

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

Variazione 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 |

Variazione Produzione Carrozze x km

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

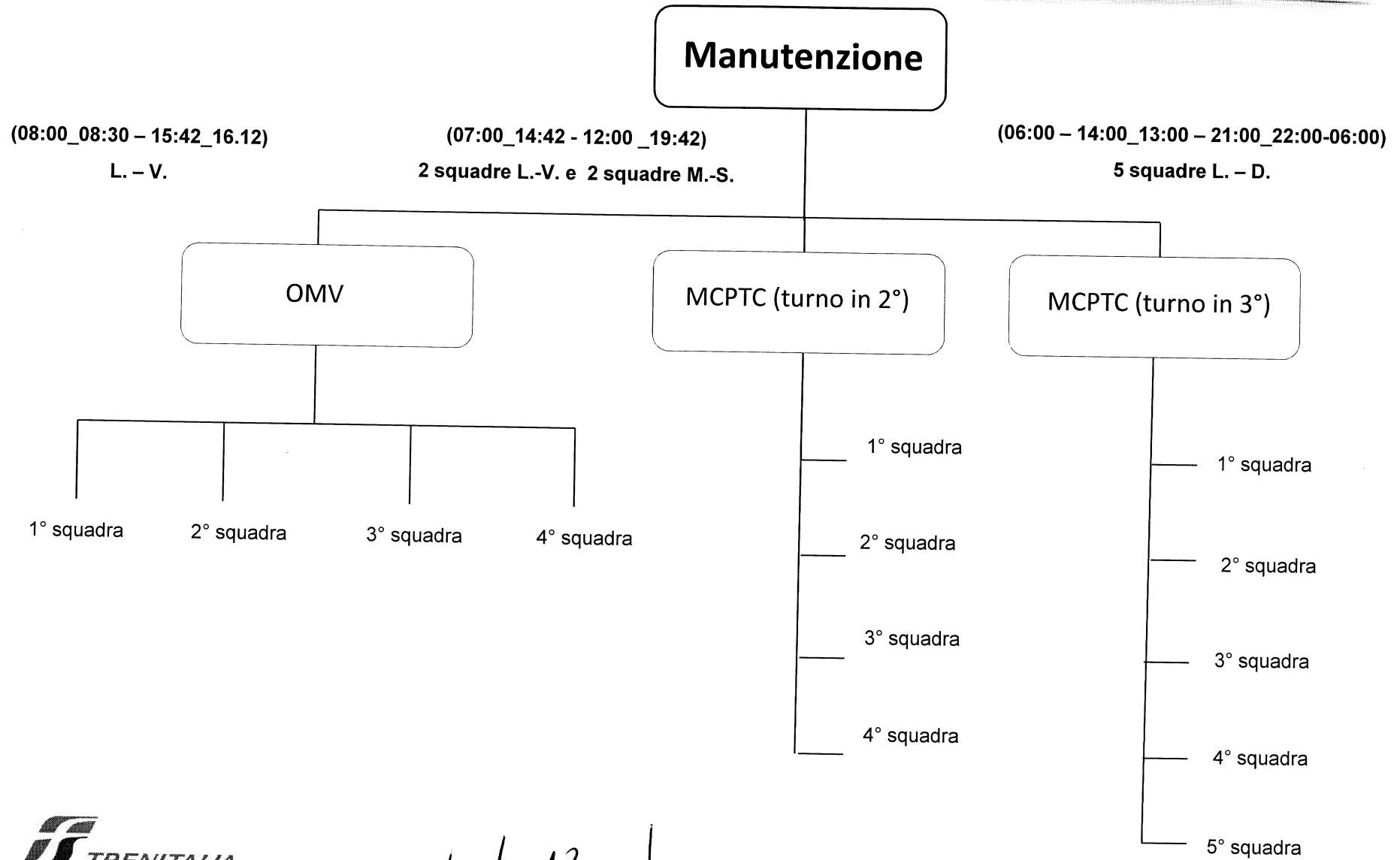
16/05/2012 *[Signature]*

Manutenzione ⇒ Consistenza personale (profili/mestiere)

