

Nuova Organizzazione del Processo Circolazione in ambito Produzione

(aggiornamento al documento per OO.SS. del 14.3.2014)

Roma, 6 agosto 2014

Indice

6/8/2014

Indice

1. Contesto Organizzativo

- 1.1 - Contesto organizzativo di riferimento
- 1.2 - Attuale organizzazione
- 1.3 - Evoluzione organizzativa
- 1.4 - Nuova organizzazione DTP
- 1.5 - Nuova organizzazione UT
- 1.6 - Nuova organizzazione Circolazione
 - 1.6.1 - Organizzazione dei Posti Centrali
 - 1.6.2 - Controllo produzione
 - 1.6.2.1 - Controllo produzione Circolazione
 - 1.6.3 - Unità Circolazione (ex RTM)
 - 1.6.4 - Matrice delle responsabilità

2. Impianti e gestione

- 2.1 - Situazione degli impianti
- 2.2 - Evoluzione degli impianti
 - 2.2.1 - Effetto delle tecnologie
- 2.3 - Contesto
 - 2.3.1 - Analisi del contesto
- 2.4 - Azioni organizzative
- 2.5 - Modello organizzativo
 - 2.5 .1 - Livelli di stazione
- 2.6 - Trattamento economico

6/8/2014

Indice

1. Contesto Organizzativo

- 1.1 - Contesto organizzativo di riferimento
- 1.2 - Attuale organizzazione
- 1.3 - Evoluzione organizzativa
- 1.4 - Nuova organizzazione DTP
- 1.5 - Nuova organizzazione UT
- 1.6 - Nuova organizzazione Circolazione
 - 1.6.1 - Organizzazione dei Posti Centrali
 - 1.6.2 - Controllo produzione
 - 1.6.2.1 - Controllo produzione Circolazione
 - 1.6.3 - Unità Circolazione (ex RTM)
 - 1.6.4 - Matrice delle responsabilità

2. Impianti e gestione

- 2.1 - Situazione degli impianti
- 2.2 - Evoluzione degli impianti
 - 2.2.1 - Effetto delle tecnologie
- 2.3 - Contesto
 - 2.3.1 - Analisi del contesto
- 2.4 - Azioni organizzative
- 2.5 - Modello organizzativo
 - 2.5 .1 - Livelli di stazione
- 2.6 - Trattamento economico

