

La finta sicurezza ...

La nostra società sembra improvvisamente in preda ad una isteria collettiva per la sicurezza; a seguito di alcuni furti di PC portatili avvenuti a gennaio, è sorto il sospetto che i ladri cercassero di impossessarsi non di refurtiva di basso profilo, bensì di dati segreti e riservati. A fronte di ciò sono state introdotte in grande fretta delle misure tanto imponenti ed invasive quanto inutili: due mesi di controllo con guardie ad ogni piano del Quinto Palazzo tra le 18 e le 8 del mattino (costo stimato attorno ai 300 mila euro ...) e poi blindatura di terzo, quinto e settimo piano ovest con porte ad ingresso limitato attraverso i badge. Una volta poste in opera le misure, l'azienda ha ben pensato di illustrarcele e chiederci una firma di avallo ai sensi dello Statuto dei Lavoratori, certificando che i sistemi non comportino violazioni del divieto di controllo a distanza dei lavoratori.

Come al solito si mette la RSU di fronte al fatto compiuto; ENI decide, effettua interventi e poi, bontà sua, informa e chiede firme di garanzia. Queste non sono relazioni sindacali, forse è centralismo democratico, come si usava una volta ... ma purtroppo questo è lo stile di ENI.

Ovviamente non abbiamo firmato nulla perché non concordiamo né nel metodo, né nel merito per i seguenti motivi:

1. il metodo è tanto pomposo quanto inefficace. Invece di mettere porte blindate e guardie armate sarebbe bastato dotare i PC portatili di un dispositivo antitaccheggio. Quanto ai dati sensibili, abbiamo suggerito di imporre che i PC portatili funzionino da semplici terminali, senza ospitare dati sulla memoria residente. Nel caso in cui qualcuno abbia necessità di trasferire files dai server condivisi, si imponga una registrazione di user e password per ogni operazione di copiatura in modo che resti traccia di chi scarica dati e cosa scarica.
2. La chiusura di alcuni piani con porte crea problemi di integrazione tra i lavoratori di diversi reparti, complicando i quotidiani rapporti di lavoro e gli spostamenti. Probabilmente però ad alcuni responsabili non vedono l'ora di ottenere la patente di gestore di dato riservatissimo ... quasi uno status symbol ...
3. Le porte utilizzate inseriscono barriere architettoniche cui nessuno pare avere pensato; a breve come RLSA chiederemo una verifica per capire come riportare a norma quanto già effettuato.
4. La rilevazione delle presenze effettive del solo personale autorizzato all'accesso introduce inevitabilmente un controllo a distanza, le cui modalità di applicazione anche se ai fini della sicurezza andrebbero definite meglio; se infatti permetto ad un collega di accedere con il mio badge, questo comportamento, è punibile? E chi si trova nelle aree chiuse senza specifico permesso, è punibile?
5. Infine, e qui si sfiora il ridicolo, pare girino indicazioni ai lavoratori di non indicare nei propri profili personali su social network che si lavora per progetti delicati (quali ad esempio il Mozambico); se non è controllo a distanza questo, come lo definiamo? E soprattutto con che autorità un'azienda può controllare le mie attività extra lavorative?

La RSU è ovviamente a disposizione per ricevere qualsiasi lamentela ed anche per assistere tutti i lavoratori che subiscano richiami a seguito di queste "dotazioni di sicurezza".

Ingegneria, ristrutturazione senza fine ...

Sono passati due anni dai primi annunci di ristrutturazione dell'area di ingegneria e la questione pare non trovare pace. Periodicamente veniamo convocati per spiegarci nuovi interventi (l'ultimo in ordine di tempo su ITEM e Technical Authority) e rileviamo che quanto illustrato è spesso in contraddizione con quanto annunciato in precedenza. Francamente vorremmo capire quando sarà il momento di scrivere la parola fine a questa storia. In particolare avevamo rilevato che

- la quantità inusuale di strutture e competenze frammenta pesantemente il flusso di lavoro e rischia di creare sovrapposizioni, generando confusione, sprechi di tempo e risorse finanziarie ed umane. Indefessamente l'azienda continua a generare nuove strutture, come se questo aiutasse a velocizzare le attività ed il trasferimento delle competenze ...
- avevamo chiesto di assorbire definitivamente Tecnomare o almeno parificare i costi uomo, per evitare concorrenze interne nei settori in sovrapposizione. Nulla è stato fatto, se si esclude l'omogeneizzazione del Premio di Partecipazione (ed era ora). Il costo orario di un tecnico E&P resta circa 250€/ora, contro un costo del personale Tecnomare di soli 130€/ora che può godere anche di una ulteriore riduzione con un subappalto verso "contractors" esterni italiani pagati 30-40€/ora. A chi giova questa differenza?
- I progetti operati, passati sotto il controllo diretto delle unità geografiche estere, hanno lasciato in sede una funzione di monitoraggio ancora totalmente da inventare.

