CORTE DEI CONTI
0026790-18/06/2019-SCCLA-Y30PREV-A

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REG_DECRETI
Prot: 0000235-10/06/2019-
REGISTRAZIONE

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

VISTO il decreto-legge del 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n.130, ed in particolare l'art. 12, comma 1, che a decorrere dal 1 gennaio 2019, prevede l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) destinata ad acquisire le competenze dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) ed a succedere a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi della stessa a decorrere dalla data di piena operatività di ANSFISA;

VISTO l'articolo 6, comma 2, punti l) ed m) del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, che attribuisce all'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie il compito di verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e di istituire ed aggiornare il registro di immatricolazione nazionale del materiabile rotabile autorizzato ad essere messo in servizio;

VISTO l'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n.191 che istituisce un registro di immatricolazione nazionale dei veicoli ferroviari presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;

VISTO l'articolo 3 comma 5 della legge 9 agosto 2017, n.128 che dispone vengano determinati i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione nazionale dei veicoli ferroviari;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n.191 del 12 aprile 2018 relativo alla disciplina per l'iscrizione dei rotabili storici e turistici al registro di immatricolazione nazionale;

CONSIDERATO che tale previsione comporta che l'iscrizione sia posta a carico dei richiedenti, con relativa corresponsione all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie di tariffe strutturate in misura tale da consentire l'integrale copertura dei costi;

VISTA la nota dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n.14400/2017 del 22 dicembre 2017;

VISTO che ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge 9 agosto 2017, n. 128 i rotabili storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione nazionale possono, alle condizioni di cui all'articolo 7, circolare anche sulla rete commerciale e, viceversa, i rotabili ordinari, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della medesima legge, possono circolare anche sulle tratte ferroviarie ad uso turistico;

CONSIDERATO che per potere circolare sulle linee ferroviarie ad uso turistico, tutti i rotabili storici e turistici devono essere iscritti nel registro di immatricolazione nazionale secondo le disposizioni del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n.191 del 12 aprile 2018, nel rispetto dei livelli di sicurezza di cui all'articolo 6, comma 2 della legge 9 agosto 2017, n.128, determinati dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;

CONSIDERATO che, quindi, devono essere definiti i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione nazionale;

CONSIDERATE, inoltre, le numerose peculiarità che contraddistinguono in maniera sensibile la circolazione dei veicoli storici, rispetto all'ordinario servizio ferroviario di trasporto pubblico, per missione, velocità, norme d'inoltro ed altre differenti condizioni;

REG. TO ALLA CORTE DEI CONTI
Addì 05-08-2019
UFFICIO CONTROLLO ATTI MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Reg.N 1078 Fg. 3073
IL CONSIGLIERE

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

**DECRETA**

**Articolo 1**
*Definizioni*

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

   a) Ministero: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

   b) Agenzia o ANSFISA: l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;

   c) Legge: la legge 9 agosto 2017, n.128;

   d) Tratte ferroviarie ad uso turistico: linee o tratti di linea ferroviaria individuate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Tali tratte possono comprendere linee o tratti di linea ferroviaria dismesse o sospese dall'esercizio commerciale, comprensive delle stazioni e delle relative opere d'arte e pertinenze, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, non aperte al traffico di servizio pubblico di trasporto, sulle quali possono circolare, in conformità a specifiche regole di circolazione, treni composti da rotabili storici o turistici abilitati a percorrerle;

   e) Gestore dell'infrastruttura ad uso turistico: il soggetto proprietario o concessionario responsabile dell'esercizio, nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle tratte ad uso turistico a cui spetta la definizione delle istruzioni tecniche ed operative che dovranno essere adottate dai soggetti che avranno in gestione i servizi di trasporto turistico, previa approvazione dell'Agenzia;

   f) Impresa ferroviaria: soggetto che effettua i trasporti ferroviari sulle tratte ad uso turistico;

   g) Organismo di valutazione della conformità: soggetto riconosciuto da ANSFISA idoneo a svolgere i compiti relativi alle attività di valutazione della conformità, fra cui taratura, prove, certificazione e ispezione, nonché l'idoneità all'impiego dei veicoli; tali soggetti coincidono con i Verificatori indipendenti di sicurezza (VIS) come disciplinati dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

   h) Rotabili storici e turistici: i veicoli definiti dall'articolo 3, commi 1 e 2, della legge 9 agosto 2017, n.128;

   i) Registro o RIN: il Registro di immatricolazione nazionale istituito dall'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n.191;

   j) Richiedente la registrazione: il soggetto, di cui all'art. 3, comma 4, della legge che, in qualità di impresa ferroviaria ovvero di proprietario o concessionario dei rotabili storici e turistici ne richiede l'iscrizione al Registro di immatricolazione nazionale;

   k) SRM: il Soggetto Responsabile della Manutenzione;

l) Treno: è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, nel rispetto dei livelli di sicurezza delle ferrovie turistiche e relative misure compensative o mitigative del rischio (articolo 6, comma 2, della legge 9 agosto 2017, n. 128) determinati dall'Agenzia.