6/8/2014

1. Contesto Organizzativo

1.1 - Contesto organizzativo di riferimento

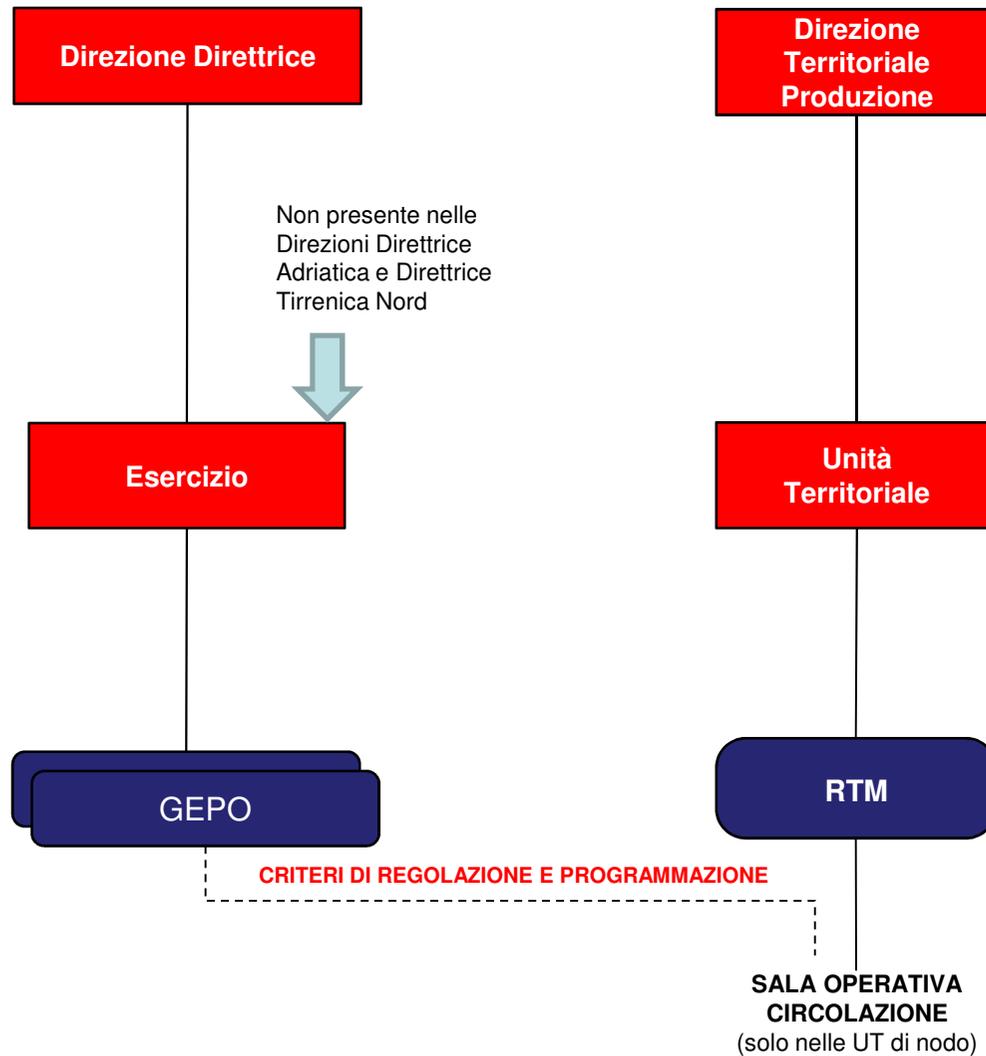
Con l'emanazione della DO 135 del 25/2/2013, RFI ha unificato le attività di gestione della circolazione all'interno della Direzione Produzione. Ciò ha determinato il passaggio dei posti di comando e controllo nell'ambito dei Reparti Territoriali Movimento di nodo.

Le attività di gestione in telecomando delle stazioni e di coordinamento della circolazione in tempo reale sono quindi svolte da agenti della Direzione Territoriale Produzione secondo i criteri di regolazione e di programmazione della circolazione presidiati dalle Unità organizzative Gestione Esercizio e Programmazione Operativa (GEPO) di Direzione Commerciale ed Esercizio Rete.

Lo sviluppo della centralizzazione dei posti di comando e controllo comporta la concentrazione negli stessi delle attività connesse con la circolazione dei treni.

6/8/2014

1.2 - Attuale organizzazione



6/8/2014

1.3 - Evoluzione organizzativa

La riorganizzazione delle strutture territoriali di Direzione Produzione determina una funzione di controllo della produzione unificata che comprende anche attività di gestione della circolazione in telecomando alle dirette dipendenze della DTP.

