

Verbale di Accordo ex art.4 legge n.300/1970

Roma, 13 marzo 2008

Tra

ENEL Distribuzione-Divisione Infrastrutture e Reti rappresentata dai Sigg.: Quaranta, Sorrentino, Stellato  
e

le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali, quali strutture sindacali competenti per tutte le sedi di competenza delle articolazioni organizzative aziendali allegata (all.1), anche ai sensi dell'art.4 legge 300/70 per effetto della D.V. annessa in calce all'art.57 del vigente C.c.n.l., dell'art.38, comma 9, C.c.l. 23.04.1996, così come richiamato dal punto 4) dell'allegato 1 all'accordo di armonizzazione del 19.04.02 confermato dall'art.54 del vigente C.c.n.l. e delle previsioni contenute negli Statuti delle medesime Organizzazioni Sindacali:

- FILCEM – Segreteria Nazionale rappresentata dai Sigg.: Morselli, Berni, Nardone

- FLAEL – Segreteria Nazionale rappresentata dai Sigg.: De Masi, Arca, Meazzi, Losetti, Saotta, Mancuso

- UILCEM – Segreteria Nazionale rappresentata dai Sigg.: Pascucci, Musella, Zaza, Boiano

Premesso che

- ☒ a decorrere dal 1 gennaio 2008, ai sensi del Decreto Legge, 18 giugno 2007 n.73 (convertito nella Legge 3 agosto 2007, n. 125), contenente prescrizioni in materia di liberalizzazione dei mercati dell'energia ed unbundling societario che conferma gli indirizzi emanati dall'Autorità per l'Energia Elettrica con la delibera n. 11/07 del 20.02.2007 e s.m.i., viene realizzata la completa liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica e l'unbundling societario;
- ☒ l'Enel Distribuzione-Divisione Infrastrutture e Reti opera in qualità di "distributore" dell'energia elettrica nei confronti dei traders e della clientela, nell'ambito di un articolato sistema normativo e regolatorio che impone il rispetto, tra l'altro, di determinati standard di qualità del servizio elettrico e commerciale;
- ☒ in particolare, l'Enel Distribuzione – Divisione Infrastrutture e Reti deve garantire l'osservanza delle prescrizioni imposte al distributore dall'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas, volti a ridurre il numero di interruzioni, la durata delle stesse e il rispetto di tempi fissati per i servizi/risposte alla clientela;
- ☒ in relazione a tutto quanto innanzi, Enel Distribuzione-Divisione Infrastrutture e Reti ha avviato un insieme di progetti e interventi volti a migliorare l'efficacia e l'efficienza dei processi;
- ☒ nell'ambito di tali progetti si colloca il progetto "Work Force Management" (WFM) che ha l'obiettivo di migliorare:
  - la qualità del servizio, favorendo una riduzione dei tempi di ripristino del servizio a seguito di guasti sulla rete, in particolare in situazioni di emergenza; una maggior puntualità negli interventi programmati; una più efficace pianificazione delle attività;

- la qualità dei sistemi di gestione della sicurezza, offrendo uno strumento ulteriore a tutela dell'operaio per ogni esigenza di comunicazione, assistenza ed intervento, grazie alla possibilità di utilizzare gli avanzati strumenti di comunicazione e di localizzare e allertare la struttura più vicina che consenta l'intervento/soccorso più rapido possibile;

nonché:

- la qualità dell'attività e dell'efficienza operativa di tutto il personale, tecnico ed operaio, sia back office (diminuendo, ad esempio, i tempi dovuti al reinserimento manuale nel sistema informativo di una serie di dati riportati su supporto cartaceo dal personale operativo), che front office (ottimizzazione dell'impiego del personale tecnico operante sul territorio per attività di Gestione Utenza, per altri Lavori, per la manutenzione e ispezione della Rete, etc);
- la qualità dei processi, back office e front office (mediante la eliminazione della fase di ridigitazione dei dati e, conseguentemente, una diminuzione di dati errati e/o incompleti nei sistemi informativi aziendali);
- la semplificazione delle attività del personale operativo ENEL, grazie alla disponibilità di una piattaforma unificata (Mobile Office) utilizzabile in campo, sempre aggiornata (documentazione, cartografia, schemi, manuali, note operative, informativa diffusa) e completa degli strumenti MS Office;
- la qualità e tempestività dei dati disponibili presso i sistemi informativi e di gestione dati aziendali (es. SAP, SIGMA...),

