

Modifiche alle PCT R 300.1 – R 300.15 valevoli dal 1° luglio 2024 (ciclo di modifiche A2024), versione in lingua italiana

➔ Sono determinanti i testi delle prescrizioni

R / cfr	fino ad ora	modifica
300.1 - 300.15		<i>L'elenco delle modifiche riporta le cifre che vengono modificate materialmente e/o strutturalmente nell'ambito della numerazione o che vengono stralciate rispetto alla versione 2020. Le cifre con delle modifiche esclusivamente linguistiche a causa delle abbreviazioni introdotte per le funzioni o a causa di una formulazione di linguaggio inclusivo, non vengono menzionate nell'elenco delle modifiche.</i>
300.1		
300.1	In generale	Basi
1	<p>1 Osservazioni preliminari</p> <p>L'ufficio federale dei trasporti (UFT), visto l'articolo 11a dell'Ordinanza sulle ferrovie del 23 novembre 1983 (Oferr, RS 742.141.1), emana:</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 2020.</p> <p>Abrogazione del diritto previgente</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"> – le Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni del 2 novembre 2015 (data dell'entrata in vigore: 1° luglio 2016). <p>Le ferrovie abrogano le loro proprie emanazioni con la messa in vigore delle disposizioni esecutive rielaborate.</p> <p>4. novembre 2019</p> <p style="text-align: right;">Ufficio federale dei trasporti Il Direttore: Dott. Peter Füglistaler</p>	<p>1 Osservazioni preliminari</p> <p>nuovo cifra 1.1</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
1.1	nuova cifra	<p>1.1 Emanazione</p> <p><i>L'ufficio federale dei trasporti (UFT),</i></p> <p>visto l'articolo 11a dell'Ordinanza sulle ferrovie del 23 novembre 1983 (Oferr, RS 742.141.1),</p> <p><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 2020<u>2024</u>.</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"> – le Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni del 4 novembre 2019 (data dell'entrata in vigore: 1° luglio 2020). <p>Le ferrovie abrogano le loro proprie emanazioni con la messa in vigore delle disposizioni esecutive rielaborate.</p> <p style="text-align: right;">Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler</p>
1.2	fino ad ora cifra 2.1.1 modifiche linguistiche esclusivamente strutturali e neutre dal punto di vista del genere	<p>1.2 Campo d'applicazione</p> <p>Queste prescrizioni valgono per tutte le ferrovie svizzere nonché per tutte le ferrovie che utilizzano infrastrutture ferroviarie svizzere. UFT stabilisce le imprese ferroviarie, le linee e le tratte a cui vengono accordate facilitazioni e semplificazioni secondo l'articolo 5 dell'Ordinanza sulle ferrovie.</p>
1.2.1	nuova cifra	<p>1.2.1 Applicabilità delle disposizioni per ambiti di validità parziali</p> <p>Le disposizioni delle PCT sono attribuite a vari ambiti di validità parziali.</p> <p>Nelle prescrizioni d'esercizio dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto ferroviarie devono essere definiti, in modo univoco per il personale, in quali settori quale ambito o quali ambiti di validità parziali trovano applicazione.</p> <p>Le descrizioni degli ambiti di validità parziali sono definite nell'Allegato 1 al presente R 300.1. Le attribuzioni effettive delle disposizioni delle PCT agli ambiti di validità parziali sono riportati nell'Annesso 3 alla Direttiva sull'emanazione delle prescrizioni d'esercizio e sulla circolazione dei treni (Dir. PE-PCT).</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
1.2.2	nuova cifra	<p>1.2.2 Applicabilità delle norme secondo le funzioni</p> <p>Le singole disposizioni delle PCT sono attribuite alle funzioni che svolgono queste attività e, contemporaneamente, a quelle funzioni che necessitano di tali disposizioni per avere una comprensione globale.</p> <p>Qualora la funzione non risulti in maniera inequivocabile in riguardo all'attività, i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviarie devono regolare nelle prescrizioni d'esercizio, quali funzioni devono essere svolte da chi. Questo nell'intento di assicurare la consapevolezza del personale interessato.</p> <p>Le funzioni secondo le PCT sono definite nelle spiegazioni dei termini e completate con un'abbreviazione. Le attribuzioni delle disposizioni delle PCT alle funzioni sono visibili nell'Annesso 3 alla Dir. PE-PCT.</p>
1.2.3	nuova cifra	<p>1.2.3 Effetti del diritto europeo</p> <p>In forza del vigente diritto europeo (cfr. Allegato 7 Oferr), le PCT includono disposizioni applicabili in modo obbligatorio e non obbligatorio per le imprese ferroviarie della rete principale interoperabile (IOP) secondo Allegato 6 Oferr e della rete complementare interoperabile secondo capitolo D della Direttiva Requisiti di interoperabilità per le tratte della rete complementare (Dir. IOP). In questo modo, aspetti materialmente correlati possono essere più facilmente accertati dal personale direttamente interessato.</p> <p>Le attribuzioni concrete delle disposizioni delle PCT sono definite nell'Allegato 2 al presente R 300.1.</p> <p>Nell'ambito delle prescrizioni d'esercizio, i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario devono definire l'applicabilità delle disposizioni per loro non obbligatorie. Mancando tale indicazione, le disposizioni devono essere applicate.</p>
1.2.4	fino ad ora cifra 4.9	<p>1.2.4 Applicazione delle PCT ai binari di raccordo</p> <p>Le PCT devono essere applicate ai binari di raccordo. Per le corse sui binari di raccordo fanno stato le disposizioni valevoli per le stazioni.</p> <p>Per quanto concerne gli aspetti legati all'infrastruttura, la responsabilità è del gestore del binario di raccordo.</p> <p>In relazione con gli aspetti legati alla circolazione, di regola, è responsabile un'impresa di trasporto ferroviaria. Tale responsabilità incombe ai raccordati, se essi eseguono autonomamente delle corse.</p>
1.3	nuova cifra	<p>1.3 Allestimento delle prescrizioni rispondente alle necessità degli utilizzatori</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica								
		Le imprese ferroviarie mettono a disposizione del personale le disposizioni delle PCT e delle prescrizioni d'esercizio, necessarie allo svolgimento dei suoi compiti, in modo rispondente alle necessità degli utilizzatori. Questo può avvenire in forma cartacea o elettronica.								
1.4	fino ad ora cifra 6	1.4 Autorizzazione per l'accesso all'autorità di sorveglianza Al personale dell'UFT dev'essere assicurato nel contesto dell'attività di sorveglianza l'accesso incondizionato alle installazioni, impianti e ai veicoli (incluso le cabine di guida) come pure la circolazione gratuita sulle imprese di trasporto. Il personale dell'UFT deve potersi legittimare in modo confacente.								
1.5	fino ad ora cifra 2.1.2 2.1.2 Denominazione di persone Tutte le denominazioni di persone contenute nelle Prescrizioni sulla circolazione dei treni sono espresse nella forma maschile e si applicano alla persona che esercita la funzione, indipendentemente dal sesso.	1.5 Denominazione di persone Alcune denominazioni di persone contenute nelle PCT sono espresse in una forma specifica di genere e si applicano alla persona che esercita la funzione, indipendentemente della sua identità di genere. Per le funzioni vengono utilizzate le abbreviazioni attribuite alle corrispondenti definizioni dei termini. Il significato riguardo al singolare o al plurale è visibile in considerazione del contesto.								
2	nuova cifra	2 Disposizioni fondamentali								
2.1	fino ad ora cifra 2.1.9 materialmente invariato	2.1 Osservanza delle prescrizioni								
2.2	fino ad ora cifra 2.1.8 materialmente invariato	2.2 Procedimento in caso di situazioni impreviste, non disciplinate								
2.3	nuova cifra	2.3 Elenco delle abbreviazioni Nelle prescrizioni sulla circolazione dei treni si utilizzano le seguenti abbreviazioni. Esse sono riportate e definite nelle spiegazioni dei termini. <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Termini</th> <th>Begriffe</th> <th>Termes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ABL</td> <td>Dispositivo d'annuncio di binario libero</td> <td>GFM Gleisfreimelde-einrichtung</td> <td>ELV Dispositif de contrôle de l'état libre de la voie</td> </tr> </tbody> </table>		Termini	Begriffe	Termes	ABL	Dispositivo d'annuncio di binario libero	GFM Gleisfreimelde-einrichtung	ELV Dispositif de contrôle de l'état libre de la voie
	Termini	Begriffe	Termes							
ABL	Dispositivo d'annuncio di binario libero	GFM Gleisfreimelde-einrichtung	ELV Dispositif de contrôle de l'état libre de la voie							

