

EDITO-RAIL: near AMIS... scandalo sulle linee FER

Sommario:

Care colleghe e cari colleghi, apriamo questo numero con una strana storia: mentre l'opinione pubblica scopre il mondo degli appalti nelle costruzioni e manutenzioni ferroviarie e alcune falle nella sicurezza della manutenzione, in Emilia-Romagna accade quello che sembra uno "scandalo in sordina" sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FER. Tra il 2022 e quest'anno infatti sono state elettrificate le linee gestite dalla Regione con grandi festeggiamenti per il tanto agognato arrivo dei treni di ultima generazione, salvo un improvviso passo indietro negli ultimi mesi perché, come poi si è scoperto, non erano state ancora ottenute le autorizzazioni dall'ANSFISA per attivare tale infrastruttura. Per vederci chiaro il Sindaco di Bagnolo in Piano (che ha richiesto e ottenuto gli atti dall'ANSFISA) ha espresso i suoi timori sulla stampa locale chiedendosi se un tale atto non debba comportare il ricambio dei vertici per il gestore infrastrutturale regionale.

La risposta a stretto giro da parte di FER non si è fatta attendere: per l'azienda emiliana si è trattata solo di una "differente interpretazione tecnica della nuova disciplina" (sic).

Così, con una rapidissima procedura di correzione presso ANSFISA, si è ottenuta la tanto agognata AMIS per permettere la circolazione dei treni. La risposta sembra un po' quella che dà il viaggiatore sprovvisto di biglietto quando gli si fa notare che lui sarebbe dovuto salire a bordo treno con il titolo di viaggio già acquistato e non richiederlo al CT nell'esatto momento in cui questi svolge la controlleria nelle sue vicinanze...



E infatti il sindaco Paoli ha risposto a questo comunicato stampa sottolineando come non risponda nei fatti, cioè del perché per alcuni mesi dei treni hanno circolato senza avere l'autorizzazione per farlo, nonostante gli interventi fossero previsti e, pertanto, doveva essere noto quali autorizzazioni richiedeva.

Le altre domande che si pone il

Sindaco sono due: ma l'impresa esercente il servizio TRENITALIA TPER non si è posta il problema di passare da un servizio con mezzi diesel a un servizio con mezzi elettrici? Ha effettuato la prescritta valutazione dei rischi?

Domande poste anche dagli RLS di TRENITALIA TPER.

Anche a livello politico i Consiglieri regionali delle opposizioni chiedono lumi per quanto accaduto sulle linee che collegano Reggio Emilia con Ciano, Guastalla e Sassuolo ma per ora sembra tutto tacere, come se per taluni il silenzio fosse la miglior sicurezza...

Secondo le linee guida dell'ERA (European rail agency) rispetto al p.4.3.1 del REG 762/2018 dell'UE è l'esempio (imprinting) fornito dalla dirigenza a rendere consapevole il personale delle conseguenze delle sue attività

ai fini del raggiungimento degli obiettivi e degli standard di sicurezza.

L'esempio non è la disciplina sanzionatoria!

La domanda sorge quindi spontanea: i dirigenti hanno fornito esempi coerenti al Reg UE 762/2018 e al TUSL ?

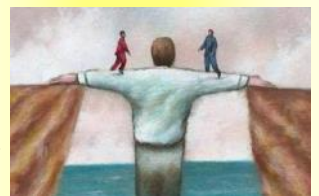
Pronti
Buon viaggio...

Edito-RAIL: near AMIS... scandalo sulle linee FER	1
NaDef : quotazione FS, ultima spiaggia!	1
Troppo bello per essere vero... probabilmente era un imbroglio	1
Niente di nuovo sul fronte infrastrutturale	2
Sicurezza, Rappresentante o Responsabile? Riflessioni sulla sentenza n. 38914 del 25/09/2023	3
Smart Worker	3
Andamento Eurofer	3
Buone ferie! (ma occhio al rientro)	4

Troppo bello per essere vero... probabilmente era un imbroglio

Lo scorso numero avevamo raccontato dello strano caso dei trasferimenti (n.4) tra TRENITALIA TPER scarl e TRENITALIA SpA DBR-Abruzzo. La notorietà del mis-fatto sembrerebbe abbia condotto Trenitalia e TrenitaliaTper a rivedere queste strategiche scelte intersocietarie.

