

NOTA DELLA COMMISSIONE NAZIONALE SUI CONTROLLI A DISTANZA

Nelle giornate del 2 luglio, 11 settembre, 17 ottobre e 11 dicembre 2013 si sono tenuti gli incontri nazionali della Commissione, coadiuvata dalle strutture Nazionali di Slc-Cgil, Fistel Cisl, Uilcom-Uil, per analizzare la parte Hardware e Software del zeta-box sulla geolocalizzazione degli automezzi sociali assegnati ai tecnici.

Nel corso dei diversi incontri sono stati affrontati in modo organico e distinto tutti gli aspetti relativi a: Funzionamento dell'apparato, Sicurezza, Motorizzazione, Privacy e Assegnazione delle WR, il tutto, anche in funzione delle previsioni dell'accordo nazionale del 27 marzo ai fini di un recupero della produttività.

La linea adottata dalla delegazione sindacale è stata fin dall'inizio quella di analizzare ogni singolo aspetto, discutere ogni parte al fine di produrre un approfondimento tecnico da consegnare al Coordinamento Nazionale RSU.

L'accelerazione, ancorché annunciata dalla componente aziendale e non condivisa dalla parte sindacale, ha prodotto una serie di problemi di natura relazionale, organizzativa e formale. I componenti di parte sindacale avevano comunicato ufficialmente la richiesta di completare il percorso previsto per la conclusione della sperimentazione ed invitato la parte aziendale a non procedere con partenze unilaterali.

Il confronto, comunque, ha permesso di produrre degli avanzamenti sulle seguenti questioni: raccolta dati, invio dati, utilizzo e visualizzazione.

NEL MERITO:

I dati raccolti dal geolocalizzatore (zeta-box), attraverso un sistema di filtraggio, vengono inviati verso 3 diverse direzioni:

Gestione autoparco (motorizzazione), Controll Room (Security), settore di competenza TJM (Fom)

Gestione Autoparco (motorizzazione)

A questo settore aziendale vengono inviati tutti i dati raccolti (Km. percorsi, consumo carburante, usura freni, dati inseriti su sistema relativi alle scadenze (manutenzione programmata, scadenza bollo e assicurazione, revisione). Gli addetti associano e consuntivano i dati raccolti non in diretta e comunque non possono in nessun caso visualizzare dove si trova il veicolo.

Rimane in sospeso la tenuta dei dati: l'azienda chiede 12 mesi. La parte sindacale ritiene la richiesta aziendale non congrua

Su tale questione, da ambo le parti, esiste la disponibilità a discutere per trovare una soluzione condivisa. Occorre comunque inserire elementi di tutela per i lavoratori in caso di incidenti;

Security Controll Room:

A questo settore arrivano, in diretta, tutti i dati relativi della posizione dell'automezzo. Interviene e quindi visualizza dove si trova il veicolo, solo ed esclusivamente in caso di allarme provocato da richiesta del lavoratore (tasto SOS) o in caso di incidente.

In tutti e due i casi gli addetti hanno il compito di chiamare il lavoratore per accertarsi dell'eventuale bisogno e concordare con lo stesso il da farsi ed, in caso di mancata risposta, richiedere immediatamente l'invio dei soccorsi.

Il tutto può essere condiviso

TJM (Fom)

A questo settore arrivano i dati sulla posizione del veicolo. Il sistema consente di rilevare la posizione del veicolo con intervalli di 5 minuti.

L'azienda, venendo meno alla previsione dell'accordo del 27 marzo 2013, chiede che oltre all'Analyst tali dati debbano essere gestiti anche dall'AOT.

La parte sindacate ritiene tale richiesta inutile ed inaccettabile. Pertanto ha precisato che solo per le necessità previste dall'accordo del 27 marzo l'Analyst, attraverso le sue credenziali, senza possibilità di fare report e senza poter vedere cosa sia successo a ritroso, può visionare la posizione dell'automezzo per l'assegnazione dell'attività lavorativa, con lo spirito del progetto di recupero della produttività

Su tale materia le distanze sono insormontabili.

L'azienda, inoltre, ha chiesto il proseguo della sperimentazione, considerando per tale, l'implementazione di tutte gli apparati man mano che gli stessi vengono installati sugli automezzi.

La parte sindacale ha contestato l'attivazione degli apparati e l'allargamento della sperimentazione senza regole condivise e soprattutto in assenza delle verifiche su quella già fatta, venendo meno all'impegno di fare la verifica su quella condivisa nei 4 territori.

Inoltre la discussione ha affrontato, senza trovare soluzione le seguenti criticità:

- 1) installazione: l'azienda ha confermato che ci sono stati alcuni problemi (circa 40 casi) di tenuta delle batterie, ma sono corsi ai ripari modificando i parametri di funzionamento ed allungandone i tempi. Inoltre, su sollecitazione sindacale, hanno previsto un approfondimento per ciò che concerne l'esatta collocazione dell'impianto.
- 2) mancata verifica degli esiti della sperimentazione, che doveva essere prodotta prima dell'estensione dalle 450 auto iniziali alle attuali 1700 circa;

- 3) mancata/incompleta consegna delle lettere di installazione Gps con le tutele scritte previste dall'art. 4 legge 300/1970 e 196/2003, in luogo della lettera errata di certificazione dell'impianto che l'azienda inizialmente voleva far firmare;
- 4) richiesta di conservazione per 30 giorni dei dati in TJM, non coerente con l'accordo 27 marzo per i fini condivisi. Alla quale si aggiunge la richiesta dei componenti di parte sindacale che il sistema sia attivato solo in caso di necessità;

Per questi motivi i componenti di parte sindacali della commissione ritengono esasperato il lavoro tecnico e chiedono che le criticità ancora presenti vengano affrontate e risolte al tavolo politico.

Componenti di Parte sindacale della commissione controlli a distanza