R / cfr	fino ad ora	modifica					
		ACCT	Accompagnatore / accompagnatrice del treno	ZBE	Zugbegleiter / Zugbegleiterin	AT	Accompagnateur / accompagnatrice de train
		CL-C	Checklist circolazione	CL-F	Checkliste Fahrdienst	CL-C	Check-list circulation
		CMAN	Capomanovra	RL	Rangierleiter / Rangierleiterin	CMAN	Chef / cheffe de manœuvre
		CMOV	Capomovimento	FDL	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin	CC	Chef-circulation / cheffe-circulation
		COAL	Coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori	AKO	Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin	COC	Coordinateur / coordinatrice de chantier
		CS	Capo / capa della sicurezza	SC	Sicherheitschef / Sicherheitschefin	CS	Chef / cheffe de la sécurité
		DISPO	Dispositivo di sicurezza	SIDI	Sicherheits-dispositiv	DISPO	Dispositif de sécurité
		DMI	Driver Machine Interface	DMI	Driver Machine Interface	DMI	Driver Machine Interface
		DS	Direzione responsabile della sicurezza	SL	Sicherheits-leitung	DSEC	Direction de la sécurité
		EOA	Fine dell'autorizzazione al movimento CAB	EOA	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	EOA	Fin de l'autorisation de circuler CAB
		ETCS	European Train Control System	ETCS	European Train Control System	ETCS	European Train Control System
		GI	Gestore dell'infrastruttura	ISB	Infrastruktur-betreiberin	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
		GS	Guardiano / guardiana di sicurezza	SIWÄ	Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin	PROT	Protecteur / protectrice
		IF	Impresa ferroviaria	EBU	Eisenbahn-unternehmen	ECF	Entreprise de chemin de fer
		ITF	Impresa di trasporto ferroviaria	EVU	Eisenbahn-verkehrs-unternehmen	ETF	Entreprise de transport ferroviaire
		MAC	Macchinista	LF	Lokführer / Lokführerin	MEC	Mécanicien / mécanicienne de locomotive
		MAN	Manovratore / manovratrice	RA	Rangierer / Rangiererin	EMAN	Employé / employée de manœuvre

R / cfr	fino ad ora	modifica																																																
		<table border="0"> <tr> <td>PESIE</td> <td>Persona esperta per impianti elettrici</td> <td>SPEA</td> <td>Sachverständige Person für elektrische Anlagen</td> <td>PECIE</td> <td>Personne compétente pour les installations électriques</td> </tr> <tr> <td>PIIE</td> <td>Persona istruita per impianti elettrici</td> <td>IPEA</td> <td>Instruierte Person für elektrische Anlagen</td> <td>PIIE</td> <td>Personne instruite pour les installations électriques</td> </tr> <tr> <td>PRT</td> <td>Preparatore / preparatrice del treno</td> <td>ZVB</td> <td>Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin</td> <td>PRT</td> <td>Préparateur / préparatrice de train</td> </tr> <tr> <td>RBC</td> <td>Centrale di tratta (Radio Block Center)</td> <td>RBC</td> <td>Streckenzentrale (Radio Block Center)</td> <td>RBC</td> <td>Centrale de gestion (Radio Block Center)</td> </tr> <tr> <td>SCab</td> <td>Segnalazione in cabina di guida</td> <td>FSS</td> <td>Führerstand-signalisierung</td> <td>SCab</td> <td>Signalisation en cabine</td> </tr> <tr> <td>SENT</td> <td>Sentinella</td> <td>VW</td> <td>Vorwarner / Vorwarnerin</td> <td>SENT</td> <td>Sentinelle</td> </tr> <tr> <td>MAC</td> <td>Macchinista</td> <td>LF</td> <td>Lokführer / Lokführerin</td> <td>MEC</td> <td>Mécanicien / mécanicienne de locomotive</td> </tr> <tr> <td>MAN</td> <td>Manovratore / manovratrice</td> <td>RA</td> <td>Rangierer / Rangiererin</td> <td>EMAN</td> <td>Employé / employée de manœuvre</td> </tr> </table>	PESIE	Persona esperta per impianti elettrici	SPEA	Sachverständige Person für elektrische Anlagen	PECIE	Personne compétente pour les installations électriques	PIIE	Persona istruita per impianti elettrici	IPEA	Instruierte Person für elektrische Anlagen	PIIE	Personne instruite pour les installations électriques	PRT	Preparatore / preparatrice del treno	ZVB	Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin	PRT	Préparateur / préparatrice de train	RBC	Centrale di tratta (Radio Block Center)	RBC	Streckenzentrale (Radio Block Center)	RBC	Centrale de gestion (Radio Block Center)	SCab	Segnalazione in cabina di guida	FSS	Führerstand-signalisierung	SCab	Signalisation en cabine	SENT	Sentinella	VW	Vorwarner / Vorwarnerin	SENT	Sentinelle	MAC	Macchinista	LF	Lokführer / Lokführerin	MEC	Mécanicien / mécanicienne de locomotive	MAN	Manovratore / manovratrice	RA	Rangierer / Rangiererin	EMAN	Employé / employée de manœuvre
PESIE	Persona esperta per impianti elettrici	SPEA	Sachverständige Person für elektrische Anlagen	PECIE	Personne compétente pour les installations électriques																																													
PIIE	Persona istruita per impianti elettrici	IPEA	Instruierte Person für elektrische Anlagen	PIIE	Personne instruite pour les installations électriques																																													
PRT	Preparatore / preparatrice del treno	ZVB	Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin	PRT	Préparateur / préparatrice de train																																													
RBC	Centrale di tratta (Radio Block Center)	RBC	Streckenzentrale (Radio Block Center)	RBC	Centrale de gestion (Radio Block Center)																																													
SCab	Segnalazione in cabina di guida	FSS	Führerstand-signalisierung	SCab	Signalisation en cabine																																													
SENT	Sentinella	VW	Vorwarner / Vorwarnerin	SENT	Sentinelle																																													
MAC	Macchinista	LF	Lokführer / Lokführerin	MEC	Mécanicien / mécanicienne de locomotive																																													
MAN	Manovratore / manovratrice	RA	Rangierer / Rangiererin	EMAN	Employé / employée de manœuvre																																													
2.4	<p>2.1.3 Regolamenti</p> <p>Le Prescrizioni sulla circolazione dei treni comprendono le regole di sicurezza rilevanti per tutte le corse su binari. Le prescrizioni parziali elencate qui di seguito costituiscono, nel loro complesso, un'unità. Questo vale, anche se all'interno delle prescrizioni sono menzionate norme complementari. A seconda delle singole situazioni d'esercizio devono essere applicate le disposizioni del caso.</p> <ul style="list-style-type: none"> – In generale R 300.1 – Segnali R 300.2 <ul style="list-style-type: none"> Allegato 1 Segnali per il traffico Huckepack Allegato 2 Segnali meccanici Allegato 3 Segnali di manovra per impianti di lancio – Disposizioni e trasmissioni R 300.3 – Movimenti di manovra R 300.4 <ul style="list-style-type: none"> – Allegato 1 Dispositivi d'accoppiamento con accoppiamento a vite tipo UIC – Allegato 2 Dispositivi d'accoppiamento con attacco a respingente centrale – Preparazione dei treni R 300.5 	<p>2.4 Regolamenti</p> <p>Le PCT comprendono le regole di sicurezza rilevanti per tutte le corse su binari. Le prescrizioni parziali elencate qui di seguito costituiscono, nel loro complesso, un'unità. Questo vale, anche se all'interno delle prescrizioni sono menzionate disposizioni complementari. Inoltre, i regolamenti possono essere completati da allegati (che appartengono formalmente ai regolamenti e contengono precisazioni materiali) e annessi (esempi chiarificatori, tabelle, supporti). A seconda delle singole situazioni d'esercizio devono essere applicate le disposizioni del caso.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Basi R 300.1 – Segnali R 300.2 – Comunicazione, disposizioni e trasmissione R 300.3 – Movimenti di manovra R 300.4 – Preparazione dei treni R 300.5 – Corse dei treni R 300.6 – Controllo della marcia dei treni R 300.7 – Sicurezza del lavoro R 300.8 																																																