Magari le future scelte



strategiche in tema di mobilità di personale in ottica di contemporazione tempo vita e tempo lavoro all' interno delle società del Gruppo FSI SpA si auspica possano tenere in considerazione in primis quegli scambi di personale che non comportano in primis perdita di risorse (scambi alla pari) e soprattutto tengano conto delle istanze di tutto il personale in coerenza con il dettato contrattuale

NaDef: quotazione FS, ultima spiaggia!

In tempi di magra le famiglie mettono mano ai risparmi, vendendo magari i gioielli o gli orologi conservati per tanto tempo.

Se, per restare in analogia, a mettere mano agli ori è lo Stato, tra le poche cose ancora vendibili sul mercato ci sono le aziende a partecipazione statale.

Nella NaDef (Note aggiuntive al Documento di economia e finanza) è quindi stata inserita la possibilità di cedere a privati parte del gruppo FS insieme ad altre realtà per racimolare in 3 anni circa 20 miliardi di euro per coprire le finanziarie del governo Meloni.

Proprio la vendita delle Ferrovie dovrebbe garantire circa 1/4 del fabbisogno (5 miliardi) ma non è detto che si arrivi a questo risultato, specie se prima devono essere definitivamente scorporate RFI e Trenitalia, come spiega Alessandro Barbera in un articolo per *La Stampa*.

I sindacati hanno immediatamente emesso un comunicato condiviso contro questa eventualità, facendo notare il rischio di una cessione a privati di un settore così vitale per i cittadini. Le privatizzazioni messe in campo negli anni possiamo senza dire senza temere smentita non abbiano apportato vantaggi alla collettività.

Telecom Italia è passata in 100 mani da ultimo un fondo USA, Terna la rete elettrica è a prevalenza cinese, Autostrade bhe ... vediamo tariffe e funzionalità, Alitalia una storia infinita ridotta a ITA, lo spazio aereo quotando l'ENAV abbiamo ceduto il 50% agli USA.

Sarebbe il colmo che una coalizione sovranista ceda una quota della ultima grande azienda di Stato per 5 MLD quando lo stesso Gruppo abbia in gestione centinaia di miliardi per i prossimi dieci anni. Se proprio siamo all'ultima spiaggia si cominci dalle concessioni balneari, evitando procedure di infrazione e sanzioni UE.

Niente di nuovo sul fronte infrastrutturale

Cosa è cambiato dopo la tragedia di Brandizzo e cosa deve cambiare è la domanda ricorrente dopo quella tragica notte.

Un commosso pensiero va alle vittime, sia quelle decedute, sia quelle che sono in vita ma segnate inesorabilmente da questo tragico luttuoso evento, perché per tutti, al di là delle eventuali colpe la tragedia e la sofferenza è comune.

È un caso isolato o c'è di più?

Noi lavoriamo in questa azienda e, come scritto più volte, ne abbiamo a cuore le sorti e i nostri pensieri e azioni vogliono essere costruttivi. Dopo lo sgomento, il dolore, la preoccupazione, il lutto, vorremmo in queste poche righe tentare di analizzare la situazione ed evidenziarne le debolezze come i punti di forza. Dopo la tragedia, ultima di una serie impressionante, tutti i lavoratori attendono risposte da chi è nelle posizioni chiave per decidere.

È necessario poter essere consapevoli che una certa azione non provocherà dei danni futuri.

Per questo ci sono vari elementi che concorrono insieme a garantirlo: **formazione, addestramento, regole, mezzi, verifiche...**

Non si nega che non siano garantiti in larga parte questi processi però è evidente una certa carenza e, spesso, di molti near miss neanche si è a conoscenza.

I lavoratori RFI e non RFI coinvolti nei processi produttivi attendono fiduciosi che il problema si affronti nelle sedi lavorative dove nascono. Lo Stato deve garantire la mobilità di persone e cose e lo fa con le infrastrutture e le società che le gestiscono. Le infrastrutture pertanto devono essere utilizzate e anche mantenute efficienti e sicure per garantire questo diritto costituzionale.

Qui cogliamo il primo punto di crisi.

È evidente che c'è un conflitto irrisolto fra disponibilità dell'infrastruttura e manutenzione.

In questi anni gli spazi manutentivi disponibili si sono notevolmente ridotti.

Le fasce orarie per gli interventi si sono sempre più ridotte e tante volte c'è un treno in ritardo, tante volte si aggiungono treni limitando o interrompendo le fasce dedicate alla manutenzione. Quante volte si accende una disputa fra circolazione e manutenzione nel momento della attivazione della attività manutentiva?

Qualcuno se n'è accorto?

E ancora: **quanto tempo occorre dopo l'ultimo treno per avere la disponibilità della infrastruttura? Quanto tempo occorre per poter realmente iniziare a lavorare?**

Quanto tempo occorre perché si possa disporre della toltensione?

Sarebbe bello avere delle statistiche.

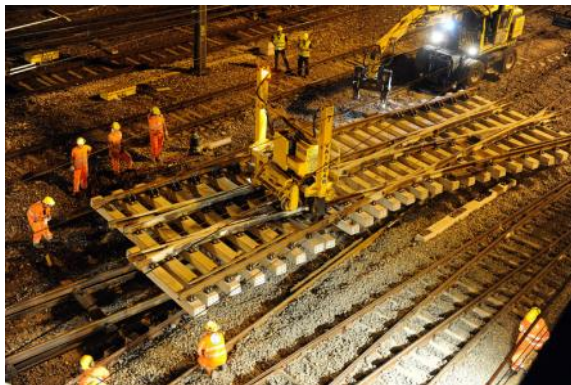
Magari si scopre che il cantiere (uomini e mezzi) impiega un tempo lunghissimo per raggiungere il luogo operativo perché non ci sono più stazioni disponibili da cui partire, perché sono state trasformate in fermate e perché in quelle che rimangono non ci sono più scali. Valutate gli spazi per un cantiere, ad esempio di armamento, e la velocità con cui si muove lungo la linea per raggiungere il luogo operativo, e fate un conto economico di quello che costa per quello che produce.

Come leggete parliamo di fatti.

Perché tenere bloccati dei cantieri in attesa del binario o della toltensione? Perché non ci sono operatori a sufficienza al posto centrale?

Cantieri che costano milioni di euro e che quindi sono giustamente attenzionati nella loro evoluzione, specie economica. La sicurezza parte da elementi concreti a volte anche apparentemente minori. Avere una buona organizzazione logistica aiuta.

Pare che qualcosa si stia muovendo con il nuovo sistema di fornitura materiali, dopo il periodo di crisi vissuta. Finalmente si ripensa su basi logistiche avanzate e territoriali, ed anche la nuova organizzazione, anche se timidamente, fa qualche passo avanti. **Occorre rivedere l'organizzazione e ricreare una piramide organizzativa** dopo l'ubriacatura della "rete snella" e la creazione di una



organizzazione "anoressica" e qualche passo è stato recentemente fatto. Il C.U.M (Capo Unità Manutenzione) non è un superuomo e i super uomini esistono solo nei film e da qui passa molto della funzionalità organizzativa: l'eliminazione dei quadri intermedi nella manutenzione ha determinato la mancanza del bacino da cui si attingeva per i futuri capi impianto e oggi oltre a non trovarli sono i singoli a dover trovare soluzioni "alternative" alle carenze strutturali. Spesso le migliori energie devono essere spese per arginare la non sicurezza sul lavoro; tante volte viene abusato il termine di "creare una cultura sulla sicurezza" quando nella pratica invece di abbatterli si erigono ostacoli ad essa. L'invecchiamento della popolazione italiana colpisce anche quest'azienda ed è necessario produrre un ricambio generazionale nei tempi adeguati, anche sfruttando la legislazione vigente. La professionalità deve essere sinonimo di formazione: ci domandiamo se non sia il caso di lasciare i progetti faraonici e inconcludenti in corso da anni per tornare ad un approccio più concreto e produttivo e soprattutto efficace. Riguardo alle verifiche a contatto con la realtà del territorio prendiamo atto che ce ne sono così tante che viene il dubbio: ma non stiamo disperdendo tante energie e aumentando la pressione per chi sta lavorando? Come organizzazione sindacale non siamo saliti sul carro dei vincitori "calcolando il momento giusto", come si usa fare da tempo nel Belpaese. Abbiamo, anzitutto, rispettato le vittime del lavoro.

