

Roma, 03 maggio 2011

## **Manovra**

- **Il 2010**
- **Le previsioni per il 2011**
- **Gli obiettivi per il 2011**
- **Le azioni per il raggiungimento degli obiettivi**

## Il 2010 – Gli Impianti (1/2)

Il Prospetto Informativo della Rete prevede che le attività di manovra siano assicurate da RFI in **73** impianti.

Sulla base delle attività prevalentemente espletate detti impianti possono essere suddivisi in:

Transiti di confine:	nr. 5
Impianti di smistamento	nr. 7
Impianti di terminalizzazione	nr. 59
Impianti al servizio della navigazione:	nr. 2

Dal punto di vista del soggetto che espleta l'attività di manovra:

**46** Impianti sono gestiti direttamente da RFI;

17 Impianti sono gestiti in autoproduzione dalle Imprese Ferroviarie;

10 Impianti sono affidati in appalto.

# Il 2010 – Gli Impianti (2/2)

73 - IMPIANTI RFI (PIR)						
56 - con manovra diretta RFI						
Impianti con prevalente attività di SMISTAMENTO	Transiti di Confine	Terminali Marittimi	Terminali		Autoproduzione da parte Imprese Ferroviarie	Servizio di Manovra Affidato a terzi
7	5	2	32		17	10
Bologna San Donato Brescia Scalo Cervignano Smistamento Marcianise Milano Smistamento Torino Orbassano Verona P.N. Scalo	Domo 2 Luino Brennero Tarvisio Villa Opicina	Villa San Giovanni Messina	Novara Boschetto Bari Lamasinata Trieste Campo Marzio Livorno Calambrone Catania Bicocca Trento Roncafort Terni Reggio Emilia Modena Genova Sestri Ponente La Spezia Marittima La Spezia Migliarina Lecco Maggianico Milano Certosa Pomezia Piacenza	Pisa San Rossore Rubiera Roma Smistamento Brindisi Civitavecchia Gallarate Parco Palermo Pescara P.N. Rho Massa Z.I. Falconara Marittima Rezzato Latina Fiorenzuola San Ferdinando Ravenna	Alessandria Smistamento Avigliana Lugo Genova Marittima Novi San Bovo Oggiono Seregno Ponte Galeria Cuneo Fossano Racconigi Vercelli Osoppo Lonato Mantova Faenza Villaselva	Bologna Interporto Castelguelfo Santo Stefano di Magra Melzo San Zeno Milano Segrate Padova Interporto Venezia Marghera Verona P.V. Verona Q.E.

Consistenza 28 febbraio 2011

317	94	228	481
1120			

# Il 2010 – Le Locomotive di Manovra(1/2)

---

Negli impianti dove l'attività di manovra è gestita direttamente da RFI vengono impiegate 148 Locomotive di Manovra:

56 Gruppo 145

10 Gruppo 141/143

76 Gruppo 245

6 Gruppo 255

La gestione delle Locomotive di Manovra nell'anno 2010 ha generato costi per **6.820.512 €**, di cui:

**3.333.773** per combustibile;

**3.057.841** per manutenzione;

**428.898** per trasferimenti per/da Officine Manutenzione.

# Il 2010 – Le Locomotive di Manovra(2/2)

<b>Direzione Territoriale Produzione</b>
--

<b>Ancona</b>
<b>Bari</b>
<b>Bologna</b>
<b>Firenze</b>
<b>Genova</b>
<b>Milano</b>
<b>Napoli</b>
<b>Palermo ( Pa+Ct)</b>
<b>Reggio Calabria (S. Ferdinando)</b>
<b>Roma</b>
<b>Torino</b>
<b>Trieste</b>
<b>Verona</b>
<b>Navigazione (V.S.G.+ME)</b>

