

Roma, 12 marzo 2012

# **Incontro con le OO.SS. Nazionali**

## **Manovra**

- **Il 2011**
- **Le previsioni per il 2012**
- **Gli obiettivi**
- **Le azioni per il raggiungimento degli obiettivi**

## Il 2011 – Gli Impianti (1/2)

---

Le attività di manovra sono oggi 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:

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

20 Impianti sono gestiti in autoproduzione dalle Imprese Ferroviarie;

10 Impianti sono affidati in appalto.

## Il 2011 – Gli Impianti (2/2)

73 - IMPIANTI RFI (PIR)						
43 con manovra diretta RFI						
Impianti con prevalente attività di SMISTAMENTO	Transiti di confine	Terminali marittimi	Terminali		Autoproduzione IF	Servizio Manovra affidato a terzi
7	5	2	29		20	10
Bologna S. Donato	Domo 2	Villa S. Giovanni	Novara Boschetto	Pisa S. Rossore	Alessandria Smistamento	Bologna Interporto
Brescia Scalo	Luino	Messina	Bari Scalo Ferruccio	Roma Smistamento	Avigliana	Castelguelfo
Cervignano Smistamento	Brennero		Trieste Campo Marzio	Brindisi	Lugo	S. Stefano di Magra
Marcianise	Tarvisio		Livorno Calambrone	Civitavecchia	Genova Marittima	Melzo
Milano Smistamento	Villa Opicina		Catania Bicocca	Gallarate Parco	Novi S. Bovo	S. Zeno
Torino Orbassano			Trento Roncafort	Palermo	Oggiono	Milano Segrate
Verona P.N. Scalo			Terni	Pescara P.N.	Seregno	Padova Interporto
			Modena	Rho	Ponte Galeria	Venezia Marghera
			Genova Sestri Ponente	Massa Z.I.	Cuneo	Verona P.V.
			La Spezia Marittima	Falconara Marittima	Fossano	Verona Q.E.
			La Spezia Migliarina	Rezzato	Racconigi	
			Lecco Maggianico	Latina	Vercelli	
			Milano Certosa	Gioia Tauro - S. Ferdinando	Osoppo	
			Pomezia	Ravenna	Lonato	
			Piacenza		Mantova	
					Faenza	
					Villaselva	
					Rubiera	
					Fiorenzuola	
					Reggio Emilia	

## Il 2011 – Le Locomotive di Manovra (1/2)

---

Negli impianti dove l'attività di manovra è gestita direttamente da RFI vengono impiegate 146 Locomotive di Manovra:

56 Gruppo 145

8 Gruppo 141/143

76 Gruppo 245

6 Gruppo 255

La gestione delle Locomotive di Manovra nell'anno 2011 ha generato costi per **13.153.050 €**, di cui:

<b>4.649.232</b>	per combustibile;
<b>6.628.365</b>	per manutenzione di 1° livello;
<b>1.875.453</b>	per trasferimenti per/da Officine Manutenzione.

# Situazione attuale – Le Locomotive di Manovra (2/2)

Direzione Territoriale Produzione	Locomotive assegnate			
	145	141/143	245	255
Ancona	2	1	4	
Bari			5	
Bologna	7		5	6
Firenze	1	1	9	
Genova	1			
Milano	6		21	
Napoli	2		3	
Palermo ( PA + CT)	3		2	
Reggio Calabria (S. Ferdinando)	2			
Roma	1		9	
Torino	6		6	
Trieste	8	6	3	
Verona	6		9	
Navigazione (V.S.G. + ME)	11			
<b>Totale per tipo</b>	<b>56</b>	<b>8</b>	<b>76</b>	<b>6</b>
<b>Totale</b>	<b>146</b>			

## Il 2011 – Le Risorse Umane – Dinamiche (1/2)

---

La consistenza, che al 28 febbraio 2011 ammontava a **1.120** unità, al 31 gennaio 2012 si è attestata su un valore pari a **1.010** con una diminuzione di 110 unità.

