

4. LA PRODUZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO - I TURNI DEGLI EQUIPAGGI

Introduzione

La programmazione dei turni del personale

La determinazione del fabbisogno del personale

La gestione del personale

La consuntivazione ed il monitoraggio delle prestazioni

Il Tablet in dotazione al personale degli Equipaggi

Abbreviazioni e definizioni

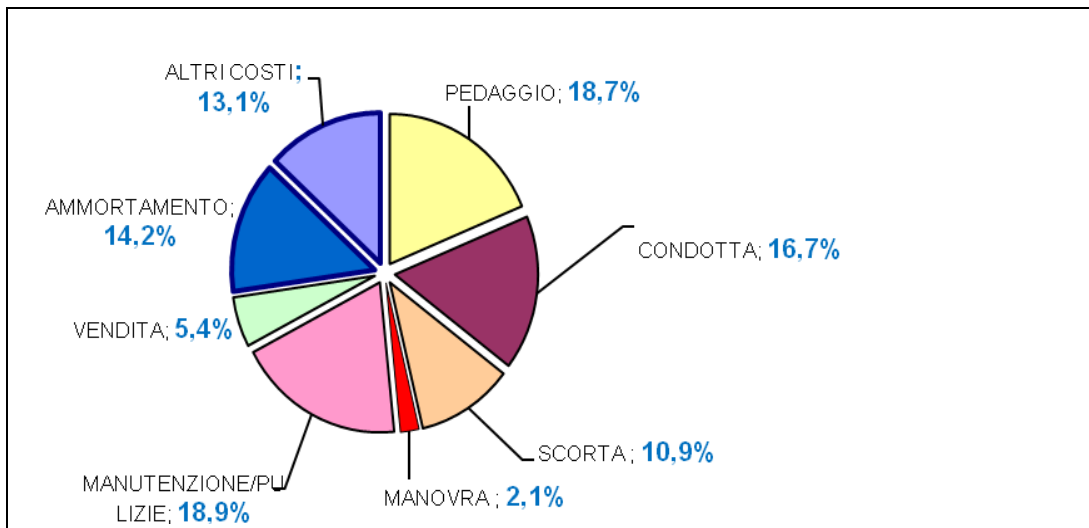
Introduzione

Nell'ambito della produzione del servizio ferroviario intervengono due tipologie di personale (equipaggi), responsabili di specifiche attività, rispettivamente distinti in Personale di Condotta (PdC) e Personale di Bordo (PdB).

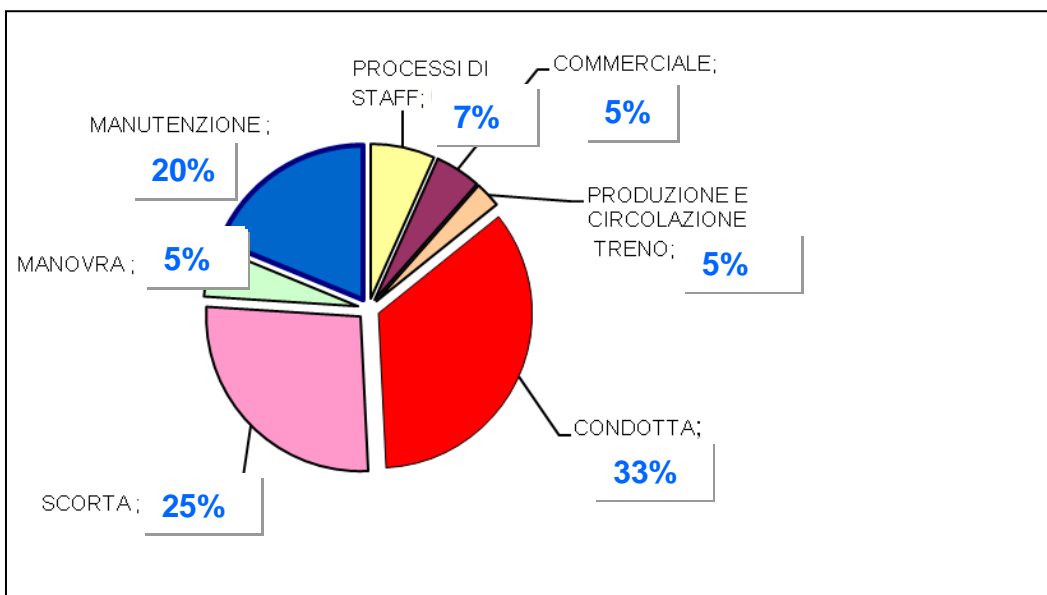
La programmazione e gestione dei turni del personale consiste nella realizzazione delle articolazioni dei servizi e dei riposi degli equipaggi, nel rispetto della normativa contrattuale, funzionali all'erogazione dell'offerta commerciale pianificata per soddisfare la domanda di trasporto (cliente singolo, pubblica amministrazione, imprese) e sulla base della conseguente organizzazione dei turni del materiale rotabile. Questa attività è di fondamentale importanza per l'azienda in considerazione delle risorse umane ed economiche impiegate nel processo di produzione del prodotto treno.

A titolo esemplificativo, i grafici seguenti relativi alla composizione dei costi sostenuti dal business del Trasporto Passeggeri Regionale di Trenitalia ed alla distribuzione del proprio personale, evidenziano il peso preponderante delle voci Condotta e Scorta nel processo di produzione del prodotto treno.

Composizione costi "processo di produzione Treno"



Distribuzione del personale per Processo



Il **Personale di Condotta** ha l'idoneità e le qualifiche necessarie per condurre i treni in modo autonomo, responsabile e sicuro. In particolare, il PdC possiede:

- una Licenza, valida su tutto il territorio comunitario, che attesta che il macchinista soddisfa le condizioni minime (requisiti medici, formazione scolastica di base e competenza professionale generale);
- uno o più Certificato/i, la cui validità è limitata alla linea ferroviaria ed al materiale rotabile per i quali il macchinista è abilitato.