**Articolo 2**

*Tariffa per l'iscrizione dei rotabili storici e turistici al registro di immatricolazione nazionale*

1. Per l'iscrizione dei rotabili storici e turistici al registro, secondo la disciplina definita nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n.191 del 12 aprile 2018, il richiedente corrisponderà all'Agenzia un corrispettivo definito dalle tariffe in uso.
2. La tariffa di cui al comma 1 è da considerare esaustiva e tale da garantire l'integrale copertura dei costi di registrazione a carico del richiedente.

**Articolo 3**

*Requisiti di circolazione dei rotabili storici e turistici*

1. I rotabili storici e turistici iscritti al registro sono idonei alla circolazione sulle tratte ferroviarie ad uso turistico di cui all'articolo 2 della legge a condizione che rispettino i requisiti riportati nell'Allegato al presente decreto.
2. I rotabili di cui al comma 1, per espletare il servizio di trasporto turistico, possono circolare anche sulle altre tratte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale nei limiti e con le modalità di cui all'articolo 7 della legge e nel rispetto delle misure di sicurezza stabilite dall'Agenzia in ottemperanza al citato articolo 7.

**Articolo 4**

*Clausola di invarianza ed ulteriori disposizioni*

1. Agli adempimenti di cui al presente decreto, l'Agenzia provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.
2. Dall'applicazione del presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per lo Stato.
3. Il presente decreto è trasmesso agli Organi di controllo per la registrazione e successivamente pubblicato sul sito internet del Ministero e dell'Agenzia.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

## ALLEGATO

### SEZIONE 1

### REQUISITI TECNICI DI IDONEITÀ ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI FERROVIARI DI INTERESSE STORICO E/O TURISTICO.

1. Qualora un veicolo di interesse storico e/o turistico il cui Gruppo/Rotabile Tipo non sia mai stato iscritto nel Registro di immatricolazione nazionale (RIN), per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria ad esclusivo uso turistico, deve comunque essere provvisto di un'attestazione di conformità con cui il Richiedente sotto la propria esclusiva responsabilità, preso atto della valutazione dei requisiti tecnici di idoneità alla circolazione effettuata da un Organismo di valutazione della conformità riconosciuto dall'Agenzia, attesta la conformità del veicolo stesso ai requisiti tecnici ed alla compatibilità tecnica con le reti interessate previsti nel presente Allegato.
2. I veicoli di interesse storico e/o turistico devono essere dotati di:
   - dispositivi di frenatura che consentano di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; qualora il veicolo non sia provvisto di tali dispositivi e non sia fattibile l'implementazione degli stessi, è ammessa la frenatura manuale previa apposita analisi dei rischi in applicazione del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i. finalizzata a verificare, tenendo conto anche delle caratteristiche della linea, l'accettabilità dei rischi connessi all'utilizzo di tale tipologia di frenatura e ad individuare le misure mitigative eventualmente necessarie, verificata da un Organismo di valutazione della conformità riconosciuto dall'Agenzia nell'ambito della valutazione di cui al punto 1 della sezione 1. È comunque fatto obbligo che i veicoli provvisti esclusivamente di dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione del freno, nella composizione del treno non siano posizionati in coda al treno stesso; nel caso in cui il convoglio sia composto esclusivamente da veicoli dotati della sola frenatura manuale, dovranno essere adottate tutte le misure previste dalle normative tecniche in vigore, tenendo conto di tali condizioni nel calcolo della massa frenata, consentendone il posizionamento anche in coda al convoglio;
   - organi di trazione e repulsione che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere correttamente lo sforzo di trazione.
3. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori, o comunque presenziabili, devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli stessi di segnalare in cabina di guida un'emergenza. Qualora tali dispositivi fossero assenti o non sufficienti a garantire la segnalazione dell'emergenza, l'impresa ferroviaria dovrà adottare opportune misure compensative o mitigative del rischio quali (a titolo esemplificativo e non esaustivo): istruzioni operative indirizzate al personale di bordo, specifica informazione ai passeggeri, ecc.
4. Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere almeno munito delle seguenti apparecchiature:
   - sistemi di sicurezza, inclusi i sistemi di protezione della marcia coerenti con quelli presenti sulle linee da percorrere, completi di dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra qualora presenti e ove compatibili con la tecnologia del veicolo. Nel caso che per storicità e particolarità dei veicoli non sia possibile equipaggiarli con i suddetti sistemi/dispositivi, potranno essere accettate misure mitigative previa valutazione delle stesse a seguito di apposita analisi dei rischi in applicazione del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., verificata da un Organismo di valutazione della conformità riconosciuto dall'Agenzia nell'ambito della valutazione di cui al punto 1 della sezione 1, in coerenza ai livelli di sicurezza definiti dalla stessa Agenzia ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della Legge 9 agosto 2017, n.128 ;

