**PCT A2020, Tema 4.1 ETCS, Allegato 1, Adattamenti delle PCT**

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.1 In generale**  | Riferimento / Osservazioni  |
| **3.2 Spiegazione dei termini***Esercizio di manutenzione*Stato dell’impianto nell’ambito della segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso, per movimenti di manovra e lavori nella zona dei binari con almeno un settore di manutenzione inserito *Settore di manutenzione* ~~Settori nei quali sono svolti lavori di manutenzione~~ Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, sezione segnalata nell'impianto esterno ~~e~~ che può ~~possono~~ essere inserita e disinserita nell'impianto di sicurezza*Area di manutenzione*Più settori di manutenzione fra loro confinanti *Settore di manovra*Nell’ambito della segnalazione in cabina di guida, sezioni dotate di segnali di manovra ETCS nel settore di velocità convenzionale. Il settore di manovra termina al segnale di fermata per la manovra ETCS o alla tavola per il passaggio in un settore non centralizzato | 🡢 WEB cifra 11🡢 WEB cifra 7 |
| **4.6.3 Settori di velocità per la segnalazione in cabina di guida** Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida si distingue fra* il settore di velocità convenzionale, che prevede una velocità massimo fino a 160 km/h, e
* il settore di velocità esteso, che prevede velocità oltre 160 km/h fino a 250 km/h.

~~Nel settore di velocità esteso, i regimi d’esercizio «Shunting» con settore di manutenzione non attivo, e «Isolation» non possono essere ordinati dal capomovimento né eseguiti dal macchinista. In esercizio regolare, il personale viaggiante non può abbandonare il treno finché il settore di manutenzione non è stato inserito. La disattivazione di veicoli in testa al treno è ammessa solo in caso di perturbazione o all’inversione della direzione di marcia.~~ | Spostato nel R 300.4 cifra 4.6.4 |
| **~~4.6.4 Movimenti di manovra nell’ambito della segnalazione in cabina di guida~~**~~Per quanto possibile, le corse con la segnalazione in cabina di guida vanno effettuate come corse treno.~~~~Gli ambiti nel settore di velocità convenzionale provvisti di segnali di manovra ETCS sono designati come settori di manovra.~~ ~~I movimenti di manovra nel settore di velocità esteso sono ammessi solo in relazione con lavori di manutenzione. Il gestore dell’infrastruttura regola nelle sue disposizioni esecutive le condizioni d’esercizio, i decorsi e le particolarità specifiche ai manufatti.~~**4.6.4 Principi relativi alla segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso**I regimi d’esercizio * «Shunting» fuori dell’esercizio di manutenzione e
* «Isolation»

sono vietati. La disattivazione di veicoli in testa al treno è ammessa solo nel caso di perturbazione del veicolo o all’inversione della direzione di marcia.I movimenti di manovra e i lavori nella zona dei binari sono ammessi unicamente in esercizio di manutenzione all’interno di un settore o di un’area di manutenzione inseriti. Disposizioni complementari per l’introduzione e la soppressione dell’esercizio di manutenzione devono essere disciplinate nelle disposizioni esecutive del gestore dell’infrastruttura.L’entrata di treni commerciali in un settore o un’area di manutenzione inseriti è vietata. In esercizio regolare, il personale viaggiante può abbandonare il treno solo con il consenso del capomovimento. Sulle tratte a due o più binari, il capomovimento può dare il consenso di abbandonare il treno solo quando:* i binari adiacenti sono protetti, o
* i treni sui binari adiacenti circolano in regime d’esercizio «On Sight», o
* sui binari adiacenti è assicurata una velocità massima di 80 km/h.

