

MICROSTRUTTURA D.T.P. PRIMO INCONTRO



Rete Ferroviaria Italiana
Direzione Produzione
Direzione Territoriale Produzione Torino
Il Responsabile

Segreterie Regionali/Compartimentali
Piemonte e Valle d'Aosta

FILT-CGIL
FIT-CISL
UILTRASPORTI
FAST FERROVIE
UGL FERROVIE
ORSA

LORO SEDI

RSU TORINO MOVIMENTO
RSU MANUTENZIONE
RSU MANOVRA confluiti alla DTP

Torino, (data del protocollo)

Oggetto: Incontro sindacale del 16.3.2010

Si fa seguito all'odierno incontro sindacale, nel corso del quale è stata data ampia informativa sulla proposta di riorganizzazione territoriale della DTP Torino, così come previsto dagli accordi nazionali del 7.1.2010 e 19.1.2010, trasmettendo copia della documentazione illustrata.

Si resta in attesa di conoscere la prima data utile per il prosieguo del confronto.

Distinti saluti.

Giuseppe ACQUARO

FAST FerroVie Piemonte e Valle d'Aosta

Via Sacchi, 45 - 10125 Torino

Tel. 0115097310/0116653849 – Fax 0115087000/0116652007 – Tel. FS 95923849 – Fax FS 95922007

E-mail piemonte@fastferrovie.it



Torino 16 marzo 2010

Nuova Organizzazione della Direzione Territoriale Produzione di Torino

Presentazione alle OO.SS/RSU

Indice

- ❑ Linee guida
- ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
- ❑ SO TS
- ❑ Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione
- ❑ Gli RTM
- ❑ SO GOT
- ❑ SO Ingegneria
- ❑ SO Tecnologia

- ❑ Linee guida
- ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
- ❑ SO TS
- ❑ Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione
- ❑ Gli RTM
- ❑ SO GOT
- ❑ SO Ingegneria
- ❑ SO Tecnologia

Linee Guida

Principi di carattere generale

Con l'istituzione delle Direzioni Territoriali Produzione sono poste le basi per la ottimizzazione e la razionalizzazione di tutti i processi legati alla produzione.

Si è voluta realizzare una organizzazione fortemente focalizzata alla produzione di servizi relativi all'esercizio ferroviario, definendo una nuova configurazione territoriale per la gestione del processo produttivo.

Con l'istituzione dei COER, poi, si viene ad operare una distinzione fra:

- ❑ **la funzione del movimento**, intesa come attuazione della normativa e delle prescrizioni operative di esercizio, nonché del mantenimento in efficienza, terminali e dei servizi di manovra
- ❑ **la funzione della circolazione** intesa come pianificazione, programmazione, gestione e controllo del "traffico ferroviario" sulla infrastruttura, nonché sviluppo strategico dell'offerta commerciale

Linee Guida

DTP è un grande **stabilimento** che produce i servizi necessari alla circolazione di treni con al suo interno "branche" di "operatori" (operatori/addetti della **manutenzione** e operatori/addetti della **circolazione**).

COER definisce le "commesse di lavorazione" dello stabilimento, pianifica e programma il prodotto "treni e manovre" commissionandolo alla DTP.



Viene **rafforzato il rapporto cliente/fornitore** tra chi deve garantire il "prodotto treno" (COER) e chi deve assicurare le migliori condizioni impiantistiche e i servizi necessari alla erogazione del prodotto del treno

La nuova organizzazione pone anche le basi per **realizzare la migliore sinergia nella gestione dei processi** e perseguire anche economie di scala attraverso una più **corretta e coerente riallocazione di funzioni, risorse ed attività**.

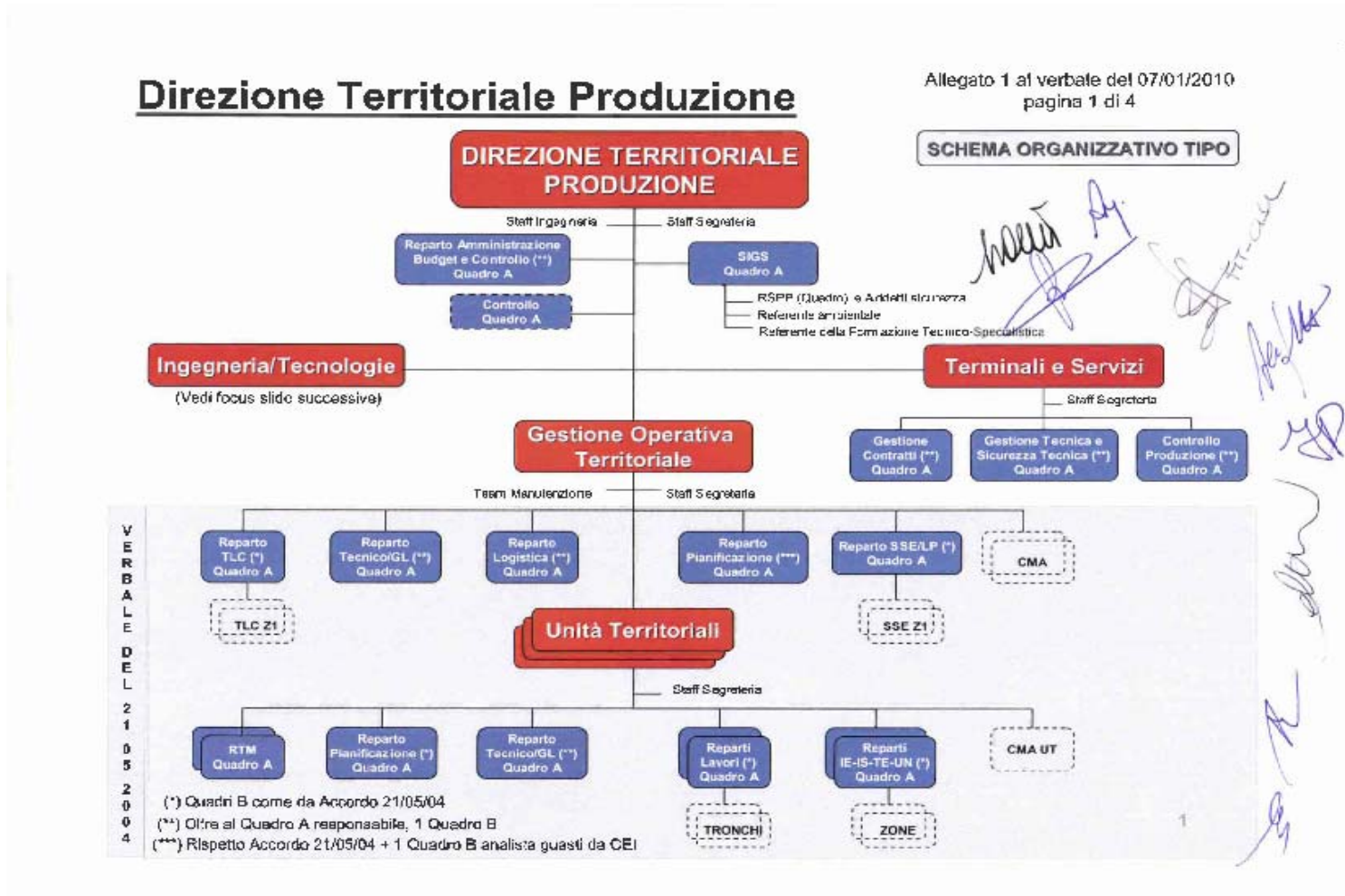
Accordo nazionale

Con i verbali accordi sottoscritti al livello nazionale (di seguito denominati accordo), il 7 e il 19 gennaio 2010, si è stato stabilito, fra le altre cose:

- ❑ l'organizzazione tipo delle strutture territoriali delle DTP
- ❑ la creazione della zona SCC
- ❑ la necessità di minimizzare gli effetti negativi dei guasti agli impianti di sicurezza e segnalamento attraverso una rimodulazione degli orari di lavoro delle Zone IS dei grandi impianti della rete, prevedendo la presenza di tre lavoratori (1 di livello E e 2 di livello F) in definite fasce. Le DTP individueranno zone IS interessate.

Accordo nazionale

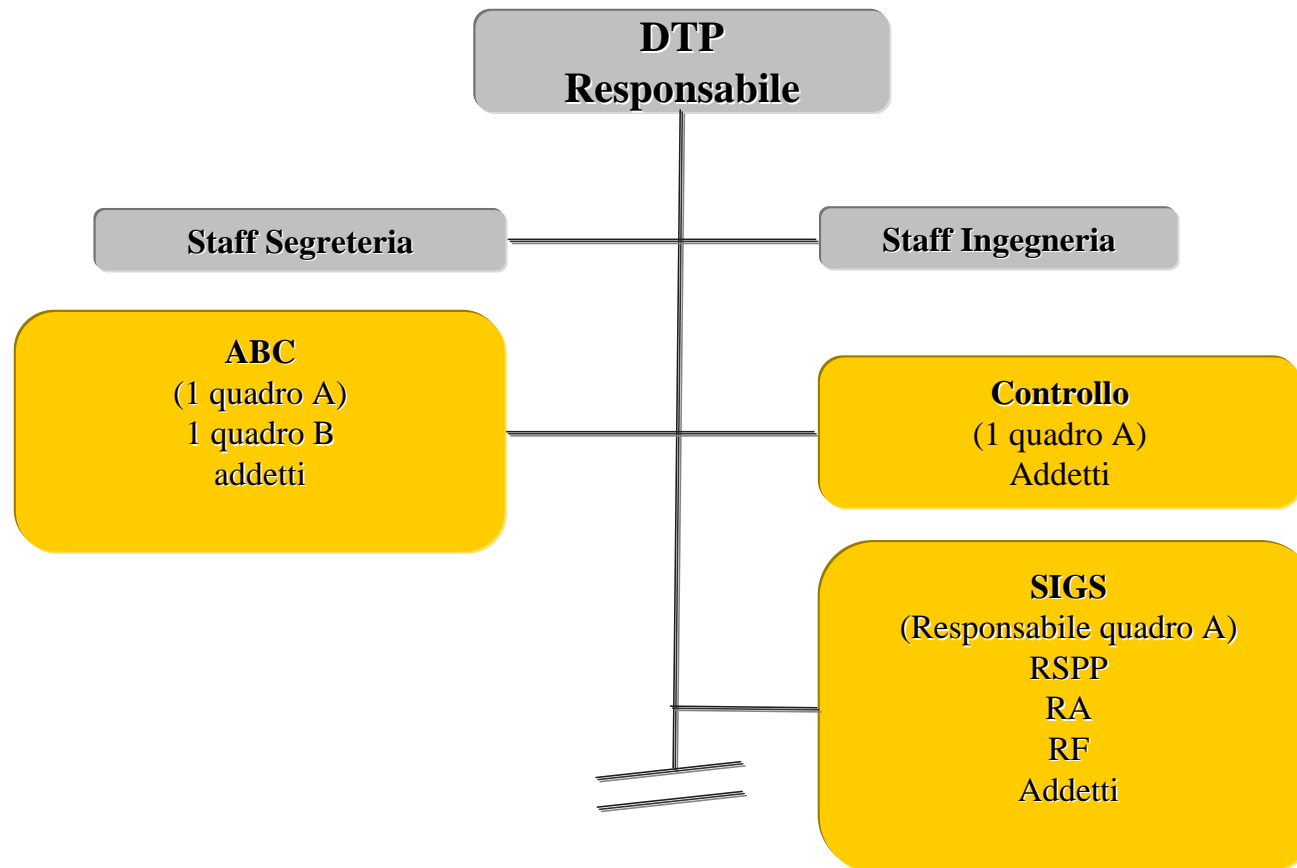
Organizzazione tipo delle strutture territoriali delle DTP



-
- ❑ Linee guida
 - ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
 - ❑ SO TS
 - ❑ Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione
 - ❑ Gli RTM
 - ❑ SO GOT
 - ❑ SO Ingegneria
 - ❑ SO Tecnologia

La Direzione Territoriale Produzione di Torino

Coerentemente con quanto previsto nell'accordo del 7 gennaio 2010, per la DTP di Torino è stata prevista la seguente micro struttura.