<b>Totale per tipo</b>
------------------------

<b>Totale</b>
---------------

<b>Locomotive assegnate</b>			
<b>145</b>	<b>141/143</b>	<b>245</b>	<b>255</b>

<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
		<b>6</b>	
<b>7</b>		<b>6</b>	<b>6</b>
<b>1</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	
<b>1</b>			
<b>4</b>		<b>21</b>	
<b>2</b>		<b>3</b>	
<b>2</b>		<b>2</b>	
<b>2</b>			
<b>1</b>		<b>7</b>	
<b>6</b>		<b>6</b>	
<b>8</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	
<b>7</b>		<b>9</b>	
<b>13</b>			

<b>56</b>	<b>10</b>	<b>76</b>	<b>6</b>
-----------	-----------	-----------	----------

<b>148</b>
------------

## Il 2010 – Le Risorse Umane – Dinamiche (1/3)

---

Nel corso del 2010 sono state effettuate operazioni di razionalizzazione ed efficientamento per bilanciare la forte caduta dei volumi di produzione.

La consistenza, che al 01 gennaio ammontava a **1.497** unità, a fine anno si è attestata su un valore pari a **1.181** con una diminuzione di **316** unità (-**21,1%**).

La riduzione è stata realizzata principalmente con ricollocazioni nel settore circolazione e con riqualificazioni verso la Manutenzione Infrastrutture.

La consistenza media del 2010 è stata pari a **1.313** unità con un Costo del Lavoro complessivo di 57.034.220 €, cui corrisponde un Costo Medio Pro-Capite di 43.438 €.

# Il 2010 – Le Risorse Umane Dinamiche (2/3)

Direzione Territoriale Produzione	Dinamica Consistenze							Consistenz a media 2010
	Consistenze			Differenza		Delta %		
	01/01/2010	31/12/2010	28/02/2011	gen/dic 2010	gen 2010/ feb 2011	gen/dic 2010	gen 2010/ feb 2011	
Ancona	50	41	37	-9	-13	-18,0%	-26,0%	42,58
Bari	47	34	34	-13	-13	-27,7%	-27,7%	37,79
Bologna	216	146	130	-70	-86	-32,4%	-39,8%	169,08
Firenze	106	81	81	-25	-25	-23,6%	-23,6%	94,92
Genova	22	19	19	-3	-3	-13,6%	-13,6%	20,33
Milano	262	194	183	-68	-79	-26,0%	-30,2%	222,08
Napoli	42	29	27	-13	-15	-31,0%	-35,7%	33,25
Palermo	36	32	31	-4	-5	-11,1%	-13,9%	33,75
Reggio Calabria	11	9	9	-2	-2	-18,2%	-18,2%	9,92
Roma	48	46	46	-2	-2	-4,2%	-4,2%	47,75
Torino	158	117	115	-41	-43	-25,9%	-27,2%	136,71
Trieste	156	118	112	-38	-44	-24,4%	-28,2%	135,24
Verona	98	76	68	-22	-30	-22,4%	-30,6%	90,37
Navigazione	245	239	228	-6	-17	-2,4%	-6,9%	239,25
<b>Totale</b>	<b>1497</b>	<b>1181</b>	<b>1120</b>	<b>-316</b>	<b>-377</b>	<b>-21,1%</b>	<b>-25,2%</b>	<b>1313,02</b>

# Il 2010 – Le Risorse Umane Dinamiche (3/3)

DTP	Consist.ze al 01/01/2010	Ingressi	Passag- gi fra DTP	Uscite realizzate					Consist.ze al 01/01/2011
				Cessa- zioni	Riqua- l.ni a MI	Ad altri Processi			
						Circ.ne	Nav.ne	Staff	
AN	50			3		6			41
BA	47			2		11			34
BO	216			8	32	29		1	146
FI	106	1		1	10	15			81
GE	22			1		2			19
MI	262			16	21	30		1	194
NA	42	1		9		5			29
PA	148	1	8	9	2		2		144
RC	144	1		6	1	2			136
RM	48	5		2	4	1			46
TO	158	1		7	8	27			117
TS	156	5	-6	3	19	15			118
VR	98	4	-2	2	19	3			76
<b>TOTALE</b>	<b>1497</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>116</b>	<b>146</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1181</b>

335



# Le Risorse Umane al 28 febbraio 2011(1/4)

---

Al 28 febbraio 2011 la consistenza è risultata pari a **1.120** unità, con un decremento di 377 unità (-25%) rispetto alle 1.497 unità in consistenza a gennaio 2010.