Dopo essere tornato sul veicolo, il personale viaggiante si annuncia nuovamente al capomovimento. Una volta avuta la conferma, il capomovimento rimuove le misure di protezione.  | Spostato nel R 300.4 cifra 7.4Spostato nel R 300.1 cifra 3.2Rielaborato (vedere di seguito)🡢 WEB cifra 11Nuovi principi per il SVE, completato con le parti dal R 300.1 cifra 4.6.3🡢 WEB cifra 8 |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.2 Segnali**  |  |
| **1.1.2 Tavole di segnale fisse mancanti o non chiaramente riconoscibili (nuova)**Se il personale osserva una tavola di segnale fissa mancante o non chiaramente riconoscibile, ne deve informare il capomovimento prepostoNell’ambito della segnalazione in cabina di guida, fino alla sostituzione di tavole di Inizio / di Fine CAB, di segnali di fermata ETCS o di segnali di fermata per la manovra ETCS mancanti o non chiaramente riconoscibili, il capomovimento deve assicurare la sezione interessata.  | 🡢 WEB cifra 19  |
| **6.1 Tavola Inizio e Fine** Le tavole d’inizio e di fine FSS indicano il punto in cui comincia e termina la tratta con segnalazione in cabina di guida.  | 🡢 WEB cifra 7 |
|  | Termine *Inizio CAB*Significato Fermata per le corse condotte da un veicolo non dotato di un equipaggiamento ETCS del veicolo funzionante. Fermata per movimenti di manovraTermine *Fine CAB*Significato Proseguimento secondo i segnali esterni. Fermata per movimenti di manovra |  |
| **6.6 Contrassegno della posizione di uno scambio semplice con segnale luminoso per scambi ~~nel settore di velocità esteso~~**Nei regimi d’esercizio senza autorizzazione al movimento CAB, dev’essere osservato il contrassegno della posizione di uno scambio semplice con segnale luminoso per scambi. | 🡢 WEB cifra 10 |
|  | Termine *Scambio in posizione destra o sinistra*Significato Corsa lungo la via destra o sinistra |  |
|  | Termine *Fermata*Significato Fermata davanti ~~al segnale~~ allo scambio  Lo scambio si trova nella posizione sbagliata o non è nella posizione finale e non può essere percorso*È vietato l’uso comune con il segnale 251.2 sulla**stessa rete (osservazione: blu = modifica**dal tema 3.1)* |  |
|  | Termine *Spento*Significato Fermata davanti ~~al segnale~~ allo scambio |  |
| **6.7.2 Validità e posa dei segnali di manovra ETCS**  | 🡢 WEB cifra 13 |
| I segnali di manovra ETCS sono collocati in prossimità dei dispositivi d'annuncio di binario libero. Anche nella zona di uno scambio i segnali sono collocati in modo tale che l’appartenenza al binario è visibile in modo inequivocabile. I segnali di manovra ETCS si trovano all’altezza del suolo. Possono essere eccezionalmente rialzati, ad esempio essere applicati a un palo oppure collocati con i lati invertiti. ~~Le immagini dei segnali ubicati a destra dei segnali di manovra ETCS (figura 612) così come il lato posteriore dei segnali di manovra ETCS (figura 613) vengono definiti nelle disposizioni d’esecuzione del gestore dell’infrastruttura.~~ |  |
| Collocazione destra dei segnali di manovra ETCS  |  |
| 612 | In caso d’ubicazione a destra, una freccia sul lato anteriore indica il binario d’appartenenza. |  |
| Lato posteriore dei segnali di manovra ETCS  |  |
| 613 | Sul lato posteriore del segnale di manovra ETCS vi è indicato il binario d’appartenenza.Se il segnale di manovra ETCS mostra *via libera o via libera con prudenza*, questo è riconoscibile da una luce blu posteriore. |  |
| **6.7.4 Segnalazione coi segnali di manovra ETCS**  | 🡢 WEB cifra 13 |
| ~~Le immagini dei segnali per i termini Fermata (figura 614), Via libera con prudenza (figura 615) e Via libera (figura 616) vengono definite nelle disposizioni d’esecuzione del gestore dell’infrastruttura.~~ |  |
| 614 | Termine *Fermata* Significato Fermata davanti al segnale Relazione con altri segnaliUn segnale di manovra ETCS precedente mostra *via libera con prudenza*  |  |
| 615 | Termine *Via libera con prudenza* Significato Inizio o proseguimento della corsa. Immediatamente dopo il segnale di manovra ETCS ci si deve attendere un ostacolo Relazione con altri segnaliIl prossimo segnale di manovra ETCS mostra *fermata,* ~~o~~ *via libera con prudenza* oppure seguono un segnale di fermata per la manovra ETCS o una tavola per il passaggio in un settore non centralizzato |  |
| 616 | Termine *Via libera*Significato Inizio o proseguimento della corsaRelazione con altri segnaliIl prossimo segnale di manovra ETCS mostra *Via libera* o *Via libera con prudenza* |  |
| **6.7.5 Segnale di fermata per la manovra ETCS (nuovo)** | 🡢 WEB cifra 13 |
| 618 | Termine *Fermata*Significato Fermata davanti al segnaleRelazione con altri segnali Un segnale di manovra ETCS precedente mostra *via libera con prudenza* |  |
| **6.7.6~~5~~ Tavola per il passaggio in un settore non centralizzato** | 🡢 WEB cifra 13 |
| ~~L’immagine per il termine Passaggio in un settore non centralizzato (figura 617) è definita nelle disposizioni d’esecuzione del gestore dell’infrastruttura.~~  |  |
| 617 **Variante 1**617 **Variante 2** | Termine *Passaggio in un settore non centralizzato*Significato Limite di impianti con scambi non centralizzati  |  |
| **6.8.2 Validità e posa delle tavole per settore di manutenzione**Le tavole per settore di manutenzione sono collocate al limite del settore stesso. Anche nella zona di uno scambio le tavole sono collocate in modo tale che tale che l’appartenenza al binario è visibile in modo inequivocabile. Le tavole per settore di manutenzione sono collocate sopra ~~sotto~~ un segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS. | 🡢 WEB cifra 13 |
| **6.10 Tavola per posto di fermata ETCS** | 🡢 WEB cifra 19 |
|  | Termine *Posto di fermata*Significato Segue un posto di fermata commerciale. La tavola per posto di fermata ETCS è collocata a distanza di frenatura dal centro del marciapiede. La tavola per posto di fermata ETCS può trovarsi nel settore della segnalazione esterna.  ... |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.4 Movimenti di manovra**  |  |
| **2.1 Principio**Consensi e ordini vanno impartiti in modo chiaro. Ogni annuncio e ogni ordine deve essere quietanzato dal destinatario. Se i consensi non sono chiari, il capomanovra non può impartire l’ordine di corsa. Se gli ordini non sono chiari, il macchinista non può mettere in movimento il veicolo motore e il movimento di manovra in corso deve essere fermato. Bisogna esigere la ripetizione del consenso o dell’ordine. ~~Nell’ambito della segnalazione in cabina di guida, viene ordinato il passaggio nel regime d’esercizio «Shunting». Nel settore di velocità esteso, le condizioni specifiche alla tratta per i movimenti di manovra nel regime d’esercizio «Shunting» devono essere fissate nelle disposizioni esecutive del gestore dell’infrastruttura.~~Durante la sosta e l'esecuzione di lavori fra i binari, o fra un binario e un ostacolo fisso, deve esistere uno spazio di sicurezza intermedio. In caso contrario occorre procedere secondo le disposizioni «Mancanza di uno spazio di sicurezza intermedio». Nel caso di aree dei lavori si deve procedere secondo le disposizioni per i «lavori nella zona dei binari».  | 🡢 WEB cifra 6 |
| **2.4.6 Impianti con scambi non centralizzati** Per quanto si tratti di binari secondari, e nell’ambito della segnalazione in cabina di guida, nei settori non centralizzati il capomanovra assume in più i compiti del capomovimento. Un consenso del capomovimento è necessario per circolare su binari principali.Gli scambi, le staffe di protezione e i dispositivi di sviamento possono essere comandati solo se sono liberi o se possono essere invertiti in modo sicuro nella posizione desiderata prima dell’eventuale avvicinarsi di veicoli. Dopo l’inversione di uno scambio a mano si deve verificare che la lingua dello stesso aderisca bene al contrago. Percorrendo scambi tallonabili, si deve proseguire sempre fino a quando tutti i veicoli hanno liberato completamente lo scambio. Prima di retrocedere, occorre verificare se dopo il movimento d’inversione ritardato idraulicamente gli aghi dello scambio hanno raggiunto la posizione finale.Per i movimenti di manovra dal settore centralizzato a quello non centralizzato o viceversa, è necessario avere il consenso del capomovimento. Tale consenso vale fino e dal punto di passaggio.Nei settori non centralizzati si deve contare in ogni momento sulla presenza di altri movimenti di manovra. I capimanovra devono informarsi reciprocamente in merito ai movimenti di manovra da eseguire. | 🡢 WEB cifra 6 |
| **2.6.1 Principio**L’osservazione dell’itinerario durante la corsa compete al capomanovra. Egli deve scegliere la sua posizione in modo tale da poter scorgere l’itinerario ed osservare i segnali in maniera ineccepibile. Affinché il capomanovra sia in grado di osservare perfettamente i segnali riflettenti non illuminati, la testa del movimento di manovra deve disporre di una sufficiente illuminazione come ad es.: * illuminazione frontale del veicolo motore,
* illuminazione per il capomanovra (per es. lampada portatile o lampada frontale / da casco).

