



# Nuova Organizzazione IMC Torino Settore Manutenzione

16/05/2012

# Indice

---

- Volumi di produzione**
- Consistenza personale (profili/mestiere)**
- Manutenzione**
  - ⇒ **Consistenza personale (profili/mestiere)**
  - ⇒ **As is**
  - ⇒ **Analisi attuale carico**
  - ⇒ **To be**

# Volumi di produzione

## Variation Fabbisogno Carrozze

	FABBISOGNO CARROZZE DA TURNO IMC TORINO													TOTALE
	A	B	BH	SP	TOT. GIORNO	BE	BM41L	CL	CF	MU	T2S	T3S	EXC	
giugno 2010	29	84	10	10	133	37	25	8	10	12	4	0	0	229
giugno 2011	19	69	11	7	106	21	19	7	10	12	2	0	0	177
PREVISIONE - giugno 2012	16	40	7	9	72	7	8	0	12	4	0	0	0	103

## Variation Produzione Carrozze x km

La riduzione di carr-km PAX è del 30%, parzialmente attenuata dal service di manutenzione verso DPR

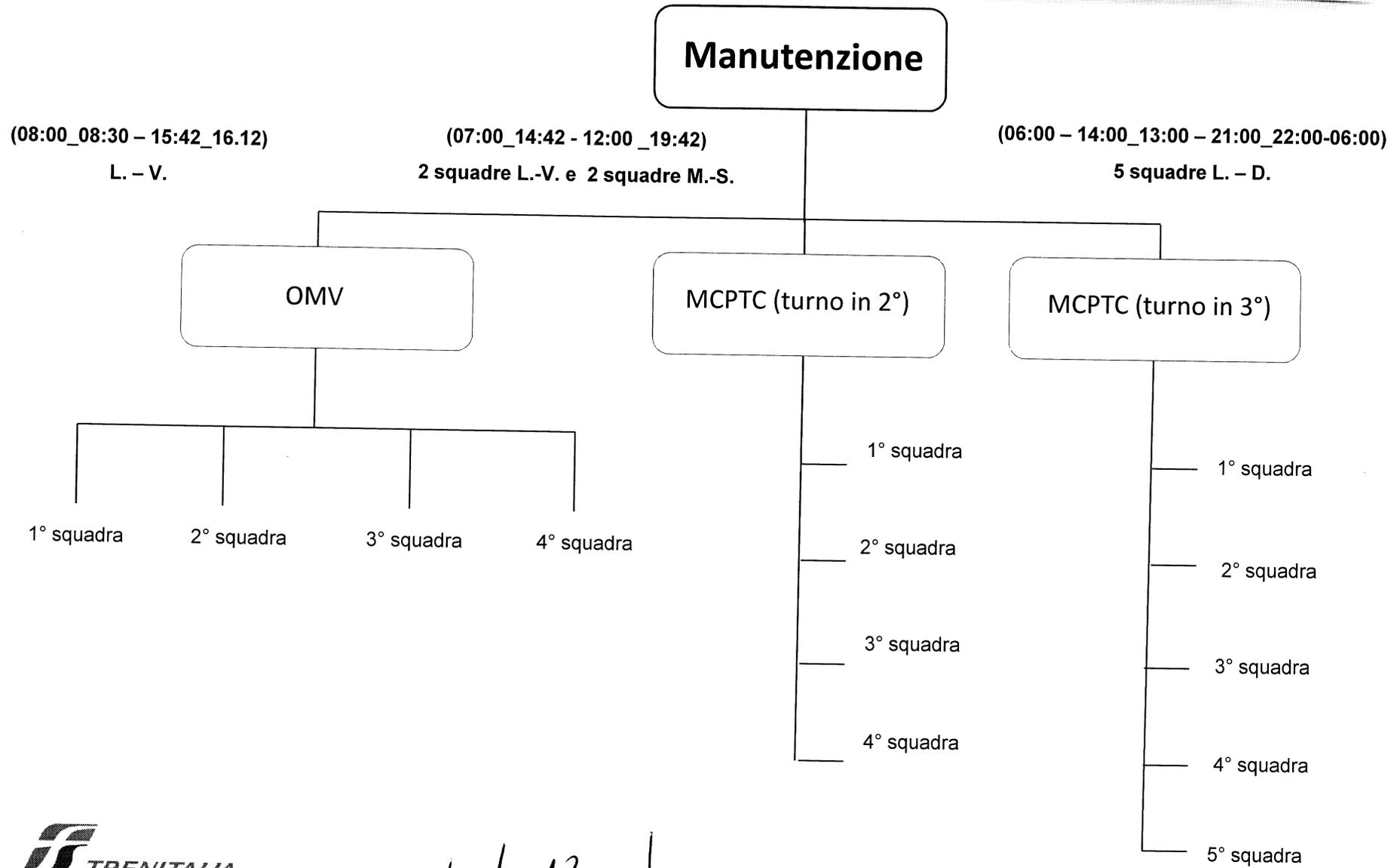
16/05/2012 *[Signature]*

# Manutenzione ⇒ Consistenza personale (profili/mestiere)

Conteggio di C.I.D.		
squadra	profilo	Totale
MCPTC	Capo Tecnico	14
	Tecnico della Manutenzione	21
<b>MCPTC Totale</b>		<b>35</b>
OMV	Capo Tecnico	5
	Operatore Specializzato Manutenzione	15
	Tecnico della Manutenzione	17
<b>OMV Totale</b>		<b>37</b>
<b>Totale complessivo</b>		<b>72</b>