Come OS ai vari livelli nazionale e territoriale ci siamo dati degli obiettivi e ci siamo slegati dalle dichiarazioni per concentrarci su cosa possiamo fare. Abbiamo fatto sentire il nostro pensiero e le nostre proposte nelle sedi istituzionali, e aziendali (vedi au-

dizione commissione trasporti e lavoro Confasal e Fast-Confasal del 5 settembre 2023 e vedi notiziario sindacale SLM Fast/Confasal del 20 settembre 2023). La massima carica dello Stato, il Presidente della Repubblica Mattarella, ha dato l'ennesima prova di grande umanità ricordando di non disperdere tra gli interessi di parte i valori della sicurezza del lavoro. Ci sono stati una serie di incontri, il 20 settembre tra RFI e il sindacato in merito alla tragedia e uno di carattere generale anche con le categorie che oggi rappresentano il settore edile. Ci soffermiamo sul confronto avuto sul tavolo paritetico sulla sicurezza avuto tra RFI e organizzazioni sindacali del settore ferroviario. Preventivamente al confronto, in data 14 settembre solo come SLM Fast/Confasal avevamo inviato a RFI una richiesta di incontro urgente sul tema sicurezza (sulla toltensione e interruzione del binario) nel chiaro intento di mettere a nudo i problemi strutturali che generano problemi alla prevenzione e alla sicurezza.

Il 20 settembre, rilevata la freddezza da parte aziendale al problema evidenziato, sul notiziario Fast Confasal e nello scorso numero di Pronti, abbiamo voluto indicare un percorso, un punto di partenza. Pur comprendendo la delicatezza del momento e lo sforzo fatto dalla società nel rasserenare gli animi dei lavoratori, in modo diverso rispetto al passato abbiamo notato una forte volontà di indirizzo alla normativa vigente, focalizzato il tema su cosa fa il personale di circolazione e quello di manutenzione, rendendo evidente su

dove si deve concentrare l'attenzione dell'opinione pubblica. Pensiamo che dietro queste tragedie, si noti inesorabilmente una sconfitta del sistema e serve un approccio diverso per coinvolgere e trovare le soluzioni. Per noi questa è cultura sulla sicurezza. Non possiamo esimerci, come abbiamo sempre fatto, di rilevare delle anomalie sui metodi scelti nel proseguimento del tavolo paritetico nazionale dove ci sono presentazioni che indicano che "tutto è in bolla" quando sono evidenti delle incongruenze. Serve un dialogo aperto e costruttivo, senza preclusioni, ma se un tavolo si chiude senza una data programmata sul proseguo dei temi da affondare, questo la dice lunga sulla questione.

Dove è la volontà di proseguire?

In conclusione pensiamo che se queste sono le reazioni aziendali, ci sarà molto da lavorare per ottenere la risposta alla domanda che ci siamo fatti all'inizio: **cosa è cambiato da Brandizzo?**

Per quanto riguarda il nostro lavoro, il nostro auspicio è che tutto il sindacato si faccia carico della questione e che le stagioni dei comunicati "adesso basta tragedie" finiscano. Occorrono analisi reali e risposte concrete e confidiamo che i gruppi dirigenti RFI di recente nomina portino quella capacità innovativa, di dialogo, di realismo che secondo noi è fondamentale. Non serve la contrapposizione, serve la collaborazione nel rispetto dei ruoli, e questa ha la sua base nel dialogo costruttivo basato su elementi concreti.

Vi aggiorneremo costantemente sugli sviluppi.

Dedichiamo la nostra piena vicinanza alla famiglia Montanari per la scomparsa di Marco, un caro amico e nostro iscritto che vogliamo ricordare per il suo grande senso di appartenenza.

Sicurezza, Rappresentante o Responsabile? Riflessioni sulla sentenza n. 38914 del 25/09/2023

Il fatto. A seguito di un infortunio mortale che ha subito un lavoratore schiacciato da dei tubolari di metallo caduti da uno scaffale, vengono condannati il datore di lavoro e il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) ritenuti colpevoli del reato di omicidio colposo, conseguente alla violazione delle norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro D.Lgs. 81/2008.

La vittima, assunta con mansione e qualifica di impiegato tecnico (faceva dei disegni tecnici al computer), svolgeva anche le funzioni di magazziniere, seppur non avesse seguito la formazione e l'addestramento specifico per il ruolo da magazziniere e per l'utilizzo del carrello elevatore. Accadeva così che, durante le operazioni di stoccaggio, il lavoratore, dopo avere trasportato a mezzo di un carrello elevatore, un carico di tubolari di acciaio, sceso dal mezzo ed arrampicatosi sullo scaffale per meglio posizionare il carico venisse schiacciato sotto il peso dei tubolari che gli rovinavano addosso.

