

La riorganizzazione

*FILT/CGIL
26/2/09*

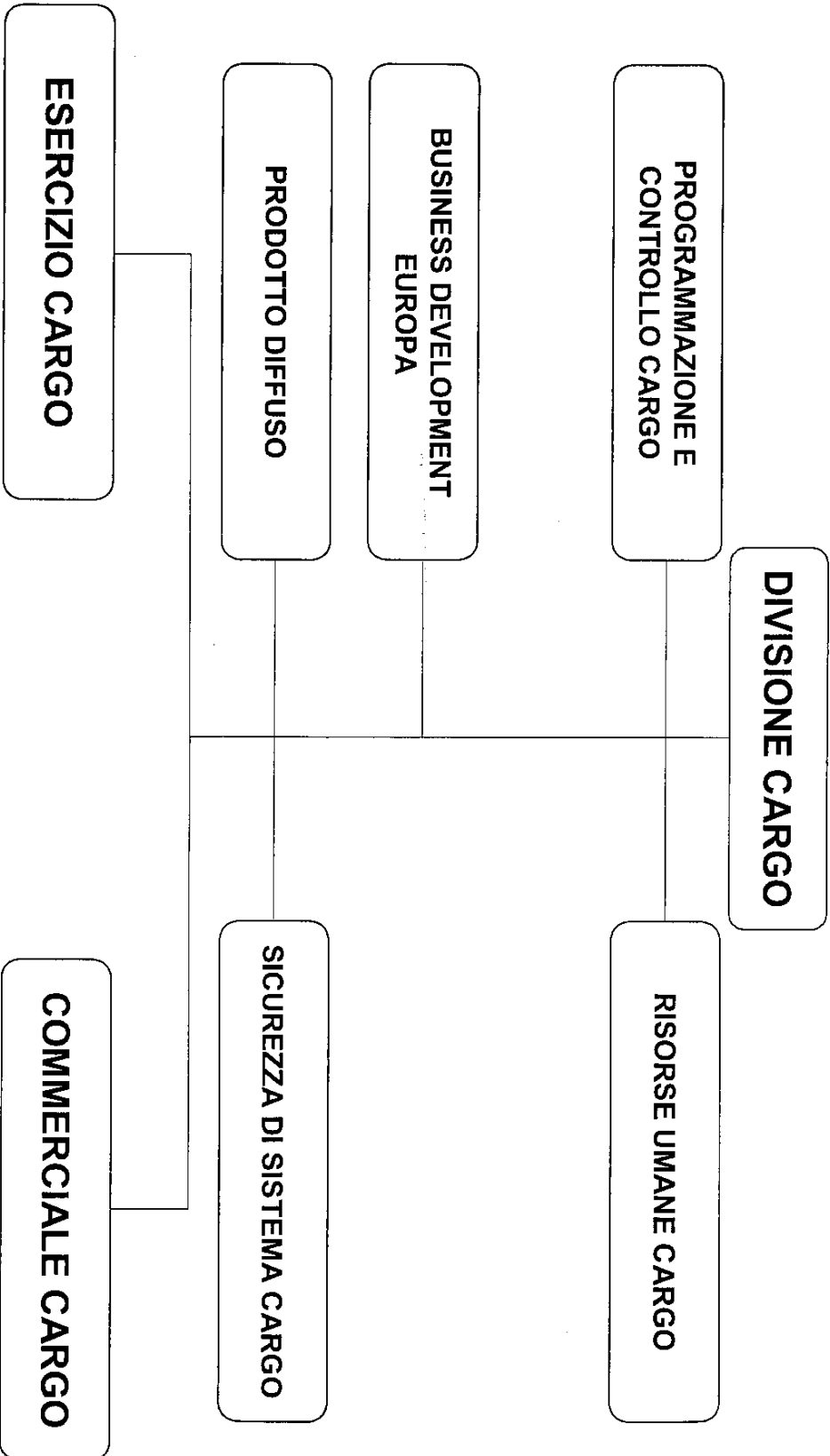
Le logiche

- Utilizzare il “tempo di azione” come driver organizzativo:
 - Mantenere centralizzate le funzioni strategiche di M/L periodo (es. accentramento funzioni di Esercizio coerentemente a sistemi di relazione consolidati e riconosciuti e dove i sistemi consentano remotizzazione delle attività/decisioni).
 - Lasciare sul territorio tutto quanto è connesso al presidio territoriale.
- Verticalizzare i processi di Manutenzione (IMC) e di gestione del trasporto (COT/GTC).
- Consolidare il presidio manageriale forte sulle Aree “a mercato”, procedendo ad accorpamenti organizzativi

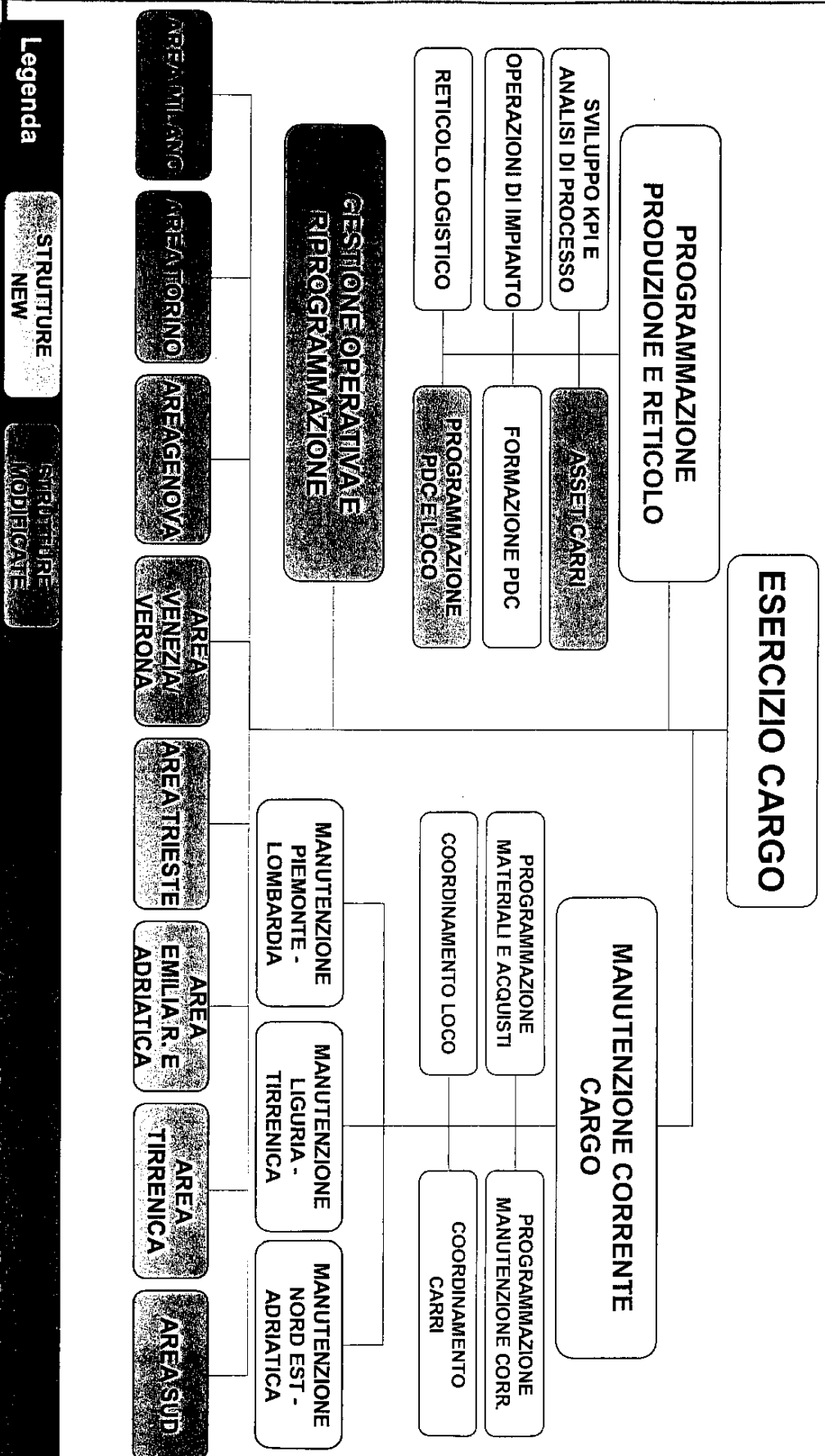


IMPATTO ORGANIZZATIVO A LIVELLO DI MICROSTRUTTURE

La struttura macro di riferimento



La struttura macro di riferimento



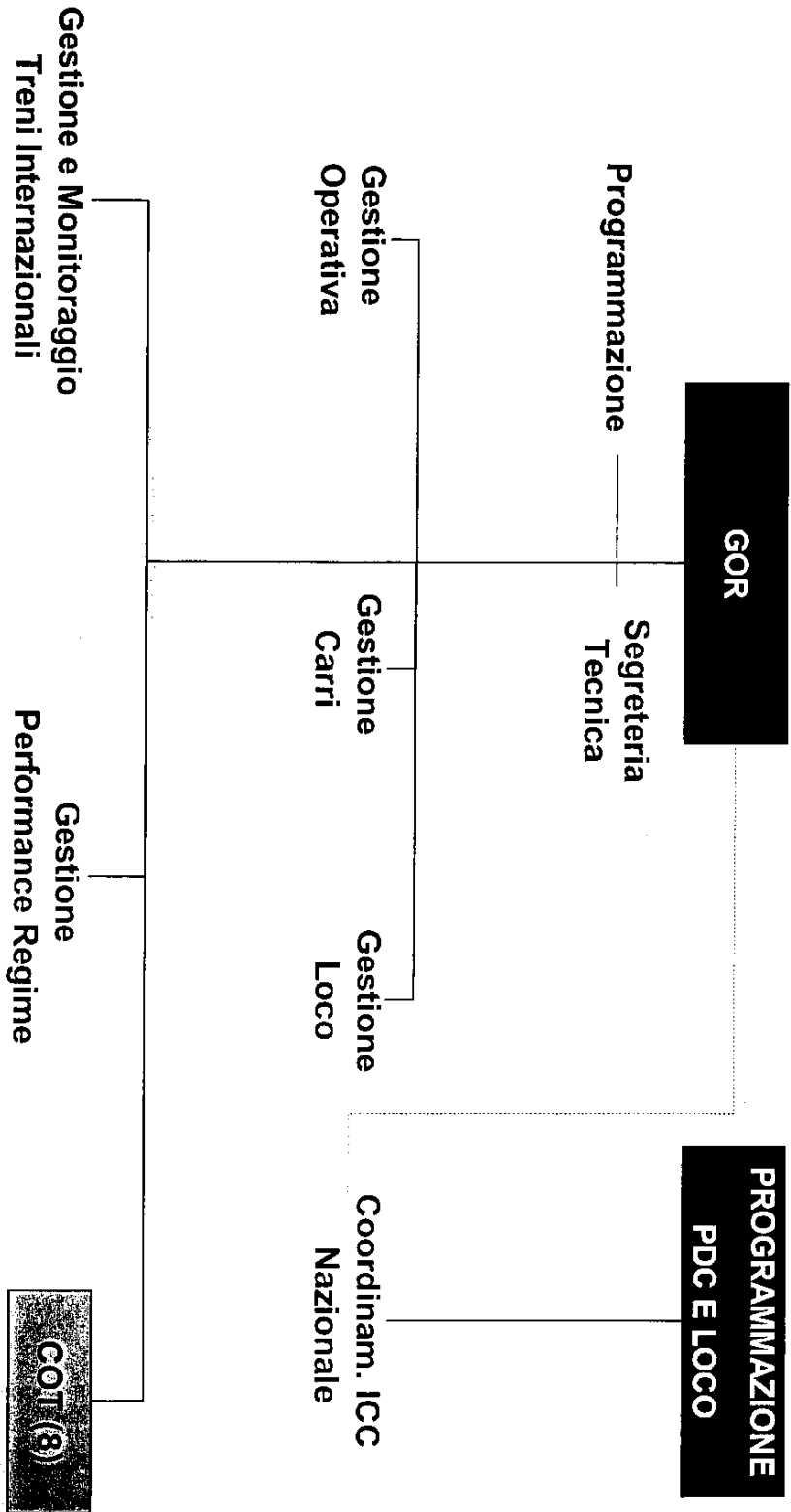
Legenda

STRUTTURE NEW

STRUTTURE MODIFICANTE



La GOR



ICOT

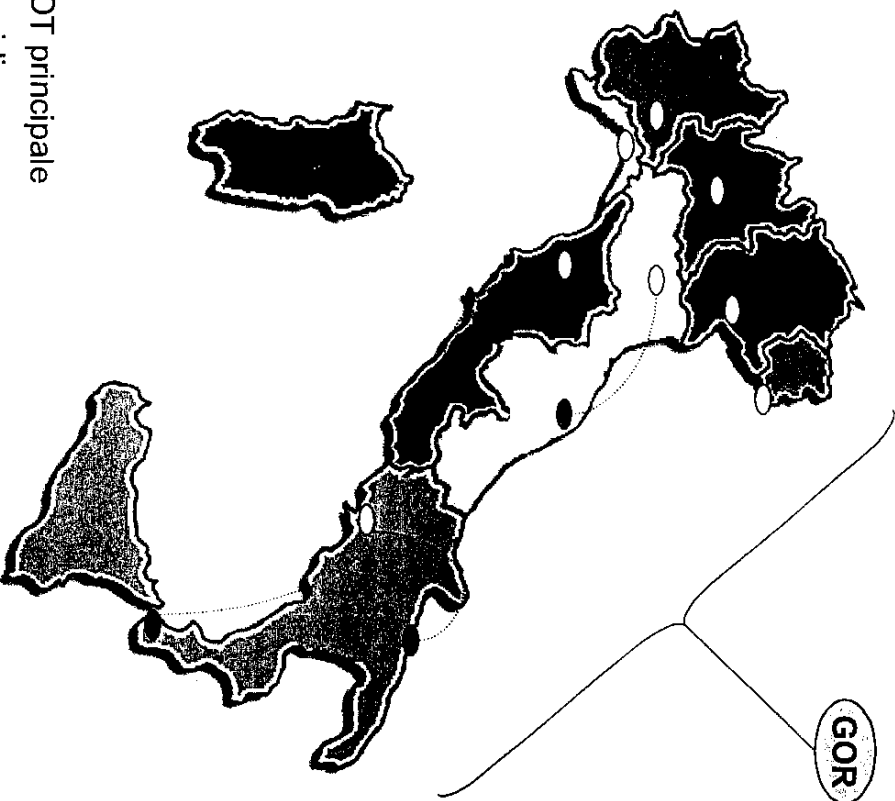
La logica della riorganizzazione della rete COT è:

1 Area=1 COT

Quindi la rete sarà organizzata in 8 punti di presenziamento territoriali e 4 presidi.

L'intero processo di **gestione e controllo della circolazione** (sia mezzi trainanti che trainati) sarà governato in un unico punto di responsabilità, la GOR, alla quale riportano gerarchicamente le strutture territoriali interessate (COT e GTC).

- COT principale
- Presidio



I COT

**GESTIONE OPERATIVA E
RIPROGRAMMAZIONE**

COT

Programmazione (B)

- Verifica fattibilità delle programmazioni settimanali e giornalieri per gli interventi di propria competenza, secondo le indicazioni e le decisioni di Gestione Operativa e Riprogrammazione.

- Gestione dei flussi di traffico interessanti la propria Area, attraverso la predisposizione del piano di trasporto giornaliero in GOT dei treni il cui percorso interessa e si concluda entro la propria Area oppure entro quelle contigue
- Monitoraggio della produzione di Area per il raggiungimento degli obiettivi degli obiettivi di puntualità in partenza per i treni del territorio

Superamento della posizione da "graficista"

**Presidio COT (B)
(Gestione Trasporto)**

Coordinatori Trasporto



Gestione Trasporto (B)

Coordinatori Loco



Gestione Loco (B)

Gestione Carri (B)

