

Direzione Tecnica
Direttore

PEIF n° 31.0

del 22 marzo 2013

Entra in vigore all'atto della sua emissione

PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI COMPOSTI CON VEICOLI “STORICI”

Annulla e sostituisce	Integra
	Prescrizione di esercizio RFI 0003719 del 19/12/2012 DEIF 40 r. v. DEIF 4 r. v. COCS 53 r. v.

1. PREMESSA

Le prescrizioni particolari riportate nella presente DEIF si applicano per la circolazione dei treni composti da veicoli denominati “storici”, iscritti come tali nel RIN (Registro di Immatricolazione Nazionale), il cui utilizzo risponde ai requisiti di cui all'Allegato II PGOS.

I veicoli sono dotati di un adeguato numero di estintori portatili (di massima in numero di 4 per vettura salvo diverse valutazioni)

I treni composti da veicoli storici presentano particolarità proprie in relazione al modello ed alla clientela che li utilizza.

Normalmente non devono rispettare un orario predeterminato di arrivo e partenza, e l'effettuazione di fermate in stazioni intermedie a quelle di partenza ed arrivo è subordinata alla presenza lungo il percorso di aspetti storici e paesaggistici di particolare rilevanza, comunque sono predeterminate in fase di preparazione del viaggio.

Le fermate intermedie per servizio viaggiatori sono rare e limitate, ed il numero di passeggeri che deve salire/scendere è noto.

La clientela è costituita, di norma, da comitive di amanti del treno e della ferrovia e per questo attente agli aspetti che riguardano il decoro dei veicoli utilizzati e la sicurezza del viaggio, rispetto alla quale vengono emanate opportune informazioni sulle modalità di comportamento mediante cartelli monitori posti a bordo dei treni, ed apposite note informative distribuite preventivamente all'inizio del viaggio (allegato 1).

Per il tramite della competente Struttura di Trenitalia che ha organizzato l'effettuazione del treno vengono individuati un accompagnatore per vettura (referenti della comitiva) i cui nominativi sono preventivamente comunicati al Capotreno prima della partenza con lo scopo di collaborare con lo stesso e di comunicare eventuali necessità emergenti.

2. PRESCRIZIONI PARTICOLARI ATTINENTI ALL'ATTREZZAMENTO O MENO CON SSB COMPATIBILE CON L'ATTREZZAMENTO DELLE LINEE DA PERCORRERE

Per i treni composti da veicoli storici, effettuati con materiale di trazione in testa dotato di SSB compatibile con l'attrezzamento delle linee da percorrere, la circolazione si svolge nel rispetto delle sole norme comuni.

Per la circolazione dei treni composti da veicoli storici, effettuati con materiale di trazione in testa non dotato di SSB compatibile

con l’attrezzamento delle linee da percorrere, devono essere rispettate le norme comuni, integrate con le prescrizioni riportate nella tabella 1.

TABELLA 1

<p>Per poter circolare i rotabili devono essere iscritti nel RIN ed essere in possesso del documento di autorizzazione alla circolazione rilasciato da RFI.</p> <p>La circolazione dei veicoli storici non attrezzati con SSB compatibile con quello delle linee da percorrere avviene sotto la responsabilità di RFI e Trenitalia secondo le attribuzioni di seguito riportate:</p>	
RFI	TRENITALIA
La circolazione del treno storico deve avvenire previo accertamento della libertà della tratta.	La marcia del treno storico deve essere effettuata secondo le indicazioni ricevute attraverso il segnalamento o dal regolatore della circolazione.
In stazione l’arrivo e la partenza del treno storico devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni. Qualora ciò non fosse possibile, il treno deve percorrere l’itinerario di arrivo o partenza non superando la velocità di 30 km/h e devono essere sospesi, per tutta la durata del movimento del treno in stazione, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettano velocità superiori a 30 km/h.	La marcia del treno storico deve essere effettuata secondo le indicazioni ricevute attraverso il segnalamento o dal regolatore della circolazione.
Le manovre sui binari non indipendenti da quello che il treno storico deve percorrere devono essere sospese.	Le manovre sui binari non indipendenti da quello che il treno storico deve percorrere devono essere sospese.
--	La velocità massima del treno storico, salvo limitazioni più restrittive, è di 100 km/h, qualora il treno sia trainato da locomotive attrezzate con RSC attiva ed efficiente, o di 50 km/h in caso contrario.
--	L’equipaggio di condotta del treno storico deve essere composto da due agenti di condotta.

3. PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI COMPOSTI CON VEICOLI STORICI SPROVVISTI DI SISTEMI DI COMANDO E CONTROLLO CENTRALIZZATO DELLE PORTE O CON CHIUSURA MANUALE DELLE PORTE

Per la circolazione dei treni composti con veicoli storici sprovvisti di sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte o con chiusura manuale delle porte, devono essere applicati idonei elementi di mitigazione al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri nelle fasi di salita e discesa ed in tutte le fasi del trasporto, compresa la gestione delle emergenze.

Nei veicoli storici sprovvisti di sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte o con chiusura manuale delle porte, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

- le porte, utilizzate per la salita e discesa dei viaggiatori, devono essere attrezzate con un dispositivo di sicurezza (es. una barra) che, tenuta in posizione di chiusura tramite sigillo, funge da deterrente rispetto alla possibilità di indebita apertura della porta, salvo in caso di emergenza; l'apertura della porta è possibile, previo lo spezzamento del sigillo e conseguente rimozione del dispositivo. In corrispondenza al suddetto dispositivo, viene posto un cartello monitor che vieta l'asportazione del sigillo alle persone estranee al servizio, salvo in caso di emergenza;
- i bagagliai devono essere posizionati come veicoli d'estremità con porte di salita/discesa e saracinesche chiuse a chiave durante la marcia e accessibili solo attraverso l'intercomunicante da parte del Capotreno;
- ai treni deve essere consegnata la seguente Prescrizione Tecnica: *“Vostro treno composto da veicoli sprovvisti*

di sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte o con chiusura manuale delle porte”.

3.1 COMPITI PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO TRENI

3.1.1 Attività prima della partenza del treno.

La partenza dei treni storici avviene da binari il cui accesso è riservato esclusivamente ai partecipanti al viaggio.

Viene organizzato un servizio di accoglienza ai clienti con l'ausilio di personale appositamente informato sulle modalità di accoglienza a supporto degli agenti di accompagnamento.

Ai viaggiatori deve essere fornita una nota informativa che indica il comportamento da tenere in corso di viaggio, con specifico riguardo al divieto di rimozione dei dispositivi di sicurezza con sigillo, di cui ai punti successivi all'arrivo del treno o in corso di fermata non programmata.

Prima della partenza del treno il personale di accompagnamento oltre agli obblighi previsti per i treni commerciali non storici, deve:

- verificare che le porte dei veicoli siano funzionanti.
- prendere contatti con i Referenti della comitiva per avere conferma, prima della partenza del treno, che non occorre attendere altri viaggiatori nonché per scambiarsi reciprocamente i recapiti telefonici.
- chiudere le porte di accesso con il dispositivo di sicurezza ed apporre l'apposito sigillo.
- diramare la raccomandazione in merito al divieto di aprire le porte sia nel corso del viaggio sia in arrivo nella stazione; in mancanza di un sistema di sonorizzazione, l'avviso viene dato a voce carrozza per carrozza.

Il segnale di “pronti” per la partenza o, quando di spettanza, l'ordine di partenza (CT) vale anche quale conferma dell'esito positivo delle operazioni di cui sopra.

3.1.2 Attività durante il viaggio ed all’arrivo del treno.

Nel corso del viaggio il personale di accompagnamento, oltre a quanto disciplinato per i treni commerciali non storici, deve:

- controllare frequentemente che non vengano rimossi i sigilli che garantiscono la chiusura dei dispositivi di sicurezza messi a protezione delle porte. Nel caso in cui rilevi un sigillo rimosso o venga messo a conoscenza da parte dei referenti della comitiva di una qualsivoglia anomalia alle porte dovrà provvedere a:
 - verificare, con l’ausilio dei referenti della comitiva, se i viaggiatori sono tutti a bordo, ed in caso venga riscontrata l’assenza di un viaggiatore applicare quanto disposto dalla DEIF 4 r.v. paragrafo *“Porte di salita/ discesa non correttamente chiuse rilevate in corso di viaggio”*;
 - compilare l’apposita scheda segnalazione del libro di bordo allegandola alla lista veicoli e sul BFC;
 - comunicare l’anomalia nei modi d’uso al presidio territoriale competente;
 - emettere processo verbale in contraddittorio con il referente della comitiva.
- In caso di indebita fermata in linea:
 - sentire il PdC per avere notizie in merito ai motivi dell’arresto;
 - avvisare i viaggiatori , anche con avvisi a voce percorrendo il convoglio, rispetto al divieto di discesa dal treno;
 - gestire l’eventuali emergenze secondo quanto disciplinato per i treni commerciali non storici.
- In caso di indebita fermata o fermata al di fuori del punto di fermata previsto in una stazione:
 - percorrere il convoglio richiamando i viaggiatori al rispetto del divieto di apertura delle porte;