L'Accusa. I giudici hanno ritenuto che in qualità di rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, è da ascrivere la colpa specifica correlata a violazioni di norme in materia di sicurezza sul lavoro, per aver concorso a cagionare l'infortunio mortale di cui sopra, attraverso una serie di contegni omissivi, consistiti nell'aver omissso di promuovere l'elaborazione, l'individuazione e l'attuazione delle misure di prevenzione idonee a tutelare la salute e l'integrità fisica dei lavoratori, di sollecitare il datore di lavoro ad effettuare la formazione dei dipendenti per l'uso dei mezzi di sollevamento e di informare i responsabili dell'azienda dei rischi connessi all'utilizzo, da parte dell'infortunato, del carrello elevatore.

Si evincerebbe che l'RLS era anche nel consiglio di amministrazione della società datrice di lavoro, per cui immaginiamo che i giudici abbiano giudicato la sua condotta anche in base al ruolo come dirigente e la possibilità di intervenire sulle procedure di lavoro e sulla formazione, ma non si capisce quale norma abbiano letto i giudici per condannare l'RLS, in quanto il suo ruolo non prevede nessuna responsabilità (anche sul dispositivo compare erroneamente a volte come "Responsabile dei lavoratori per la sicurezza").

Gli RLS non hanno nessun potere di modificare processi di lavoro o di far fare la formazione ai lavoratori e per tanto non riceve nessuna retribuzione. Il ruolo del RLS, regolato dall'articolo 50 del D.Lgs 81/08, prevede la possibilità di fare proposte al datore di lavoro, fare segnalazioni ma che non sono per nulla vincolanti per il datore di lavoro e questo noi lo sappiamo bene. Cosa prevede

esattamente il Testo Unico sulla Sicurezza per il ruolo di RLS all'art. 50 D.Lgs 81/2008?

Lo riportiamo perché ognuno di voi possa fare le proprie valutazioni.

1. Fatto salvo quanto stabilito in sede di contrattazione collettiva, il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza:

a) **accede ai luoghi di lavoro in cui si svolgono le lavorazioni;**

b) **è consultato preventivamente e tempestivamente in ordine alla valutazione dei rischi, alla individuazione, programmazione, realizzazione e verifica della prevenzione nella azienda o unità produttiva;**

c) **è consultato sulla designazione del responsabile e degli addetti al servizio di prevenzione, alla attività di prevenzione incendi, al primo soccorso, alla evacuazione dei luoghi di lavoro e del medico competente;**

d) **è consultato in merito all'organizzazione della formazione di cui all'articolo 37;**

e) **riceve le informazioni e la**

documentazione aziendale inerente alla valutazione dei rischi e le misure di prevenzione relative, nonché quelle inerenti alle sostanze ed alle miscele pericolose⁷⁷, alle macchine, agli impianti, alla organizzazione e agli ambienti di lavoro, agli infortuni ed alle malattie professionali;

f) **riceve le informazioni provenienti dai servizi di vigilanza;**

g) **riceve una formazione adeguata e, comunque, non inferiore a quella prevista dall'articolo 37;**

h) **promuove l'elaborazione, l'individuazione e l'attuazione delle misure di prevenzione idonee a tutelare la salute e l'integrità fisica dei lavoratori;**

i) **formula osservazioni in occasione di visite e verifiche effettuate dalle autorità competenti, dalle quali è, di norma, sentito;**

l) **partecipa alla riunione periodica di cui all'articolo 35;**

m) **fa proposte in merito alla attività di prevenzione;**

n) **avverte il responsabile della azienda dei rischi individuati nel corso della sua attività;**

o) **può fare ricorso alle autorità competenti qualora ritenga che le misure di prevenzione e protezione dai rischi adottate dal datore di lavoro o dai dirigenti e i mezzi impiegati per attuarle non siano idonei a garantire la sicurezza e la salute durante il lavoro.**

Concludiamo con l'auspicio che venga fatta chiarezza sulla situazione specifica da parte delle Istituzioni e in generale sul tema poiché se è vero che non tutti gli RLS sono uguali, ovvero ci sono quelli più attivi, proattivi, più formati, quelli eletti, quelli nominati e quelli territoriali è pur vero che **gli RLS "non hanno poteri"** pertanto condannarli è un **orrore giuridico**.

