

Nuova Organizzazione Territoriale

Roma, 10 Ottobre 2012

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Indice

- Il Contesto
- ☐ Linee Guida
- □ Direzioni Territoriali Produzione
- □ Direzioni Direttrice



RFI: l'infrastruttura ferroviaria nazionale

... una grande risorsa

Rete RFI:16.727 kmDoppio binario:7.537 kmBinario unico:9.190 km

Linee elettrificate: 11.902 km (71 %)

Stazioni passeggeri: 2.300

Tecnologie innovative per la sicurezza

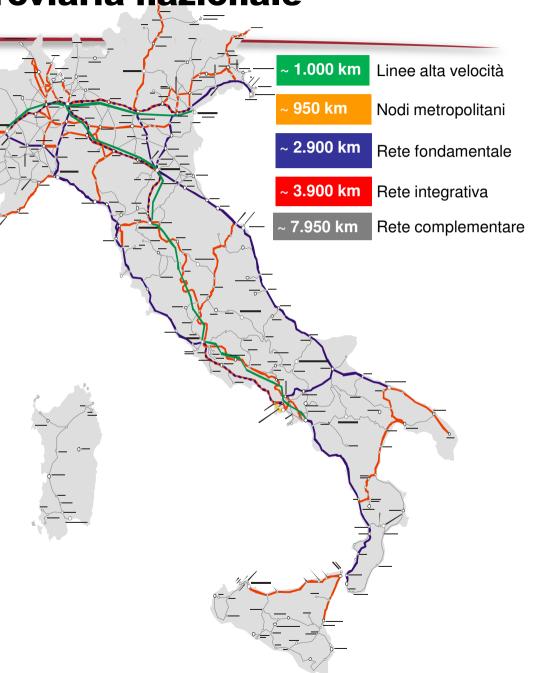
 SSC – SCMT
 16.086 km

 ERTMS
 641 km

 GSM-R
 9.000 km

Totale Personale *circa 27000*





Consistenza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

17.000 ponti (*di luce* > 3*m*)

7.000 cavalcavia

1.300 km **gallerie** (*l.* > 500m)

24.000 km binari di linea

26.000 scambi

70 Mil. m³ fabbricati

9.200 km rete ad alta tensione

370 sottostazioni elettriche





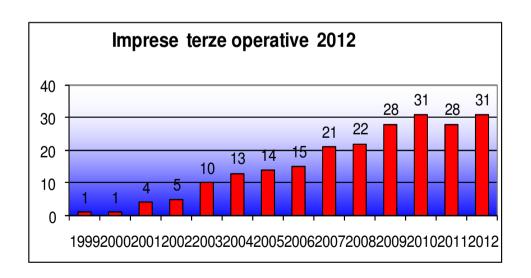
Le dimensioni del mercato del Gestore RFI

Quota di mercato delle nuove IF (merci + viaggiatori)

44 Licenze di cui 33 operative

317 milioni di treni*km anno 2011









Osservatorio Imprese Ferroviarie Merci

RFI, impegnata da tempo nel monitoraggio della Customer Satisfaction dei viaggiatori, ha esteso le sue indagini al cliente diretto: le Imprese Ferroviarie (IF) del mondo merci. L'"Osservatorio di Mercato Imprese Ferroviarie Merci" nasce per rafforzare l'immagine di RFI in qualità di *soggetto indipendente* e *non autoreferenziale*.

L'indagine, attraverso interviste "face to face" svolte nei mesi di Giugno e Luglio 2012, ha preso in considerazione le Imprese Ferroviarie titolari di Contratto di Utilizzo, operative nell'anno 2011.