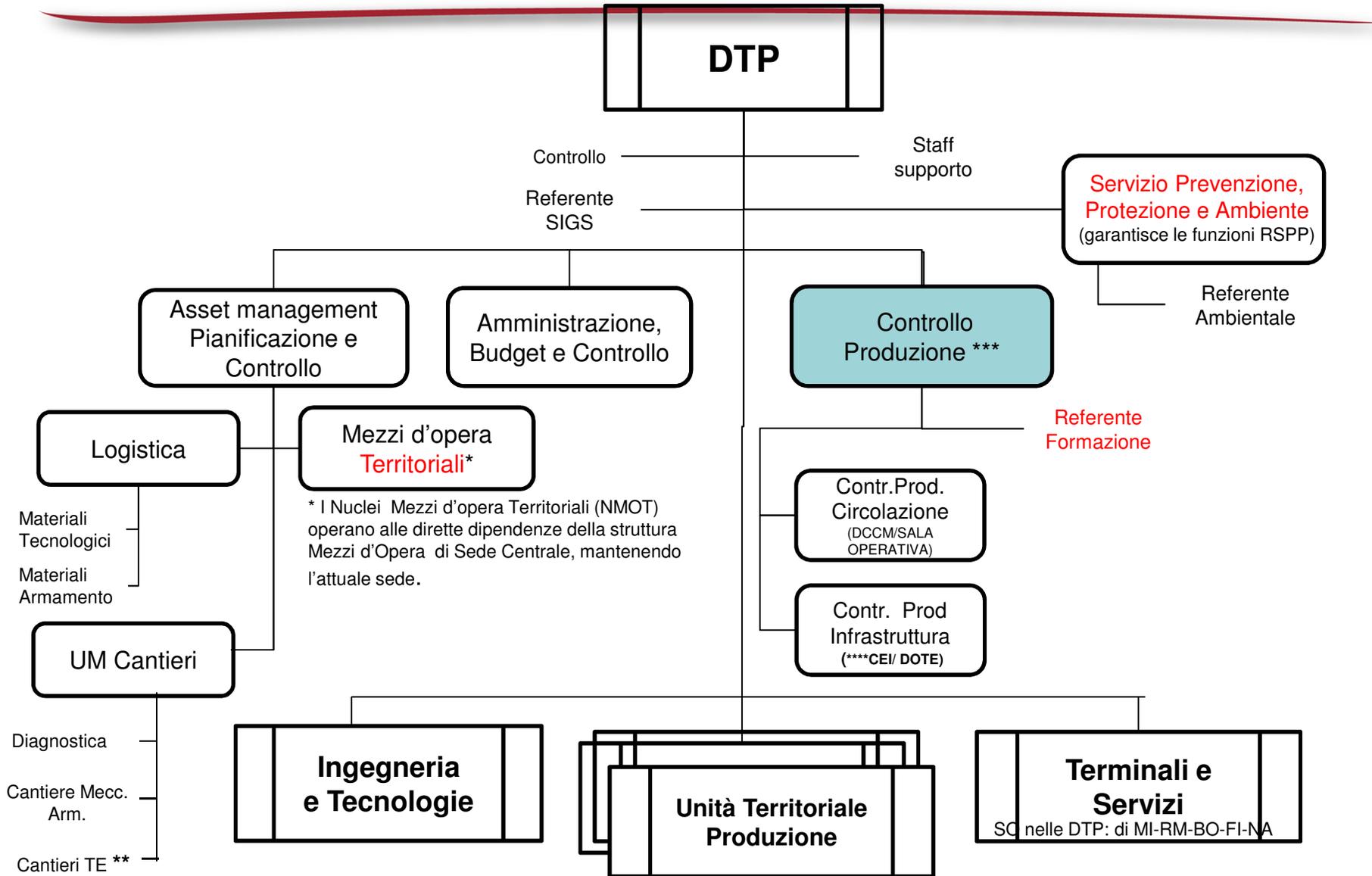
La gestione della circolazione nelle stazioni viene svolta da una Unità Circolazione interna alle Unità Territoriali (analoga alle Unità Manutentive).

In un'ottica di:

- efficientamento dei processi produttivi;
 - coerenza organizzativa con l'introduzione delle nuove tecnologie,
- va perseguito l'obiettivo di presidiare le attività di circolazione, di norma, con una Unità Circolazione (ex RTM) per ciascuna Unità Territoriale.