Considerato che

il sistema WFM prevede che il personale operativo e le auto aziendali, assegnate in pool alle Unità Operative di Zona, siano dotati di una serie di nuove tecnologie consistenti principalmente in:

- un sistema centrale che consente, al personale appositamente abilitato dei Centri Operativi e delle Zone/Unità Operative, di visualizzare l'area geografica/cliente interessati da un guasto o comunque dalla necessità di un intervento ovvero di un soccorso richiesto dal dipendente ed i mezzi localizzati nelle vicinanze, per un assegnazione/gestione degli stessi più rapida ed efficace;

ed altresì di:

- un sistema di navigazione satellitare a bordo dei suddetti mezzi operativi per dare un ausilio alla localizzazione dei siti di intervento ottimizzando i tempi di percorrenza, che utilizza un GPS per la geolocalizzazione del mezzo necessaria alla funzionalità di navigazione satellitare su mappe commerciali e topologiche di rete (SIGRAF);
- uno strumento informatico (notebook/tablet) assegnato nominativamente al dipendente a supporto di tutte le attività tecniche effettuate dagli operativi, disponibile direttamente sul campo ed in collegamento diretto con i sistemi centrali, con conseguente superamento dei supporti cartacei e del data entry differito;

tutto ciò premesso e considerato, ai sensi e per gli effetti dell'art.4 legge 20 maggio 1970, n.300

si conviene quanto segue

#### 1. Finalità della localizzazione

L'utilizzo di sistemi WFM per gli aspetti relativi alla geolocalizzazione dei mezzi aziendali di cui al presente accordo, nel rispetto delle norme di garanzia a tutela degli addetti, ha lo scopo di garantire gli strumenti necessari ad assicurare il più puntuale assolvimento delle prescrizioni delle delibere AEEG in

BF WF  
R

h  
2

materia di qualità del servizio elettrico, nonché la miglior tutela della sicurezza dei lavoratori operanti sul territorio. Resta esclusa ogni finalità diretta o indiretta di controllo a distanza dei dipendenti.

Il sistema WFM non è finalizzato alla valutazione dell'operato del lavoratore sia in orario che fuori di lavoro (o comunque indirettamente occasione per la stessa), né alla precostituzione di prove per l'attivazione di procedure disciplinari nei suoi confronti salvi i casi di dolo o colpa grave, pertinenti e non eccedenti l'esecuzione della prestazione di lavoro, in coerenza con le previsioni di legge e di contratto.

## 2. Modalità del sistema e oggetto di localizzazione

L'attivazione delle funzionalità del sistema richiede sempre un'azione da parte del dipendente:

A) Il sistema di geolocalizzazione del mezzo si attiva solo a seguito dell'accensione dell'auto da parte del dipendente.

All'atto dell'accensione del mezzo aziendale il GPS a bordo rileva le coordinate del mezzo e le invia al sistema centrale, consentendo la geolocalizzazione del mezzo (come un normale GPS).

L'invio delle coordinate non è continuativo, ma periodico (ogni 4 minuti); pertanto, il sistema non consente una visione continuativa del mezzo, né di seguirne il tracciato/percorso.

Allo spegnimento del mezzo viene inviato un ultimo pacchetto con le coordinate dell'ultima posizione rilevata; con il mezzo spento non viene inviata nessuna coordinata di geolocalizzazione.