Dopo un segnale basso o un segnale di manovra ETCS che mostra *via libera con prudenza* o in impianti privi di segnali bassi, si deve poter fermare prima di un veicolo ferroviario. | 🡢 WEB cifra 6 |
| **4.3.2 Punti d’arrivo nell’itinerario**Sono considerati punto d’arrivo:– un segnale principale– un segnale principale nella direzione opposta– una tavola Inizio CAB– un segnale di sbarramento o un segnale basso– un binario di raccordo– il binario d’arrivo in stazione– lo scambio d’entrata, nelle stazioni senza segnale d‘entrata.Su una tratta a doppio binario priva d’esercizio banalizzato, per le corse dalla tratta in direzione della stazione, il segnale d’entrata vale come punto d’arrivo per entrambi i binari.  | 🡢 WEB cifra 7  |
| **5.2.2 Consenso per il passaggio nel regime d’esercizio «Shunting» nell’ambito della segnalazione in cabina di guida**All’interno di binari sbarrati, il consenso di commutare nel regime d’esercizio «Shunting» viene dato con obbligo di quietanza dal capo della sicurezza al capomanovra, con il testo seguente: «È autorizzato il passaggio nel regime d’esercizio [Shunting]». | 🡢 WEB cifra 6 |

|  |  |
| --- | --- |
| **5.3.2 Limiti dei binari sbarrati**Il capo della sicurezza informa il capomanovra in merito ai limiti dei binari sbarrati e ne assicura l’informazione costante.Il capomanovra viene informato sui limiti dei binari sbarrati come segue:* mediante la protezione con segnali di fermata, o
* se i limiti sono designati e riconoscibili in modo inequivocabile, mediante

 – informazione con obbligo di protocollo o – consegna di una copia  – della notifica d’esercizio dello sbarramento del binario, o  – del dispositivo di sicurezza.Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida ~~nel settore di velocità convenzionale~~, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata. | 🡢 WEB cifra 11 |
| **5.4.2 Consenso** Il capomovimento dà al capomanovra il consenso verso un binario sbarrato con obbligo di quietanza. Il consenso viene così formulato: *«disposto da (binario) verso (binario) sbarrato».*Previa intesa e informazione con obbligo di quietanza che il binario d’arrivo è sbarrato, il consenso può essere dato con un segnale basso o un segnale di manovra ETCS. | 🡢 WEB cifra 6 |
| **5.5.1 Circolazione senza consenso** Se non vengono percorsi scambi, all’interno di binari sbarrati si può rinunciare a un consenso. In tal caso non si devono osservare: * nell’ambito della segnalazione esterna ~~non si devono osservare~~ i segnali principali e di manovra e il limite per la manovra,
* nell’ambito della segnalazione in cabina di guida ~~neanche~~ le tavole Inizio CAB e Fine CAB, i segnali di fermata ETCS e i segnali di fermata per la manovra ETCS.

Se circolano più movimenti di manovra, i capimanovra si informano, d’intesa con il capo della sicurezza, sul tipo e la successione dei movimenti di manovra da eseguire. | 🡢 WEB cifra 7 |
| **5.8.3 Annuncio di percorribilità con binari occupati da veicoli**Se binari di stazione o ~~in settori di manovra~~ nell'ambito della segnalazione in cabina di guida rimangono occupati da veicoli, il capo della sicurezza lo comunica al capomovimento in occasione dell’annuncio di percorribilità secondo le disposizioni per i «lavori nella zona dei binari».Dov’è necessario il capomovimento assicura i binari occupati all’impianto di sicurezza. | 🡢 WEB cifra 12Ammesso con FSS  |
| **7 Disposizioni complementari per movimenti di manovra nell’ambito della segnalazione in cabina di guida** | 🡢 WEB cifra 6 |
| **7.1 In generale** |  |
| **7.1.1 Principio**Per quanto possibile, le corse con la segnalazione in cabina di guida vanno effettuate come corse treno.Nei casi seguenti sono ammessi movimenti di manovra:* in settori di manovra
* in impianti con scambi non centralizzati
* su binari sbarrati in relazione con lavori nella zona dei binari
* se, per ragioni tecniche, la corsa treno influenza l’impianto di sicurezza in modo tale che dopo la corsa esso non raggiunge la posizione di base
* se veicoli non possono essere ubicati nei treni.

Corse all’interno di binari sbarrati vengono eseguite secondo le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su binario sbarrato». | 🡢 WEB cifra 6 |
| **7.1.2 Passaggio al regime d’esercizio «Shunting»**Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, viene ordinato il passaggio nel regime d’esercizio «Shunting». Fanno eccezione gli impianti con scambi non centralizzati. | 🡢 WEB cifra 6Ripreso dal R 300.4 cifra 2.1 |
| **7.1.3. Prescrizioni di frenatura**Per corse all'interno dei settori di manovra e su impianti contigui con scambi non centralizzati valgono fondamentalmente le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura come per i movimenti di manovra in stazione.Fuori dei settori di manovra fanno stato di principio le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura come per i treni. | 🡢 WEB cifra 6Ripreso dal R 300.4 cifra 1.8.5 |
| **7.2 Richiesta dell’itinerario** |  |
| **7.2.1 Disposizione dell’itinerario senza richiesta** La disposizione dell’itinerario senza richiesta è proibita. | 🡢 WEB cifra 6Ripreso dal R 300.4 cifra 2.2.3 |
| **7.2.2 Settori di manovra** Nei settori di manovra, il capomovimento sceglie il punto di partenza in modo tale che tutti gli scambi da percorrere siano vincolati e i segnali di manovra ETCS nella zona dei veicoli da spostare mostrino via libera o via libera con prudenza. Su binari già occupati da veicoli, il percorso di manovra dev'essere disposto in modo tale che l’ultimo segnale di manovra ETCS prima dell’ostacolo mostri via libera con prudenza. | 🡢 WEB cifra 6 Ripreso dal R 300.4 cifra 2.3.8 |
| **7.2.3 Fuori dei settori di manovra**Fuori dei settori di manovra, il capomovimento sceglie il punto di partenza in modo tale che tutti gli scambi da percorrere siano vincolati dal percorso di manovra. Il percorso di manovra dev'essere sempre disposto fino a un segnale di fermata ETCS o fino alla tavola Fine CAB.Se non può disporre il percorso di manovra, il capomovimento deve disporre e assicurare l'itinerario di manovra partendo dal punto di arrivo e almeno fino al prossimo segnale di fermata ETCS o fino alla tavola Fine CAB, avvalendosi di una Checklist circolazione.Se non può disporre il percorso di manovra, il capomovimento deve disporre e assicurare l'itinerario di manovra partendo dal punto di arrivo e almeno fino al prossimo segnale di fermata ETCS, avvalendosi di una Checklist circolazione. Egli deve assicurare che i binari, fatta eccezione per quello di arrivo, siano liberi. Gli scambi possono essere invertiti solo se questi e le staffe d’arresto, i dispositivi di sviamento e gli scambi di protezione rispettivi sono liberi. Nessun veicolo può muoversi in direzione di questi scambi e i rispettivi circuiti di binario devono indicare la posizione libera. | 🡢 WEB cifra 6 Ripreso dal R 300.4 cifra 2.3.9, ora anche SVE   |