6/8/2014

1.4 - Nuova organizzazione DTP



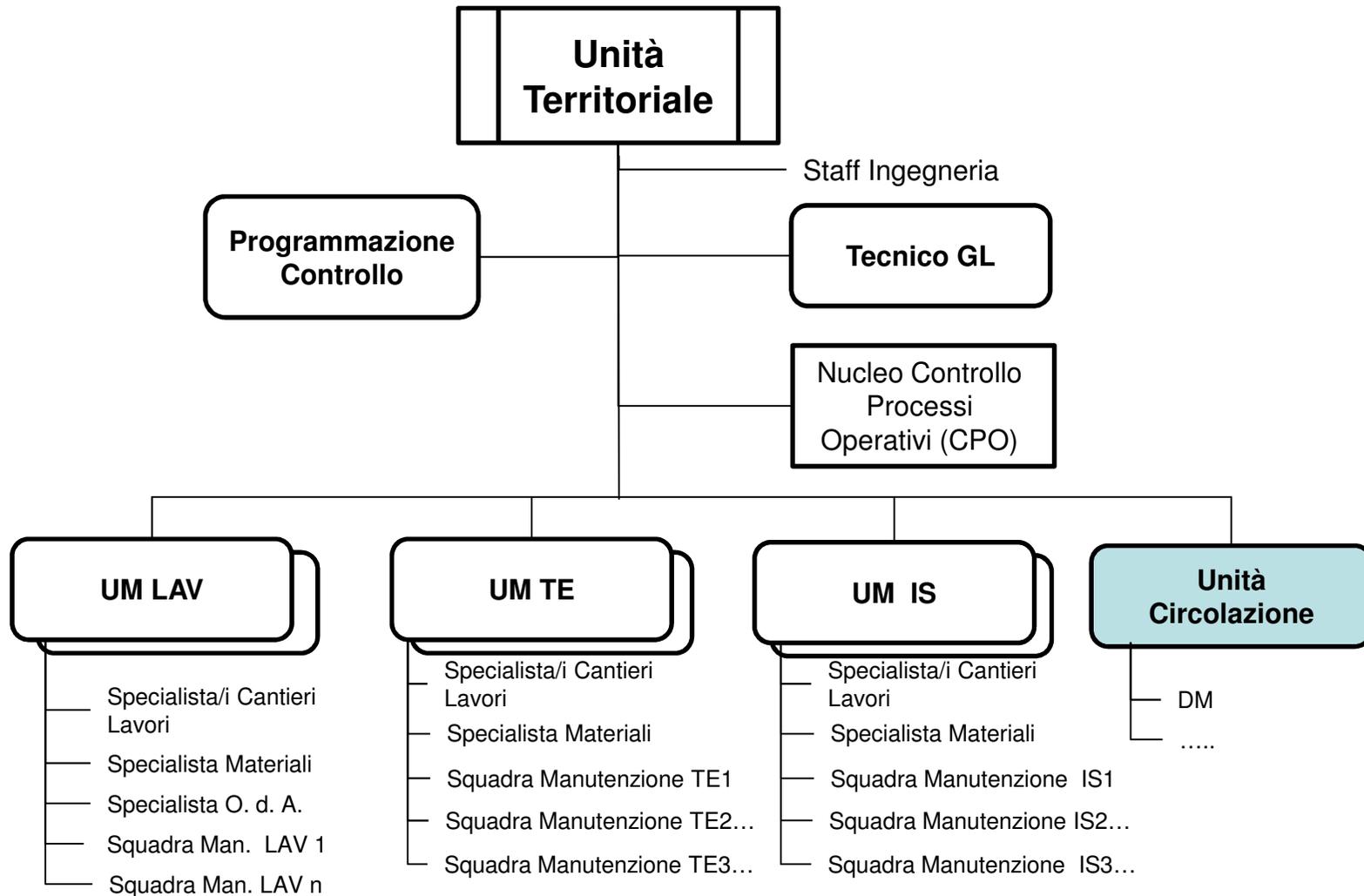
** solo in alcune DTP

6/8/2014

*** Comprese attività di Banca Dati Sicurezza e Inchieste

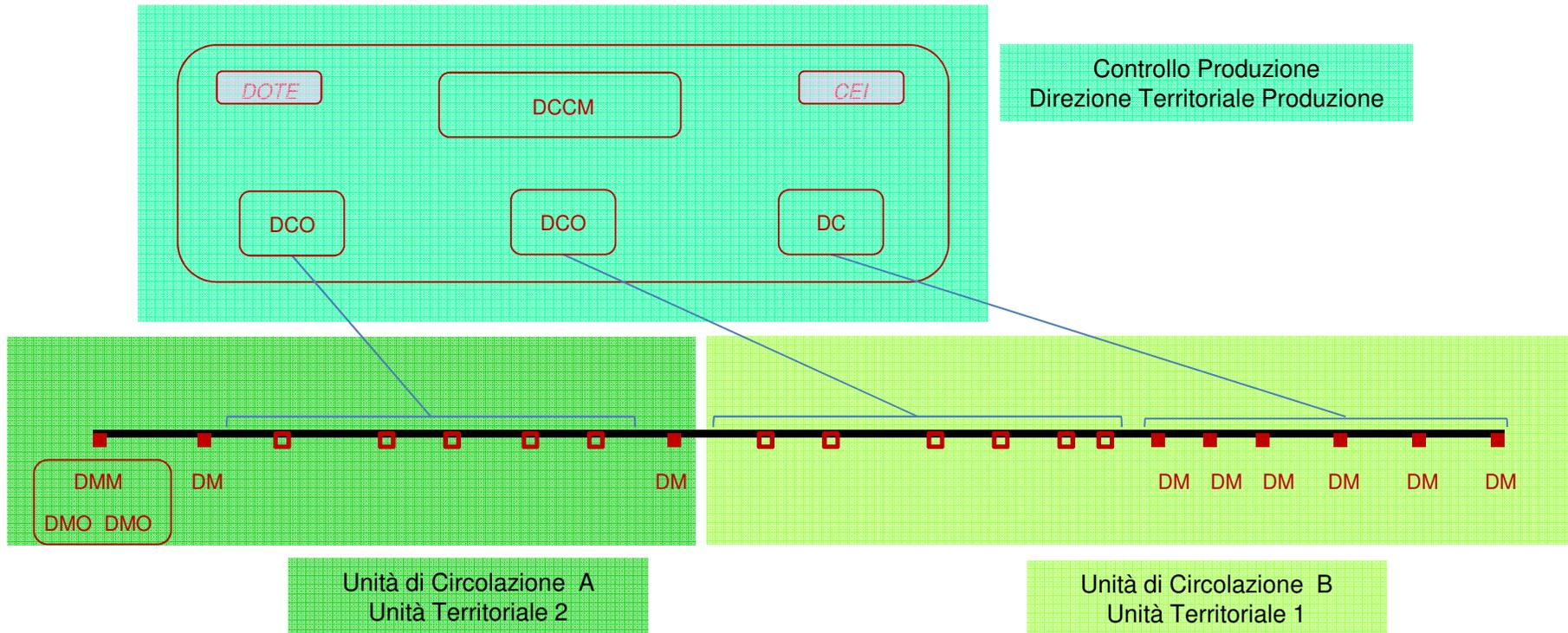
**** escluso DTP AN - TS

1.5 - Nuova organizzazione UT



6/8/2014

1.6 - Nuova organizzazione Circolazione



1.6.1 - Organizzazione dei posti centrali

Nei posti centrali, definiti posti di Coordinamento e Controllo della Circolazione (CCC), sono di norma^(*) ubicate:

- le postazioni CTC, affidate ai Dirigenti Centrali Operativi (DCO), per le attività di circolazione in telecomando;
- le postazioni di coordinamento della circolazione in tempo reale, affidate ai Dirigenti Centrali Coordinatori Movimento (DCCM) con funzioni relative al coordinamento di Sala e delle stazioni, alla definizione dei numeri di traccia per i treni in gestione operativa, alla gestione della erogazione dell'informazione nelle stazioni e alla gestione operativa delle anomalie con conseguente erogazione delle informazioni nelle stazioni. **Svolgono anche funzioni di interfaccia e di integrazione delle Imprese Ferroviarie nel processo produttivo**

Nelle sedi dei CCC sono anche ubicate le Unità organizzative Gestione Esercizio e Programmazione Operativa (GEPO) nell'ambito della SO Esercizio di Direzione Commerciale ed Esercizio Rete, che forniscono i criteri di regolazione e di programmazione della circolazione, nonché di informazione e di priorità d'intervento in caso di anomalie, orientati a soddisfare le esigenze delle Imprese di Trasporto.