Da una analisi più dettagliata della consistenza al 28 febbraio emerge che:

1.oltre il 50% dei dipendenti ha un'età superiore a 50 anni, più in particolare:

- 272 (24,3%) hanno un'età non superiore a 45 anni;
- 246 (22%) hanno un'età compresa fra i 46 ed i 50 anni;
- 438 (39,1%) hanno un'età compresa fra i 51 ed i 55 anni;
- 164 (14,6%) hanno un'età superiore a 55 anni.

# Le Risorse Umane al 28 febbraio 2011(2/4)

2. delle 518 risorse con età non superiore a 50 anni :
  - **299** (57,7%) hanno un livello di istruzione primaria (licenza media);
  - **62** (12,0%) hanno un diploma professionale triennale;
  - **157** (30,3 %) hanno un diploma di secondo grado, di cui:
    - 95** di tipo tecnico (Perito Ind.le; Tecnico Ind.le; Geometra)
    - 62** di altro tipo.
  
3. delle 602 risorse con più di 50 anni di età, 292 (48,5%) hanno o acquisiranno titolo a pensione entro il 2014, in particolare:
  - **9** hanno già titolo a pensione;
  - **28** lo acquisiranno entro il 2011;
  - **80** lo acquisiranno entro il 2012;
  - **72** lo acquisiranno entro il 2013;
  - **103** lo acquisiranno entro il 2014

# Le Risorse Umane al 28 febbraio 2011(3/4)

Direzione Territoriale Produzione	Consistenza al 28/02/2011							Distribuzione per classi di età				Maturazione requisiti pensione (*)						
	A	B	D	E	F	G	Tot	< 46	46 ÷ 50	51 ÷ 55	> 55	2010	2011	2012	2013	2014	Tot	
Ancona	0	0	0	36	1	0	37	11	8	16	2	0	0	0	2	0	5	7
Bari	0	0	0	34	0	0	34	5	6	10	13	0	0	2	6	3	3	14
Bologna	6	0	0	93	31	0	130	16	29	62	23	0	1	4	18	4	18	45
Firenze	0	0	0	58	23	0	81	23	13	37	8	0	1	2	4	2	8	17
Genova				10	9		19	14	3	2		0						0
Milano	3	3	0	127	50	0	183	19	38	101	25	0	0	8	13	16	27	64
Napoli				27			27	2	11	11	3	0	1		2	1	4	8
Palermo				26	5		31	8	4	12	7	0	1	2	3	3	4	13
Reggio Calabria				4	5		9	2	3	1	3	0		1	1	1	1	4
Roma	0	0	0	36	10	0	46	9	12	19	6	0	2	0	4	3	3	12
Torino	0	5	0	66	44	0	115	24	23	51	17	0	1	2	3	12	14	32
Trieste	0	3	0	56	53	0	112	58	22	26	6	0	0	0	2	4	7	13
Verona	0	2	1	37	28	0	68	21	24	18	5	0	0	0	2	4	2	8
Navigazione	1	14	2	106	96	9	228	60	50	72	46	0	2	7	20	19	7	55
<b>Totale</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>716</b>	<b>355</b>	<b>9</b>	<b>1120</b>	<b>272</b>	<b>246</b>	<b>438</b>	<b>164</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>80</b>	<b>72</b>	<b>103</b>	<b>292</b>	
								24,3%	22,0%	39,1%	14,6%							