|  |  |
| --- | --- |
| **7.3 Consenso per il movimento di manovra** |  |
| **7.3.1 Settori di manovra** Il consenso di commutare il regime d’esercizio «Shunting» viene dato dal segnale di manovra ETCS che mostra *via libera* o *via libera con prudenza* oppure con obbligo di quietanza dal capomovimento con il testo seguente «*È autorizzato il passaggio nel regime d’esercizio [Shunting]*». Entrando in un settore di manovra, o al suo interno, il consenso viene accordato al segnale di manovra ETCS. Se fra i veicoli da spostare e il prossimo segnale di manovra ETCS vi sono scambi o crociere non occupati, il capomanovra può impartire l’ordine di corsa solo se anche il segnale di manovra ETCS retrostante mostra via libera o via libera con prudenza. Se questo non può essere riconosciuto o se la sua luce posteriore non è accesa, il capomanovra deve procurarsi il consenso del capomovimento. | 🡢 WEB cifra 6Ripreso dal R 300.4 cifra 2.4.8, completato, dato che nell'itinerario non dev'essere per forza presente un segnale di manovra ETCS (per es. Avanzare fino al Segnale di fermata ETCS) |
| **7.3.2 Fuori dei settori di manovra**Il consenso di commutare nel regime d’esercizio «Shunting» viene dato con obbligo di quietanza dal capomovimento al capomanovra, con il testo seguente: «È autorizzato il passaggio nel regime d’esercizio [Shunting]». Uscendo da un settore di manovra, o fuori di esso, il consenso al capomanovra va dato con obbligo di quietanza con il testo seguente: «Movimento di manovra da (binario di partenza) a (binario di arrivo) assicurato». Il consenso per l’uscita da un settore di manovra consente anche il superamento del segnale di fermata per la manovra ETCS.Se per raggiungere il binario di arrivo è necessario superare più segnali di fermata ETCS, il consenso può essere dato solo per oltrepassare ogni singolo segnale di fermata ETCS. Ad ogni altro segnale di fermata ETCS è necessario un nuovo consenso.Se non può disporre un percorso di manovra, il capomovimento richiede un annuncio d'arrivo al capomanovra. L’annuncio d’arrivo viene trasmesso dal capomanovra quando il movimento di manovra è entrato completamente nel binario di arrivo. Il capomanovra annuncia al capomovimento con obbligo di quietanza: «Movimento di manovra a (binario di arrivo)».  | 🡢 WEB cifra 6 Ripreso dal R 300.4 cifra 2.4.9  |

|  |  |
| --- | --- |
| **7.4 Passaggi** |  |
| **7.4.1 Principio** I movimenti di manovra al passaggio fra * due centrali di tratta,
* il settore di velocità convenzionale e quello esteso,

sono vietati fuori dei binari sbarrati.~~Nel regime d’esercizio «Shunting», fra l’equipaggiamento ETCS del veicolo e la centrale di tratta non vi è alcun collegamento e l’informazione delle balise non viene completamente elaborata; per questo, al passaggio fra i Level o fra le centrali di tratta l’equipaggiamento ETCS del veicolo non commuta.~~ ~~Il regime d’esercizio «Shunting» è vietato al passaggio di un Level come pure nel settore di passaggio fra due centrali di tratta, salvo per lavori di manutenzione. Il gestore dell’infrastruttura deve stabilire i rispettivi settori per mezzo di un’indicazione chilometrica~~.~~I gestori dell’infrastruttura devono disciplinare nelle loro prescrizioni d’esercizio il modo di procedere durante lavori di manutenzione al passaggio fra Level o fra centrali di tratta.~~  | 🡢 WEB cifra 7Ripreso dal R 300.4 cifra 2.2.5 |
| **7.4.2 Passaggio di centrali di tratta**Il regime d’esercizio «Shunting» (SH) dev’essere lasciato nell’ambito della stessa centrale di tratta in cui è stato selezionato. | 🡢 WEB cifra 7 |
| **7.4.3 Passaggio di Level** Il macchinista, all’entrata in un settore * con segnalazione in cabina di guida, alla segnalazione *Inizio CAB*,
* con segnalazione esterna, alla segnalazione *Fine CAB*,

deve commutare l’equipaggiamento del veicolo nel corrispondente Level.All’interno di binari sbarrati il passaggio di Level non va osservato, purché l’entrata nei e l’uscita dai binari sbarrati avvengano nel medesimo Level. Nell’ambito della segnalazione esterna si può circolare al massimo fino al primo segnale per treni. | 🡢 WEB cifra 7 |