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

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

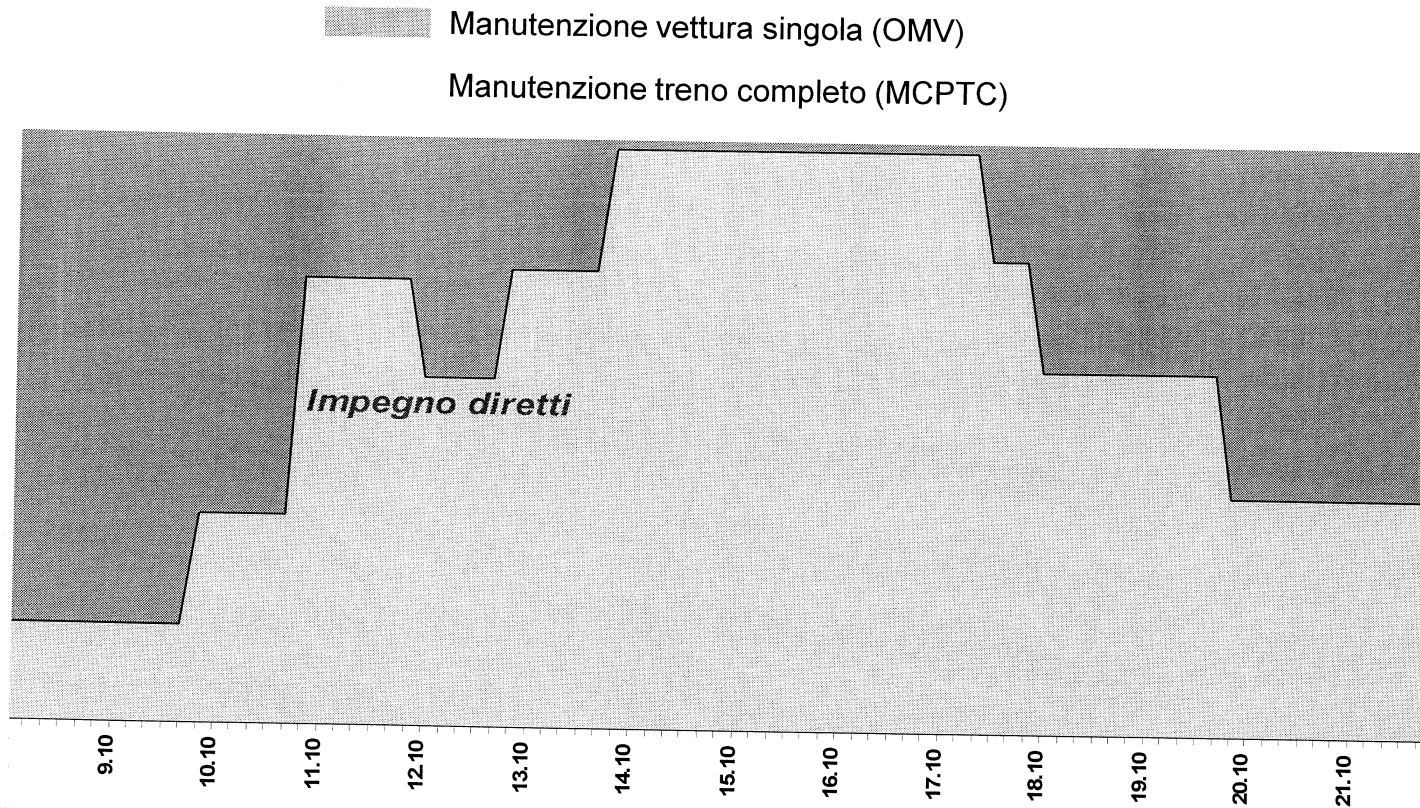
- **Ore manutenzione correttiva:**

- 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

[Handwritten signature]