I macchinisti sono abilitati a circolare su una o più specifiche linee ferroviarie e per un o più tipologie di materiale rotabile, ciò in considerazione del fatto che sarebbe eccessivamente dispendioso abilitare, e conseguentemente formare, i macchinisti su tutte le linee / tipologie di rotabili.

Il **Personale di Bordo** (PdB), definito solitamente Scorta o Accompagnamento, è composto dagli agenti a bordo del treno che oltre ad avere attribuite attività di tipo commerciali come l'assistenza e l'informazione dei viaggiatori, il controllo e eventuale regolarizzazione dei titoli di viaggio, in Italia svolgono anche attività inerenti la sicurezza di esercizio, infatti curano la corretta salita e discesa dei viaggiatori dal treno, sono responsabili della corretta apertura e chiusura delle porte di salita/discesa, impartiscono al macchinista l'ordine di partenza. In molti paesi Europei invece al Personale di bordo sono attribuiti esclusivamente compiti di carattere Commerciale.

Un'ulteriore categoria è quella costituita dal cosiddetto **Personale indiretto**. Ne fanno parte **gli Istruttori**, responsabili della formazione e dell'aggiornamento tecnico-regolamentare del PdB e del PdC, nonché del mantenimento delle competenze di Sicurezza e Commerciali, ed i **“turnisti”** e i **“distributori”** responsabili rispettivamente della definizione dei turni di lavoro e della loro rimodulazione in funzione delle esigenze quotidiane.

La **composizione degli equipaggi** dei treni è realizzata in coerenza alle norme che regolano le modalità di circolazione dei treni sull'infrastruttura ferroviaria italiana, emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e quelle previste dai **Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro, della Mobilità e Attività Ferroviarie e Aziendale FS**.

In base a quanto previsto, dalle citate normative, l'utilizzazione degli equipaggi è in relazione alla tipologia di trasporto realizzata (AV, Lunga Percorrenza, Traffico Regionale, Cargo) e agli specifici “moduli equipaggio” che variano in funzione delle caratteristiche del materiale rotabile, della tipologia di trasporto e della fascia oraria di circolazione.

Per quanto riguarda il PdC, il modulo a “Doppio Agente” è sempre previsto in fascia notturna e su alcuni treni della lunga percorrenza e del trasporto regionale effettuati con locomotive non dotate di comunicazione con la parte rimorchiata (questa categoria per il trasporto regionale rappresenta una parte molto residuale della flotta).

In virtù di un accordo con le Organizzazioni sindacali stipulato nel maggio del 2009 (confermato dal nuovo CCNL Aziendale FS), anche in Italia è stato introdotto il modulo ad “Agente Solo” per i treni con locomotore dotato di cabina intercomunicante con la parte viaggiatori o per i treni effettuati con i mezzi leggeri, effettuati su linee e mezzi attrezzati con tecnologia SCMT, GSM/GSM-R e circolanti nella fascia 5-24.

CCNL 2012 Strutture Organizzative	Tipologia Trasporto
SP1	Trasporto Passeggeri Veloce (AV)
SP2	Trasporto Passeggeri Regionale e Locale
SP3	Trasporto Passeggeri (Lunga Percorrenza)
SM	Trasporto Merci

CCNL 2012 Modulo Equipaggio	Descrizione
MEC1	Un solo agente PdM in cabina di guida (ex Agente Solo)
MEC2	Due agenti PdM in cabina di guida (ex Doppio Agente)
MEC3	(solo per Cargo) Un agente PdM ed un agente PPT (polifunzionale) in cabina di guida
MEC4	Un solo agente PdM coadiuvato in cabina di guida da un agente PdB (ex Agente Unico)
MEB1	Un solo agente PdB
MEB2	Ulteriori agenti PdB oltre MEB1

Ulteriormente, nella composizione dell'equipaggio di scorta (PdB), il modulo è definito sulla base della categoria del treno (ES, EC, IC, regionale) e dal numero di carrozze utilizzate per il servizio (composizione):

Categoria treno	Composizione Personale di Bordo
Eurostar (ES*)	1 capo treno(CT) + 1 capo servizio treno(CST) fino alla 12 [^] carrozza. Ulteriore CST se il treno è ad alta frequentazione.
EC (Eurocity) IC (Intercity)	1 CT + 1 CST fino alla 7 [^] carrozza. Ulteriore CST fino alla 12 [^] carrozza
Exp (Espressi)	1 CT + 1 CST fino alla 9 [^] carrozza
Regionali (R)	1 CT fino alla 8 [^] vettura con modulo di condotta Doppio Agente (DA) o Agente Solo (AS)