Si è svolta nel corso del pomeriggio del 10 c.m la riunione con FS Holding, in merito alla revisione dell'accordo sullo smart-working. L'azienda ha illustrato, sinteticamente, i numeri del personale che fruisce di tale modalità (circa 17.800 persone) e il numero medio di giornate pro capite utilizzato (circa 8,5 giornate/mese). Entrando nel merito della proposta, redatta in base alle verifiche e necessità aziendali al fine di espandere l'utilizzo dell'istituto anche nelle società e nelle mansioni che oggi hanno difficoltà ad accedere allo smartworking per come è strutturato, l'azienda ha comunicato che intende eliminare il numero di 6 giornate minime, lasciando solo il numero massimo di giornate introducendo la possibilità, su valutazione aziendale, di aumentare tale numero massimo oltre le 11 giornate previste dall'accordo in vigore. Come OO.SS., abbiamo posto delle obiezioni nel merito di alcune specifiche parti della proposta di accordo, sottolineando il possibile rischio di riduzione generalizzata per coloro che oggi svolgono lo Smart working su 6 giorni. Pertanto abbiamo invitato l'azienda a rivedere la propria posizione. Inoltre come OO.SS. abbiamo chiesto di prevedere una fase di informativa a livello delle Società che applicano il contratto aziendale FSI, rispetto all'individuazione delle attività possibili in Smart Working ed alla relativa omogeneità di distribuzione dello stesso tra i dipendenti interessati. Per tale motivo l'incontro è stato aggiornato a data che sarà successivamente comunicata.

Seconda azione di sciopero appalti FSI

Dopo la prima azione di sciopero degli Appalti Ferroviari del 29 settembre 2023, sostenuta da tutte le OO.SS. in merito all'adeguamento economico del buono pasto con il riconoscimento dell'importo massimo defiscalizzato, come previsto dalla legge di bilancio 2020, nonostante si sia riscontrata un'adesione del 90%, si assiste a un assordante silenzio da parte delle aziende appaltatrici e delle committenti facenti parte del Gruppo FSI. Stupisce l'insensibilità di queste alle più che legittime motivazioni della vertenza, alla luce della grave crisi economica che produce una crescita smisurata dell'inflazione e che erode inesorabilmente il potere d'acquisto delle lavoratrici e dei lavoratori. Riteniamo oramai improrogabile l'adeguamento economico del buono pasto che ad oggi la stragrande maggioranza delle aziende, per non dire la totalità, corrisponde un valore di almeno 5,20€. Per questo il 10 novembre ci sarà la seconda azione di sciopero ai sensi dell'art. 3 della Regolamentazione provvisoria, delibera n.04/590 e della legge 146/90 s.m.i per il personale che opera negli Appalti Ferroviari del Gruppo FSI, che potrà astenersi dall'intero turno di lavoro.

Attribuzioni del RLS (ART. 50)

- **Riceve copia del DVR e del DUVRI**
- **E' tenuto al segreto industriale**
- **E' incompatibile con l'incarico di RSPP o ASPP ... e inoltre...**
- **Accede ai luoghi di lavoro**
- **E' consultato preventivamente:**
 1. **in ordine alla valutazione dei rischi,....**
 2. **alla prevenzione in azienda**
 3. **alla designazione delle varie figure**
 4. **all'organizzazione della formazione**
- **Riceve**
 1. **le informazioni e la documentazione aziendale...**
 2. **le informazioni provenienti dai servizi di vigilanza**
 3. **una formazione adeguata**
- **Promuove.....misure di prevenzione idonee**

RENDIMENTI ANNUI NETTI eurofer

AL 30/9/2023 eurofer

COMPARTO DINAMICO + 4,91 %

COMPARTO BILANCIATO + 2,90 %

COMPARTO GARANTITO + 1,33 %

Come spesso accade, quando si prenotano le ferie con un certo anticipo capita di dover "agire nella semi-oscurità": sappiamo i riposi ma non la loro durata e, come abbiamo già raccontato. Ad ogni modo, riportiamo di seguito la normativa vigente nel caso in cui si riuscisse a ottenere le ferie e il calcolo da fare per l'orario esatto di rientro dalle stesse evitando di perdere giornate di ferie.