La Direzione Territoriale Produzione Torino

Controllo

Tale struttura presidia, per conto del referente di progetto e in ausilio ai vari Project Manager, il processo di gestione degli investimenti in tutte le sue fasi, dalla redazione della pianificazione all'anno "n-2" fino al collaudo degli interventi.

Cura anche il presidio di tutti gli aspetti normativi e di interfaccia con la SO Legale per il presidio delle attività negoziali nonché l'aggiudicazione dei contratti.

La Direzione Territoriale Produzione Torino

Amministrazione Budget e Controllo

Il numero degli addetti del Reparto terrà conto dell'acquisizione delle attività provenienti dalla ex DCM.

Previsti:

- un quadro Responsabile (liv. A)
- un quadro (liv. B)
- addetti

La Direzione Territoriale Produzione Torino

Sistema Integrato Gestione Sicurezza (SIGS)

Presidia, per conto del Responsabile della Unità Produttiva “Direzione Territoriale Produzione di Torino”, nonché in ausilio ai Datori di Lavoro delegati della DTP, la corretta gestione della sicurezza sul lavoro, della sicurezza dell’ambiente e della circolazione, in accordo alle norme di legge, alle procedure e Norme aziendali.

Gestisce inoltre, per conto del Responsabile della DTP e in ausilio ai Datori di Lavoro Delegati, il processo di formazione tecnico-specialistico.

Previsti:

- ❑ un quadro Responsabile (liv. A)
- ❑ l’RSPP e gli addetti al SPP
- ❑ il Referente Ambientale
- ❑ il Referente della Formazione tecnico-specialistica

- Linee guida
- La Direzione Territoriale Produzione di Torino
- **SO TS**
- Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione
- Gli RTM
- SO GOT
- SO Ingegneria
- SO Tecnologia

La SO Terminali e Servizi della DTP di Torino

Premessa

con la nuova organizzazione dovranno realizzarsi i seguenti importanti obiettivi:

- ❑ **Incremento della Customer Satisfaction** specie nei terminali viaggiatori attraverso un maggior presidio della pulizia e del decoro nelle stazioni
- ❑ **Armonizzazione della gestione** della Manutenzione e del Movimento in logica di "Produzione"
- ❑ **L' armonizzazione** delle modalità di **gestione degli Investimenti** ex DCI e ex DCM

La SO Terminali e Servizi della DTP di Torino

Pulizia e decoro nelle stazioni – Presidio Customer Satisfaction.

Oggi il livello della qualità offerta è migliorabile.

A seguito dell'analisi dell'efficacia del modello e delle modalità di gestione del comparto pulizia e decoro nella ex TVM di Torino, sono emerse le seguenti criticità:

- ✓ **non è adeguatamente focalizzata una figura di riferimento** per il decoro e la pulizia nelle stazioni/fermate
- ✓ **le situazioni di degrado** non sono sempre gestite con la richiesta tempestività
- ✓ i **tempi** di eliminazione delle non conformità non sono sempre **adeguati** nei terminali viaggiatori

La SO Terminali e Servizi della DTP di Torino

Risulta quindi necessario creare una **forte polarizzazione delle strutture di TS** nella gestione del processo di pulizia e del decoro in particolare nei terminali viaggiatori.

I reparti della SO TS devono essere fortemente responsabilizzati sulle attività di mantenimento e perseguimento di livelli di decoro e pulizia "accettabili" dai clienti (**indice di Customer Satisfaction**).

Occorre liberare tali reparti da tutte quelle incombenze non focalizzate al presidio di pulizia e decoro, affidandole ad altre strutture della DTP, nel pieno rispetto di missioni e responsabilità.



Il successo della nostra impresa passa attraverso il conseguimento di soddisfacenti, apprezzabili ma soprattutto riconosciuti risultati in tale comparto.

La SO Terminali e Servizi della DTP di Torino

Al reparto contratti è affidata la responsabilità gestionale del/dei contratti di pulizia

Sono state riviste le modalità operative di gestione dell'intero comparto con introduzione della figura del **"Responsabile di Stazione"**, scelta fra i quadri e i dirigenti della DTP

E' stato inoltre introdotto il concetto di **gestione strutturata e monitorata delle non conformità su pulizia e decoro**

La SO Terminali e Servizi della DTP di Torino

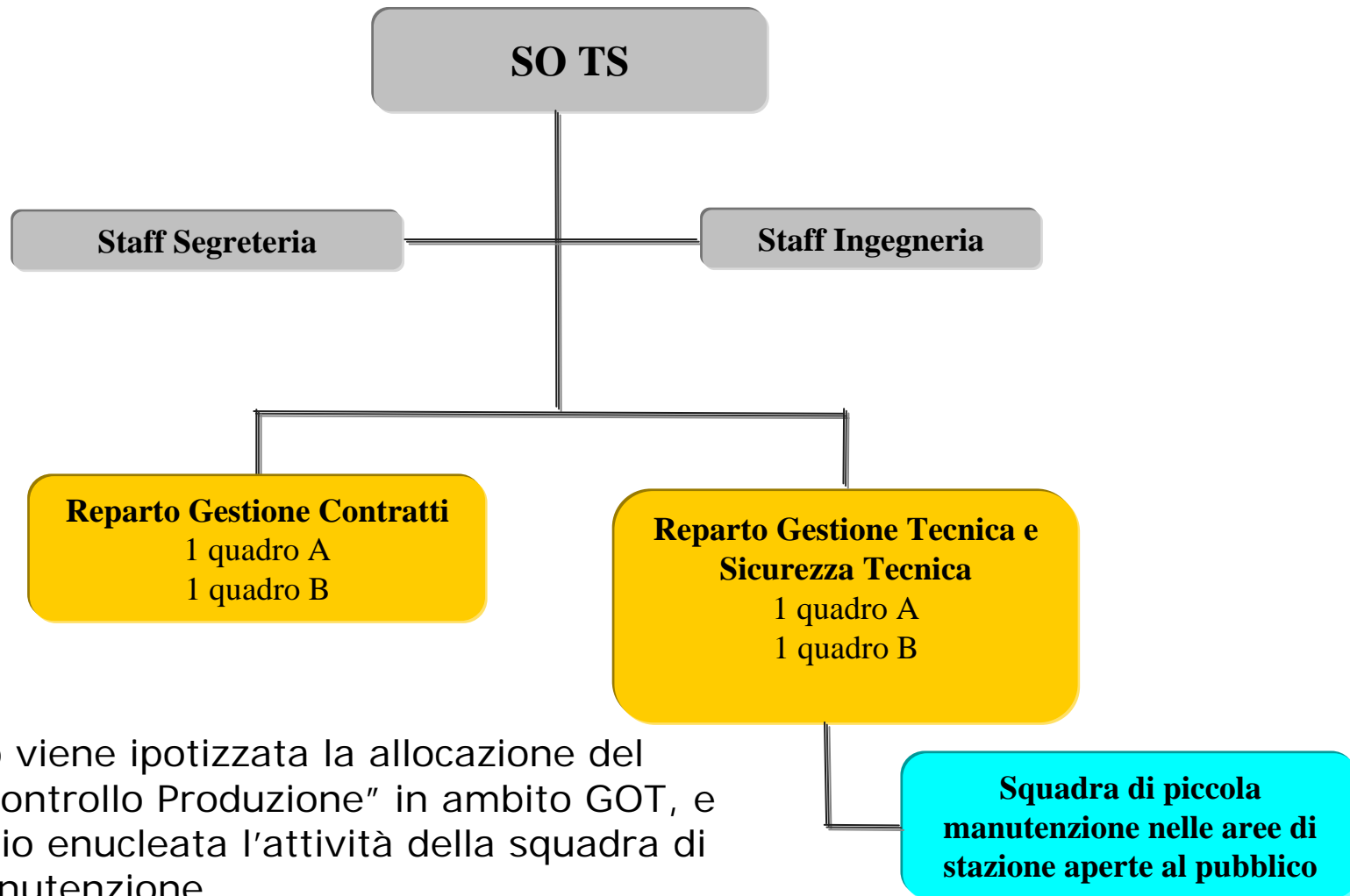
In tale modello di gestione, il **Reparto Gestione Tecnica e Sicurezza Tecnica** deve essere fortemente polarizzato e responsabilizzato nella realizzazione delle attività di manutenzione ordinaria e di pronto intervento atto a ripristinare con immediatezza qualunque non conformità sul livello di decoro del terminale viaggiatori.

La frammentazione su più Soggetti delle responsabilità nella gestione degli asset dei terminali, necessaria con la duplicazione di funzioni all'interno delle ex DCM e ex DCI, oggi non lo è più.

Risulta pertanto auspicabile uno spostamento della responsabilità gestionale di taluni aspetti verso le UT: tale approccio consente al Reparto Gestione Tecnica e Sicurezza Tecnica della SO TS di meglio concentrarsi sulle attività di presidio del decoro delle stazioni.

Tale approccio consentirebbe, ad esempio, di poter **internalizzare la manutenzione agli impianti LFM**, esternalizzata nella precedente organizzazione.

La SO Terminali e Servizi della DTP di Torino



P.S.

nel seguito viene ipotizzata la allocazione del Reparto "Controllo Produzione" in ambito GOT, e verrà meglio enucleata l'attività della squadra di piccola manutenzione.

-
- ❑ Linee guida
 - ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
 - ❑ SO TS
 - ❑ **Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione**
 - ❑ Gli RTM
 - ❑ SO GOT
 - ❑ SO Ingegneria
 - ❑ SO Tecnologia

II Movimento in DTP Torino: Reparto Controllo Produzione

La responsabilità operativa dei processi di circolazione dei treni ricade sugli RTM. Ne consegue che, analogamente a come avviene per il comparto della manutenzione in cui l'UT è garante e responsabile della corretta gestione delle attività di manutenzione agli impianti, anche per il comparto del movimento l'UT è garante e responsabile della corretta gestione delle attività di circolazione presidiate dagli RTM.