La programmazione dei turni del personale

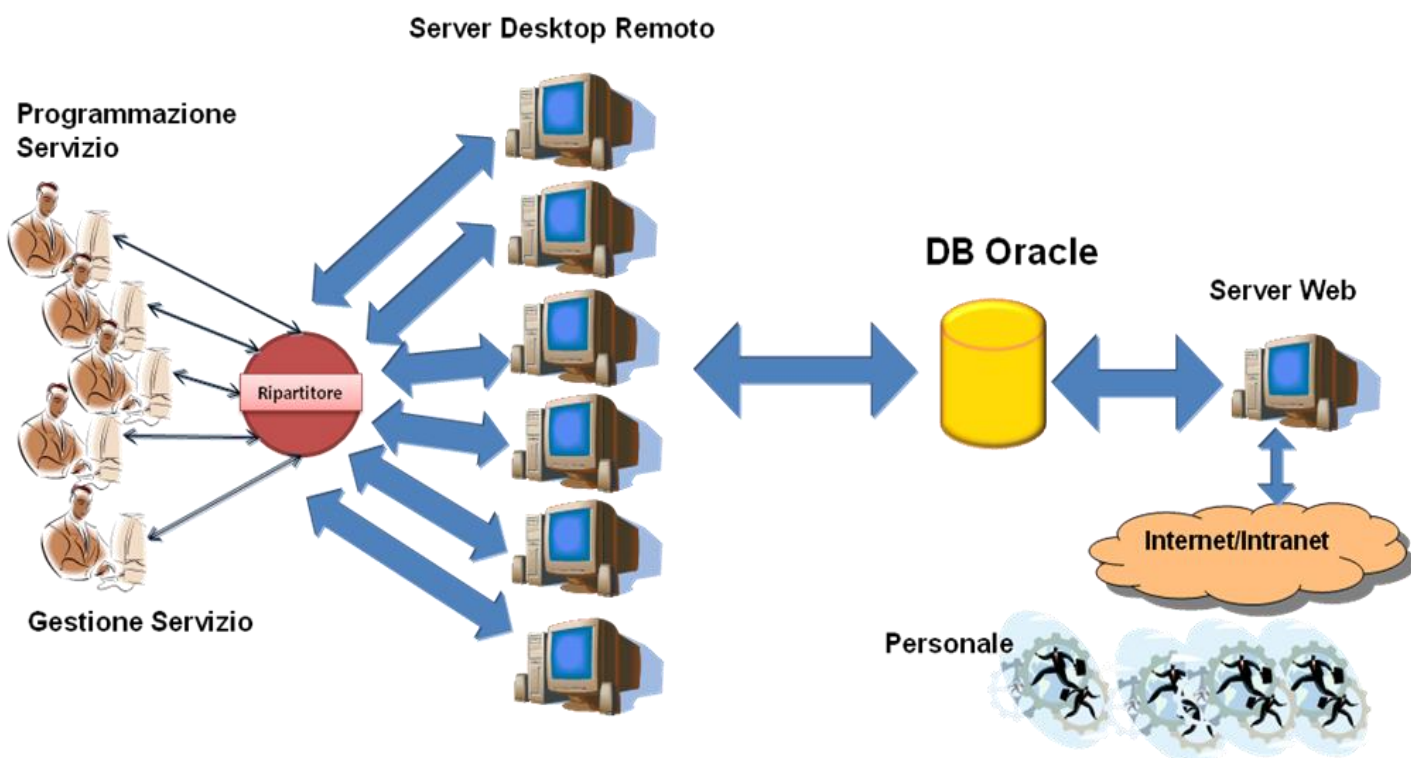
Questa attività viene avviata con opportuno anticipo rispetto al cambio orario (fissato, a livello europeo, nel mese di Dicembre) e in occasione di riprogrammazioni periodiche commerciali che, in relazione alle peculiarità del segmento di mercato attinente, possono avere cadenza trimestrale, semestrale o, comunque, in occasione di significative variazioni dell'offerta commerciale.

Analogamente alle principali imprese ferroviarie che operano nel panorama europeo, Trenitalia, a partire dal 2010, ha iniziato e progressivamente esteso a tutti i segmenti di business (treni della lunga percorrenza, treni regionali e treni merci) l'utilizzo di un sistema automatico (progetto **Crew Management**), che si avvale di un algoritmo di ottimizzazione per la realizzazione dei turni del materiale rotabile e degli equipaggi, i cui i principali vantaggi, sono:

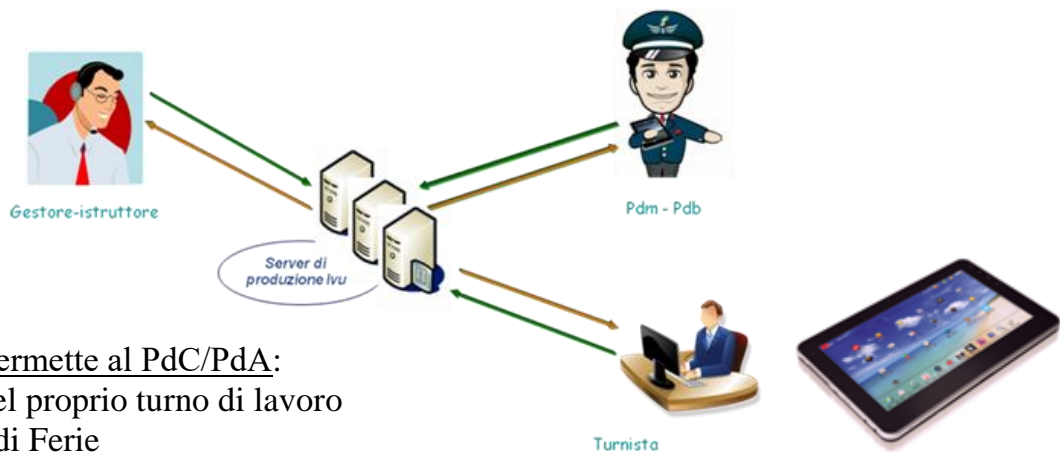
- Programmazione, impiego ed amministrazione efficiente delle risorse di bordo treno
- Miglioramento della “people satisfaction”;
- Riduzione dei tempi di programmazione;
- Più agevole gestione delle perturbazioni alla programmazione dovute alle variabili di esercizio;
- Riduzione dei tempi di comunicazione;
- Omogeneità di gestione del personale;
- Introduzione della formazione continua nella programmazione turni e delle assenze programmabili;
- Eliminazione delle intermediazioni.

Il sistema di Crew Management (o IVU.Rail, dal nome dell'azienda che sta implementando l'applicativo in Trenitalia) utilizza un mainframe con database ORACLE. E' una “remote application” , non richiede pertanto computer locali prestanti, le risorse sono concentrate nei server. L'accesso al Data Base avviene tramite 6 Server attraverso un “Ripartitore”, in base della disponibilità del momento dei programmi IVU presenti sui desktop remoti degli utenti.

Al Data Base accede anche un server WEB che permette al personale la consultazione dei dati via Internet/intranet, mediante un Tablet PC in dotazione a tutto il personale degli equipaggi. Con il tablet il personale ha la possibilità di consultare il proprio turno di lavoro e di esprimere le preferenze di utilizzo nonché le richieste di libertà dal servizio.



Architettura hardware di Crew Management



L'utilizzo del Tablet permette al PdC/PdA:

1. la visualizzazione del proprio turno di lavoro
2. di richiedere giorni di Ferie
3. di avere reportistica assenze, corsi di formazione aziendali, ferie
4. la visualizzazione dell'andamento dei treni

Architettura web Crew Management per le comunicazioni tra personale e strutture di gestione

La programmazione dei turni degli equipaggi, è effettuata nel rispetto dei vincoli normativi relativi all'orario di lavoro ed ai riposi.