|  |  |
| --- | --- |
| **7.5 Settori protetti da balise**L’Infrastruttura può proteggere determinate sezioni mediante balise, che arrestano i veicoli nel regime d’esercizio «Shunting» (SH). Le sezioni e la posizione delle balise vanno indicate nelle prescrizioni d’esercizio del gestore dell’infrastruttura. Se è stato dato il consenso per la corsa su una sezione protetta da balise, per poterla superare il macchinista deve attivare la funzione «Override EOA».  | 🡢 WEB cifra 7 |
|  | Le seguenti cifre del R 300.4 con disposizioni per la FSS rimangono immutate:1.6.1 Veicoli motori1.6.2 Direzione di corsa del movimento di manovra 3.1 Spinta non scortata3.6.2 Velocità massima3.6.5 Velocità massima su binari di raccordo5.1 In generale  |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.5 Preparazione dei treni** |  |
| **1.3 Ubicazione dei veicoli motore**  |  |
| **1.3.1 Principio** Di regola i veicoli motore devono essere collocati in testa al treno, salvo quando sono telecomandati.I veicoli motore accoppiati direttamente e in comando multiplo contano come un unico veicolo motore. Nell’ambito della segnalazione in cabina di guida, la cabina di guida servita del veicolo che conduce il treno deve disporre di un corrispondente equipaggiamento. | 🡢 WEB cifra 1.2 |
| **1.3.3 Servizio di spinta** Si parla di servizio di spinta quando altri veicoli motori di spinta in coda a treni condotti direttamente sono serviti singolarmente.Nell’ambito della segnalazione in cabina di guida, il servizio di spinta è ammesso solo con il consenso del gestore dell’infrastruttura.~~Un veicolo motore di spinta dev’essere accoppiato con il treno, salvo se lascia il treno in una sezione come pure per la spinta verso una sezione adiacente sotto la linea di contatto inserita.~~~~Il gestore dell’infrastruttura disciplina nelle disposizioni esecutive il modo di procedere quando il veicolo motore di spinta non è accoppiato.~~Un veicolo motore di spinta dev’essere accoppiato con il treno.Eccezione per la segnalazione esterna: Se il veicolo motore lascia il treno in una sezione, come pure per la spinta verso una sezione adiacente sotto la linea di contatto inserita, il gestore dell’infrastruttura può disciplinare il modo di procedere nelle disposizioni esecutive. | 🡢 WEB cifra 1.2 |
| **1.3.5 Servizio con locomotive intermedie** Si parla di servizio con locomotiva intermedia quando fra i veicoli di un treno sono ubicati veicoli motore attivi serviti singolarmente. Un veicolo motore intermedio (locomotiva intermedia) va ubicato in modo che non debba essere trasmesse forze di spinta.Nell’ambito della segnalazione in cabina di guida, il servizio con locomotiva intermedia è ammesso solo con il consenso del gestore dell’infrastruttura. | 🡢 WEB cifra 1.2 |

|  |  |
| --- | --- |
| **1.3.7 Treni condotti indirettamente nell'ambito della segnalazione in cabina di guida** Gli avvisi alla DMI e la sorveglianza si riferiscono alla posizione della cabina di guida servita nel treno. La distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita non viene tenuta in considerazione nell'avviso e nella sorveglianza.La distanza massima ammessa dev’essere disciplinata nelle prescrizioni d’esercizio del gestore dell’infrastruttura.I treni condotti indirettamente sono ammessi solo su autorizzazione del gestore dell'infrastruttura o nel caso di treni di soccorso, di spegnimento e di salvataggio. Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida si applicano le medesime disposizioni come per le tratte con segnalazione esterna. Vanno inoltre osservate le seguenti condizioni:* ~~La distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita non deve superare i 100 m~~
* I~~l~~ macchinista dev’essere informato con obbligo di quietanza in merito alla distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita
* all'immissione alla DMI, il rapporto di frenatura va ridotto del 20%
* il macchinista deve informare il collaboratore che assume la guida indiretta, con obbligo di quietanza, circa il consenso per la corsa.

I treni che circolano nel regime d’esercizio «Reversing» valgono come treni condotti direttamente. | 🡢 WEB cifra 1.2 |

|  |  |
| --- | --- |
| **3.7 categoria di treno e velocità massima** |  |
| **3.7.4 Designazioni in materia di interoperabilità e valori per le immissioni dei dati treno**I valori d’immissione per le «Train Category», «carico assiale [t]» und «carico assiale (categoria)» sono riassunti in gruppi, che presentano parametri di sorveglianza unitari. Le designazioni in grassetto sono da utilizzare di norma come tipici valori d’immissione. Le designazioni non in grassetto sono equiparate per quanto attiene alla sorveglianza.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Immissione die dati treno ETCS al DMI |  |
| Composizione del treno  | Rapporto di frenatura | Train Category | Carico dell’asse [t]Baseline 2 | Carico dell’asse (categoria)Baseline 3 | Categorie di treno e di freno secondo RADN (segnalazione esterna) |
| Treni ad assetto variabile attivo | 149 % e più | **TILT 6**TILT 7 | 16 - **18** | A, HS17, B1, **B2** | N 150 % - N 180 % |
| 105 % - 149 % | R 105 % -R 135 % |
| 50 % - 104 % | A 50 % - A 95 % |
| Treni con compensazione del rollio attiva | 149 % e più | **TILT 3**TILT 4, TILT5 | 16 - **20** | A, HS17, B1, B2, C2, C3, **C4** | W 150% -W 180 % |
| 105 % - 149 % | R 105 % - R 135 % |
| 50 % - 104 % | A 50 % - A 95 %  |
| Treni alla categoria superiore | 104 % e più | **PASS 3**FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2 | 16 - **20** | A, HS17, B1, B2, C2, C3, **C4** | R 105 % -R 180 % |
| 50 % - 104 % | A 50 % - A 95 % |
| Treni alla categoria inferiore | 50 % e più | **FP 3**FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, PASS 1, PASS 2 | 16 - **20** | A, HS17, B1, B2, C2, C3, **C4** | A 50 % - A 115 % |
| Treni con carico assiale oltre 20 t fino mass. 22.5 t  | 50 % e più | 20.5 - **22.5** | D2, D3, **D4**, D4XL | D 50 % - D 115 % |

 | 🡢 WEB cifra 1.1 |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.6 Corse dei treni** |  |
| **2.4.3 Uscita da un settore con segnalazione in cabina di guida** Se l'uscita da un settore con segnalazione in cabina di guida non viene quietanzata in tempo, si verifica una frenatura di sistema, fino alla quietanza del macchinista o all’arresto del treno. Uscendo da un settore con segnalazione in cabina di guida fanno stato i seguenti principi:* L’ultima velocità massima indicata ~~dalla segnalazione in cabina~~ alla DMI dev'essere osservata finché sia riconosciuto chiaramente il primo segnale per treni.
* Se l’ultima velocità ~~finale~~ massima indicata alla DMI è inferiore a quella massima ammissibile secondo la tabella della tratta, il macchinista può accelerare solo quando la coda del treno ha superato la tavola Fine CAB.
* Se la tabella della tratta per la rispettiva categoria di treno e di freno prescrive una velocità inferiore rispetto all’ultima velocità massima indicata alla DMI, questa va osservata durante l'uscita.
* Se l’uscita avviene nei regimi d’esercizio «On Sight» o «Staff Responsible», fino al primo segnale principale si deve circolare con *corsa a vista*. Al primo segnale principale ci si deve attendere *Fermata*.