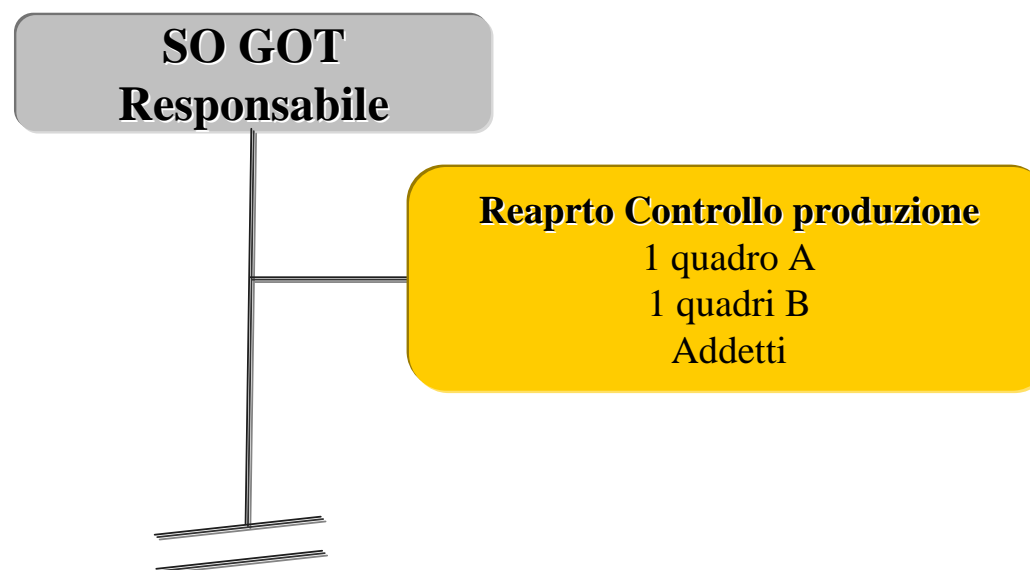
Proseguendo nel ragionamento, la SO GOT, quale struttura gerarchicamente sovra ordinata alle UT, è responsabile della corretta attuazione e gestione dei processi legati alla circolazione e quindi deve avere le necessarie leve operative di controllo.

Anche in questo caso, analogamente a quanto avviene nel comparto manutentivo, in cui la SO GOT esercita la funzione di controllo e supervisione dei processi della manutenzione essenzialmente attraverso il RPPC, anche per il comparto della circolazione la SO GOT deve esercitare la funzione di controllo e supervisione dei processi della circolazione.

II Movimento in DTP Torino: Reparto Controllo Produzione

La struttura organizzativa dedicata a tale funzione è il **Reparto Controllo Produzione**

Per le considerazioni su esposte, si ritiene opportuno che tale struttura organizzativa sia allocata all'interno della SO GOT, in particolare alle dirette dipendenze del Responsabile



Il Movimento in DTP Torino: Reparto Controllo Produzione

Tale soluzione organizzativa consente di raggiungere i seguenti obiettivi strategici:

- ✓ completa e compiuta responsabilizzazione della SO GOT e delle UT sui processi di produzione e formazione treni
- ✓ Integrazione della gestione delle risorse dedicate alla produzione in una visione unitaria eliminando così le divisioni in famiglie distinte e distanti

Il Movimento in DTP Torino: Reparto Controllo Produzione

Principali responsabilità del Reparto Controllo Produzione

- ❑ Attività di sintesi delle varie procedure allocate negli RTM riguardanti tutte le procedure SIGS di controllo dei processi di sicurezza (Movimenti a via impedita, interruzioni, manovra etc). Analisi critica dei Report e predisposizione del Report complessivo.
- ❑ Monitoraggio dell'avanzamento del Piano della Sicurezza.
- ❑ Monitoraggio dell'avanzamento del Piano della Formazione e, sulla base dei ritorni dell'attività di monitoraggio, ausilio al Referente della Formazione di DTP nella predisposizione dello stesso.
- ❑ Analisi ed archiviazione di tutti gli elementi utili alla tenuta sotto controllo dell'attività degli RTM (Registri disposizioni di servizio, Piani schematici, Programmi di Manovra, M47) con l'obiettivo di uniformare l'applicazione della normativa in modo omogeneo su tutta la DTP.
- ❑ Controllo di tutte le attività svolte dalle IF: validazione M47 II parte, Piani di produzione etc.
- ❑ Analisi delle attivazioni ed attività di coordinamento dei vari soggetti coinvolti, con preventiva analisi delle istruzioni, dei piani schematici e delle modalità di attivazione impianti.
- ❑ Raccolta ed analisi dei verbali di II° livello, per il monitoraggio delle indisponibilità interferenti con l'esercizio.

Il Movimento in DTP Torino: Reparto Controllo Produzione

- ❑ Raccolta ed analisi delle Interruzioni e Rallentamenti. Monitoraggio del loro corretto utilizzo. Interfaccia con i Reparti PPC e Movimento.
- ❑ Analisi andamento treni e della gestione complessiva delle anomalie.
- ❑ Predisposizione dei report per il monitoraggio degli obiettivi assegnati alla DTP.
- ❑ Monitoraggio attribuzione cause di ritardo
- ❑ Coordinamento fra gli RTM per la gestione delle Validazione in corso d'orario ed il processo orario in generale
- ❑ Interfaccia con il COER per tutte le problematiche normative e regolamentari nonché di raccordo fra questa e gli RTM.
- ❑ attività di monitoraggio sulla corretta gestione della disciplina, ivi compresa la eventuale predisposizione delle proposte di provvedimento disciplinare per la firma dei Dirigenti Competenti nei casi previsti dal CCNL.
- ❑ Tenuta dell'archivio relativo agli infortuni dei Viaggiatori e verifica della corretta gestione della documentazione relativa in relazione soprattutto a quegli eventi che possono essere oggetto di cause dopo molto tempo.
- ❑ Pianificazione e Coordinamento Generale delle Visite Ispettive di competenza (dei Raccordi, dei CRTM. ecc...)
- ❑ Gestione delle comunicazioni provenienti dai reparti, dell'archivio degli atti e del flusso documentale generale del Reparto.

- ❑ Linee guida
- ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
- ❑ SO TS
- ❑ Il Movimento in DTP Torino
- ❑ Reparto Controllo Produzione
- ❑ **Gli RTM**
- ❑ SO GOT
- ❑ SO Ingegneria
- ❑ SO Tecnologia

Il Movimento in DTP Torino: gli RTM

Analisi delle attività degli RTM Modello organizzativo Tipo.

Con la riorganizzazione introdotta dalla DO 56/2009 si configura una **diversa e distinta focalizzazione sui processi** di circolazione/movimento fra le strutture del **COER** e le strutture della **DTP**.

La diversa relazione fra gli operatori della circolazione di COER e gli operatori del Movimento di DTP, rende necessaria una rivisitazione dei processi produttivi degli RTM in modo tale da dare coerenza alle missioni e alle responsabilità delle due strutture.

Sussiste poi la necessità organizzativa di ridefinire i confini degli RTM che devono essere ricompresi nell'ambito della giurisdizione di una sola UT.

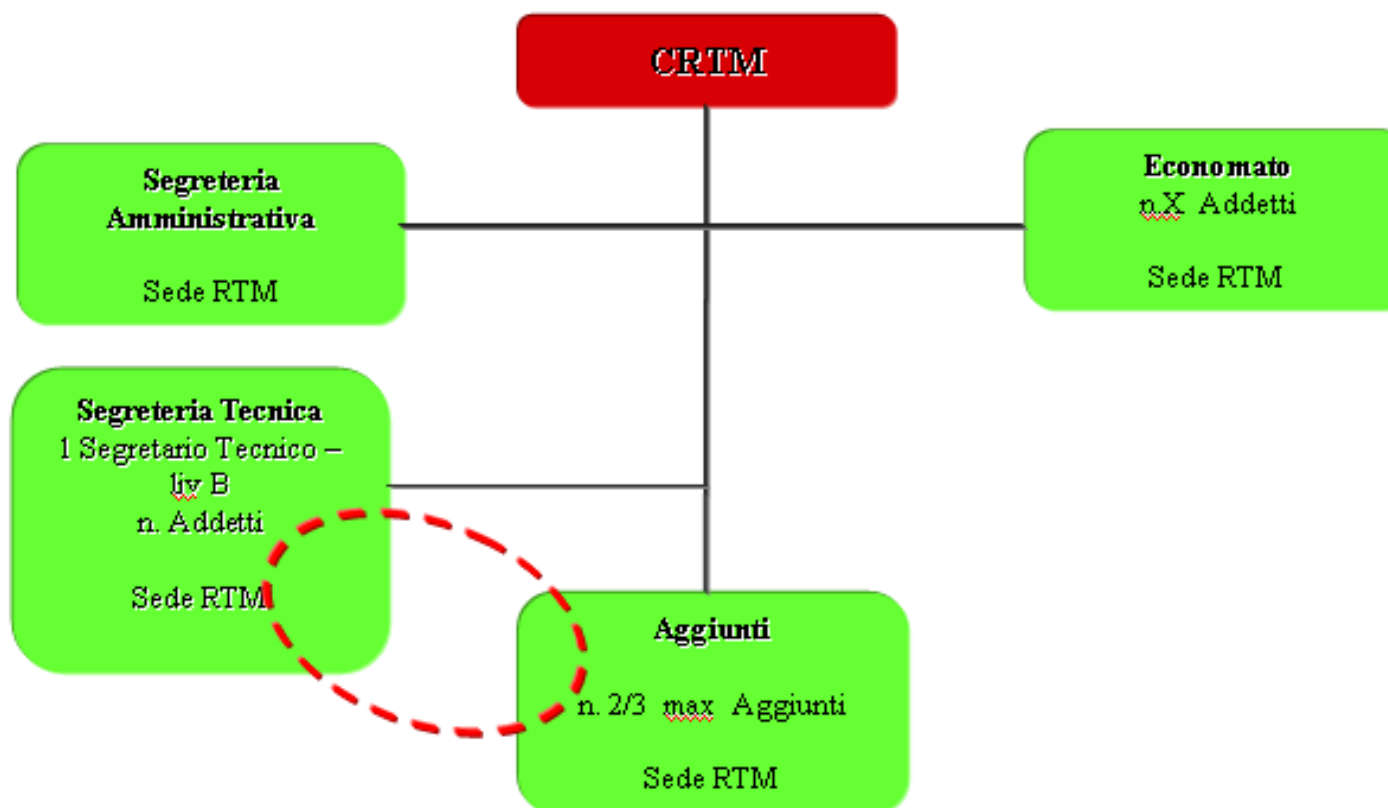
Il Movimento in DTP Torino: gli RTM

Tre sono i fattori fondamentali presi in considerazione:

- ❑ Necessità di **ridurre ed annullare le sovrapposizioni di competenze tra i vari Soggetti operanti negli attuali RTM** (es: Aggiunti che svolgono attività di programmazione, laddove tale attività viene svolta anche dalla struttura segreteria tecnica), eliminando le conseguenti diseconomie nella gestione dei processi.
- ❑ Necessità di individuare **un'organizzazione degli RTM, focalizzata sui processi di competenza della DTP**, che consenta al contempo di presidiare l'intero ciclo produttivo con mezzi ed efficacia superiore a quella attuale, nonchè di incrementare il livello qualitativo del servizio offerto.
- ❑ Rivisitazione dei confini territoriali al fine di riportarli all'interno delle giurisdizioni delle Unità Territoriali gerarchicamente sovra ordinate.

Il Movimento in DTP Torino: gli RTM oggi

Le strutture presenti oggi negli RTM non sono in stretta corrispondenza con i processi gestiti quali ad esempio la gestione delle risorse, il presidio normativo-documentale, la vigilanza



Gli RTM: analisi attività

L'analisi dell'attività di ciascun Reparto Territoriale Movimento porta a individuare 3 Macro famiglie di attività, dalle quali discendono le micro attività riprese e previste nei mansionari attualmente in vigore:

Programmazione Circolazione

- Redazione M53
- Programmazione Attività di Manovra
- Redazione Registri Disposizioni di Servizio
- Programmazione Interruzioni e Rallentamenti
- Analisi VCO
- Inchieste

Attività di Sicurezza e Sorveglianza

- Attività di Sorveglianza (SIGS)
- Visite Isp. Impianti
- Visite Isp. Raccordi
- Formazione e Mantenimento Competenze
- Scorta Treni

Gestione del Personale

- Redazione Turni di Servizio
- Immissione Presenze in Tm/Ts
- Attività di Economato

Per ciascuna famiglia di attività si sono individuati i parametri che consentono di individuare e pesare il volume di attività:

Gli RTM: analisi attività

Programmazione Circolazione

- Redazione M53
- Programmazione Attività di Manovra
- Redazione Registri Disposizioni di Servizio
- Programmazione Interruzioni e Rallentamenti
- Analisi VCO
- Inchieste



- Numero di Impianti
- Km di Binari di circolazione, parametrizzato al tipo di linea (Nodo, fondamentale etc) attraverso degli indici che tengano conto del progressivo incremento di complessità degli impianti (numero dei binari di circolazione). Attraverso questa valutazione si tiene inoltre conto della complessità logistica del RTM, anche per quanto concerne l'attività di Sorveglianza espletata attraverso la visibilità Segnali (slide successiva).
- Quantità di traffico afferente le linee e momento interferente dello stesso (valutato sulla base della densità di traffico giornaliera)

Gli RTM: analisi attività

Programmazione Circolazione

Questa famiglia comprende tutte le attività di normazione e programmazione interna proprie del RTM: M53, programmazione interruzioni e rallentamenti, M47 I° e II° parte etc.