Note: (\*) Sulla base dei dati del Sistema Aziendale

# Le Risorse Umane al 28 febbraio 2011(4/4)

Direzione Territoriale Produzione	Dipendenti di età non superiore a 50	Scolarità			
		Istruzione primaria	Diploma professionale triennale	Diploma di 2° grado	
				di tipo tecnico	di altro tipo
Ancona	19	8	2	6	3
Bari	11	8		1	2
Bologna	45	27	10	5	3
Firenze	36	11	5	13	7
Genova	17	2		12	3
Milano	57	49	3	2	3
Napoli	13	8	1	2	2
Palermo	12	6		5	1
Reggio Calabria	5	4			1
Roma	21	13	4	1	3
Torino	47	34	5	4	4
Trieste	80	45	15	11	9
Verona	45	26	6	10	3
Navigazione	110	58	11	23	18
<b>Totale</b>	<b>518</b>	<b>299</b>	<b>62</b>	<b>95</b>	<b>62</b>
				157	
		57,7%	12,0%	30,3%	

# Il 2010 – I ricavi (Volumi di Produzione)

---

L'andamento dei ricavi nel corso del 2010 è stato fortemente negativo risentendo della forte diminuzione dei volumi di attività dovuti sia alla contingenza economica sia alle politiche di razionalizzazione/efficientamento di Trenitalia che hanno comportato una fortissima riduzione del traffico diffuso con pesanti conseguenze sui volumi di attività degli impianti di smistamento.

Il volume di ricavi da mercato realizzato nel 2010 è stato pari a **49.043.407 €** con una flessione del 22,7% rispetto ai 63.462.568 € realizzati nel 2009.

# Il 2010 – Il conto economico

<b>TOTALE IMPIANTI</b>		
<b>Consuntivo Anno 2010</b>		
<b>COSTI DIRETTI</b>	<b>CONSISTENZE PERSONALE</b>	<b>1313</b>
	<b>COSTO PERSONALE</b>	<b>57.034.220</b>
	<b>COSTO LOCOMOTIVE</b>	<b>6.820.512</b>
	<b>COMBUSTIBILE</b>	3.333.773
	<b>MANUTENZIONE LOCOMOTIVE</b>	3.057.841
	<b>SPOSTAMENTI LOCOMOTIVE</b>	428.898
	<b>ALTRI COSTI DIRETTI</b>	<b>1.816.438</b>
	<b>TOTALE COSTI DIRETTI</b>	<b>65.671.170</b>
<b>COSTI INDIRETTI</b>	<b>TOTALE COSTI INDIRETTI</b>	<b>6.453.990</b>
	<b>TOTALE COSTI</b>	<b>72.125.159</b>
<b>RICAVI</b>	<b>RICAVI CONTRATTI DI MANOVRA E DI NAVIGAZIONE</b>	<b>3.720.000</b>
	<b>RICAVI DA SERVIZI DI MANOVRA</b>	<b>45.323.407</b>
	<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>49.043.407</b>
<b>Delta Ricavi -Totale costi</b>		<b>-23.081.752</b>

# Il 2011 – Previsioni – Volumi di Attività/Ricavi

---

Per il 2011 si prevede una leggera ripresa delle attività rispetto ai picchi negativi del 2010, con una sostanziale stabilità dei ricavi complessivi.

# Il 2011 – Obiettivi (1/2)

---

L'obiettivo prioritario per il 2011 è una riorganizzazione produttiva del settore che consenta un significativo miglioramento delle performance economiche, con un dimezzamento delle perdite, creando così le premesse per un bilancio in pareggio nel 2012.

Questo obiettivo dovrà essere realizzato:

1. con un'attenzione particolare al contenimento dei costi, a partire da quelli connessi alle locomotive di manovra;
2. favorendo, con un servizio flessibile, di alta qualità e focalizzato sulle esigenze dei clienti, l'incremento del trasporto a mezzo ferrovia con positivi effetti sui volumi di attività e sui ricavi;



## Il 2011 – Obiettivi (2/2)

---

3. ampliando il campo di impiego degli addetti alla manovra in attività di prossimità professionale nel settore della manutenzione (ad esempio: Condotta dei Treni Materiali; scorta carrelli, etc), costituendo così un serbatoio di possibili impieghi alternativi nei momenti di flessione dei volumi di attività od anche utilizzabili per la saturazione delle prestazioni giornaliere o settimanali.

# Le Azioni – Impianti di Smistamento

---

E' necessario adeguare le organizzazioni del lavoro in base alla tipologia del traffico che gli scali esprimono.

In particolare: Torino Orbassano, Milano Smistamento e Marcianise non usano più la sella di lancio in quanto i treni in arrivo non hanno quasi più le funzioni tradizionali del diffuso ma richiedono soltanto la semplice suddivisione in due / quattro sezioni per le quali diventa conveniente effettuare le operazioni in piano.

Cervignano e Bologna San Donato mantengono ancora la funzionalità della sella di lancio ma con periodi di utilizzazione significativamente ridotti.

# Le Azioni – Impianti di terminalizzazione

---

Dei 32 impianti gestiti con manovra diretta alcuni hanno volumi di attività talmente ridotti da rendere impossibile qualsiasi organizzazione produttiva. Per questi impianti sarà inevitabile il passaggio all'autoproduzione da parte delle IF a meno che la vicinanza ad un altro impianto di manovra non renda possibile assicurare le manovre nei periodi orari e nei giorni in cui sono effettivamente necessarie da parte di quest'ultimo.

# Le Azioni – Impianti di confine

---

L'ampliamento del parco delle locomotive politensione comporta un lento ma continuo decremento delle attività di manovra al servizio dei transiti.

Il problema è particolarmente rilevante per Luino laddove i treni in transito sono ormai tutti dotati di locomotive politensione con il conseguente venir meno di ogni attività di manovra.

# Le Azioni – Le Locomotive di Manovra

---

Per effetto della revisione dei contratti con Trenitalia il 2011 sconterà un aumento dei costi di manutenzione e di trasferimento delle stesse:

Si conta di ridurre l'impatto dell'aumento:

- riducendo il numero delle Locomotive Operative e le effettive ore di utilizzo di quest'ultime;
- Internalizzando i trasferimenti per/da le Officine di riparazione più vicine nel corso del 2011 ed in quelle più distanti nel 2012.

# Le Azioni – Organizzazione del Lavoro

---

In tutti gli impianti dovrà essere attuato un modello di organizzazione del lavoro e del processo produttivo, che dia piena attuazione agli accordi in essere e sia strettamente ancorato alle esigenze produttive ed ai volumi di traffico.

Le attività di manovra dovranno essere concentrate nelle ore diurne in tutti i casi in cui ciò sia tecnicamente possibile. Nel periodo notturno e nei giorni di domenica e festivi dovrà essere previsto il presidio minimo indispensabile per le attività non rinviabili alle ore diurne o al lunedì.

# Le Azioni –Turni di Lavoro

---

L'articolazione dei turni di lavoro deve essere assolutamente coerente con le esigenze tecnico-organizzative, e realizzare la distribuzione dell'orario di lavoro giornaliero su 6h e 48' – anche per i turni avvicendati nelle 24 ore o su due periodi giornalieri - in tutti i casi in cui ciò risulti tecnicamente possibile.

Per gli impianti caratterizzati da fluttuazioni periodiche dei volumi di traffico si dovrà ipotizzare l'organizzazione “media”, ricorrendo all'istituto della flessibilità di cui all'art. 14 punto 1.2 del CCNL AF ed all'art. 1 punto 1.3 del Contratto Aziendale per assorbire i picchi di lavoro. L'istituto si dovrà applicare anche ai turni avvicendati nelle 24 ore.