Dal primo segnale per treni vale la velocità massima conformemente alla tabella della tratta o all’immagine del segnale. | 🡢 WEB cifra 3 |
| **3.8 Treni in partenza con la segnalazione in cabina di guida nel regime d'esercizio «Staff Responsible»**Se, per un treno in partenza, dopo aver azionato il tasto «Start» alla DMI al macchinista viene richiesto di quietanzare il regime d'esercizio «Staff Responsible», ne deve prima informare il capomovimento.Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible», il capomovimento deve disporre almeno un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS o fino al primo segnale principale. In seguito, mediante l'ordine con obbligo di protocollo *Consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» fino al segnale di fermata ETCS* dà al macchinista il consenso di partire nel regime d’esercizio «Staff Responsible». Successivamente il macchinista deve quietanzare alla DMI il passaggio al regime d’esercizio «Staff Responsible».Il consenso per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible» vale da questa posizione del treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS o fino al primo segnale principale. Se il treno è fermo immediatamente prima di un segnale di fermata ETCS, il capomovimento deve prescrivere al macchinista il superamento del segnale di fermata ETCS con l'ordine *Consenso per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible» e superamento di un singolo segnale di fermata ETCS*. Se necessario, prima della partenza il macchinista deve attivare la funzione «Override EOA».... | 🡢 WEB cifra 3 |
| **5.4.2 Condizioni per un’entrata su binario occupato nell’ambito della segnalazione esterna**Sulla soglia di velocità per l’entrata, la velocità può essere di 40 km/h al massimo. Dalla distanza di frenatura dopo la soglia di velocità si deve circolare con *corsa a vista*.I veicoli possono essere collocati al più presto a distanza di frenatura dalla soglia di velocità. I valori minimi corrispondenti devono essere fissati nelle disposizioni esecutive del gestore dell’infrastruttura. | 🡢 WEB cifra 19 |
| **5.4.3 Condizioni per un’entrata su binario occupato nell’ambito della segnalazione in cabina di guida (nuovo)**I veicoli possono essere ubicati immediatamente dietro il corrispondente segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS. | 🡢 WEB cifra 19Disposizione dal R 300.7 A1 cifra 4.2.4 |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.7 Allegato 1 ETCS** |  |
| **1 ETCS**L'ETCS è il sistema normalizzato a livello europeo di segnalazione e di controllo della marcia dei treni.Le seguenti prescrizioni si basano sulle specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI) sottosistema «Esercizio e gestione del traffico», appendice A «Norme di esercizio del sistema ERTMS Versione 5» (2019/xxx/EU). La reazione del sistema ivi descritta vale per le tratte e i veicoli che sono equipaggiati secondo le «System Requirement Specifications» (SRS) e «ETCS Driver Machine Interface» versione 3.4.0.Per le tratte e i veicoli che sono equipaggiati secondo altre SRS, fanno stato le corrispondenti prescrizioni d’esercizio del gestore dell’infrastruttura o dell’impresa di trasporto ferroviaria.  | 🡢 WEB cifra 1.3 e c) |
| **1.1 Comunicazione delle «System Requirement Specifications» (SRS) (nuovo)**Le infrastrutture ferroviarie e i veicoli motore possono essere equipaggiati con SRS differenti. Non tutte le SRS sono compatibili fra loro. I gestori dell’infrastruttura devono stabilire nelle loro prescrizioni d’esercizio con quale versione delle SRS i loro impianti dotati di ETCS possono essere percorsi.Le imprese di trasporto ferroviario devono prendere le misure necessarie affinché il macchinista possa riconoscere in modo inequivocabile con quale versione di SRS è equipaggiato il veicolo motore in testa al treno.Qualora venga accertata una incompatibilità fra veicolo motore e infrastruttura, occorre procedere secondo le disposizioni «Procedimento in caso di situazioni impreviste, non disciplinate».  | 🡢 WEB cifra 1.3 |
| **~~1.1~~ 1.2 Livelli ETCS**... | 🡢 WEB cifra 1.3 |
| **2.1 Indicazioni alla DMI**Il macchinista deve seguire le indicazioni alla DMI e osservare le corrispondenti prescrizioni.Gli ordini soggetti a protocollo sono prevalenti rispetto alle indicazioni alla DMI. Fanno eccezione le situazioni in cui, nell'ambito della segnalazione in cabina, alla DMI è indicata una velocità consentita inferiore o una velocità di liberazione inferiore.Se il passaggio alla fine dell’autorizzazione al movimento CAB o un consenso per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible» viene ordinato per mezzo del formulario d’ordini, dopo che è stata data l’autorizzazione al movimento CAB si può accelerare alla velocità corrispondente.  | 🡢 WEB cifra 2.2 |
| **4.2.4 Regime d’esercizio «On Sight»** *Level 2*Il regime d’esercizio «On Sight» è utilizzato in particolare:* per i treni in partenza o
* per le corse su un binario occupato~~. In questo caso l’ostacolo può trovarsi subito dopo la tavola di fermata ETCS o di posizione ETCS~~ o
* in caso di perturbazioni degli impianti di sicurezza o
* per ragioni d’esercizio (ad es. animali o persone nella zona dei binari).

La fine dell'autorizzazione al movimento CAB e il rispetto della velocità massima ammissibile di 40 km/h sono sorvegliati dal sistema.... | 🡢 WEB cifra 19 |
| **4.2.5 Regime d’esercizio «Staff Responsible»**Levels 1, 2Il regime «Staff Responsible» viene proposto sul veicolo dal sistema e dev'essere confermato dal macchinista, oppure può essere attivato alla DMI con la funzione «Override EOA». La velocità massima ammissibile di 40 km/h ~~come pure la distanza massima che può essere percorsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible,~~ viene sorvegliata dal sistema.  ~~La distanza massima percorribile va fissata dal gestore dell’infrastruttura.~~ Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,il macchinista deve verificare,* se nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, mediante l'ordine soggetto a protocollo *Consenso per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible»* è stato autorizzato il passaggio al regime d’esercizio «Staff Responsible»,
* se con la segnalazione esterna è stato dato il consenso per la corsa al corrispondente segnale,
* se è in vigore una limitazione di velocità inferiore e