- Attuazione degli interventi correttivi relativi alle anomalie in ambito locale, definiti da Gestione Operativa e Riprogrammazione (GOR), riprogrammazione a breve per imprevisti o criticità risolvibili in loco

- Gestione e monitoraggio dei mezzi di trazione per l'ottimizzazione degli stessi nell'ambito della propria Area, nel rispetto delle disposizioni della GOR, e interfaccia con Manutenzione

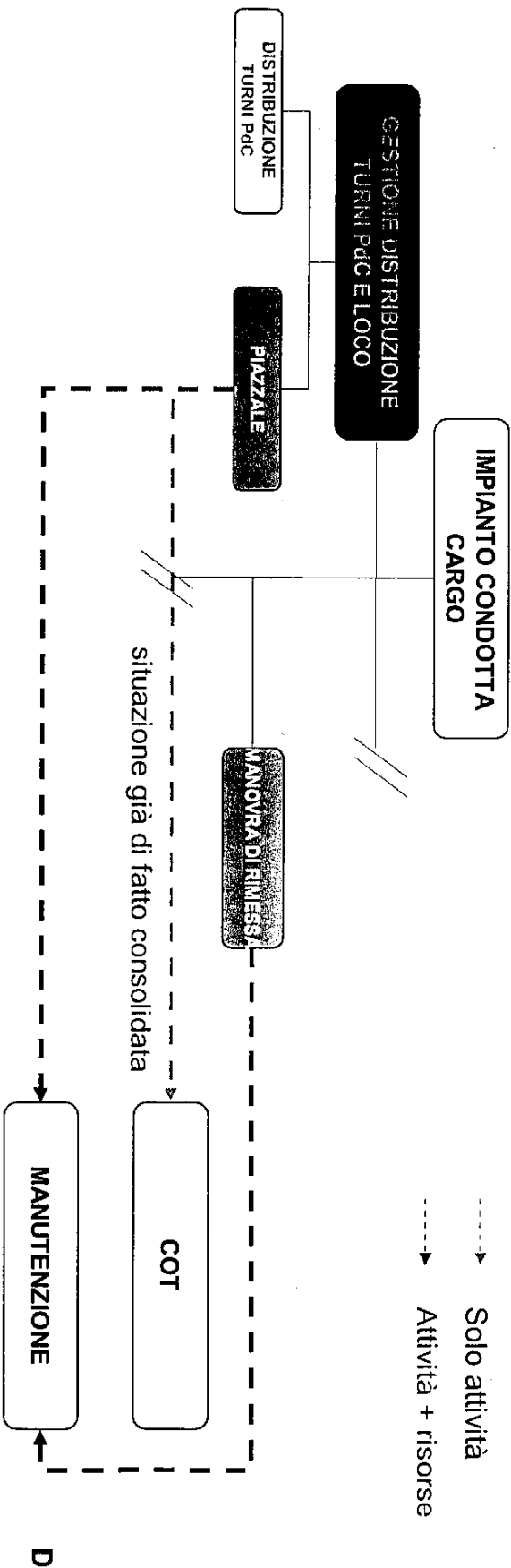
La Manutenzione



MANUTENZIONE **CARGO** viene verticalizzata con presidio gerarchico degli impianti, che pertanto passano alle dirette dipendenze del riferimento centrale (con un coordinamento manageriale intermedio che presidia i territori Piemonte/Lombardia, NordEst/Adriatica e Liguria/Tirrenica)

La rete impianti è organizzata su **8** punti territoriali + 1 presidio

La Manutenzione – Il Progetto Piazzali



Le attività di "Piazzale" riconfuiscono nelle strutture di manutenzione/COT.

La ricollocazione permette di ottimizzare in termini di livelli inquadramentali: **la semplificazione delle attività rende possibile l'inquadramento del "piazzalista" a livello D (Capo Tecnico).**

In particolare, l'attività pregiata di assegnazione delle loco ai treni viene svolta in autonomia dal COT, mentre il "piazzalista" diventa esecutore (no discrezionalità) e *ordinatore del piazzale*, avendo solo la possibilità di leggere i LdB e valutare eventuali fermi sulla base di segnalazioni del PdC.