R / cfr	fino ad ora	modifica																																																						
	<ul style="list-style-type: none"> – Allegato 1 Disposizioni complementari per il freno a vuoto – Corse dei treni R 300.6 – Controllo della marcia dei treni R 300.7 – Allegato 1 ETCS – Sicurezza del lavoro R 300.8 – Perturbazioni R 300.9 – Formulari R 300.10 – Commutazione e messa a terra di linee di contatto R 300.11 – Lavori nella zona dei binari R 300.12 – Macchinisti R 300.13 – Allegato 1 Disposizioni complementari per la trazione a vapore – Freni R 300.14 – Forme d’esercizio particolari R 300.15 	<ul style="list-style-type: none"> – Perturbazioni R 300.9 – Formulari R 300.10 – Commutazione e messa a terra di linee di contatto R 300.11 – Lavori nella zona dei binari R 300.12 – Macchinista (MAC) R 300.13 – Freni R 300.14 – Forme d’esercizio particolari R 300.15 																																																						
2.5	fino ad ora cifra 3	2.5 Terminologia																																																						
2.5.1	<p>fino ad ora cifra 3.1, questo elenco dei termini riporta solo i termini materialmente modificati</p> <p>3.1 Elenco dei termini</p> <table border="1" data-bbox="398 946 1155 1385"> <thead> <tr> <th>Termini</th> <th>Begriffe</th> <th>Termes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>capomanovra</td> <td>Rangierleiter</td> <td>chef de manœuvre</td> </tr> <tr> <td>capomovimento</td> <td>Fahrdienstleiter</td> <td>chef-circulation</td> </tr> <tr> <td>centrale di tratta</td> <td>Streckenzentrale</td> <td>centrale de gestion</td> </tr> <tr> <td>checklist circolazione</td> <td>Checkliste Fahrdienst</td> <td>check-list circulation</td> </tr> <tr> <td>corsa</td> <td>Fahrt</td> <td>convoi</td> </tr> <tr> <td>ETCS</td> <td>ETCS</td> <td>ETCS</td> </tr> <tr> <td>fine dell’autorizzazione al movimento CAB</td> <td>Ende der CAB-Fahrerlaubnis</td> <td>fin de l’autorisation de circuler CAB</td> </tr> <tr> <td>gestore dell’infrastruttura</td> <td>Infrastrukturbetreiber</td> <td>gestionnaire de l’infrastructure</td> </tr> <tr> <td>gestore del binario di raccordo</td> <td>Anschlussgleisbetreiber</td> <td>gestionnaire de voie de raccordement</td> </tr> </tbody> </table>	Termini	Begriffe	Termes	capomanovra	Rangierleiter	chef de manœuvre	capomovimento	Fahrdienstleiter	chef-circulation	centrale di tratta	Streckenzentrale	centrale de gestion	checklist circolazione	Checkliste Fahrdienst	check-list circulation	corsa	Fahrt	convoi	ETCS	ETCS	ETCS	fine dell’autorizzazione al movimento CAB	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	fin de l’autorisation de circuler CAB	gestore dell’infrastruttura	Infrastrukturbetreiber	gestionnaire de l’infrastructure	gestore del binario di raccordo	Anschlussgleisbetreiber	gestionnaire de voie de raccordement	<p>questo elenco dei termini riporta solo i termini materialmente modificati</p> <p>2.5.1 Elenco dei termini</p> <table border="1" data-bbox="1301 906 2058 1402"> <thead> <tr> <th>Begriffe</th> <th>Termes</th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>apparecchio mobile</td> <td>Handgerät</td> <td>appareil portable</td> </tr> <tr> <td>capomovimento (CMOV)</td> <td>Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)</td> <td>chef-circulation / cheffe-circulation (CC)</td> </tr> <tr> <td>capo / capa della sicurezza (CS)</td> <td>Sicherheitschef / sicherheitschefin (SC)</td> <td>chef / cheffe de la sécurité (CS)</td> </tr> <tr> <td>coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)</td> <td>Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin (AKO)</td> <td>coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)</td> </tr> <tr> <td>checklist circolazione (CL-C)</td> <td>Checkliste Fahrdienst (CL-F)</td> <td>check-list circulation (CL-C)</td> </tr> <tr> <td>gestore del binario di raccordo</td> <td>Anschlussgleisbetreiber</td> <td>gestionnaire de voie de raccordement</td> </tr> <tr> <td>superficie di lavoro (man-machine-interface)</td> <td>Bedienoberfläche (man-machine-interface)</td> <td>interface utilisateur (man-machine-interface)</td> </tr> </tbody> </table>	Begriffe	Termes	Termini	apparecchio mobile	Handgerät	appareil portable	capomovimento (CMOV)	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)	chef-circulation / cheffe-circulation (CC)	capo / capa della sicurezza (CS)	Sicherheitschef / sicherheitschefin (SC)	chef / cheffe de la sécurité (CS)	coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)	Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin (AKO)	coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)	checklist circolazione (CL-C)	Checkliste Fahrdienst (CL-F)	check-list circulation (CL-C)	gestore del binario di raccordo	Anschlussgleisbetreiber	gestionnaire de voie de raccordement	superficie di lavoro (man-machine-interface)	Bedienoberfläche (man-machine-interface)	interface utilisateur (man-machine-interface)
Termini	Begriffe	Termes																																																						
capomanovra	Rangierleiter	chef de manœuvre																																																						
capomovimento	Fahrdienstleiter	chef-circulation																																																						
centrale di tratta	Streckenzentrale	centrale de gestion																																																						
checklist circolazione	Checkliste Fahrdienst	check-list circulation																																																						
corsa	Fahrt	convoi																																																						
ETCS	ETCS	ETCS																																																						
fine dell’autorizzazione al movimento CAB	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	fin de l’autorisation de circuler CAB																																																						
gestore dell’infrastruttura	Infrastrukturbetreiber	gestionnaire de l’infrastructure																																																						
gestore del binario di raccordo	Anschlussgleisbetreiber	gestionnaire de voie de raccordement																																																						
Begriffe	Termes	Termini																																																						
apparecchio mobile	Handgerät	appareil portable																																																						
capomovimento (CMOV)	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)	chef-circulation / cheffe-circulation (CC)																																																						
capo / capa della sicurezza (CS)	Sicherheitschef / sicherheitschefin (SC)	chef / cheffe de la sécurité (CS)																																																						
coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)	Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin (AKO)	coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)																																																						
checklist circolazione (CL-C)	Checkliste Fahrdienst (CL-F)	check-list circulation (CL-C)																																																						
gestore del binario di raccordo	Anschlussgleisbetreiber	gestionnaire de voie de raccordement																																																						
superficie di lavoro (man-machine-interface)	Bedienoberfläche (man-machine-interface)	interface utilisateur (man-machine-interface)																																																						

R / cfr	fino ad ora			modifica		
	impresa di trasporto ferroviaria	Eisenbahnverkehrs-unternehmen	entreprise de transport ferroviaire	impresa ferroviaria (IF)	Eisenbahnunternehmen (EBU)	entreprise de chemin de fer (ECF)
	impresa ferroviaria	Eisenbahnunternehmen	entreprise de chemin de fer	impresa di trasporto ferroviaria (ITF)	Eisenbahnverkehrs-unternehmen (EVU)	entreprise de transport ferroviaire (ETF)
	macchinista	Lokführer	mécanicien de locomotive	fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)	Ende der CAB-Fahrerlaubnis (EOA)	fin de l'autorisation de circuler CAB (EOA)
	manovratore segnalazione in cabina di guida	Rangierer Führerstand-signalisierung	employé de manœuvre signalisation en cabine	European Train Control System (ETCS) corsa	European Train Control System (ETCS) Fahrt	European Train Control System (ETCS) convoi
	superficie di lavoro zona tranvie	Bedienoberfläche Strassenbahnbereich	interface utilisateur zone pour les tramways	- corse ordinarie	- fahrplanmässige Fahrten	- circulations ordinaires
				- corse regolari	- regelmässige Fahrten	- circulations régulières
				- corse facoltative	- fakultative Fahrten	- circulations facultatives
				- corse speciali	- Extrafahrten	- circulations spéciales
				aiuto macchinista	Führergehilfe / Führerhilfin	aide-mécanicien
				segnalazione in cabina di guida (SCab)	Führerstand-signalisierung (FSS)	signalisation en cabine (SCab)
				dispositivo d'annuncio di binario libero (ABL)	Gleisfreimeldeinrichtung (GFM)	dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV)
				gestore dell'infrastruttura (GI)	Infrastrukturbetreiber (ISB)	gestionnaire de l'infrastructure (GI)
				persona istruita per impianti elettrici (PIIE)	Instruierte Person für elektrische Anlagen (IPEA)	personne instruite pour les installations électriques (PIIE)
				macchinista (MAC)	Lokführer / Lokführerin (LF)	mécanicien / mécanicienne de locomotive (MEC)
				personale	Personal	personnel
				manovratore /manovratrice (MAN)	Rangierer / Rangiererin (RA)	employé / employée de manœuvre (EMAN)
				capomanovra (CMAN)	Rangierleiter / Rangierleiterin (RL)	chef / cheffe de manœuvre (CMAN)
				persona esperta per impianti elettrici (PESIE)	Sachverständige Person für elektrische Anlagen (SPEA)	personne compétente pour les installations électriques (PECIE)

R / cfr	fino ad ora	modifica
		<p>dispositivo di sicurezza (DISPO) Sicherheitsdispositiv (SIDI) dispositif de sécurité (DISPO)</p> <p>direzione responsabile della sicurezza (DS) Sicherheitsleitung (SL) direction de la sécurité (DSEC)</p> <p>guardiano / guardiana di sicurezza (GS) Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin (SIWÄ) protecteur / protectrice (PROT)</p> <p>zona tranvie Strassenbahnbereich zone pour les chemins de fer routiers</p> <p>centrale di tratta (Radio Block Center, RBC) Streckenzentrale (Radio Block Center, RBC) centrale de gestion (Radio Block Center, RBC)</p> <p>sentinella (SENT) Vorwarner / Vorwarnerin (VW) sentinelle (SENT)</p>
2.5.2	<p>fino ad ora cifra 3.2</p> <p>3.2 Spiegazione dei termini</p> <p><i>Accompagnatore del treno</i> collaboratore che accompagna i treni per ragioni legate alla sicurezza dell'esercizio</p> <p><i>Aiuto macchinista</i> collaboratore che in cabina di guida assiste il macchinista per quanto riguarda la circolazione</p> <p><i>Apparecchio mobile</i> apparecchio radio o telefono portatile</p> <p><i>Capomanovra</i> responsabile per la direzione e l'esecuzione del movimento di manovra. Assume la guida indiretta</p> <p><i>Capomovimento</i> responsabile per regolare la circolazione dei treni e i movimenti di manovra, garantendone la sicurezza</p>	<p>Sono sottoelencati i termini che vengono introdotte, che cambiano rispetto alle PCT 2020 o che vengono stralciati.</p> <p>2.5.2 Spiegazione dei termini</p> <p><i>Accompagnatore / accompagnatrice del treno (ACCT)</i> personale che accompagna i treni per ragioni legate alla sicurezza dell'esercizio</p> <p><i>Aiuto macchinista</i> collaboratore che in cabina di guida assiste il macchinista per quanto riguarda la circolazione</p> <p><i>Apparecchio mobile</i> apparecchio radio o telefono portatile</p> <p><i>Capo / capa della sicurezza (CS)</i> personale responsabile per l'applicazione delle misure di sicurezza sull'area dei lavori</p> <p><i>Capomanovra (CMAN)</i> persona responsabile per la direzione e l'esecuzione del movimento di manovra. Assume la guida indiretta</p> <p><i>Capomovimento (CMOV)</i> persona responsabile per regolare la circolazione dei treni e i movimenti di manovra, garantendone la sicurezza</p>

	<p><i>Checklist circolazione</i> lista specifica per ogni impianto di sicurezza, con uso vincolante per le operazioni di soccorso e per assicurare</p> <p><i>Corsa</i> termine generale per corsa treno e movimento di manovra</p> <p><i>DMI (Driver Machine Interface)</i> elemento di servizio e di visualizzazione per il macchinista in cabina</p> <p><i>ETCS (European Train Control System)</i> sistema standard europeo di segnaletica e di controllo dei treni</p> <p><i>Fine dell'autorizzazione al movimento CAB (End of Authority; EOA)</i> punto di destinazione che in una zona di segnalazione in cabina di guida un veicolo in testa al treno non deve superare e nel quale la velocità da raggiungere ammonta a zero</p>	<p><i>Checklist circolazione (CL-C)</i> lista specifica per ogni impianto di sicurezza, con uso vincolante per le operazioni di soccorso e per assicurare</p> <p><i>Coordinatore / coordinatrice delle aree dei lavori (COAL)</i> se su binari sbarrati vi sono più aree dei lavori, un CS può essere designato quale COAL</p> <p><i>Corsa</i> termine generale per corsa treno o movimento di manovra, suddivisi in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Corse ordinarie</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>corse regolari</i>, se circolano giornalmente o in determinati giorni senza essere ordinate in modo speciale - <i>corse facoltative</i>, se circolano solo in caso di bisogno in seguito a ordinazioni particolari. - <i>Corse speciali</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Corse che circolano in seguito a ordinazione particolare e secondo un orario di marcia appositamente compilato</i> <p><i>Dispositivo d'annuncio di binario libero (ABL)</i> installazione tecnica che permette di accertare se sezioni di binario sono libere da veicoli ferroviari</p> <p><i>Dispositivo di sicurezza (DISPO)</i> definizione delle misure di sicurezza necessarie per un'area dei lavori e delle indicazioni prescritte dai GI nelle loro disposizioni di esecuzione</p> <p><i>Direzione responsabile della sicurezza (DS)</i> servizio che, sotto la responsabilità del GI, prescrive e sorveglia il DISPO con le misure di sicurezza. Ciò include anche i necessari adeguamenti all'avanzamento dei lavori</p> <p><i>Driver Machine Interface (DMI)</i> elemento di servizio e di visualizzazione in cabina di guida</p> <p><i>European Train Control System (ETCS)</i> sistema standard europeo di segnaletica e di controllo della marcia dei treni</p> <p><i>Fine dell'autorizzazione al movimento CAB (End of Authority; EOA)</i> punto di destinazione che in una zona di SCab un veicolo in testa al treno non deve superare e nel quale la velocità da raggiungere ammonta a zero</p>
--	---	--

	<p><i>Gestore dell'infrastruttura</i> impresa ferroviaria che gestisce un'infrastruttura ferroviaria</p> <p><i>Impresa di trasporto ferroviaria</i> gestione dell'impresa ferroviaria nella funzione di trasporto, ciò che comprende in particolare la trazione</p> <p><i>Impresa ferroviaria</i> persone fisiche o giuridiche soggette alla legislazione ferroviaria (esclusi autobus, filobus e impianti a fune)</p> <p><i>Macchinista</i> collaboratore responsabile dal lato tecnico e della circolazione del servizio di veicoli motori di qualsiasi genere</p> <p><i>Manovratore</i> tutti i collaboratori ai quali sono affidati lavori nel servizio di manovra</p> <p><i>Nome di chiamata</i> designazione di un utente che ne consente chiaramente l'identificazione</p>	<p><i>Gestore dell'infrastruttura (GI)</i> <i>IF che gestisce un'infrastruttura ferroviaria</i></p> <p><i>Guardiano / guardiana della sicurezza (GS)</i> <i>persona responsabile di avvertire tempestivamente il personale su un'area dei lavori, per consentire in maniera sicura lo sgombero della zona dei binari interessata</i></p> <p><i>Impresa di trasporto ferroviaria (ITF)</i> <i>gestione dell'IF nella funzione di trasporto, ciò che comprende in particolare la trazione</i></p> <p><i>Impresa ferroviaria (IF)</i> persone fisiche o giuridiche soggette alla legislazione ferroviaria (esclusi autobus, filobus e impianti a fune)</p> <p><i>Macchinista (MAC)</i> persona responsabile dal lato tecnico e della circolazione del servizio di veicoli motori di qualsiasi genere</p> <p><i>Manovratore / manovratrice (MAN)</i> personale al quale sono affidati lavori nel servizio di manovra</p> <p><i>Nome di chiamata</i> designazione dei partecipanti alla conversazione che ne consente chiaramente l'identificazione</p> <p><i>Persona autorizzata alla commutazione</i> persona istruita alle commutazioni ad impianti elettrici. Eccetto situazioni d'emergenza, esegue le commutazioni sempre su incarico</p> <p><i>Persona esperta per impianti elettrici (PESIE)</i> persona di esperienza nella manipolazione degli impianti di corrente ad alta tensione. Conosce le condizioni locali e le misure di protezione da adottare. Può essere impiegata p.es. come gestore d'esercizio, responsabile dell'impianto, responsabile dei lavori o persona autorizzata a impartire ordini di commutazione e può istruire e formare delle persone</p> <p><i>Persona istruita per impianti elettrici (PIIE)</i> persona con autorizzazione ad eseguire attività limitate ed esattamente definite in impianti di corrente ad alta tensione, secondo l'istruzione da parte di una persona esperta. Conosce le condizioni locali e le misure di protezione da adottare</p>
--	---	--



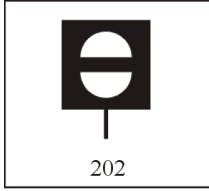
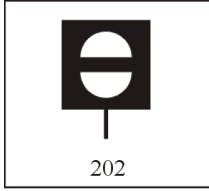

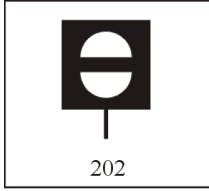
	<p><i>Personale viaggiante</i> il macchinista e l'accompagnatore del treno o il macchinista e il manovratore</p> <p><i>Preparatore del treno</i> personale responsabile designato dall'impresa di trasporto ferroviaria, per l'esecuzione della visita del treno</p> <p><i>Segnalazione in cabina di guida</i> trasmissione diretta in cabina di guida delle informazioni sulla circolazione in luogo dell'osservanza di segnali fissi. La segnalazione in cabina di guida dà l'autorizzazione al movimento CAB ai treni. Talora le prescrizioni possono oltracciò imporre al macchinista di osservare i segnali fissi</p> <p><i>Sezione perturbata</i> itinerario che viene compromesso da un elemento dell'impianto di sicurezza perturbato o nel quale si trova un elemento dell'impianto di sicurezza riportato nella posizione di base con un'operazione di soccorso. Corrisponde al percorso che, in esercizio regolare, può essere disposto senza un'operazione di soccorso e va definito dal capomovimento per ogni corsa</p> <p><i>Stazione</i> impianto compreso tra i segnali d'entrata e, ove questi manchino, tra gli scambi d'entrata, per l'assicurazione e la regolazione della circolazione dei treni e dei movimenti di manovra, adibita la maggior parte del tempo al traffico pubblico</p>	<p><i>Personale</i> persone impiegate sotto la responsabilità di sicurezza di un'IF</p> <p><i>Personale viaggiante</i> MAC con o senza ACCT oppure MAC e MAN</p> <p><i>Preparatore / preparatrice del treno (PRT)</i> personale responsabile designato dall'ITF, per l'esecuzione della verifica del treno</p> <p><i>Segnalazione in cabina di guida (SCab)</i> trasmissione diretta in cabina di guida delle informazioni sulla circolazione in luogo dell'osservanza di segnali fissi. La SCab dà l'autorizzazione al movimento CAB ai treni. Talora le prescrizioni possono oltracciò imporre di osservare i segnali fissi</p> <p><i>Sentinella (SENT)</i> personale di un'area dei lavori responsabile di annunciare in tempo utile le corse in avvicinamento. La SENT annuncia l'avvicinarsi delle corse al GS con i mezzi di comunicazione previsti dal DISPO</p> <p><i>Sezione perturbata</i> itinerario che viene compromesso da un elemento dell'impianto di sicurezza perturbato o nel quale si trova un elemento dell'impianto di sicurezza riportato nella posizione di base con un'operazione di soccorso. Corrisponde al percorso che, in esercizio regolare, può essere disposto senza un'operazione di soccorso. Esso va definito nuovamente dal CMOV per ogni corsa</p> <p><i>Stazione</i> impianto per l'assicurazione e la regolazione della circolazione dei treni e dei movimenti di manovra, di solito aperto al traffico pubblico</p> <ul style="list-style-type: none"> - tra i segnali d'entrata, oppure - ove questi manchino tra gli scambi d'entrata, oppure - dove presenti, tra le tavole di inizio e fine della stazione <p><i>Veicolo a cremagliera</i> Veicolo che trasmette la sua forza trainante o frenante a una cremagliera. Si considerano veicoli a cremagliera anche quelli sui quali le forze trainanti e frenanti sono trasmesse contemporaneamente mediante cremagliera e aderenza, se la trasmissione della forza per mezzo della sola aderenza non è sufficiente.</p>
--	--	--