in seguito quietanzare il regime d’esercizio.... | 🡢 WEB cifra 19 und b) |
| **4.3.2 Regime d’esercizio «Non Leading»**Il regime d'esercizio «Non Leading» è quello in cui si trovano i veicoli motore occupati da un macchinista, non ubicati in testa a un treno e con equipaggiamento ETCS del veicolo attivo.Nel regime d’esercizio «Non Leading» si deve sempre servire la cabina di guida anteriore nella direzione di marcia. Fanno eccezione le corse a ritroso in caso di evento, se il veicolo che finora si trovava in testa al treno è nel regime d’esercizio «Reversing». L'impiego del regime d'esercizio «Non Leading» sui veicoli motori in testa al treno è vietato. L'equipaggiamento ETCS dei veicoli non in testa al treno commuta al passaggio di un Level.... | 🡢 WEB cifra c) |
| **4.3.4 Regime d’esercizio «Isolation»**Il regime d'esercizio «Isolation» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo essere stato disinserito.All’entrata in un settore con segnalazione in cabina di guida, l’impiego del regime d’esercizio «Isolation» sui veicoli in testa al treno è vietato. | 🡢 WEB cifra c) |
| **4.3.6 Regime d’esercizio «System Failure»**Il regime d'esercizio «System Failure» è quello in cui commuta l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo aver accertato un errore critico per la sicurezza.Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d’esercizio «System Failure». Le imprese di trasporto ferroviario devono disciplinare il modo di procedere nelle loro prescrizioni d’esercizio. | 🡢 WEB cifra 19 |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.9 Perturbazioni**  |  |
| **1 In generale** Gli ordini per i movimenti di manovra in stazione, ~~all’interno dei settori di manovra~~ nell'ambito della segnalazione in cabina di guida e su binari di raccordo sono trasmessi con obbligo di quietanza anziché con obbligo di protocollo... | 🡢 WEB cifra 18 |
| **2.1.4 Dispositivo d’annuncio di binario libero o blocco perturbato** Il capomovimento può riportare nella posizione di base il dispositivo d’annuncio di binario libero o il blocco con il pulsante di soccorso, se sono soddisfatte le seguenti condizioni:– dopo un controllo sul posto è stato costatato che la sezione perturbata o lo scambio perturbato sono liberi, o – nell’ambito della segnalazione esterna dopo lavori nella zona dei binari, se– al momento dell’assicuramento dello sbarramento il dispositivo d’annuncio del binario libero o il blocco erano liberi e– è stato dato l’annuncio di percorribilità da parte del capo della sicurezza; inoltre~~,~~ ~~nell'ambito della segnalazione esterna,~~ non è stata annunciata un’occupazione dei binari di stazione ~~o, in settori di manovra nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, non è stata annunciata alcuna occupazione~~ con veicoli.Per gli scambi, inoltre, va effettuato in ogni caso un controllo sul posto per accertare che lo scambio perturbato sia libero. Se dopo aver ripristinato la posizione di base la perturbazione è eliminata, si possono revocare le misure di sicurezza adottate per l’elemento stesso. | 🡢 WEB cifra 12Non più ammesso con FSS  |
| **2.4.3 Segnale ausiliario e ordine di *Passaggio a segnale su posizione di fermata*** Mediante il segnale ausiliario o consegnando un ordine soggetto a protocollo *Passaggio a segnale su posizione di fermata,* il capomovimento dà al macchinista il consenso di superare il segnale principale disposto su *fermata*.Il segnale ausiliario o l’ordine soggetto a protocollo *Passaggio a segnale su posizione di fermata* permette pure il superamento di segnali bassi spenti e che mostrano *fermata*.Fino al prossimo segnale principale o al primo segnale di fermata ETCS si deve circolare con *corsa a vista*. Se la *corsa a vista* dev’essere proseguita oltre il prossimo segnale principale che mostra via libera, ciò dev’essere prescritto al macchinista con obbligo di protocollo mediante l’ordine *Riduzione della velocità*.Al prossimo segnale principale ci si deve attendere la posizione di *fermata*. Se contemporaneamente viene eseguita un’entrata su un binario occupato, cade la disposizione con l’ordine di *entrata su un binario occupato*. Se il segnale ausiliario si spegne prima che la testa del treno lo abbia superato, il macchinista deve fermare immediatamente il treno e prendere contatto con il capomovimento.  | 🡢 WEB cifra 2.2 |
| **3.9 Immagine del segnale di manovra ETCS incerta** Se il macchinista o il capomanovra ~~il capomanovra o il macchinista~~ di una corsa di manovra accerta ~~un’immagine del un segnale di manovra ETCS incerta~~ un segnale di manovra ETCS non illuminato o illuminato con una sola delle due lampade inferiori, e non ne è stato informato, deve fermare il movimento di manovra e prendere contatto con il capomovimento preposto. Quest’ultimo dà al capomanovra, con obbligo di quietanza, il consenso di proseguire la corsa. Se di un segnale di manovra ETCS è illuminata solo la lampadina superiore, l’immagine del segnale va considerata come *via libera con prudenza*. Se il capomovimento può accertare qual è il segnale di manovra ETCS perturbato, ne deve informare il capomanovra con obbligo di quietanza. | 🡢 WEB cifra 13Adeguamento e avvicinamento al segnale basso, dato che l’immagine del segnale di manovra ETCS viene ripresa nelle PCT |
| **5.1.1 Passaggio dell'ultimo segnale disposto su fermata della segnalazione esterna all'entrata in un settore con segnalazione in cabina di guida**All'entrata nel settore di velocità esteso, è proibito il passaggio dell'ultimo segnale della segnalazione esterna disposto su *fermata* con l’ordine 1 soggetto a protocollo.All'entrata in un settore di velocità convenzionale, prima di dare il consenso per il superamento di un segnale disposto su *fermata*, il capomovimento deve verificare se il treno* si trova nel regime d’esercizio «Unfitted» o «Limited Supervision», e
* si è annunciato correttamente alla centrale di tratta.
 | 🡢 WEB cifra 19 |
| **5.2 Perturbazioni ai veicoli motore ~~Treni in corsa~~** In presenza di una perturbazione rilevante per la sicurezza si verifica una frenatura imposta. Il macchinista deve informarne subito il capomovimento.Se dopo una frenatura imposta alla DMI non è indicata alcuna perturbazione, o se la perturbazione può essere eliminata secondo le prescrizioni di servizio per l'equipaggiamento ETCS del veicolo e vi è una autorizzazione al movimento CAB, la corsa va proseguita. ~~Se non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, il passaggio alla fine dell’autorizzazione al movimento CAB avviene secondo le disposizioni che seguono. Se il sistema propone al macchinista il regime d’esercizio «Staff Responsible», occorre procedere secondo le disposizioni «Treni in partenza con la segnalazione in cabina di guida nel regime d’esercizio [Staff Responsible]».~~ | 🡢 WEB cifra 19 |
| **5.3 Passaggio alla fine dell’autorizzazione al movimento CAB**Se non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, il passaggio alla fine dell’autorizzazione al movimento CAB avviene secondo le disposizioni che seguono. Se il sistema propone al macchinista il regime d’esercizio «Staff Responsible», occorre procedere secondo le disposizioni «Treni in partenza con la segnalazione in cabina di guida nel regime d’esercizio [Staff Responsible]». | 🡢 WEB cifra 19Ripreso dal R 300.9 cifra 5.2 |
| **5.3.1 ~~5.2.1~~ Consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB**Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible», il capomovimento deve disporre almeno un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS o fino al primo segnale principale. In seguito dà al macchinista il consenso di superare la fine dell'autorizzazione al movimento CAB mediante l'ordine soggetto a protocollo *Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB fino al segnale di fermata ETCS.*Il consenso per superare la fine dell'autorizzazione al movimento CAB vale dalla commutazione dell'equipaggiamento ETCS del veicolo nel regime d’esercizio «Staff Responsible» fino al prossimo segnale di fermata ETCS o fino al primo segnale principale. Ad ogni altro segnale di fermata ETCS è necessario un nuovo consenso.Se il treno è fermo immediatamente prima di un segnale di fermata ETCS, il capomovimento deve prescrivere al macchinista il consenso di superare la fine dell'autorizzazione al movimento CAB mediante l'ordine soggetto a protocollo *Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB con il superamento di un singolo segnale di fermata ETCS.*  | 🡢 WEB cifra 3 |
| **5.4 ~~5.3~~ Proseguimento della corsa nel regime d'esercizio «Post Trip»**Se il proseguimento della corsa avviene come treno, il macchinista deve azionare il tasto «Start».Se non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, si deve procedere secondo le disposizioni *«*Treni in partenza con la segnalazione in cabina di guida nel regime d'esercizio [Staff Responsible]». Il capomovimento dà al macchinista l'ordine soggetto a protocollo *Mancanza dell'autorizzazione al movimento CAB: consenso per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible» sino al segnale di fermata ETCS* e con esso il consenso per commutare il regime d’esercizio «*Staff Responsible*».Il proseguimento della corsa come movimento di manovra avviene secondo le disposizioni «Consenso per movimento di manovra» o le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su un binario sbarrato». | 🡢 WEB cifra 19 Aggiunta per MoMa  |
| **5.6 ~~5.5~~ Disconnessione dell'equipaggiamento del veicolo ETCS perturbato** Nel settore di velocità esteso, sui veicoli che conducono il treno e con i movimenti di manovra è vietato adottare il regime d'esercizio «Isolation». Se nel settore di velocità convenzionale non è possibile eliminare una perturbazione che riguarda l’equipaggiamento ETCS del veicolo, il macchinista lo deve disinserire d'intesa con il capomovimento. L'equipaggiamento del veicolo muta nel regime d'esercizio «Isolation». Le corse nel regime d'esercizio «Isolation» sono consentite solo fino al prossimo luogo appropriato.Il proseguimento della corsa come treno avviene secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB». Il proseguimento della corsa come movimento di manovra avviene secondo le disposizioni «Consenso per movimento di manovra» o le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su un binario sbarrato». | 🡢 WEB cifra 19Aggiunta per MoMa  |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 300.12 Lavori nella zona dei binari**  |  |
| **3.2.2 Annunci**Gli annunci all’area dei lavori devono conformarsi alle misure di allarme. Essi consentono l’avvertimento tempestivo allorché in via eccezionale non è possibile rispettare le condizioni per i sistemi di avvertimento impiegati (p.e. treni che oltrepassano segnali disposti su *fermata*, modifica dell’utilizzazione dei binari stabilita ecc.). Il gestore dell’infrastruttura stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali annunci possono essere convenuti. Nell’ambito della segnalazione in cabina di guida non sono ammessi annunci all’area dei lavori. | 🡢 WEB cifra 11.1Aggiunta per FSS, nessun annuncio permesso |
| **3.2.3 Restrizioni d’esercizio** Le restrizioni d’esercizio devono fare riferimento alle misure di allarme e alle misure di sicurezza. Esse permettono l’avvertimento tempestivo dell’area dei lavori (p.e. riduzione della velocità) o sono adottate quali misure di sicurezza (p.e. definizione della direzione di corsa, inserimento del settore di manutenzione).Il gestore dell’infrastruttura stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali restrizioni d’esercizio possono essere convenute. | 🡢 WEB cifra 11.1Aggiunta per settori di manutenzione |
| **3.4.6 Richiesta di sbarramento** Il capo della sicurezza deve chiedere con obbligo di protocollo al capomovimento l’introduzione dello sbarramento del binario convenuto. In particolare deve indicare il luogo (stazione / tratta o nell’ambito della segnalazione in cabina di guida la designazione della località) e la designazione precisa del binario/dello scambio. | 🡢 WEB cifra 11Completato per FSS (cfr. R 300.1 cifre 6.4 e 6.5) |
| **3.4.9 Protezione** Un’area dei lavori va protetta quando non è possibile assicurare lo sbarramento all’apparecchio centrale.Un binario va protetto quando si effettuano ripetutamente entrate e uscite in stazione o sulla tratta. Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida ~~senza settori di manutenzione~~, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata.Il gestore dell’infrastruttura stabilisce in quali casi occorre proteggere. | 🡢 WEB cifra 11 |
| **3.7.1 Annuncio della percorribilità del binario** *(Osservazione: blu = modifica dal tema 3.2)*Prima di annunciare la percorribilità di un binario sbarrato, sull’area dei lavori devono essere rimosse tutte le cause che rendono necessario uno sbarramento.Sono inoltre da rimuovere: – ~~dal profilo di spazio libero~~ tutte le attrezzature di lavoro ~~che hanno reso necessario lo sbarramento~~ in modo che non costituiscano un pericolo, e – i segnali di fermata. Inoltre, nei binari sbarrati non devono più trovarsi veicoli, fatta eccezione in stazione o ~~nei settori di manovra~~ nell'ambito della segnalazione in cabina di guida dopo informazione corrispondente. Il capo della sicurezza annuncia al capomovimento il binario percorribile con obbligo di protocollo.Se il binario è libero il testo è il seguente: *«(Luogo), binario/scambio ... percorribile*.»Se in stazione o ~~nei settori di manovra~~ nell'ambito della segnalazione in cabina di guida vi sono ancora binari occupati, l’annuncio è il seguente:«(*Luogo), binario/scambio ... percorribile; rimangono occupati i binari:* *(numeri)*».Per binari secondari, l’annuncio di binari occupati è sufficiente una trasmissione con quietanza.Il capomovimento elimina le misure di assicuramento connesse con lo sbarramento. | 🡢 WEB cifra 12Ora ammesso con FSS  |
| **~~4.3.2 Velocità massima sui binari di lavoro e sui binari adiacenti~~**~~I lavori nella zona dei binari sono vietati se la velocità massima dei treni consentita sui binari di lavoro o su quelli adiacenti supera i 160 km/h. All’occorrenza va ordinata la riduzione della velocità massima sui binari corrispondenti.~~ | 🡢 WEB cifra 11La disposizione può essere stralciata con la rielaborazione del R 300.1 cifra 4.6.4. |