^(*) In alcune realtà territoriali si hanno postazioni di CTC ancora decentrate rispetto al CCC.

1.6.2 - Controllo produzione

- Organizzazione delle attività della Sala di Coordinamento e Controllo Circolazione (CCC);
- presidio dell'organizzazione dei processi di circolazione e manovra, attraverso l'efficientamento produttivo e il coordinamento delle Unità di Circolazione;
- interfaccia del GEPO per i criteri di regolazione della circolazione e per il monitoraggio e il controllo degli obiettivi di qualità (puntualità e produzione);
- gestione dei reclami nell'ambito delle competenze della DTP, fornendo gli elementi necessari per le risposte alla clientela nel rispetto dei tempi previsti.
- organizzazione e coordinamento del pronto intervento alle infrastrutture;
- supervisione della gestione e della programmazione delle disalimentazioni delle linee a trazione elettrica, delle linee AT e MT;
- partecipazione al processo di programmazione e pianificazione delle interruzioni nell'ambito dello scenario tecnico;
- interfaccia operativa con il GEPO per le priorità d'intervento in caso di anomalità, sempre finalizzate a soddisfare le esigenze delle Imprese di Trasporto;
- gestione del processo di alimentazione e validazione della Banca Dati Sicurezza della circolazione ferroviaria;
- processo legato alle indagini a seguito di incidenti e inconvenienti inerenti la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario
- Coadiuvare le UT/UC per la corretta applicazione della normativa tecnica di settore, anche con analisi e commenti di dettagli operativi