- dispositivo di comando del sistema frenante;
- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;
- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e dei principali eventi di condotta per i veicoli destinati a circolare a velocità superiore a 70 km/h; per i veicoli con velocità inferiori ai 70 km/h potranno essere previsti altri dispositivi alternativi che garantiscono comunque la registrazione della velocità e possibilmente dei principali eventi di condotta, quali ad esempio:
  - spazio e velocità del veicolo correlati al tempo;
  - interventi di frenatura;
  - se presenti i sistemi di protezione della marcia del treno:
    - inserzione/disinserzione e isolamento del sistema di protezione della marcia del treno sia del dispositivo vigilante;
    - dati provenienti dal sottosistema di terra che interagiscono con il sistema di protezione della marcia del treno;
    - interventi di frenatura comandati dal sistema di protezione della marcia del treno o dal dispositivo vigilante;
    - principali modi operativi di funzionalità del sistema di protezione della marcia del treno;
  - dati provenienti da eventuali sistemi di geo localizzazione e/o riprese audio/video.

  Tali dispositivi alternativi devono essere verificati da un Organismo di valutazione della conformità riconosciuto dall'Agenzia nell'ambito della valutazione di cui al punto 1 della sezione 1;
- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta e del controllo atto partenza, o in alternativa altre e diverse misure a garanzia della funzione previa apposita analisi dei rischi in applicazione del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., verificata da un Organismo di valutazione della conformità riconosciuto dall'Agenzia nell'ambito della valutazione di cui al punto 1 della sezione 1;
- apparati fissi, mobili di tipo GSM-R o GSM, od altri sistemi che garantiscano la comunicazione continua terra-treno;
- dispositivo per le segnalazioni acustiche;
- fanali per la segnalazione di testa e di coda dei treni.
-

5. Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti, ad eccezione dei casi in cui il convoglio sia composto esclusivamente da veicoli dotati della sola frenatura manuale:
   a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;
   b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno ad eccezione di quei veicoli provvisti comunque di dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione del freno che non potranno essere posizionati in coda al treno;
   c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;
   d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;
   e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.

6. Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:
   - l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura);
   - l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto:
     a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;
     b) della massa e della lunghezza del treno;
     c) della velocità del treno;
     d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle infrastrutture da percorrere;
     e) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;
     f) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.
7. Nei casi in cui il convoglio sia composto esclusivamente da veicoli dotati della sola frenatura manuale, dovranno essere valutati a cura dell'impresa ferroviaria quali requisiti potranno essere garantiti, sopperendo agli altri con idonee procedure di gestione. Gli eventuali dispositivi di comando del sistema frenante delle cabine di guida non utilizzate per la guida del treno, se presenziate da agenti di condotta, possono essere azionati soltanto per frenature di emergenza; da tale dispositivo è in ogni caso vietata qualunque manovra di sfrenatura del treno.
8. Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 5 (per esempio freno di stazionamento a molla o freno a mano o utilizzo di staffe ferma carro, eccetera) che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della infrastruttura da percorrere. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.
9. Ogni veicolo adibito al trasporto di passeggeri deve essere provvisto di sistemi meccanici di blocco delle porte anche individuabili in maniglie a scatto. In ogni caso devono essere adottate opportune misure compensative o mitigative atte a prevenire l'indebito utilizzo delle porte. In tal caso:
   - le mitigazioni debbono essere individuate tramite un'analisi di rischio, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., che tenga conto del contesto (veicoli interessati, infrastruttura utilizzata per il trasporto, velocità, eccetera);
   - i risultati dell'analisi debbono essere conservati in maniera tracciabile e valutati da un Organismo di Valutazione di cui al Regolamento (UE) n. 402/2013 e s.m.i. nell'ambito della valutazione di cui al punto 1 della sezione 1.
10. Sulle tratte ferroviarie sono richiesti standard minimi di sagoma che consentano la circolazione dei veicoli alla velocità massima ammessa dalla infrastruttura tenuto conto della particolare tipologia di veicolo, riportati nel dossier tecnico indicato alla successiva Sezione 3 – punto 3.
11. Ogni veicolo deve essere dotato del proprio piano di manutenzione e deve avere associato un SRM.
12. I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione e delle persone presenti a bordo nonché delle persone presenti nelle stazioni ferroviarie e in prossimità delle linee attraversate dal treno. In particolare, un veicolo adibito al trasporto di viaggiatori potrà uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste solo se l'impresa ferroviaria avrà adottato idonee misure mitigative a seguito di un'analisi di rischio nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 s.m.i., se non già previste idonee misure nelle procedure nel proprio Sistema di

gestione della sicurezza, verificata da un Organismo di valutazione della conformità riconosciuto dall'Agenzia nell'ambito della valutazione di cui al punto 1 della sezione 1, che tengano conto del contesto (veicoli interessati, infrastruttura utilizzata per il trasporto, velocità, eccetera)