Tali attività possono essere **accentrate in un'unica sede** di lavoro generando due effetti: la gestione uniforme del processo ed economie di scala che consentano una maggiore produttività.

Alla luce dell'importanza e della complessità rivestita dal processo di programmazione di un RTM tale attività va presidiata da un Quadro (**Aggiunto Programmazione Circolazione**) che gestisca un numero di addetti (abilitati al Movimento), il cui numero è funzione degli impianti gestiti.

Gli RTM: analisi attività

Attività di Sicurezza e Sorveglianza

- Attività di Sorveglianza (SIGS)
- Visite Isp. Impianti
- Visite Isp. Raccordi
- Formazione e Mantenimento Competenze
- Scorta Treni



- Numero di Impianti Presenziati
- Numero di Impianti Impresenziati
- Numero di Impianti Raccordati
- Numero di Dipendenti assegnati
- Attività Visibilità Segnali e Scorta Treni valutate in base ai parametri della slide precedente

Gli RTM: analisi attività

Sicurezza e Sorveglianza.

Una volta accentrati i processi di programmazione della circolazione, restano da garantire tutte le attività relative al presidio continuo e costante di tutti gli aspetti del processo di gestione della circolazione (compresa la gestione delle segnalazioni delle NC su IaP, decoro, pulizie, etc...).

Tale aspetto va affidato a Quadri (privi di addetti): gli **Aggiunti di Produzione**. Queste figure, sgravate dalle altre incombenze accentrate nell'RTM, hanno, sostanzialmente, due compiti:

- ❑ presidio continuo del territorio, consentendo un' incremento dell'attività di sorveglianza e controllo
- ❑ formazione del personale, sia in impianto sia in aula, incrementando la competenza sugli apparati (tirocinio pratico).

In considerazione dell'estensione dei RTM è possibile valutare, per convenienza logistica, di allocare una di queste figure su una sede di lavoro strategica (**Aggiunto Territoriale Produzione**)

Gli RTM: analisi attività

Gestione del Personale

- Redazione Turni di Servizio
- Immissione Presenze in Tm/Ts
- Attività di Economato



- Numero di Dipendenti Assegnati

Gli RTM: analisi attività

Gestione del personale

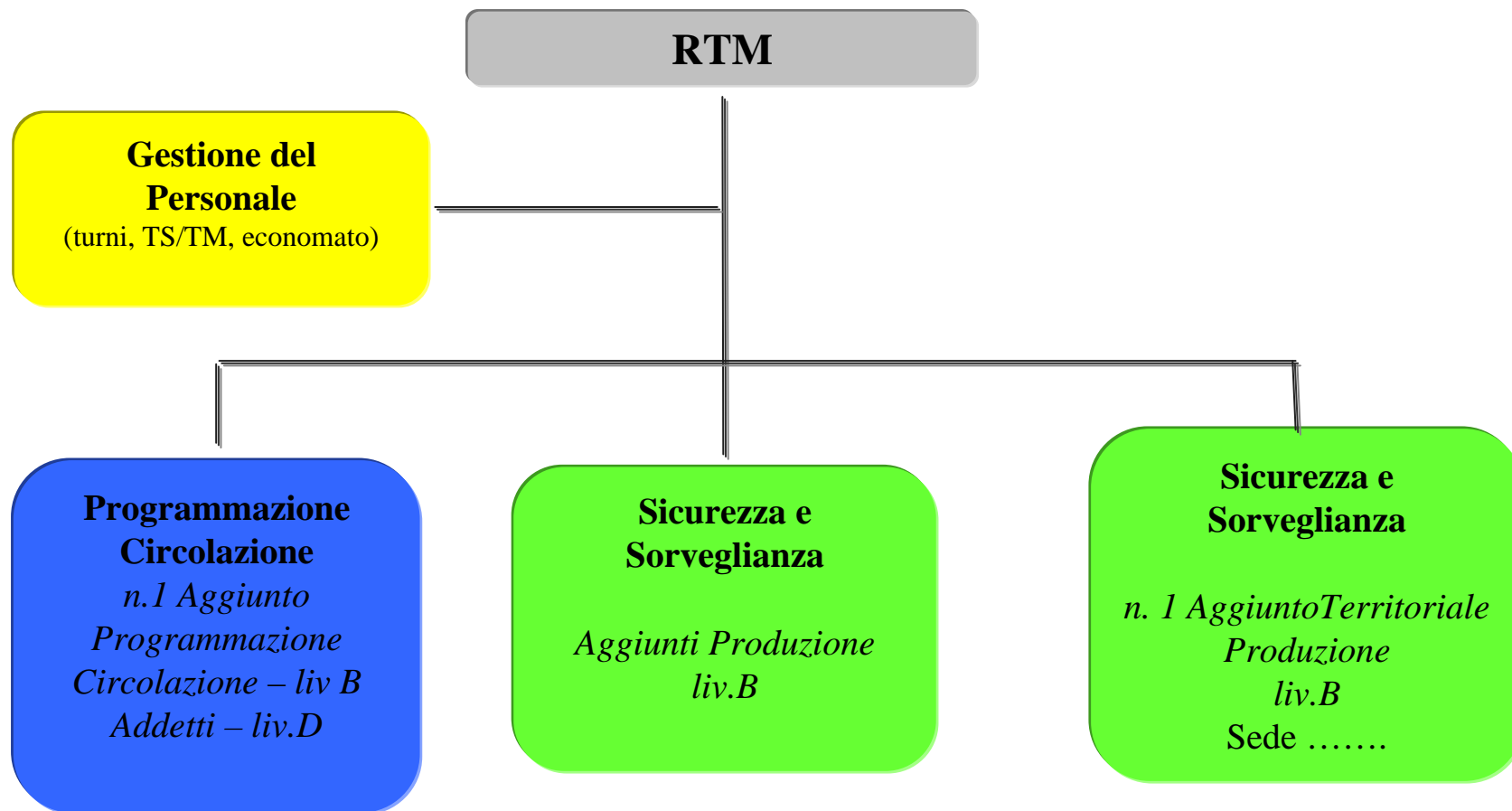
Tale attività necessita di un'accurata impostazione da parte del Capo RTM.

Non è necessario il coordinamento degli addetti da parte di un quadro dedicato.

Tutte le attività di tale famiglia - turni, consuntivazione presenze, gestione dell'economato (divise, DPI, etc.) - sono accentrabili presso la sede dell'RTM.

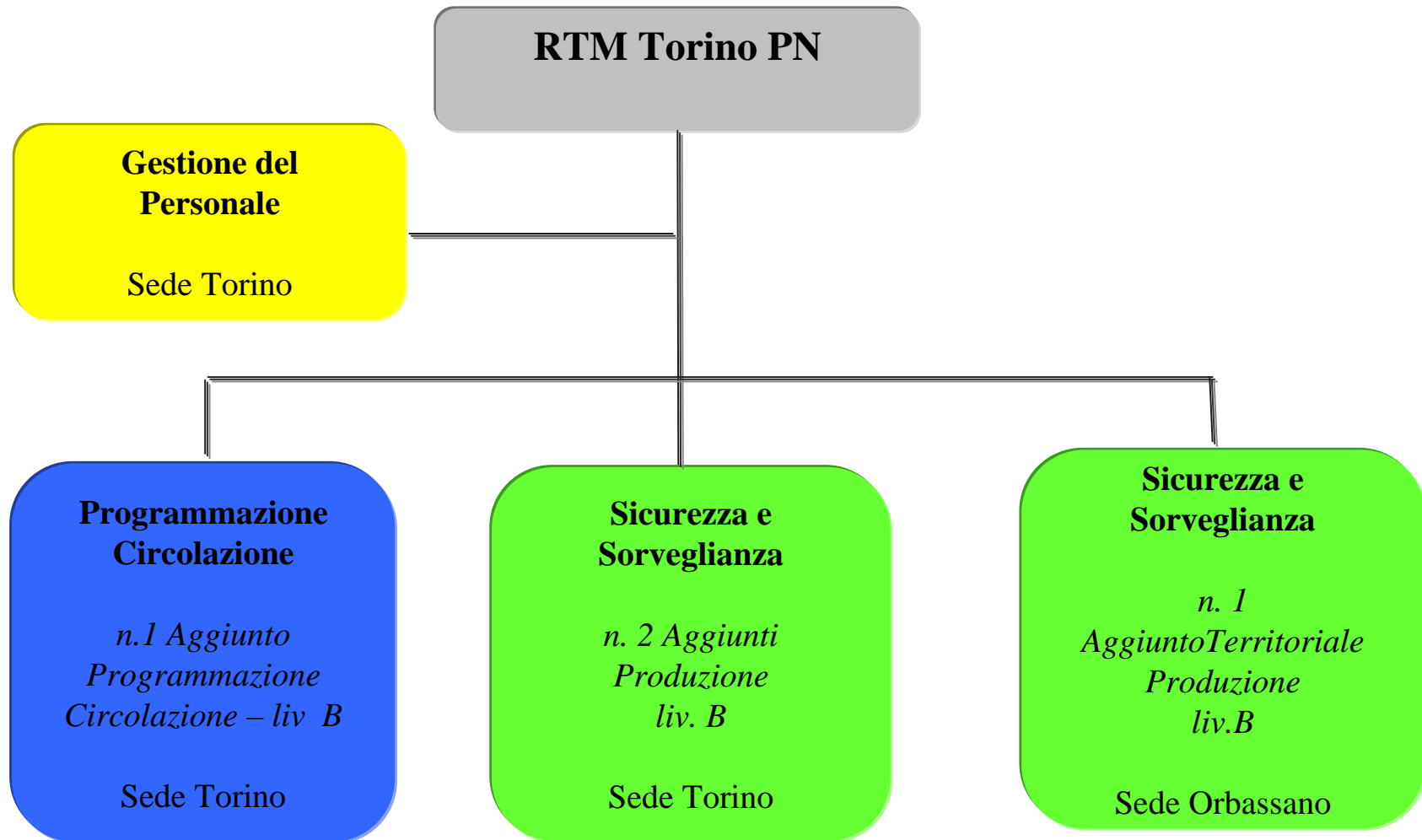
La quantità degli addetti è funzione del numero di risorse gestite dall'RTM, oggi facilmente parametrabili.

