

Segreterie Nazionali

Roma, 07/05/2025

Spett.li

ANSFISA – Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle
Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

E, Pc **Italo S.p.A.**
Direttore del Personale
Dott. Gabriele Cerratti
Relazioni Industriali
Dott.ssa Paola Perinu

Oggetto: richiesta intervento ANSFISA per vendita biglietti “standby” in ITALO e occupazione di posti in piedi

In riscontro alla comunicazione ricevuta da Italo S.p.A relativa alla vendita di biglietti “Standby” per posti in piedi, di cui all’allegato, siamo costretti a segnalare una serie di incongruenze che potrebbero rappresentare un potenziale rischio per la sicurezza ferroviaria, con particolare riferimento ai casi di criticità a bordo quali, a titolo non esaustivo, guasto all’impianto di climatizzazione, malore viaggiatore, incendio a bordo ed evacuazione del convoglio.

In premessa giova ricordare che, come è noto, i convogli ad alta velocità operano sulla base di stringenti normative tecniche europee (STI) e nazionali (DM 4 agosto 2015), le quali stabiliscono che la permanenza a bordo debba avvenire esclusivamente in condizioni compatibili con la sicurezza della circolazione e con la protezione fisica dei passeggeri. In particolare, “ogni viaggiatore deve essere associato a un posto a sedere numerato e conforme ai requisiti di ancoraggio e resistenza previsti per il materiale rotabile”.

La previsione di biglietti che non garantiscono un posto a sedere, pur con la definizione edulcorata di “attesa”, configura una modifica sostanziale delle condizioni operative e incide direttamente su profili connessi alle condizioni di sicurezza e alla gestione dell’emergenza e, anche in considerazione della peculiarità del servizio svolto su linee AV/AC, espone i passeggeri e il personale a rischi significativi, tra l’altro, in subordine, non ci risulta valutati secondo quanto previsto dal sistema di gestione della sicurezza (SGS).

Pur tuttavia, la replica societaria sembra ignorare totalmente i contenuti della Nota ANSF n. 00530/13 che, a nostro avviso, invece, non lascia spazio a dubbi interpretativi: corridoi e vestiboli non possono rientrare tra gli “ambienti passeggeri” idonei all’occupazione “canonica”, proprio perché sono elementi strutturalmente ed intrinsecamente connessi alle vie di fuga, esodo, transito degli operatori ferroviari e/o

di operatori di soccorso e sanitari, soprattutto in caso di necessità ed emergenza che vengono inoltre puntualmente ostruiti dai bagagli che i viaggiatori senza posto assegnato portano con sé in assenza di altri luoghi idonei al loro alloggiamento in quanto occupati dai passeggeri con posto assegnato.

Nel riscontro da parte di Italo, invece, non pare emergere invece alcuna distinzione tra "ambienti passeggeri" e non ci risulta, inoltre, che i materiali in uso ad Italo dispongano di appositi spazi, diversi da corridoi e vestiboli, nei quali sia possibile collocare i viaggiatori né che la Società abbia indicato ai lavoratori come e dove dislocare la clientela in "eccesso".

Infine, contrariamente a quanto affermato da Italo, ci teniamo ad evidenziare che non è possibile considerare "eccezionale" la presenza di passeggeri in piedi, dato che la vendita di biglietti Standby regolarmente pubblicizzata e sistematicamente applicata, è chiaramente una scelta commerciale programmata, non una contingenza imprevista. Per tutte le ragioni sopraesposte ci sembra pleonastico sottolineare che, stante le condizioni dettate dall'Agenzia, che circoscrive *ai casi eccezionali, imprevedibili ed inevitabili* l'occupazione di spazi non idonei al trasporto di passeggeri, le DPC sono, per definizione, *disposizioni particolari di circolazione* e non possono trasformarsi, come lascia intendere il contenuto del riscontro della Società, in regole ordinarie di esercizio per finalità commerciali.

Si rileva in ultimo che la prassi commerciale è stata introdotta, tra l'altro, prima dell'asserita abrogazione dell'allegato A del Decreto 4/2012, sostituito da una normativa aggiornata che mantiene inalterati i principi di sicurezza già previsti. Tanto che – anche nella sua più recente formulazione – non autorizza disposizioni aziendali che, di fatto, alterano le condizioni canoniche di trasporto, senza una preventiva comunicazione all'Agenzia e senza adeguate misure di mitigazione del rischio.

Alla luce di quanto sopra le scriventi richiedono un urgente intervento da parte della vostra Spett.le Agenzia.

In attesa di un cortese riscontro porgiamo,

Distinti saluti

FILT CGIL

E. Stanziale

FIT-CISL

G. Riccio

UILTRASPORTI

R. Nappleoni

UGL Ferrovieri

E. Favetta

FAST Confsal

V. Multari

ORSA Trasporti

A. Pelle



Roma, 05 maggio 2025

Spett.li OO.SS.

con riferimento alla Vostra nota di pari oggetto, la Scrivente intende fornire alcuni chiarimenti e precisazioni.

La vendita di biglietti "stand-by" è stata oggetto - come tutte le iniziative che possano avere un impatto sulla operatività a bordo dei treni - di un'attenta analisi da parte delle funzioni aziendali preposte alla sicurezza. A questo proposito, le norme vigenti in materia di sicurezza ferroviaria ammettono la presenza di passeggeri in piedi, limitandone la numerosità in funzione delle caratteristiche tecniche dei veicoli, purché gli stessi occupino aree idonee (tra cui la norma identifica anche i vestiboli e i corridoi).

La numerosità limitata di biglietti "stand-by" vendibili per treno è ben lontana dai limiti disposti dalle DPC dei veicoli Italo - che peraltro non disciplinano il carattere di eccezionalità della presenza di viaggiatori in piedi - proprio per consentire la distribuzione di eventuali viaggiatori lungo tutto il convoglio. La suddetta numerosità, in ogni caso, è stata individuata tenendo conto di eventuali situazioni emergenziali che si possono creare a bordo in maniera tale che le operazioni di sicurezza non siano compromesse.

Relativamente alla trasmissione della informativa al personale tramite comunicazione di servizio, questa modalità non disattende in alcun modo quanto previsto dal citato Decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 - il cui Allegato A *"Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria"*, peraltro, risulta abrogato dal Decreto ANSFISA n.73/2025 del 01 aprile 2025 - in quanto non integra né viola alcun contenuto che non sia già previsto dall'attuale normativa di esercizio di Italo, bensì costituisce mera informativa nei confronti del Personale interessato.

Si precisa, infine, che l'iniziativa è oggetto di un costante monitoraggio sia di tipo numerico relativamente ai biglietti venduti con il dettaglio dei treni interessati, sia di tipo qualitativo tramite l'analisi delle relazioni del Personale, che non ha sinora evidenziato criticità di tipo sistematico: gli episodi segnalati rientrano nella consueta gestione operativa, sicuramente più onerosa nei periodi festivi.

Ad ogni buon conto, manifestiamo la nostra piena disponibilità nell'individuare congiuntamente indicazioni complementari da fornire al Personale, che possano agevolare l'operatività a bordo treno.

Distinti saluti.

Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.
Gabriele Cerratti