OIFM: Desiderata nel rapporto RFI – Imprese Ferroviarie

Il 61% delle IF si dichiara soddisfatta della capacità di RFI di gestire i rapporti con le stesse

Aspetti da migliorare	% di richiedenti
Caratteristiche infrastrutturali	50%
Aspetti organizzativi	44%
Efficienza e flessibilità	28%
Offerta	22%
Tempi percorrenza e sosta	22%

Base: Totale rispondenti – 18 intervistati



OIFM: Elementi da migliorare/modificare nel rapporto Gestore infrastruttura ed Imprese Ferroviarie

	% di richiedenti
Offerta	<u>89%</u>
Chiarezza e trasparenza dei processi	<u>39%</u>
Costi	<u>28%</u>
Applicativi	22%
Comunicazione	22%
Filosofia aziendale	22%
Tempestività	22%
Flessibilità gestione operativa	17%
Altro	17%
Coinvolgimento nella definizione delle regole	11%

Base: Totale rispondenti – 18 intervistati



OIFM: Dettaglio Elementi da migliorare/modificare nel rapporto GI ed IF

OFFERTA

Migliorare i servizi manovra e la gestione dei terminali

Migliorare l'efficacia del prodotto offerto (tracce) ed aumentare le capacità

Maggiori servizi rispondenti alle esigenze dei clienti e miglioramento della qualità dei servizi

Sfruttare pienamente le capacità delle infrastrutture e migliorare i servizi accessori (rifornimento ecc.)

Maggiore flessibilità per l'accesso alle infrastrutture e nuovo PIR adeguato

Fornire soluzioni alternative (catalogo) e commercializzare meglio il servizio

CHIAREZZA E TRASPARENZA DEI PROCESSI

Migliorare l'uniformità delle regole di interfaccia in tutti i COER e Maggiore facilità nel reperire i giusti referenti

Migliorare la chiarezza e la trasparenza nei processi di allocazione delle tracce

Aggiornare i dati IF e comunicarli a tutte le strutture GI

Aggiornamento costante della documentazione a disposizione

Maggiore chiarezza e trasparenza contrattuale

COSTI

Diminuire i costi di manovra e relativi allo sgombero delle infrastrutture

Migliorare il rapporto prezzo/tempo di percorrenza dell'acquisto delle tracce

Migliorare il rapporto qualità/prezzo dei servizi offerti

Orientamento al Cliente

La struttura organizzativa di RFI sta evolvendo verso una configurazione che garantirà una sempre maggiore attenzione ai bisogni dei Clienti.

Tali bisogni si differenziano in funzione dei servizi: Lunga Percorrenza, Regionale e Merci.

Per raggiungere l'obiettivo prefissato è prevista una organizzazione per prodotto nelle attività:

- ✓ Commerciale
- ✓ Gestione del traffico



IL CONTESTO



Strategie, obiettivi e azioni

La strategia del GI rimane orientata a garantire la crescita del trasporto ferroviario quale elemento centrale ed eco-compatibile della mobilità di persone e merci, "a costi efficientati" in tutti i vari settori di business e mantenendo gli elevati standard di sicurezza sin qui conseguiti.

Il Gestore, nell'arco di Piano, deve convergere verso una struttura più "snella", orientata al mercato, maggiormente indipendente dalle risorse pubbliche con livelli di performance sotto il profilo di sicurezza e qualitativo tra i migliori a livello europeo.

Obiettivi

- Equilibrio economico-finanziario
- Miglioramento della qualità percepita dal cliente (pulizia stazioni e navi, efficacia informazioni al pubblico, ..)
- Miglioramento livelli di offerta e prestazioni delle rete per lo sviluppo della domanda

Azioni

- □ Sviluppo della capacità infrastrutturale privilegiando interventi "leggeri" (organizzativi/tecnologici) per rispondere alle esigenze del mercato e favorirne nel breve termine la ripresa
- □ Completamento del processo, avviato con rightsizing di focalizzazione funzionale ed ottimizzazione degli asset anche in coerenza del dettato normativo individuato nella Dir. 91/440CE e nel Reg. CE 2598/70
- □ Applicazione di nuove tecnologie e modelli organizzativi in ottica di continuo efficientamento operativo ed incremento della sicurezza
- □ Revisione del pedaggio e dei prezzi dei servizi secondo criteri più orientati al mercato (art.14/15 D.Lgs 188/03)
- □ Revisione delle prestazioni e dei corrispettivi per i servizi di infrastruttura
- □ Definizione Piano investimenti in coerenza con il quadro strategico e finanziario rappresentato nel DEF



