



Segreterie Nazionali

Roma, 31 maggio 2023

Prot. n.230531/AF/sfr

Spett.le **Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali**
DGRapportiLavoroDiv6@lavoro.gov.it

Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture
segr.capogabinetto@mit.gov.it

Elior Divisione Itinere
marco.canziani@elior.it
mauro.natali@elior.it
antonio.roberto@elior.it

Clean Service
antoniodiloreto@cleanservicesrl.it

Trenitalia
St.conti@trenitalia.it
p.diamantini@trenitalia.it
d.schida@trenitalia.it

e.p.c. Commissione di Garanzia Legge 146/90
segreteria@cgsse.it

Osservatorio sui conflitti nei trasporti
osservat.sindacale@mit.gov.it

Oggetto: Attivazione 2^a Fase della procedura di raffreddamento e conciliazione ai sensi della Legge 146/90 e s.m.i. e dalla regolamentazione provvisoria del settore (delibera n. 04/590).

In data 4 maggio 2023 durante l'incontro tenutosi con le società Elior e Clean Service, quali aggiudicatrici da parte di Trenitalia dei nuovi servizi di ristorazione a bordo treno dal 1° maggio c.a., come Organizzazioni Sindacali avevamo già posto l'accento su alcune criticità relative ai servizi di cui trattasi e riportate nel comunicato ai lavoratori (**Allegato 1**). Le motivazioni delle osservazioni poste, trovano fondamento nel lontano 2017, quando venne già sperimentato un servizio analogo a quello attuale denominato "One Pack" che, a fronte di oggettive difficoltà di gestione, lamentate per altro anche dalla clientela, dopo soli 30 giorni fu interrotto e ripristinato il precedente servizio.

In data 12 maggio 2023, a fronte delle enormi criticità riscontrate, segnalate dai lavoratori e dalle strutture sindacali territorialmente competenti, abbiamo attivato la 1^a fase di raffreddamento e conciliazione ai sensi della Legge 146/90 e s.m.i. (**Allegato 2**).

In data 23 maggio 2023, si è tenuto l'incontro con le società Elior e Clean Service, per esperire la 1^a Fase di Raffreddamento prevista dalla Legge. Dopo ampio e approfondito confronto è stato redatto un verbale di esito negativo (**Allegato 3**).

Nel confermare le motivazioni indicate nell'allegato 2 (attivazione 1^a Fase di Raffreddamento), vogliamo porre l'attenzione su alcuni aspetti salienti di seguito indicati.

Per fornire i servizi richiesti dalla committente Trenitalia, necessitano oltre 250 prodotti alimentari (**Allegato 4**), e per effetto dell'enorme fabbisogno di approvvigionamento e stoccaggio delle merci, oltre ad essere necessario un organico adeguato, occorrono grandi aree logistiche, affinché i lavoratori addetti ai servizi a terra possano operare in sicurezza, per la gestione e la movimentazione dei prodotti da inserire nelle apposite Food Box. Si pensi che, dai dati forniti dalle aziende, la produzione giornaliera necessaria è di circa 40 mila Food Box, per un totale mensile di oltre un milione e 200 mila confezioni.

Per quanto concerne gli operatori a bordo treno, oltre a svolgere i servizi di ristorazione, già difficoltosi a causa delle innumerevoli comunicazioni (com) per lo svolgimento del servizio, a volte anche contrastanti tra loro, è stata prevista anche la raccolta e la gestione dei rifiuti. Constatato il notevole volume di rifiuti raccolti, dovuto anche all'ingombro delle scatole in cartone (Food Box), necessitano un elevato numero di sacchi da "spazzatura", ed essendo questi di plastica riciclata, durante la movimentazione a bordo treno spesso si lacerano facendo fuoriuscire il contenuto, con conseguenze facilmente immaginabili. Inoltre, non essendo presenti sui convogli spazi adeguati al deposito di un numero elevato di sacchi colmi di rifiuti, le aziende hanno disposto di posizionarli all'interno del vano bar, in cui gli operatori prestano il proprio turno di lavoro, compromettendo l'igiene del locale e la sicurezza degli operatori.

Non si comprende, come possano i lavoratori da un lato fornire un servizio di ristorazione soggetto alla certificazione HCCP (Hazard-Analysis and Critical Control Points) che tradotto significa "protocollo sull'igiene e la sicurezza del settore alimentare" e dall'altro effettuare la raccolta e la gestione dei rifiuti, peraltro senza gli adeguati DPI, quando a bordo dei treni è già presente un'altra società (Dussmann) che gestisce i servizi di pulizia. A tal proposito, per effetto di questo dualismo, si stanno verificando conflitti di competenza tra le società della ristorazione e la società delle pulizie, in merito a chi fa e che cosa. A titolo esemplificativo non esaustivo, la procedura per la rimozione di eventuali versamenti di liquidi, rischia di ritardare l'intervento pregiudicando la sicurezza dei clienti e di tutti i lavoratori che operano a bordo treno.

La mancata composizione dei Team a bordo treno e la concomitanza di più servizi da svolgere contemporaneamente, pregiudica la qualità degli stessi, con gravi conseguenze anche per i lavoratori, soggetti a contestazioni e sanzioni disciplinari.

Si allega altresì, apposita documentazione fotografica attestante le condizioni dei luoghi di lavoro a terra e a bordo treno in cui operano le maestranze.

Pertanto, con la presente, si attiva quanto in oggetto e si resta in attesa di convocazione nei termini di Legge.

Distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali