ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferr

prot n° 005501/2015
07/07/2015

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Tecnica
c.a. ing. Giovanni Costa
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

Trenitalia S.p.A.
Direzione Tecnica
c.a. ing. Donato Carillo
Viale S. Lavagnini, 58
50129 Firenze

ASSTRA
Piazza Cola di Rienzo, 80/a
00192 Roma

e, p.c., Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generai ed il Personale
- **Direzione Generale per i sistemi di traporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale**
- **Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie**

Via Giuseppe Caraci, 36
00157 Roma

OGGETTO: Circolazione dei veicoli storici

CIRCOLAZIONE DEI TRENI STORICI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE.

INDICE

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE 3
2. DEFINIZIONI 3
3. ACRONIMI 3
4. PREMESSA 3
5. REQUISITI PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA MESSA IN SERVIZIO SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE 3
   - 5.1. AMIS di SSB già in uso su altri veicoli 3
   - 5.2. Attrezzaggio semplificato con SSB SCMT 3
   - 5.3. Impossibilità' di attrezzaggio con SSB del sistema di protezione della marcia 4
   - 5.4. Mancata rispondenza dei veicoli agli standard tecnici in vigore 4
6. ISCRIZIONE NEL REGISTRO DI IMMATRICOLAZIONE NAZIONALE 4
7. CIRCOLABILITÀ 5
8. NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI STORICI NON ATTREZZATI CON SSB SU LINEE IN ESERCIZIO 5
9. QUALIFICA DEL PERSONALE

10 CIRCOLAZIONE DEI TRENI STORICI SU LINEE SOSPESE ALL'ESERCIZIO 6

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente documento, redatto sulla base della nota protocollo ANSF 04706/12 del 26 giugno 2012, sostituisce la stessa, che si intende quindi abrogata, e disciplina:

- i processi di Autorizzazione di messa in servizio, di iscrizione nei pertinenti registri di immatricolazione e di attribuzione della circolabilità dei veicoli storici come definiti al successivo punto 2;
- la normativa di esercizio finalizzata a garantire la circolazione in sicurezza dei veicoli storici.

2. DEFINIZIONI

CAB Radio terminale GSM-R di tipo veicolare per la comunicazione terra-treno installato nelle cabine di guida dei veicoli.

Veicoli storici: veicoli per il servizio passeggeri, motori o trainati, non più utilizzati per il servizio commerciale:

- che abbiano compiuto il 50° anno di età dall'entrata in servizio del primo esemplare,

oppure

- che abbiano compiuto 25 anni dall'entrata in servizio del primo esemplare e che siano rappresentativi dell'evoluzione tecnica, estetica e culturale del trasporto ferroviario.

3. ACRONIMI

AMIS:	Autorizzazione di Messa In Servizio
ANSF:	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ECM:	Entity in Charge of Maintenance (Soggetto Responsabile della Manutenzione)
ERTMS/ETCS:	European Rail Traffic Management System/European Train Control System
RIN:	Registro di Immatricolazione Nazionale
SCMT:	Sistema di Controllo della Marcia dei Treni
SSB:	Sottosistema di Bordo del Sistema di Protezione della marcia
SSC:	Sistema di Supporto alla Condotta
VIS:	Verificatore Indipendente di Sicurezza

4. PREMESSA

I veicoli storici devono rispettare gli standard tecnici in vigore, con le specificità e le eccezioni riportate nel presente documento.

I treni aventi in composizione veicoli storici circolano nel rispetto delle norme in vigore, con le specificità e le eccezioni riportate nel presente documento.

5. REQUISITI PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA MESSA IN SERVIZIO SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

5.1. AMIS di SSB già in uso su altri veicoli

Nel caso di installazione, su veicoli che hanno sempre circolato in sicurezza sulla rete Ferroviaria Nazionale, di SSB in versione già in uso su altri veicoli, qualora l'installazione stessa non abbia implicazioni sulla compatibilità del veicolo con l'infrastruttura, verrà adottata, ai fini dell'AMIS, una adeguata procedura finalizzata a verificare la corretta installazione e la funzionalità in esercizio attestate da un VIS.

5.2. Attrezzaggio semplificato con SSB SCMT

I veicoli storici possono essere attrezzati in forma semplificata, con il montaggio del SSB e l'esclusione di apparecchiature aggiuntive non direttamente connesse alla funzione di controllo della marcia del treno.

5.3. Impossibilità' di attrezzaggio con SSB del sistema di protezione della marcia

I veicoli storici dotati di cabina di guida per i quali sia impossibile l'attrezzaggio con SSB SCMT/SSC possono circolare in testa al treno alle condizioni del successivo punto 8.

5.4. Mancata rispondenza dei veicoli agli standard tecnici in vigore

L'AMIS di veicoli storici non completamente conformi agli standard tecnici in vigore può essere rilasciata, fermo restando quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753, purché l'Impresa ferroviaria in possesso di Certificato di sicurezza valido per i trasporti passeggeri che vorrà effettuare tali servizi adotti opportune misure mitigative, a seguito di analisi del rischio ai sensi del Regolamento (CE) N. 352/2009 della Commissione del 24 aprile 2009 e s.m.i e secondo le procedure del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza, per controllare i rischi connessi alle non conformità di cui sopra.

