



RFI

RETE FERROVIARIA ITALIANA

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Roma, 22 aprile 2008

Il Progetto Operation

Indice

Finalità

Il modello organizzativo finale

Passi intermedi

Finalità

Le finalità del Progetto Operation sono:

- ▣ **Miglioramento del processo dell'esercizio ferroviario assegnato ad R.F.I. per stabilizzare i risultati di puntualità sulle "best performance"**
- ▣ **Collocazione delle competenze dei sotto-processi dell'esercizio in una logica di "specializzazione" ed eliminazione di sovrapposizioni e ridondanze**
- ▣ **Valorizzazione delle nuove tecnologie**

Finalità: i processi dell'esercizio ferroviario

L'esercizio ferroviario si articola su due grandi processi:

1 *La gestione del trasporto, assegnato alle Imprese Ferroviarie*

2 *La gestione dell'infrastruttura, assegnata a Rete Ferroviaria Italiana*

La gestione dell'infrastruttura ferroviaria si attua mediante due macro sottoprocessi:

1 *La gestione della circolazione*

2 *La gestione dei servizi per la circolazione*

Finalità: la gestione della circolazione

Gestire la circolazione significa utilizzare l'infrastruttura ferroviaria.

Ottimizzare questo processo significa utilizzare l'infrastruttura al meglio delle sue potenzialità e pianificarne l'evoluzione in funzione delle richieste del mercato.

Questo significa avere una visione di "rete" dell'infrastruttura in diversi momenti:

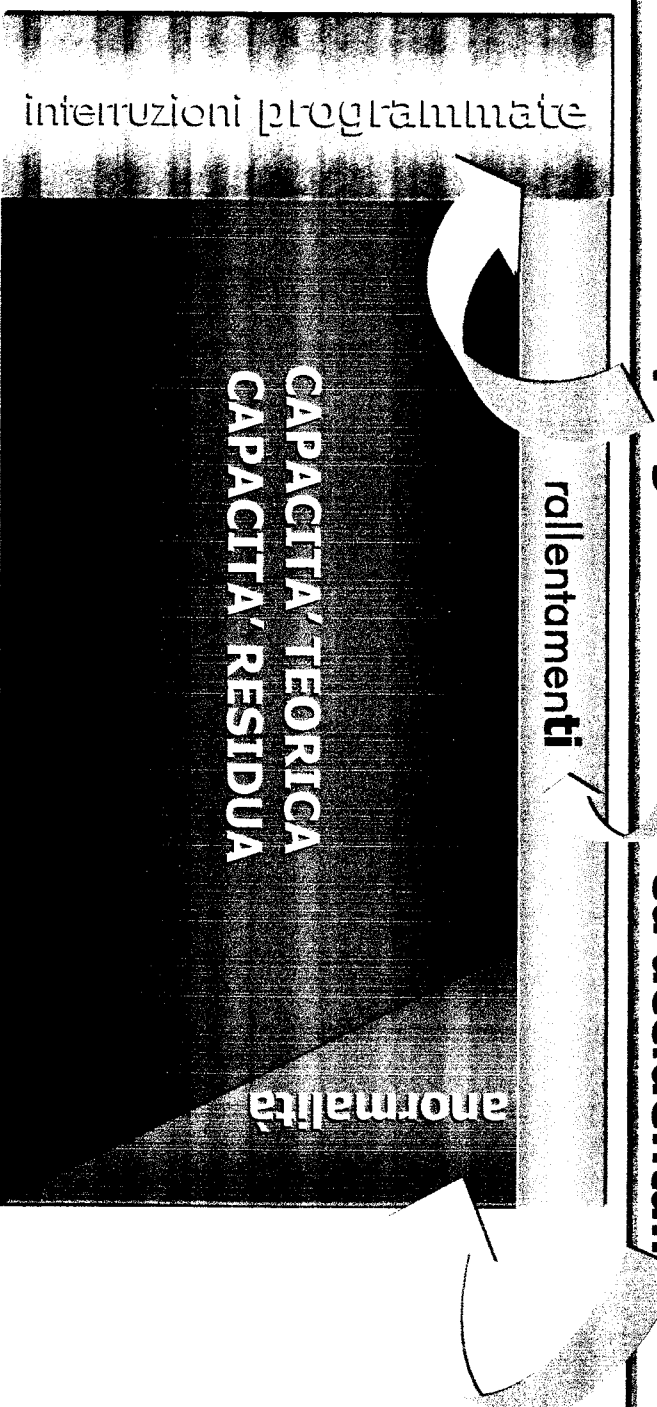
Immediato: conoscere lo stato dell'infrastruttura "momento per momento", per operare le migliori scelte di circolazione, in relazione alle possibili varianti che si possono presentare rispetto al modello di riferimento (assenza di perturbazioni)