Nei casi di ricerca (possibile unicamente tramite numero di targa) e successiva visualizzazione sulla mappa cartografica di uno specifico veicolo, in funzione della tipologia di lavoro e/o intervento da assegnare, condotta attraverso il Cruscotto Operativo posto in sede, sull'automezzo medesimo si attiva una segnalazione verso il conducente che lo informa dell'avvenuta individuazione. Il conducente potrà poi azzerare la segnalazione.

La individuazione, comunque, termina indipendentemente dal momento dell'azzeramento della segnalazione da parte del conducente.

Inoltre, per ogni esigenza di soccorso e/o assistenza di cui dovesse necessitare, il conducente potrà attivare una segnalazione verso i Centri Operativi (presidiati 24 ore su 24 per i 7 giorni settimanali).

B) All'atto dell'inserimento del notebook nella docking station e a seguito dell'effettuazione del login da parte del dipendente, il sistema consente l'associazione del dipendente all'autovettura geolocalizzata.

Pertanto, in mancanza di esecuzione del login, l'autovettura conserva le sole caratteristiche di auto con GPS.

Le caratteristiche tecniche del sistema WFM sono riportate nel documento allegato al presente verbale di cui costituisce parte integrante (all.2).

Il personale sarà debitamente informato ai sensi dell'art.13 D.lgs. 196/2003 in merito alle modalità di funzionamento del sistema di geolocalizzazione.

## 3. La visualizzazione e l'archiviazione delle informazioni

### ✓ La visualizzazione

Il sistema, attraverso un applicativo specifico denominato "cruscotto WFM", consente al personale all'uopo abilitato e preposto all'assegnazione dei guasti e lavori, la mera visualizzazione del mezzo aziendale, nella sola modalità consultazione e limitatamente al momento della consultazione stessa.

Il sistema, quindi, non consente a tale personale abilitato modalità di "storicizzazione" e "ricerca" di precedenti posizionamenti del mezzo aziendale e/o di ricostruzione di tracciati e percorsi.

BG  
W  
M

h  
M

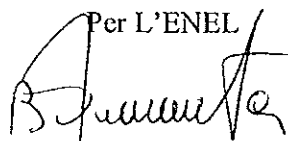
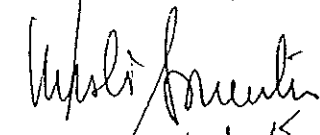

✓ L'archiviazione

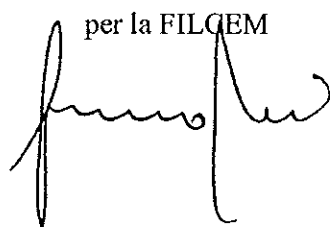
I messaggi inviati dal GPS al sistema con le informazioni di geolocalizzazione del mezzo (coordinate di georeferenziazione, eventuale identificativo del dipendente che avesse effettuato il login) sono archiviati solo su un sistema centrale - non accessibile al personale abilitato alla visualizzazione di cui al punto precedente - e conservati per venti giorni, decorsi i quali viene previsto un sistema di cancellazione automatica dei dati, fatte salve diverse richieste della Autorità di Pubblica Sicurezza e Autorità Giudiziaria.

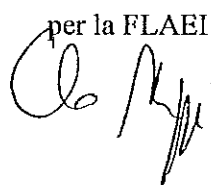
Allo stato non sussiste un software per la interrogazione delle informazioni archiviate sul sistema centrale; nel caso di implementazione di tale software saranno previamente informate le Organizzazioni Sindacali al fine della definizione delle modalità di accesso alle informazioni nel rispetto del D.lgs.196/2003 a tutela dei lavoratori.

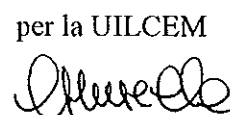
I dati saranno trattati da soggetti incaricati e non saranno comunicati, né diffusi, fermi restando gli obblighi imposti dalla legge ed eventuali richieste dell'autorità giudiziaria o regolatoria.