# Le Azioni – Centro di Lavoro

---

Per favorire una maggiore flessibilità nell'utilizzo delle risorse saranno istituiti i “Centri di Lavoro” che consentiranno di pianificare l'utilizzo del personale della manovra (nei periodi di minore/assente attività di manovra) in altre attività produttive, del tipo:

- Condotta treni materiali;
- Condotta treni cantieri,
- Scorta cantieri.

Questa azione da avviare nel 2011 potrà dare un grosso contributo all'obiettivo di pareggio per il 2012 senza compromettere l'efficacia operativa e la qualità del servizio degli impianti di manovra.



# Le Azioni – Le ricadute sul personale

Per l'assorbimento delle situazioni di eccedenza si potrà ricorrere nell'ordine:

- alla mobilità geografica verso altri impianti di manovra;
- alla mobilità professionale/geografica verso il settore circolazione;
- per i dipendenti fino a 50 anni di età alla riqualificazione professionale verso la manutenzione infrastruttura anche con possibile assegnazione ad altra DTP. Per la riqualificazione professionale si ricorrerà alle prestazioni ordinarie del Fondo di Sostegno;
- accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di Sostegno.
- Situazioni di eccedenza che si ritiene possano essere riassorbite entro i successivi 18 mesi potranno essere gestite con il ricorso alle prestazioni ordinarie del Fondo di Sostegno: riduzione orario di lavoro.

# Risultato Economico - Proiezioni 2011 - 2012

Nella tabella che segue sono rappresentate le proiezioni sul conto economico 2011 e 2012 delle azioni previste.

Le proiezioni sono basate sulle seguenti assunzioni:

## **1.Consistenze:**

**2011:** consistenza finale di circa 890 unità – con una consistenza media di circa 1035 unità;

**2.Costo del Lavoro medio pro-capite:** incremento annuo del 2%;

**3.Costo delle Locomotive:** assorbimento *parziale* dell'incremento di costo derivante dai nuovi contratti con Trenitalia;

**4.Costi diretti ed indiretti:** riduzione di circa il 30% nel biennio;

**4.Ricavi:** stabilità.

# Manovra – Evoluzione Costi e Ricavi 2008-2011

		TOTALE IMPIANTI		
		Consuntivo Anno 2010	Ipotesi Anno 2011	Proiezione Anno 2012
COSTI DIRETTI	CONSISTENZE PERSONALE	1313	1035	890
	COSTO PERSONALE	57.034.220	45.857.598	40.221.766
	COSTO LOCOMOTIVE	6.820.512	8.553.000	7.300.000
	COMBUSTIBILE	3.333.773	3.300.000	3.300.000
	MANUTENZIONE LOCOMOTIVE	3.057.841	3.416.000	3.300.000
	SPOSTAMENTI LOCOMOTIVE	428.898	1.837.000	700.000
	ALTRI COSTI DIRETTI	1.816.438	1.301.416	1.254.267
<b>TOTALE COSTI DIRETTI</b>		<b>65.671.170</b>	<b>55.712.014</b>	<b>48.776.033</b>
COSTI INDIRETTI	TOTALE COSTI INDIRETTI	6.453.990	5.183.293	4.457.131
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>72.125.159</b>	<b>60.895.307</b>	<b>53.233.163</b>
RICAVI	RICAVI CONTRATTI DI MANOVRA E DI NAVIGAZIONE	3.720.000	3.720.000	3.720.000
	RICAVI DA SERVIZI DI MANOVRA	45.323.407	45.323.407	45.323.407
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>49.043.407</b>	<b>49.043.407</b>	<b>49.043.407</b>
<b>Delta Ricavi -Totale costi</b>		<b>-23.081.752</b>	<b>-11.851.900</b>	<b>-4.189.756</b>