Medio termine: programmare la disponibilità dell'infrastruttura (gestire lo Scenario Tecnico), ottimizzando la gestione delle tracce orarie e delle indisponibilità programmate (interruzioni, rallentamenti)

Lungo termine: pianificare la disponibilità e lo sviluppo dell'infrastruttura, definendo lo Scenario Tecnico ed il Piano Regolatore di Rete.

Finalità: la gestione della circolazione

La rete ferroviaria ha una capacità teorica che viene ridotta da fattori programmati ed accidentali



La finalità del progetto è la definizione di un modello organizzativo ed operativo in grado di ottimizzare il valore e l'utilizzo della capacità residua, con una visione di Bacino, Direttrice e Rete, operando scelte immediate (funzione di regolazione) e di medio/lungo periodo (funzione di programmazione/pianificazione)

Finalità: la gestione dei servizi per la circolazione

Gestire i servizi per la circolazione significa presidiare tutte le attività diverse dalle funzioni di regolazione della circolazione.

Ottimizzare questo processo significa rendere disponibile l'infrastruttura:

per la circolazione, in sicurezza ed alle migliori condizioni di affidabilità, comunque coerenti con gli obiettivi di puntualità, per la clientela nei terminali viaggiatori e merci, in coerenza con gli obiettivi della Carta dei Servizi e dei vincoli del Piano Informativo Rete.

Per questo processo occorre una presenza diffusa sul territorio, ed una organizzazione capace di fornire i seguenti servizi:

Manutenzione e potenziamento linee, piazzali e fabbricati

Pulizie

Manovra

Presenziamento in caso di necessità stazioni normalmente in telecomando

Indice

Finalità

Il modello organizzativo finale

Passi intermedi

Il modello organizzativo finale: premessa

L'estensione a regime dei Sistemi di Comando e Controllo a tutte le stazioni della rete, ad esclusione dei grandi impianti, consentirà la concentrazione delle funzioni di regolazione della circolazione esclusivamente nei Posti Centrali e nei citati grandi impianti. In questa prospettiva, una organizzazione diffusa sul territorio della microstruttura delle Direzioni Compartimentali Movimento risulterebbe staccata dalla competenza prevalente del settore, e dedicata solo ai servizi di pulizia, di manovra, di manutenzione e gestione dei terminali viaggiatori e merci, nonché di gestione della circolazione nelle eccezionalità (interruzioni accidentali o programmate).

Essendo presenti sul territorio le strutture della manutenzione, che a sua volta costituisce il servizio alla circolazione più importante, risulta più funzionale, nonché economicamente più vantaggioso, portare anche i servizi suddetti nell'ambito delle Unità Territoriali.

Il modello organizzativo finale

Si prevede di avere nelle strutture periferiche delle Direzioni Movimento e Manutenzione due modelli, complementari tra loro, l'uno concentrato nei Posti Centrali e l'altro diffuso sul Territorio con le seguenti competenze:

da MOVIMENTO a ESERCIZIO

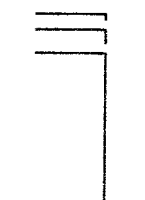
Pianificazione Sviluppo Rete

Pianificazione Utilizzo Rete

Programmazione Utilizzo Rete

Utilizzo Operativo Infrastruttura

Controllo Servizi Rete



Servizi Rete

da MANUTENZIONE a Servizi alla Circolazione

Manutenzione e Potenziamento
Rete

Pulizie

Manovra

Eventuali servizi di movimento

Il modello organizzativo finale

Il modello finale prevede un'articolazione organizzativa in strutture assolutamente complementari e non sovrapposte, con precise competenze nelle tre macrofasi del processo di gestione dell'esercizio ferroviario di Rete Ferroviaria Italiana:

fase di indirizzo per lo sviluppo e l'utilizzo della Rete

fase di utilizzo operativo dell'infrastruttura

fase di attuazione dei servizi previsti dal Piano Informativo Rete

(P.I.R.) e dalla Carta dei Servizi

Il modello organizzativo finale: la fase di indirizzo per lo sviluppo e l'utilizzo Rete

