



TC.MV/RG/R.02/3.12

Direzione Tecnica  
il Responsabile

**TRENITALIA S.p.A.**

**Sicurezza di Sistema  
SEDE**

**Divisione Trasporto Regionale  
MILANO**

**Divisione Passeggeri  
SEDE**

**Divisione Cargo  
SEDE**

**p.n. IMPRESE FERROVIARIE  
Loro SEDI (vedi elenco allegato)**

**p.c. DIREZIONI COMP.LI  
MOVIMENTO  
TUTTE**

Roma 28 SET. 2001

**Oggetto: segnalazione della coda dei treni.  
Allegati: n°1 (solo per soc. Trenitalia)**

E' stato rilevato che continuano a verificarsi casi di imperfezione delle segnalazioni annesse ai treni, in particolar modo della segnalazione della coda.

Da un'indagine effettuata sul territorio e da comunicazioni giunte in merito dalle Unità periferiche, è emerso che tale fenomeno ha subito una pericolosa recrudescenza.

Le imperfezioni più frequenti che si è avuto modo di riscontrare sono: tabella di coda in testa, fanali spenti in coda o accesi sulla testa della prima vettura (dietro il locomotore) oppure in vetture intermedie.

A questo devono essere aggiunti i mancati interventi in caso di guasto: segnalazioni con un solo fanale acceso o fanali portatili a luce lampeggiante spenti.

Ultimamente sono stati segnalati anche casi di treni Eurostar, composti con materiale ETR 500, di cui un fanale di coda presentava meno di 1/3 dei led che lo componevano in stato di efficienza, risultando perciò non visibile alla distanza prescritta; tenuto conto che l'inefficienza dei led non può essere avvenuta contemporaneamente per un così alto



numero, questo fatto mette in luce la scarsa attenzione alle segnalazioni annesse ai treni che si va diffondendo.

Inoltre, su alcune, determinate relazioni, per i treni effettuati con materiale leggero (Ale, Aln) o con complessi particolari (E 464 e vetture UIC-X), viene adottata anche di giorno, la sola segnalazione luminosa, senza che questa sia consentita dalla vigente normativa.

In merito a tale ultimo aspetto, questa Sede ritiene opportuno riepilogare quanto segue:

- i materiali idonei per l'impiego della segnalazione annessa luminosa anche di giorno sono, al momento, solo quelli riportati nell'allegato 3 del Regolamento sui Segnali (R.S.) (ETR 450 e 500) e sulla circolare R/ST/RES/R.02/3.11-15 del 4/9/98 "*Treni per i quali è previsto l'impiego della sola segnalazione luminosa per la segnaletica annessa*" (ETR 460, 470, 480, TGV, Ale 506 "TAF") in quanto presentano particolari caratteristiche sia di equipaggiamento con una determinata tipologia di fanali, sia di particolare composizione bloccata;

- le particolari caratteristiche summenzionate non sono presenti su altri materiali. Infatti, molti di questi (Ale, Aln, vetture semipilota di più antica concezione, ecc.) presentano fanali il cui stato, in determinate condizioni di luce diurna incidente, può non essere facilmente identificabile; altri ancora, sia pur di recente progetto e costruzione (complessi di E464 con vetture UIC-X), non presentano, invece, la condizione di particolare composizione bloccata, che non permette la sostituzione di elementi con altri di serie differenti.

Per quanto precede, questa Sede, con delibera 1/2001 del 17/01/2001, facendo seguito alle richieste di TRENITALIA, ha introdotto la possibilità di utilizzare un'apposita tabella di identificazione dei treni aventi composizione bloccata e, di conseguenza, la messa in opera della segnalazione luminosa anche di giorno; pertanto, se si vuole utilizzare tale tipo di segnalazione, è necessario dotare i mezzi ed esporre ai treni la tabella identificativa. Al riguardo di tale tabella, peraltro, si è avuto modo di rilevare, osservandone le prime applicazioni, che non è stata realizzata in conformità a quanto stabilito da questa Sede e pertanto, anche in previsione di una maggiore diffusione del suo impiego, si richiede un pronto adeguamento alle relative prescrizioni già fornite.

Si precisa, inoltre, che:

- in futuro non si continuerà ad utilizzare il criterio della raffigurazione dei materiali sul R.S.;

- in data 10 novembre 2000 è stata tenuta in sede CESIFER (Direzione Tecnica) una riunione fra l'allora Divisione Infrastruttura e Trenitalia, tesa ad evidenziare, quindi



TC.MV/RG/R.02/3.12

affrontare e rimuovere, in tempi ragionevoli, almeno una parte delle cause delle irregolarità, ma da cui ancora non si sono tradotti gli esiti pratici.

Considerato che l'argomento in questione riveste un carattere basilare per la sicurezza della circolazione, si invitano codeste Società ad adottare tutti i provvedimenti necessari per garantire la regolarità delle segnalazioni, con particolare attenzione a quelle imperfezioni particolarmente gravi ai fini della sicurezza (fanali entrambi spenti, accesi in vetture intermedie, mancanza tabella), delle quali non può essere tollerata l'esistenza.

Si prega confermare.

M. Elia

ISTEMA DI RIFERIMENTO"  
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)