Letto, confermato e sottoscritto

Per L'ENEL  
  
  


per la FILGEM  


per la FLAELI  


per la UILCEM  


DIREZIONE TERRITORIALE RETE	ZONE
<b>PIEMONTE E LIGURIA</b>	Alessandria
	Asti
	Biella
	Alba
	Cuneo
	Novara
	Ivrea
	Rivoli
	Verbania
	Vercelli
	Genova
	Imperia
	La Spezia
	Savona
<b>LOMBARDIA</b>	Bergamo
	Breno
	Brescia
	Como
	Cremona
	Lecco
	Lodi
	Corsico
	Melzo
	Monza
	Mantova
	Pavia
	Sondrio
	Varese
<b>TRIVENETO</b>	Belluno
	Padova
	Rovigo
	Treviso
	Venezia
	Vicenza
	Verona
	Bolzano
	Monfalcone
	Pordenone
	Udine
<b>EMILIA ROMAGNA E MARCHE</b>	Bologna
	Ferrara
	Forlì
	Modena
	Piacenza
	Parma
	Ravenna
	Reggio Emilia
	Rimini
	Ancona
	Ascoli Piceno
	Macerata Pesaro

DIREZIONE TERRITORIALE RETE	ZONE
TOSCANA E UMBRIA	Arezzo
	Firenze
	Grosseto
	Livorno
	Lucca
	Massa
	Pisa
	Prato
	Pistoia
	Siena
	Perugia
LAZIO, ABRUZZO E MOLISE	Foligno
	Terni
	Frosinone
	Latina
	Rieti
	Albano Laziale
	Civitavecchia
	Tivoli
	Viterbo
	Campobasso
	Isernia
L'Aquila	
CAMPANIA	Chieti
	Pescara
	Teramo
	Avellino
	Benevento
	Caserta
	Napoli
Pozzuoli	
PUGLIA E BASILICATA	Torre Annunziata
	Sala Consilina
	Salerno
	Bari
	Barletta
	Brindisi
	Foggia
	Lecce
Maglie	
CALABRIA	Taranto
	Matera
	Potenza
	Castrovillari
	Cosenza
	Catanzaro
	Crotone
	Reggio Calabria
	Vibo Valentia

*BS*  
*W*

*so*  
*ah*

DIREZIONE TERRITORIALE RETE	ZONE
SICILIA	Agrigento
	Caltanissetta
	Catania
	Enna
	Messina
	Palermo
	Ragusa
	Siracusa
	Trapani
SARDEGNA	Cagliari
	Nuoro
	Oristano
	Sassari
	Olbia

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

## WORK FORCE MANAGEMENT

### 1. TECNOLOGIE WFM

Con il progetto WFM si introducono una serie di nuove tecnologie che coinvolgono il personale ENEL delle Unità Operative di Zona e dei Centri Operativi consistenti principalmente in:

- un sistema di navigazione satellitare da installare a bordo dei mezzi utilizzati dagli operativi, per dare un ausilio alla localizzazione dei siti di intervento ottimizzando i tempi di percorrenza; la navigazione assistita è possibile sia su carta commerciale che su carta topologica di rete (Sigraf);
- uno strumento informatico (notebook/tablet) a supporto di tutte le attività tecniche effettuate dagli operativi, disponibile direttamente sul campo ed in collegamento diretto con i sistemi centrali, con conseguente superamento dei supporti cartacei e del data entry differito;
- un sistema centrale che permette al personale dei Centri Operativi o di Zona all'uopo abilitato di visualizzare (in sola modalità consultazione) attraverso un applicativo specifico denominato "cruscotto WFM", l'area geografica interessata da un guasto ed i mezzi localizzati nelle vicinanze, per un assegnazione/gestione dello stesso più rapida ed efficace.

### 2. DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Di seguito viene riportata una breve descrizione dell'infrastruttura HW e SW realizzata.