La fase di Indirizzo per lo Sviluppo ed l'Utilizzo della Rete è la parte di guida della gestione dell'infrastruttura. Essa si distingue in:

Fase di Pianificazione Sviluppo Rete; gli strumenti sono il Piano Regolatore di Rete, con il quale si fissano gli standard prestazionali delle linee e la cui responsabilità è affidata alla Direzione Movimento, ed il Piano delle Tecnologie, con il quale si fissano in coerenza le relative scelte tecniche e la cui responsabilità è affidata alla Direzione Manutenzione.

Fase di Pianificazione Utilizzo Rete; lo strumento è lo Scenario Tecnico annuale, la cui definizione, coerente con gli obiettivi di puntualità e con la pianificazione temporale del Piano di Sviluppo Rete è affidata alla Direzione Movimento ed alle Direzioni Compartimentali Movimento.

Fase di Programmazione Utilizzo Rete; gli strumenti sono le programmazioni periodiche della produzione e delle attività, coerenti con lo Scenario Tecnico, la cui definizione è affidata ai C.O.E.R. La responsabilità della gestione dei programmi è affidata ai C.O.E.R. per la parte circolazione ed alle strutture del Territorio per la parte manutenzione.

Il modello organizzativo finale: la fase di utilizzo dell'infrastruttura

La fase di utilizzo è la parte operativa della gestione dell'infrastruttura; essa riguarda l'intera capacità disponibile, ed è distinta nella fase del funzionamento (Operation), la cui responsabilità è affidata ai Centri Operativi Esercizio Rete (C.O.E.R.), e nella fase della manutenzione (Maintenance), la cui responsabilità è affidata alle strutture del Territorio. La struttura non responsabile di una fase è a servizio dell'attività tipica della fase in corso.

La fase di utilizzo dell'infrastruttura si distingue in:

Fase del funzionamento (Operation, responsabilità C.O.E.R.)

- Regolazione della circolazione (C.O.E.R.)
- Coordinamento Servizi alla Circolazione (C.O.E.R.)
- Servizi alla circolazione (Territorio)

Fase della manutenzione (Maintenance, responsabilità Territorio)

- Apertura fase e regolazione circolazione degradata (C.O.E.R.)
- Presenza in carico infrastruttura ed eventuale presenziamento stazioni (Territorio)
- Esecuzione interventi di manutenzione/potenziamento (Territorio)
- Restituzione infrastruttura (Territorio)
- Chiusura fase e ripristino circolazione corrente (C.O.E.R.)

Il modello organizzativo finale: la fase di attuazione dei servizi

La fase di attuazione dei servizi previsti dal P.I.R. e dalla Carta dei Servizi è la parte di attività non ricompresa nei servizi di circolazione e di manutenzione linee (che riguardano l'utilizzo della capacità).

Si tratta prevalentemente dei servizi di Manovra e di Pulizia, nonché delle Manutenzioni dei Terminali Viaggiatori e Merci.