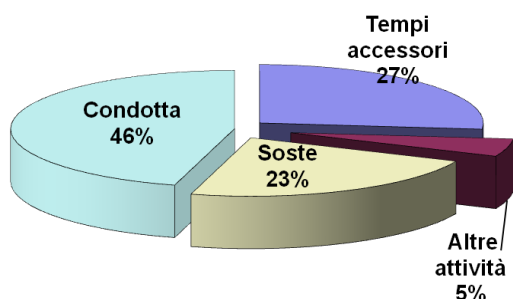
L'orario di lavoro del PdC e PdB previsto dal CCNL è fissato in 38 ore settimanali ed è costituito da:

- Tempo di Condotta/Scorta treno
- Tempi accessori (preparazione e stazionamento del treno)¹
- Tempi complementari (movimentazioni ambito stazione)
- Cambi diretti
- Viaggi fuori servizio (rientri in vettura)
- Riserva (tempo a disposizione in impianto)
- Sosta di Servizio (tempi fra arrivo e partenza treno)

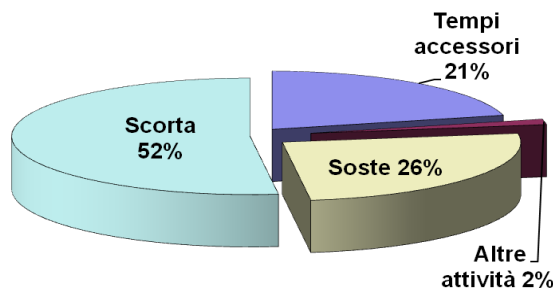
¹ Tra le attività relative alla preparazione del treno (in partenza) sono incluse l'esecuzione delle operazioni di preparazione del mezzo, il controllo dei mezzi di segnalazione ottici ed acustici e dei dispositivi antincendio, il controllo da terra del funzionamento dei pantografi, la prova del freno e delle sabbie, la prova di trazione ed il controllo di efficienza delle apparecchiature di sicurezza, di blocco porte e antislittante; nell'ambito dei tempi di stazionamento del treno (in arrivo) rientrano la compilazione dei libri di bordo, della zona tachimetrica, l'esecuzione dello stazionamento del mezzo e la consegna delle chiavi e dei libri di bordo. L'utilizzo di nuove tecnologie ("Parking") consentirà, a regime, di ridurre i tempi necessari per attuare le operazioni precedentemente descritte.

I grafici seguenti forniscono una rappresentazione esemplificativa della composizione del lavoro degli equipaggi di Trenitalia.

Composizione del lavoro del PdC



Composizione del lavoro del PdB



Gli orari giornalieri sono definiti in funzione della tipologia di servizio, es. per SP2:

Tipologia di Servizio	Orario giornaliero
Servizi in Andata e Ritorno (A/R)	Diurno 10 h (PdB sempre, PdC solo con modulo MEC2 (DA))
	Diurno 8.30 h , PdC con Moduli MEC1 e MEC4 (AS e AU)
	Notturno 8.30 h (PdB e PdC solo con modulo MEC2 (DA))
Servizi con Riposo Fuori Residenza (RFR)	8.30 h (PdC e PdB) tutti i moduli

La disciplina contrattuale attualmente in vigore stabilisce, inoltre, altri vincoli **minimi** per i riposi settimanali e giornalieri da garantire al personale di condotta ed al personale di bordo:

- monte ore annuo del riposo settimanale;
- n° di riposi settimanali comprendenti il sabato e la domenica;
- n° di riposi settimanali comprendenti o il sabato o la domenica;
- riposo giornaliero in residenza;
- riposo giornaliero fuori residenza (RFR);
- pausa refezione (assorbita da eventuali riposi fuori residenza).

Il processo di **programmazione degli equipaggi** è costituito dalle seguenti fasi:

- Ripartizione della produzione sul territorio e creazione allacciamenti;
- Informativa Nazionale di Divisione alle OOSS;
- Programmazione turni territoriali;
- Procedure di relazioni industriali territoriali;
- Definizione dei turni di servizio del personale.

Gli **allacciamenti** consistono nell'insieme dei servizi che costituiscono la prestazione giornaliera del PdC/PdB tra due riposi.

I **turni** sono frutto dello sviluppo in sequenza dei singoli servizi del PdC/PdB opportunamente intervallati da riposi (giornalieri e settimanali).

La **ripartizione della produzione di interesse interregionale** ha lo scopo di assegnare la competenza del servizio tra i vari impianti del personale di condotta e di bordo, attraverso la **creazione di un reticolo di allacciamenti** con la puntuale definizione degli avvicendamenti del PdC/PdB alla condotta/scorta dei treni e di tutte le attività funzionalmente connesse.

La ripartizione della produzione di interesse interregionale viene poi integrata con quote di produzione di carattere territoriale, programmate separatamente.

La realizzazione degli allacciamenti viene sviluppata dalle strutture di programmazione territoriali, tenendo conto delle seguenti variabili:

- offerta commerciale (orario dei treni);
- turni dei mezzi di trazione;
- normativa relativa all'orario di lavoro;
- ubicazione e consistenza del personale negli impianti;
- logistica delle strutture idonee alla consumazione dei pasti e alla fruizione dei riposi giornalieri (hotel e Ferrotel) quando questi avvengono fuori residenza;
- eventuali specifiche interne (ad es. specializzazione dei turni per tipologia dei mezzi di trazione, ecc.), tenuto conto delle abilitazioni e standard di conoscenza linee, mezzi di trazione.

Una volta realizzata la ripartizione nazionale, come previsto nel CCNL, si attiva la procedura negoziale. Le Divisioni forniscono alle OOSS una informativa di carattere nazionale contenente:

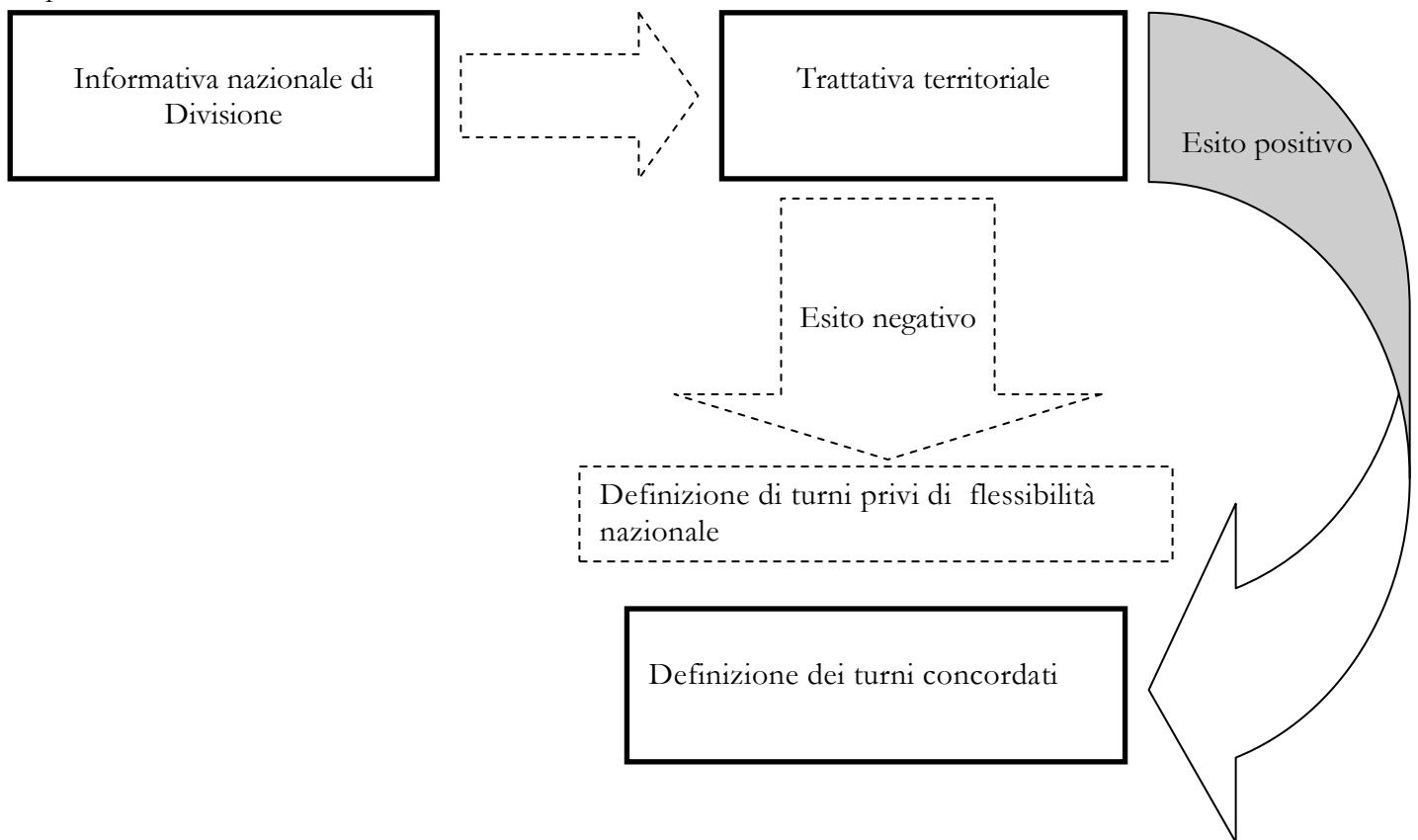
- le caratteristiche quantitative della nuova offerta commerciale;
- le consistenze numeriche del personale;
- i report dei principali indicatori gestionali;
- la ripartizione dei volumi di produzione;
- la proiezione degli impegni di personale.

Successivamente, al termine della predisposizione dei turni del personale, si attiva il confronto decentrato a livello di Unità Produttiva, in questa fase sono oggetto di trattativa le eventuali flessibilità normative introdotte.

Le flessibilità sono particolari estensioni delle attività e/o della prestazione lavorativa o riduzioni dei riposi contrattualmente definiti, esse hanno il duplice scopo di consentire all'azienda l'ottimizzazione del processo industriale, modulando l'impiego delle risorse umane in funzione delle esigenze produttive, e di garantire ai lavoratori il riconoscimento di un compenso variabile in corrispondenza delle deroghe agli standard contrattuali.

L'esito della trattativa decentrata con le organizzazioni sindacali condiziona l'elaborazione della progettazione, in caso di accordo, i turni conterranno le flessibilità concordate, in caso di disaccordo i turni del personale saranno privi di estensioni normative.

La **definizione dei turni** è condizionata dagli esiti delle procedure negoziali, come di seguito specificato:



Costituiscono oggetto di contrattazione decentrata anche gli aspetti logistici connessi all'effettuazione delle prestazioni programmate.

Inoltre, i turni, qualora concordati, recepiscono alcuni desiderata del PdC/PdB.

La determinazione dell'impegno del personale ed il calcolo del Coefficiente di Sostituzione Assenti

Terminato il processo di realizzazione degli allacciamenti (in Crew Management fase di "pairing") è possibile stabilire la quantità di produzione, espressa sia in ore di lavoro totali che in ore di condotta/scorta, assegnata a ciascun impianto.

Per la determinazione del coefficiente di sostituzione assenti e, conseguentemente dell'impegno (anche detto "Fabbisogno") di personale si procede calcolando:

- la capacità produttiva teorica (orario contrattuale su base annua: $38h/7*365=1.981h$);
- il totale prevedibile delle ore di assenza (32 gg tra ferie e permessi, 12 festività e 5 gg di formazione);
- la quota di ore di assenza per malattie/infortuni (maturate nell'analogo periodo dell'anno precedente).

Il rapporto tra le ore di assenza e le ore lavorate in un periodo costituisce il valore % del CSA.