1.6.2.1 - Controllo produzione Circolazione

- Presidio delle attività della Sala di Coordinamento e Controllo Circolazione (CCC);
- organizzazione dei processi di circolazione e manovra;
- verifica sulla corretta esecuzione delle attività da parte del personale della Sala di Coordinamento e Controllo Circolazione (CCC) nel rispetto delle Procedure previste;
- coordinamento dei Referenti territoriali nella rendicontazione dei servizi di manovra;
- interfaccia operativa con il GEPO per i criteri di regolazione e programmazione della circolazione, dell'informazione, nonché per il monitoraggio e il controllo degli obiettivi di qualità (puntualità e produzione);
- **si interfaccia anche con le Imprese Ferroviarie.**

1.6.3 - Unità Circolazione (ex RTM)

- Organizzazione negli impianti di giurisdizione delle attività da svolgere sulla base delle caratteristiche impiantistiche, dei servizi da erogare e delle risorse disponibili;
- attuazione dei processi circolazione e manovra nell'ambito degli impianti di propria giurisdizione;
- verifica della corretta esecuzione delle attività da parte del personale operante negli impianti di giurisdizione nel rispetto delle Procedure previste;
- intervento in caso di inconvenienti di esercizio, svolgimento delle indagini preliminari e raccolta e custodia della documentazione di competenza;
- erogazione delle IaP e monitoraggio del corretto funzionamento delle periferiche IaP;
- sicurezza e igiene del lavoro.

1.6.4 - Matrice delle responsabilità (1/2)

Macro attività	CP	UC	DCCM	DC	DCO	DM
Supervisione attività di manovra	C	R			C	C
Organizzazione attività circolazione ambito CCC	R					
Organizzazione attività circolazione impianti presenziati e definizione presenziamento	C	R				
Verifica attività circolazione operatori CCC	R					
Interfaccia verso GEPO	R		R *			
Verifica andamento treni e cause di ritardo	R *		R *			
Elaborazione prospetti utilizzo binari (treni e manovre)	R *	R *				
Definizione programma operativo interventi manutentivi	R	C				
Erogazione del servizio IaP	C	C	C	C	R	R
Verifica il servizio IaP	R *	R *	R *			
Comunicazioni di circolazione	R *	R *	R *	C	C	C
Redazione piani di contingenza e per neve e gelo	R	C				
Gestione personale CCC , definizione turni e formazione personale	R					
Attività per modifiche e attivazioni impiantistiche	R *	R *				
Organizzazione e verifica attività di manovra interessanti impianti e raccordi	R *	R *				
Attività ispettiva postazioni CCC e cura distribuzione controllata documentazione	R					
Emissione ordini di rallentamento		R				
Gestione locomotive di manovra e relativi processi	C	R				

1.6.4 - Matrice delle responsabilità (2/2)

Macro attività	CP	UC	DCCM	DC	DCO	DM
Attuazione procedure circolazione carrelli elettrici e motocarrelli in stazione		R				
Verifica attività circolazione svolte da operatori degli impianti e svolge attività ispettiva	R *	R *				
Cura della documentazione tecnico-normativa impianti presenziati ed impresenziati	R *	R *				
Operatività circolazione	C	C	C	C	R *	R *
Verifica attribuzione cause di ritardo	C		R			
Accertamenti formali per anomalità e partecipazione ad inchieste	C	R				
Responsabilità scali merci terminali	C	R				
Applicazione procedure per neve o gelo	C	R	C			
Gestione personale impianti, formazione, sicurezza, definizione turni, potestà disciplinare	R *	R *				
Gestione reclami	C	C				
Processo produzione Quadri murali e locandine	R	C				
Coordinamento ed analisi rendicontazione servizi di manovra e presidio disponibilità loc di manovra	R	C				C
Redazione verbali lavori	C	C				
Interventi a seguito di inconvenienti di esercizio	R *	R *	R *			
Formazione personale sale blu	R					
Attivazione COT (CO 309) e avvisi relativi	C	C	R			
Presidio decoro e pulizia stazioni	C	R				C
Fornitura DPI e verifica utilizzo		R				