#### 2.1 *Tecnologia a bordo degli automezzi*

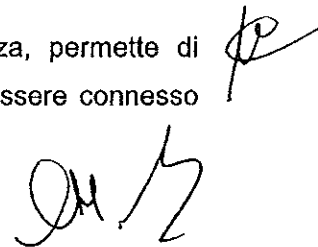
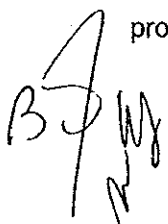
Ogni automezzo operativo viene dotato di:

- *Comunicatore Mobile integrato con Monitor*

In un unico apparato compatto, montato nel vano autoradio del mezzo, vengono posizionati: un apparato per la comunicazione GSM/GPRS, per la comunicazione da e verso i sistemi centrali, un GPS per la geolocalizzazione del mezzo necessaria alla funzionalità di navigazione satellitare, un monitor touch-screen a scomparsa, per la visualizzazione delle mappe e come replica del monitor del notebook (posizionato nel bagagliaio del mezzo)

- *Antenne GPS, GSM e GPRS*
- *Docking Station per notebook*

Viene sempre posizionata nel bagagliaio del mezzo per ragioni di sicurezza, permette di proteggere il notebook durante la guida e soprattutto permette allo stesso di essere connesso





all'alimentazione (batteria auto) per la ricarica della batteria interna, alle antenne e al monitor posto sul cruscotto

## **2.2 Tecnologia mobile in dotazione all'operaio**

L'operaio viene dotato di un notebook di tipo rugged (particolarmente robusto ed adatto per usi in condizioni disagiate).

Quando l'operaio è in macchina, per poter attivare sia le funzioni di navigazione satellitare assistita, che il canale di comunicazione dati con i sistemi centrali; il notebook deve essere posizionato nella docking station; quando è in campo, il notebook viene portato al seguito come strumento di lavoro stand-alone, grazie agli applicativi residenti che permettono di gestire le diverse attività in campo.

Il notebook è connesso via rete GPRS ai sistemi centrali, solo quando è inserito nella docking station del mezzo.

## **2.3 Tecnologia sistema centrale**

Gli apparati che costituiscono il cuore del sistema, sono tutti fisicamente posizionati all'interno del CED ICT di Milano.

In particolare troviamo:

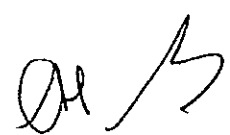
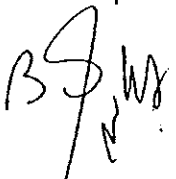
- Nodo APN per la comunicazione GPRS con i sistemi remoti (comunicatori mobili degli automezzi)
- Piattaforma Top Call per la ricezione e l'archiviazione dei dati comunicati tramite canale GPRS o SMS;
- Piattaforma One Bridge per la sincronizzazione dei notebook
- Sistemi che gestiscono il Cruscotto WFM e le varie applicazioni disponibili sui notebook

## **3. DESCRIZIONE FUNZIONALITA'**

### **3.1 Navigazione satellitare e geolocalizzazione**

All'accensione del mezzo, il GPS a bordo rileva le coordinate del mezzo e le invia al sistema centrale e al notebook se questo risulta collegato alla docking station.

Per poter accedere alla funzionalità di navigazione satellitare, il cui SW è residente solo sul notebook, l'operaio è tenuto ad effettuare una login con chiave e password personali; il notebook invia questa informazione al Comunicatore Mobile, il quale abbina questa informazione alle altre disponibili.



L'operaio, con il mezzo acceso ma fermo ed operando sul monitor touch-screen presente nell'abitacolo, può selezionare da una lista la sua destinazione optando tra le seguenti scelte:

- indirizzo (Comune, via e numero civico)
- Enetel
- Impianto ENEL (Cabina Primaria o secondaria, nodo di sezionamento etc.)

A questo punto, le informazioni di geolocalizzazione rilevate dal GPS di bordo vengono utilizzate dal SW di navigazione per orientare il mezzo sulle mappe al fine di indicare il percorso da seguire al guidatore, e contemporaneamente dal Comunicatore Mobile per spedire ogni 4 minuti al sistema centrale un pacchetto (via GPRS o in alternativa via SMS) contenente le informazioni di:

- Coordinate della geolocalizzazione del mezzo rilevate dal GPS
- Eventuale identificativo del dipendente che avesse eseguito il login

L'invio periodico delle coordinate del mezzo al sistema centrale avviene anche in assenza di login o in assenza di notebook collegato alla docking station.