- autorizzare il PdC a riprendere il movimento dopo essersi accertato che le porte siano chiuse ed i dispositivi di sicurezza sigillati.
- Dopo la fermata del treno nella stazione d’arrivo, oltre ai compiti previsti per i treni commerciali non storici, il personale di accompagnamento deve:
 - Rimuovere i sigilli dai dispositivi di sicurezza posti a protezione delle porte ed aprirli, per consentire la discesa dei viaggiatori.

3.2 COMPITI PERSONALE DI CONDOTTA

Oltre a quanto previsto per i treni commerciali non storici, il PdC deve:

- In caso di fermata in linea informare il Capotreno, possibilmente in anticipo rispetto all’arresto del treno, del motivo della fermata;
- In caso di indebita fermata in stazione o fermata al di fuori del punto di fermata, prima di muovere il convoglio, attendere l’autorizzazione da parte del Capotreno.

4 GESTIONE DEL TRANSITORIO

Nelle more dell’attuazione delle modifiche tecniche ai veicoli che consentano le modalità operative sopra indicate (punto 3), l’effettuazione dei treni composti da veicoli storici sprovvisti di sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte o con chiusura manuale delle porte, viene attuata secondo quanto di seguito indicato.

Le funzioni di chiusura e blocco delle porte di salita/discesa viaggiatori devono essere assicurate da agenti a bordo opportunamente istruiti (nota 1), che assumono le funzioni di “addetto sorveglianza

¹ L’istruzione è realizzata attraverso apposita “procedura di interfaccia” se trattasi di agenti diversi dal personale di accompagnamento (anche non appartenenti all’I.F.) con la finalità di renderli edotti degli elementi di mitigazione adottati al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri nelle fasi di salita e discesa, in tutte le fasi del trasporto e sul pronto

porta” (ASP) in analogia a quanto previsto dalla PEIF 30 r. v. Tali ASP (uno per ciascuna carrozza in servizio viaggiatori) devono presenziare le porte assegnate e sorvegliarne visivamente la corretta chiusura per tutta la marcia del treno.

Durante il servizio gli ASP assicurano la sorveglianza delle porte loro assegnate al fine di impedirne l'utilizzo indebito da parte dei viaggiatori con l'obbligo di azionare il freno di emergenza qualora si presenti una situazione di pericolo.

L'azionamento del freno di emergenza da parte dell'ASP deve essere formalizzato da quest'ultimo al Capotreno con le relative motivazioni. Il CT procederà a quanto di competenza per la ripresa della marcia.

Con riferimento alle diverse tipologie di carrozze:

- per quelle con vestiboli di estremità si devono bloccare chiuse le porte di un vestibolo, su cui devono essere esposte le previste etichette gialle modello “S”, e l'ASP permane in corrispondenza dell'altro vestibolo;
- nelle carrozze con unico vestibolo, le relative porte non vengono bloccate e l'ASP sorveglia tutte le porte di detto vestibolo;
- nelle carrozze tipo “cento porte” con ambienti a salone, l'ASP sorveglia tutte le porte della carrozza avendone completa visibilità; in tal caso comunque in condizioni normali per la salita/discesa viaggiatori viene utilizzata solo una porta per lato, mentre le altre vengono dotate di sigillo ed etichetta gialla tipo “S”, ma non vengono chiuse a chiave, consentendone l'immediato utilizzo in condizioni di emergenza;

intervento in caso di esodo. Il CT e i CST (se presenti) fungono sempre da ASP, in particolare su carrozze cento porte a salone se in composizione al treno e adibite al servizio viaggiatori. Il CT deve coordinare gli ASP previo ritiro della loro firma se diversi da CST, tramite il modulo in allegato 2. Se diversi dal personale di accompagnamento, gli ASP devono essere riconoscibili attraverso apposito cartellino/pettorina e devono comunque essere coperti da titolo di viaggio per la tratta percorsa.

- i bagagliai devono essere posizionati come veicoli d'estremità con porte di salita/discesa e saracinesche chiuse a chiave durante la marcia e accessibili solo attraverso l'intercomunicante da parte del Capotreno.

Per i treni oggetto della presente prescrizione:

- a) deve essere assicurato il presenziamento del primo e dell'ultimo vestibolo/coppia di porte assoluto/a del treno;
- b) le porte intercomunicanti fra tutte le carrozze in servizio viaggiatori devono essere sempre mantenute sbloccate per garantire il passaggio dei viaggiatori;
- c) nel caso in cui su di una carrozza una o entrambe le porte affidate al ASP dovessero guastarsi, il Capotreno deve provvedere a mettere fuori servizio la coppia di porte originariamente in servizio e a ridisporre in servizio le porte dell'altro vestibolo/altra coppia di porte;
- d) in caso di avaria delle porte di salita/discesa deve essere applicato quanto previsto dalla DEIF 4 r. v.

Ai treni deve essere consegnata la seguente Prescrizione Tecnica: *“Vostro treno composto da veicoli sprovvisti di sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte o con chiusura manuale delle porte”*.

4.1 COMPITI PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO TRENI

4.1.1 Attività prima della partenza del treno.

La partenza dei treni storici avviene da binari il cui accesso è riservato esclusivamente ai partecipanti al viaggio.

Viene organizzato un servizio di accoglienza ai clienti con l'ausilio di personale appositamente informato sulle modalità di accoglienza a supporto degli agenti di accompagnamento.

Ai viaggiatori deve essere fornito una nota informativa che indica il comportamento da tenere incorso di viaggio, con specifico riguardo al divieto di rimozione dei sigilli apposti sulle porte e al rispetto delle indicazioni dei cartelli monitori apposti sulle stesse.

Prima della partenza del treno il personale di accompagnamento del treno, oltre agli obblighi previsti per i treni commerciali non storici, deve:

- verificare che le porte dei veicoli siano funzionanti.
- prendere contatti con il Referente della comitiva per avere conferma, prima della partenza del treno, che non occorre attendere altri viaggiatori;
- nei casi sopra previsti chiudere a chiave le porte di accesso, apporre le etichette previste modello “S” e gli appositi sigilli;
- diramare la raccomandazione in merito al divieto di aprire le porte sia nel corso del viaggio sia in arrivo nella stazione; in mancanza di un sistema di sonorizzazione, l’avviso viene dato a voce.

Il segnale di “pronti” per la partenza o, quando di spettanza, l’ordine di partenza (CT) vale anche quale conferma dell’esito positivo delle operazioni di cui sopra.

4.1.2 Attività durante il viaggio ed all’arrivo del treno.

Nel corso del viaggio il personale di accompagnamento, oltre a quanto disciplinato per i treni commerciali non storici, deve controllare frequentemente che non vengano rimossi i sigilli sulle porte anche con l’ausilio degli ASP.

Nel caso in cui rilevi un sigillo rimosso dovrà provvedere a verificare, con l’ausilio del referente comitiva, se i viaggiatori sono tutti a bordo, ed in caso venga riscontrata l’assenza di un viaggiatore applicare quanto disposto dalla DEIF 4 r. v. paragrafo “*Porte di salita/discesa non correttamente chiuse rilevate in corso di viaggio*”.

In caso di indebita fermata in linea il personale di accompagnamento deve:

- sentire il PdC per avere notizie in merito ai motivi dell’arresto;
- avvisare i viaggiatori, anche con avvisi a voce percorrendo il convoglio, rispetto al divieto di discesa dal treno;

- gestire l’eventuali emergenze secondo quanto disciplinato per i treni commerciali non storici.

In caso di indebita fermata o fermata al di fuori del punto di fermata previsto in una stazione il personale di accompagnamento deve:

- percorrere il convoglio richiamando i viaggiatori al rispetto del divieto di apertura delle porte;
- autorizzare il PdC a riprendere il movimento dopo essersi accertato che le porte siano chiuse ed i dispositivi di sicurezza sigillati.

Dopo la fermata del treno nella stazione d’arrivo, oltre ai compiti previsti per i treni commerciali non storici, il personale di accompagnamento deve provvedere per la discesa dei viaggiatori.

4.2 COMPITI PERSONALE DI CONDOTTA

Oltre a quanto previsto per i treni commerciali non storici, il PdC deve:

- in caso di fermata in linea informare il Capotreno, possibilmente in anticipo rispetto all’arresto del treno, del motivo della fermata;
- in caso di indebita fermata in stazione o fermata al di fuori del punto di fermata, prima di muovere il convoglio, attendere l’autorizzazione da parte del Capotreno.

5. DISTRIBUZIONE

La presente PEIF è distribuita da DT - Sicurezza di Esercizio:

- in formato elettronico al personale in possesso di Tablet (COCS 52/DT r. v.) il quale fornisce conferma di ricevimento mediante l’apposita funzione dell’applicativo “La mia borsa”;
- per via telematica a tutte le Strutture Riceventi Manutenzione (SRM)/Strutture Riceventi Manutenzione Analisi (SRMA). Le SRMA assicurano la distribuzione alle SRMO e,

attraverso una logica a cascata, alle OMC/IMC con le modalità disciplinate dal Sottoprocesso B01 della COCS 37/DT r.v.

- per via telematica a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia di cui alla COCS 37/DT r.v. (strutture dirigenziali centrali e territoriali) che assicurano:
 - la riproduzione cartacea della DEIF, in formato A5 e la sua distribuzione a tutto il personale dipendente - non dotato di Tablet - in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in calce, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso;
 - la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità descritte nel Sottoprocesso A02 della suddetta COCS 37/DT r.v. acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea).

In particolare, le competenti SR/SRP e SRS assicurano la distribuzione:

- alle Sale Operative (SOR/SOD/Presidi) delle Divisioni Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionale/Internazionale;
- a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione;

Nel caso in cui l'invio della PEIF, da parte della SR/SRP, sia in formato elettronico, queste ultime provvedono alla riproduzione cartacea del documento ed alla relativa diffusione con le modalità su indicate.

F. to Marco Caposciutti

6. TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della PEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.						
	---	---	---	---	---	29.1	---						
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D									
	29.1	29.1	---	29.1									
Verifica	A	B	C										
	---	---	---										
Manutenzione	SRMA di cui alla COCS 37 r. v.												

Nota: si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della PEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

7. ALLEGATO 1

NOTA INFORMATIVA PER LA CLIENTELA



AVVISO PER I VIAGGIATORI

Il treno storico che utilizzerete per il vostro viaggio presenta alcune differenze rispetto ai treni del normale servizio ordinario; per garantire la sicurezza e la regolarità del viaggio è necessario quindi attenersi alle seguenti disposizioni:

1. Assicurarsi della corretta chiusura delle porte esterne munite di serratura, la cui maniglia deve trovarsi nella posizione indicata in fotografia.
2. Non rimuovere il sigillo, la barra di sicurezza, non aprire le porte esterne delle vetture e non scendere finché il treno non è completamente fermo nella stazione di fermata prevista.
3. Non sporgersi dai finestrini.
4. Per le porte ad apertura automatica attendere che l'apertura venga effettuata dal macchinista.
5. Non discendere dalla parte opposta al marciapiede destinato al servizio viaggiatori.
6. Non appoggiarsi alle porte di salita.
7. Non servirsi delle ritirate durante le fermate nelle stazioni.
8. Servirsi del freno di emergenza solo in caso di estrema necessità. Ogni utilizzo non giustificato verrà punito.
9. Non trattenersi nei passaggi di intercomunicazione.
10. Prestare attenzione agli avvisi diramati dal personale del treno.



Trenitalia declina ogni responsabilità per le conseguenze che possono derivare dalla inosservanza dei divieti e prescrizioni di cui sopra.

I Sig.ri clienti dovranno rispondere delle conseguenze derivanti dall'inosservanza di tutte le prescrizioni riportate nel presente opuscolo.

8. ALLEGATO 2

MODULO DI PRESENZA (CAPOTRENO e ASP)

<p>Treno n° _____ del _____</p> <p><u>Capotreno</u></p> <p>Nome _____ Cognome _____ CID _____ n. tel. GSM-R _____</p> <p>Tratta di scorta da _____ a _____</p> <p><u>Capotreno</u></p> <p>Nome _____ Cognome _____ CID _____ n. tel. GSM-R _____</p> <p>Tratta di scorta da _____ a _____</p>

Disposizione degli ASP:

N° Car- rozza	Vestibolo Anteriore (A) Centrale (C) Posteriore (P)	Nome	Cognome	Firma

Firma Capotreno _____

Firma Capotreno _____