Nuovo modello organizzativo per gli RTM

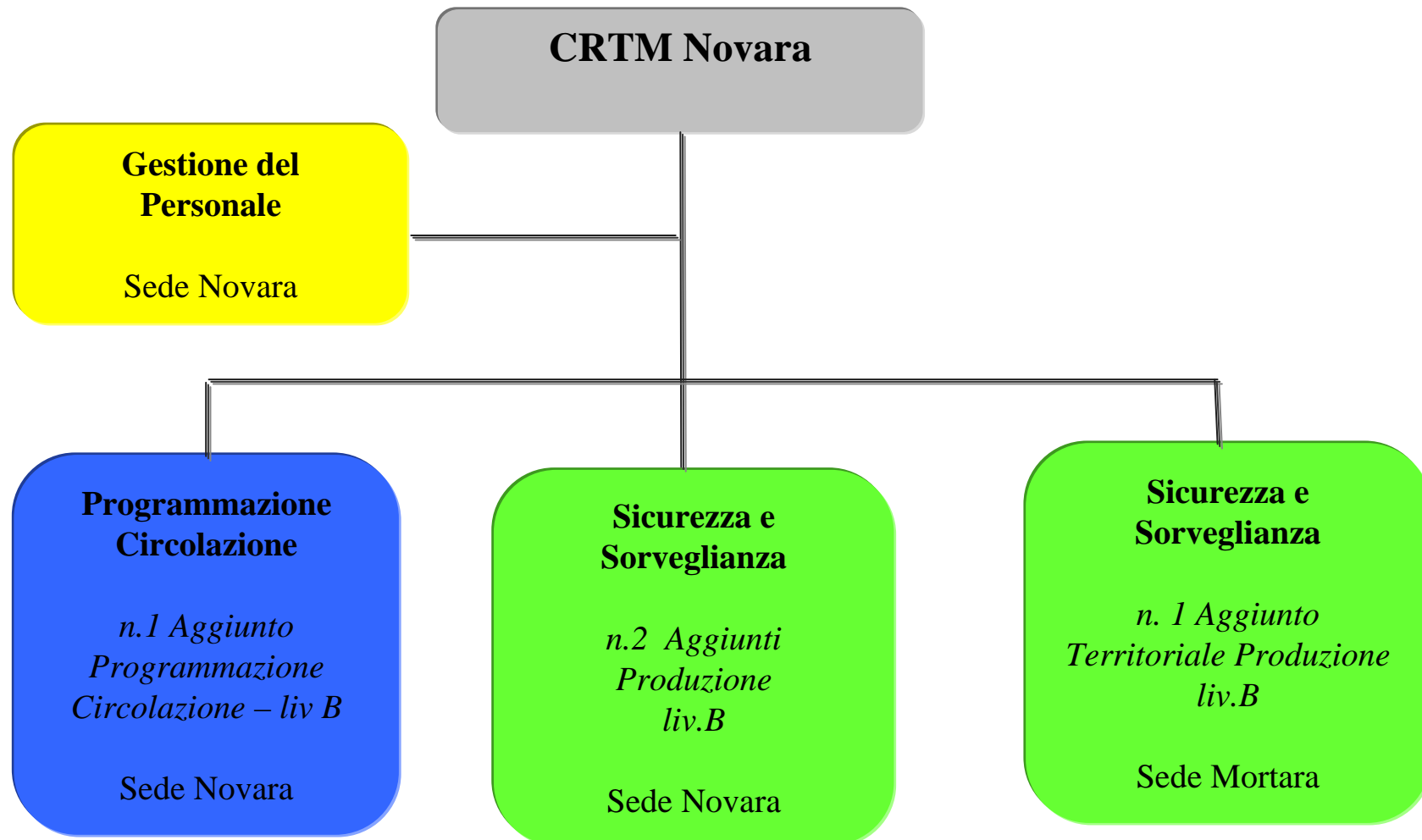


Applicazione Nuovo Modello di Lavoro RTM e Dimensionamento degli RTM

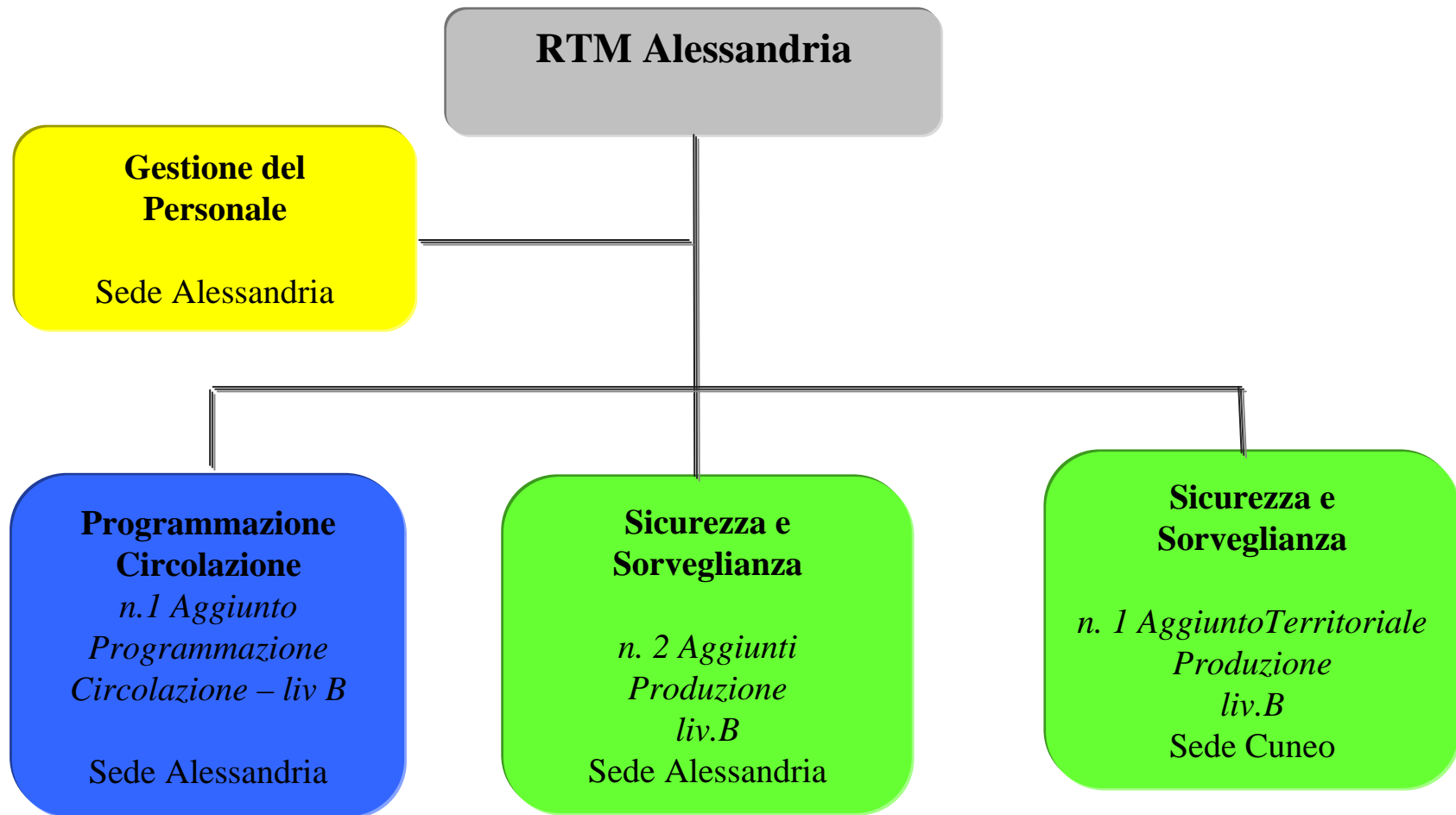
RTM Torino PN



RTM Novara



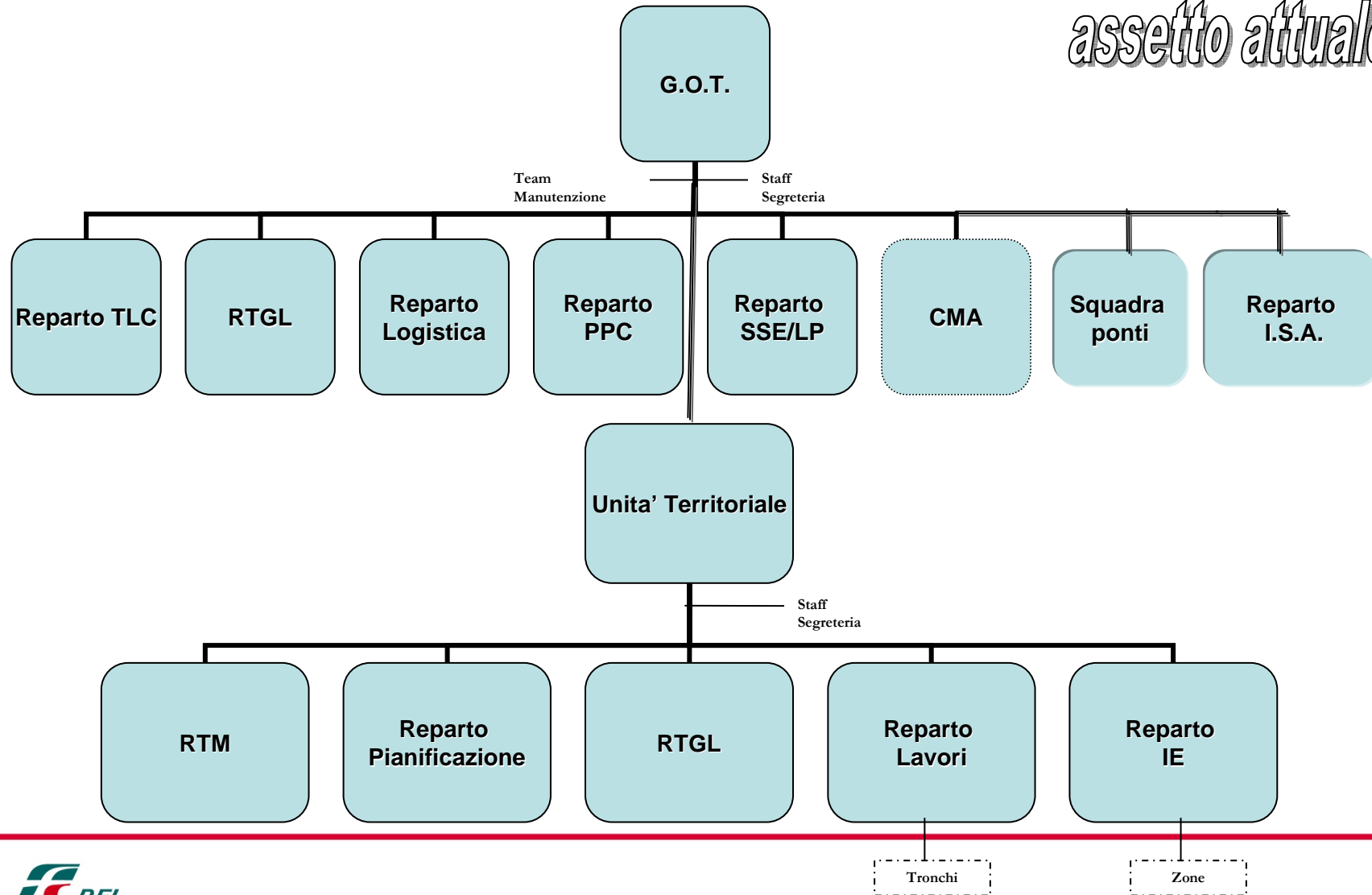
RTM Alessandria



- ❑ Linee guida
- ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
- ❑ SO TS
- ❑ Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione
- ❑ Gli RTM
- ❑ **SO GOT**
- ❑ SO Ingegneria
- ❑ SO Tecnologia