Allo spegnimento del mezzo viene inviato un ultimo pacchetto con le coordinate dell'ultima posizione rilevata.

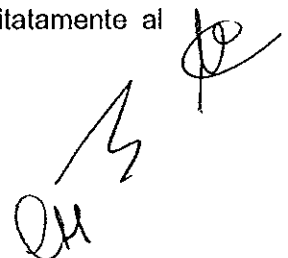
Con il mezzo spento non viene inviata nessuna coordinata di geolocalizzazione.

### **3.2. Visualizzazione e Ricerca in Atto (RIA)**

Il sistema centrale, ricevute le informazioni, rende disponibili al solo personale abilitato, attraverso il "cruscotto WFM" (come anzidetto al paragrafo 2), una serie di funzionalità:

- visualizzazione del punto di intervento (Cabina Primaria, Linea MT, Nodo MT, Cliente BT, ecc.) e dei mezzi presenti al momento in area;
- visualizzazione dell'area geografica in cui si trova un mezzo;
- gestione dell'assegnazione dell'attività in campo individuando le formazioni più idonee (posizione, carico di lavoro, skill...). L'assegnazione viene comunque effettuata attraverso un contatto/comunicazione telefonica.

Il sistema consente al personale all'uopo abilitato e preposto all'assegnazione dei guasti e lavori, la mera visualizzazione del mezzo aziendale, nella sola modalità consultazione e limitatamente al momento della consultazione stessa.



Il sistema, quindi, non consente a tale personale abilitato modalità di "storicizzazione" e "ricerca" di precedenti posizionamenti del mezzo aziendale e/o di ricostruzione di tracciati e percorsi. Nei casi di ricerca (possibile unicamente tramite numero di targa) e successiva visualizzazione sulla mappa cartografica di uno specifico veicolo condotta attraverso il Cruscotto Operativo posto in sede, sull'automezzo medesimo si attiva una segnalazione verso il conducente che lo informa dell'avvenuta individuazione. Il conducente potrà poi azzerare la segnalazione.

L'invio dell'informativa di Ricerca In Atto (RIA) all'automezzo si realizza su canale dati GPRS; esso richiede, quindi, che lo stesso sia in stato avviato e, pertanto, l'eventuale ricerca ed individuazione di un automezzo che risulti essere in stato spento produrrà l'invio di un segnale di RIA, ma la sua ricezione risulterà differita temporalmente. In tal caso ogni RIA rimane in attesa di spedizione all'automezzo per un massimo di 120 minuti.

Qualora un RIA "da inviare" non venga trasmesso al Comunicatore Mobile entro 120 minuti (in quanto nel frattempo il veicolo è stato spento oppure per mancanza temporanea di copertura GPRS), quel RIA non verrà più inviato.

Il sistema di invio della segnalazione e di azzeramento della stessa da parte del conducente utilizza:

- i Led già presenti sul Comunicatore Mobile (quando il monitor Indash è aperto) o del "buzzer" del Comunicatore Mobile per la segnalazione solamente acustica al conducente (quando il monitor è chiuso);
- nell'utilizzo di uno dei tasti già presenti sul Comunicatore Mobile (quando il monitor Indash è aperto) o nella manovra di sgancio e parziale apertura con successivo riaggancio del monitor del Comunicatore Mobile (quando il monitor è chiuso) per effettuare il reset.

### **3.3. Invio da parte del CM di una richiesta di aiuto**

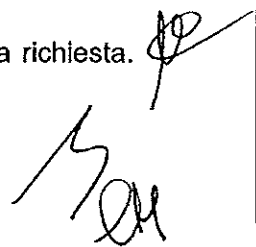
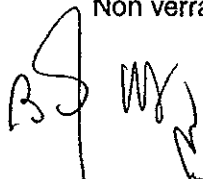
Nelle ipotesi in cui il conducente dovesse necessitare di aiuto, soccorso, assistenza, egli potrà attivare una segnalazione verso i Centri Operativi (presidiati 24x7) premendo simultaneamente 2 tasti; partirà immediatamente una richiesta verso i sistemi centrali, che rilanceranno un SMS ai Centri Operativi, con le modalità di seguito descritte.