L'impegno di personale o Fabbisogno si ottiene dal rapporto tra le ore di produzione assegnata incrementate del CSA, e la capacità produttiva teorica (1981 ore).

Stabilito il dimensionamento, in numero di agenti, è possibile procedere con la realizzazione dei turni individuali (in Crew Management fase di "roster") completi dei servizi, dei riposi giornalieri e settimanali, delle assenze programmate e dei periodi di disponibilità.

Il personale è assegnato ai turni in base ad una graduatoria stilata secondo i requisiti di anzianità e di qualità, nonché delle abilitazioni necessarie per lo svolgimento del turno.

La gestione del personale – Unità Produttive

La **gestione del personale**, fornisce i servizi di condotta e scorta secondo l'offerta commerciale programmata, integrati con le esigenze giornaliere di carattere commerciale (necessità del mercato) e/o tecnico-produttive (interruzioni della circolazione, invio di locomotive isolate, invio di materiale rotabile non in servizio commerciale, ecc.). La gestione provvede alla copertura dei servizi scoperti per mancanze improvvise di personale (es. malattie) o necessità di treni straordinari.

A completamento delle operazioni gestionali e d'esercizio, le Unità Produttive effettuano, giornalmente e periodicamente, un monitoraggio degli indicatori di utilizzazione quali-quantitativi del PdC/PdB, rispetto alla prestazione programmata, utilizzando applicativi informatici ed altri supporti, allo scopo di mantenere gli standard prefissati.

Le Unità Produttive svolgono anche attività di pianificazione annuale, per la concessione delle ferie, per i piani di formazione (mantenimento degli standard di competenza) e per le visite sanitarie. Ulteriormente comunicano in via continuativa le variazioni anagrafiche, le limitazioni d'impiego e curano l'aggiornamento delle graduatorie di anzianità del personale e le esigenze logistiche derivanti dai Riposi fuori Residenza (prenotazione Hotel/Ferrotel), dai viaggi fuori servizio (prenotazione treni), dagli spostamenti (taxi/bus ...).

La consuntivazione ed il monitoraggio delle prestazioni

L'insieme delle attività svolte dagli equipaggi è oggetto di consuntivazione e di monitoraggio.

Le competenze maturate dal PdC/PdB nell'espletamento delle prestazioni sono liquidate sulla base di registrazioni effettuate sui sistemi informatici. Il sistema di **consuntivazione** raggruppa tutte le attività realmente svolte dal PdC/PdB in ogni giornata lavorativa e, oltre ad espletare funzioni relative alla retribuzione delle prestazioni rese, consente di effettuare verifiche e controlli incrociati con i dati esistenti nel sistema informatico di gestione.

Il **monitoraggio delle prestazioni rese** avviene mediante l'utilizzo di una serie di procedure informatiche appositamente realizzate che forniscono i dati risultanti dalla gestione del personale. Questi dati, messi in relazione con il sistema del Gestore dell'infrastruttura (RFI) dedicato alla raccolta e all'analisi dei dati di circolazione ed esercizio treni (treni effettuati, orario reale di partenza e arrivo, soppressione treni, ecc), a disposizione di tutte le imprese ferroviarie, e con il sistema dedicato alla gestione informatizzata del personale di Trenitalia, permettono un controllo in tempo reale dell'utilizzazione del personale. I dati vengono confrontati mensilmente con quelli relativi alle prestazioni liquidate, per evidenziare eventuali disallineamenti tra prestazioni programmate e prestazioni consuntivate.

Le Unità Produttive effettuano il monitoraggio ed il controllo dei **limiti di utilizzazione** del PdC/PdB definiti a livello europeo, recepiti in Italia con il Decreto Legislativo n. 66/2003:

Indicatore	Parametro
Riposo giornaliero in Residenza	Almeno 11 ore consecutive
Riposo settimanale	Almeno 35 ore consecutive comprendenti una giornata solare
Prestazione lavorativa	Fino ad un massimo di 13 ore

Il Tablet PC in dotazione al personale degli Equipaggi

Nell'ambito del processo di modernizzazione aziendale, a tutto il personale dei treni, è stato consegnato un Tablet PC .

Il sistema consente :

- l'aggiornamento, la ricerca e la consultazione di tutta la documentazione di competenza in modo facile e certificato;
- una comunicazione "diretta" con il web Crew Managemet (consultazione turno, variazioni al servizio e richieste di assenza);
- una comunicazione aziendale "snella" (posta elettronica, cedolino, viaggio treno);
- la possibilità di fruire di pacchetti didattici on line.

L'homepage del PC Tablet



L'applicazione "Il mio lavoro", consente:

- Consultazione Turni programmati e gestionali
- Esprimere Desiderata del personale (preferenza a lavorare al mattino o pomeriggio)
- Verifica della variazione dei turni gestionali
- Richiesta di un periodo di assenza dal servizio
- Reportistica assenza, corsi di formazione aziendali, ferie

La visualizzazione del proprio servizio

The screenshot shows the 'Gestione operativa' (Operational Management) interface for 'rossi mario'. The main view is a weekly grid with columns for days of the week and rows for dates. The schedule includes various types of days: rest days (Riposo), intervals (Intervallo), and specific service assignments with RMFA (Railway Management Frequency Allocation) numbers and times.

Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
24-set-2012 —	25-set-2012 112001 RMFA 6.35 — RMFA 14.04	26-set-2012 Corso	27-set-2012 Riposo	28-set-2012 Intervallo	29-set-2012 Ferie	30-set-2012 Ferie
1-ott-2012 Ferie	2-ott-2012 Intervallo	3-ott-2012 Riposo	4-ott-2012 112002 RMFA 7.35 — RMFA 14.29	5-ott-2012 112018 RMFA 8.30 — RMFA 18.05	6-ott-2012 112004 RMFA 10.30 — RMFA 18.30	7-ott-2012 112004 RMFA 10.30 — RMFA 18.30
8-ott-2012 112003 RMFA 9.30 — RMFA 18.29	9-ott-2012 Riposo	10-ott-2012 Intervallo	11-ott-2012 112005 RMFA 11.30 — RMFA 20.50	12-ott-2012 112029 RMFA 14.30 — RMFA 23.59	13-ott-2012 Intervallo	14-ott-2012 Festività soppresse
15-ott-2012 Riposo	16-ott-2012 Intervallo	17-ott-2012 112026 RMFA 5.00 — RMFA 14.30	18-ott-2012 112010 RMFA 14.45 — RMFA 22.35	19-ott-2012 112030 RMFA 13.40 — RMFA 2.30 +	20-ott-2012 —	21-ott-2012 Riposo Weekend

Il riepilogo mensile/annuale dei riposi e delle assenze

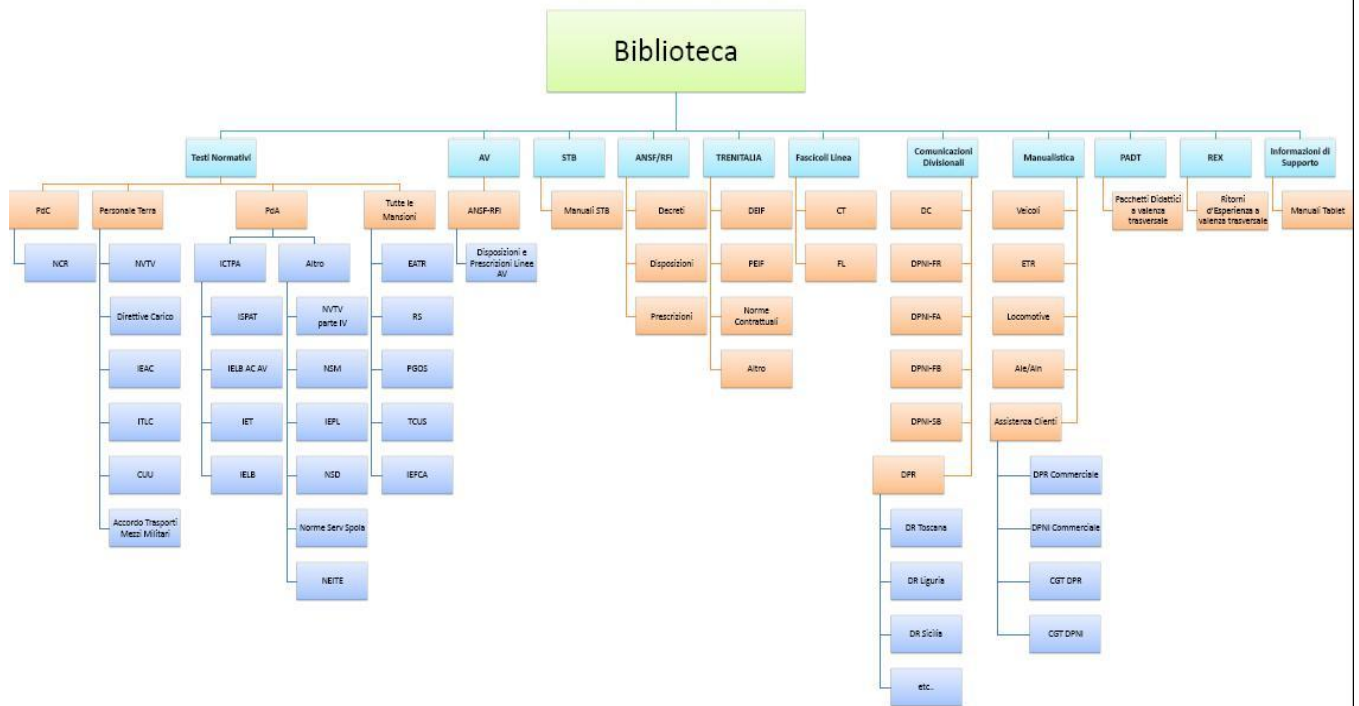
The screenshot shows the 'Assenze' (Absences) summary interface. It features a calendar grid for the year 2012, with months listed on the vertical axis and days on the horizontal axis. The calendar is populated with colored blocks representing different types of absences. A legend at the bottom left defines the colors: CS (Corso), CI (Corso in trasferta), F (Ferie), I (Intervallo), P (Perm. Sindacale), R (Riposo), and RA (Riposo/Riposi/Festivi).

Legend:

- CS Corso
- CI Corso in trasferta
- F Ferie
- I Intervallo
- P Perm. Sindacale
- R Riposo
- RA Riposo/Riposi/Festivi

L'applicazione "La Biblioteca", contiene:

- Testi normativi
- Fascicoli Linea
- Manuali di condotta e Guide Depannage
- Pacchetti didattici
- Ritorni di esperienza
- Comunicazioni Divisionali e Territoriali



ARCHITETTURA SISTEMA DOCUMENTALE TABLET

L'applicazione "La Biblioteca", permette:

