione. Continuiamo a ritenere giustificata la necessità di requisiti uniformi in tutta Europa, ad esempio per quanto riguarda il livello di qualificazione del personale addetto alla manutenzione dei veicoli.

Abbiamo anche menzionato l'intensificazione della cooperazione transfrontaliera tra le IF. È possibile ordinare e stoccare materiali in comune.