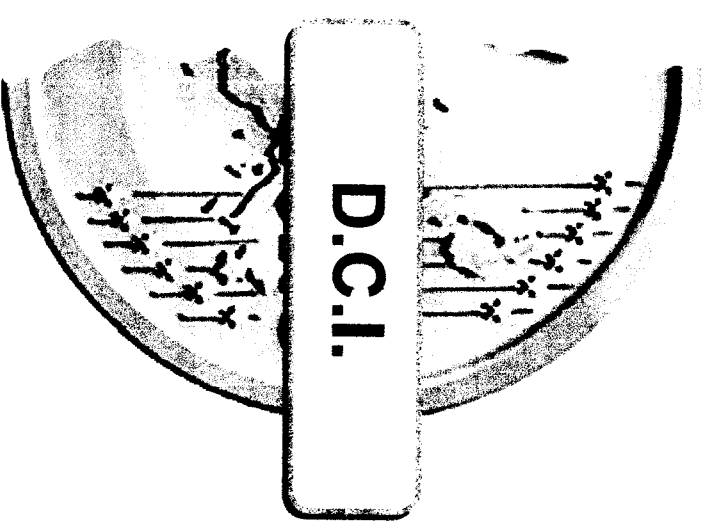
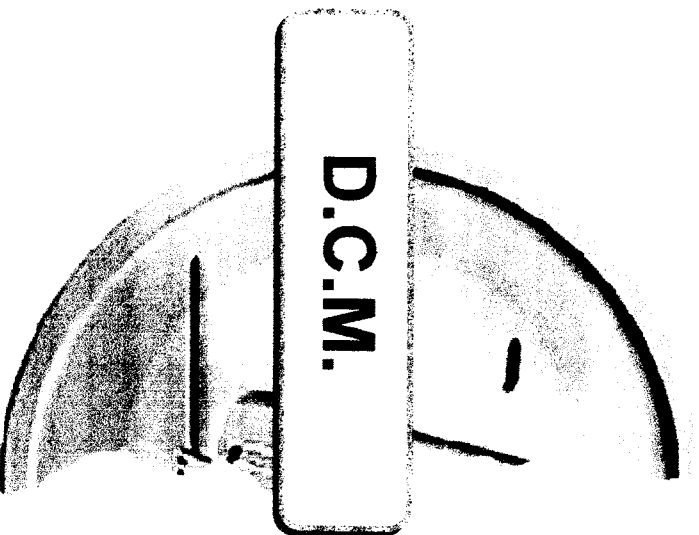
Questa fase si articola in:

Fase della pianificazione e del controllo delle attività connesse, la cui responsabilità è affidata alle Direzioni Compartimentali Movimento

Fase della programmazione ed attuazione delle attività richieste dal Movimento, la cui responsabilità è affidata alle Direzioni Compartimentali Infrastruttura

Conclusione

Il nuovo modello organizzativo rende le strutture operative di R.F.I. assolutamente complementari



come i due pezzi della stessa moneta !



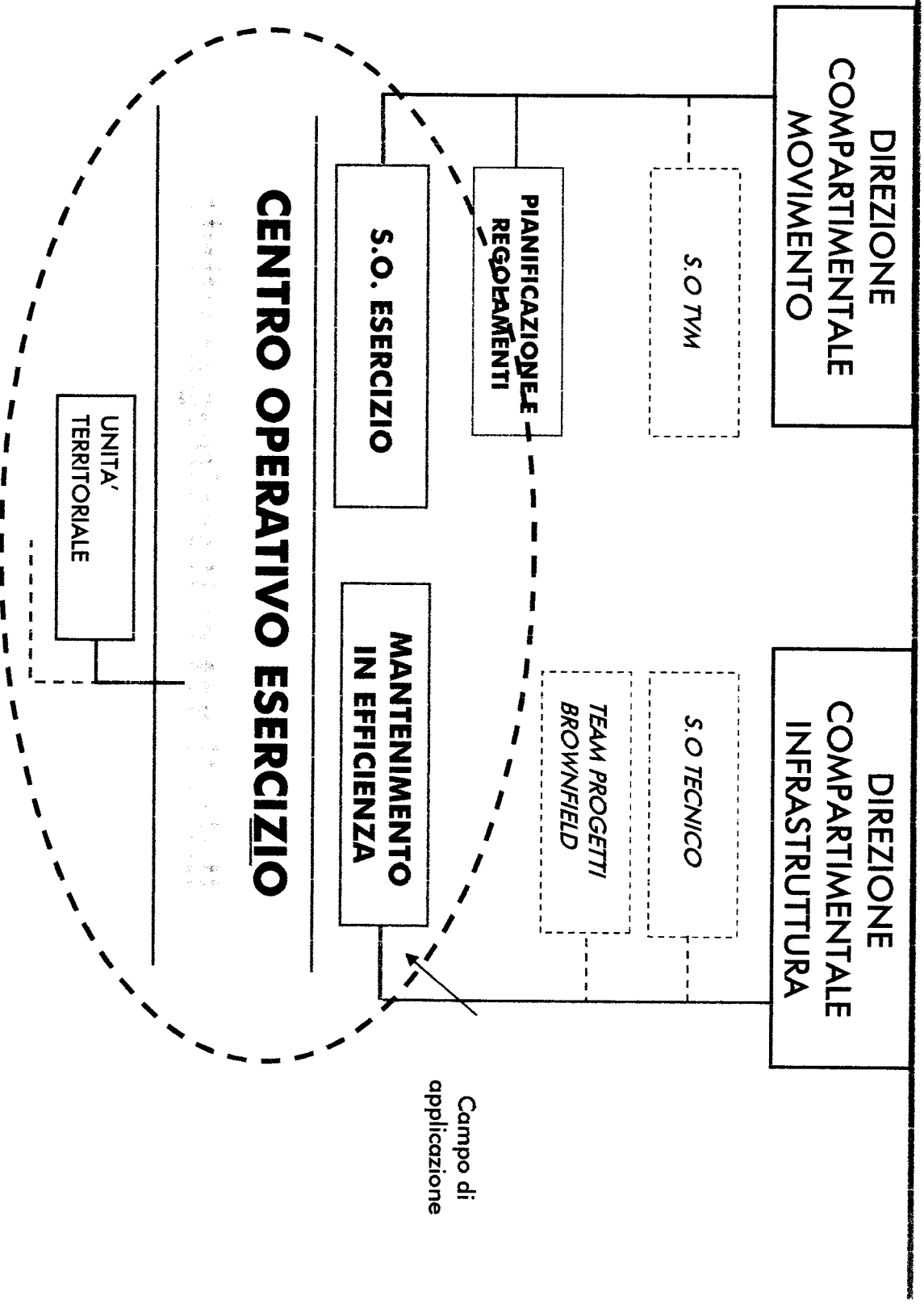
RFI

RETE FERROVIARIA ITALIANA

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

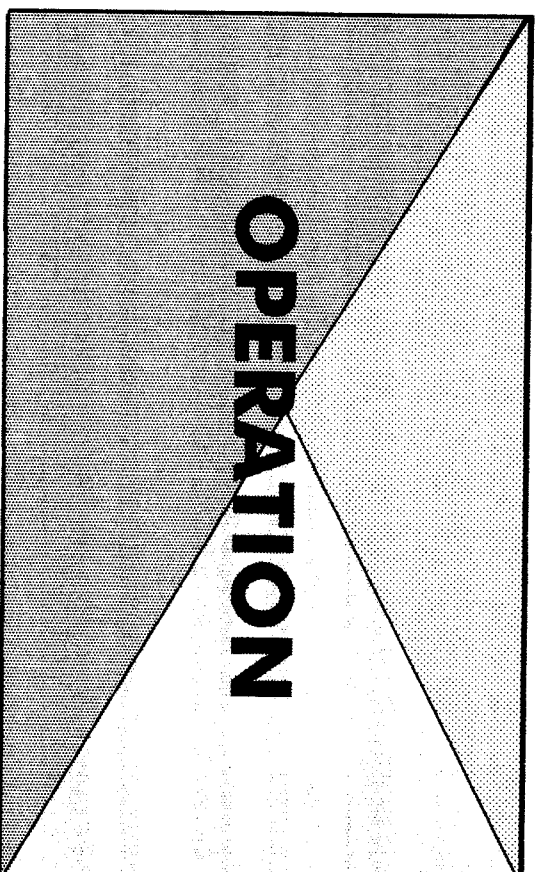
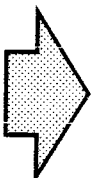
La nuova organizzazione dell'esercizio

Operation: perimetro organizzativo

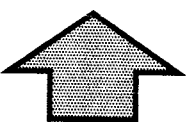


Operation: ambito del modello futuro

- Pianificazione e sviluppo delle risorse e degli impianti
- Presidio dell'infrastruttura e della sicurezza dell'esercizio
- Responsabilità economica dell'utilizzo della capacità produttiva
- Committenza dei progetti industriali delle tecnologie e degli impianti
-