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

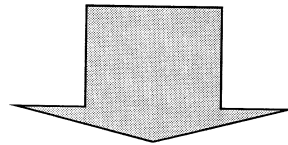
=

Squadre MCPTC

+

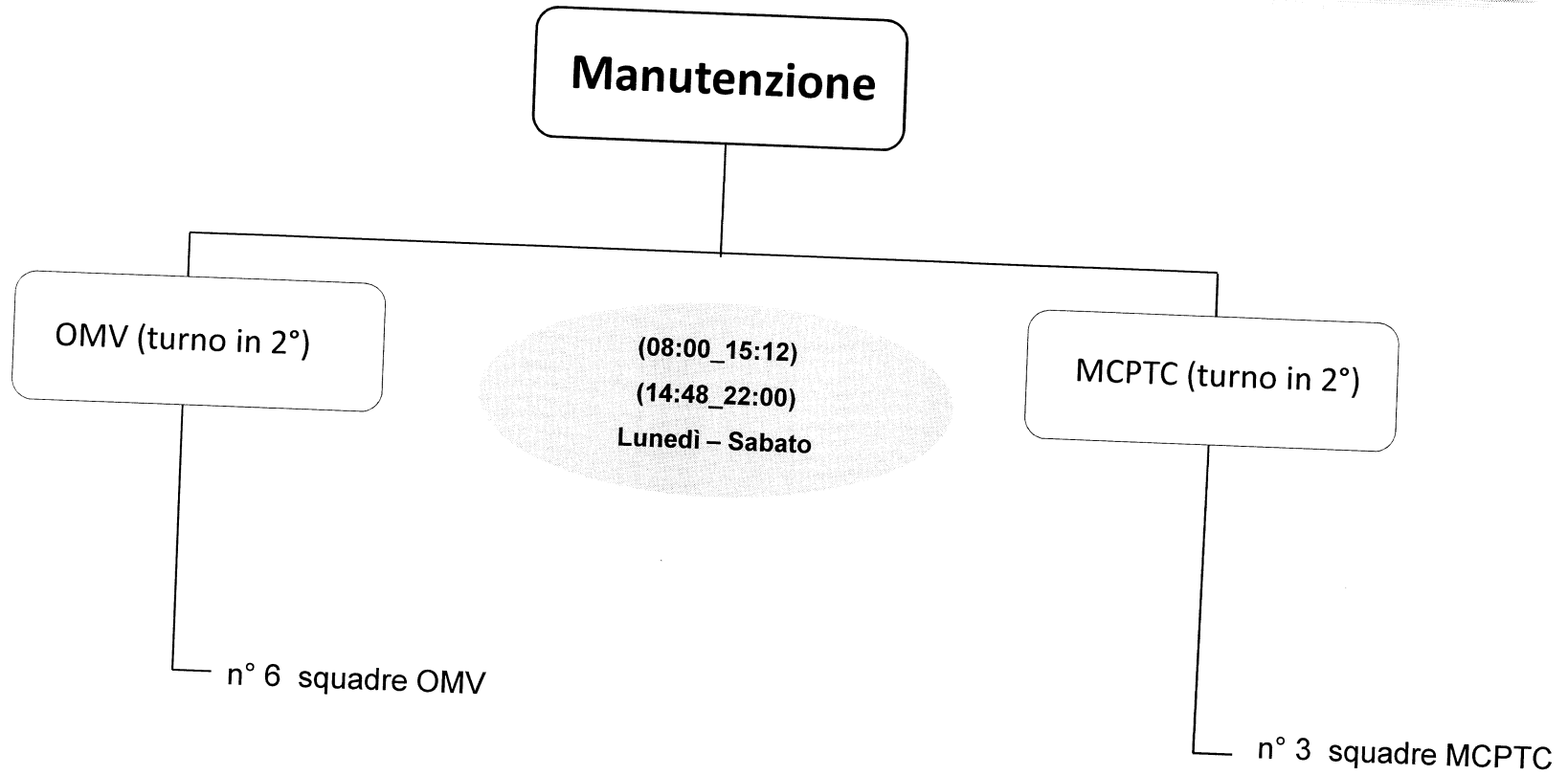
Squadre OMV

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