Si seguono le norme contrattuali (art. 30.9 CCNL AF), che sono poi le regole storicamente applicate:

si aggiungono 24 ore per ogni giornata di ferie richiesta A PARTIRE DALLA FINE DEL RIPOSO GIORNALIERO O SETTIMANALE SPETTANTE (si evince dal turno in .pdf) dopo l'ultima prestazione effettivamente resa. Al termine del periodo di libertà così calcolato il dipendente riprenderà il lavoro:

a) nel caso di ferie richieste in programmazione (turno con soli riposi), l'azienda dovrà prevedere la ripresa del turno dopo la completa fruizione del periodo di libertà spettante in base ai giorni di ferie presi (ovvero scalati):

RIFERIMENTI

(circ. 24/5/1985; es. 1,2,3,4,11 e 12 della circ. 13/7/95 ed es. 13 e 14 della circ. 26/11/96)

Nel rispetto delle norme contrattuali e della circolare 24/5/1985, dalla fine del riposo giornaliero o settimanale spettante dopo l'ultima prestazione effettivamente resa si aggiungono in successione 24 ore per le giornate di ferie e 48 ore per ogni riposo settimanale (60 ore RW) ricompreso nel periodo;

Intervallo fantasma ma "dovuto" tra le ferie:

11/09/23 Intervallo	12/09/23 Riposo	13/09/23 EM1761 12:14 PC 17:47 PC	14/09/23 EM1765 12:52 PC 21:16 PC	15/09/23 EM1611 (RFR) 13:59 PC 11:13+ PC	16/09/23	17/09/23 Riposo Quantitativo
18/09/23 Intervallo	19/09/23 Recupero festività lavorate	20/09/23 Ferie	21/09/23 Ferie	22/09/23 Ferie	23/09/23 Intervallo	24/09/23 Riposo Weekend
25/09/23 Ferie	26/09/23 Ferie	27/09/23 Ferie	28/09/23 Ferie	29/09/23 ? Ferie	30/09/23 Riposo Weekend	01/10/23 Intervallo
02/10/23 ? Corso	03/10/23 EM1724 05:24 PC 13:30 PC	04/10/23 EM1610 (RFR) 13:59 PC 11:43+ PC	05/10/23	06/10/23 Riposo	07/10/23 EM1872 12:52 PC 20:22 PC	08/10/23 EM1682 10:19 PC 17:10 PC

Applicando il CCNL e le circolari applicative vigenti si calcola:

- a seguito del servizio del 16/09, il riposo settimanale (60h 47m da turno in .pdf) termina alle ore 24:00 del 18/09, come da turno personalizzato è parte del monte annuo di 3420h (SP2/DPR) di riposo settimanale p. 2.7.3. Art- 13 CCNL FSI;
- Dalle ore 00.00 del 19/9 partono le ferie (art. 30.9 CCNL AF) e si contano 24h per ogni giornata;
- Per ogni RW tra le ferie si contano 60 ore

Pertanto:

- le ferie terminano alle ore 24.00 del 02 ottobre e la giornata di corso dovrebbe pertanto venir sostituita con un intervallo se i giorni di ferie scalati sono n. 9 (CASO1);

02/10/23 Intervallo	03/10/23 EM1724 05:24 PC 13:30 PC	04/10/23 EM1610 (RFR) 13:59 PC 11:43+ PC	05/10/23	06/10/23 Riposo	07/10/23 EM1872 12:52 PC 20:22 PC	08/10/23 EM1682 10:19 PC 17:10 PC
------------------------	--	---	----------	--------------------	--	--

- Se, invece, i giorni di ferie scalati sono n.8, è la giornata del 29/09 a dover venir considerata un intervallo tecnico (CASO2).

11/09/23 Intervallo	12/09/23 Riposo	13/09/23 EM1761 12:14 PC 17:47 PC	14/09/23 EM1765 12:52 PC 21:16 PC	15/09/23 EM1611 (RFR) 13:59 PC 11:13+ PC	16/09/23	17/09/23 Riposo Quantitativo
18/09/23 Intervallo	19/09/23 Recupero festività lavorate	20/09/23 Ferie	21/09/23 Ferie	22/09/23 Ferie	23/09/23 Intervallo	24/09/23 Riposo Weekend
25/09/23 Ferie	26/09/23 Ferie	27/09/23 Ferie	28/09/23 Ferie	29/09/23 Intervallo	30/09/23 Riposo Weekend	01/10/23 Intervallo

Nel caso non compaia intervallo il 29/9 (8gg ferie) o il 02/10 (09 gg ferie) al personale è stato scalato un giorno di ferie in più rispetto a quanto contrattualmente previsto.