La figura del DCCM comprende anche le attività di RIF – RIC

(*) responsabilità riferite alle relative strutture di giurisdizione oppure in orari di assenza delle altre figure

2. Impianti e Gestione

2.1 - Situazione degli impianti

Il numero degli impianti (stazioni e fermate) ubicati sull'intera rete ferroviaria è pari a **2.414**, così classificati:

- stazioni n° **1.509**
- fermate n° **905**

Al 1° gennaio 2014 le stazioni presenziate sono **550** di cui:

- **158** da Quadri
- **358** da livelli B
- **34** da livelli C-D

Le stazioni impresenziate sono **959**.

2.2 - Evoluzione degli impianti

Dal 2014 si è gradualmente previsto l'impresenziamento di 131 stazioni:

- **48** nel 2014
- **83** nel 2015

A fine 2015 rimarranno quindi presenziate 419 stazioni
(pari al 17,4 % del totale degli impianti)

2.2.1 - Effetto delle tecnologie

TIPOLOGIA INTERVENTO	2014	2015	TOTALE PER TIPOLOGIA
ACEI/ACC TELECOMANDATO	15	18	33
CTC	7	10	17
SCC/SCC-M	4	31	35
RADDOPPIO	3		3
ACC-M	15	18	33
Bca	2	5	7
SOTTOPASSO	2		2
SEMPLIFICAZIONE IMPIANTO		1	1
TRACCIATO PERMANENTE			0
TOTALE PER ANNO	48	83	131

2.3 - Contesto

Nel corso degli ultimi anni nel processo Circolazione sono state introdotte innovazioni tecnologiche per garantire il miglioramento continuo e un servizio sempre più efficace alle Imprese Ferroviarie clienti, improntato al mantenimento dei massimi livelli di sicurezza e sostenibilità economica.

Con la Disposizione n. 4/2012, l'ANSF ha introdotto il nuovo concetto di “*regolazione della circolazione*”, riferendosi all'attività svolta dal Dirigente Movimento, dal Dirigente Centrale Operativo e dall'Agente di Guardia di stazione disabilitata.

Tale concetto è stato recepito dalla Direzione Tecnica di RFI nella Disposizione di Esercizio n. 12 del 26/7/2013.

2.3.1 - Analisi del contesto (1/2)

Nel tempo le attività di regolazione della circolazione si sono ridotte significativamente, anche rispetto alla gestione del personale necessaria per svolgere operazioni che in precedenza erano articolate e complesse (istradamenti, manovre per ricoveri e garaggi di materiale non bidirezionale, etc.) ed a cui erano dedicate anche più postazioni nello stesso impianto. Inoltre, una serie di attività sono transitate alle Imprese Ferroviarie (scelte commerciali su coincidenze e variazioni di composizione, gestioni commerciali, UMR, etc.).

Attualmente, i lavoratori addetti alle attività di regolazione della circolazione negli impianti di stazione (ex Dirigenti Movimento) non hanno più compiti di tipo decisionale o di coordinamento di risorse umane.

2.3.1 - Analisi del contesto (2/2)

La semplificazione delle attività da svolgere per la regolazione della circolazione nelle stazioni non può più giustificare **il permanere di** inquadramenti nel livello professionale “Quadri”.

Quindi le suddette attività vanno correttamente inquadrate nel livello professionale B “Tecnici Specializzati” (figura professionale “Capo Stazione”), **fatte salve, nella fase di prima riorganizzazione del processo, alcune posizioni di lavoro nelle stazioni già oggi presenziate con personale di livello Quadro che presentano un adeguato livello di complessità, nelle quali le attività di regolazione della circolazione potranno essere svolte da personale di livello professionale/posizione retributiva Q2.**

2.4 - Azioni organizzative

Ad ogni modo il personale attualmente utilizzato nel processo Circolazione che abbia un livello professionale superiore e che non trovi proficua utilizzazione in altre attività del medesimo processo produttivo, continuerà comunque (fino ad "esaurimento"), in costanza di rapporto di lavoro, a svolgere le medesime attività e a mantenere, ai fini amministrativi, l'attuale livello di inquadramento giuridico ed economico.