Gestione Operativa Territoriale / Unità Territoriali

assetto attuale



Gestione Operativa Territoriale / Unità Territoriali

Aree di responsabilità

Novità

In aggiunta alle precedenti:

- Curare i servizi di circolazione e di manovra
- Sovrintendere alle attività dei Reparti Territoriali Movimento

Ovvero:

- ❑ **Riferimento Logistico** degli RTM
- ❑ **Sorveglianza** sul Settore Movimento per quanto concerne sicurezza ed igiene sul lavoro, rispetto delle Normative Contrattuali etc.
- ❑ Coordinamento delle **Risorse Umane** da assegnare agli RTM (fabbisogni etc). Pareri vincolanti per SO PO
- ❑ Coordinamento delle **Risorse Tecniche** (es Macchine di Manovra) da assegnare agli RTM (fabbisogni etc).
- ❑ **Relazioni industriali** per quanto di competenza e delegato dal responsabile di DTP
- ❑ Rilevamento del Personale in caso di **Sciopero**

SO GOT

- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

SO GOT

- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

GOT: focus Reparto ISA

In virtù dell'accordo, tale reparto
è stato allocato alle dirette dipendenze
della SO Tecnologie

Transita in
Tecnologie

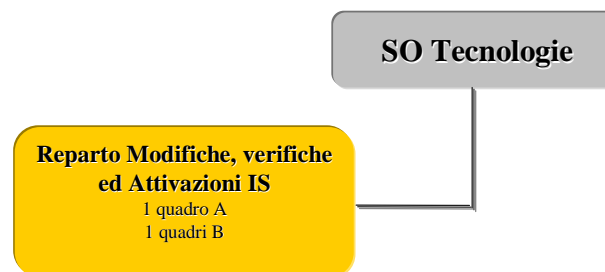
Reparto MVA IS

Reparto Modifiche, Verifiche e Attivazioni IS

Le attività svolte all'interno dell'attuale reparto ISA della SO GOT e che sono congruenti con le attività/missioni della SO Tecnologia consistono in:

- ❑ Attività connesse all'espletamento delle funzioni proprie delle CVT (verifiche funzionali impianti da attivare, prove delle condizioni, ecc.)
- ❑ Modifiche degli impianti di sicurezza e segnalamento per adeguamento a nuovi schemi compresa stesura modifiche
- ❑ Interventi di 2° livello su impianti RTB
- ❑ Formazione professionale specialistica

In coerenza con lo spirito dell' accordo pertanto, le risorse dell'attuale reparto dedicate in modo esclusivo a tali attività andranno a costituire il **nuovo Reparto MVA-IS della SO Tecnologia**.



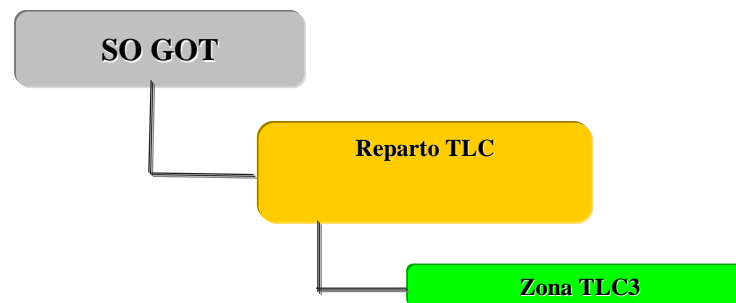
SO GOT

- Reparto ISA
- Branca Elettronica
- Zona SCC
- La squadra Ponti e O.M.
- Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- Branca Meccanica
- I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

Branca Elettronica

Attualmente all'interno del reparto ISA di SO GOT si trova allocata anche la cosiddetta "branca elettronica", le cui attività consistono essenzialmente in:

- ❑ Installazione e riparazione centraline IS
- ❑ Riparazione RCE
- ❑ Manutenzione RTB
- ❑ Riparazioni Telecomandi alimentazioni IS



Poiché sono attività non congruenti con le attività e le missioni della SO Tecnologia, essendo essenzialmente attività di manutenzione, **si propone di riallocare le risorse e le attività cui sopra in ambito Reparto TLC, ed in particolare all'interno della zona Zona TLC3.**

Tale soluzione consente di ottimizzarne l'utilizzazione e di non perderne le professionalità.

Inoltre per il personale interessato verranno individuati percorsi formativi di acquisizione di ulteriori professionalità in tale ambito.

SO GOT

- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

La zona SCC

Le attività di manutenzione dell' SCC di Settimo Torinese sono oggi svolte in ambito del Reparto IS1 dell' Unità territoriale Nord Est.

Tali attività vengono svolte da un gruppo di risorse a tal uopo professionalizzate: il loro operato **si integra con le attività delle zone IS sia dell'UT Nord Est che dell' UT Nodo** dislocate sul territorio (PC di linea).

Le attività presso il Posto Centrale riguardano tutti i sistemi connessi a RBC, Circolazione, Dote ed RTB. Esse essenzialmente consistono in:

- ❑ Monitoraggio dello stato degli impianti del SCC e periferici tramite supervisione dei sistemi di diagnostica;
- ❑ Verifica del funzionamento delle macchine del PC come previsto dai manuali di manutenzione redatti dai costruttori;
- ❑ Interfacciamento con i manutentori periferici per la soluzione di anomalie;
- ❑ Eventuale intervento in sito per la soluzione di anomalie complesse.

La zona SCC

Per la natura delle attività e delle professionalità, per tale gruppo si prefigura una **caratteristica operativa di tipo “compartimentale”**.

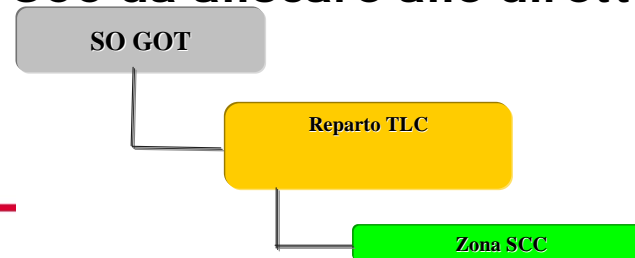
Tale gruppo oggi è coordinato da un professional B e risulta essere composto da 7 capi tecnici.

I Capi Tecnici predetti svolgono attività espletando un turno in seconda con la presenza di due agenti per ogni turno dal lunedì al venerdì e con un solo agente per ogni turno nelle giornate di sabato, domenica.
L'orario di lavoro è il seguente:

1° turno (mattino) 6.48-14.00

2° turno (pomeriggio) 14.00-21.12

Si propone di enucleare tale gruppo e le relative attività dal Reparto IS1 dell'UT NE e di istituire la nuova zona SCC da allocare alle dirette dipendenze del reparto TLC della SO GOT.



SO GOT

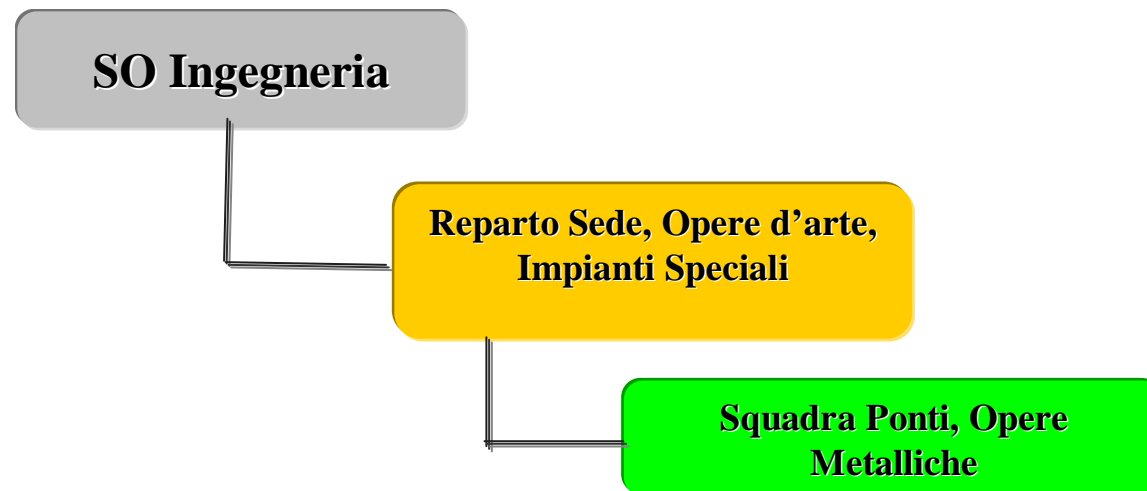
- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

La squadra Ponti e OM

Squadra Ponti, Opere Metalliche

Come è noto tale CdL oggi opera alle dirette dipendenze del responsabile della SO GOT.

In applicazione di quanto previsto dall'accordo, la sua allocazione è prevista alle dirette dipendenze del Capo Reparto Sede, Opere d'arte, Impianti Speciali della SO Ingegneria



SO GOT

- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

RTGL UT Nodo: squadra di piccola manutenzione

Oggi, alle dirette dipendenze del RTGL dell'UT Nodo, opera la cosiddetta **squadra di piccola manutenzione** in ambito UT Torino Nodo

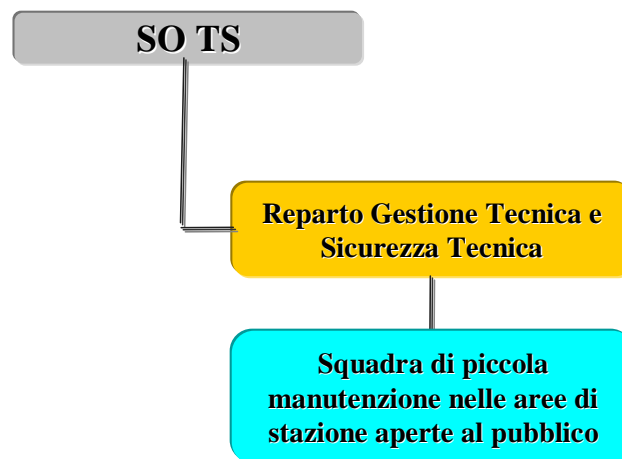
Tale squadra essenzialmente svolge le seguenti attività:

- ❑ Manutenzione e interventi impianti idrici
- ❑ Manutenzione muraria e tinteggiatura locali di servizio
- ❑ Manutenzione e interventi porte passante ferroviario sotterraneo
- ❑ Manutenzione e interventi impianti elettrici locali di servizio
- ❑ Manutenzione porte e infissi locali di servizio

RTGL UT Nodo: squadra di piccola manutenzione

Allo scopo di meglio valorizzare, in termini di servizio alla clientela, la professionalità e l'utilizzazione delle risorse di questa squadretta, **si propone di riallocarle alle dirette dipendenze del reparto Reparto Gestione Tecnica e Sicurezza Tecnica della SO Terminali e Servizi onde eseguire le medesime attività nei terminali viaggiatori.**

Ciò consentirà di **internalizzare le attività di decoro**, oggi eseguite mediante i contratti di pulizia.



SO GOT

- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

Branca Meccanica

All'interno del Reparto SSE/LP della SO GOT, opera la cosiddetta "branca meccanica" che attualmente risulta allocata in tale Reparto.

In sintesi, in tale CdL vengono eseguite le seguenti attività:

- ❑ Trasporto materiali con autocarro (3 autisti)
- ❑ Manutenzione impianti snevamento gas (settore idro - termico)
- ❑ Manutenzione autoscale IE

Branca Meccanica: settore idrotermico

In base al DM 22/01/2008 n. 37 per la sicurezza degli impianti, occorre avere una professionalità riconosciuta in modo formale, non posseduta dagli addetti: tale requisito è indispensabile per la certificazione degli interventi effettuati.

In caso di modifiche o rifacimenti degli impianti, ai sensi del citato decreto, occorre provvedere alla progettazione, dichiarazione di conformità e collaudo delle parti modificate, a cura di personale specialistico in possesso di appositi requisiti tecnico-professionali

Lo svolgimento di attività manutentive ai predetti impianti effettuato dal personale ferroviario deve poter essere certificato, allo stesso modo con cui si certificano le altre attività manutentive: **il personale interessato non è qualificato ai sensi della legge vigente.**

Il vigente sistema di formazione e di mantenimento delle competenze, non prevede, attualmente, né un percorso formativo per l'acquisizione di queste competenze, né tantomeno la certificazione e il mantenimento delle competenze stesse: **il sistema abilitativo vigente non contempla tale attività.**

Branca Meccanica: settore meccanici

In tale contesto si effettuano prevalentemente interventi sui guasti alle autoscale (N.ro 2 risorse)

Il vigente sistema di formazione e di mantenimento delle competenze, anche in questo caso, non prevede, la formazione, la certificazione e il mantenimento delle competenze stesse: **il sistema abilitativo vigente non contempla tale attività.**

Branca Meccanica

Per entrambi i settori Vi è infine l'**impossibilità di poter garantire la copertura del nastro lavorativo con attività programmate per l'intero periodo dell'anno.**

Per le motivazioni cui sopra, allo scopo di meglio valorizzare, in termini di servizio alla clientela, la professionalità e l'utilizzazione delle risorse in questione si propone di:

- ❑ **riallocare il settore idrotermico alle dirette dipendenze del Reparto Gestione Tecnica e Sicurezza Tecnica della SO Terminali e Servizi**, per eseguire tutte le attività di pronto intervento e/o di manutenzione agli impianti idrico - sanitari dei terminali viaggiatori nonché agli impianti antincendio degli scali merci e gallerie;
- ❑ **riallocare gli autisti presso alle dirette dipendenze del capo reparto PPC delle UT** (uno per ogni UT), da utilizzare per le necessità di trasporto logistico dei materiali di manutenzione destinato agli impianti di giurisdizione, da allocare all'interno dei RPPC.
- ❑ **Riallocare i meccanici alle dirette dipendenze del RPPC della SO GOT ed in particolare nel CdL Diagnostico**, da utilizzare anche in attività di controllo e verifica sulle riparazioni ai mezzi su rotaia effettuate dalle ditte **o in alternativa, riallocarli all'interno dei CMA esistenti per la manutenzione ai mezzi d'opera in dotazione.**

SO GOT

- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

I cantieri meccanizzati dell'armamento

Allo stato attuale, nella DTP di Torino operano 3 cantieri meccanizzati di armamento alle dirette dipendenze del responsabile della SO GOT:

- ❑ cantiere meccanizzato di Vercelli
- ❑ cantiere meccanizzato di Asti
- ❑ cantiere meccanizzato di Savigliano

Potenziamento ed organizzazione dei CMA

Tipologia di CMA e asset di pertinenza

DCI	UT					
	Sigla	Km bin. Di corsa	N. Scambi (AB + BC)	AV/AC	Linee (v>200 km/h)	Tipo CMA
TORINO	TOM1	423,06	630			BASE
	TOM2	950,837	799	X		PLUS
	TOM3	918,851	988			BASE

Potenziamento ed organizzazione dei CMA

Dotazione standard per tipologia di CMA

CMA - UT	Attività	Mezzi	
		Categoria	Quantità
BASE per cantieri che insistono su Linee di Gruppo A –B-C-D (n°28)	Livellamento	Rc Linea/scambi	1
		1 Rc Combi	1
		Profilatrice	1
PLUS per cantieri che insistono su Linee AV/AC (n°9)	Livellamento	Rc Linea	1
		Rc Scambi	1
		Stabilizzatrice	1
		1 Rc Combi	1
		Profilatrice	2

Potenziamento ed organizzazione dei CMA

CMA - UT	Attività	Mezzi		Personale	
		Categoria	Quantità	Qualifica	Quantità
BASE per cantieri che insistono su Linee di Tracciamento A-B-C (n°28)		Rc Linea/scambi	1	Oper/Tecnici	2
				Capo Tecnico	1
		1 Rc Combi	1	1CT+2 Oper/Tecnici	3
		Profilatrice	1	Oper/Tecnici	2
PLUS per cantieri che insistono su Linee AV/AC (n°9)	Livello 2	Rc Linea	1	Oper/Tecnici	2
				Capo Tecnico	1
		Rc Scambi	1	Oper/Tecnici	2
				Capo Tecnico	1
		Stabilizzatrice	1	Oper/Tecnici	1
		1 Rc Combi	1	1CT+2Oper/Tecnici	3
Profilatrice	2	Oper/Tecnici	4		

Potenziamento ed organizzazione dei CMA

Programma di adeguamento della dotazione dei mezzi pesanti per i CMA della DTP di Torino

Direzione Territoriale	Rincalzatrici da linea		Rincalzatrici combinate		Rincalzatrici combi		Profilatrici	
	Dotazione	Da dismettere	Dotazione attuale	Da dismettere	Prossima dotazione	Da dismettere	Dotazione attuale	Da dismettere
Torino	3	2	3		3		4	2

Internalizzazione attività CMA DTP- Torino

Nell'accordo nazionale sono stati previsti le seguenti percentuali di incremento annuale nelle attività di livellamento scambi e linea

	linea	deviatoi
2009	72,70%	78,40%
2010	76,40%	81,00%
2011	80,60%	86,00%
2012	82,00%	90,00%
2013	91,00%	92,80%
2014	95,50%	96,90%
2015	100,00%	100,00%



Coerentemente all'accordo, nella DTP di Torino sono state riviste le pianificazioni annuali:

- ❑ Consolidata la pianificazione del rinnovo scambi per gli anni 2010/2012;
- ❑ Pianificate a sistema l' internalizzazione delle attività di livellamento scambi e linea in coerenza con quanto previsto negli accordi

Internalizzazione attività CMA DTP- Torino

Programma livellamento binario

30 luglio 2009

				CMA		DITTA	
	Consistenza BC	Km previsti di livellamento	%	Km previsti di livellamento	%	Km previsti di livellamento	%
2009	2.298,67	1.006,00	43,8	831,00	82,6	175,00	17,4
2010	2.298,67	1.011,41	44	869,82	86	141,60	14,0
2011	2.298,67	1.011,41	44,0	890,04	88	121,37	12
2012	2.298,67	1.011,41	44,0	930,50	92	80,91	8
2013	2.298,67	1.011,41	44,0	960,84	95	50,57	5
2014	2.298,67	1.011,41	44,0	981,07	97	30,34	3
2015	2.298,67	1.011,41	44,0	1.011,41	100	0	0

Internalizzazione attività CMA DTP- Torino

Programma livellamento scambi

30 luglio 2009

				CMA		DITTA	
	Consistenza deviatori (AB + BC N°)	Deviatoi previsti livellati (n°)	%	Deviatoi previsti livellati (n°)	%	Deviatoi previsti livellati (n°)	%
2009	2.519	687	27,3	521	75,8	166	24,2
2010	2.519	705	28	550	78	155	22
2011	2.519	731	29	599	82	131	18
2012	2.519	756	30	665	88	91	12
2013	2.519	756	30	695	92	60	8
2014	2.519	756	30	741	98	15	2
2015	2.519	756	30	756	100	0	0

I cantieri meccanizzati dell'armamento

Alla luce di quanto sopra, visto che:

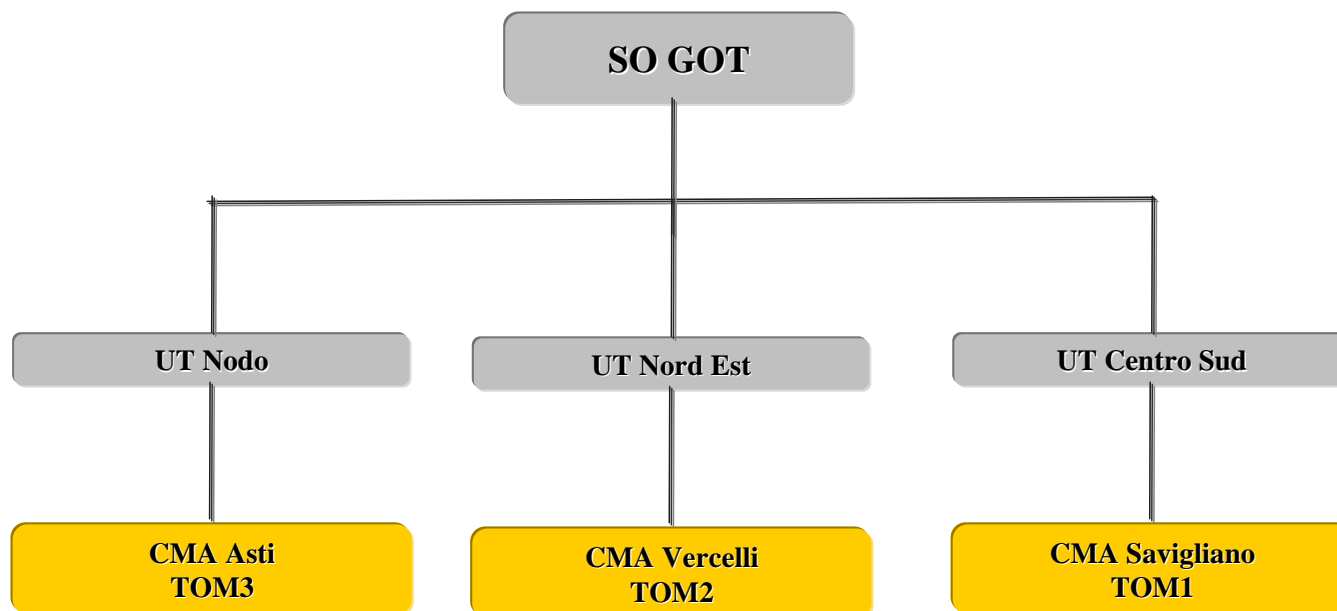
- Sono stati rispettati, in termini di riprogrammazione delle attività, gli impegni assunti dalla società in relazione alla internalizzazione delle attività di manutenzione all'armamento
- Il rispetto di tali programmi implica necessariamente che i cantieri dovranno operare solo ed esclusivamente all'interno della giurisdizione delle UT corrispondenti

Sussistono tutte le condizioni affinché sia data piena e totale applicazione pratica al principio secondo cui **ogni Unità Territoriale è responsabile dell'intero processo di manutenzione anche nel settore dell'armamento.**

I cantieri meccanizzati dell'armamento

Pertanto si propone di allocare i cantieri meccanizzati dell'armamento della DTP di Torino **alle dirette dipendenze delle Unità Territoriali**.

