

SEGRETERIA REGIONALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

Foglio Informativo Stampato in proprio - Anno 5, N. 490 - Ottobre 2012



## Nuova Organizzazione Territoriale

**Roma, 10 Ottobre 2012**

# Nuova Organizzazione Territoriale

Roma, 10 Ottobre 2012

# Indice

---

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

# RFI: l'infrastruttura ferroviaria nazionale

... una grande risorsa

**Rete RFI :** **16.727 km**  
*Doppio binario:* 7.537 km  
*Binario unico:* 9.190 km

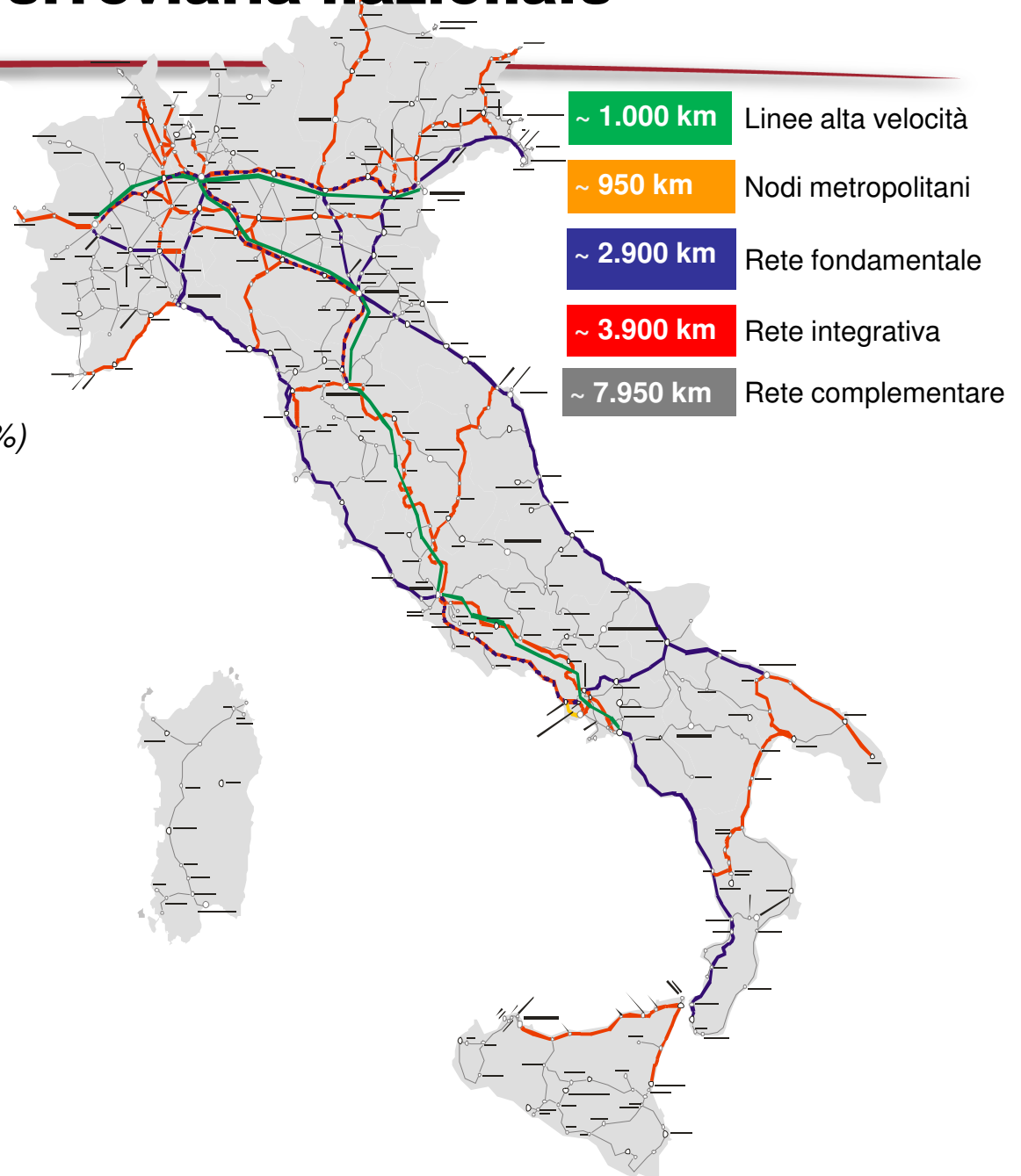
*Linee elettrificate:* 11.902 km (71 %)