16/05/2012 *[Signature]*

# Manutenzione ⇒ As is



16/08/2012 *[signature]*

## Manutenzione ⇒ Analisi attuale carico

---

La stima del carico di lavoro è stata fatta sulla base delle seguenti ipotesi:

- **Ore manutenzione programmata:**

per ogni macrotipologia di vettura è stata fatta una media delle ore che figurano nei cicli di manutenzione

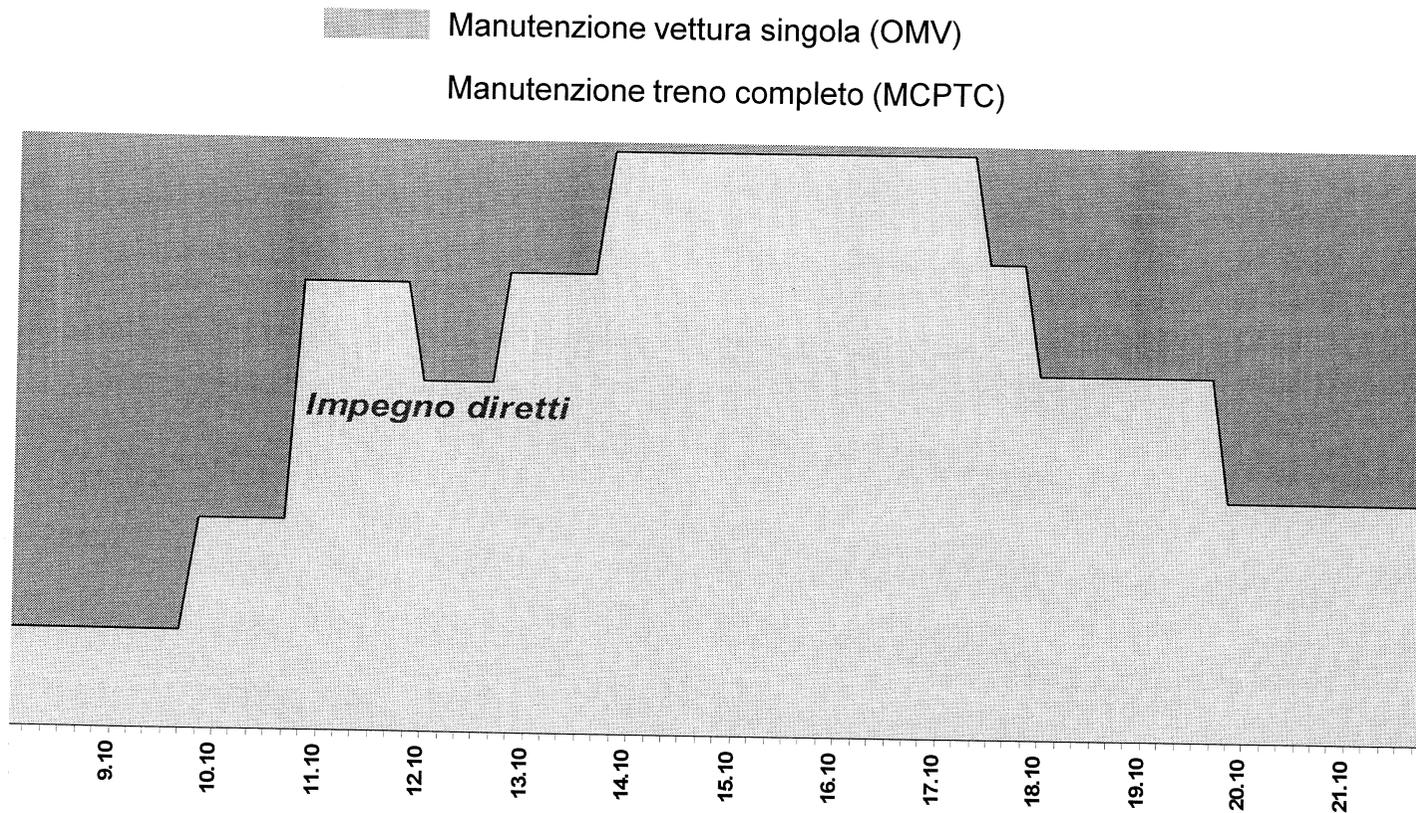
- **Ore manutenzione correttiva:**

- la quantità di manutenzione correttiva è stata stimata in base agli standard degli IMC Citynight.
- Una ulteriore ipotesi è che tale manutenzione si faccia in egual misura tra MCPTC e OMV

16/05/2012 

## Manutenzione ⇒ Analisi attuale carico

Dall'esame della distribuzione del carico di lavoro in relazione agli arrivi e alle partenze dei treni assegnati risulta che una turnazione del personale con presenza costante nella fascia oraria 08:00 – 22:00 sia la più adatta a coprire il carico di lavoro della MCPTC; inoltre la stessa lascia una capacità produttiva residua che può essere saturata dal fabbisogno di lavoro per la manutenzione a vettura singola.