Tra tali misure può rientrare un'adeguata informazione e istruzione dei passeggeri, eventualmente anche svolta dagli addetti di cui al punto 4.28 del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" emanato con il decreto n° 4/2012 dell'Agenzia del 9 agosto 2012.

In particolare, nel caso in cui il convoglio sia sprovvisto di sistema di comando e controllo delle porte di accesso centralizzati e distinti per lato, o nel caso in cui esso risulti guasto, devono essere adottate opportune mitigazioni atte a prevenire l'indebito utilizzo delle porte.

La manutenzione dei veicoli utilizzati per i treni storici richiede personale altamente e specificatamente qualificato nonché apparecchiature e tecniche specifiche.

6. . ISCRIZIONE NEL REGISTRO DI IMMATRICOLAZIONE NAZIONALE

I veicoli storici circolanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale devono essere preventivamente iscritti nel RIN.

Saranno registrati nel RIN italiano come veicoli "storici" i veicoli appartenuti in passato al parco delle Ferrovie dello Stato, a seguito di formale dichiarazione, da parte del richiedente, che confermi la mancata elencazione nella lista allegata alla dichiarazione dell'allora Amministratore Delegato Cimoli del 23/05/2000 per errore tecnico di aggiornamento dei Sistemi Informativi all'epoca utilizzati oppure per trascorso mancato rinvenimento del veicolo e che abbiano tutt'ora le caratteristiche tecniche per poter accedere alla rete RFI.

Saranno inoltre inseriti nel RIN italiano i veicoli delle IF ex Concesse o Gestioni Commissariali Governative che abbiano avuto accesso in passato, con evidenza documentale, alle rete FS e che abbiano tutt'ora le caratteristiche tecniche per poter accedere alla rete RFI.

Contestualmente alla domanda di iscrizione devono essere prodotte da parte dell'ECM di tali veicoli, insieme all'accettazione della responsabilità da parte dell'ECM indicato dal richiedente (secondo il modello di cui all'allegato 2 delle linee guida ANSF n.01/2014 Rev. B del 9/10/2014), tutte le evidenze manutentive al fine di assicurare che il veicolo storico sia in grado di circolare in condizioni di sicurezza.

7. CIRCOLABILITÀ

Il Gestore dell'infrastruttura attribuisce la circolabilità sulla propria rete ai veicoli storici in possesso di autorizzazione di messa in servizio e di registrazione in un RIN europeo, tenendo conto delle eventuali limitazioni e prescrizioni riportate nell'autorizzazione di messa in servizio e ne tiene informata l'Agenzia. Le condizioni di circolabilità saranno riportate in un apposito documento predisposto dal Gestore dell'infrastruttura.

8. NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI STORICI NON ATTREZZATI CON SSB SU LINEE IN ESERCIZIO

Per la circolazione di treni il cui veicolo di testa rientri tra quelli di cui al precedente punto 5.3 *Impossibilità di attrezzaggio con SSB del sistema di protezione della marcia*, il Gestore dell'infrastruttura, suddivide in una o più tratte il percorso programmato del treno il termine di ciascuna delle quali deve coincidere con un segnale di prima categoria per il quale siano chiaramente ed inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.

Per ciascuna tratta il Gestore comunica all'Impresa ferroviaria il segnale che ne indica il termine e la sua ubicazione, le eventuali limitazioni di velocità presenti su di essa e le eventuali variazioni rispetto a quanto già comunicato.

L'Impresa ferroviaria, sulla base delle informazioni ricevute dal Gestore dell'infrastruttura e delle ulteriori informazioni in suo possesso, calcola tratta per tratta la massima velocità ammessa e la comunica all'agente di condotta;

Il Gestore dell'infrastruttura deve garantire libere da treni e manovre sia la tratta sulla quale circola il treno, sia una "tratta tampone" a valle di essa da definire, acquisite dall'Impresa ferroviaria le caratteristiche tecniche dei veicoli, in base alle caratteristiche tecniche della infrastruttura e alla velocità massima ammessa sulla tratta percorsa dal treno, di estensione tale da garantire che un treno per il quale venga comandata la frenatura di emergenza all'inizio della tratta tampone si porti dalla velocità massima ammessa a velocità nulla entro il suo termine.

La velocità massima ammessa su ciascuna tratta è la minore tra le velocità massime ammesse sui tratti che la compongono, inclusi anche gli eventuali rallentamenti, e non deve comunque mai superare i 90 km/h.

In cabina di guida, oltre all'agente di condotta, deve essere presente un agente, in possesso delle necessarie abilitazioni, con il compito di verificare il rispetto dei vincoli di marcia del treno. Tale agente ha inoltre il compito di comunicare, ove necessario, con il regolatore della circolazione durante la marcia del treno. Nel caso in cui non risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure in caso di sua assenza o guasto, tale agente ha l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta stesso.

