











**Modifiche alle PCT R 300.1 – R 300.15 valevoli dal 1° luglio 2020 (ciclo di modifiche A2020), versione in lingua italiana**

R / cfr	fino ad ora	modifica								
<b>300.1 – 300.15</b>	... nell'ambito della segnalazione in cabina... ( <i>generalmente adattato</i> )	<b>...in una zona di segnalazione in cabina di guida...</b>								
<b>300.1</b>										
1	<p><b>1 Osservazioni preliminari</b></p> <p><i>L'ufficio federale dei trasporti (UFT),</i>            visto l'articolo 11a dell'Ordinanza sulle ferrovie del 23 novembre 1983 (Oferr, RS 742.141.1),  <i>emana:</i></p> <p>le Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT). Queste prescrizioni, i loro allegati e i loro annessi entrano in vigore il 1° luglio 2016.</p> <p><i>Abrogazione del diritto previgente</i></p> <p>Le seguenti emanazioni, comprese le loro modifiche, gli allegati, gli annessi e i promemoria, sono abrogate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni del 15 dicembre 2014 (data dell'entrata in vigore: 1° luglio 2015)</li> </ul> <p>Le ferrovie abrogano le loro proprie emanazioni con la messa in vigore delle disposizioni esecutive rielaborate.</p> <p>2 novembre 2015</p> <p>Ufficio federale dei trasporti            Il Direttore: Dott. Peter Füglistaler</p>	<p><b>1 Osservazioni preliminari</b></p> <p><i>L'ufficio federale dei trasporti (UFT),</i>            visto l'articolo 11a dell'Ordinanza sulle ferrovie del 23 novembre 1983 (Oferr, RS 742.141.1),  <i>emana:</i></p> <p>le Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT). Queste prescrizioni, i loro allegati e i loro annessi entrano in vigore il <b>1° luglio 2020</b>.</p> <p><i>Abrogazione del diritto previgente</i></p> <p>Le seguenti emanazioni, comprese le loro modifiche, gli allegati, gli annessi e i promemoria, sono abrogate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni del <b>2 novembre 2015</b> (data dell'entrata in vigore: <b>1° luglio 2016</b>).</li> </ul> <p>Le ferrovie abrogano le loro proprie emanazioni con la messa in vigore delle disposizioni esecutive rielaborate.</p> <p><b>4 novembre 2019</b></p> <p>Ufficio federale dei trasporti            Il Direttore: Dott. Peter Füglistaler</p>								
3.1/3.2		<p><b>I termini seguenti sono stati modificati, inseriti o stralciati:</b></p> <table> <tr> <td>area di manutenzione</td> <td><del>impalcatura protettiva</del></td> </tr> <tr> <td>barriera protettiva</td> <td><del>recinzione protettiva</del></td> </tr> <tr> <td><del>binario di rampa</del></td> <td>settore di manovra</td> </tr> <tr> <td>esercizio di manutenzione</td> <td>sezione perturbata</td> </tr> </table>	area di manutenzione	<del>impalcatura protettiva</del>	barriera protettiva	<del>recinzione protettiva</del>	<del>binario di rampa</del>	settore di manovra	esercizio di manutenzione	sezione perturbata
area di manutenzione	<del>impalcatura protettiva</del>									
barriera protettiva	<del>recinzione protettiva</del>									
<del>binario di rampa</del>	settore di manovra									
esercizio di manutenzione	sezione perturbata									

















R / cfr	fino ad ora	modifica								
3.2		<p><b>Le spiegazioni dei termini seguenti sono state modificate rispettivamente inserite:</b></p> <table border="0"> <tr> <td><i>area di manutenzione</i></td> <td><i>fermata</i></td> </tr> <tr> <td><i>barriera protettiva</i></td> <td><i>settore di manovra</i></td> </tr> <tr> <td><i>camminamento</i></td> <td><i>settore di manutenzione</i></td> </tr> <tr> <td><i>esercizio di manutenzione</i></td> <td><i>sezione perturbata</i></td> </tr> </table>	<i>area di manutenzione</i>	<i>fermata</i>	<i>barriera protettiva</i>	<i>settore di manovra</i>	<i>camminamento</i>	<i>settore di manutenzione</i>	<i>esercizio di manutenzione</i>	<i>sezione perturbata</i>
<i>area di manutenzione</i>	<i>fermata</i>									
<i>barriera protettiva</i>	<i>settore di manovra</i>									
<i>camminamento</i>	<i>settore di manutenzione</i>									
<i>esercizio di manutenzione</i>	<i>sezione perturbata</i>									
4.6.3	<p><b>4.6.3 Settori di velocità per la segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida si distingue fra</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- - il settore di velocità convenzionale, che prevede una velocità massima fino a 160 km/h, e</li> <li>- - il settore di velocità esteso, che prevede velocità oltre 160 fino a 250 km/h.</li> </ul> <p>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.</p>	<p><b>4.6.3 Settori di velocità in una zona di segnalazione in cabina di guida</b></p> <p><b>In una zona di</b> segnalazione in cabina di guida si distingue fra</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il settore di velocità convenzionale, che prevede una velocità massima fino a 160 km/h, e</li> <li>- il settore di velocità estesa, che prevede velocità oltre 160 fino a 250 km/h.</li> </ul>								
4.6.4	<p><b>4.6.4 Movimenti di manovra con la segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>Per quanto possibile, le corse con la segnalazione in cabina di guida vanno effettuate come corse treno.</p> <p>Gli ambiti nel settore di velocità convenzionale provvisti di segnali di manovra ETCS sono designati come settori di manovra.</p> <p>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.</p>	<p><b>4.6.4 Principi in una zona di segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa</b></p> <p><b>I regimi d'esercizio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «Shunting» fuori dell'esercizio di manutenzione e</li> <li>- «Isolation»</li> </ul> <p><b>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.</b></p> <p><b>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.</b></p> <p><b>Disposizioni complementari per l'introduzione e la soppressione dell'esercizio di manutenzione devono essere disciplinate nelle disposizioni esecutive del gestore dell'infrastruttura.</b></p> <p><b>L'entrata di treni commerciali in un settore o un'area di manutenzione inseriti è vietata.</b></p>								








R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p><b>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:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– i binari adiacenti sono assicurati, o</li> <li>– i treni sui binari adiacenti circolano in regime d’esercizio «On Sight», o</li> <li>– sui binari adiacenti è assicurata una velocità massima di 80 km/h.</li> </ul> <p><b>Dopo essere tornato sul veicolo, il personale viaggiante si annuncia nuovamente al capomovimento. Una volta avuta la conferma, il capomovimento rimuove le misure di sicurezza.</b></p>
<b>300.2</b>		
1.1.2	<p><b>1.1.2 Collocazione dei segnali</b></p> <p>I segnali fissi si trovano a sinistra del binario. Sulle tratte a semplice binario, affinché siano meglio visibili, i segnali possono essere collocati anche sulla destra. Sulle tratte a più binari e nelle stazioni, i segnali del binario destro più esterno possono essere collocati alla sua destra. La distinzione fra destra e sinistra è in relazione al senso di marcia.</p> <p>nuovo: cifra 1.1.3</p>	<p><b>1.1.2 Tavole di segnale fisse mancanti o non chiaramente riconoscibili</b></p> <p><b>Se il personale osserva una tavola di segnale fissa mancante o non chiaramente riconoscibile, ne deve avvisare il capomovimento preposto.</b></p> <p><b>In una zona di segnalazione in cabina di guida, fino alla sostituzione di tavole di Inizio / 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.</b></p> <p>nuova disposizione</p>
1.1.3	<p><b>1.1.3 Segnalazioni da parte del personale</b></p> <p>Quando si danno segnali bisogna agire con calma e riflessione. I segnali devono essere chiari e vanno osservati rigorosamente. Se si temono malintesi, si deve informare il collaboratore che deve osservare il segnale. Qualora un segnale non fosse capito o compreso solo in parte, ci si deve fermare, attenderne oppure richiederne la ripetizione.</p> <p>L’uso di segnali acustici dev’essere limitato allo stretto necessario.</p> <p>nuovo: cifra 1.1.4</p>	<p><b>1.1.3 Collocazione dei segnali</b></p> <p>I segnali fissi si trovano a sinistra del binario. Sulle tratte a semplice binario, affinché siano meglio visibili, i segnali possono essere collocati anche sulla destra. Sulle tratte a più binari e nelle stazioni, i segnali del binario destro più esterno possono essere collocati alla sua destra. La distinzione fra destra e sinistra è in relazione al senso di marcia.</p> <p><b>In gallerie a due binari i segnali di entrambi i binari possono essere posizionati insieme tra i due binari.</b></p>
1.1.5	nuova disposizione	<p><b>1.1.5 Segnali e immagini di segnali contrassegnati con il simbolo #</b></p> <p><b>I segnali e le immagini di segnali contrassegnati con il simbolo # non devono più essere utilizzati per la concezione di nuovi impianti o per il rinnovamento di impianti.</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
1.2.1	<p><b>1.2.1 Colore dei segnali</b></p> <p>Di regola, per i segnali ottici si usano i seguenti colori:</p> <p>rosso      fermata, pericolo  arancione   prudenza, avvertimento, rallentamento  verde        via libera  giallo       servizio elettrico  violetto     segnali per treni Huckepack  bianco       segnali bassi, segnali per scambi, indicatori, ecc. nonché segnali luminosi che confermano o sostituiscono quelli acustici.</p>	<p><b>1.2.1 Colore dei segnali</b></p> <p>Di regola, per i segnali ottici si usano i seguenti colori:</p> <p>rosso      fermata, pericolo  arancione   prudenza, avvertimento, rallentamento  verde        via libera  giallo       servizio elettrico  violetto     segnali per treni Huckepack  bianco       segnali bassi, segnali per scambi, indicatori, ecc. nonché segnali luminosi che confermano o sostituiscono quelli acustici.</p> <p><b>blu            segnali di manovra ETCS</b></p>
2.2.1	<p><b>2.2.1 Segnale di fermata per la protezione di un ostacolo</b></p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Termine      <i>Fermata</i></p> <p>Significato    Fermata davanti al segnale, rispettivamente davanti alla piattaforma girevole, al carrello trasbordatore o alla bilancia a ponte</p> </div> </div> <p>...</p> <p>...</p>	<p><b>2.2.1 Segnale di fermata per la protezione di un ostacolo</b></p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Termine      <i>Fermata</i></p> <p>Significato    Fermata davanti al segnale, rispettivamente <b>davanti all'oggetto corrispondente</b></p> </div> </div> <p>...</p> <p>I segnali di fermata vengono usati per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la protezione di binari sbarrati in particolare quelli che non possono essere assicurati all'apparecchio centrale. In casi urgenti, se non fossero a disposizione i dischi rossi, è permesso usare la sola lanterna con luce rossa o una banderuola fissa di colore rosso</li> <li>- indicare la fine del binario, mentre che la fine dei binari di testa è segnalata con un disco rosso o con una luce rossa, e la fine dei binari tronchi è segnalata solamente da un disco rosso</li> <li>- la protezione delle piattaforme girevoli e di carrelli trasbordatori non bloccati (corsa vietata). Mostrano una luce rossa ed in alcuni casi solo il disco rosso. Nella posizione di percorribilità (corsa permessa) i segnali presentano una luce bianca oppure il disco messo di profilo</li> <li>- la protezione di bilance a ponte, profili di carico mobili, ecc. Mostrano il disco rosso quando il transito è sbarrato. In caso di sufficiente illuminazione del binario non è presente alcun segnale luminoso.</li> </ul> <p>Per i binari dotati di tre o quattro rotaie, la fine dello scartamento normale o ridotto viene indicata dal segnale di fermata, completato rispettivamente da una lettera «N» (scartamento normale) e «S» (scartamento ridotto). In</p>

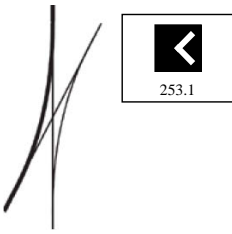
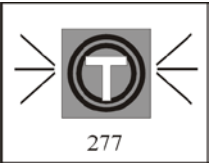
R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p>questo caso il segnale di fermata è valido solamente per i veicoli del relativo scartamento. Questo segnale viene utilizzato da solo o combinato con una lanterna di scambio.</p> <p><b>Il gestore dell'infrastruttura può consentire nelle prescrizioni d'esercizio il ricovero diretto di veicoli ai paraurti.</b></p>
2.2.2.	<p><b>2.2.2 Luce di controllo per impianti di passaggio a livello</b></p> <p>...</p> <p>I vecchi segnali possono avere anche una forma triangolare, analogamente al segnale avanzato per luce di controllo per impianti di passaggio a livello. Essi devono essere uniformi su tutta la tratta.</p> <p>Se la luce di controllo è predisposta per più di un impianto di passaggio a livello sorvegliato, viene munita di una tavola aggiuntiva su cui è indicata la quantità di passaggi a livello sorvegliati.</p> <p>La luce di controllo può anche essere priva dell'asta bianconera.</p>	<p><b>2.2.2 Luce di controllo per impianti di passaggio a livello</b></p> <p>...</p> <p>I vecchi segnali possono avere anche una forma triangolare, analogamente al segnale avanzato per luce di controllo per impianti di passaggio a livello. Essi devono essere uniformi su tutta la tratta.</p> <p>Se la luce di controllo sorveglia più di un impianto di passaggio a livello sorvegliato, viene munita di una tavola aggiuntiva su cui è indicata la quantità di passaggi a livello sorvegliati. <b>All'interno di una zona con concatenamento di impianti di passaggio a livello va rinunciato alla tavola aggiuntiva.</b></p> <p>La luce di controllo può anche essere priva dell'asta bianconera.</p>
2.5.2	<p><b>2.5.2 Riconoscimento della posizione di uno scambio semplice con lanterna girevole</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>238</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p>Termine Significato</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> Corsa lungo la via diritta</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>239</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p>Termine Significato</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> Corsa lungo la via deviata</p> </div> </div>	<p><b>2.5.2 Riconoscimento della posizione di uno scambio semplice</b></p> <p><b>Lanterna girevole</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>238</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p>Termine Significato</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> Corsa lungo la via diritta</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>239</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p>Termine Significato</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> Corsa lungo la via deviata</p> </div> </div>

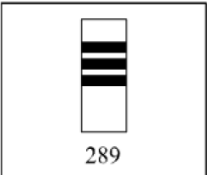
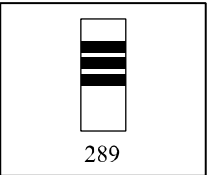
R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>In caso di scambio simmetrico o quasi simmetrico, la posizione viene indicata da frecce .</p> <div data-bbox="454 347 672 635"> <p>240</p> </div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione sinistra</i> Corsa lungo la via sinistra</p> <div data-bbox="454 683 672 970"> <p>241</p> </div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione destra</i> Corsa lungo la via destra</p>	<p>In caso di scambio simmetrico o quasi simmetrico, la posizione viene indicata da frecce .</p> <div data-bbox="1361 323 1579 611"> <p>240</p> </div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione sinistra</i> Corsa lungo la via sinistra</p> <div data-bbox="1361 635 1579 922"> <p>241</p> </div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione destra</i> Corsa lungo la via destra</p> <p><b>Segnali luminosi per scambi</b></p> <div data-bbox="1350 1002 1568 1201"> <p>242</p> </div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> Corsa lungo la via diritta</p> <div data-bbox="1350 1225 1568 1425"> <p>243</p> </div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> Corsa lungo la via deviata</p>





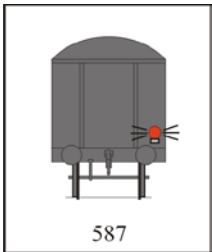
R / cfr	fino ad ora	modifica
		Se il segnale luminoso per scambi è spento o lampeggiante, lo scambio non si trova nella posizione finale.
2.5.3	<b>2.5.3</b> <b>Contrassegno della posizione di uno scambio semplice con segnale luminoso per scambi:</b> ...	cifra stralciata
2.5.5	<b>2.5.5</b> <b>Contrassegno della posizione degli scambi a crociera doppia</b>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> Corsa sul binario della direzione principale</p>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> Corsa sul binario trasversale</p>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> Corsa dal binario trasversale al binario della direzione principale o viceversa</p>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> Corsa dal binario trasversale al binario della direzione principale o viceversa</p>	<b>2.5.5</b> <b>Contrassegno della posizione degli scambi a crociera doppia</b> <b>Lanterna fissa con mascherine mobili</b>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> Corsa sul binario della direzione principale</p>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> Corsa sul binario trasversale</p>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> Corsa dal binario principale al binario della direzione trasversale o viceversa</p>   <p>Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> Corsa dal binario trasversale al binario della direzione principale o viceversa</p>

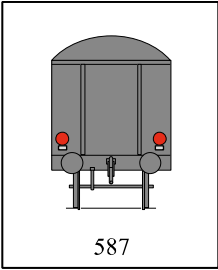
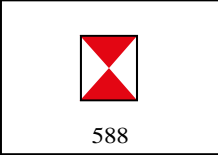
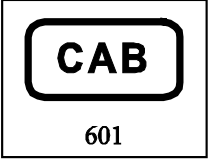
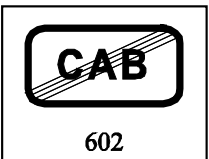
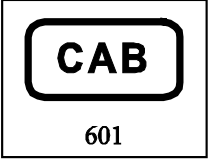
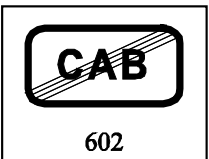
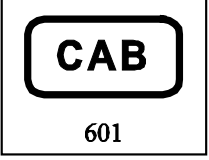
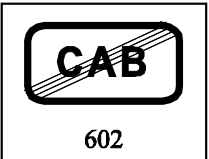
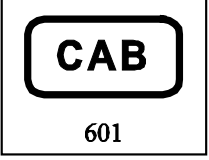
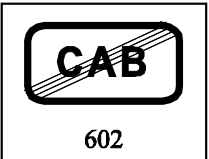
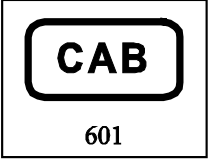
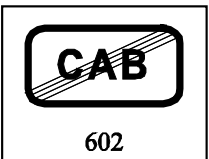
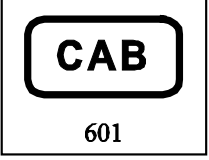
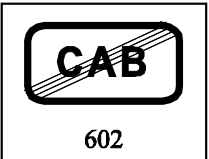
R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p><b>Segnali luminosi per scambi</b></p> <p>  Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> <b>Corsa sul binario della direzione principale</b></p> <p>  Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione diritta</i> <b>Corsa sul binario trasversale</b></p> <p>oppure</p> <p> Termine Significato</p> <p><b>Non da utilizzare su reti a scartamento normale</b></p> <p>  Termine Significato</p> <p><i>Scambio in posizione deviata</i> <b>Corsa dal binario principale al binario della direzione trasversale o viceversa</b></p>





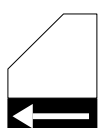
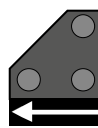


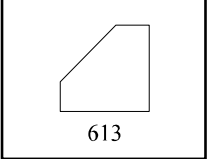

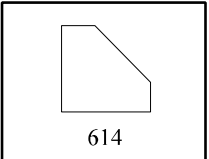
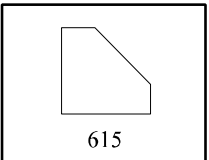
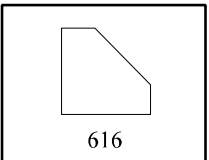
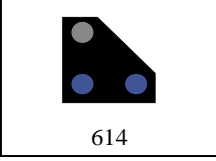
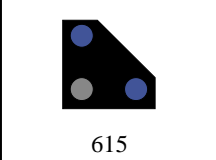
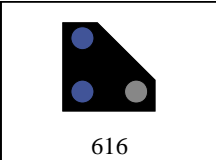
R / cfr	fino ad ora	modifica
		 <p><b>Termine</b> <i>Scambio in posizione deviata</i></p> <p><b>Significato</b> <b>Corsa dal binario trasversale al binario della direzione principale o viceversa</b></p> <p><b>Se il segnale luminoso per scambi è spento o lampeggiante, lo scambio non si trova nella posizione finale.</b></p>
2.6.8	<p><b>2.6.8 Segnale di chiamata telefonica</b></p>  <p><b>Termine</b> <i>Chiamata telefonica</i></p> <p><b>Significato</b> Presa di contatto obbligatoria del macchinista con il capomovimento per corse treno e movimenti di manovra che si fermano</p>	cifra stralciata
2.6.11	<p><b>2.6.11 Contrassegno di zone con concatenamento di impianti di passaggio a livello</b></p> <p>Le zone con concatenamento di impianti di passaggio a livello possono essere segnalate con un corrispondente contrassegno. Il contrassegno va apposto a ogni palo della linea di contatto nella zona con concatenamento.</p>	<p><b>2.6.11 Contrassegno di zone con concatenamento di impianti di passaggio a livello</b></p> <p>Le zone con concatenamento di impianti di passaggio a livello possono essere segnalate con un corrispondente contrassegno. Il contrassegno va apposto a ogni palo della linea di contatto nella zona con concatenamento.</p>

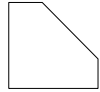


R / cfr	fino ad ora	modifica
	 <p>289</p> <p>Termine <i>Zona con concatenamento di impianti di passaggio a livello</i></p> <p>Significato All'interno delle zone con concatenamento segnalate, in caso di</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- consenso per la corsa dato con il segnale ausiliario del sistema L con segnalazione complementare per impianto di passaggio a livello perturbato,</li> <li>- luce di controllo spenta,</li> <li>- reazione del controllo della marcia dei treni alla tavola indicatrice per apparecchi di tratta del controllo della marcia dei treni</li> </ul> <p>tutti gli impianti di passaggio a livello successivi devono essere percorsi secondo le disposizioni per la « circolazione su impianti di passaggio a livello sorvegliati perturbati ».</p>	 <p>289</p> <p>Termine <i>Zona con concatenamento di impianti di passaggio a livello</i></p> <p>Significato All'interno delle zone con concatenamento segnalate, in caso di</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- consenso per la corsa dato con il <b>segnale principale per impianto di passaggio a livello perturbato</b>,</li> <li>- luce di controllo spenta</li> <li>- reazione del controllo della marcia dei treni alla tavola indicatrice per apparecchi di tratta del controllo della marcia dei treni</li> </ul> <p>tutti gli impianti di passaggio a livello successivi devono essere percorsi secondo le disposizioni per la « circolazione su impianti di passaggio a livello sorvegliati perturbati ».</p>
3.4.1	<p><b>3.4.1 Contrassegno dei citofoni e dei punti d'annuncio per locomotive</b></p> <p>...</p>	<p><b>3.4.1 Contrassegno dei citofoni e dei punti d'annuncio per locomotive</b></p> <p>...</p> <p>contrassegnato con # gli immagini di segnali 332 e 333 (<b>332# / 333#</b>)</p>
5.3.7	<p><b>5.3.7 Segnali per binari tronchi</b></p> <p>...</p>	<p><b>5.3.7 Segnali per binari tronchi</b></p> <p>...</p> <p>contrassegnato con # gli immagini di segnali 571 / 572 / 573 / 574 / 575 / 576 (<b>571# / 572# / 573# 574# / 575# / 576#</b>)</p>
5.5.6	<p><b>5.5.6 Tavola d'orientamento per l'attivazione del controllo della marcia dei treni</b></p> <p>...</p>	<p><b>5.5.6 Tavola d'orientamento per l'attivazione del controllo della marcia dei treni</b></p> <p>...</p> <p>contrassegnato con # l'immagine di segnale 570 (<b>570#</b>)</p>

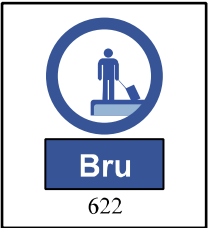
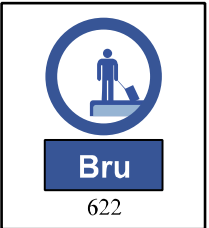
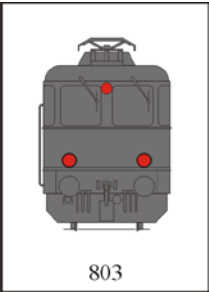
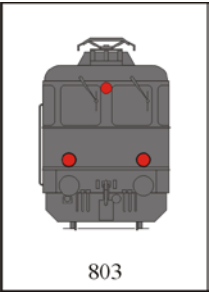
R / cfr	fino ad ora	modifica
5.5.7	<p><b>5.5.7 Tavole per posto di fermata e lunghezza dei treni per treni che si fermano</b></p> <div data-bbox="456 320 667 504">  <p>577</p> </div> <p>Termine <i>Posto di fermata</i>  Significato Posto di fermata per tutti i treni viaggiatori</p> <div data-bbox="456 539 667 722">  <p>578</p> </div> <p>Termine <i>Posto di fermata</i>  Significato Posto di fermata per i treni viaggiatori lunghi 100 metri  Relazione con altri segnali  Oltre alla tavola raffigurata possono pure seguire tavole 2, 3, 4, ecc. per treni lunghi 200, 300, 400 metri, ecc.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p><b>5.5.7 Tavole per posto di fermata e lunghezza dei treni per treni che si fermano</b></p> <div data-bbox="1352 320 1563 504">  <p>577</p> </div> <p>Termine <i>Posto di fermata</i>  Significato Posto di fermata per tutti i treni viaggiatori</p> <div data-bbox="1352 539 1563 722">  <p>578</p> </div> <p>Termine <i>Posto di fermata</i>  Significato Posto di fermata per i treni viaggiatori lunghi 100 metri  Relazione con altri segnali  Oltre alla tavola raffigurata possono pure seguire tavole <b>0s, 1s, 2, 2s, 3, 3s, 4, ecc.</b> per treni lunghi <b>50, 150, 200, 250, 300, 350, 400</b> metri, ecc.</p> <p>...</p> <p>contrassegnato con # l'immagine di segnale (<b>579#</b>)</p>
5.7.2	<p><b>5.7.2 Contrassegno della coda del treno</b></p> <div data-bbox="456 975 667 1227">  <p>587</p> </div> <p>Termine <i>Segnale di coda del treno</i>  Dietro in basso l'ultimo veicolo mostra:  – una luce rossa oppure  – una luce rossa lampeggiante oppure  – due luci rosse oppure  – un disco bianco e rosso  – un segnale di coda bianco e rosso non illuminato da appendere</p>	<p><b>5.7.2 Contrassegno della coda del treno</b></p> <p>Termine <i>Segnale di coda del treno</i></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica												
		<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;">  <p>587</p>  <p>588</p> </div> <p>Dietro l'ultimo veicolo mostra disposti sopra i respingenti su un asse trasversale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per i treni viaggiatori <ul style="list-style-type: none"> <li>- due luci rosse (luce continua) secondo la figura 587</li> </ul> </li> <li>- per i treni merci <ul style="list-style-type: none"> <li>- due dischi bianchi e rossi riflettenti secondo la figura 588 oppure</li> <li>- due luci rosse (luce continua) secondo la figura 587</li> </ul> </li> </ul> <p>Ove necessario, a causa di condizioni costruttive dei veicoli, e considerando le esigenze del gestore dell'infrastruttura, su tratte non interoperabili e su tratte della rete complementare interoperabile, l'ultimo veicolo dei treni viaggiatori e dei treni merci può mostrare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- una luce rossa (luce continua) # oppure</li> <li>- una luce rossa lampeggiante # oppure</li> <li>- un disco bianco e rosso riflettente #</li> </ul>												
6.1	<p><b>6.1 Tavola Inizio e Fine</b></p> <p>Le tavole d'inizio e di fine FSS indicano il punto in cui comincia e termina la tratta con segnalazione in cabina di guida.</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p>Termine Significato</p> </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p><i>Inizio CAB</i> Fermata per le corse condotte da un veicolo non dotato di un equipaggiamento ETCS del veicolo funzionante</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p>Termine Significato</p> </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p><i>Fine CAB</i> Proseguimento secondo i segnali convenzionali esterni</p> </td> </tr> </table>		<p>Termine Significato</p>	<p><i>Inizio CAB</i> Fermata per le corse condotte da un veicolo non dotato di un equipaggiamento ETCS del veicolo funzionante</p>		<p>Termine Significato</p>	<p><i>Fine CAB</i> Proseguimento secondo i segnali convenzionali esterni</p>	<p><b>6.1 Tavola Inizio e Fine</b></p> <p>Le tavole d'inizio e di fine indicano il punto in cui comincia e termina la zona di segnalazione in cabina di guida.</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p>Termine Significato</p> </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p><i>Inizio CAB</i> Fermata per le corse condotte da un veicolo non dotato di un equipaggiamento ETCS del veicolo funzionante <b>Fermata per movimenti di manovra</b></p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p>Termine Significato</p> </td> <td style="vertical-align: middle;"> <p><i>Fine CAB</i> Proseguimento secondo i segnali convenzionali esterni <b>Fermata per movimenti di manovra</b></p> </td> </tr> </table>		<p>Termine Significato</p>	<p><i>Inizio CAB</i> Fermata per le corse condotte da un veicolo non dotato di un equipaggiamento ETCS del veicolo funzionante <b>Fermata per movimenti di manovra</b></p>		<p>Termine Significato</p>	<p><i>Fine CAB</i> Proseguimento secondo i segnali convenzionali esterni <b>Fermata per movimenti di manovra</b></p>
	<p>Termine Significato</p>	<p><i>Inizio CAB</i> Fermata per le corse condotte da un veicolo non dotato di un equipaggiamento ETCS del veicolo funzionante</p>												
	<p>Termine Significato</p>	<p><i>Fine CAB</i> Proseguimento secondo i segnali convenzionali esterni</p>												
	<p>Termine Significato</p>	<p><i>Inizio CAB</i> Fermata per le corse condotte da un veicolo non dotato di un equipaggiamento ETCS del veicolo funzionante <b>Fermata per movimenti di manovra</b></p>												
	<p>Termine Significato</p>	<p><i>Fine CAB</i> Proseguimento secondo i segnali convenzionali esterni <b>Fermata per movimenti di manovra</b></p>												

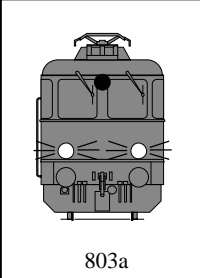
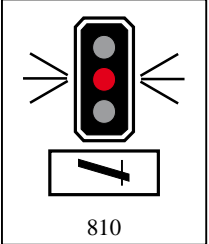
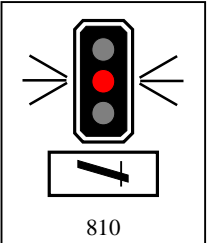
R / cfr	fino ad ora	modifica
6.6	<p><b>6.6</b> <b>Contrassegno della posizione di uno scambio semplice con segnale luminoso per scambi nel settore di velocità esteso</b></p> <p>...</p> <div data-bbox="459 347 663 512" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  610 </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>Termine <i>Fermata</i></p> <p>Significato <i>Fermata davanti al segnale</i></p> <p>Lo scambio si trova nella posizione sbagliata o non è nella posizione finale e non può essere percorso</p> </div> <div data-bbox="459 568 663 732" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  611 </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>Termine <i>Spento</i></p> <p>Significato <i>Fermata davanti al segnale</i></p> </div>	<p><b>6.6</b> <b>Contrassegno della posizione di uno scambio semplice con segnale luminoso per scambi nel settore di velocità esteso</b></p> <p>...</p> <div data-bbox="1355 336 1559 501" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  610 </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>Termine <i>Fermata</i></p> <p>Significato <i>Fermata davanti allo scambio</i></p> <p>Lo scambio si trova nella posizione sbagliata per essere percorso o non è nella posizione finale</p> <p><b>Da utilizzare unicamente per reti a scartamento normale</b></p> </div> <div data-bbox="1355 624 1559 788" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  611 </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>Termine <i>Spento</i></p> <p>Significato <i>Fermata davanti allo scambio</i></p> </div>
6.7.2	<p><b>6.7.2</b> <b>Validità e posa dei segnali di manovra ETCS</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>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.</b></p> <p>Collocazione destra dei segnali di manovra ETCS</p> <div data-bbox="459 1238 663 1437" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  612 </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>In caso d'ubicazione a destra, una freccia sulla lato anteriore indica il binario d'appartenenza</p> </div>	<p><b>6.7.2</b> <b>Validità e posa dei segnali di manovra ETCS</b></p> <p>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.</p> <p>I segnali di manovra ETCS si trovano all'altezza del suolo. Possono essere eccezionalmente rialzati, p.es. essere applicati a un palo oppure collocati con i lati invertiti.</p> <p>Collocazione destra dei segnali di manovra ETCS</p> <div data-bbox="1355 1121 1570 1299" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  612 </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>In caso d'ubicazione a destra, una freccia sulla lato anteriore indica il binario d'appartenenza</p> </div>

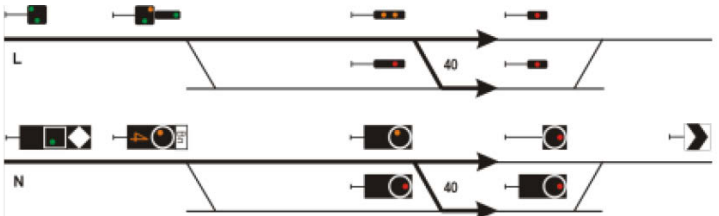
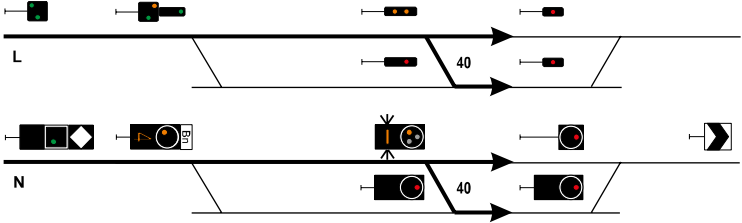
R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Lato posteriore dei segnali di manovra ETCS</p>  <p>Sul lato posteriore del segnale di manovra ETCS vi è indicato il binario d'appartenenza.</p> <p>Se il segnale di manovra ETCS mostra <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i>, questo è riconoscibile da una luce <b>posteriore</b>.</p>	<p>Lato posteriore dei segnali di manovra ETCS</p>  <p>Sul lato posteriore del segnale di manovra ETCS vi è indicato il binario d'appartenenza.</p> <p>Se il segnale di manovra ETCS mostra <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i>, questo è riconoscibile da una luce <b>blu</b> posteriore.</p>
6.7.4	<p><b>6.7.4 Segnalazione coi segnali di manovra ETCS</b></p> <p>Le immagini dei segnali per i termini di <i>fermata</i> (figura 614), <i>via libera con prudenza</i> (figura 615) e <i>via libera</i> (figura 616) vengono definite nelle disposizioni d'esecuzione del gestore dell'infrastruttura.</p> <p> Termine <i>Fermata</i>  Significato Fermata davanti al segnale  Relazione con altri segnali Un segnale di manovra ETCS precedente mostra <i>via libera con prudenza</i></p> <p> Termine <i>Via libera con prudenza</i>  Significato Inizio o proseguimento della corsa  Immediatamente dopo il segnale di manovra ETCS ci si deve attendere un ostacolo  Relazione con altri segnali Il prossimo segnale di manovra ETCS mostra <i>fermata</i> o <i>via libera con prudenza</i></p> <p> Termine <i>Via libera</i>  Significato Inizio o proseguimento della corsa  Relazione con altri segnali Il prossimo segnale di manovra ETCS mostra <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i></p>	<p><b>6.7.4 Segnalazione con segnali di manovra ETCS</b></p> <p> Termine <i>Fermata</i>  Significato Fermata davanti al segnale  Relazione con altri segnali Un segnale di manovra ETCS precedente mostra <i>via libera con prudenza</i></p> <p> Termine <i>Via libera con prudenza</i>  Significato Inizio o proseguimento della corsa  Immediatamente dopo il segnale di manovra ETCS ci si deve attendere un ostacolo  Relazione con altri segnali Il prossimo segnale di manovra ETCS mostra <i>fermata</i>, <i>via libera con prudenza</i> oppure <b>seguono un segnale di fermata per la manovra ETCS o una tavola per il passaggio in un settore non centralizzato</b></p> <p> Termine <i>Via libera</i>  Significato Inizio o proseguimento della corsa  Relazione con altri segnali Il prossimo segnale di manovra ETCS mostra <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i></p>





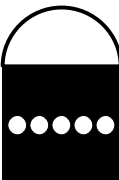
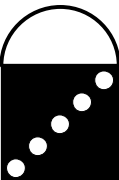
R / cfr	fino ad ora	modifica												
6.7.5	<p><b>6.7.5 Tavola per il passaggio in un settore non centralizzato</b></p> <p>L'immagine per il termine <i>passaggio in un settore non centralizzato</i> (figura 617) è definita nelle disposizioni d'esecuzione del gestore dell'infrastruttura.</p> <div data-bbox="459 400 665 563" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p style="text-align: center;">617</p> </div> <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="padding-right: 10px;">Termine</td> <td><i>Passaggio in un settore non centralizzato</i></td> </tr> <tr> <td>Significato</td> <td>Limite di impianti con scambi non centralizzati</td> </tr> </table> <p>nuovo: sotto cifra 6.7.6</p>	Termine	<i>Passaggio in un settore non centralizzato</i>	Significato	Limite di impianti con scambi non centralizzati	<p><b>6.7.5 Segnale di fermata per la manovra ETCS</b></p> <div data-bbox="1355 304 1568 544" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p style="text-align: center;">623</p> </div> <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="padding-right: 10px;">Termine</td> <td><i>Fermata</i></td> </tr> <tr> <td>Significato</td> <td>Fermata davanti al segnale</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding-top: 10px;">Relazione con altri segnali</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Un segnale di manovra ETCS precedente mostra <i>via libera con prudenza</i></td> </tr> </table>	Termine	<i>Fermata</i>	Significato	Fermata davanti al segnale	Relazione con altri segnali			Un segnale di manovra ETCS precedente mostra <i>via libera con prudenza</i>
Termine	<i>Passaggio in un settore non centralizzato</i>													
Significato	Limite di impianti con scambi non centralizzati													
Termine	<i>Fermata</i>													
Significato	Fermata davanti al segnale													
Relazione con altri segnali														
	Un segnale di manovra ETCS precedente mostra <i>via libera con prudenza</i>													
6.7.6	nuova cifra	<p><b>6.7.6 Tavola per il passaggio in un settore non centralizzato</b></p> <div data-bbox="1355 691 1568 858" style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p style="text-align: center;">617</p> </div> <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="padding-right: 10px;">Termine</td> <td><i>Passaggio in un settore non centralizzato</i></td> </tr> <tr> <td>Significato</td> <td>Limite di impianti con scambi non centralizzati</td> </tr> </table>	Termine	<i>Passaggio in un settore non centralizzato</i>	Significato	Limite di impianti con scambi non centralizzati								
Termine	<i>Passaggio in un settore non centralizzato</i>													
Significato	Limite di impianti con scambi non centralizzati													
6.8.2	<p><b>6.8.2 Validità e posa delle tavole per settore di manutenzione</b></p> <p>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 l'appartenenza al binario è visibile in modo inequivocabile.</p> <p>Le tavole per settore di manutenzione sono collocate sotto un segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS. Le tavole possono anche essere collocate isolate.</p>	<p><b>6.8.2 Validità e posa delle tavole per settore di manutenzione</b></p> <p>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 l'appartenenza al binario è visibile in modo inequivocabile.</p> <p>Le tavole per settore di manutenzione sono collocate presso un segnale di fermata ETCS, di posizione ETCS <b>o una tavola Inizio o Fine CAB</b>. Le tavole possono anche essere collocate isolate.</p>												





R / cfr	fino ad ora	modifica
6.10	<p><b>6.10 Tavola per posto di fermata ETCS</b></p> <div data-bbox="459 295 667 523" style="display: inline-block; vertical-align: top;">  </div> <div data-bbox="683 295 1176 734" style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 20px;"> <p>Termine Significato</p> <p><i>Posto di fermata</i></p> <p>Segue un posto di fermata commerciale. La tavola per posto di fermata ETCS è collocata a distanza di frenatura dal centro del marciapiede.</p> <p>Per i treni con fermata prescritta, la fine dell'autorizzazione al movimento CAB in esercizio regolare si trova dopo il posto abituale di fermata.</p> <p>La tavola per posto di fermata ETCS è contrassegnata con l'abbreviazione del rispettivo posto di fermata commerciale.</p> </div>	<p><b>6.10 Tavola per posto di fermata ETCS</b></p> <div data-bbox="1355 295 1563 523" style="display: inline-block; vertical-align: top;">  </div> <div data-bbox="1579 295 2072 858" style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 20px;"> <p>Termine Significato</p> <p><i>Posto di fermata</i></p> <p>Segue un posto di fermata commerciale. La tavola per posto di fermata ETCS è collocata a distanza di frenatura dal centro del marciapiede.</p> <p><b>La tavola per posto di fermata ETCS può ancora trovarsi nella zona di segnalazione esterna.</b></p> <p>Per i treni con fermata prescritta, la fine dell'autorizzazione al movimento CAB in esercizio regolare si trova dopo il posto abituale di fermata.</p> <p>La tavola per posto di fermata ETCS è contrassegnata con l'abbreviazione del rispettivo posto di fermata commerciale.</p> </div>
8.1.2	<p><b>8.1.2 Segnale d'avvertimento</b></p> <div data-bbox="459 917 667 1209" style="display: inline-block; vertical-align: top;">  </div> <div data-bbox="683 917 1176 1037" style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 20px;"> <p>Termine Significato</p> <p><i>Segnale d'avvertimento</i></p> <p>Fermata per corse treno e movimenti di manovra su binari che corrono paralleli</p> </div>	<p><b>8.1.2 Segnale d'avvertimento</b></p> <div data-bbox="1355 917 1563 1209" style="display: inline-block; vertical-align: top;">  </div> <div data-bbox="1579 917 2072 1037" style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 20px;"> <p>Termine Significato</p> <p><i>Segnale d'avvertimento</i></p> <p>Fermata per corse treno e movimenti di manovra su binari che corrono paralleli</p> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;"><b>oppure</b></p>



R / cfr	fino ad ora	modifica
		 <p style="text-align: center;">803a</p>
8.2.3	<p><b>8.2.3 Segnale ausiliario sistema di segnaletica L con segnalazione complementare per impianto di passaggio a livello perturbato</b></p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p style="text-align: center;">810</p> </div> <div> <p>Termine</p> <p>Significato</p> <p>Relazione con altri segnali</p> </div> </div> <p><i>Segnale ausiliario L con segnalazione complementare per l'impianto di passaggio a livello perturbato</i></p> <p>Consenso per il superamento del segnale principale con la luce rossa lampeggiante e percorrere l'impianto di passaggio a livello perturbato.</p> <p>Gli elementi del percorso controllati nel settore del segnale e il corrispondente blocco di tratta funzionano normalmente.</p> <p>Se il segnale principale sorveglia più impianti di passaggio a livello, la loro quantità può essere indicata sulla segnalazione complementare.</p> <p>Può essere preceduto da un segnale avanzato che mostra <i>avvertimento</i></p>	<p><b>8.2.3 Segnale principale per impianto di passaggio a livello perturbato</b></p> <p><b>Segnale principale per impianto di passaggio a livello perturbato del sistema di segnaletica L</b></p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p style="text-align: center;">810</p> </div> <div> <p>Termine</p> <p>Significato</p> <p>Relazione con altri segnali</p> </div> </div> <p><i>Impianto di passaggio a livello perturbato</i></p> <p>Consenso per il superamento del segnale principale con la luce rossa lampeggiante e percorrere l'impianto di passaggio a livello perturbato.</p> <p>Gli elementi del percorso controllati nel settore del segnale e il corrispondente blocco di tratta funzionano normalmente.</p> <p>Se il segnale principale sorveglia più impianti di passaggio a livello, la loro quantità <b>viene</b> indicata sulla segnalazione complementare. <b>All'interno di una zona con concatenamento di impianti di passaggio a livello va rinunciato alla tavola complementare.</b></p> <p>Può essere preceduto da un segnale avanzato che mostra <i>avvertimento</i></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica				
R 300.2 Annesso 2						
10	<p><b>10. Entrata prolungata nel caso di segnali di settore di binario</b></p> 	<p><b>10. Entrata prolungata nel caso di segnali di settore di binario</b></p> 				
R 300.2 Allegato 3	<p><b>Allegato 3: Segnali di manovra</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Segnale di retrocessione</li> <li>- Segnale di lancio</li> </ul>	<p><b>Allegato 3: Segnali di manovra per impianti di lancio</b></p>				
1	<p><b>1.2 Segnale di lancio</b></p> <p><b>1.2.1 In generale</b></p> <p>I segnali di lancio servono per la spinta, la fermata e la retrocessione di veicoli sulla sella di lancio e segnalano da entrambi i lati. Nella posizione di base i segnali sono spenti e privi di significato.</p> <p>I segnali di lancio hanno la stessa forma e mostrano le stesse immagini dei rispettivi segnali per la manovra. Per distinguerli i segnali di lancio portano un capitello semicircolare di color bianco.</p> <p>Gli ordini dati con i segnali di lancio sono rivolti al macchinista.</p> <p><b>1.2.2 Segnalazione col segnale di lancio</b></p> <p>Fermata</p> <table border="0" style="margin-left: 200px;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Termine</td> <td><i>Fermata</i></td> </tr> <tr> <td>Significato</td> <td>Arresto del movimento di manovra</td> </tr> </table>	Termine	<i>Fermata</i>	Significato	Arresto del movimento di manovra	<p><b>1 Segnali di manovra per impianti di lancio</b></p> <p><b>1.1</b> Cifra stralciata</p> <p><b>1.2 Segnale di lancio</b></p> <p><b>1.2.1 In generale</b></p> <p>I segnali di lancio servono per la spinta, la fermata e la retrocessione di veicoli sulla sella di lancio e segnalano da entrambi i lati. Nella posizione di base i segnali sono spenti e privi di significato.</p> <p>I segnali di lancio hanno la stessa forma e mostrano le stesse immagini dei rispettivi segnali per la manovra. Per distinguerli i segnali di lancio portano un capitello semicircolare di color bianco.</p> <p>Gli ordini dati con i segnali di lancio sono rivolti al macchinista.</p>
Termine	<i>Fermata</i>					
Significato	Arresto del movimento di manovra					

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<div data-bbox="459 247 667 726" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">  <p style="text-align: center;">A302</p>  <p style="text-align: center;">A303</p> </div> <p style="margin-left: 20px;">Spinta</p> <div data-bbox="459 805 667 1284" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p style="text-align: center;">A304</p>  <p style="text-align: center;">A305</p> </div> <div data-bbox="683 805 1153 901" style="margin-left: 20px;"> <p>Termine Significato</p> <p><i>Spingere</i> Spingere lentamente verso la sella di lancio</p> </div>	<p><b>1.2.2 Segnalazione con il segnale di lancio</b></p> <p>Fermata</p> <div data-bbox="1355 343 1563 598" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px;">  <p style="text-align: center;">A302</p> </div> <div data-bbox="1579 343 2049 438" style="margin-left: 20px;"> <p>Termine Significato</p> <p><i>Fermata</i> Arresto del movimento di ma- novra</p> </div> <p>Spinta</p> <div data-bbox="1355 686 1563 941" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p style="text-align: center;">A304</p> </div> <div data-bbox="1579 686 2049 782" style="margin-left: 20px;"> <p>Termine Significato</p> <p><i>Spingere</i> Spingere lentamente verso la sella di lancio</p> </div>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p data-bbox="456 248 707 272">Spingere più velocemente</p> <div data-bbox="456 293 667 772" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p data-bbox="533 517 591 541">A306</p>  <p data-bbox="533 740 591 764">A307</p> </div> <p data-bbox="680 300 748 323">Image</p> <p data-bbox="680 336 792 360">Significato</p> <p data-bbox="864 300 1115 384"><i>Spingere più velocemente</i> Spingere più velocemente verso la sella di lancio</p> <p data-bbox="456 815 573 839">Retrocedere</p> <div data-bbox="465 860 676 1339" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p data-bbox="542 1083 600 1107">A308</p>  <p data-bbox="542 1307 600 1331">A309</p> </div> <p data-bbox="680 866 770 890">Termine</p> <p data-bbox="680 903 792 927">Significato</p> <p data-bbox="864 866 1151 951"><i>Retrocedere</i> Retrocedere dalla sella di lancio</p> <p data-bbox="456 1378 1169 1428">Se il segnale di lancio mostra nuovamente la fermata prima d'iniziare a retrocedere, bisogna aspettare fino a che l'ordine s'illumini di nuovo.</p>	

R / cfr	fino ad ora	modifica																
<b>300.3</b>																		
1.2	<p><b>1.2 Sicurezza</b></p> <p>La sicurezza deve essere garantita in ogni caso a prescindere dall'attuazione dei collegamenti.</p>	<p><b>1.2 Sicurezza e comunicazione rilevante per la sicurezza</b></p> <p>La sicurezza deve essere garantita in ogni caso a prescindere dall'attuazione dei collegamenti. <b>La comunicazione rilevante per la sicurezza è prioritaria rispetto a ogni altra comunicazione.</b></p>																
5.2	<p><b>5.2 Documentazione per il macchinista</b></p> <p>Il macchinista desume le indicazioni necessarie per la condotta delle corse dall'orario di marcia e dalla tabella della tratta.</p>	<p><b>5.2 Documentazione per il macchinista</b></p> <p>Il macchinista desume le indicazioni necessarie per la condotta delle corse dall'orario di marcia e dalla tabella della tratta. <b>Sulle linee interoperabili nel traffico transfrontaliero la documentazione dev'essere strutturata dall'impresa di trasporto ferroviario secondo le esigenze della STI.</b></p>																
5.5.1	<p><b>5.5.1 Intestazione</b></p> <p>...</p> <table border="1"> <tr><td>53534 F</td><td>facoltativo</td></tr> <tr><td>61558 P</td><td>treno merci o treno di servizio con trasporto viaggiatori</td></tr> <tr><td>85913 U</td><td><b>treno senza calcolo di frenatura</b></td></tr> <tr><td><sup>25</sup> 28567 Y</td><td>facoltativo durante gli altri giorni</td></tr> </table> <p>...</p>	53534 F	facoltativo	61558 P	treno merci o treno di servizio con trasporto viaggiatori	85913 U	<b>treno senza calcolo di frenatura</b>	<sup>25</sup> 28567 Y	facoltativo durante gli altri giorni	<p><b>5.5.1 Intestazione</b></p> <p>...</p> <table border="1"> <tr><td>53534 F</td><td>facoltativo</td></tr> <tr><td>61558 P</td><td>treno merci o treno di servizio con trasporto viaggiatori</td></tr> <tr><td><sup>25</sup> 28567 Y</td><td>facoltativo durante gli altri giorni</td></tr> </table> <p>...</p>	53534 F	facoltativo	61558 P	treno merci o treno di servizio con trasporto viaggiatori	<sup>25</sup> 28567 Y	facoltativo durante gli altri giorni		
53534 F	facoltativo																	
61558 P	treno merci o treno di servizio con trasporto viaggiatori																	
85913 U	<b>treno senza calcolo di frenatura</b>																	
<sup>25</sup> 28567 Y	facoltativo durante gli altri giorni																	
53534 F	facoltativo																	
61558 P	treno merci o treno di servizio con trasporto viaggiatori																	
<sup>25</sup> 28567 Y	facoltativo durante gli altri giorni																	
5.6.1	<p><b>5.6.1 Colonna della stazione</b></p> <p>...</p> <table border="1"> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale. Settore senza regime d'esercizio «Reversing»</td></tr> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida, limite fra settore di velocità convenzionale e esteso</td></tr> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso. Settore nel quale è possibile il regime d'esercizio «Reversing»</td></tr> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso. Settore senza regime d'esercizio «Reversing»</td></tr> </table>	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale. Settore senza regime d'esercizio «Reversing»	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida, limite fra settore di velocità convenzionale e esteso	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso. Settore nel quale è possibile il regime d'esercizio «Reversing»	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso. Settore senza regime d'esercizio «Reversing»	<p><b>5.6.1 Colonna della stazione</b></p> <p>...</p> <table border="1"> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale. Settore <b>nel quale non è possibile una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»</td></tr> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida, limite fra settore di velocità convenzionale e estesa</td></tr> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa. Settore nel quale è possibile <b>una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»</td></tr> <tr><td>⋮</td><td>tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa. Settore <b>nel quale non è possibile una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»</td></tr> </table>	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale. Settore <b>nel quale non è possibile una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida, limite fra settore di velocità convenzionale e estesa	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa. Settore nel quale è possibile <b>una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»	⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa. Settore <b>nel quale non è possibile una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale. Settore senza regime d'esercizio «Reversing»																	
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida, limite fra settore di velocità convenzionale e esteso																	
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso. Settore nel quale è possibile il regime d'esercizio «Reversing»																	
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità esteso. Settore senza regime d'esercizio «Reversing»																	
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale. Settore <b>nel quale non è possibile una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»																	
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida, limite fra settore di velocità convenzionale e estesa																	
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa. Settore nel quale è possibile <b>una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»																	
⋮	tratta con segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa. Settore <b>nel quale non è possibile una commutazione</b> nel regime d'esercizio «Reversing»																	

R / cfr	fino ad ora	modifica
	...	...
6.2.1	<p><b>6.2.1 Trasmissione degli ordini</b></p> <p>Gli ordini devono essere trasmessi con obbligo di protocollo o di quietanza. Per gli ordini soggetti ad obbligo di protocollo vanno in ogni caso osservate le disposizioni per i formulari della prima categoria.</p>	<p><b>6.2.1 Trasmissione degli ordini</b></p> <p>Gli ordini devono essere trasmessi con obbligo di protocollo o di quietanza. Per gli ordini soggetti a protocollo vanno in ogni caso osservate le relative disposizioni per i formulari della prima categoria. <b>Gli ordini vanno trasmessi il più vicino praticabile al luogo di esecuzione.</b></p>
6.2.2	<p><b>6.2.2 Consegna di un ordine direttamente al destinatario</b></p> <p>Il capomovimento deve consegnare l'ordine al macchinista di testa. Quest'ultimo informa il personale viaggiante interessato presente sul treno, con obbligo di quietanza.</p> <p>L'ordine <i>Circolare con pantografi abbassati</i> dev'essere trasmesso con obbligo di protocollo dal primo macchinista.</p>	<p><b>6.2.2 Consegna di un ordine direttamente al destinatario</b></p> <p>Il capomovimento deve consegnare l'ordine al macchinista di testa. Quest'ultimo avvisa l'ulteriore personale interessato presente sul treno, con obbligo di quietanza.</p> <p>L'<b>ordine 9</b> dev'essere trasmesso con obbligo di protocollo dal primo macchinista.</p>
6.2.3	<p><b>6.2.3 Consegna di un ordine dietro incarico</b></p> <p>Il capomovimento può delegare la consegna di un ordine. Se l'ordine da consegnare è soggetto a protocollo, anche l'incarico avviene con obbligo di protocollo. Prima di impartire l'incarico devono già essere state prese le eventuali misure di sicurezza.</p> <p>La consegna di un ordine dev'essere confermata con obbligo di quietanza al capomovimento della stazione che ha dato l'ordine. Il macchinista può confermare il ricevimento di un ordine direttamente alla stazione che ha dato l'incarico.</p> <p>La consegna dell'ordine di <i>passaggio di segnali disposti su fermata</i> non deve essere confermata.</p>	<p><b>6.2.3 Consegna di un ordine dietro incarico</b></p> <p>Il capomovimento può delegare la consegna di un ordine. Se l'ordine da consegnare è soggetto a protocollo, anche l'incarico avviene con obbligo di protocollo. Prima di impartire l'incarico devono già essere state prese le eventuali misure di sicurezza.</p> <p>La consegna di un ordine dev'essere confermata con obbligo di quietanza al capomovimento della stazione che ha dato l'ordine. Il macchinista può confermare il ricevimento di un ordine direttamente alla stazione che ha dato l'incarico.</p> <p>La consegna dell'<b>ordine 1</b> non deve essere confermata.</p>
6.2.5	<p><b>6.2.5 Annullamento di un ordine consegnato</b></p> <p>Se un ordine consegnato non serve o viene annullato, bisogna informare il macchinista con obbligo di quietanza. L'ordine consegnato deve essere ritirato o contrassegnato come nullo dal macchinista, alla prossima fermata. Il macchinista annota sullo stesso luogo e funzione di chi l'ha annullato.</p>	<p><b>6.2.5 Annullamento di un ordine con obbligo di protocollo</b></p> <p>Se un ordine <b>con obbligo di protocollo</b> non serve o viene annullato, bisogna avvisare il macchinista <b>con obbligo di protocollo mediante ordine 4.</b></p>
8.2.5	<p><b>8.2.5 Identificazione</b></p> <p>Prima di trasmettere il messaggio, chi lo spedisce deve identificare chiaramente il destinatario. Se non si è capito un nome di chiamata, si chiederà di ripeterlo, per evitare trasmissioni errate.</p>	<p><b>8.2.5 Identificazione</b></p> <p>Prima di trasmettere il messaggio, chi lo spedisce deve identificare chiaramente il destinatario. <b>Gli utenti della comunicazione devono indicare la loro rispettiva ubicazione. La denominazione dell'ubicazione è da scegliere considerando la situazione e può essere p.es. una stazione, una centrale d'esercizio, una sezione di tratta, l'indicazione del chilometraggio, o il posto davanti a un segnale o a una tavola.</b> Se non si è capito un nome di chiamata, si chiederà di ripeterlo, per evitare trasmissioni errate.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica												
8.3.1	<p><b>8.3.1 Comportamento e disciplina di conversazione</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Si adottano i modi di dire prescritti</li> <li>– i numeri di treno vanno citati sempre per intero</li> <li>– per una migliore comprensione, i numeri a tre e più cifre sono scomposti in gruppi di una e due cifre, secondo gli esempi che seguono:</li> </ul> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;">782</td> <td>sette – ottantadue</td> </tr> <tr> <td>5543</td> <td>cinquantacinque – quarantatre</td> </tr> <tr> <td>19471</td> <td>diciannove – quattro – settantuno</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>– a scanso di errori, invece di lettere singole ci si esprimerà usando parole intere, p.e. «Battista 9» invece di «B 9» oppure «Olga 7» anziché «O 7»</li> <li>– in caso di difficoltà di comprensione, le parole difficili vanno compitate o i numeri citati singolarmente. A tale scopo si devono utilizzare termini inequivocabili (si vedano gli esempi nella tabella di compitazione)</li> </ul> <p>...</p>	782	sette – ottantadue	5543	cinquantacinque – quarantatre	19471	diciannove – quattro – settantuno	<p><b>8.3.1 Comportamento e disciplina di conversazione</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Si adottano i modi di dire prescritti</li> <li>– i numeri di treno vanno citati sempre per intero</li> <li>– per una migliore comprensione, <b>i numeri a più cifre vanno scomposti in singole cifre e trasmessi cifra per cifra secondo gli esempi che seguono:</b></li> </ul> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;">782</td> <td><b>sette-otto-due</b></td> </tr> <tr> <td>5543</td> <td><b>cinque-cinque-quattro-tre</b></td> </tr> <tr> <td>19471</td> <td><b>uno-nove-quattro-sette-uno</b></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>– a scanso di errori, invece di lettere singole ci si esprimerà usando parole intere, p.es. «Bravo 9» invece di «B 9» oppure «Mike 7» anziché «M 7»</li> <li>– in caso di difficoltà di comprensione, le parole difficili vanno compitate. A tale scopo si devono utilizzare termini inequivocabili (vedi tabella di compitazione)</li> </ul> <p>...</p>	782	<b>sette-otto-due</b>	5543	<b>cinque-cinque-quattro-tre</b>	19471	<b>uno-nove-quattro-sette-uno</b>
782	sette – ottantadue													
5543	cinquantacinque – quarantatre													
19471	diciannove – quattro – settantuno													
782	<b>sette-otto-due</b>													
5543	<b>cinque-cinque-quattro-tre</b>													
19471	<b>uno-nove-quattro-sette-uno</b>													
8.3.2		<p><b>8.3.2 Locuzioni</b></p> <p>nuove locuzioni:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>per fare attendere brevemente l’interlocutore:</b></li> </ul> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;"><i>aspettare</i></td> <td><b>introduce una pausa nella conversazione in corso</b></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>se la conversazione deve essere proseguita più avanti:</b></li> </ul> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;"><i>richiamo</i></td> <td><b>annuncia l’imminente interruzione del collegamento</b></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>come avvio di una chiamata d’emergenza:</b></li> </ul> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;"><i>mayday, mayday, mayday</i></td> <td><b>identico in tutte le lingue e da non utilizzare se può essere impiegata una funzione tecnica per la chiamata d’emergenza</b></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>nel contesto della consegna di ordini:</b></li> </ul>	<i>aspettare</i>	<b>introduce una pausa nella conversazione in corso</b>	<i>richiamo</i>	<b>annuncia l’imminente interruzione del collegamento</b>	<i>mayday, mayday, mayday</i>	<b>identico in tutte le lingue e da non utilizzare se può essere impiegata una funzione tecnica per la chiamata d’emergenza</b>						
<i>aspettare</i>	<b>introduce una pausa nella conversazione in corso</b>													
<i>richiamo</i>	<b>annuncia l’imminente interruzione del collegamento</b>													
<i>mayday, mayday, mayday</i>	<b>identico in tutte le lingue e da non utilizzare se può essere impiegata una funzione tecnica per la chiamata d’emergenza</b>													

R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p><i>annullamento di un ordine</i>     <b>introduce la revoca / la ripresa di un ordine</b></p> <p><i>errore (ed ev. preparo un nuovo ordine)</i>     <b>in caso di errore di trasmissione tecnica o se il mittente ha trasmesso indicazioni errate</b></p> <p>...</p>
9.4.1	<p><b>9.4.1 Disciplina di conversazione semplificata</b></p> <p>Durante i movimenti di manovra, tutti i messaggi vanno ripetuti in modo conforme al senso, controllandone l'esattezza; gli annunci importanti per la sicurezza devono essere ripetuti testualmente e quietanzati.</p> <p>All'interno di un gruppo di manovra, per i movimenti di manovra si può adottare la seguente disciplina semplificata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- all'identificazione del ricevente, si tralascia il nome dell'emittente</li> <li>- dopo che è avvenuta l'identificazione dell'emittente e del ricevente, si rinuncia alle locuzioni «capito» e «rispondere».</li> </ul> <p>La disciplina semplificata si può adottare anche nel caso di treni con più veicoli motore serviti nel medesimo treno.</p>	<p><b>9.4.1 Disciplina di conversazione semplificata</b></p> <p>Durante i movimenti di manovra, tutti i messaggi vanno ripetuti in modo conforme al senso, controllandone l'esattezza; gli annunci importanti per la sicurezza devono essere ripetuti testualmente e quietanzati.</p> <p>All'interno di un <b>gruppo di comunicazione esistente</b> si può adottare la seguente disciplina semplificata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>dopo</b> l'identificazione del ricevente, <b>si tralasciano l'indicazione dell'ubicazione e del nome di chiamata</b> dell'emittente</li> <li>- dopo che è avvenuta l'identificazione dell'emittente e del ricevente, si rinuncia alle locuzioni «capito» e «rispondere».</li> </ul> <p>La disciplina semplificata si può adottare anche nel caso di treni con più veicoli motore serviti nel medesimo treno.</p>
Annesso 1		Gli esempi di conversazioni telefoniche sono stati modificati secondo le nuove disposizioni relative alla trasmissione telefonica.
Annesso 2		Nuovo: È da utilizzare unicamente la tabella di computazione internazionale.
<b>300.4</b>		
1.3	<p><b>1.3 Tipi di movimento</b></p> <p>Si distingue fra i movimenti di manovra seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- corse di manovra condotte direttamente e indirettamente</li> <li>- lancio</li> <li>- colpo</li> <li>- movimenti di manovra con la fune o l'argano</li> <li>- movimenti di manovra a braccia o con mezzi meccanici.</li> </ul>	<p><b>1.3 Tipi di movimento</b></p> <p>Si distingue fra i movimenti di manovra seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- corse di manovra condotte direttamente e indirettamente</li> <li>- lancio</li> <li>- colpo</li> <li>- movimenti di manovra con la fune o l'argano</li> <li>- <b>movimenti di manovra con veicoli stradali</b></li> <li>- movimenti di manovra a braccia o con mezzi meccanici.</li> </ul>
1.7.2	<p><b>1.7.2 Assicuramento di veicoli</b></p> <p>Per l'assicuramento dei veicoli ricoverati si possono utilizzare i mezzi seguenti:</p>	<p><b>1.7.2 Assicuramento di veicoli</b></p> <p>Per l'assicuramento dei veicoli ricoverati si possono utilizzare i mezzi seguenti:</p>



R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- staffe d'arresto</li> <li>- freno d'immobilizzazione.</li> </ul> <p>In ogni caso, i veicoli ricoverati su una discesa di oltre il 20 ‰ o nelle sue immediate vicinanze, devono essere assicurati, in pi della forza di ritenuta minima necessaria, con una staffa d'arresto.</p> <p>Il freno ad aria pu essere utilizzato per l'assicurazione dei veicoli ricoverati, solo se entro la prossima mezz'ora vi sar un nuovo accostamento a questi veicoli e se essi non si trovano su una discesa di oltre il 2 ‰ o nelle sue immediate vicinanze. I veicoli devono inoltre essere frenati completamente.</p> <p>Un carro ricoverato singolarmente va sempre assicurato subito con mezzi di frenatura indipendenti dal freno ad aria.</p> <p><b>Eventuali agevolazioni riguardo all'assicurazione di veicoli in binari concavi vanno disciplinate nelle prescrizioni d'esercizio del gestore dell'infrastruttura.</b></p> <p>Se veicoli motori o veicoli dei servizi di manutenzione sono assicurati con staffe d'arresto, queste vanno posate in modo tale che non possano essere espulse da cacciasassi, tubi dei sabbiatori, dispositivi di misura ecc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- staffe d'arresto</li> <li>- freno d'immobilizzazione.</li> </ul> <p>In ogni caso, i veicoli ricoverati su una discesa di oltre il 20 ‰ o nelle sue immediate vicinanze, devono essere assicurati, in pi della forza di ritenuta minima necessaria, con una staffa d'arresto.</p> <p>Il freno ad aria pu essere utilizzato per l'assicurazione dei veicoli ricoverati, solo se entro la prossima mezz'ora vi sar un nuovo accostamento a questi veicoli e se essi non si trovano su una discesa di oltre il 2 ‰ o nelle sue immediate vicinanze. I veicoli devono inoltre essere frenati completamente.</p> <p>Un carro ricoverato singolarmente va sempre assicurato subito con mezzi di frenatura indipendenti dal freno ad aria.</p> <p><b>I gestori dell'infrastruttura possono emanare prescrizioni d'esercizio in deroga per l'assicurazione su binari concavi come pure nelle discese contro il paraurti per i veicoli che vi sono accostati.</b></p> <p>Se veicoli motori o veicoli dei servizi di manutenzione sono assicurati con staffe d'arresto, queste vanno posate in modo tale che non possano essere espulse da cacciasassi, tubi dei sabbiatori, dispositivi di misura ecc.</p>
1.8.1	<p><b>1.8.1 Impiego del freno ad aria</b></p> <p>Le corse di manovra devono poter essere frenate con il freno ad aria. Sulle pendenze fino al 10 ‰, almeno la met dei veicoli dev'essere frenata col freno ad aria e sulle pendenze superiori al 10 ‰ tutti i veicoli della corsa di manovra devono essere frenati ad aria.</p> <p>Mancando il freno ad aria automatico o se il suo impiego non  appropriato in seguito a particolari decorsi dell'esercizio, la velocit massima  di 10 km/h. A questo riguardo, il peso del carico rimorchiato non frenato verso e sulle pendenze indicate pu ammontare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0 – 15 ‰ al massimo al quintuplo</li> <li>- 16 – 30 ‰ al massimo al doppio</li> <li>- 31 – 50 ‰ al massimo a una volta</li> </ul> <p>del peso del veicolo motore.</p> <p>Sulle pendenze superiori al 30 ‰ l'ultimo veicolo sul lato a valle dev'essere frenato ad aria.</p> <p>Sulle pendenze superiori al 50 ‰ tutto il peso della corsa di manovra dev'essere frenato ad aria.</p> <p>Se con il freno ad aria non si pu ottenere un'azione frenante sufficiente, bisogna servire in pi i freni a mano.</p>	<p><b>1.8.1 Impiego del freno ad aria</b></p> <p>Le corse di manovra devono poter essere frenate con il freno ad aria. Sulle pendenze fino al 10 ‰, almeno la met dei veicoli dev'essere frenata col freno ad aria e sulle pendenze superiori al 10 ‰ tutti i veicoli della corsa di manovra devono essere frenati ad aria.</p> <p>Mancando il freno ad aria automatico o se il suo impiego non  appropriato in seguito a particolari decorsi dell'esercizio, la velocit massima  di 10 km/h. A questo riguardo, il peso del carico rimorchiato non frenato verso e sulle pendenze indicate pu ammontare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0 – 15 ‰ al massimo al quintuplo</li> <li>- 16 – 30 ‰ al massimo al doppio</li> <li>- 31 – 50 ‰ al massimo a una volta</li> </ul> <p>del peso del veicolo motore. <b>Per i veicoli strada/rotaia con trasmissione di forza mediante ruote gommate, le imprese di trasporto ferroviario possono fissare valori pi alti nelle prescrizioni d'esercizio.</b></p> <p>Sulle pendenze superiori al 30 ‰ l'ultimo veicolo sul lato a valle dev'essere frenato ad aria.</p> <p>Sulle pendenze superiori al 50 ‰ tutto il peso della corsa di manovra dev'essere frenato ad aria.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Negli impianti di lancio fanno stato le prescrizioni relative alla rinuncia al freno ad aria in questi impianti.</p> <p>Per gli elettrotreni si applicano le prescrizioni d'esercizio in materia dell'impresa di trasporto ferroviaria.</p>	<p>Se con il freno ad aria non si può ottenere un'azione frenante sufficiente, bisogna servire in più i freni a mano.</p> <p>Negli impianti di lancio fanno stato le prescrizioni relative alla rinuncia al freno ad aria in questi impianti.</p> <p>Per gli elettrotreni si applicano le prescrizioni d'esercizio in materia dell'impresa di trasporto ferroviaria.</p>
1.8.5	<p><b>1.8.5 Segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>Per corse all'interno dei settori di manovra valgono fundamentalmente le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura come per i movimenti di manovra in stazione.</p> <p>Fuori dei settori di manovra fanno stato di principio le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura come per i treni.</p>	cifra stralciata
2.1	<p><b>2.1 Principio</b></p> <p>Consensi e ordini vanno impartiti in modo chiaro. Ogni annuncio e ogni ordine deve essere quietanzato dal destinatario.</p> <p>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.</p> <p><b>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 dal gestore dell'infrastruttura nelle disposizioni esecutive.</b></p> <p>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».</p>	<p><b>2.1 Principio</b></p> <p>Consensi e ordini vanno impartiti in modo chiaro. Ogni annuncio e ogni ordine deve essere quietanzato dal destinatario.</p> <p>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.</p> <p>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».</p>
2.2.1	<p><b>2.2.1 Principio</b></p> <p>Negli impianti con scambi centralizzati, il capomanovra richiede l'itinerario al capomovimento.</p> <p>Prima di richiedere l'itinerario, il capomanovra verifica se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ai veicoli non sono applicati segnali per il contrassegno di veicoli ai quali non si può accostare, tavole di avvertimento per il preriscaldamento o per le staffe d'arresto</li> </ul>	<p><b>2.2.1 Principio</b></p> <p>Negli impianti con scambi centralizzati, il capomanovra richiede l'itinerario al capomovimento.</p> <p>Prima di richiedere l'itinerario, il capomanovra verifica se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ai veicoli non sono applicati segnali per il contrassegno di veicoli ai quali non si può accostare, tavole di avvertimento per il preriscaldamento o per le staffe d'arresto</li> </ul>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– i lavori di carico sono sospesi, i mezzi di carico sono stati rimossi e il carico di veicoli che sono in fase di carico o scarico è assicurato in conformità</li> <li>– le porte, le pareti scorrevoli, i tetti scorrevoli, le valvole di svuotamento ecc. sono chiusi o bloccati nella misura prescritta e se nessuna parte dei veicoli o del carico penetra nel profilo di spazio libero</li> <li>– tutti i veicoli sono accoppiati regolarmente.</li> </ul> <p>...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– i lavori di carico sono sospesi, i mezzi di carico sono stati rimossi e il carico di veicoli che sono in fase di carico o scarico è assicurato in conformità</li> <li>– le porte, le pareti scorrevoli, i tetti scorrevoli, le valvole di svuotamento ecc. sono chiusi o bloccati nella misura prescritta e se nessuna parte dei veicoli o del carico <b>oltrepassa le dimensioni ammesse</b></li> <li>– tutti i veicoli sono accoppiati regolarmente.</li> </ul> <p>...</p>
2.2.3	<p><b>2.2.3 Disposizione dell'itinerario senza richiesta</b></p> <p>Per le corse di manovra condotte direttamente, il capomovimento può disporre l'itinerario senza previa richiesta, se ne conosce il binario di partenza e finale.</p> <p><b>La disposizione dell'itinerario senza richiesta è proibita nell'ambito della segnalazione in cabina di guida e per la spinta non scortata.</b></p>	<p><b>2.2.3 Disposizione dell'itinerario senza richiesta</b></p> <p>Per le corse di manovra condotte direttamente, il capomovimento può disporre l'itinerario senza previa richiesta, se ne conosce il binario di partenza e il binario di destinazione.</p>
2.2.5	<p><b>2.2.5 Regime d'esercizio «Shunting» al passaggio di Level o fra centrali di tratta</b></p> <p>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 di Level o fra centrali di tratta l'equipaggiamento ETCS del veicolo non commuta.</p> <p>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 fissare i rispettivi settori per mezzo di un'indicazione chilometrica.</p> <p>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.</p>	cifra stralciata
2.3.8	<p><b>2.3.8 Movimenti di manovra con la segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale</b></p> <p>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</p>	cifra stralciata

R / cfr	fino ad ora	modifica
	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.	
2.3.9	<p><b>2.3.9 Fuori dei settori di manovra con la segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	cifra stralciata
2.4.1	<p><b>2.4.1 Principio</b></p> <p>Il capomovimento deve impartire un consenso per ogni singolo movimento di manovra. Il consenso è diretto al capomanovra.</p> <p>Tale consenso vale al massimo fino alla fermata nel binario di arrivo. Se nel binario d'arrivo occorre accostare ad altri veicoli, non è necessario un altro consenso.</p> <p>Per il colpo, il lancio o per la spinta non scortata, il consenso può essere dato solo se l'itinerario è disposto fino al binario d'arrivo richiesto.</p>	<p><b>2.4.1 Principio</b></p> <p>Il capomovimento deve impartire un consenso per ogni singolo movimento di manovra. Il consenso è diretto al capomanovra.</p> <p>Tale consenso vale al massimo fino alla fermata nel binario di arrivo. Se nel binario d'arrivo occorre accostare ad altri veicoli, non è necessario un altro consenso.</p> <p>Per il colpo, il lancio o per la spinta non scortata, il consenso può essere dato solo se l'itinerario è disposto fino al binario d'arrivo richiesto.</p> <p><b>Se il capomanovra non può accertare in maniera inequivocabile se si tratta di un impianto con scambi centralizzati o non centralizzati, egli deve prendere contatto con il capomovimento.</b></p>
2.4.8	<p><b>2.4.8 Movimenti di manovra con la segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale</b></p> <p>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.</p> <p>Entrando in un settore di manovra, o al suo interno, il consenso viene accordato al segnale di manovra ETCS.</p> <p>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</p>	cifra stralciata

R / cfr	fino ad ora	modifica															
	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.																
2.4.9	<p><b>2.4.9 Fuori dei settori di manovra con la segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità convenzionale</b></p> <p>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]».</p> <p>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». 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.</p> <p>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)».</p>	cifra stralciata															
2.5.2	<p><b>2.5.2 Trasmissione degli ordini</b></p> <p>Il capomanovra deve dare singolarmente l'ordine di corsa al macchinista per ogni movimento di manovra come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– verbalmente o per telefono con il testo «<i>Loc / M...</i>» o</li> <li>– con ordini ottici o acustici secondo le prescrizioni sui segnali.</li> </ul> <p>I testi degli ordini sono i seguenti:</p> <table border="1" data-bbox="456 1094 1167 1166"> <thead> <tr> <th>italiano</th> <th>tedesco</th> <th>francese</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>avanti</td> <td>vorwärts</td> <td>en avant</td> </tr> </tbody> </table>	italiano	tedesco	francese	avanti	vorwärts	en avant	<p><b>2.5.2 Trasmissione degli ordini</b></p> <p>Il capomanovra deve dare singolarmente l'ordine di corsa al macchinista per ogni movimento di manovra come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– verbalmente o per telefono con il testo «<i>Loc / M...</i>» o</li> <li>– con ordini ottici o acustici secondo le prescrizioni sui segnali.</li> </ul> <p>I testi degli ordini sono i seguenti:</p> <table border="1" data-bbox="1352 1094 2063 1209"> <thead> <tr> <th>italiano</th> <th>tedesco</th> <th>francese</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>sganciato</b></td> <td><b>abgehängt</b></td> <td><b>coupé</b></td> </tr> <tr> <td>avanti</td> <td>vorwärts</td> <td>en avant</td> </tr> </tbody> </table>	italiano	tedesco	francese	<b>sganciato</b>	<b>abgehängt</b>	<b>coupé</b>	avanti	vorwärts	en avant
italiano	tedesco	francese															
avanti	vorwärts	en avant															
italiano	tedesco	francese															
<b>sganciato</b>	<b>abgehängt</b>	<b>coupé</b>															
avanti	vorwärts	en avant															
2.5.6	<p><b>2.5.6 Movimento senza ordine di avanzare</b></p> <p>Il manovratore annuncia al macchinista lo sganciamento del veicolo motore con: «<i>sganciato</i>». In seguito il macchinista deve allontanare il veicolo motore dal treno a una distanza tale da permettere al manovratore di uscire dai veicoli senza pericolo.</p>	<p><b>2.5.6 Allontanare dopo lo sganciamento del veicolo motore</b></p> <p>Il manovratore annuncia al macchinista lo sganciamento del veicolo motore con: «<i>sganciato</i>». In seguito il macchinista deve allontanare il veicolo motore dal treno a una distanza tale da permettere al manovratore di uscire dai veicoli senza pericolo.</p>															

R / cfr	fino ad ora	modifica
2.6.1	<p><b>2.6.1 Principio</b></p> <p>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.</p> <p>Dopo un segnale basso o un segnale di manovra ETCS che mostra <i>via libera con prudenza</i> o in impianti privi di segnali bassi, si deve poter fermare prima di un veicolo ferroviario.</p>	<p><b>2.6.1 Principio</b></p> <p>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.</p> <p><b>Affinché il capomanovra sia in grado di osservare perfettamente i segnali riflettenti non illuminati, la testa del movimento di manovra di notte, in gallerie o con cattive condizioni di visibilità deve disporre di una sufficiente illuminazione come p.es.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- illuminazione frontale del veicolo motore,</li> <li>- illuminazione per il capomanovra (p.es. lampada portatile o lampada frontale / da casco).</li> </ul> <p>Dopo un segnale basso o un segnale di manovra ETCS che mostra <i>via libera con prudenza</i> o in impianti privi di segnali bassi, si deve poter fermare prima di un veicolo ferroviario.</p>
2.8.2	<p><b>2.8.2 Accostamento a veicoli</b></p> <p>Se si accosta a veicoli, quest'ultimi devono essere assicurati contro il rischio di fuga.</p> <p>Nel premere, occorre prestare attenzione affinché nessun veicolo venga spinto nel profilo di spazio libero di un altro itinerario.</p> <p>È vietato accostare a veicoli ai quali vengono apportati lavori di riparazione o che sono raccordati con condotte di tubi flessibili o di tubi a impianti di travaso. Tutti i movimenti di manovra devono fermarsi ad almeno 5 metri da tali veicoli.</p> <p>Ai veicoli che sono allacciati a impianti fissi di preriscaldamento o preriscaldati con veicoli motori non occupati, si può accostare con prudenza senza muoverli. È permesso accoppiare gli accoppiamenti a vite e allacciare gli accoppiamenti dei freni.</p>	<p><b>2.8.2 Accostamento a veicoli</b></p> <p>Se si accosta a veicoli, quest'ultimi devono essere assicurati contro il rischio di fuga.</p> <p>Nel premere, occorre prestare attenzione affinché, <b>quanto possibile, nessun veicolo venga spostato. Comunque non deve derivare nessuna messa in pericolo a causa di un eventuale spostamento di veicoli.</b></p> <p>È vietato accostare a veicoli ai quali vengono apportati lavori di riparazione o che sono raccordati con condotte di tubi flessibili o di tubi a impianti di travaso. Tutti i movimenti di manovra devono fermarsi ad almeno 5 metri da tali veicoli.</p> <p>Ai veicoli che sono allacciati a impianti fissi di preriscaldamento o preriscaldati con veicoli motori non occupati, si può accostare con prudenza senza muoverli. È permesso accoppiare gli accoppiamenti a vite e allacciare gli accoppiamenti dei freni.</p>
3.3.2	<p><b>3.3.2 Argano, verricelli</b></p> <p>Se la fune è fissata al gancio di trazione del veicolo anteriore, il peso dei veicoli trainati con argani o verricelli non può superare quello ammissibile per l'argano o il verricello. <b>Esso non può inoltre superare le 100 t, se la fune è fissata a ganci o ad anelli di traino dei veicoli.</b></p> <p>Le disposizioni sulla fune di manovra, sul fissaggio e sulla fermata valgono anche per i movimenti di manovra eseguiti con argani e verricelli.</p>	<p><b>3.3.2 Argano, verricelli</b></p> <p>Se la fune è fissata al gancio di trazione del veicolo anteriore, il peso dei veicoli trainati con argani o verricelli non può superare quello ammissibile per l'argano o il verricello.</p> <p><b>Se la fune è fissata a ganci o ad anelli di traino dei veicoli, il peso non può superare i 100 t.</b></p> <p><b>Il gestore dell'infrastruttura rispettivamente l'impresa di trasporto ferroviario possono fissare valori superiori. Questi valori vengono stabiliti per mezzo di una valutazione dei rischi che consideri le specificità</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p><b>locali, il tipo di impianto a fune e il peso massimo che può essere esercitato sul gancio o sull'anello di traino.</b></p> <p>Le disposizioni sulla fune di manovra, sul fissaggio e sulla fermata valgono anche per i movimenti di manovra eseguiti con argani e verricelli.</p>
3.4	<p><b>3.4 Movimento di manovra a braccia o con mezzi meccanici ausiliari</b></p>	<p><b>3.4 Movimento di manovra a braccia, con mezzi meccanici ausiliari o con veicoli stradali</b></p>
3.4.1	<p><b>3.4.1 Movimenti di manovra a forza di braccia</b></p> <p>Per qualsiasi movimento di manovra a braccia o con la leva, il manovratore deve sistemarsi in modo tale da poter scorgere il binario percorso e poter fermare i veicoli con il freno a mano o con staffe d'arresto.</p> <p>È permesso il traino o la spinta di veicoli solo rimanendo sul lato degli stessi.</p>	<p><b>3.4.1 Movimenti di manovra a forza di braccia o con mezzi meccanici ausiliari</b></p> <p>Per qualsiasi movimento di manovra a braccia o <b>con mezzi meccanici ausiliari quali p.es.</b> leva, il manovratore deve sistemarsi in modo tale da poter scorgere il binario percorso e poter fermare i veicoli con il freno a mano o con staffe d'arresto.</p> <p>È permesso il traino o la spinta di veicoli solo rimanendo sul lato degli stessi.</p>
3.4.2	<p><b>3.4.2 Cooperazione di terzi</b></p> <p>Su binari di raccordo ecc. i veicoli possono essere spostati anche dal personale ivi occupato. Eccezionalmente, per spingere i veicoli si possono impiegare anche terze persone, con il consenso e sotto la direzione del capomanovra.</p> <p>nuovo: cifra 3.4.3</p>	<p><b>3.4.2 Movimento di manovra con veicoli stradali</b></p> <p>I <b>veicoli stradali</b> possono essere utilizzati solo se ciò è previsto nelle istruzioni d'uso. Essi devono presentare particolari dispositivi di trazione o repulsione, in modo da escludere qualsiasi danno ai veicoli. I veicoli vanno spinti o tirati senza scosse, concentrando lo sforzo direttamente sulla traversa o sui respingenti e nel senso del binario, o al dispositivo di trazione.</p>
3.4.3	<p><b>3.4.3 Mezzi meccanici ausiliari</b></p> <p>I mezzi meccanici ausiliari non ferroviari come i trattori, i carrelli elevatori ecc. possono essere utilizzati solo se ciò è previsto nelle loro istruzioni d'uso. Essi devono presentare particolari dispositivi di trazione e repulsione, in modo da escludere qualsiasi danno ai veicoli. I veicoli vanno spinti o tirati senza scosse, concentrando lo sforzo direttamente sulla traversa di testa o sui respingenti e nel senso del binario, o al dispositivo di trazione.</p> <p>nuovo: cifra 3.4.2</p>	<p><b>3.4.3 Cooperazione di terzi</b></p> <p>Su binari di raccordo ecc. i veicoli possono essere spostati anche dal personale ivi occupato. Eccezionalmente, per spingere i veicoli si possono impiegare anche terze persone, con il consenso e sotto la direzione del capomanovra.</p>
3.6.2	<p><b>3.6.2 Velocità massima in stazione e nell'ambito della segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>... ..</p> <p>10 km/h – per la spinta non scortata, se la cabina di guida occupata si trova al massimo 40 metri dietro la testa della corsa di manovra</p> <p>– se durante una corsa di manovra condotta direttamente è occupata la cabina di guida posteriore</p>	<p><b>3.6.2 Velocità massima in stazione e in una zona di segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>... ..</p> <p>10 km/h – per la spinta non scortata, se la cabina di guida occupata si trova al massimo 40 metri dietro la testa della corsa di manovra</p> <p>– se durante una corsa di manovra condotta direttamente è occupata la cabina di guida posteriore</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– se la quantità dei veicoli non frenati supera la quantità dei veicoli frenati ad aria, salvo su impianti di lancio</li> <li>– sui binari di carico, nella zona dei binari immersi nel terreno</li> <li>– per corse di manovra su binari che possono essere attraversati da viaggiatori</li> <li>...</li> <li>5 km/h ...</li> <li>– per circolare in depositi, rimesse, impianti di manutenzione e capannoni di trasbordo</li> <li>– su piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori</li> <li>– nelle curve con scanalature di guida e controrotaie</li> <li>– durante le manovre con la fune</li> <li>– durante le manovre a braccia o con speciali dispositivi ausiliari</li> <li>– per la spinta non scortata, se la cabina di guida occupata si trova a più di 40 metri e al massimo 100 metri dietro la testa della corsa di manovra.</li> <li>...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– se la quantità dei veicoli non frenati supera la quantità dei veicoli frenati ad aria, salvo su impianti di lancio</li> <li>– sui binari di carico, nella zona dei binari immersi nel terreno</li> <li>– per corse di manovra su binari che possono essere attraversati da viaggiatori</li> <li>– <b>per veicoli stradali con impiego del freno ad aria dei veicoli ferroviari da manovrare</b></li> <li>...</li> <li>5 km/h ...</li> <li>– per circolare in depositi, rimesse, impianti di manutenzione e capannoni di trasbordo</li> <li>– su piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori</li> <li>– nelle curve con scanalature di guida e controrotaie</li> <li>– durante le manovre con la fune</li> <li>– durante le manovre a braccia o con <b>mezzi meccanici ausiliari</b></li> <li>– per la spinta non scortata, se la cabina di guida occupata si trova a più di 40 metri e al massimo 100 metri dietro la testa della corsa di manovra.</li> <li>– <b>per veicoli stradali senza impiego del freno ad aria dei veicoli ferroviari da manovrare</b></li> <li>...</li> </ul>
3.7	<p><b>3.7 Sosta sul movimento di manovra</b></p> <p>Per quanto possibile, il manovratore deve sostare su una piattaforma, in modo da non penetrare nel profilo di spazio libero dei veicoli. La sosta su un predellino o una pedana di manovra laterale è permessa sul lato opposto a quello del binario o nelle zone in cui esiste uno spazio di sicurezza intermedio.</p> <p>Se non vi è uno spazio di sicurezza intermedio e il profilo laterale del veicolo viene invaso solo per salire e scendere, quest'ultimo può essere occupato brevemente se è possibile accertarsi con sicurezza che sul binario adiacente non si avvicini alcuna corsa.</p> <p>Se questo non è possibile, occorre procedere secondo le disposizioni «Mancanza di uno spazio di sicurezza intermedio».</p>	<p><b>3.7 Sosta sul movimento di manovra</b></p> <p><b>Di principio, il manovratore deve sostare su una piattaforma o un predellino o una pedana di manovra laterale, in modo da non penetrare nel profilo laterale dei veicoli.</b></p> <p><b>Se questo non è possibile, la sosta su un predellino o una pedana di manovra laterale è permessa solo sul lato opposto a quello del binario o nelle zone in cui esiste uno spazio di sicurezza intermedio. In tal caso occorre prestare attenzione ad eventuali ostacoli.</b></p> <p><b>Dove non esiste uno spazio di sicurezza intermedio, il profilo laterale del veicolo può essere superato brevemente per salire e scendere, se è possibile accertarsi con sicurezza che sul binario adiacente non si avvicini alcuna corsa. Se questo non è possibile, non è ammesso invadere il profilo laterale del veicolo. All'occorrenza occorre procedere secondo le disposizioni «Mancanza di uno spazio di sicurezza intermedio».</b></p>



R / cfr	fino ad ora	modifica
4.3.2	<p><b>4.3.2 Punti d'arrivo nell'itinerario</b></p> <p>Sono considerati punto d'arrivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un segnale principale</li> <li>- un segnale principale nella direzione opposta</li> <li>- un segnale di sbarramento o un segnale basso</li> <li>- un binario di raccordo</li> <li>- il binario d'arrivo in stazione</li> <li>- lo scambio d'entrata, nelle stazioni senza segnale d'entrata.</li> </ul> <p>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.</p>	<p><b>4.3.2 Punti d'arrivo nell'itinerario</b></p> <p>Sono considerati punto d'arrivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un segnale principale</li> <li>- un segnale principale nella direzione opposta</li> <li>- <b>una tavola Inizio CAB</b></li> <li>- un segnale di sbarramento o un segnale basso</li> <li>- un binario di raccordo</li> <li>- il binario d'arrivo in stazione</li> <li>- lo scambio d'entrata, nelle stazioni senza segnale d'entrata.</li> </ul> <p>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.</p>
5.2.2	nuova cifra	<p><b>5.2.2 Consenso per il passaggio al regime d'esercizio «Shunting» in una zona di segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>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 al regime d'esercizio [Shunting]».</p>
5.3.2	<p><b>5.3.2 Limiti dei binari sbarrati</b></p> <p>Il capo della sicurezza informa il capomanovra in merito ai limiti dei binari sbarrati e ne assicura l'informazione costante.</p> <p>Il capomanovra viene informato sui limiti dei binari sbarrati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mediante la protezione con segnali di fermata, o</li> <li>- se i limiti sono designati e riconoscibili in modo inequivocabile, mediante <ul style="list-style-type: none"> <li>- informazione con obbligo di protocollo, o</li> <li>- consegna di una copia <ul style="list-style-type: none"> <li>- della notifica d'esercizio dello sbarramento del binario, o</li> <li>- del dispositivo di sicurezza.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p>	<p><b>5.3.2 Limiti dei binari sbarrati</b></p> <p>Il capo della sicurezza informa il capomanovra in merito ai limiti dei binari sbarrati e ne assicura l'informazione costante.</p> <p>Il capomanovra viene informato sui limiti dei binari sbarrati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mediante la protezione con segnali di fermata, o</li> <li>- se i limiti sono designati e riconoscibili in modo inequivocabile, mediante <ul style="list-style-type: none"> <li>- avviso con obbligo di protocollo, o</li> <li>- consegna di una copia <ul style="list-style-type: none"> <li>- della notifica d'esercizio dello sbarramento del binario, o</li> <li>- del dispositivo di sicurezza.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p><b>In una zona di segnalazione in cabina di guida, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata. Nel settore di velocità estesa, considerando i concetti di manutenzione specifici, il gestore dell'infrastruttura può fissare nelle disposizioni esecutive a quali condizioni si può rinunciare alla protezione.</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
5.3.4	<p><b>5.3.4 Prescrizioni di frenatura per movimenti di manovra su binari sbarrati</b></p> <p>Valgono di principio le stesse prescrizioni per la prova del freno e di frenatura dei movimenti di manovra in stazione e all'interno del settore di manovra nell'ambito della segnalazione in cabina di guida. Se il movimento di manovra lascia la stazione o il settore di manovra nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, all'ultimo veicolo frenato ad aria dev'essere eseguita una prova dei freni.</p> <p>Se la <i>corsa a vista</i> viene revocata dal capo della sicurezza, valgono in ogni caso le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura come per i treni.</p>	<p><b>5.3.4 Prescrizioni di frenatura per movimenti di manovra su binari sbarrati</b></p> <p><b>In stazione o all'interno del settore di manovra valgono le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura per i movimenti di manovra.</b></p> <p><b>Sulla tratta o fuori del settore di manovra valgono le prescrizioni per la prova del freno e di frenatura per i treni.</b></p> <p><b>Per i veicoli dotati di sistemi di frenatura diversi dal freno ad aria, le ITF fissano la procedura.</b></p>
5.4.2	<p><b>5.4.2 Consenso</b></p> <p>Il capomovimento dà al capomanovra il consenso verso un binario sbarrato con obbligo di quietanza.</p> <p>Il consenso viene così formulato: <i>«disposto da (binario) verso (binario) sbarrato»</i>.</p> <p>Previa intesa e informazione con obbligo di quietanza che il binario d'arrivo è sbarrato, il consenso può essere dato con un segnale basso.</p>	<p><b>5.4.2 Consenso</b></p> <p>Il capomovimento dà al capomanovra il consenso verso un binario sbarrato con obbligo di quietanza.</p> <p>Il consenso viene così formulato: <i>«disposto da (binario) verso (binario) sbarrato»</i>.</p> <p>Previa intesa e avviso con obbligo di quietanza che il binario d'arrivo è sbarrato, il consenso può essere dato con un segnale basso <b>rispettivamente un segnale di manovra ETCS.</b></p>
5.5.1	<p><b>5.5.1 Circolazione senza consenso</b></p> <p>Se non vengono percorsi scambi, all'interno di binari sbarrati si può rinunciare a un consenso. In tal caso, non si devono osservare i segnali principali e di manovra e il limite per la manovra. Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida anche i segnali di fermata ETCS non devono essere osservati.</p> <p>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.</p>	<p><b>5.5.1 Circolazione senza consenso</b></p> <p>Se non vengono percorsi scambi, all'interno di binari sbarrati si può rinunciare a un consenso.</p> <p>In tal caso, non si devono osservare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>nell'ambito della segnalazione esterna i segnali principali e di manovra e il limite per la manovra,</b></li> <li>- <b>in una zona di segnalazione in cabina di guida le tavole Inizio CAB e Fine CAB, i segnali di fermata ETCS e i segnali di fermata per la manovra ETCS.</b></li> </ul> <p>Se circolano più movimenti di manovra, i capimanovra si avvisano, d'intesa con il capo della sicurezza, sul tipo e la successione dei movimenti di manovra da eseguire.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
7	nuova cifra	<p><b>7 Disposizioni complementari per movimenti di manovra in una zona di segnalazione in cabina di guida</b></p> <p><b>7.1 In generale</b></p> <p><b>7.1.1 Principio</b></p> <p>Per quanto possibile, le corse in una zona di segnalazione in cabina di guida vanno effettuate come corse treno.</p> <p>Nei casi seguenti sono ammessi movimenti di manovra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in settori di manovra</li> <li>- in impianti con scambi non centralizzati</li> <li>- in binari di raccordo</li> <li>- in relazione con lavori in zona di binario <ul style="list-style-type: none"> <li>- su binari sbarrati o</li> <li>- con esercizio di manutenzione</li> </ul> </li> <li>- se veicoli non possono essere ubicati nei treni.</li> </ul> <p>Corse all'interno di binari sbarrati vengono eseguite secondo le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su binario sbarrato».</p> <p><b>7.1.2 Passaggio al regime d'esercizio «Shunting»</b></p> <p>In una zona di segnalazione in cabina di guida, viene ordinato il passaggio al regime d'esercizio «Shunting». Fanno eccezione gli impianti con scambi non centralizzati.</p> <p><b>7.1.3 Prescrizioni di frenatura</b></p> <p>Per corse all'interno dei settori di manovra e su impianti contigui con scambi non centralizzati valgono di principio le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura come per i movimenti di manovra in stazione.</p> <p>Fuori dei settori di manovra valgono di principio le prescrizioni per la prova dei freni e di frenatura come per i treni.</p> <p><b>7.2 Richiesta dell'itinerario</b></p> <p><b>7.2.1 Disposizione dell'itinerario senza richiesta</b></p> <p>La disposizione dell'itinerario senza richiesta è proibita.</p>

		<p><b>7.2.2 Settori di manovra</b></p> <p>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 <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i>. 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 <i>via libera con prudenza</i>.</p> <p><b>7.2.3 Fuori dei settori di manovra</b></p> <p>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.</p> <p>Se non può disporre un 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.</p> <p>Il capomovimento 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 deve muoversi in direzione di questi scambi e i rispettivi circuiti di binario devono indicare la posizione libera.</p> <p><b>7.3 Consenso per il movimento di manovra</b></p> <p><b>7.3.1 Settori di manovra</b></p> <p>Il consenso di commutare nel regime d'esercizio «Shunting» viene dato dal segnale di manovra ETCS che mostra <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i> oppure con obbligo di quietanza dal capomovimento con il testo seguente «È autorizzato il passaggio al regime d'esercizio [Shunting]».</p> <p>Entrando in un settore di manovra, o al suo interno, il consenso viene dato al segnale di manovra ETCS.</p> <p>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 <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i>. Se questo non può essere riconosciuto o se la sua luce posteriore non è accesa, il capomanovra deve procurarsi il consenso del capomovimento.</p>
--	--	---

		<p><b>7.3.2 Fuori dei settori di manovra</b></p> <p>Il consenso di commutare nel regime d'esercizio «Shunting» viene dato con obbligo di quietanza dal capomovimento al capomanovra, con il testo seguente: <i>«È autorizzato il passaggio al regime d'esercizio [Shunting]»</i>. Uscendo da un settore di manovra, o fuori di esso, il consenso al capomanovra va dato con obbligo di quietanza con il testo seguente: <i>«Movimento di manovra da (binario di partenza) a (binario di arrivo) assicurato»</i>. 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.</p> <p>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: <i>«Movimento di manovra a (binario di arrivo)»</i>.</p> <p><b>7.4 Passaggi</b></p> <p><b>7.4.1 Principio</b></p> <p>I movimenti di manovra al passaggio fra</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- due centrali di tratta,</li> <li>- il settore di velocità convenzionale e quello di velocità estesa,</li> </ul> <p>sono vietati fuori dei binari sbarrati.</p> <p><b>7.4.2 Passaggio di centrali di tratta</b></p> <p>Il regime d'esercizio «Shunting» (SH) dev'essere lasciato nella zona della stessa centrale di tratta in cui è stato selezionato.</p> <p><b>7.4.3 Passaggio di Level</b></p> <p>Il macchinista, all'entrata in una zona</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di segnalazione in cabina di guida, alla segnalazione Inizio CAB,</li> <li>- di segnalazione esterna, alla segnalazione Fine CAB,</li> </ul> <p>deve commutare l'equipaggiamento del veicolo nel corrispondente Level.</p> <p>All'interno di binari sbarrati il passaggio di Level non deve essere osservato, purché l'entrata nei e l'uscita dai binari sbarrati avvengano nel medesimo Level. Se l'equipaggiamento del veicolo si trova nel Level 2,</p>
--	--	---

R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p>all'entrata in una zona di segnalazione esterna si può circolare al massimo fino al primo segnale per treni.</p> <p><b>7.5 Settori protetti da balise</b></p> <p>L'Infrastruttura può proteggere determinate sezioni mediante balise, che arrestano i veicoli motore nel regime d'esercizio «Shunting» (SH). Le sezioni e la posizione delle balise vanno indicate nelle prescrizioni d'esercizio del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>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».</p>
<p>Allegato 1 1.2</p>	<p>nuova cifra</p>	<p><b>1.2 Curve e controcurve con raggi ridotti</b></p> <p><b>I gestori dell'infrastruttura designano nelle loro prescrizioni d'esercizio le curve aventi raggi &lt; 150 m e le controcurve con raggi ridotti.</b></p> <p><b>Le imprese di trasporto ferroviario disciplinano nelle loro prescrizioni d'esercizio per quali veicoli e su quali raggi di curva gli accoppiamenti devono essere svitati oppure si deve accoppiare con la fune di manovra o la sbarra d'accoppiamento.</b></p>
<p>Allegato 2 1.1.1</p>	<p><b>1.1.1 Principio</b></p> <p>All'accoppiamento bisogna osservare la successione seguente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. accoppiamento meccanico</li> <li>2. raccordi pneumatici</li> <li>3. raccordi elettrici</li> <li>4. passerelle per persone.</li> </ol> <p>Per lo sganciamento bisogna procedere nella successione inversa.</p> <p>Tutti i dispositivi d'accoppiamento non utilizzati devono essere sistemati nei supporti previsti.</p>	<p><b>1.1.1 Principio</b></p> <p>All'accoppiamento bisogna osservare la successione seguente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. accoppiamento meccanico</li> <li>2. raccordi pneumatici</li> <li>3. raccordi elettrici</li> <li>4. passerelle per persone.</li> </ol> <p>Per lo sganciamento bisogna procedere nella successione inversa.</p> <p>Tutti i dispositivi d'accoppiamento non utilizzati devono essere sistemati nei supporti previsti.</p> <p><b>In seguito, l'accoppiamento corretto va controllato mediante un controllo visivo.</b></p>
<p><b>300.5</b></p>		
<p>1.3.1</p>	<p><b>1.3.1 Principio</b></p> <p>Di regola i veicoli motore devono essere collocati in testa al treno, salvo quando sono telecomandati.</p>	<p><b>1.3.1 Principio</b></p> <p>Di regola i veicoli motore devono essere collocati in testa al treno, salvo quando sono telecomandati.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>I veicoli motore accoppiati direttamente e in comando multiplo contano come un unico veicolo motore.</p>	<p>I veicoli motore accoppiati direttamente e in comando multiplo contano come un unico veicolo motore.</p> <p><b>In una zona di segnalazione in cabina di guida, la cabina di guida servita del veicolo che conduce il treno deve disporre di un corrispondente equipaggiamento.</b></p>
1.3.3	<p><b>1.3.3 Servizio di spinta</b></p> <p>Si parla di servizio di spinta quando altri veicoli motori di spinta in coda a treni condotti direttamente sono serviti singolarmente.</p> <p>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.</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura disciplina nelle disposizioni esecutive il modo di procedere quando il veicolo motore di spinta non è accoppiato.</p>	<p><b>1.3.3 Servizio di spinta</b></p> <p>Si parla di servizio di spinta quando altri veicoli motori di spinta in coda a treni condotti direttamente sono serviti singolarmente.</p> <p><b>In una zona di segnalazione in cabina di guida, il servizio di spinta è ammesso solo con il consenso del gestore dell'infrastruttura.</b></p> <p><b>Un veicolo motore di spinta dev'essere accoppiato con il treno.</b></p> <p><b>Eccezione per la segnalazione esterna:</b>  <b>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.</b></p>
1.3.5	<p><b>1.3.5 Servizio con locomotive intermedie</b></p> <p>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.</p>	<p><b>1.3.5 Servizio con locomotive intermedie</b></p> <p>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.</p> <p><b>In una zona di segnalazione in cabina di guida, il servizio con locomotiva intermedia è ammesso solo con il consenso del gestore dell'infrastruttura.</b></p>
1.3.7	<p><b>1.3.7 Treni condotti indirettamente nell'ambito della segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>la distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita non deve superare i 100 m</b></li> </ul>	<p><b>1.3.7 Treni condotti indirettamente in una zona di segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>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 sull'indicatore e nella sorveglianza. <b>La distanza massima ammessa dev'essere disciplinata nelle prescrizioni d'esercizio del gestore dell'infrastruttura.</b></p> <p>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. <b>In una zona di segnalazione in cabina di guida si applicano le medesime disposizioni come per le tratte con segnalazione esterna.</b> Vanno inoltre rispettate le seguenti condizioni:</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- il macchinista dev'essere informato con obbligo di quietanza in merito a questa distanza</li> <li>- all'immissione alla DMI, il rapporto di frenatura va ridotto del 20%</li> <li>- il macchinista deve informare il collaboratore che assume la guida indiretta, con obbligo di quietanza, circa il consenso per la corsa.</li> </ul> <p>I treni che circolano nel regime d'esercizio «Reversing» valgono come treni condotti direttamente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Il macchinista dev'essere avvisato</b> con obbligo di quietanza <b>in merito alla distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita</b></li> <li>- all'immissione alla DMI, il rapporto di frenatura va ridotto del 20%</li> <li>- il macchinista deve avvisare il collaboratore che assume la guida indiretta, con obbligo di quietanza, circa il consenso per la corsa.</li> </ul> <p>I treni che circolano nel regime d'esercizio «Reversing» valgono come treni condotti direttamente.</p>
1.4.6	<p><b>1.4.6 Preannunci</b></p> <p>Prima della partenza, il preparatore del treno deve informare il capomovimento della stazione di partenza se nel treno sono ubicati i seguenti veicoli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veicoli con eccessiva distanza interna fra gli assi. I gestori dell'infrastruttura disciplinano la misura dell'interasse ammessa nelle prescrizioni d'esercizio.</li> <li>- veicoli circolanti come trasporto eccezionale</li> <li>- veicoli accodati.</li> </ul> <p>Il capomovimento della stazione di partenza ne informa i capimovimento delle stazioni intermedie e della stazione di fine corsa.</p>	<p><b>1.4.6 Preannunci</b></p> <p>Prima della partenza, il preparatore del treno deve avvisare il capomovimento della stazione di partenza,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se in un treno sono ubicati i seguenti veicoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>- veicoli con eccessiva distanza interna fra gli assi. I gestori dell'infrastruttura disciplinano la misura dell'interasse ammessa nelle prescrizioni d'esercizio.</li> <li>- veicoli circolanti come trasporto eccezionale</li> <li>- veicoli accodati.</li> </ul> </li> <li>- <b>se nel treno si trova merce pericolosa. I gestori dell'infrastruttura regolano le informazioni necessarie.</b></li> <li>- <b>se vengono trasportati eccezionalmente viaggiatori o animali</b></li> </ul> <p>Il capomovimento della stazione di partenza ne avvisa i capimovimento delle stazioni intermedie e della stazione di fine corsa.</p>
2.6	<p><b>2.6 Pesifreno computabili per la forza di ritenuta</b></p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- staffe d'arresto</li> </ul> <p>Per la forza di ritenuta, sulle pendenze fino al 50‰ è computabile per ogni asse assicurato con una staffa il peso assiale proporzionale in base alla formula seguente:  peso assiale in <math>t \times 2 = \text{kN}</math>, mass. 40 kN</p> <p>Le staffe d'arresto vanno collocate sotto le ruote dei veicoli con il peso assiale più elevato possibile. Per ogni veicolo va utilizzata una sola staffa d'arresto. Il freno d'immobilizzazione dei carri sotto i quali è posata una staffa d'arresto non può essere computato per la forza di ritenuta minima.</p> <p>I gestori dell'infrastruttura fissano nelle prescrizioni d'esercizio il computo delle staffe d'arresto per la forza di ritenuta minima per le pendenze superiori al 50‰.</p>	<p><b>2.6 Pesifreno computabili per la forza di ritenuta</b></p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- staffe d'arresto</li> </ul> <p>Per la forza di ritenuta, sulle pendenze fino al 50‰ è computabile per ogni asse assicurato con una staffa il peso assiale proporzionale in base alla formula seguente:  peso assiale in <math>t \times 2 = \text{kN}</math>, mass. 40 kN</p> <p>Le staffe d'arresto vanno collocate sotto le ruote dei veicoli con il peso assiale più elevato possibile. Per ogni veicolo va utilizzata una sola staffa d'arresto. Il freno d'immobilizzazione dei carri sotto i quali è posata una staffa d'arresto non può essere computato per la forza di ritenuta minima.</p>



R / cfr	fino ad ora	modifica																																																						
		<p>Le imprese di trasporto ferroviario possono disciplinare nelle prescrizioni d'esercizio la posa e il computo di staffe d'arresto per i veicoli motore e di staffe d'arresto supplementari per i vagoni. Al riguardo occorre assicurare che per ogni asse non venga computata più della forza di ritenuta proporzionale del freno d'immobilizzazione o una staffa d'arresto.</p> <p>I gestori dell'infrastruttura fissano nelle prescrizioni d'esercizio il computo delle staffe d'arresto per la forza di ritenuta minima per le pendenze superiori al 50‰.</p>																																																						
3.7.4	<p><b>3.7.4 Designazioni in materia di interoperabilità e valori per le immissioni dei dati treno</b></p> <p>I valori d'immissione per le «Train Category» 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.</p> <table border="1" data-bbox="459 703 1167 1090"> <thead> <tr> <th>RADN</th> <th>ETCS Baseline 2 e 3</th> <th>ETCS Baseline 2</th> <th>ETCS Baseline 3</th> </tr> <tr> <th>Categoria di treno</th> <th>Train Category</th> <th>Carico dell'asse (t)</th> <th>Carico dell'asse (categoria)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td><b>TILT 6</b> TILT 7</td> <td>≤ 18</td> <td>≤ B2</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td><b>TILT 3</b> TILT 4, TILT5</td> <td rowspan="3">x ≤ 20</td> <td rowspan="3">≤ C4</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td><b>PASS 3</b> FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td><b>FP 3</b></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, <b>PASS 1</b>, PASS 2</td> <td>20 &lt; x ≤ 22.5</td> <td>D2, D3, <b>D4</b>, D4XL</td> </tr> </tbody> </table>	RADN	ETCS Baseline 2 e 3	ETCS Baseline 2	ETCS Baseline 3	Categoria di treno	Train Category	Carico dell'asse (t)	Carico dell'asse (categoria)	N	<b>TILT 6</b> TILT 7	≤ 18	≤ B2	W	<b>TILT 3</b> TILT 4, TILT5	x ≤ 20	≤ C4	R	<b>PASS 3</b> FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2	A	<b>FP 3</b>	D	FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, <b>PASS 1</b> , PASS 2	20 < x ≤ 22.5	D2, D3, <b>D4</b> , D4XL	<p><b>3.7.4 Denominazioni interoperabili e valori per le immissioni dei dati treno</b></p> <p>Le imprese di trasporto ferroviario devono assicurare che i parametri necessari delle caratteristiche del treno per l'inserimento dei dati del treno sono disponibili al macchinista (p.es. categoria treno ETCS, categoria carico assiale). La tabella seguente contiene le denominazioni interoperabili delle categorie di treno e freno e serve esclusivamente per la traduzione per l'inserimento dei dati del treno al DMI.</p> <p>Al DMI bisogna inserire una categoria treno ETCS corrispondente alla categoria del treno. In casi, in cui la categoria treno ETCS non può essere modificata, va lasciata inserita la categoria treno ETCS stabilita dall'equipaggiamento ETCS del veicolo. Con la segnalazione esterna la velocità massima ammessa si conforma in ogni caso alla categoria treno e freno ammissibile.</p> <table border="1" data-bbox="1357 938 2056 1402"> <thead> <tr> <th>categoria di treno</th> <th>categoria di freno(%)</th> <th>categoria di treno ETCS</th> <th>carico assiale</th> <th>categoria di carico assiale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">R</td> <td>180 – 135</td> <td rowspan="2"><b>PASS 3</b>, TILT 1, TILT 2</td> <td>≤ 18.7 t</td> <td>A, B1, B2, C2</td> </tr> <tr> <td>125 – 105</td> <td>≤ 20 t</td> <td>A, B1, B2, C2, C3, C4</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td rowspan="2">115 – 50</td> <td rowspan="2">FP 3, FG 3, FP 4, FG 4, <b>PASS 2</b></td> <td>≤ 20 t</td> <td>A, B1, B2, C2, C3, C4</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>≤ 22.5 t</td> <td>D2, D3, D4</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td rowspan="2">180 - 150</td> <td rowspan="2">TILT 6, TILT 7</td> <td>≤ 16 t</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>TILT 3, TILT 4</td> <td>≤ 19 t</td> <td>C2</td> </tr> </tbody> </table>	categoria di treno	categoria di freno(%)	categoria di treno ETCS	carico assiale	categoria di carico assiale	R	180 – 135	<b>PASS 3</b> , TILT 1, TILT 2	≤ 18.7 t	A, B1, B2, C2	125 – 105	≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4	A	115 – 50	FP 3, FG 3, FP 4, FG 4, <b>PASS 2</b>	≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4	D	≤ 22.5 t	D2, D3, D4	N	180 - 150	TILT 6, TILT 7	≤ 16 t	A	W	TILT 3, TILT 4	≤ 19 t	C2
RADN	ETCS Baseline 2 e 3	ETCS Baseline 2	ETCS Baseline 3																																																					
Categoria di treno	Train Category	Carico dell'asse (t)	Carico dell'asse (categoria)																																																					
N	<b>TILT 6</b> TILT 7	≤ 18	≤ B2																																																					
W	<b>TILT 3</b> TILT 4, TILT5	x ≤ 20	≤ C4																																																					
R	<b>PASS 3</b> FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2																																																							
A	<b>FP 3</b>																																																							
D	FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, <b>PASS 1</b> , PASS 2	20 < x ≤ 22.5	D2, D3, <b>D4</b> , D4XL																																																					
categoria di treno	categoria di freno(%)	categoria di treno ETCS	carico assiale	categoria di carico assiale																																																				
R	180 – 135	<b>PASS 3</b> , TILT 1, TILT 2	≤ 18.7 t	A, B1, B2, C2																																																				
	125 – 105		≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4																																																				
A	115 – 50	FP 3, FG 3, FP 4, FG 4, <b>PASS 2</b>	≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4																																																				
D			≤ 22.5 t	D2, D3, D4																																																				
N	180 - 150	TILT 6, TILT 7	≤ 16 t	A																																																				
W			TILT 3, TILT 4	≤ 19 t	C2																																																			

R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p><b>Le categorie treno ETCS seguenti non sono ammesse in Svizzera: PASS 1, FP 1, FP 2, FG 1 e FG 2.</b></p> <p><b>Altre categorie del carico assiale di quelle elencate nella tabella non sono ammesse in Svizzera (p.es. HS 17, D4XL, E4, E5).</b></p> <p><b>Il modo di procedere per treni secondo categoria treno ETCS TILT 5 (categoria treno N ridotta) è da contemperare tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa di trasporto ferroviario e da regolare nelle prescrizioni d'esercizio.</b></p>
<b>300.6</b>		
1.1.3	<p><b>1.1.3 Svincolo dei percorsi senza il pulsante di soccorso</b></p> <p>In stazione o nell'ambito della segnalazione in cabina di guida il percorso treno può essere svincolato, se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– si è constatato che nessun percorso può essere disposto involontariamente in questa sezione e</li> <li>– gli scambi e i passaggi a livello sorvegliati nel percorso sono stati percorsi o</li> <li>– dopo che il treno si è fermato anche se scambi o i passaggi a livello sorvegliati restano occupati.</li> </ul> <p>Se non sono verificate dell'apparecchio centrale, le relative condizioni devono essere controllate dal capomovimento.</p>	<p><b>1.1.3 Svincolo dei percorsi senza il pulsante di soccorso</b></p> <p><b>In stazione o in una zona di segnalazione in cabina di guida il percorso treno può essere svincolato se si è constatato che nessun percorso può essere disposto involontariamente in questa sezione e gli scambi e i passaggi a livello sorvegliati nel percorso sono stati percorsi e poi liberati, o dopo che il treno si è fermato anche se scambi o passaggi a livello sorvegliati restano occupati.</b></p> <p>Se non sono verificate dall'apparecchio centrale, le relative condizioni devono essere controllate dal capomovimento.</p>
2.3.3	<p><b>2.3.3 Cambiamento o fine della velocità segnalata</b></p> <p>Una velocità segnalata vale fino al prossimo segnale per treni o, nel caso di sistema di segnali N, fino alla tavola d'orientamento della velocità di tratta.</p> <p>Se il prossimo segnale per treni mostra una velocità più alta, si può accelerare se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'immagine del segnale e la sua appartenenza al rispettivo binario è stata riconosciuta chiaramente e</li> <li>– la coda del treno ha liberato gli scambi in deviazione e</li> <li>– la testa del treno ha percorso l'ultimo scambio della sezione e</li> <li>– nessun controllo della marcia dei treni sorveglia una velocità più bassa,</li> </ul> <p>al massimo fino</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– alla velocità segnalata oppure</li> </ul>	<p><b>2.3.3 Cambiamento o fine della velocità segnalata</b></p> <p>Una velocità segnalata vale fino al prossimo segnale per treni o, nel caso di sistema di segnali N, fino alla tavola d'orientamento della velocità di tratta.</p> <p>Se il prossimo segnale per treni mostra una velocità più alta <b>o se vi è una tavola d'orientamento della velocità di tratta</b>, si può accelerare se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'immagine del segnale <b>o la tavola d'orientamento della velocità di tratta e l'appartenenza al rispettivo binario sono state riconosciute chiaramente e</b></li> <li>– la coda del treno ha liberato gli scambi in deviazione e</li> <li>– la testa del treno ha percorso l'ultimo scambio della sezione e</li> <li>– nessun controllo della marcia dei treni sorveglia una velocità più bassa,</li> </ul> <p>al massimo fino</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– alla velocità segnalata oppure</li> </ul>



R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>– alla velocità da eseguire, a condizione che nel medesimo luogo non venga segnalata una velocità più bassa.</p> <p>...</p>	<p>– alla velocità da eseguire, a condizione che nel medesimo luogo non venga segnalata una velocità più bassa.</p> <p>...</p>
2.4.3	<p><b>2.4.3 Uscita da un settore con segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>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.</p> <p>L'ultima velocità finale indicata dalla segnalazione in cabina dev'essere osservata finché sia chiaramente riconosciuto il primo segnale per treni.</p> <p>Se la tabella della tratta per la rispettiva categoria di treno e di freno prescrive una velocità inferiore, questa va osservata durante l'uscita.</p> <p>Dal primo segnale per treni vale la velocità massima conformemente alla tabella della tratta o all'immagine del segnale.</p>	<p><b>2.4.3 Uscita da una zona di segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>Se l'uscita da una zona di 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.</p> <p><b>Uscendo da una zona di segnalazione in cabina di guida fanno stato i seguenti principi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ultima <b>velocità massima</b> indicata <b>alla DMI</b> dev'essere osservata finché sia riconosciuto chiaramente il primo segnale per treni.</li> <li>- <b>Se l'ultima velocità 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.</b></li> <li>- Se la tabella della tratta per la rispettiva categoria di treno e di freno prescrive una velocità inferiore <b>rispetto all'ultima velocità massima indicata alla DMI</b>, questa va osservata durante l'uscita.</li> <li>- <b>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.</b></li> </ul> <p>Dal primo segnale per treni vale la velocità massima secondo la tabella della tratta o l'immagine del segnale.</p>
3.5.2	<p><b>3.5.2 Impartire il permesso di partenza</b></p> <p>Prima di impartire il permesso di partenza da parte dell'accompagnatore del treno o del capomovimento, occorre verificare che vi sia il consenso per la corsa e sia stata allestita la prontezza sotto il profilo del servizio alla clientela.</p> <p>Il permesso di partenza viene dato secondo le prescrizioni sui segnali, oppure con obbligo di quietanza con l'ordine: «Treno .... partire».</p> <p>Se esistono segnali fissi per il permesso di partenza, questi devono essere utilizzati.</p>	<p><b>3.5.2 Impartire il permesso di partenza</b></p> <p>Prima di impartire il permesso di partenza da parte dell'accompagnatore del treno o del capomovimento, occorre verificare che vi sia il consenso per la corsa e sia stata allestita la prontezza sotto il profilo del servizio alla clientela.</p> <p>Il permesso di partenza viene dato secondo le prescrizioni sui segnali, oppure con obbligo di quietanza con l'ordine: «Treno .... partire».</p> <p><b>Se esistono mezzi dipendenti dal segnale (per es. segnali fissi o sistemi SMS) per impartire il permesso di partenza, questi devono essere utilizzati.</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
3.6.1	<p><b>3.6.1 Conferma dell'esistenza del consenso per la corsa</b></p> <p>Se nella stazione non può vedere il prossimo segnale principale, il macchinista deve avere conferma che è stato dato il consenso per la corsa.</p> <p>Quale conferma vale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– al relativo segnale di ripetizione è visibile il consenso per la corsa o</li> <li>– l'avvisatore della posizione di via libera del binario è illuminato o</li> <li>– la testa del treno si trova dopo il segnale d'uscita e</li> <li>– il macchinista ha potuto accertare il consenso per la corsa precedentemente al segnale d'uscita la cui immagine non segnalava <i>corsa breve</i> e</li> <li>– il macchinista non ha oltrepassato alcun segnale indicante <i>avvertimento</i> o</li> <li>– il permesso di partenza impartito con il segnale fisso per il permesso di partenza è visibile.</li> </ul> <p>Se non vi è alcuna di queste conferme, al macchinista occorre una conferma con obbligo di quietanza da parte del capomovimento, che esiste un consenso per la corsa. In caso di necessità il macchinista domanda tale conferma al capomovimento.</p>	<p><b>3.6.1 Conferma dell'esistenza del consenso per la corsa</b></p> <p>Se nella stazione non può vedere il prossimo segnale principale, il macchinista deve avere conferma che è stato dato il consenso per la corsa.</p> <p>Quale conferma vale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– al relativo segnale di ripetizione è visibile il consenso per la corsa o</li> <li>– l'avvisatore della posizione di via libera del binario è illuminato o</li> <li>– la testa del treno si trova dopo il segnale d'uscita e</li> <li>– il macchinista ha potuto accertare il consenso per la corsa precedentemente al segnale d'uscita la cui immagine non segnalava <i>corsa breve</i> e</li> <li>– il macchinista non ha oltrepassato alcun segnale indicante <i>avvertimento</i> o</li> <li>– <b>sussiste il permesso di partenza impartito con mezzi dipendenti dal segnale (p. es. segnali fissi o sistemi SMS).</b></li> </ul> <p>Se non vi è alcuna di queste conferme, al macchinista occorre una conferma con obbligo di quietanza da parte del capomovimento, che esiste un consenso per la corsa. In caso di necessità il macchinista domanda tale conferma al capomovimento.</p>
3.6.2	<p><b>3.6.2 Velocità massime</b></p> <p>Se è stato dato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– il permesso di partenza impartito con il segnale fisso per il permesso di partenza, o</li> <li>– la conferma con quietanza da parte del capomovimento</li> </ul> <p>la velocità massima è limitata a 40 km/h e al prossimo segnale principale vi è da attendersi <i>fermata</i>.</p> <p>...</p>	<p><b>3.6.2 Velocità massime</b></p> <p>Se è stato dato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– il permesso di partenza <b>impartito con mezzi dipendenti dal segnale (p. es. segnali fissi o sistemi SMS)</b>, o</li> <li>– la conferma con quietanza da parte del capomovimento</li> </ul> <p>la velocità massima è limitata a 40 km/h e al prossimo segnale principale vi è da attendersi <i>fermata</i>.</p> <p>...</p>
3.8	<p><b>3.8 Treni in partenza con la segnalazione in cabina di guida nel regime d'esercizio «Staff Responsible»</b></p> <p>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.</p> <p>Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible», il capomovimento deve disporre almeno</p>	<p><b>3.8 Treni in partenza in una zona di segnalazione in cabina di guida nel regime d'esercizio «Staff Responsible»</b></p> <p>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 avvertire il capomovimento prima di quietanzare.</p> <p>Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible», il capomovimento deve disporre almeno</p>



R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS. In seguito, mediante l'ordine con obbligo di protocollo <i>Consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» fino al segnale di fermata ETCS</i> 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.</p> <p>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 <i>Consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» e superamento di un singolo segnale di fermata ETCS</i>. Se necessario, prima della partenza il macchinista deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>...</p> <p>4. Il capomovimento dà al macchinista il consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» mediante l'ordine con obbligo di protocollo <i>Consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» fino al segnale di fermata ETCS</i>.</p> <p>...</p>	<p>un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS <b>rispettivamente fino al primo segnale principale</b>. In seguito, mediante <b>l'ordine 7</b> con obbligo di protocollo 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 <b>rispettivamente fino al primo segnale principale</b>.</p> <p>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 <b>con l'ordine 7 soggetto a protocollo</b>. Se necessario, prima della partenza il macchinista deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>...</p> <p>4. Il capomovimento dà al macchinista il consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» mediante <b>l'ordine 7</b> soggetto a protocollo.</p> <p>...</p>
4.2.7	<p><b>4.2.7 Riduzione della velocità</b> Se, con la segnalazione esterna, il capomovimento deve informare il macchinista con obbligo di protocollo in merito a una riduzione di velocità, al momento di trasmettere l'ordine <i>riduzione di velocità</i> egli deve anche indicargli, con obbligo di protocollo, il tipo di consenso per la corsa.</p>	<p><b>4.2.7 Riduzione della velocità</b> Se, con la segnalazione esterna, il capomovimento deve avvisare il macchinista con obbligo di protocollo in merito a una riduzione di velocità, al momento di trasmettere <b>l'ordine 5 e l'ordine 6</b> egli deve anche indicargli, con obbligo di protocollo, il tipo di consenso per la corsa.</p>
5.4.1	<p><b>5.4.1 Informazione</b> Un'entrata su un binario occupato viene indicata al rispettivo segnale principale mediante il segnale per binario occupato o nella tabella delle tratte, nell'orario di marcia oppure con l'ordine <i>Entrata sul binario occupato</i> soggetto a protocollo o ancora, nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, ordinato con il regime d'esercizio «On Sight».</p>	<p><b>5.4.1 Avviso</b> Un'entrata su un binario occupato viene indicata al rispettivo segnale principale mediante il segnale per binario occupato o nella tabella delle tratte, nell'orario di marcia oppure con <b>l'ordine 5</b> soggetto a protocollo o ancora, in una zona di segnalazione in cabina di guida, ordinato con il regime d'esercizio «On Sight».</p>
5.4.2	<p><b>5.4.2 Condizioni per un'entrata su binario occupato</b> 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 <i>corsa a vista</i>.</p>	<p><b>5.4.2 Condizioni per un'entrata su binario occupato in una zona di segnalazione esterna</b> 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 <i>corsa a vista</i>.</p>



R / cfr	fino ad ora	modifica
	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.	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.
5.4.3	<b>5.4.3 Accostamento diretto</b>  I treni entranti possono accostare direttamente ai veicoli senza fermarsi. nuovo: sotto cifra 5.4.4	<b>5.4.3 Condizioni per un'entrata su binario occupato in una zona di segnalazione in cabina di guida</b>  <b>I veicoli possono essere ubicati immediatamente dietro il corrispondente segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS.</b>
5.4.4	nuova cifra	<b>5.4.4 Accostamento diretto</b>  I treni entranti possono accostare direttamente ai veicoli senza fermarsi.
<b>300.7</b>		
<b>Allegato 1</b>		
1	<b>1 ETCS</b>  L'ETCS è il sistema normalizzato europeo di segnaletica e di controllo della marcia dei treni.  Le prescrizioni che seguono si basano sulle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), sottosistema «Esercizio e gestione del traffico», appendice A «Norme di esercizio del sistema ERTMS– Versione 3» (2013/710/EU). La reazione del sistema ivi descritta vale per le tratte e i veicoli che sono equipaggiati secondo le «System Requirement Specifications» (SRS) 3.3.0.  Alle tratte e ai veicoli equipaggiati secondo un'altra SRS si applicano le corrispondenti prescrizioni d'esercizio dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto ferroviarie.	<b>1 ETCS</b>  L'ETCS è il sistema normalizzato europeo di segnaletica e di controllo della marcia dei treni.  Le prescrizioni che seguono si basano sulle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), sottosistema «Esercizio e gestione del traffico», appendice A «Principi e norme di esercizio per l'ERTMS - <b>versione 5</b> » (2019/773/EU). La reazione del sistema ivi descritta vale per le tratte e i veicoli che sono equipaggiati secondo le «System Requirement Specifications» (SRS) <b>rispettivamente «ETCS Driver Machine Interface» versione 3.4.0.</b>  Alle tratte e ai veicoli equipaggiati secondo un'altra SRS si applicano le corrispondenti prescrizioni d'esercizio dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto ferroviarie.
1.1	<b>1.1 Livelli ETCS</b>  L'ETCS permette l'esercizio con differenti livelli (Level).  I livelli si differenziano in rapporto all'azione fra impianto dell'infrastruttura e veicolo. In base al rispettivo equipaggiamento, l'informazione lato infrastruttura viene elaborata e trasmessa in maniera diversa.  Per le disposizioni che non sono applicabili a tutti i Levels, i corrispondenti Levels sono indicati in corsivo.  nuovo: diposizione sotto cifra 1.2	<b>1.1 Comunicazione delle «System Requirement Specifications» (SRS)</b>  <b>Le infrastrutture ferroviarie e i veicoli motore possono essere equipaggiati con SRS differenti. Non tutte le SRS sono compatibili fra loro.</b>  <b>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.</b>  <b>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.</b>

R / cfr	fino ad ora	modifica
		<b>Qualora venga accertata una incompatibilità fra veicolo motore e infrastruttura, occorre procedere secondo le disposizioni «Procedimento in caso di situazioni impreviste, non disciplinate».</b>
1.2	fino ad ora cifra 1.1	<b>1.2 Livelli ETCS</b>  L'ETCS permette l'esercizio con differenti livelli (Level). I livelli si differenziano in rapporto all'azione fra impianto dell'infrastruttura e veicolo. In base al rispettivo equipaggiamento, l'informazione lato infrastruttura viene elaborata e trasmessa in maniera diversa. Per le disposizioni che non sono applicabili a tutti i Levels, i corrispondenti Levels sono indicati in corsivo.
1.2.1	fino ad ora cifra 1.1.1	<b>1.2.1 Level 0</b>  Il Level 0 è impiegato su infrastrutture che sono gestite con un sistema di segnalazione esterna senza l'equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.
1.2.2	fino ad ora cifra 1.1.2	<b>1.2.2 Level 1</b>  Il Level 1 è impiegato su infrastrutture con segnalazione esterna e un equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.
1.2.3	fino ad ora cifra 1.1.3	<b>1.2.3 Level 2</b>  Il Level 2 è impiegato su infrastrutture con segnalazione in cabina di guida e un equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.
2.1	<b>2.1 Indicazioni alla DMI</b>  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.	<b>2.1 Indicazioni alla DMI</b>  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, <b>in una zona di</b> segnalazione in cabina, alla DMI è indicata una velocità consentita inferiore o una velocità di liberazione inferiore.  <b>Se il superamento della 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.</b>
4.2.4	<b>4.2.4 Regime d'esercizio «On Sight»</b>  <i>Level 2</i>  Il regime d'esercizio «On Sight» è utilizzato:	<b>4.2.4 Regime d'esercizio «On Sight»</b>  <i>Level 2</i>  Il regime d'esercizio «On Sight» è utilizzato <b>in particolare:</b>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di perturbazioni degli impianti di sicurezza, o</li> <li>- per le corse su un binario occupato. <b>In questo caso l'ostacolo può trovarsi subito dopo il segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS,</b> o</li> <li>- per ragioni d'esercizio.</li> </ul> <p>La fine dell'autorizzazione al movimento CAB e il rispetto della velocità massima di 40 km/h sono sorvegliati dal sistema.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p>...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>per i treni in partenza o</b></li> <li>- per le corse su un binario occupato o</li> <li>- <b>in caso di perturbazioni degli impianti di sicurezza, o</b></li> <li>- per ragioni d'esercizio (<b>p.es. animali o persone nella zona dei binari</b>).</li> </ul> <p>La fine dell'autorizzazione al movimento CAB e il rispetto della velocità massima <b>ammissibile</b> di 40 km/h sono sorvegliati dal sistema.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p>...</p>
4.2.5	<p><b>4.2.5 Regime d'esercizio «Staff Responsible»</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Il 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».</p> <p>La velocità massima ammissibile di 40 km/h come pure <b>la distanza massima che può essere percorsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible», vengono</b> sorvegliate dal sistema. La distanza massima percorribile va fissata dal gestore dell'infrastruttura.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p>  <p>il macchinista deve verificare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se, nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, mediante l'ordine soggetto a protocollo <i>Consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible»</i> è stato autorizzato il passaggio al regime «Staff Responsible»,</li> <li>- se è in vigore una limitazione di velocità inferiore e in seguito quietanzare il regime d'esercizio.</li> </ul> <p>...</p>	<p><b>4.2.5 Regime d'esercizio «Staff Responsible»</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Il 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».</p> <p><b>La velocità massima ammissibile di 40 km/h viene sorvegliata dal sistema.</b></p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p>  <p>il macchinista deve verificare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se, <b>in una zona di</b> segnalazione in cabina di guida, mediante <b><i>l'ordine 7</i></b> soggetto a protocollo è stato dato il consenso per il passaggio al regime «Staff Responsible»,</li> <li>- <b>se con la segnalazione esterna è stato dato il consenso per la corsa al corrispondente segnale</b></li> <li>- se è in vigore una limitazione di velocità inferiore e in seguito quietanzare il regime d'esercizio.</li> </ul> <p>...</p>



R / cfr	fino ad ora	modifica
4.3.2	<p><b>4.3.2 Regime d'esercizio «Non Leading»</b></p> <p>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.</p> <p>Nel regime d'esercizio «Non Leading» si deve sempre servire la cabina di guida anteriore nella direzione di marcia.</p> <p>L'impiego del regime d'esercizio «Non Leading» sui veicoli motori in testa al treno è vietato.</p> <p>L'equipaggiamento ETCS dei veicoli non in testa al treno commuta al passaggio di un Level.</p> <p>...</p>	<p><b>4.3.2 Regime d'esercizio «Non Leading»</b></p> <p>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.</p> <p>Nel regime d'esercizio «Non Leading» si deve sempre servire la cabina di guida anteriore nella direzione di marcia. <b>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».</b></p> <p>L'impiego del regime d'esercizio «Non Leading» sui veicoli motori in testa al treno è vietato.</p> <p>L'equipaggiamento ETCS dei veicoli non in testa al treno commuta al passaggio di un Level.</p> <p>...</p>
4.3.4	<p><b>4.3.4 Regime d'esercizio «Isolation»</b></p> <p>Il regime d'esercizio «Isolation» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo essere stato disinserito.</p>	<p><b>4.3.4 Regime d'esercizio «Isolation»</b></p> <p>Il regime d'esercizio «Isolation» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo essere stato disconnesso.</p> <p><b>All'entrata in una zona di segnalazione in cabina di guida, l'impiego del regime d'esercizio «Isolation» sui veicoli in testa al treno è vietato.</b></p>
4.3.6	<p><b>4.3.6 Regime d'esercizio «System Failure»</b></p> <p>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.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p>  <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «System Failure».</p>	<p><b>4.3.6 Regime d'esercizio «System Failure»</b></p> <p>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.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p>  <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «System Failure».</p> <p><b>Le imprese di trasporto ferroviario devono disciplinare l'ulteriore modo di procedere nelle loro prescrizioni d'esercizio.</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
5.4	<p><b>5.4 Passaggio del segnale che mostra <i>Fermata</i> o della fine dell'autorizzazione al movimento CAB</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Se ha ricevuto un consenso per mezzo dell'ordine <i>Passaggio a segnali su posizione di fermata</i> o dell'ordine <i>Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB</i>, il macchinista deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, ...</p>	<p><b>5.4 Superamento del segnale su posizione di <i>fermata</i> o della fine dell'autorizzazione al movimento CAB</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Se ha ricevuto un consenso per mezzo dell'<i>ordine 1</i>, il macchinista deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, ...</p>
Annesso 2 all'Allegato 1		
9	nuova cifra	<p><b>9 Passaggio a un settore senza alimentazione di corrente</b></p> 
10	nuova cifra	<p><b>10 Impianto di passaggio a livello non sorvegliato</b></p> 
<b>300.8</b>		
1.2.2	<p><b>1.2.2 Evitare i pericoli</b></p> <p>Per evitare i possibili pericoli, i collaboratori devono in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ...</li> <li>- utilizzare i camminamenti sicuri (compresi i sottopassaggi) fuori della zona dei binari</li> <li>- ...</li> </ul>	<p><b>1.2.2 Evitare i pericoli</b></p> <p>Per evitare i possibili pericoli, i collaboratori devono in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ...</li> <li>- utilizzare <b>vie</b> sicure (compresi i sottopassaggi) fuori della zona dei binari</li> <li>- ...</li> </ul>
<b>300.9</b>		
1.2.1	<p><b>1.2.1 Accertamento della completezza di una corsa</b></p> <p>Nel caso dei treni, la completezza può essere accertata come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- da parte del macchinista per la propria corsa, o</li> </ul>	<p><b>1.2.1 Accertamento della completezza di una corsa</b></p> <p><b>La completezza di una corsa viene accertata:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>da parte del macchinista per la propria corsa, o</b></li> </ul>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– da parte di personale sul posto che ha osservato il segnale di coda del treno.</li> </ul> <p>La completezza del movimento di manovra in stazione e all'interno dei settori di manovra nell'ambito della segnalazione in cabina di guida viene accertata dal capomovimento per la propria corsa. A tale riguardo, fra il binario iniziale e quello finale del corrispondente percorso non devono essere subentrati cambiamenti del peso rimorchiato.</p> <p>Per i movimenti di manovra che circolano secondo le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra sulla tratta» e fuori dei settori di manovra nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, la completezza viene accertata mediante l'annuncio d'arrivo.</p> <p>Per movimenti di manovra che circolano secondo le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su un binario sbarrato», la completezza è contenuta nell'annuncio di percorribilità del capo della sicurezza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– da parte del capomovimento sul posto che ha osservato il segnale di coda del treno o</li> <li>– da parte del capomovimento nell'ambito di movimenti di manovra per la propria corsa.</li> </ul> <p><b>A tale riguardo, all'interno della sezione perturbata non devono essere subentrati cambiamenti nella formazione dei veicoli motore e del peso rimorchiato.</b></p>
1.2.2	<p><b>1.2.2 Controllo sul posto</b></p> <p>Mediante un controllo sul posto si accerta se la sezione o l'elemento perturbato sono liberi.</p> <p>Nel caso di scambi, si devono controllare tutte le diramazioni fino alle estremità del dispositivo d'annuncio di binario libero.</p> <p>Per garantire che il controllo sul posto includa l'intera e giusta sezione o il giusto elemento corrispondente, il capomovimento comunica al personale incaricato, con obbligo di quietanza, le indicazioni necessarie sulla posizione della sezione o dell'elemento.</p>	<p><b>1.2.2 Controllo sul posto</b></p> <p><b>Un controllo sul posto può essere compiuto sui seguenti elementi dell'impianto di sicurezza:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– scambio</li> <li>– impianto di passaggio a livello sorvegliato</li> <li>– dispositivo d'annuncio di binario libero</li> </ul> <p>Mediante un controllo sul posto si accerta se l'elemento <b>dell'impianto di sicurezza</b> perturbato è libero.</p> <p>Nel caso di scambi, si devono controllare tutte le diramazioni fino alle estremità del dispositivo d'annuncio di binario libero.</p> <p>Per garantire che il controllo sul posto includa il giusto elemento <b>dell'impianto di sicurezza</b>, il capomovimento comunica al personale incaricato, con obbligo di quietanza, le indicazioni necessarie sulla posizione della sezione o dell'elemento.</p>
2.1.2	<p><b>2.1.2 Localizzare la perturbazione</b></p> <p>Se dai primi chiarimenti risulta che vi è un elemento perturbato, si deve localizzare la sezione che ne è interessata. <b>La sezione perturbata corrisponde al percorso che, in esercizio regolare, viene disposto senza un'operazione di soccorso.</b></p>	<p><b>2.1.2 Assicuramento dell'elemento dell'impianto di sicurezza perturbato</b></p> <p>Se dai primi chiarimenti risulta che vi è un elemento <b>dell'impianto di sicurezza</b> perturbato, <b>lo si deve assicurare.</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
2.1.3	<p><b>2.1.3 Assicurare la sezione perturbata</b></p> <p>Secondo i casi, prima di intervenire sull'impianto di sicurezza si deve assicurare la sezione interessata dalla perturbazione, senza riguardo ad eventuali ritardi.</p> <p>Si devono valutare le ripercussioni sull'impianto di sicurezza e sull'esercizio. Se è opportuno dal punto di vista dell'esercizio ed esiste la possibilità, la perturbazione dev'essere aggirata.</p>	<p><b>2.1.3 Dispositivo d'annuncio di binario libero perturbato</b></p> <p>Il capomovimento può riportare nella posizione di base il dispositivo d'annuncio di binario libero con un'operazione di soccorso, <b>se mediante un controllo sul posto è stato constatato che lo stesso è libero.</b></p> <p>Se dopo aver ripristinato la posizione di base la perturbazione è eliminata, si possono revocare le misure di sicurezza.</p>
2.1.4	<p><b>2.1.4 Dispositivo d'annuncio di binario libero o blocco perturbato</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>- dopo un controllo sul posto è stato constatato che la sezione perturbata o lo scambio perturbato sono liberi, o</li> <li>- dopo lavori nella zona dei binari, se <ul style="list-style-type: none"> <li>- al momento dell'assicuramento dello sbarramento il dispositivo d'annuncio del binario libero o il blocco erano liberi e</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> <li>- Per gli scambi, inoltre, va effettuato un controllo sul posto per accertare che lo scambio perturbato sia libero.</li> </ul> </li> </ul> <p>Se dopo aver ripristinato la posizione di base la perturbazione è eliminata, si possono revocare le misure di sicurezza adottate per l'elemento stesso.</p>	<p><b>2.1.4 Adozione di misure</b></p> <p>Il capomovimento deve definire e mettere a protocollo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ultima corsa che ha percorso l'elemento dell'impianto di sicurezza perturbato e</li> <li>- la sezione perturbata per la prossima corsa</li> </ul> <p>In seguito il capomovimento deve verificare che nella sezione perturbata così definita non si trovi nessuna corsa e che non sia stato dato nessun consenso per una corsa sulla sezione perturbata.</p>
2.1.5	<p><b>2.1.5 Accertare l'ultima corsa</b></p> <p>Il capomovimento deve chiarire qual è l'ultima corsa che ha percorso la sezione perturbata. L'ultima corsa dev'essere definita e messa a protocollo.</p> <p>Se non può definire l'ultima corsa, il capomovimento deve chiarire quali possibili corse hanno percorso da ultimo la sezione perturbata. Esse vanno definite e messe a protocollo.</p> <p>Nel caso di binari sbarrati si deve coinvolgere il capo della sicurezza.</p>	cifra stralciata
2.1.6	<p><b>2.1.6 Accertare che l'ultima corsa ha lasciato la sezione perturbata</b></p> <p>Il capomovimento deve verificare se l'ultima corsa, o le ultime corse ha o hanno lasciato la sezione perturbata. Ciò può essere accertato come segue:</p>	cifra stralciata

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– prendendo contatto con il macchinista o il capomanovra, il quale conferma al capomovimento che la sua corsa ha lasciato la sezione oppure</li> <li>– in base agli annunci d'arrivo delle procedure del blocco e degli apparecchi centrali per le sezioni successive, è possibile verificare se l'ultima corsa ha lasciato la sezione perturbata.</li> </ul> <p>Ciò è pure possibile accertando la completezza dell'ultima corsa o delle ultime corse, o mediante un controllo sul posto della sezione perturbata.</p> <p>Va inoltre verificato che non sia già stato dato un consenso per una corsa verso la sezione perturbata.</p>	
2.2	<p><b>2.2 Velocità sulla sezione perturbata</b></p> <p>Alla prima corsa che percorre la sezione perturbata dev'essere ordinata la <i>corsa a vista</i>. In tale contesto il corrispondente percorso in esercizio regolare è da percorrere con <i>corsa a vista</i>.</p> <p>Le corse successive possono percorrere la sezione perturbata alla velocità massima prescritta, purché siano soddisfatte le rispettive condizioni per la revoca della <i>corsa a vista</i>. In caso contrario si deve prescrivere la <i>corsa a vista</i>.</p> <p>Se a causa di una perturbazione un treno deve circolare con <i>corsa a vista</i>, il macchinista deve considerare come perturbati gli impianti di passaggi a livello sorvegliati nella rispettiva sezione.</p>	<p><b>2.2 Velocità sulla sezione perturbata</b></p> <p><b>La sezione perturbata dev'essere percorsa con <i>corsa a vista</i>. In tale contesto il macchinista deve considerare come perturbati gli impianti di passaggio a livello sorvegliati.</b></p> <p>A partire dalla seconda corsa <b>esiste la possibilità</b> di percorrere la sezione perturbata alla velocità massima prescritta, purché siano soddisfatte le rispettive condizioni per la revoca della <i>corsa a vista</i>.</p>
2.2.1	nuova cifra (disposizione fino ad 'ora sotto la cifra 2.5)	<p><b>2.2.1 Condizioni per la revoca della <i>corsa a vista</i> a partire dalla seconda corsa</b></p> <p>In caso di necessità per l'esercizio, il gestore dell'infrastruttura deve disciplinare nelle prescrizioni d'esercizio le condizioni e la procedura per la revoca della <i>corsa a vista</i> a partire dalla seconda corsa.</p> <p>Il capomovimento deve verificare se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'ultima corsa ha lasciato la sezione perturbata e la sua completezza è stata accertata e</li> <li>– le direttive fissate dal gestore dell'infrastruttura nelle sue prescrizioni d'esercizio sono adempite.</li> </ul> <p>Se nelle prescrizioni d'esercizio del gestore dell'infrastruttura non sono previste direttive per la revoca della <i>corsa a vista</i> a partire dalla seconda corsa, non è ammesso sopprimere la <i>corsa a vista</i>.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
2.3.2	<p><b>2.3.2 Dispositivo d’annuncio di binario libero o blocco perturbato</b></p> <p>Il dispositivo d’annuncio di binario libero di un binario, oppure il blocco, può essere riportato nella posizione di base dopo aver prescritto con obbligo di protocollo la <i>corsa a vista</i> per questa corsa.</p>	<p><b>2.3.2 Dispositivo d’annuncio di binario libero o blocco perturbato</b></p> <p>Il dispositivo d’annuncio di binario libero di un binario, oppure il blocco, può essere riportato nella posizione di base dopo aver prescritto con obbligo di protocollo la <i>corsa a vista per la prossima corsa. Si può rinunciare alla prescrizione della corsa a vista per la prossima corsa, purché siano soddisfatte le rispettive direttive per la revoca della corsa a vista.</i></p>
2.4.1	<p><b>2.4.1 Consenso per i treni</b></p> <p>Il consenso può essere dato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– mediante disposizione su via libera del segnale principale, o</li> <li>– disponendo il segnale principale su via libera con un’operazione di soccorso oppure</li> <li>– per mezzo del segnale ausiliario oppure</li> <li>– con l’ordine di <i>Passaggio a segnale su posizione di fermata</i> soggetto a protocollo oppure</li> <li>– in caso di segnalazione in cabina di guida, tramite il rispettivo regime d’esercizio.</li> </ul>	<p><b>2.4.1 Consenso per i treni</b></p> <p>Il consenso può essere dato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– mediante disposizione su via libera del segnale principale, o</li> <li>– disponendo il segnale principale su via libera con un’operazione di soccorso oppure</li> <li>– <b>con il segnale principale per impianto di passaggio a livello perturbato oppure</b></li> <li>– per mezzo del segnale ausiliario oppure</li> <li>– con <i>l’ordine 1, 2 o 7</i> soggetto a protocollo oppure</li> <li>– <b>in una zona di segnalazione</b> in cabina di guida, tramite il rispettivo regime d’esercizio.</li> </ul>
2.4.2	<p><b>2.4.2 Segnale principale disposto su via libera con un’operazione di soccorso</b></p> <p>Prima di disporre il segnale principale su via libera con un’operazione di soccorso, alla prima corsa e se necessario anche a quelle successive il capomovimento deve prescrivere la <i>corsa a vista</i> con obbligo di protocollo, mediante l’ordine <i>Riduzione di velocità</i>.</p>	<p><b>2.4.2 Segnale principale disposto su via libera con un’operazione di soccorso</b></p> <p>Prima di disporre il segnale principale su via libera con un’operazione di soccorso, <b>alla prossima corsa</b> il capomovimento deve prescrivere la <i>corsa a vista con obbligo di protocollo, mediante l’ordine 6, sennonché siano adempiute le direttive per la revoca della corsa a vista a partire dalla seconda corsa.</i></p>
2.4.3	<p><b>2.4.3 Segnale ausiliario e ordine di <i>Passaggio a segnale su posizione di fermata</i></b></p> <p>Mediante il segnale ausiliario o consegnando un ordine soggetto a protocollo <i>Passaggio a segnale su posizione di fermata</i>, il capomovimento dà al macchinista il consenso di superare il segnale principale disposto su <i>fermata</i>.</p> <p>Il segnale ausiliario o l’ordine soggetto a protocollo <i>Passaggio a segnale su posizione di fermata</i> permette pure il superamento di segnali bassi spenti e che mostrano <i>fermata</i>.</p>	<p><b>2.4.3 Segnale ausiliario e superamento del segnale su posizione di <i>fermata</i></b></p> <p>Mediante il segnale ausiliario o consegnando un <b>ordine 1</b> soggetto a protocollo, il capomovimento dà al macchinista il consenso di superare il <b>rispettivo</b> segnale principale.</p> <p>Il segnale ausiliario o <b>l’ordine 1</b> soggetto a protocollo permette pure il superamento di segnali bassi spenti e che mostrano <i>fermata</i>.</p> <p>Fino al prossimo segnale principale <b>rispettivamente al primo segnale di fermata ETCS</b> si deve circolare con <i>corsa a vista</i>. <b>Al prossimo segnale principale ci si deve attendere la posizione di <i>fermata</i>.</b></p> <p><b>Se contemporaneamente viene eseguita un’entrata su un binario occupato, non bisogna avvisare ulteriormente il macchinista.</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Fino al prossimo segnale principale si deve circolare con <i>corsa a vista</i>. Se la <i>corsa a vista</i> 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 <i>Riduzione della velocità</i>.</p> <p>Al prossimo segnale principale ci si deve attendere la posizione di <i>fermata</i>. Se contemporaneamente viene eseguita un'entrata su un binario occupato, cade la disposizione con l'ordine di <i>entrata su un binario occupato</i>.</p> <p>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.</p>	<p>Se la <i>corsa a vista</i> dev'essere proseguita oltre il prossimo segnale principale che mostra via libera, ciò dev'essere prescritto al macchinista con obbligo di protocollo mediante <b>l'ordine 6</b>.</p> <p>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.</p>
2.4.5	<p><b>2.4.5 Consenso per movimento di manovra sulla tratta</b></p> <p>Prima di impartire il consenso per la sezione perturbata, il capomovimento deve prescrivere al primo movimento di manovra sulla tratta, e se necessario anche a quelli successivi, la <i>corsa a vista</i> con obbligo di protocollo, mediante <i>l'ordine riduzione della velocità</i>.</p>	<p><b>2.4.5 Consenso per movimento di manovra sulla tratta</b></p> <p>Prima di impartire il consenso per la sezione perturbata, il capomovimento deve prescrivere al <b>prossimo</b> movimento di manovra sulla tratta la <i>corsa a vista</i> con obbligo di protocollo, mediante <b><i>l'ordine 6</i></b>, <b>sennonché siano adempiute le direttive per la revoca della corsa a vista a partire dalla seconda corsa.</b></p>
2.5	<p><b>2.5 Condizioni per la revoca della corsa a vista</b></p> <p>A partire dalla seconda corsa è possibile percorrere la sezione perturbata alla velocità massima prescritta, purché siano adempiute le condizioni seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'ultima corsa ha lasciato la sezione perturbata e la sua completezza è stata accertata oppure</li> <li>– se è stato compiuto un controllo sul posto e la sezione perturbata è libera</li> <li>– e</li> <li>– il segnale principale prima della sezione perturbata può essere disposto su via libera con un'operazione di soccorso oppure</li> <li>– il capomovimento prescrive al macchinista la revoca della <i>corsa a vista</i> con obbligo di protocollo, al passaggio a segnale in posizione di <i>fermata</i> o per la circolazione con segnale ausiliario sulla sezione perturbata.</li> </ul> <p>Nel caso di circolazione con segnale in posizione di <i>fermata</i> o con segnale ausiliario, la velocità massima su scambi in stazione e scambi sulla tratta è di 40 km/h.</p> <p>Il capomovimento deve informare il macchinista, con obbligo di protocollo, in merito alla perturbazione di un impianto di passaggio a livello sorvegliato dal rispettivo segnale principale, non custodito sul posto, con</p>	<p><b>2.5 Revoca delle misure di sicurezza dopo una corsa</b></p> <p>Quando è stato accertato che la corsa ha percorso <b>e poi liberata la sezione perturbata</b> o una sua parte, si possono revocare le misure di sicurezza adottate in modo particolare per la corsa stessa.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>l'ordine <i>Impianto di passaggio a livello fuori esercizio</i>. Dal corrispondente segnale principale fino all'ultimo passaggio a livello dell'impianto di passaggio a livello sorvegliato si deve inoltre prescrivere con obbligo di protocollo la velocità massima di 60 km/h.</p> <p>Il capomovimento prescrive al macchinista con obbligo di protocollo la velocità da tenere su scambi sulla tratta o altre riduzioni di velocità .</p> <p>nuovo: disposizione sotto cifra 2.2.1</p>	
2.6	<p><b>2.6 Revoca delle misure di sicurezza dopo una corsa</b></p> <p>Quando è stato accertato che la corsa ha percorso l'itinerario o una sua parte, si possono revocare le misure di sicurezza adottate in modo particolare per la corsa stessa.</p> <p>nuovo: disposizione sotto cifra 2.5</p>	<p><b>2.6 Fine della perturbazione</b></p> <p><b>Se non vi è più alcuna sezione perturbata</b>, il capomovimento deve accertare la completezza della corsa, che ha percorso <b>e poi liberata</b> per ultimo la sezione perturbata.</p> <p>Se esiste una serie ininterrotta di dispositivi d'annuncio di binario libero attivi in permanenza, si può rinunciare al controllo della completezza dell'ultimo treno, purché la corsa successiva circoli come treno e il segnale principale possa essere disposto su via libera senza un'operazione di soccorso.</p> <p>Le misure di sicurezza adottate per la sezione perturbata possono essere revocate.</p>
2.7	<p><b>2.7 Fine della perturbazione</b></p> <p>Se la perturbazione è stata eliminata, il capomovimento deve accertare la completezza della corsa, che ha percorso per ultimo la sezione perturbata, oppure, con un controllo sul posto, assicurarsi che la sezione perturbata è libera.</p> <p>Se esiste una serie ininterrotta di dispositivi d'annuncio di binario libero attivi in permanenza, si può rinunciare al controllo della completezza dell'ultimo treno o al controllo sul posto della sezione perturbata, purché la corsa successiva circoli come treno e il segnale principale prima della sezione perturbata possa essere disposto su via libera senza un'operazione di soccorso.</p> <p>Le misure di sicurezza adottate per la sezione perturbata possono essere revocate.</p> <p>nuovo: sotto cifra 2.6</p>	cifra stralciata



R / cfr	fino ad ora	modifica
3.1	<p><b>3.1 Ordine per il passaggio a più segnali disposti su <i>fermata</i></b></p> <p>Il superamento di più segnali susseguenti disposti su <i>fermata</i> può essere ordinato con un unico ordine <i>Passaggio a segnale disposto su fermata</i>. Il primo e l'ultimo segnale disposti su <i>fermata</i> che devono essere superati vanno contrassegnati in modo inequivocabile. Se la tratta da percorrere è a più binari, bisogna definire anche il binario di tratta da percorrere sul quale il treno deve circolare (p.e. il binario sinistro).</p>	<p><b>3.1 Ordine per il superamento di più segnali su posizione di <i>fermata</i></b></p> <p>Il superamento di più segnali susseguenti su posizione di <i>fermata</i> può essere ordinato con un unico <b>ordine 1</b>. Il primo e l'ultimo segnale su posizione di <i>fermata</i> che devono essere superati vanno contrassegnati in modo inequivocabile. Se la tratta da percorrere è a più binari, bisogna definire anche il binario di tratta da percorrere sul quale il treno deve circolare (p.es. il binario sinistro).</p>
3.2	<p><b>3.2 Il segnale principale resta su via libera</b></p> <p>Se dopo la corsa treno un segnale principale rimane su posizione di via libera o un segnale ausiliario resta illuminato, il capomovimento deve riportare manualmente il segnale nella posizione di base.</p>	<p><b>3.2 Il segnale principale resta su via libera</b></p> <p>Se dopo la corsa treno un segnale principale rimane su posizione di via libera o un segnale ausiliario <b>o un segnale principale per impianto di passaggio a livello perturbato</b> resta illuminato, il capomovimento deve riportare manualmente il segnale nella posizione di base.</p>
3.9	<p><b>3.9 Immagine del segnale di manovra ETCS incerta</b></p> <p>Se il capomanovra o il macchinista di una corsa di manovra accerta un'immagine del segnale di manovra ETCS incerta, e non ne è stato informato, deve fermare il movimento di manovra e prendere contatto con il capomovimento preposto.</p> <p>Quest'ultimo dà al capomanovra, con obbligo di quietanza, il consenso di proseguire la corsa.</p> <p>Se il capomovimento può accertare qual è il segnale di manovra ETCS perturbato, ne deve informare il capomanovra con obbligo di quietanza.</p>	<p><b>3.9 Immagine del segnale di manovra ETCS incerta</b></p> <p>Se il macchinista di una corsa di manovra rispettivamente il capomanovra accerta un segnale di manovra ETCS <b>non illuminato o illuminato con una sola delle due lampade inferiori</b>, e non ne è stato avvisato, deve fermare il movimento di manovra e prendere contatto con il capomovimento preposto.</p> <p>Quest'ultimo dà <b>al macchinista rispettivamente</b> al capomanovra, con obbligo di quietanza, il consenso di proseguire la corsa.</p> <p><b>Se di un segnale di manovra ETCS è illuminata solo la lampadina superiore, l'immagine del segnale va considerata come via libera con prudenza.</b></p> <p>Se il capomovimento può accertare qual è il segnale di manovra ETCS perturbato, ne deve avvisare il capomanovra con obbligo di quietanza.</p>
4.5	<p><b>4.5 Mancanza del controllo dello scambio</b></p> <p>...</p> <p>In seguito può essere dato il consenso o l'ordine con obbligo di protocollo di superare un segnale disposto su <i>fermata</i>.</p> <p>...</p>	<p><b>4.5 Mancanza del controllo dello scambio</b></p> <p>...</p> <p>In seguito può essere dato il consenso o l'<b>ordine 1</b> con obbligo di protocollo.</p> <p>...</p>
5.1.1	<p><b>5.1.1 Passaggio dell'ultimo segnale disposto su fermata della segnalazione esterna all'entrata in un settore con segnalazione in cabina di guida</b></p> <p>All'entrata nel settore di velocità esteso, è proibito il passaggio dell'ultimo segnale della segnalazione esterna disposto su <i>fermata</i>.</p>	<p><b>5.1.1 Superamento dell'ultimo segnale su posizione di <i>fermata</i> della segnalazione esterna all'entrata in una zona di segnalazione in cabina di guida</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>All'entrata in un settore di velocità convenzionale, prima di dare il consenso per il superamento di un segnale disposto su <i>fermata</i>, il capomovimento deve verificare se il treno</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si trova nel regime d'esercizio «Unfitted» o «Limited Supervision», e</li> <li>- si è annunciato correttamente alla centrale di tratta.</li> </ul>	<p>All'entrata nel settore di velocità estesa, è proibito il superamento <b>con l'ordine 1 soggetto a protocollo</b> dell'ultimo segnale della segnalazione esterna su posizione di <i>fermata</i>.</p> <p>All'entrata in un settore di velocità convenzionale, prima di dare il consenso per il superamento di un segnale su posizione di <i>fermata</i>, il capomovimento deve verificare se il treno</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si trova nel regime d'esercizio «Unfitted» o «Limited Supervision», e</li> <li>- si è annunciato correttamente alla centrale di tratta.</li> </ul>
5.2	<p><b>5.2 Treni in corsa</b></p> <p>In presenza di una perturbazione rilevante per la sicurezza si verifica una frenatura imposta. Il macchinista deve informarne subito il capomovimento.</p> <p>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.</p> <p><b>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]».</b></p>	<p><b>5.2 Perturbazione ai veicoli motore</b></p> <p>In presenza di una perturbazione rilevante per la sicurezza si verifica una frenatura imposta. Il macchinista deve avvisarne subito il capomovimento.</p> <p>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.</p>
5.3	<p><b>5.3 Proseguimento della corsa nel regime d'esercizio «Post Trip»</b></p> <p>Se il proseguimento della corsa avviene come treno, il macchinista deve azionare il tasto «Start».</p> <p>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 <i>Mancanza dell'autorizzazione al movimento CAB: consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» sino al segnale di fermata ETCS</i> e con esso il consenso per commutare il regime d'esercizio «Staff Responsible».</p> <p>nuovo: disposizione sotto cifra 5.4</p>	<p><b>5.3 Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB</b></p> <p><b>Se non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, il superamento della 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]».</b></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
5.3.1	disposizione fino ad ora sotto cifra 5.2.1	<p><b>5.3.1 Consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB</b></p> <p>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 <b>rispettivamente fino al primo segnale principale</b>. In seguito dà al macchinista il consenso di superare la fine dell'autorizzazione al movimento CAB mediante <i>l'ordine 1 soggetto a protocollo (senza designazione del segnale di fermata ETCS)</i>. 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 <b>rispettivamente fino al primo segnale principale</b>. Ad ogni ulteriore segnale di fermata ETCS è necessario un nuovo consenso.</p> <p>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 <i>l'ordine 1 soggetto a protocollo (con designazione del rispettivo segnale di fermata ETCS)</i>.</p> <p>Esempio per dare un consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB:</p> <p>1. Il treno ha raggiunto la fine dell'autorizzazione al movimento CAB.</p> <p>2. Il capomovimento dispone i percorsi treno almeno fino al secondo segnale di fermata ETCS <b>rispettivamente fino al primo segnale principale</b>.</p> <p>3. In seguito dà al macchinista il consenso di superare la fine dell'autorizzazione al movimento CAB mediante <i>l'ordine 1</i> soggetto a protocollo.</p> <p>4. Il macchinista attiva alla DMI la funzione «Override EOA» e circola con <i>corsa a vista</i>.</p> <p>5. La commutazione nel regime d'esercizio «Staff Responsible» vale come consenso fino al prossimo segnale di fermata ETCS.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
5.4	<p><b>5.4 Frenatura in seguito a un errore di misura del percorso</b></p> <p>Se vi è una frenatura di sistema con un avviso di testo alla DMI concernente una finestra di balise mancata, ci si deve fermare. Se dopo la fermata</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– vi è una autorizzazione al movimento CAB, si deve proseguire la corsa</li> <li>– non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, si deve informare il capomovimento e procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB».</li> </ul> <p>nuovo: disposizione sotto cifra 5.5</p>	<p><b>5.4 Proseguimento della corsa dopo il regime d'esercizio «Post Trip»</b></p>
5.4.1	nuova cifra	<p><b>5.4.1 Proseguimento della corsa come treno</b></p> <p><b>Il macchinista</b> deve azionare il tasto «Start».</p> <p>Se non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, si deve procedere secondo le disposizioni «Treni in partenza <b>in una zona di segnalazione in cabina di guida</b> nel regime d'esercizio [Staff Responsible]». Il capomovimento dà al macchinista <i>l'ordine 2</i> soggetto a protocollo e con esso il consenso per commutare il regime d'esercizio «<i>Staff Responsible</i>».</p>
5.4.2	nuova cifra	<p><b>5.4.2 Proseguimento della corsa come movimento di manovra</b></p> <p>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». Il capomovimento dà al macchinista <i>l'ordine 2</i> soggetto a protocollo e con esso il consenso per commutare il regime d'esercizio «<i>Shunting</i>».</p>
5.5	<p><b>5.5 Disconnessione dell'equipaggiamento del veicolo ETCS perturbato</b></p> <p>Nel settore di velocità esteso, sui veicoli che conducono il treno è vietato adottare il regime d'esercizio «Isolation».</p> <p>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.</p> <p>Il proseguimento della corsa avviene secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB».</p> <p>nuovo: disposizione sotto cifra 5.6</p>	<p><b>5.5 Frenatura in seguito a un errore di misura del percorso</b></p> <p>Se vi è una frenatura di sistema con un avviso di testo alla DMI concernente una finestra di balise mancata, ci si deve fermare. Se dopo la fermata</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– vi è una autorizzazione al movimento CAB, si deve proseguire la corsa</li> <li>– non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, si deve avvisare il capomovimento e procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB».</li> </ul>

R / cfr	fino ad ora	modifica
5.6	nuova cifra	<p><b>5.6 Disconnessione dell'equipaggiamento del veicolo ETCS perturbato</b></p> <p>Nel settore di velocità estesa, sui veicoli che conducono il treno <b>e con i movimenti di manovra</b> è vietato adottare il regime d'esercizio «Isolation».</p> <p>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.</p> <p>Il proseguimento della corsa <b>come treno</b> avviene secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB».</p> <p><b>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».</b></p>
7.1.2	<p><b>7.1.2 Impianto di passaggio a livello sorvegliato perturbato</b></p> <p>In caso di perturbazione di un impianto di passaggio a livello sorvegliato da un segnale principale, si applica il processo chiave Perturbazioni. Sono eccettuati i segnali principali provvisti di segnale ausiliario del sistema L con segnalazione complementare per impianti di passaggio a livello perturbati.</p> <p>Se il consenso di superare il segnale principale viene dato con il <i>segnale ausiliario del sistema L con segnalazione complementare per impianti di passaggio a livello perturbati</i>, si applicano le disposizioni per la circolazione su un impianto di passaggio a livello perturbato. Fino all'ultimo passaggio a livello perturbato dell'impianto di passaggio a livello sorvegliato la velocità massima è di 60 km/h. Indipendentemente da ciò, la velocità massima sugli scambi in stazione e sulla tratta è di 40 km/h.</p> <p>...</p>	<p><b>7.1.2 Impianto di passaggio a livello sorvegliato perturbato</b></p> <p>In caso di perturbazione di un impianto di passaggio a livello sorvegliato da un segnale principale, si applica il processo chiave Perturbazioni. Sono eccettuati i segnali principali <b>con i quali viene dato il consenso per il superamento mediante il segnale principale per impianti di passaggio a livello perturbati.</b></p> <p>Se il consenso di superare il segnale principale viene dato con il <b>segnale principale per impianti di passaggio a livello perturbati</b>, si applicano le disposizioni per la circolazione su un impianto di passaggio a livello perturbato. Fino all'ultimo passaggio a livello perturbato dell'impianto di passaggio a livello sorvegliato la velocità massima è di 60 km/h. Indipendentemente da ciò, la velocità massima sugli scambi in stazione e sulla tratta è di 40 km/h.</p> <p>...</p>
9.1.2	<p><b>9.1.2 Ulteriore modo di procedere</b></p> <p>La prossima corsa può percorrere la sezione interessata solo con pantografi abbassati i o termicamente.</p> <p>Se il macchinista considera che la sezione non è più percorribile, oppure non può procedere ad una tale valutazione, il capomovimento deve sbarare il binario.</p>	<p><b>9.1.2 Ulteriore modo di procedere</b></p> <p>La prossima corsa può percorrere la sezione interessata solo con pantografi abbassati o termicamente.</p> <p>Se il macchinista considera che la sezione non è più percorribile, oppure non può procedere ad una tale valutazione, il capomovimento deve sbarare il binario.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>In caso contrario le ulteriori corse possono percorrere la sezione interessata con pantografi abbassati o termicamente.</p> <p>Se le corse circolano con pantografo abbassato, il capomovimento deve informarne il macchinista mediante l'ordine soggetto a protocollo <i>Corsa con pantografo abbassato</i>.</p> <p>Tale disposizione vale finché il servizio tecnico ha valutato la situazione sul luogo e informato il capomovimento sul modo di procedere.</p>	<p>In caso contrario le ulteriori corse possono percorrere la sezione interessata con pantografi abbassati o termicamente.</p> <p>Se le corse circolano con pantografo abbassato, il capomovimento deve avvisarne il macchinista mediante l'<b>ordine 9</b> soggetto a protocollo.</p> <p>Tale disposizione vale finché il servizio tecnico ha valutato la situazione sul luogo e avvisato il capomovimento sul modo di procedere.</p>
11.3.4	<p><b>11.3.4 Luci frontali spente</b></p> <p>Se le luci del veicolo di testa si spengono occorre per quanto possibile ripristinare il segnalamento prescritto. Se di notte o su tratte con gallerie non è accesa almeno una luce, non si può più proseguire.</p>	<p><b>11.3.4 Luci frontali spente</b></p> <p><b>In caso di mancato funzionamento dell'illuminazione frontale, la segnalazione prescritta per il treno va per quanto possibile ripristinata con altri mezzi. Se il treno può essere riconosciuto solo difficilmente, al bisogno la velocità va opportunamente ridotta in modo corrispondente alle condizioni di visibilità.</b></p> <p>Se di notte, su tratte con gallerie <b>o con cattive condizioni di visibilità</b> non è accesa almeno una luce, non si può più proseguire. Dopo aver informato il capomovimento si può liberare la sezione.</p>
11.3.9	nuova cifra	<p><b>11.3.9 Avaria del sistema di comunicazione per la trasmissione telefonica per treni</b></p> <p><b>Se conformemente alle prescrizioni d'esercizio del gestore dell'infrastruttura è necessario un sistema di comunicazione per la trasmissione telefonica per treni,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un treno non può partire dalla stazione d'origine se il sistema di comunicazione del treno è in avaria,</li> <li>- un treno può proseguire la corsa solo fintantoché è assicurata la comunicazione d'emergenza oppure sussiste un'altra possibilità di comunicazione fra il capomovimento e il macchinista.</li> </ul> <p><b>Alla prossima occasione dev'essere sostituito il veicolo o il sistema di comunicazione del treno.</b></p>
<b>300.10</b>		
1.1	<p><b>1.1 Principi</b></p> <p>L'impresa di trasporto ferroviaria è autorizzata ad applicare il proprio logo sui formulari. Modifiche della rappresentazione o del formato dei formulari possono essere attuate di propria competenza dalle imprese ferroviarie.</p> <p>Se i moduli includono domande del tipo SI - NO, si deve sempre prevedere una casella per il Sì e una per il No. La casella corrispondente va sempre crociata.</p>	<p><b>1.1 Principi</b></p> <p>L'impresa di trasporto ferroviaria è autorizzata ad applicare il proprio logo sui formulari. Modifiche della rappresentazione o del formato dei formulari possono essere attuate di propria competenza dalle imprese ferroviarie.</p> <p>Se i formulari includono domande del tipo SI - NO, si deve sempre prevedere una casella per il Sì e una per il No. La casella corrispondente va sempre crociata.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Se i moduli includono possibilità di scelta, si devono prevedere i corrispondenti campi di selezione. La rispettiva casella va in ogni caso crociata.</p> <p>Non è ammesso utilizzare contemporaneamente la parte anteriore e quella posteriore di un modulo.</p>	<p>Se i formulari includono possibilità di scelta, si devono prevedere i corrispondenti campi di selezione. La rispettiva casella va in ogni caso crociata.</p> <p><b>Per ogni formulario può essere consegnato un solo ordine, che al bisogno viene completato nel rispettivo campo con i provvedimenti supplementari per la stessa situazione.</b></p>
2.1.3	nuova cifra	<p><b>2.1.3 Numerazione dei singoli ordini</b></p> <p><b>I numeri da 1 a 20 sono riservati agli ordini armonizzati a livello europeo. Gli ordini dati sul piano nazionale ed eventuali ordini da definire dai gestori dell'infrastruttura, recano i numeri a partire da 21. I numeri utilizzati nelle PCT sono vincolanti.</b></p>
2.1.4	nuova cifra	<p><b>2.1.4 Designazione e impiego dei campi degli ordini 1-20</b></p> <p><b>I singoli campi da compilare hanno una designazione univoca. I campi / caselle che non sono necessari possono essere tralasciati dal formulario. Non è ammesso inserire negli ordini campi o caselle nuovi o supplementari.</b></p>
3.1	<p><b>3.1 Elenco dei formulari della prima categoria</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formulario d'ordini <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordine 1: Passaggio a segnali su posizione di fermata</li> <li>- Ordine 2: Annullamento della corsa a vista</li> <li>- Ordine 3: Entrata su binario occupato</li> <li>- Ordine 4a: Fermare a</li> <li>- Ordine 4b: Transitare a</li> <li>- Ordine 5: Impianto di passaggio a livello fuori esercizio</li> <li>- Ordine 6: Riduzione della velocità</li> <li>- Ordine 7: Circolare con pantografi abbassati</li> <li>- Ordine 8a: Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB sino al segnale di fermata ETCS</li> <li>- Ordine 8b: Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB con il superamento di uno solo segnale di fermata ETCS</li> <li>- Ordine 9a: Consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» sino al segnale di fermata ETCS</li> <li>- Ordine 9b: Consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» con il superamento di uno solo segnale di fermata ETCS</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>3.1 Elenco dei formulari della prima categoria</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formulario d'ordini <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Ordine 1: Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB o di segnali su posizione di fermata</b></li> <li>- <b>Ordine 2: Consenso per la corsa dopo TRIP</b></li> <li>- <b>Ordine 3: Ordine da rimanere all'arresto / Fine del consenso</b></li> <li>- <b>Ordine 4: Soppressione di un ordine trasmesso con ordine di protocollo</b></li> <li>- <b>Ordine 5: Riduzione della velocità</b></li> <li>- <b>Ordine 6: Percorrere con corsa a vista</b></li> <li>- <b>Ordine 7: Consenso per la corsa in SR dopo preparazione dei treni</b></li> <li>- <b>Ordine 8: Percorre un impianto di passaggio a livello perturbato</b></li> <li>- <b>Ordine 9: Circolazione con alimentazione di corrente ridotta</b></li> </ul> </li> <li>- Ordine d'incrocio e di sorpasso <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Ordine 41: Incrocio straordinario o facoltativo</b></li> </ul> </li> </ul>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordine 10: Mancanza dell'autorizzazione al movimento CAB: consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» sino al segnale di fermata ETCS</li> <li>- Ordine d'incrocio e sorpasso               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordine 11: Incrocio straordinario o facoltativo</li> <li>- Ordine 12: Sorpasso straordinario o facoltativo</li> <li>- Ordine 13: Soppressione d'un incrocio o d'un sorpasso</li> <li>- Ordine 14: Spostamento d'incrocio</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordine 42: Sorpasso straordinario o facoltativo</li> <li>- Ordine 43: Soppressione d'un incrocio o d'un sorpasso</li> <li>- Ordine 44: Spostamento d'incrocio</li> </ul> <p>➤ Il modello "Formulario d'ordini" è stato adattato al riguardo</p> <p>➤ Il modello "Ordine d'incrocio e di sorpasso" è stato adattato al riguardo</p>
<b>300.12</b>		
2.1.3	<p><b>2.1.3 Compiti legati all'impiego dei segnali d'allarme</b></p> <p>Appena sono emessi segnali d'allarme, ogni collaboratore ha 3 doveri da compiere immediatamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per se stesso interrompere immediatamente il lavoro e allontanarsi dalla zona dei binari</li> <li>- per gli altri osservare se i propri compagni reagiscono ai segnali, all'occorrenza avvertirli e trascinarli fuori della zona dei binari interessata.</li> <li>- per le attrezzature di lavoro accertarsi che nelle sue vicinanze nessun attrezzo di lavoro penetri nel profilo di spazio libero del binario percorso dal treno.</li> </ul>	<p><b>2.1.3 Compiti legati all'impiego dei segnali d'allarme</b></p> <p>Appena sono emessi segnali d'allarme, ogni collaboratore ha 3 doveri da compiere immediatamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per se stesso interrompere immediatamente il lavoro e allontanarsi dalla zona dei binari</li> <li>- per gli altri osservare se i propri compagni reagiscono ai segnali, all'occorrenza avvertirli e trascinarli fuori della zona dei binari interessata.</li> <li>- per le attrezzature di lavoro accertarsi che nelle sue vicinanze nessun attrezzo di lavoro <b>rappresenti un pericolo per la corsa imminente.</b></li> </ul>
3.1.3	<p><b>3.1.3 Scelta delle misure di sicurezza</b></p> <p>Se lo consentono la situazione locale sull'area dei lavori e le condizioni generali d'esercizio, un pericolo va eliminato, <b>ad esempio sbarrando il binario o mediante una impalcatura protettiva.</b></p> <p>Se ciò non è possibile, il pericolo va minimizzato prendendo misure di sicurezza complementari.</p> <p>Le misure di allarme sono definite in funzione delle misure di sicurezza adottate e dei pericoli che permangono, e comprendono</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la designazione dei binari (binario adiacente, binario di lavoro ecc.)</li> <li>- la definizione dei termini di sicurezza e dei segnali d'allarme e</li> <li>- la definizione del tipo di sistema d'avvertimento.</li> </ul>	<p><b>3.1.3 Scelta delle misure di sicurezza</b></p> <p>Se lo consentono la situazione locale sull'area dei lavori e le condizioni generali d'esercizio, un pericolo va eliminato.</p> <p>Se ciò non è possibile, il pericolo va minimizzato prendendo misure di sicurezza complementari.</p> <p>Le misure di allarme sono definite in funzione delle misure di sicurezza adottate e dei pericoli che permangono, e comprendono</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la designazione dei binari (binario adiacente, binario di lavoro ecc.)</li> <li>- la definizione dei termini di sicurezza e dei segnali d'allarme e</li> <li>- la definizione del tipo di sistema d'avvertimento.</li> </ul>



R / cfr	fino ad ora	modifica
3.1.7	<p><b>3.1.7 Aree dei lavori senza misure d'allarme</b></p> <p>Se è possibile eliminare i pericoli per il personale e per l'esercizio ferroviario, non occorrono misure di allarme per l'area dei lavori. Ciò vale in particolare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>su aree dei lavori situate</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- su tratte a semplice binario, se il binario è sbarrato</li> <li>- su tratte a più binari, se tutti i binari sono sbarrati contemporaneamente</li> <li>- in prossimità della zona dei binari se il cantiere è protetto da impalcature protettive</li> </ul> </li> <li>- <b>per lavori</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a tutte le linee di contatto, fintantoché nell'ambito dei binari adiacenti non sono compiuti lavori che impongono misure di allarme</li> <li>- compiuti in prossimità della zona dei binari, se il suo accesso è impedito e durante il loro svolgimento nessuna persona o nessun mezzo di lavoro può penetrare involontariamente nella zona delimitata.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>3.1.7 Aree dei lavori senza misure d'allarme</b></p> <p>Se è possibile eliminare i pericoli per il personale e per l'esercizio ferroviario, non occorrono misure di allarme per l'area dei lavori. Ciò vale in particolare <b>per lavori</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- su tratte a semplice binario, se il binario è sbarrato</li> <li>- su tratte a più binari, se tutti i binari sono sbarrati contemporaneamente</li> <li>- in prossimità della zona dei binari se l'area dei lavori è protetta da <b>una barriera protettiva</b></li> <li>- a tutte le linee di contatto, fintantoché nell'ambito dei binari adiacenti non sono compiuti lavori che impongono misure di allarme</li> <li>- compiuti in prossimità della zona dei binari, se il suo accesso è impedito e durante il loro svolgimento nessuna persona o nessun mezzo di lavoro può penetrare involontariamente nella zona delimitata.</li> </ul>
3.2.2	<p><b>3.2.2 Annunci</b></p> <p>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 <i>fermata</i>, modifica dell'utilizzazione dei binari stabilita ecc.).</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali annunci possono essere convenuti.</p>	<p><b>3.2.2 Annunci</b></p> <p>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.es. treni che oltrepassano segnali su posizione di <i>fermata</i>, modifica dell'utilizzazione dei binari stabilita ecc.).</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali annunci possono essere convenuti.</p> <p><b>In una zona di segnalazione in cabina di guida non sono ammesse degli annunci all'area dei lavori.</b></p>
3.2.3	<p><b>3.2.3 Restrizioni d'esercizio</b></p> <p>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).</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali restrizioni d'esercizio possono essere convenute.</p>	<p><b>3.2.3 Restrizioni d'esercizio</b></p> <p>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.es. riduzione della velocità) o sono adottate quali misure di sicurezza (p.es. definizione della direzione di corsa, <b>inserimento del settore di manutenzione</b>).</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali restrizioni d'esercizio possono essere convenute.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
3.2.4	<p><b>3.2.4 Sbarramento di binari/scambi</b></p> <p>I binari/scambi vanno sbarrati se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lo esige la sicurezza del personale o dell’esercizio ferroviario, o</li> <li>– i binari o gli scambi non sono percorribili in seguito a lavori di costruzione, riparazioni, manutenzione, pulizia, eventi naturali, infortuni o altre ragioni.</li> </ul> <p>In particolare, lo sbarramento è necessario</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– per lavori che comportano un’interruzione del binario stesso</li> <li>– quando sul binario devono essere montate attrezzature di lavoro che occupano il profilo di spazio libero</li> <li>– quando non è garantito in modo affidabile lo sgombero del profilo di spazio libero necessario e ciò può costituire un pericolo per la corsa annunciata</li> <li>– per lavori alla linea di contatto</li> <li>– per lavori senza uno spazio di fuga</li> <li>– anche se per poco tempo, per un binario adiacente, se il suo profilo di spazio libero viene occupato dai movimenti di manovra di una gru o di macchine da costruzione o di veicoli pesanti.</li> </ul>	<p><b>3.2.4 Sbarramento di binari/scambi</b></p> <p>I binari/scambi vanno sbarrati se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lo esige la sicurezza del personale o dell’esercizio ferroviario, o</li> <li>– i binari o gli scambi non sono percorribili in seguito a lavori di costruzione, riparazioni, manutenzione, pulizia, eventi naturali, infortuni o altre ragioni.</li> </ul> <p>In particolare, lo sbarramento è necessario</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– per lavori che comportano un’interruzione del binario stesso</li> <li>– quando al binario devono essere montate attrezzature di lavoro che <b>costituiscono un pericolo per le corse. A tale riguardo va rispettato il profilo di spazio libero.</b></li> <li>– quando non è garantito in modo affidabile lo sgombero del binario e ciò può costituire un pericolo per la corsa annunciata</li> <li>– per lavori alla linea di contatto</li> <li>– per lavori senza uno spazio di fuga</li> <li>– anche se per poco tempo, per un binario adiacente, quando il suo profilo di spazio libero viene occupato dalle rotazioni di una gru o di macchine da costruzione o di veicoli.</li> </ul>
3.2.7	<p><b>3.2.7 Coordinamento dello sbarramento</b></p> <p>Se sulla medesima sezione di binario vi sono più aree di lavoro, un capo della sicurezza può essere designato quale coordinatore delle aree dei lavori. Esso è responsabile per</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– il coordinamento dei lavori sulle diverse aree di lavoro per l’intera sezione di tratta interessata dallo sbarramento</li> <li>– l’annuncio della prima area dei lavori per la quale viene richiesto lo sbarramento</li> <li>– l’annuncio al capomovimento responsabile circa la percorribilità della sezione dopo la fine di tutti i lavori.</li> </ul> <p>L’impiego di un coordinatore va stabilito in anticipo dalla direzione responsabile della sicurezza.</p> <p>Lo sbarramento è ordinato in forma scritta una sola volta per l’insieme dei cantieri. Sull’annuncio va designato il coordinatore responsabile. Il coordinatore va informato anticipatamente in merito a tutti i lavori che si svolgono sui diversi cantieri.</p>	<p><b>3.2.7 Coordinamento dello sbarramento</b></p> <p><b>Se su binari sbarrati vi sono più aree di lavoro</b>, un capo della sicurezza può essere designato quale coordinatore delle aree dei lavori. Esso è responsabile per</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– il coordinamento dei lavori sulle diverse aree di lavoro per l’intera sezione di tratta interessata dallo sbarramento</li> <li>– l’annuncio della prima area dei lavori per la quale viene richiesto lo sbarramento</li> <li>– l’annuncio al capomovimento responsabile circa la percorribilità della sezione dopo la fine di tutti i lavori.</li> </ul> <p>L’impiego di un coordinatore va stabilito in anticipo dalla direzione responsabile della sicurezza.</p> <p>Lo sbarramento è ordinato in forma scritta una sola volta per l’insieme dei cantieri. Sull’annuncio va designato il coordinatore responsabile. Il coordinatore va informato anticipatamente in merito a tutti i lavori che si svolgono sui diversi cantieri.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Se su binari sbarrati vi sono più aree di lavoro e si svolgono contemporaneamente più movimenti di manovra, vi è da designare imperativamente un coordinatore delle aree dei lavori.</p>	<p>Se su binari sbarrati vi sono più aree di lavoro e si svolgono contemporaneamente più movimenti di manovra, vi è da designare imperativamente un coordinatore delle aree dei lavori.</p>
3.4.6	<p><b>3.4.6 Richiesta di sbarramento</b></p> <p>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) e la designazione precisa del binario/dello scambio.</p>	<p><b>3.4.6 Richiesta di sbarramento</b></p> <p>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 <b>rispettivamente in una zona di segnalazione in cabina di guida l'indicazione dell'ubicazione</b>) e la designazione precisa del binario/dello scambio.</p>
3.4.9	<p><b>3.4.9 Protezione</b></p> <p>Un'area dei lavori va protetta quando non è possibile assicurare lo sbarramento all'apparecchio centrale.</p> <p>Un binario va protetto quando si effettuano ripetutamente entrate e uscite in stazione o sulla tratta.</p> <p>Nell'ambito della segnalazione in cabina di guida senza settori di manutenzione, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata.</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura stabilisce in quali casi occorre proteggere.</p>	<p><b>3.4.9 Protezione</b></p> <p>Un'area dei lavori va protetta quando non è possibile assicurare lo sbarramento all'apparecchio centrale.</p> <p>Un binario va protetto quando si effettuano ripetutamente entrate e uscite in stazione o sulla tratta.</p> <p><b>In una zona di segnalazione in cabina di guida, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata. Nei casi seguenti si può rinunciare alla protezione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Se all'interno dei binari sbarrati non si trova nessun segnale di fermata ETCS e non circolano dei movimenti di manovra oppure</b></li> <li>- <b>nei casi determinati dal gestore dell'infrastruttura nel settore di velocità estesa.</b></li> </ul> <p>Il gestore dell'infrastruttura stabilisce in quali casi occorre proteggere.</p>
3.7.1	<p><b>3.7.1 Annuncio della percorribilità del binario</b></p> <p>Prima di annunciare la percorribilità di un binario sbarrato, sull'area dei lavori devono essere rimossi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dal profilo di spazio libero <b>tutte le attrezzature di lavoro che hanno reso necessario lo sbarramento del binario e</b></li> <li>- i segnali di fermata.</li> </ul> <p>Inoltre, nei binari sbarrati non devono più trovarsi veicoli, fatta eccezione in stazione o nei <b>settori di manutenzione</b> nell'ambito della segnalazione in cabina di guida <b>dopo informazione corrispondente</b>.</p> <p>Il capo della sicurezza annuncia al capomovimento il binario percorribile con obbligo di protocollo.</p> <p>Se il binario è libero il testo è il seguente: «(Luogo), binario/scambio ... percorribile.»</p>	<p><b>3.7.1 Annuncio della percorribilità del binario</b></p> <p>Prima di annunciare la percorribilità di un binario sbarrato, sull'area dei lavori devono essere rimosse <b>tutte le cause che rendono necessario uno sbarramento</b>.</p> <p><b>Sono inoltre da rimuovere:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tutte le attrezzature di lavoro <b>in modo che non costituiscano un pericolo e</b></li> <li>- i segnali di fermata.</li> </ul> <p>Inoltre, nei binari sbarrati non devono più trovarsi veicoli, fatta eccezione in stazione <b>o in una zona di segnalazione in cabina di guida</b>.</p> <p>Il capo della sicurezza annuncia al capomovimento il binario percorribile con obbligo di protocollo.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>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)».</p> <p><b>Per binari secondari, l'annuncio di binari occupati è sufficiente una trasmissione con quietanza.</b></p> <p>Il capomovimento elimina le misure di assicuramento connesse con lo sbarramento.</p>	<p>Se il binario è libero l'annuncio è il seguente: «(Luogo), binario/scambio ... percorribile.»</p> <p><b>Se vi sono ancora binari occupati, l'annuncio è il seguente:</b> «(Luogo), binario/scambio ... percorribile; rimangono occupati dei binari.».</p> <p><b>Le denominazioni dei binari occupati vengono trasmesse con obbligo di quietanza.</b></p> <p>Il capomovimento elimina le misure di assicuramento connesse con lo sbarramento.</p>
4.3.2	<p><b>4.3.2 Velocità massima sui binari di lavoro e sui binari adiacenti</b></p> <p><b>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.</b></p>	cifra stralciata
4.4.2	<p><b>4.4.2 Sistemi d'avvertimento automatici senza guardiano di sicurezza</b></p> <p>I sistemi d'avvertimento automatici possono essere impiegati senza guardiano di sicurezza solo a condizione che</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il personale non deve lavorare sui binari in esercizio e</li> <li>- nessun macchinario possa occupare il profilo di spazio libero.</li> </ul>	<p><b>4.4.2 Sistemi d'avvertimento automatici senza guardiano di sicurezza</b></p> <p>I sistemi d'avvertimento automatici possono essere impiegati senza guardiano di sicurezza solo a condizione che</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il personale non deve lavorare sui binari in esercizio e</li> <li>- <b>nessuna attrezzatura di lavoro possa costituire un pericolo. A tale riguardo va rispettato il profilo di spazio libero.</b></li> </ul>
<b>300.13</b>		
3.3.4	<p><b>3.3.4 Tutela dell'infrastruttura e dell'ambiente</b></p> <p>Se oltre alle luci di segnalazione della testa del treno, il veicolo motore è dotato di fari abbaglianti, questi ultimi devono essere usati in modo che nessuno sia abbagliato inutilmente.</p> <p>Per quanto possibile, occorre evitare di sabbiare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- circolando sugli scambi</li> <li>- a velocità inferiori a 20 km/h tranne che per partire.</li> </ul> <p>L'uso indebito del fischiotto della locomotiva va evitato.</p>	<p><b>3.3.4 Tutela dell'infrastruttura e dell'ambiente</b></p> <p>Se oltre alle luci di segnalazione della testa del treno, il veicolo motore è dotato di fari abbaglianti, questi ultimi devono essere usati in modo che nessuno sia abbagliato inutilmente.</p> <p>Per quanto possibile, occorre evitare di sabbiare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- circolando sugli scambi <b>e sulle crociere</b></li> <li>- a velocità inferiori a 20 km/h <b>e all'arresto</b> tranne che per partire.</li> </ul> <p>L'uso indebito del fischiotto della locomotiva va evitato.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
<b>300.14</b>		
2.4.1	<p><b>2.4.1 Frenare</b></p> <p>Si fa distinzione fra i seguenti tipi di frenatura:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Frenatura di sistema</li> </ul> <p>Si ha una frenatura di sistema allorché, nell'ambito della segnalazione in cabina di guida, il calcolatore del veicolo attiva una frenatura automatica <b>d'esercizio o completa</b>.</p>	<p><b>2.4.1 Frenare</b></p> <p>Si fa distinzione fra i seguenti tipi di frenatura:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Frenatura di sistema <b>in una zona di segnalazione in cabina di guida</b></li> </ul> <p>Si ha una frenatura di sistema allorché, <b>in una zona di segnalazione in cabina di guida</b>, il calcolatore del veicolo attiva una frenatura automatica completa.</p>
2.7.1	<p><b>2.7.1 Riduzione della velocità e frenature di arresto di treni merci frenati con l'aria compressa</b></p> <p>Percorrendo scambi in deviazione per i quali la velocità massima è limitata a 40 km/h, occorre osservare quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per ridurre la velocità o per fermare il treno, la pressione nella condotta principale può essere ridotta al massimo di 0,5 bar, salvo che vi sia pericolo imminente.</li> <li>- se, fermando, la pressione nella condotta principale è stata ridotta di oltre 1 bar, prima di proseguire la corsa si deve controllare tutto il treno sul posto con il freno automatico allentato, alla ricerca di eventuali irregolarità.</li> </ul>	<p><b>2.7.1 Riduzione della velocità e frenature di arresto di corse con cari merci e carri di servizio frenate con l'aria compressa</b></p> <p>Percorrendo scambi in deviazione per i quali la velocità massima è limitata a 40 km/h, occorre osservare quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per ridurre la velocità o per fermare il treno, la pressione nella condotta principale dovrebbe essere ridotta al massimo di 0,5 bar, salvo che vi sia pericolo imminente.</li> <li>- se, fermando, la pressione nella condotta principale è stata ridotta di oltre 1 bar, prima di proseguire la corsa si deve controllare tutto il treno <b>o il movimento di manovra</b> sul posto con il freno automatico allentato, alla ricerca di eventuali irregolarità.</li> </ul>
<b>300.15</b>		
1.4.1	<p><b>1.4.1 Principio</b></p> <p>L'ordine d'incrocio e di sorpasso deve essere utilizzato in caso di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- incroci straordinari oppure</li> <li>- incroci facoltativi oppure</li> <li>- soppressione di incroci oppure</li> <li>- spostamenti d'incrocio.</li> </ul>	<p><b>1.4.1 Principio</b></p> <p>L'ordine d'incrocio e di sorpasso deve essere utilizzato in caso di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- incroci straordinari <b>ordine 41</b> oppure</li> <li>- incroci facoltativi <b>ordine 41</b> oppure</li> <li>- soppressione di incroci <b>ordine 43</b> oppure</li> <li>- spostamenti d'incrocio <b>ordine 44</b>.</li> </ul>
1.5	<p><b>1.5 Sorpassi</b></p> <p>Se il gestore dell'infrastruttura consente dei sorpassi, questi devono essere disciplinati dalle disposizioni d'esecuzione.</p> <p>Valgono i seguenti segni nell'orario di marcia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I: la corsa deve essere sorpassata dalla corsa indicata accanto al segno</li> <li>- II: la corsa deve sorpassare la corsa indicata accanto al segno</li> </ul>	<p><b>1.5 Sorpassi</b></p> <p>Se il gestore dell'infrastruttura consente dei sorpassi, questi devono essere disciplinati dalle disposizioni d'esecuzione.</p> <p>Valgono i seguenti segni nell'orario di marcia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I: la corsa deve essere sorpassata dalla corsa indicata accanto al segno</li> <li>- II: la corsa deve sorpassare la corsa indicata accanto al segno</li> </ul>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Questi segni vanno osservati dal capomovimento e dal personale viaggiante.</p> <p>L'Ordine d'incrocio e di sorpasso, soggetto a protocollo, va utilizzato in caso di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sorpassi straordinari oppure</li> <li>- sorpassi facoltativi oppure</li> <li>- soppressione di sorpassi.</li> </ul>	<p>Questi segni vanno osservati dal capomovimento e dal personale viaggiante.</p> <p>L'Ordine d'incrocio e di sorpasso, soggetto a protocollo, va utilizzato in caso di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sorpassi straordinari <b>ordine 42</b> oppure</li> <li>- sorpassi facoltativi <b>ordine 42</b> oppure</li> <li>- soppressione di sorpassi <b>ordine 43.</b></li> </ul>