13. Prima della reimmissione in servizio di un veicolo, con revisioni scadute, oltre che l'effettuazione delle revisioni previste dal suo piano di manutenzione, devono essere effettuati i controlli degli assili mediante controlli non distruttivi effettuati da personale certificato nel rispetto delle linee guida ANSF "Linee guida per la qualificazione e la certificazione del personale addetto ai Controlli non Distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria", emanate con nota prot.n. 0016005 del 25/09/2018. Nel caso di un veicolo che è stato dismesso, prima della sua reimmissione in servizio è necessaria l'effettuazione di una revisione generale oltre che i CND di cui sopra.
14. Per quanto riguarda l'accantonamento e la manutenzione delle caldaie a vapore valgono le speciali regole richiamate nel paragrafo 7 e successivi allegati nella norma UNI 11180:2006.

## SEZIONE 2

## REQUISITI DI COMPATIBILITÀ TECNICA DEI VEICOLI FERROVIARI DI INTERESSE STORICO E/O TURISTICO CON L'INFRASTRUTTURA PER L'IDONEITÀ ALLA CIRCOLAZIONE.

1. La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:
   a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;
   b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);
   c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.
2. Ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:
   a) il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;
   b) il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;
   c) i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della infrastruttura da percorrere;
   d) i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;
   e) i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.
3. La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili attraverso specifiche segnalazioni. La segnalazione di coda deve essere presente solo sull'ultimo veicolo.
4. Un veicolo o un gruppo di veicoli posto in stazionamento deve essere opportunamente immobilizzato, cioè deve essergli impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui alla sezione 1, punto 8.
5. Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui alla sezione 1, punto 5. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.
6. Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.

7. Qualora il veicolo o il Gruppo di veicoli non abbia mai ottenuto dal gestore dell'infrastruttura ad uso turistico l'autorizzazione a circolare su una determinata linea, i requisiti tecnici di compatibilità tecnica dei veicoli ferroviari di interesse storico e/o turistico con l'infrastruttura relativa alla linea sulla quale circolano devono essere verificati da un Organismo di valutazione della conformità riconosciuto dall'Agenzia nell'ambito della valutazione di cui al punto 1 della sezione 1 In ogni caso, prima di effettuare servizio con passeggeri, sulla linea in oggetto, è necessario verificare, anche con eventuali prove in linea, che non vi siano problematiche di sagoma ostative alla effettuazione dei servizi previsti.

## SEZIONE 3
## CIRCOLABILITÀ E CONTROLLI SUI VEICOLI

1. Ciascun gestore dell'infrastruttura ad uso turistico attribuisce la circolabilità sulla propria rete ai veicoli di interesse storico e/o turistico in possesso dell'attestazione di conformità citata al punto 1 della sezione 1 e iscritti nel Registro, tenendo conto delle eventuali limitazioni e prescrizioni riportate nella suddetta attestazione di conformità..
2. Deve essere garantita la compatibilità tecnica con l'infrastruttura esistente nel rispetto di quanto definito nella sezione 2 ai fini del rilascio della circolabilità da parte del Gestore dell'infrastruttura ad uso turistico.
3. I veicoli di interesse storico e/o turistico che possono essere utilizzati nella composizione di treni circolanti su tratte ferroviarie ad uso turistico, devono essere dotati di un apposito Dossier Tecnico, emesso e conservato dal soggetto proprietario, il concessionario o la impresa ferroviaria, contenente le necessarie informazioni circa le loro caratteristiche tecniche, d il loro stato di manutenzione.
4. Per quanto riguarda i controlli manutentivi e le verifiche tecniche prima della partenza, l'impresa ferroviaria adotta le specifiche regole e normative applicabili ai veicoli storici e/o turistici che tengono conto della peculiarità del servizio da svolgere, per velocità, regime di circolazione ed altre differenti condizioni rispetto ad un ordinario servizio ferroviario di trasporto pubblico. In particolare per i veicoli storici, ivi compresi i veicoli a vapore, le visite prima della partenza devono essere effettuate da personale qualificato dell'impresa ferroviaria al fine di garantire l'efficienza degli organi di sicurezza del veicolo.