Stazioni passeggeri: 2.300

## Tecnologie innovative per la sicurezza

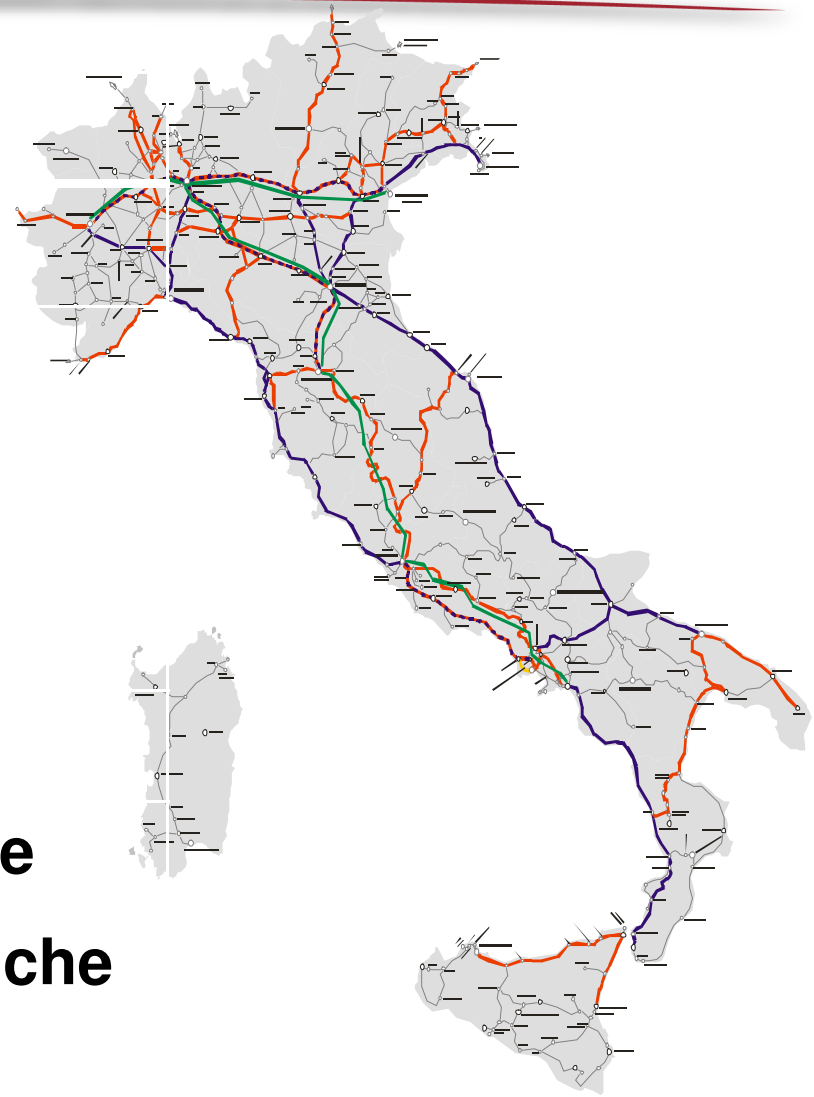
SSC – SCMT 16.086 km  
ERTMS 641 km  
GSM-R 9.000 km

**Totale Personale** circa 27000



# Consistenza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale

<b>17.000</b>	<b>ponti</b> ( <i>di luce &gt; 3m</i> )
<b>7.000</b>	<b>cavalcavia</b>
<b>1.300 km</b>	<b>gallerie</b> ( <i>l. &gt; 500m</i> )
<b>24.000 km</b>	<b>binari di linea</b>
<b>26.000</b>	<b>scambi</b>
<b>70 Mil. m<sup>3</sup></b>	<b>fabbricati</b>
<b>9.200 km</b>	<b>rete ad alta tensione</b>
<b>370</b>	<b>sottostazioni elettriche</b>

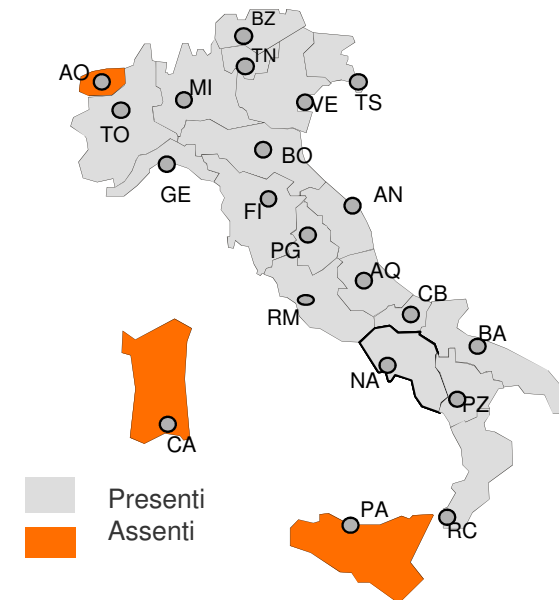
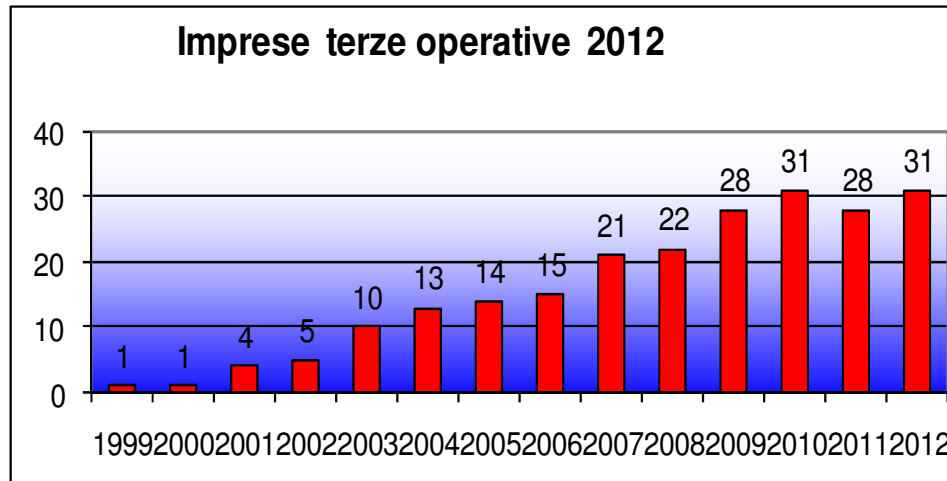