#### **✓ Azione dell'operatore sul veicolo**

L'operatore sul veicolo effettua la pressione simultanea per un paio di secondi circa dei due tasti più a sinistra del display (denominati convenzionalmente K1 e K2).

Il Comunicatore Mobile emette un "bip" di "acknowledge" per indicare il recepimento della richiesta.

Non verrà emesso un ulteriore segnale per indicare l'effettivo invio del messaggio.





L'energia che ti ascolta.

Divisione Infrastrutture e Reti  
Personale e Organizzazione

Allegato 2 al verbale di accordo ex art.4 legge300/70  
del 13 marzo 2008

✓ *Invio della richiesta da parte del Comunicatore Mobile*

Il CM tratta la richiesta generando immediatamente un invio del geoposizionamento verso GESI che redirigerà la richiesta generando un SMS verso un numero di Coephone ottenuto in funzione della UO di competenza di quel CM analizzando la targa del veicolo, oppure in funzione della posizione (X,Y) del veicolo.

#### 4. ARCHIVIAZIONE

I messaggi inviati dal GPS al sistema con le informazioni di geolocalizzazione del mezzo (coordinate di georeferenziazione, eventuale identificativo del dipendente che avesse effettuato il login) sono archiviati solo su un sistema centrale e conservati per venti giorni, decorsi i quali viene previsto un sistema di cancellazione automatica dei dati, fatte salve diverse richieste della Autorità di Pubblica Sicurezza e Autorità Giudiziaria.

Allo stato non sussiste un software per la interrogazione delle informazioni archiviate sul sistema centrale.

DPO/RIN

13 marzo 2008



L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA

Divisione Infrastrutture e Reti  
Personale e Organizzazione

## ***Incentivazione della produttività/qualità di Unità – Anno 2008 “Work Force Management e Premi aggiuntivi”***

### metodologia applicativa

#### **1) Premessa**

Con il documento del 5 marzo 2008 in materia di “Work Force Management” è stata prevista per l’anno 2008 - nel corso del quale si realizzerà il progressivo completamento del piano di attuazione del progetto WFM - l’introduzione di un sistema incentivante, correlato alla piena operatività di tutte le funzionalità “WFM”, nei confronti del personale/unità che man mano risulteranno coinvolte, segnatamente facendo ricorso all’istituto dei “premi aggiuntivi” di cui al punto 15 del verbale di accordo 10.12.2004 in materia di “Premio di risultato”.

Ciò premesso, tenuto conto che il sistema WFM sarà reso operativo in tutte le sue funzionalità a decorrere dal 1 ottobre 2008 - ovviamente presso quelle realtà che risultano già assegnatarie di tablet e auto aziendali allestite - per poi estendersi alle successive unità organizzative che progressivamente saranno coinvolte secondo il piano di attuazione del progetto, si riporta di seguito la metodologia definita per la individuazione ed erogazione di premi aggiuntivi relativamente al personale coinvolto nell’attuazione del progetto WFM.

#### **2) Premi aggiuntivi**

Si conferma in termini generali il principio secondo il quale ogni Unità “concorre con se stessa” al fine di ottenere risultati di miglioramento sugli obiettivi individuati tenendo conto della situazione di partenza attraverso l’assegnazione di specifici target che rappresenteranno i valori di obiettivo da raggiungere, secondo una metodologia on/off, cui corrisponde il valore dell’incentivazione stabilito.

##### **2.1) Unità produttive**

Le Unità Produttive destinatarie dei premi aggiuntivi sono costituite dalle Unità Operative di Zona che risultano assegnatarie di tablet e auto aziendali completamente allestite.