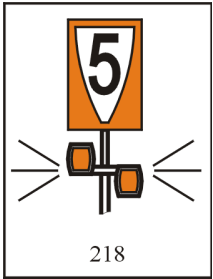
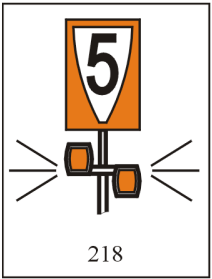
R / cfr	fino ad ora	modifica
2.6	fino ad ora cifra 2.1.4 2.1.4 Prescrizioni d'esercizio Le singole imprese ferroviarie devono indicare in prescrizioni d'esercizio – le quali assicurano uno svolgimento affidabile dell'esercizio ferroviario tanto nel caso normale quanto in caso di perturbazioni – le disposizioni esecutive, le deroghe, le aggiunte e le spiegazioni necessarie relative alle presenti prescrizioni. L'emanazione di prescrizioni d'esercizio è disciplinata dalle prescrizioni dell'Ufficio federale dei trasporti relative all'emanazione delle prescrizioni d'esercizio e delle prescrizioni sulla circolazione dei treni per le ferrovie.	2.6 Prescrizioni d'esercizio Le singole IF devono indicare in prescrizioni d'esercizio – le quali assicurano uno svolgimento affidabile dell'esercizio ferroviario tanto nel caso normale quanto in caso di perturbazioni – le disposizioni esecutive, le deroghe, le aggiunte e le spiegazioni necessarie relative alle presenti prescrizioni. L'emanazione di prescrizioni d'esercizio si regola a seconda della Dir. PE-PCT.
2.6.1	fino ad ora cifra 4.4 4.4 Scorta dei treni I treni che adempiono le condizioni di carattere tecnico circolano senza accompagnatore del treno. Le imprese di trasporto ferroviarie designano nelle disposizioni esecutive i treni che devono essere scortati.	2.6.1 Scorta dei treni I treni che adempiono le condizioni di carattere tecnico circolano, di regola, senza ACCT. Le ITF designano nelle disposizioni esecutive i treni che devono essere scortati
2.6.2	fino ad ora cifra 4.8 4.8 Elenco della posizione chilometrica degli impianti di passaggio a livello I gestori dell'infrastruttura devono allestire un elenco aggiornato della posizione chilometrica degli impianti di passaggio a livello e dei corrispondenti passaggi a livello. Questo elenco va reso disponibile in forma adeguata almeno al capomovimento.	2.6.2 Elenco della posizione chilometrica degli impianti di passaggio a livello I GI devono allestire un elenco aggiornato della posizione chilometrica degli impianti di passaggio a livello e dei corrispondenti passaggi a livello. Questo elenco va reso disponibile in forma adeguata almeno al CMOV.
2.6.3	fino ad ora cifra 2.1.6 2.1.6 Liste di controllo (checklist) circolazione La stesura delle checklist circolazione e la loro applicazione sono vincolanti, <ul style="list-style-type: none"> – quando circolano movimenti di manovra sulla tratta o quando in una zona di segnalazione in cabina di guida i movimenti di manovra non vengono assicurati mediante percorsi di manovra all'apparecchio centrale – per l'eliminazione di perturbazioni, sono eccettuati, in una zona di segnalazione in cabina di guida, i percorsi treno nel regime d'esercizio «On Sight», che possono essere disposti dal capomovimento senza aggirare elementi perturbati – per adottare/eliminare le misure di sicurezza a livello d'esercizio in caso di lavori nella zona dei binari e 	2.6.3 Checklist circolazione (CL-C) La stesura delle CL-C e la loro applicazione sono vincolanti, <ul style="list-style-type: none"> – quando circolano movimenti di manovra sulla tratta o quando in una zona di SCab i movimenti di manovra non vengono assicurati mediante percorsi di manovra all'apparecchio centrale – per l'eliminazione di perturbazioni, sono eccettuati, in una zona di SCab, i percorsi treno nel regime d'esercizio «On Sight», che possono essere disposti senza aggirare elementi perturbati – per adottare/eliminare le misure di sicurezza a livello d'esercizio in caso di lavori nella zona dei binari e – negli ulteriori casi prescritti dall'IF. Le PCT sono la base per la redazione delle CL-C.