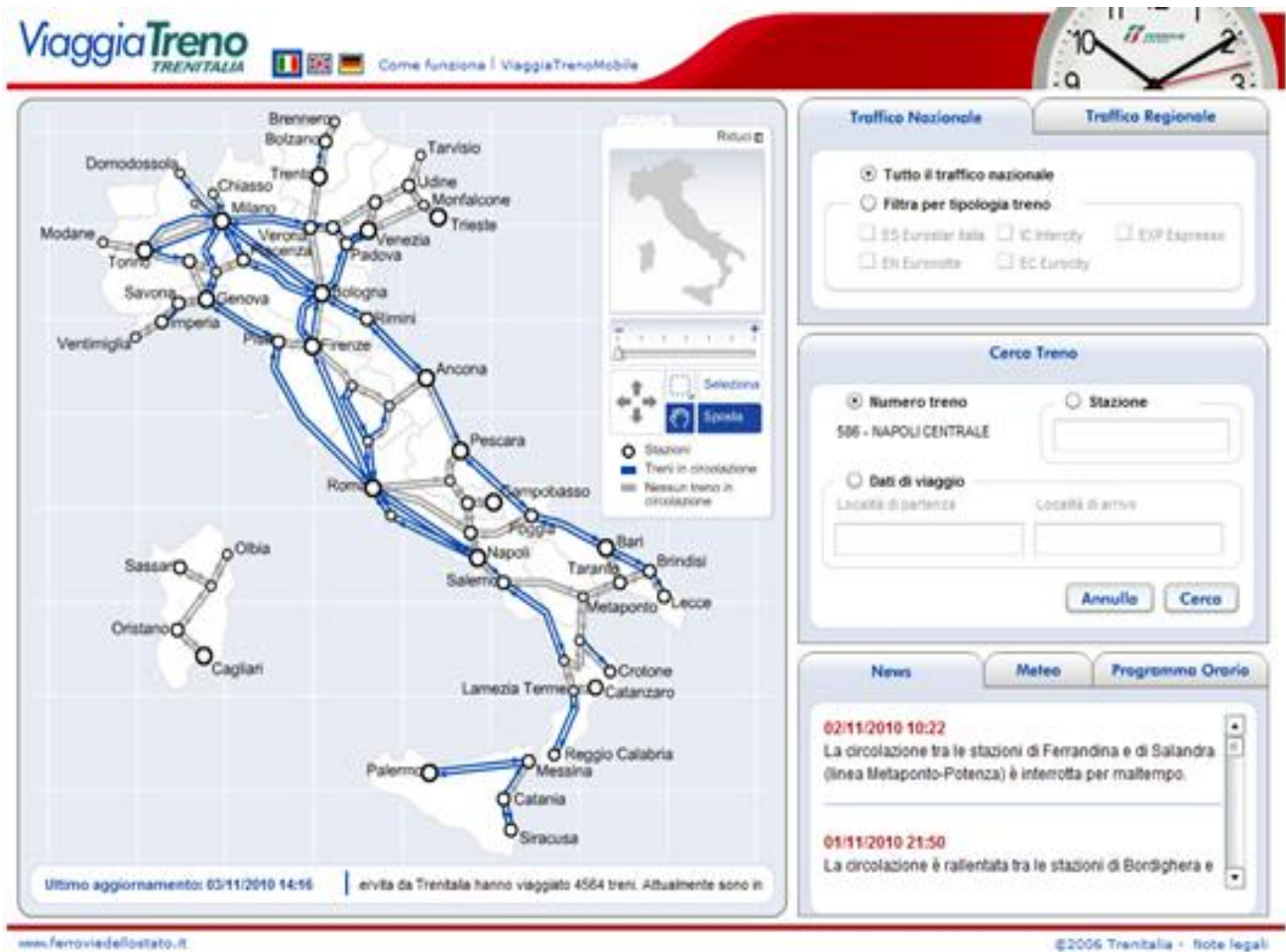
- Aggiornamento automatico della documentazione
- Funzioni di ricerca
- Visibilità documenti selettiva per divisione e per mansione
- Acquisizione Fascicoli Linea attraverso il canale ufficiale di comunicazione con RFI

L'applicazione "Il Banco di Guida", permette di consultare sul tablet i Documenti che accompagnano il treno quali:

- Scheda Treno,
- Prescrizioni tecniche e di Movimento
- M40Tec, BFC/Lista Veicoli
- Documentazione "real time" in caso di variate caratteristiche del treno



L'applicazione "Viaggiatreno", permette di visualizzare l'andamento dei treni in tempo reale e l'Orario programmato dei treni.



L'applicazione "Servizi Amministrativi", permette di consultare il proprio Cedolino e di visualizzare il **Diario di Bordo e Macchina** dei servizi effettuati e contabilizzati nei mesi precedenti .



Abbreviazioni e definizioni

Abbreviazioni	
UP	Unità Poduttiva
PdB	Personale di Bordo
PdC	Personale di Condotta
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
ANSF	Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
RFR	Riposo giornaliero Fuori Residenza
RG	Riposo giornaliero (in residenza)

Definizioni	
Abilitazione	Definisce il livello di qualificazione professionale necessario per lo svolgimento delle mansioni di condotta dei rotabili sull'Infrastruttura Ferroviaria
Allacciamento	Insieme delle attività/servizi che costituiscono la prestazione del PdC/PdB tra due riposi giornalieri.
Disponibile	PdC/PdB senza turno assegnato e personale di turno in posizione di disponibilità temporanea
Flessibilità	Particolari estensioni delle attività e/o della prestazione lavorativa o riduzioni dei periodi di libertà dal servizio individuate dal CCNL. L'attuazione è vincolata all'accordo con le OO.SS..
Impianto Trazione (ITR) - Impianto Scorta Regionale (ISR)	Unità Produttive
Modulo di scorta	Quantità di personale necessario per la scorta dei treni
Modulo di condotta	Composizione dell'equipaggio di condotta (agente unico, doppio agente o agente solo)
Riserva	PdC/PdB comandato a presenziare l'impianto/località strategiche, per sopperire ad eventuali necessità contingenti di esercizio.
Servizio	Singola attività all'interno di un allacciamento
Servizio scoperto	Servizio di condotta al quale non è stato ancora assegnato il PdC/PdB
Standard di conoscenza dei mezzi di trazione	Conoscenza del mezzo di trazione acquisita e mantenuta sulla base di quanto previsto da RFI
Standard di conoscenza linea	Conoscenza della linea acquisita e mantenuta sulla base di quanto previsto dalla RFI
Standard di conoscenze generali	Mantenimento delle competenze di condotta sulla base di quanto previsto dalla RFI
Treno straordinario	a) Treno pianificato dalle strutture di marketing al di fuori dall'offerta commerciale ordinaria b) Treno effettuato in gestione operativa come risposta a necessità di tipo tecnico-organizzative

Definizioni	
Turno	Sviluppi in sequenza delle singole prestazioni del PdC/PdB intervallate opportunamente da riposi giornalieri e settimanali
Ufficio Distribuzione	Unità operativa della Linea Produzione, nell'ambito dell'Impianto Trazione/Scorta, dedicata alla gestione ed assegnazione del servizio al PdC /PdB
Viaggio fuori servizio	Spostamento del PdC/PdB non in servizio di Condotta/Scorta per motivi di servizio, all'interno di una prestazione