2.5 - Modello organizzativo (1/3)

Le stazioni di adeguata complessità nelle quali, in fase di prima realizzazione del progetto riorganizzativo del settore, è possibile prevedere posizioni di lavoro di livello Quadro – Q2 per le attività di regolazione della circolazione, devono rispondere ai seguenti requisiti:

- a) devono avere posizioni di lavoro da Quadro già alla data dell'accordo;
- b) devono avere la copresenza dei seguenti due requisiti:
 - stazioni di diramazione di più linee ferroviarie;
 - stazioni porta su SCC;
- c) Devono avere, oltre i due requisiti di cui alla lettera b), almeno 2 delle seguenti ulteriori condizioni:
 - stazione con apparati di circolazione complessi;
 - stazione con sede di Unità Manutentiva LAV, TE, IS;
 - stazione di traghettamento;
 - stazione di testa dei nodi o di fermata per relazioni AV/AC;
 - stazione con presenza di altre Imprese Ferroviarie oltre Trenitalia;
- d) in mancanza di uno o di entrambi i requisiti di cui alla lettera b), devono possedere almeno 5 delle condizioni individuate alle lettere b) e c), ovvero almeno 3 delle condizioni individuate alle lettere b) e c) se stazioni di traghettamento.

2.5 - Modello organizzativo (2/3)

Di conseguenza sono classificabili “stazioni di adeguata complessità” ai fini dell’accordo:

Ancona C.le

Bari C.le

Foggia

Bologna C.le

Piacenza

Pisa C.le

Firenze S.M.N.

Genova P.P.

Genova Brignole

Milano Rogoredo

Milano Lambrate

Milano C.le

Caserta

Napoli C.le

Palermo C.le

Messina C.le

Villa S.Giovanni

Roma Termini

Roma Tiburtina

Roma Ostiense

Torino P.N.

Udine C.le

Venezia Mestre

Padova C.le

Verona P.N.

Brennero

2.5 - Modello organizzativo (3/3)

Per le restanti stazioni presenziate non di livello Quadro, il modello organizzativo delle stazioni si basa su una configurazione omogenea su tutta la rete, modulata su diversi "livelli di stazione", definiti attraverso parametri significativi sotto l'aspetto dei volumi di produzione di ciascuna stazione.

A tal fine vengono presi in considerazione:

- il n° di treni/giorno in transito o aventi origine/termine corsa

2.5.1 – Livelli di stazione

Livello di stazione	n° treni/giorno in transito o aventi origine/termine corsa
medio - grande	> 300
media	> 100 e ≤ 300
piccola	≤ 100

2.6 - Trattamento economico

Per tener conto dei differenti carichi di lavoro correlati ai diversi livelli di stazione definiti sulla base dei parametri di cui alle slide precedenti, ai soli lavoratori addetti alle attività di regolazione della circolazione inquadrati nel livello professionale B «Tecnici specializzati» (figura professionale «Capo Stazione»), verrà riconosciuto il salario di produttività di cui all'art. 30.1 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20.07.2012, nelle misure annue che verranno definite di intesa con la Capogruppo, trattandosi di integrazione del Contratto Aziendale di Gruppo FS.

Tali nuove misure, per i livelli di stazione “medio-grande” e “media”, verranno erogate a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla data di sottoscrizione dell'Accordo territoriale con il quale vengono verificate e definite le collocazioni, nei 3 livelli di cui sopra, delle stazioni presenziate di competenza.

Per il livello di stazione “piccola”, le misure annue lorde del salario di produttività sono quelle stabilite per la figura prof.le di Capo stazione all'art. 30.1 del CA FS del 20.7.2012, di seguito riepilogate:

Capo stazione – livello B1:	€ 1.855,92
Capo stazione – livelli B2/B3:	€ 1.839,60.