# Le dimensioni del mercato del Gestore RFI

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)
- ✓ Efficienti 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 disponibilità
- ❑ 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)



---

# DIREZIONI DIRETTRICE

# DIRETTRICI - Logiche Nuovo modello organizzativo

---

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

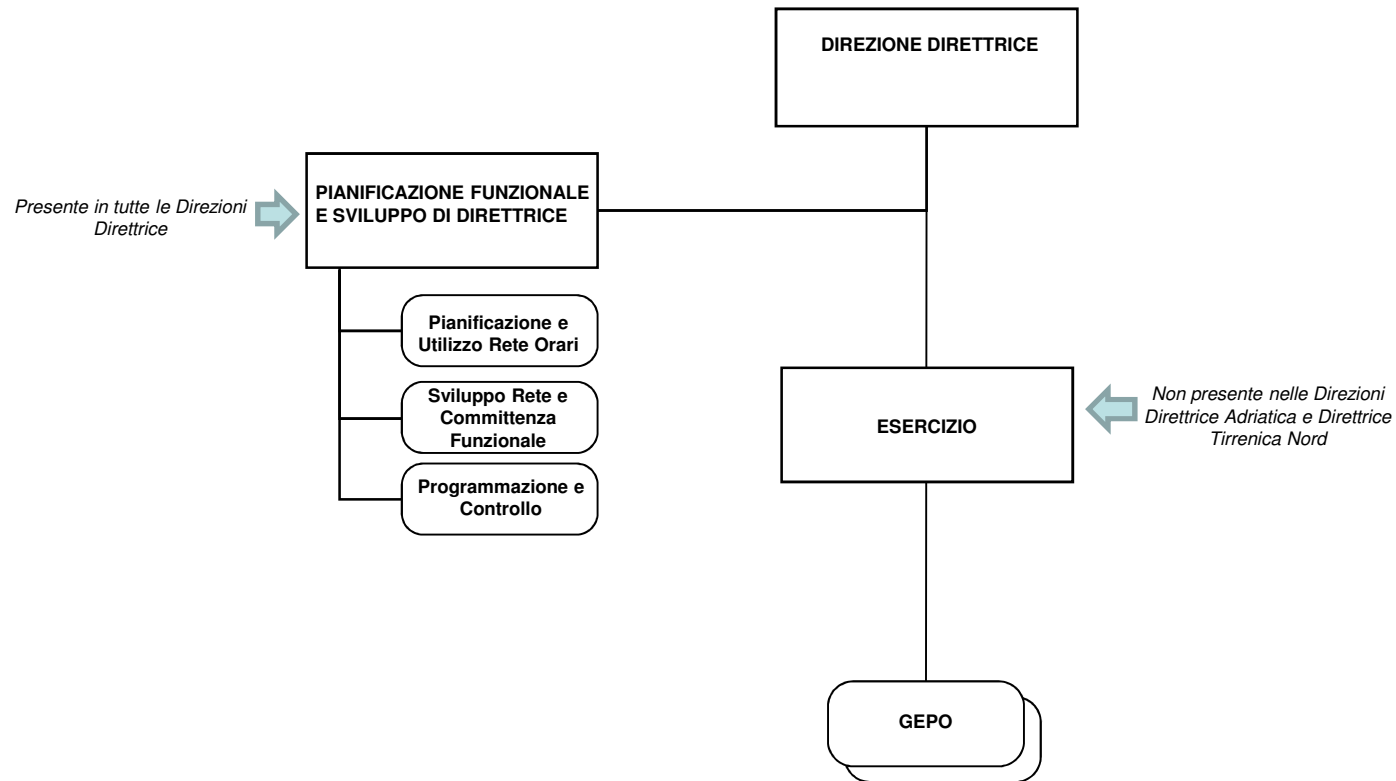
- La Direzione Direttrice, oltre a mantenere la responsabilità sui processi di Pianificazione Funzionale e Sviluppo dei Servizi, consolida la funzione di interfaccia unica delle IF nella Gestione e Programmazione Operativa della circolazione, attraverso il presidio garantito dalle UO Gestione Esercizio 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 anomalità, 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