**Programmazione
utilizzo della
capacità per
l'offerta, per la
manutenzione e
lo sviluppo**



**Consuntivazione
volumi e qualità
di produzione**



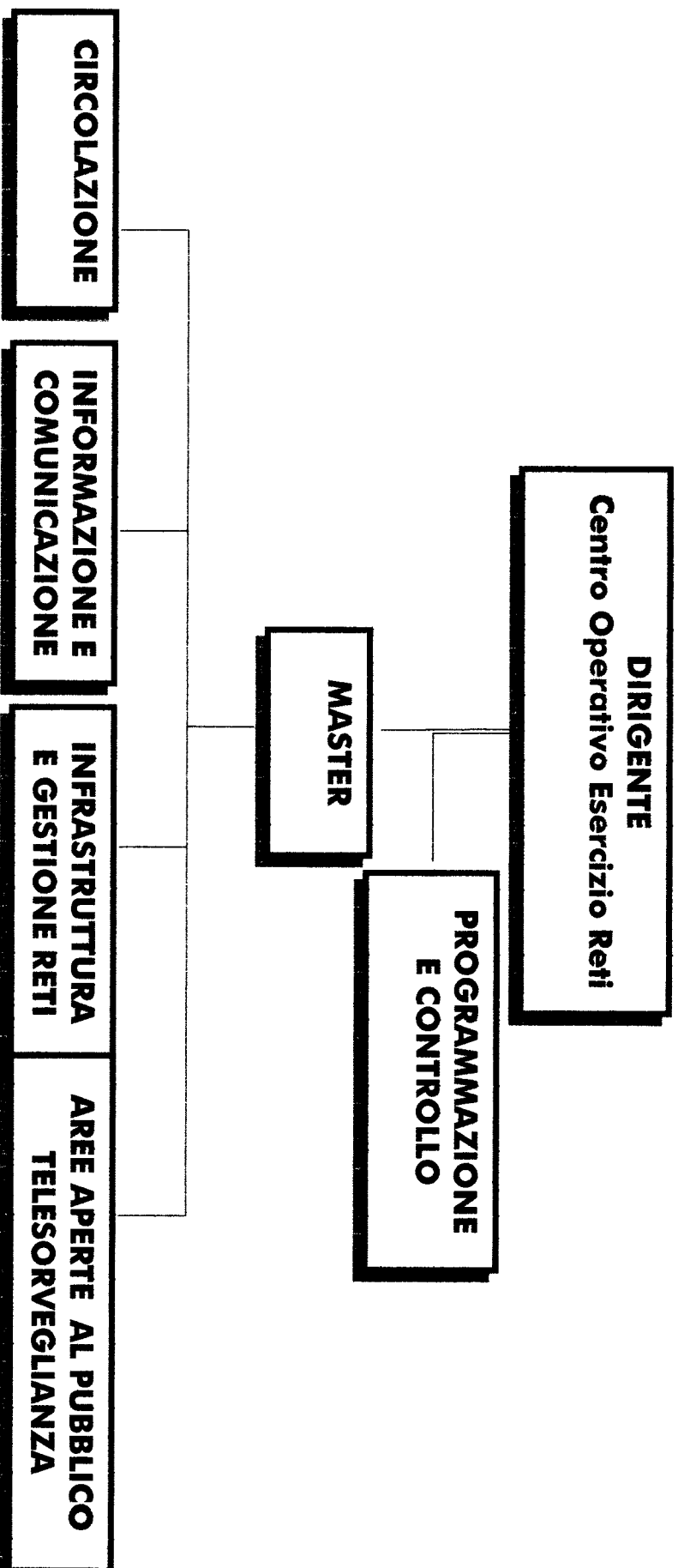
□ Servizi
□ Manutenzion

**Gestione e regolazione della circolazione e dell'esercizio nel suo complesso e
nelle fasi di normalità e guasto/l'emergenza**

Variazioni dell' offerta in corso d'orario



Schema organizzativo C.O.E.R.



Analisi funzionale degli impianti

Tipologia di impianto		Tipologia apparato e Regime di Esercizio Normale
	<p>Località generalmente di transito (piccole stazioni, posti di comunicazione, di dramazione, bivi etc...) che concorrono all'ottimizzazione della circolazione assicurando incroci o precedenze</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Esercizio in telecomando (regime J) anche se origine/fermine treni in ribattuta
	<p>Località, anche di dimensioni significative, al servizio talvolta di più linee, con funzione di origine/fermine corsa di treni e connesse operazioni terminali nonché con operazioni di manovre limitate, concentrate nel tempo o in settori dedicati</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Esercizio in telecomando dei binari di circolazione, con possibilità di abilitazione puntuale o di settore, oppure con telecomando degli istradamenti
	<p>"Grandi" complessi costituiti anche da uno o più impianti attuali (inseriti prevalentemente all'interno di nodi) ove si concorre, in maniera determinante, all'ottimizzazione del processo circolazione e ove si svolgono funzioni industriali rilevanti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ACS estesi con completo comando e controllo dell'area, con i binari di corsa in autocomando e/o permissività per le stazioni passanti • Impianti remotizzati nel P.C.