- Resta poco chiaro come preparare le nuove leve, dal momento che i progetti operati direttamente diminuiscono
- Non concordiamo neppure sull'idea di gestire i progetti fuori dall'Italia, affidati a Eni Engineering E&P di Basingstoke. Peraltro anche i costi orari della consociata inglese non ci sono stati comunicati né ci è chiaro il criterio con cui sarebbero assegnati i progetti. In prospettiva quando le grandi commesse usciranno dal controllo della sede centrale sarà arduo controllarli, né pensiamo che una semplice Technical Authority possa riuscire in questo compito. Si perderanno posizioni lavorative e investimenti. Come mai questo diverso atteggiamento rispetto le altre compagnie di stato, che combattono per nazionalizzare le posizioni, mentre invece le "regaliamo" all'estero? Perché è stato deciso di spostare a Londra una notevole quantità di commesse che sicuramente non danno al nostro Paese alcun beneficio in termini di occupazione o investimento?

Quanto ci preoccupa; temiamo che a breve la situazione degeneri e si realizzi la chiusura definitiva dell'attività di progettazione e di gestione dei progetti d'ingegneria in ENI E&P e quindi in Italia (fasi di "basic e feed" e "follow up" delle attività dei contractors).

Stante la scarsa chiarezza nelle risposte ottenute, la RSU invita i lavoratori che l'azienda dovesse contattare per comandi a Tecnomare o contratti presso Eni Engineering in Londra, a rivolgersi ai delegati per evitare di essere costretti a scelte obbligate e/o non gradite.

Trasporti; esiti questionario e novità

Con deciso ritardo abbiamo ottenuto dall'azienda alcuni dati sul questionario trasporti che dovrà guidare il Mobility Manager nell'organizzazione della materia. Ci spiace perché sulla materia vogliamo collaborare, avevamo invitato i colleghi alla compilazione e abbiamo già dimostrato di poter dare una mano; ma a quanto pare ENI preferisce fare da sola ...

Detto questo hanno risposto 5808 lavoratori (51% del totale); di questi il 53% utilizza un mezzo privato per recarsi al lavoro, il 42% un mezzo pubblico e il 5% ci si reca a piedi.

Il 39% degli intervistati dichiara di effettuare anche altre commissioni personali nel tragitto casa/lavoro.

Altro non ci è stato riferito ma Eni ha segnalato che il progetto integrato sul territorio con il Comune di San Donato e le principali aziende dell'area è definitivamente tramontato. Nel 2014 verranno rinnovate le convenzioni per le navette ENI e sono allo studio un progetto "bike sharing" con la stazione MM di San Donato ed anche il collegamento Rogoredo FS/Palazzi ENI, da noi richiesto e caldeggiato da anni. Per quest'ultimo si parla di una possibile attivazione prima dell'estate, forse a maggio 2014.

La RSU ha quindi chiesto uno specifico incontro ad azienda e Mobility Manager per conoscere con precisione tempi e modalità del collegamento da e per la stazione di Rogoredo nonché avere chiarimenti generali sulla nuova organizzazione prevista per il servizio di mobilità interaziendale a seguito delle nuove gare di appalto. Interessa in particolare l'adeguamento degli orari delle linee rossa e verde, inserendo delle corse pomeridiane che permettano di raggiungere la metropolitana a chi usufruisce di permessi da monte ore.

In generale poi sollecitiamo anche in questo campo Eni affinché si faccia parte attiva nella richiesta di attivazione di convenzioni con le aziende di Trasporto Pubblico Locale; se è vero che abbiamo risparmiato in questi anni Co2 e interi campi da calcio di alberi, cerchiamo di ampliare le convenzioni più possibile in modo da raggiungere anche linee non tradizionali ma che potrebbero incentivare l'utilizzo massiccio del trasporto pubblico.