In particolare, poiché il CMA di Asti sta lavorando già al 60% della propria potenzialità in ambito UT Nodo, per via della dotazione delle macchine (tecnologicamente evolute), Savigliano opera come livellamento per il 60% in ambito UT CS, si propone la seguente riallocazione organizzativa:



Cantieri meccanizzati TE

Per la trazione elettrica

- ❑ E stata consolidata la pianificazione del rinnovo della Idc per gli anni 2010/2011;
- ❑ In coerenza all'accordo si procederà a incrementare l'operatività e la capacità produttiva dei cantieri meccanizzati TE, internalizzando, come da accordo, le attività di rinnovo della Idc

Programma internalizzazione cambio filo DTP TO

Attività	Anno	Internalizzate			Imprese esterne (%)	Totale (%)
		C. M. TE (%)	Zone TE	Tot		
Attività linea di contatto TE TOM1	2009	0	20	20	80	100
	2010	0	100	100	0	100
	2011	50	50	100	0	100
	2012	50	50	100	0	100
	2013	56	44	100	0	100

Attività	Anno	Internalizzate			Imprese esterne (%)	Totale (%)
		C. M. TE (%)	Zone TE	Tot		
Attività linea di contatto TE TOM2	2009	38	37	75	25	100
	2010	0	100	100	0	100
	2011	71	29	100	0	0
	2012	68	32	100	0	0
	2013	68	32	100	0	0

Attività	Anno	Internalizzate			Imprese esterne (%)	Totale (%)
		C. M. TE (%)	Zone TE	Tot		
Attività linea di contatto TE TOM3	2009	0	100	100	0	100
	2010	0	100	100	0	100
	2011	0	100	100	0	100
	2012	0	100	100	0	100
	2013	0	100	100	0	100

Tom1 e Tom2:

1. ANNO 2009 CONSUNTIVO
2. ANNO 2010 PROGRAMMATO
3. ANNO 2011 PIANIFICATO
4. ANNI 2012 E 2013 STIMATO

Tom3: sostituzione filo di contatto internalizzata nel progetto 0618A2009.

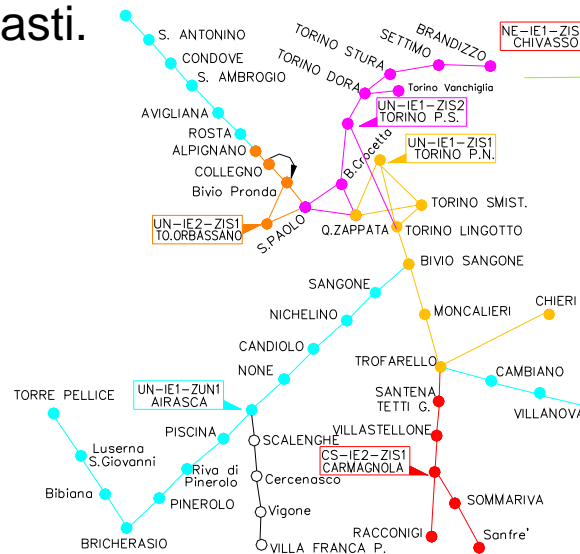
SO GOT

- ❑ Reparto ISA
- ❑ Branca Elettronica
- ❑ Zona SCC
- ❑ La squadra Ponti e O.M.
- ❑ Squadra di piccola manutenzione UT Nodo
- ❑ Branca Meccanica
- ❑ I cantieri Meccanizzati Armamento e TE
- ❑ Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

L'organizzazione del presidio IS in ambito Unità Territoriale Torino Nodo

Allo scopo di minimizzare gli effetti negativi dei guasti agli impianti di sicurezza e segnalamento interessanti le fasce di più intensa circolazione, ovvero le cosiddette “fasce pendolari” (6.30/9.30 e 17/21), con l'accordo del 7/1/2010 è stato previsto di modulare diversamente l'orario di lavoro nelle zone IS dei grandi nodi, in modo in modo da avere la presenza in loco di manutentori, pronti all'occorrenza per la riparazione di eventuali guasti.



Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

Per la DTP di Torino le zone IS interessate sono quella **di Torino Stura, di Torino Porta Nuova, di Airasca ed Orbassano.**

Per esse si propone la istituzione delle seguenti fasce lavorative:

	Oggi	In ottica accordo 07/01/2010
Zona IS1 PN	1 Tecnico + 1 OSM (7,00-14,12; 11,48 – 19)	1 Tecnico + 2 OSM (6,30 – 13,42; 13,48 – 21,00)
Zona IS2 Stura	1 Tecnico + 1 OSM (7,00-14,12; 11,48 – 19)	1 Tecnico + 2 OSM (6,30 – 13,42; 13,48 – 21,00)
Zona IS1 Orbassano		1 Tecnico + 2 OSM (6,30 – 13,42; 13,48 – 21,00)
Zona UN1 Airasca		1 Tecnico + 2 OSM (6,30 – 13,42, 1 turno)

Orario di Lavoro nelle Zone IS del Nodo

Nelle due fasce pendolari della mattina (6.30/8.00) e della sera (16.12/21.00), sarà previsto un presenziamento minimo con tre lavoratori, 1 di livello E e 2 di livello F.

Le attività verranno programmate in modo da poter eseguire attività manutentive con tale squadra minima: in tali fasce la squadra impegnata normalmente in attività manutentive verrà da queste ultime distolta per la riparazione di eventuali guasti.

A partire dalle 8.00 tale squadra verrà aggregata al rimanente personale fino al completamento dell'orario di lavoro (13.42).

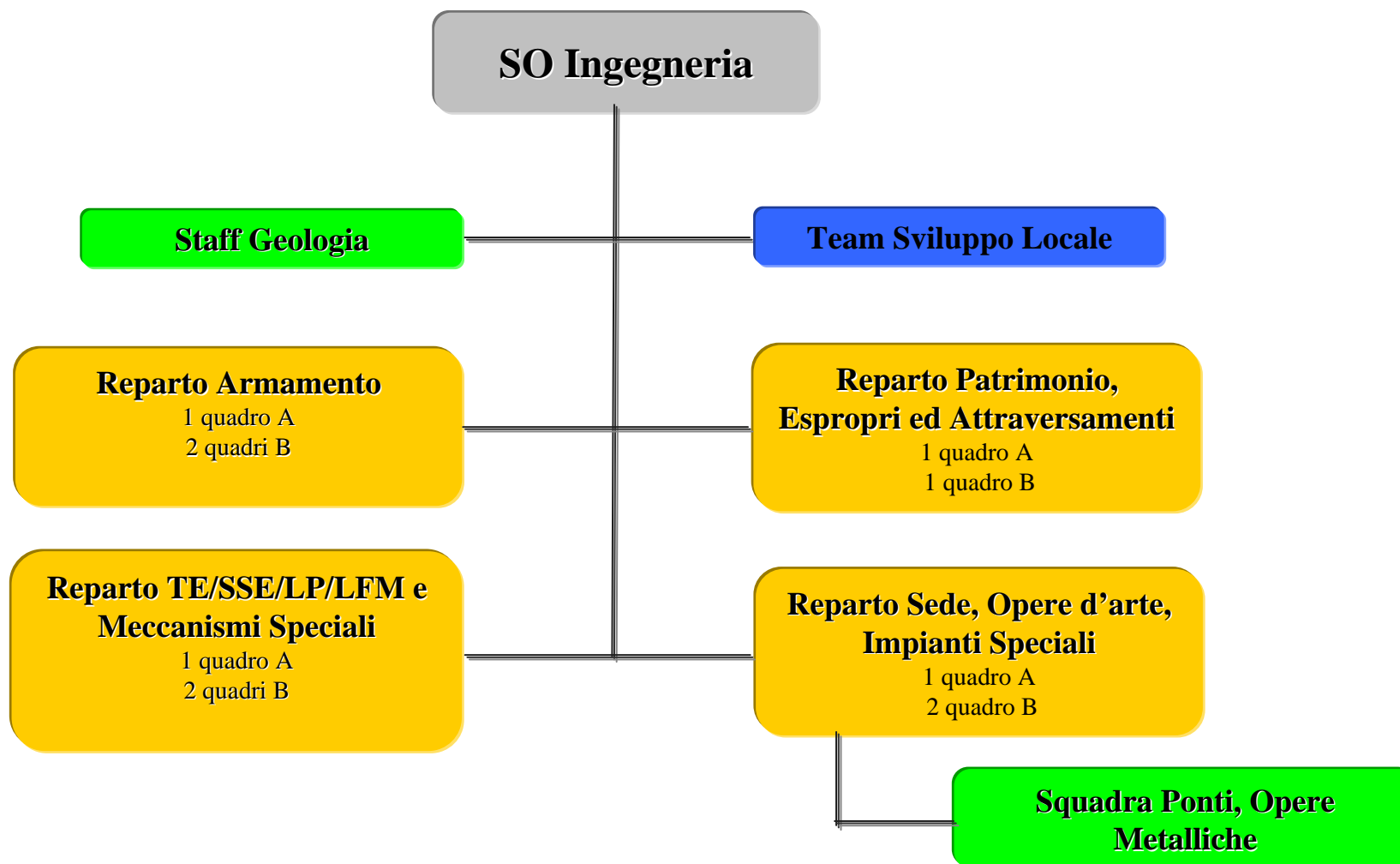
Analogamente la squadra minima che inizia la prestazione giornaliera alle ore 13.48, a partire dalle 16.12 e fino al completamento dell'orario di lavoro, verrà distolta dalle attività manutentive in corso per intervenire su eventuali riparazioni di guasti.

- ❑ Linee guida
- ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
- ❑ SO TS
- ❑ Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione
- ❑ Gli RTM
- ❑ SO GOT
- ❑ SO Ingegneria
- ❑ SO Tecnologia

S.O. Ingegneria: principali aree di responsabilità

- ❑ fornire supporto specialistico alla S.O. GOT su questioni tecniche relative agli impianti di armamento, alla sede, alle opere d'arte ed ai fabbricati nonché agli impianti di trazione elettrica e alimentazione;
- ❑ progettare e gestire interventi di rinnovo e potenziamento degli impianti di armamento, della sede, delle opere d'arte e dei fabbricati e degli impianti di trazione elettrica ed alimentazione;
- ❑ curare la progettazione degli interventi sui fabbricati di stazione e industriali;
- ❑ garantire le attività relative agli espropri, agli attraversamenti ed agli aspetti tecnici del catasto;
- ❑ gestire il procedimento espropriativo e curare le problematiche urbanistiche attinenti ai PRG dei comuni;
- ❑ assicurare il presidio e la conservazione della normativa, degli schemi, dei disegni e dei progetti relativi agli impianti, alla sede, alle opere d'arte ed ai fabbricati e degli impianti di trazione elettrica ed alimentazione;
- ❑ svolgere le funzioni di Soggetto Tecnico assegnate.
- ❑ Curare l'assolvimento delle responsabilità tipiche del proprietario dei beni RFI;
- ❑ Curare i rapporti con Ferservizi per il benessere di locazione immobili;
- ❑ Intrattenere i rapporti con gli enti locali per i contratti di comodato;

SO Ingegneria – DTP Torino



- ❑ Linee guida
- ❑ La Direzione Territoriale Produzione di Torino
- ❑ SO TS
- ❑ Il Movimento in DTP Torino - Reparto Controllo Produzione
- ❑ Gli RTM
- ❑ SO GOT
- ❑ SO Ingegneria
- ❑ SO Tecnologia

S.O. Tecnologie: principali aree di responsabilità

- ❑ fornire supporto specialistico alla S.O. GOT relativamente agli impianti di segnalamento e sicurezza e di telecomunicazione;
- ❑ progettare e gestire interventi di rinnovo e potenziamento degli impianti di segnalamento e sicurezza e di telecomunicazione;
- ❑ presidiare e conservare la normativa e gli schemi relativi agli impianti di segnalamento e sicurezza e di telecomunicazione;
- ❑ attivare i nuovi impianti di segnalamento e sicurezza;
- ❑ assicurare interventi manutentivi di alta specializzazione sugli impianti di segnalamento e sicurezza;
- ❑ svolgere le funzioni di Soggetto Tecnico assegnate.

SO Tecnologie – DTP Torino