Sui treni, oltre agli agenti di cui al punto precedente e al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti in conformità all'articolo 4.28 del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato con il decreto ANSF n° 4/2012 del 9 agosto 2012.

Devono essere adottate dall'Impresa ferroviaria, anche in cooperazione con il Gestore dell'infrastruttura, opportune procedure atte a garantire lo svolgimento in sicurezza delle eventuali verifiche e operazioni sugli impianti di terra da parte dell'agente di condotta, l'effettiva immobilità del treno ed il mantenimento delle ulteriori condizioni di sicurezza (ad esempio nel caso di locomotive a vapore) qualora venga a mancare la vigilanza dell'agente di condotta stesso.

La circolazione del treno dovrà avvenire, oltre che nel rispetto delle norme di esercizio applicabili, con le seguenti modalità:

a) sulla tratta destinata al treno e sulla relativa tratta tampone possono essere ammessi i soli movimenti contemporanei alle condizioni stabilite dall'articolo 4 comma 14 lettere a) e b) del "Regolamento per la Circolazione dei Treni" di RFI; sono altresì vietati i movimenti contemporanei convergenti; in conformità a tali requisiti andranno predisposti specifici programmi di esercizio degli impianti interessati;
b) il regolatore della circolazione può concedere l'autorizzazione al movimento ad un treno storico solo dopo aver ricevuto conferma che la tratta ad esso destinata e la relativa tratta tampone siano libere da manovre e dai treni precedentemente circolanti, attraverso la verifica della libertà della tratta mediante conferma di "giunto", qualora non già rilevabile dagli impianti di sicurezza;
c) la partenza del treno è subordinata, oltre che al ricevimento dell'autorizzazione al movimento, alla conferma registrata da parte del regolatore della circolazione di aver predisposto con esito positivo l'itinerario per quel treno;
d) fermo restando il rispetto delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento e della velocità massima ammessa sulla tratta in cui si trova il treno, l'agente di condotta dovrà approcciare il segnale di prima categoria termine della tratta ad una velocità tale da consentire l'arresto al segnale medesimo , non superando comunque d'iniziativa la velocità di 50 km/h almeno 200 m prima del segnale di avviso del segnale di prima categoria termine della tratta;
e) qualora il segnale termine della tratta risulti disposto a via libera, la marcia del treno potrà proseguire senza arresto (se non necessario per servizio commerciale), previa conferma registrata da parte del regolatore della circolazione di aver predisposto con esito positivo l'itinerario per quel treno e purché l'agente di condotta confermi il valore della velocità massima per la tratta successiva e l'ubicazione del relativo segnale di fine tratta.

9. QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE

Il personale impiegato in mansioni di sicurezza deve essere in possesso di abilitazioni rilasciate in conformità alle norme in vigore e alle specifiche disposizioni, prescrizioni e procedure emanate dal Gestore dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie relativamente ai treni storici e tenuto conto della presente normativa.

I treni storici devono essere condotti da macchinisti già professionalizzati che soddisfino i requisiti previsti dalla normativa vigente per quanto riguarda la conoscenza della linea e del mezzo. Eventuale personale presente in cabina di guida che svolga altre operazioni (es. alimentazione del fuoco) o sul treno per altre mansioni deve essere adeguatamente formato al fine di non interferire con le attività di sicurezza.

10. CIRCOLAZIONE DEI TRENI STORICI SU LINEE SOSPESE ALL'ESERCIZIO

La circolazione dei treni storici sulle linee sospese all'esercizio deve avvenire nel rispetto, da parte del Gestore e dell'Impresa ferroviaria, dei punti precedenti e delle seguenti ulteriori condizioni:

a) deve essere preventivamente effettuata una ricognizione atta a verificare l'esistenza delle condizioni di sicurezza sulla linea e di libertà della stessa;
b) devono essere preventivamente riattivati i dispositivi di protezione dei passaggi a livello eventualmente presenti sulla linea;
c) nel caso di linea sprovvista di impianti di sicurezza efficienti, è ammessa la circolazione di un solo treno per volta;
d) nel caso di impianti di sicurezza di terra efficienti ma linea sprovvista di sistemi di protezione della marcia, devono essere applicate le modalità di circolazione del

punto 8 anche per i treni attrezzati con il sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia;

e) sulle linee sospese possono essere previste fermate in linea, ove è consentita la discesa e la salita dei viaggiatori; tali fermate devono consentire la salita e discesa dei viaggiatori in sicurezza, tenendo conto delle caratteristiche del treno storico, della linea e del luogo; l'arresto del treno in corrispondenza di tale fermate è concordato dall'Impresa ferroviaria con il Gestore dell'infrastruttura e prescritto dall'Impresa ferroviaria al personale di condotta. In assenza delle apposite tabelle il punto di arresto deve essere reso evidente sul terreno e comunicato al personale di condotta.

IL DIRETTORE
(Ing. Amedeo Gargiulo)