La consistenza media del 2011 è stata pari a **1.075** unità con un Costo del Lavoro complessivo di € 49.038.943, cui corrisponde un Costo Medio Pro-Capite di € 45.617.

## Il 2011 – Le Risorse Umane Dinamiche (2/2)

Direzione Territoriale Produzione	Consistenze		Differenza
	28/02/2011	31/01/2012	feb 2011/ gen 2012
Ancona	37	33	-4
Bari	34	24	-10
Bologna	130	118	-12
Firenze	81	74	-7
Genova	19	19	0
Milano	183	173	-10
Napoli	27	22	-5
Palermo	31	26	-5
Reggio Calabria	9	9	0
Roma	46	43	-3
Torino	115	106	-9
Trieste	112	99	-13
Verona	68	65	-3
Navigazione	228	199	-29
<b>Totale</b>	<b>1120</b>	<b>1010</b>	<b>-110</b>

# Le Risorse Umane al 31 gennaio 2012 (1/2)

---

Da una analisi più dettagliata della consistenza al 31 gennaio 2012 emerge che:

1. Oltre il 60% dei dipendenti ha un'età superiore a 50 anni. Più in particolare, la distribuzione dei lavoratori per età è la seguente:

- 205 (20,3%) hanno un'età non superiore a 45 anni;
- 133 (13,2%) hanno un'età compresa fra i 46 ed i 50 anni;
- 428 (42,4%) hanno un'età compresa fra i 51 ed i 55 anni;
- 244 (24,2%) hanno un'età superiore a 55 anni.



## Le Risorse Umane al 31 gennaio 2012 (2/2)

---

2. delle 338 risorse con età non superiore a 50 anni :
  - **177** (52,4%) hanno un livello di istruzione primaria;
  - **50** (14,8%) hanno un diploma professionale triennale;
  - **111** (32,8 %) hanno un diploma di secondo grado, di cui:
    - 54** di tipo tecnico (Perito Ind.le; Tecnico Ind.le; Geometra)
    - 57** di altro tipo.
  
3. delle 672 risorse con più di 50 anni di età, 175 (26%) hanno o acquisiranno titolo a pensione o i requisiti per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo , in particolare:
  - **51** sono esodabili nel 2012 e nel 2013;
  - **124** possono accedere alle prestazioni straordinarie del Fondo.

## Il 2011 – I ricavi (Volumi di Produzione)

---

Il volume di ricavi da mercato realizzato nel 2011 è stato pari a **47.698.086 €** con una flessione del 2,8% rispetto ai 49.043.407 € realizzati nel 2010.

# Il 2011 – Il conto economico

Totale Impianti		
Consuntivo 2011		
<b>COSTI DIRETTI</b>	CONSISTENZE MEDIA PERSONALE	1075
	COSTO PERSONALE	49.038.943
	COSTO LOCOMOTIVE	13.153.050
	COMBUSTIBILE	4.649.232
	MANUTENZIONE LOCOMOTIVE	6.628.365
	SPOSTAMENTI LOCOMOTIVE	1.875.453
	ALTRI COSTI DIRETTI / INDIRETTI	8.546.292
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>70.738.285</b>
<b>RICAVI</b>	ACCREDITI DA NAVIGAZIONE (solo Me. e V.S.G.)	3.720.000
	RICAVI DA SERVIZI DI MANOVRA	43.978.086
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>47.698.086</b>
<b>Delta Ricavi - Totale costi</b>		<b>-23.040.199</b>

# Il 2012 – Previsioni – Volumi di Attività/Ricavi

---

Per il 2012 si prevede una ulteriore flessione dei ricavi dovuta sia ad una ulteriore flessione del traffico merci, sia alle richieste delle IF di internalizzazione di alcune attività (per esempio: aggancio / sgancio locomotive e applicazione/rimozione fanali di coda).

## Il 2012 – Obiettivi (1/2)

---

Fermo restando che l'obiettivo di medio termine è quello di favorire al massimo l'autoproduzione da parte delle IF e atteso che il pareggio per RFI appare un obiettivo improbabile da raggiungere, l'obiettivo prioritario per il 2012 è una riorganizzazione produttiva del settore che consenta un significativo miglioramento delle performance economiche, con una riduzione delle perdite di circa il 60% rispetto al 2011.