Considerata la gradualità applicativa del progetto, la data di avvio del periodo di “osservazione” della Unità Operativa ai fini dell’erogazione del premio, decorre dal mese successivo alla data di consegna dei tablet e di allestimento degli automezzi.

La prima data di avvio è fissata, come anzidetto, al 1° ottobre 2008 relativamente alle Unità operative che risultano già assegnatarie di tablet e auto aziendali allestite a tale data.

Il suddetto periodo di osservazione è pari a 10 mesi.

Il personale destinatario del premio è rappresentato da tutto il personale operativo e tecnico (impiegati ed operai) della Unità Operativa.

##### **2.2) Calcolo dell’indicatore globale di performance**

Nella scheda allegata, sono riportati gli obiettivi rispetto ai quali sarà misurata la performance, i relativi indicatori, pesi e i valori attesi.

La produttività/ qualità oggetto di premio è misurata da un indicatore globale di performance (Ip) ottenuto mediante la somma di indicatori parziali, che misurano il livello di raggiungimento di obiettivi di produttività e/o di qualità.

Per ciascun indicatore viene stabilito un peso (K) tale che la somma dei pesi sia pari ad 1 (100%) ed un valore target da raggiungere (obiettivi on/off).

Per ogni obiettivo, sarà quindi calcolato il valore consuntivo C ed il punteggio (Pi) del relativo indicatore parziale secondo la regola seguente.

- $P_i=0$  per consuntivo inferiore a target:  $C < T$
- $P_i=K$  per  $C \Rightarrow T$

Pertanto, l'indicatore globale di performance (IP = Punteggio complessivo = somma  $P_i$ ), potrà assumere valori compresi fra "0" (caso limite con tutti gli indicatori parziali pari a zero per mancato raggiungimento dell'obiettivo) e 100% (con tutti gli indicatori parziali raggiunti).

Per valori dell'indicatore globale pari a 0 non si darà luogo all'erogazione della quota di premio aggiuntivo.

Per valori superiori la quota del premio aggiuntivo sarà rapportata al punteggio complessivo raggiunto e potrà variare, quindi, fra il valore minimo tra i pesi assegnati fino al 100% del valore base.

Nello specifico, sono stati individuati n.2 obiettivi cui sono correlati n.2 indicatori parziali cui sono stati assegnati pesi (K) pari rispettivamente a 20% e 80%.

Pertanto l'indicatore globale di performance (IP) potrà assumere un valore pari a:

IP=0	—>	no erogazione premio
IP=20%	—>	erogazione 20% premio
IP=80%	—>	erogazione 80% premio
IP=100%	—>	erogazione 100% premio

### **2.3) Erogazione del premio**

Nel corso del mese successivo a quello di scadenza dei 10 mesi del periodo di osservazione di ciascuna Unità Operativa, si procederà alla consuntivazione dei risultati e si procederà all'erogazione del premio agli aventi diritto in forza alla data di erogazione con le retribuzioni del mese seguente (mese n+2 rispetto a quello di scadenza del periodo di osservazione), secondo i criteri richiamati dai commi 21 e seguenti del verbale 10.12.04.

Il premio sarà costituito da un importo (aggiuntivo rispetto a quanto sarà erogato a titolo di incentivazione collettiva della produttività/qualità di unità) pari a :

- € 260 per il personale tecnico-impiegatizio
- € 320 per il personale operai

Roma, 30 luglio 2008

DPO/RIN

PREMI AGGIUNTIVI WFM

UNITA' OPERATIVA

Miglioramento efficienza operativa	Consuntivazione attività su notebook	80%	ore	116 mese x tablet (*)
Miglioramento continuità del servizio (durata Interruzioni)	Riduzione della durata media dei guasti BT rispetto alla media del biennio 2006/2007	20%	%	6%

(\*) Per ciascuna Unità Operativa il valore "obiettivo" viene definito tenendo conto della variazione del numero dei tablet consegnati nel corso del periodo di osservazione.