16/05/2012  
m

## Manutenzione ⇒ To be

La nuova organizzazione prevede la presenza contemporanea di squadre sia per la manutenzione a carrozza singola che per quella a treno completo:

Forza lavoro

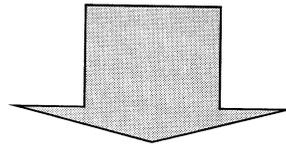
=

Squadre MCPTC

+

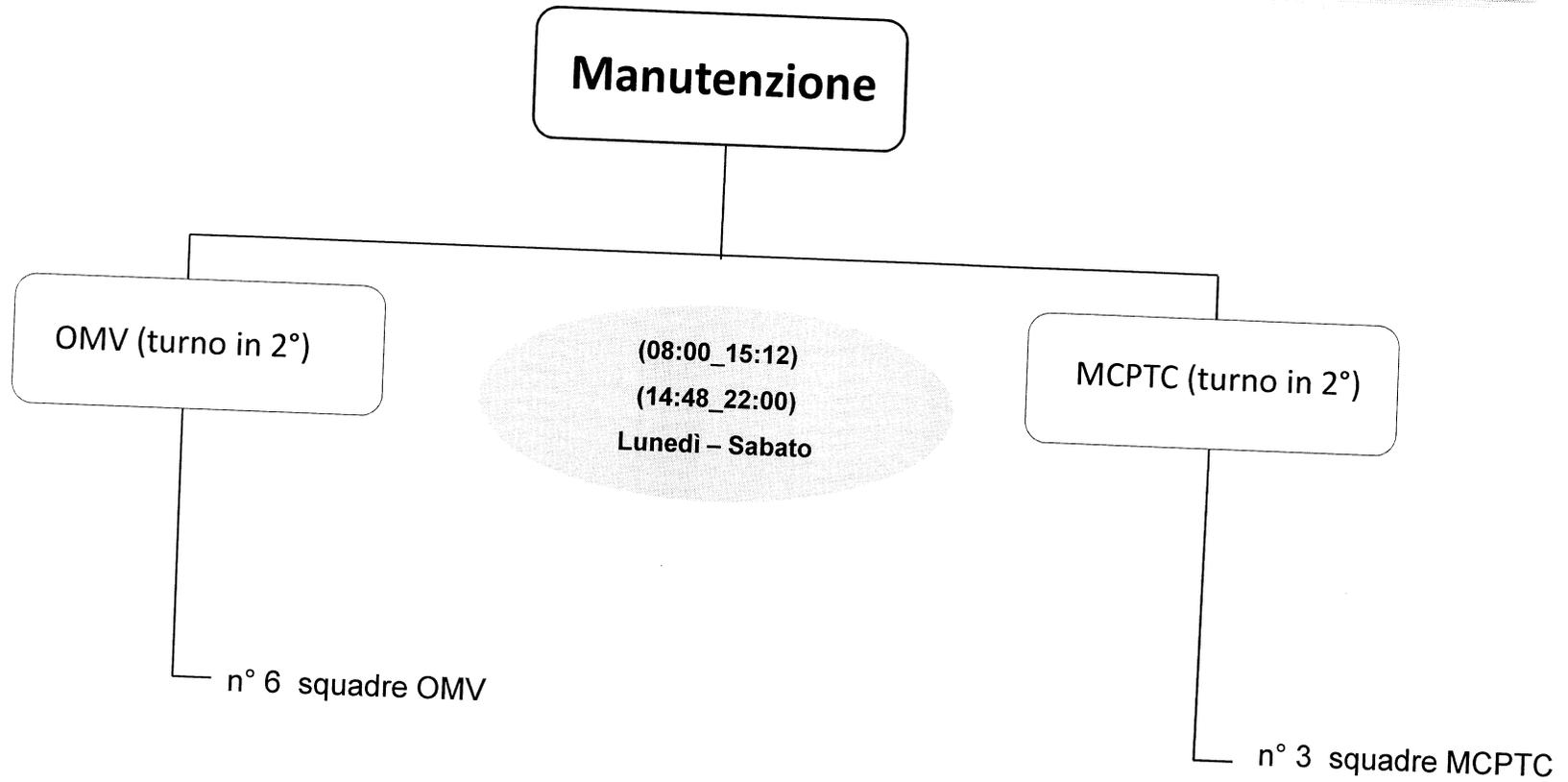
Squadre OMV

**SEMPRE**



- Organizzazione flessibile che permette di concentrare la forza lavoro laddove ci sia il maggiore fabbisogno.
- Organizzazione più snella e turno più gestibile
- Presenza personale coerente con la finestra temporale di manutenzione
- Maggiore coesione e sinergia tra le squadre

# Manutenzione ⇨ To be



16/05/2012  
M