Questo obiettivo dovrà essere realizzato continuando a perseguire le azioni già iniziate nel 2011:

1. rivolgendo una particolare attenzione al contenimento dei costi, a partire da quelli connessi alle locomotive di manovra;

## Il 2012 – Obiettivi (2/2)

---

2. 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, anche nella prospettiva di ulteriori passaggi all'autoproduzione da parte delle IF.

# 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 tale motivo già a PIR 2012 è stata prevista la sola operazione “Smistamento in Piano” con conseguente chiusura della sella di lancio.

Analoghi provvedimenti saranno presi anche per Cervignano e Bologna San Donato.

# Le Azioni – Impianti di terminalizzazione

---

Alcuni impianti hanno volumi di attività talmente ridotti da rendere impossibile qualsiasi organizzazione produttiva. Per questi l'obiettivo sarà l'immediato passaggio all'autoproduzione da parte delle IF.



# 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.

Infatti, il problema, già evidenziato nelle presentazioni precedenti per Luino, ha portato, con l'entrata in vigore del PIR 2012 alla cessione delle attività di manovra in "Autoproduzione da parte delle IF".

# Le Azioni – Le Locomotive di Manovra

---

Per effetto della revisione del contratto il 2012 sconterà un sensibile aumento dei costi di manutenzione e di trasferimento delle locomotive, ulteriore motivo per accelerare l'efficientamento organizzativo ed il passaggio all'autoproduzione.

Per il 2012 si conta di ridurre l'impatto degli aumenti tariffari riducendo il numero delle locomotive operative e le effettive ore di utilizzo delle stesse.

# Le Azioni – Organizzazione del Lavoro

---

In tutti gli impianti dovrà essere attuato un modello di organizzazione del lavoro e del processo produttivo che 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 multiperiodicità di cui all'art. 22 punto 1.2 del CCNL AF ed all'art. 14 punto 1.3 del Contratto Aziendale, per assorbire i picchi di lavoro.

# 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, già avviata nel corso del 2011, potrà dare un contributo all'obiettivo di riduzione dei costi per il 2012.

# Le Azioni – Le ricadute sul personale

---

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

- alla mobilità geografica verso altri impianti di manovra;
- alla mobilità professionale/geografica verso altri settori;
- 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 anche 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 2012

---

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

Le proiezioni sono basate sui seguenti elementi:

- 1.Consistenze 2012:** consistenza finale di 526 unità (con consistenza media di 770);
- 2.Costo delle Locomotive:** riduzione da 13.153.050 a 8.198.118;
- 3.Costi diretti ed indiretti:** riduzione da 70.738.285 a 48.847.996;
- 4.Ricavi:** stabilità.

# Manovra – Evoluzione Costi e Ricavi 2011-2012

		Totale Impianti	
		Consuntivo Anno 2011	Ipotesi Anno 2012
<b>COSTI DIRETTI</b>	CONSISTENZE MEDIA PERSONALE	1075	770
	COSTO PERSONALE	49.038.943	35.400.000
	COSTO LOCOMOTIVE	13.153.050	8.198.118
	COMBUSTIBILE	4.649.232	3.100.436
	MANUTENZIONE LOCOMOTIVE	6.628.365	3.856.327
	SPOSTAMENTI LOCOMOTIVE	1.875.453	1.241.355
	ALTRI COSTI DIRETTI / INDIRETTI	8.546.292	5.249.878
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>70.738.285</b>	<b>48.847.996</b>
<b>RICAVI</b>	ACCREDITI DA NAVIGAZIONE (solo Me. e V.S.G.)	3.720.000	3.720.000
	RICAVI DA SERVIZI DI MANOVRA	43.978.086	35.723.829
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>47.698.086</b>	<b>39.443.829</b>
<b>Delta Ricavi -Totale costi</b>		<b>-23.040.199</b>	<b>-9.404.167</b>