La revisione del CdP

Contratto di Programma per il Servizio di Disponibilità della Rete:

Questo Contratto sarà finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il tema della manutenzione della rete, sia ordinaria che straordinaria, sotteso all'effettiva disponibilità della rete.

L'atto sarebbe in linea con gli orientamenti europei (Multi Annual Contract), con prestazioni misurabili attraverso standard definiti e finanziamenti garantiti da risorse ordinarie "non rimodulabili".

L'integrazione tra manutenzione ordinaria e straordinaria permette:

- ✓ Miglioramento affidabilità e disponibilità linee a mercato
- ✓ Efficientamento organizzativo linee servizio universale
- ✓ Riduzione dei costi operativi (materiali, appalti, costi di funzionamento)
- ✓ Efficiente valutazioni "make or buy"



La nuova offerta manutentiva (1/2)

Le politiche manutentive adottate da RFI nella gestione della rete si basano su un attento mix di interventi di manutenzione ordinaria e di rinnovo/sostituzione/adeguamento di singoli oggetti (la cosiddetta manutenzione straordinaria); il risultato è la massimizzazione della vita utile degli impianti complessi, intesa questa come il tempo intercorrente tra l'investimento originario e la dismissione e rifacimento integrale dell'impianto complesso.

L'efficientamento della manutenzione ci ha portato a considerare l'infrastruttura in funzione dell'utilizzo dalle I.F. e di differenziare le attività manutentive in funzione della quantità di treni circolanti nella linea.



La nuova offerta manutentiva (2/2)

La nuova offerta manutentiva orienta il livello di disponibilità

dell'infrastruttura alle effettive esigenze di mercato. Questo comporta:

- Classificare gli asset in base al mercato (volumi di traffico gestiti)
- Stabilire un conseguente livello di disponibilita'
- Definire azioni manutentive coerenti

La sicurezza secondo i migliori standard europei rimane l'obiettivo imprescindibile degli interventi manutentivi anche in una logica market oriented



LINEE GUIDA



Linee Guida (1/2)

- Mantenimento della configurazione territoriale del processo produttivo, presidiato da *quindici* Direzioni Territoriali Produzione, nelle quali:
 - confluiscono gli agenti in turno rotativo delle Sale Operative Circolazione;
 - viene operata una razionalizzazione della catena di comando;
- Mantenimento nell'ambito delle Direzioni Direttrice del presidio sulla pianificazione, programmazione, gestione e controllo della circolazione;



Linee Guida (2/2)

FOCALIZZAZIONE DIREZIONI
DIRETTRICE SUI PROCESSI DI
CIRCOLAZIONE E COMMERCIALE

FOCALIZZAZIONE DTP SUI PROCESSI DI SERVIZIO AL BUSINESS

Committenza funzionale

Programmazione, Coordinamento e Controllo della Circolazione

Unica interfaccia con le Imprese Ferroviarie

Rapporti con gli Stakeholder

Customer service

Manutenzione

Servizi di Circolazione

Residui servizi di Manovra

Servizi di Stazione

Asset

Progettazione e Realizzazione Lavori

Safety



DIREZIONI DIRETTRICE



DIRETTRICI - Logiche Nuovo modello organizzativo

Il nuovo modello organizzativo rappresenta un'evoluzione dell'attuale:

- La Direzione Direttrice, oltre a mantenere la responsabilità sui processi di Pianificazione Funzionale e Sviluppo dei Servizi, consolida la funzione di interfaccia unica delle IF nella Gestione e Programmazione Operativa della circolazione, attraverso il presidio garantito dalle UO Gestione Esercizio e Programmazione Operativa, dislocate presso i Posti Centrali
- Nelle Direttrici di maggiore complessità è previsto un ulteriore livello organizzativo, la SO Esercizio, con funzioni di coordinamento dei GEPO, al fine di ottimizzare la gestione della circolazione, dell'informazione/comunicazione nell'ambito della Direttrice e, nei casi di anormalità, delle priorità di intervento finalizzate al ripristino della circolazione
- Le attività di Programmazione e Controllo, collegate alle conseguenze di interruzioni e rallentamenti programmate da Produzione per esigenze manutentive, vengono portate a livello di Direttrice, nell'ambito della SO Pianificazione Funzionale e Sviluppo, al fine di garantire la massima integrazione con le IF dei processi ricadenti nell'ambito della stessa Direttrice



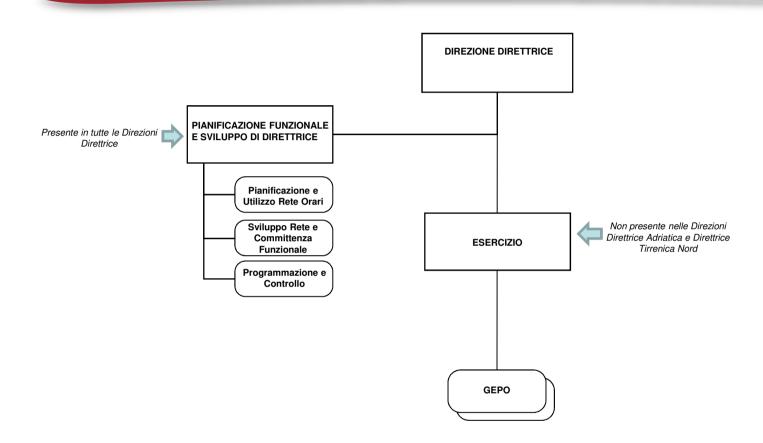
DIRETTRICI - Logiche Nuovo modello organizzativo

Risultati attesi

- √ Focalizzazione sul processo circolazione
- ✓ Maggiore attenzione ai rapporti con IF e Regioni in un'ottica di customer service
- ✓ Cambiamento culturale delle risorse chiave (RTM nodo....)
- ✓ Ricongiungimento della famiglia professionale del 'movimento' in ambito DTP:
 - agevolazione nell'integrazione tra i mestieri;
 - maggiori opportunità di sviluppo professionale



DIRETTRICI - Nuovo modello organizzativo





DIREZIONI TERRITORIALI PRODUZIONE



DTP - Logiche Nuovo modello organizzativo

Il nuovo modello organizzativo rappresenta un'evoluzione dell'attuale, in particolare prevede:

- la riduzione della catena di comando attraverso la razionalizzazione dei livelli dirigenziali;
- nuova collocazione gerarchica di alcuni reparti, alcuni dei quali transitano a diretto riporto della DTP (es. Reparto Pianificazione);
- nuova attribuzione degli impianti TLC, LP e SSE ai CdL di Unità Territoriale;
- l'istituzione di un presidio organizzativo, non coinvolto nel processo produttivo, con l'obiettivo di verificare in modo fisico le attività manutentive, lo stato dell'infrastruttura e l'organizzazione dei CdL;
- l'acquisizione delle Sale Operative Circolazione, a completamento del processo di trasferimento in ambito DTP delle attività di servizio alla circolazione.



Logiche nuovo modello organizzativo

Risultati attesi

- ✓ Maggiore efficacia nella governance delle attività
- ✓ Ottimizzazione delle attività manutentive
- ✓ Migliore definizione degli ambiti di responsabilità
- ✓ Maggiore efficacia nel monitoraggio dello stato dell'infrastruttura e quindi maggiore sicurezza



Nuovo schema organizzativo tipo