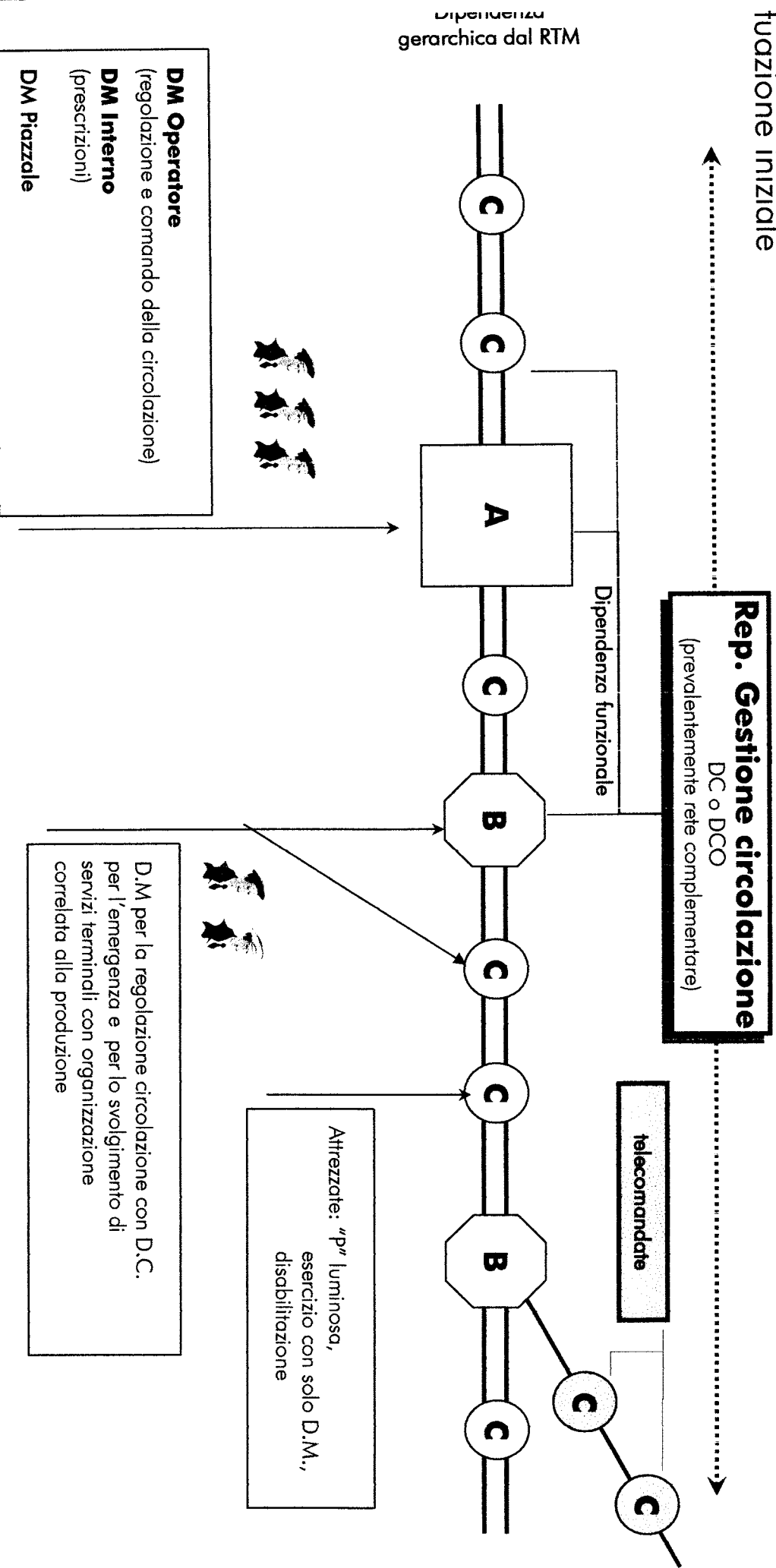
La tendenza



A

Organizzazione/tecnologie impianti e COER

tuazione iniziale

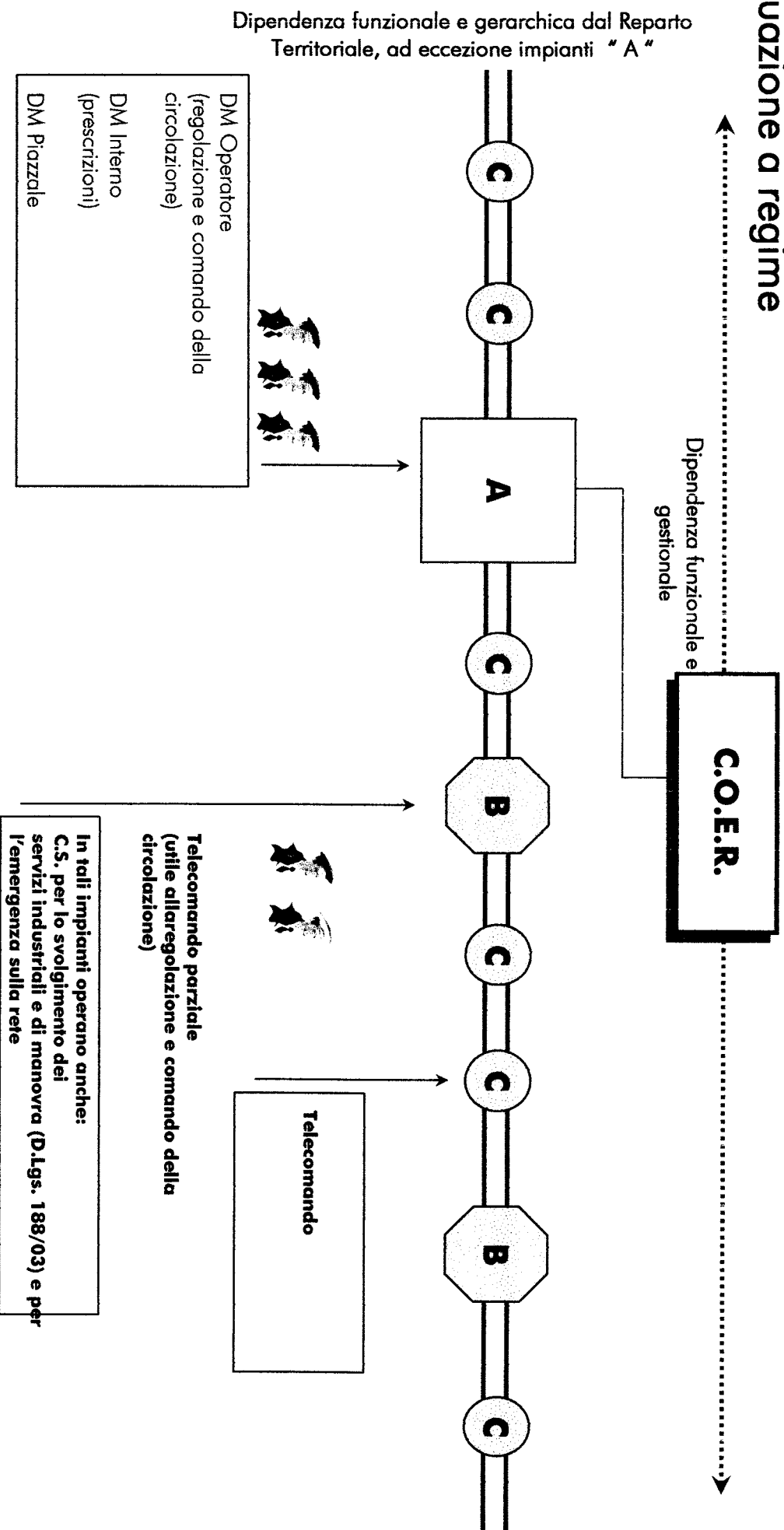


Gli agenti degli impianti sia A che B e C dipendono gerarchicamente dal Capo reparto territoriale

Movimento, mentre funzionalmente per l'ottimizzazione e regolazione circolazione dal R.G.C.

Organizzazione/tecnologie impianti e COER

Attivazione a regime



- Con il telecomando la dipendenza funzionale e gestionale degli impianti A passa al C.O.E.R. il rimanente personale dipende dai Reparti Territoriali
- Nelle fasi intermedie il C.O.E.R. anche in presenza di una limitata estensione della rete telecomandata può essere attivato con le stesse responsabilità, con un'organizzazione coerente alle tecnologie al momento disponibili

RFI – ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE IN OTTICA ‘OPERATION’