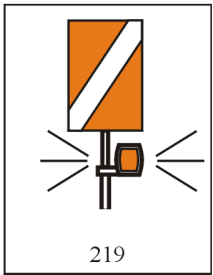
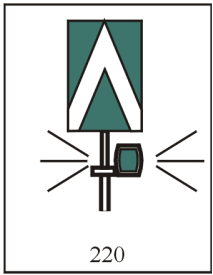
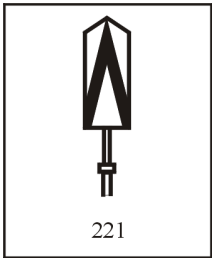
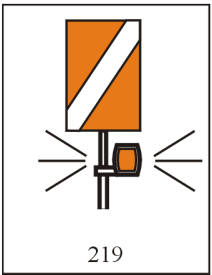
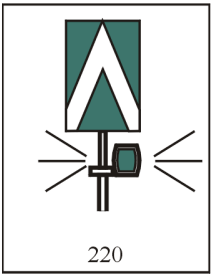
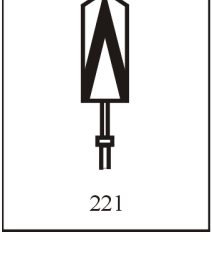
R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>– negli ulteriori casi prescritti dall’impresa ferroviaria.</p> <p>Le PCT sono la base per la redazione delle checklist circolazione treni</p>	
2.6.4	<p>fino ad ora cifra 4.7</p> <p>4.7 Efficienza energetica</p> <p>I gestori dell’infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviarie sostengono l’impiego economico dell’energia, purché ciò non abbia a pregiudicare la sicurezza. A questo riguardo essi emanano le necessarie prescrizioni d’esercizio.</p>	<p>2.6.4 Efficienza energetica</p> <p>I GI e le ITF sostengono l’impiego economico dell’energia purché ciò non abbia a pregiudicare la sicurezza. A questo riguardo essi emanano le necessarie prescrizioni d’esercizio.</p>
2.7	<p>fino ad ora cifra 2.1.7</p> <p>2.1.7 Impiego e comportamento del personale</p> <p>Per le attività relative al servizio di circolazione può essere impiegato solo personale istruito ed esaminato. Durante lo svolgimento di attività rilevanti sul piano della sicurezza i collaboratori non devono in nessun caso lasciarsi distrarre da altre attività.</p> <p>Se le incombenze legate alla circolazione di una funzione sono assicurate da più persone, esse devono intendersi sulla situazione iniziale (le premesse), sullo stato dei lavori e sul modo di procedere in concreto. Ciò vale in particolare</p> <ul style="list-style-type: none"> – nella separazione geografica o funzionale delle competenze o – nello scaglionamento temporale. <p>Se al momento di definire l’organizzazione d’esercizio le funzioni legate alla circolazione sono ripartite, le imprese ferroviarie disciplinano, all’occorrenza, le responsabilità, le competenze e le procedure.</p> <p>Durante la consegna del servizio il collaboratore uscente trasmette al suo successore le informazioni necessarie. Se la consegna del servizio non avviene direttamente, le particolarità verranno trasmesse per iscritto.</p>	<p>2.7 Impiego e comportamento del personale</p> <p>Per le attività relative al servizio di circolazione può essere impiegato solo personale istruito ed esaminato. Durante lo svolgimento di attività rilevanti sul piano della sicurezza i collaboratori non devono in nessun caso lasciarsi distrarre da altre attività.</p> <p>Se le incombenze legate alla circolazione di una funzione sono assicurate da più persone, esse devono intendersi sulla situazione iniziale (le premesse), sullo stato dei lavori e sul modo di procedere in concreto. Ciò vale in particolare</p> <ul style="list-style-type: none"> – nella separazione geografica o funzionale delle competenze o – nello scaglionamento temporale. <p>Se al momento di definire l’organizzazione d’esercizio le funzioni legate alla circolazione sono ripartite, le IF disciplinano, all’occorrenza, le responsabilità, le competenze e le procedure.</p> <p>Durante la consegna del servizio la persona uscente trasmette alla persona che le succede le informazioni necessarie. Se la consegna del servizio non avviene direttamente, le particolarità verranno trasmesse per iscritto.</p>
2.7.1	<p>fino ad ora cifra 5.1</p> <p>materialmente invariato</p>	<p>2.7.1 Capacità compromessa</p>
2.8	<p>fino ad ora cifra 4.3.1</p> <p>4.3.1 Numerazione dei treni e dei movimenti di manovra sulla tratta</p> <p>Ogni treno e ogni movimento di manovra sulla tratta viene designato con un numero. Per i movimenti di manovra sulla tratta, viene inoltre aggiunta la lettera «R». Lo schema di numerazione va pubblicato nelle disposizioni esecutive del gestore dell’infrastruttura. I gestori dell’infrastruttura devono</p>	<p>2.8 Numerazione dei treni e dei movimenti di manovra sulla tratta</p> <p>Ogni treno e ogni movimento di manovra sulla tratta viene designato con un numero. Per i movimenti di manovra sulla tratta, viene inoltre aggiunta la lettera «R». Lo schema di numerazione va pubblicato nelle disposizioni esecutive del GI. I GI devono accordarsi circa l’utilizzazione dei numeri sulle tratte comuni e nelle stazioni comuni.</p>

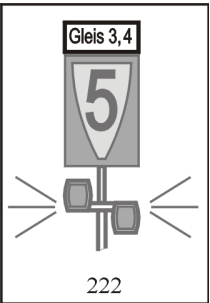
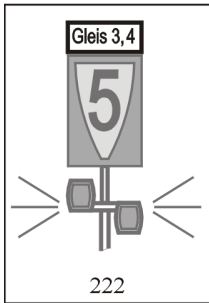
R / cfr	fino ad ora	modifica
	accordarsi circa l'utilizzazione dei numeri sulle tratte comuni e nelle stazioni comuni.	
2.9	fino ad ora cifra 4.5 4.5 Mezzi di segnalazione dei veicoli, delle stazioni e del personale	2.9 Mezzi di segnalazione dei veicoli, delle stazioni e del personale
2.9.1	fino ad ora cifra 4.5.1 materialmente invariato	2.9.1 Veicoli motore e veicoli di comando
2.9.2	fino ad ora cifra 4.5.2 4.5.2 Stazioni Nelle stazioni che possono essere occupate localmente bisogna tenere sottomano: <ul style="list-style-type: none"> - una lanterna con luce rossa e bianca - una banderuola di segnalazione rossa - un segnale di fermata a disco rosso. 	2.9.2 Stazioni Mentre occupate localmente, nelle stazioni bisogna tenere sottomano: <ul style="list-style-type: none"> - una lanterna o una lampada tascabile con luce rossa e bianca - una banderuola di segnalazione rossa - un segnale di fermata a disco rosso.
2.9.3	fino ad ora cifra 4.5.3 4.5.3 Personale Il capomanovra, il manovratore e il capomovimento con funzione di sorveglianza devono avere un fischietto. L'accompagnatore del treno deve avere un fischietto, un fischietto a trillo e una lampada tascabile. Di notte, salvo nel caso in cui siano equipaggiati con la radio, i manovratori devono portare con sé una lanterna portatile con luce bianca e rossa.	2.9.3 Personale Il CMAN, il MAN e il CMOV con funzione di sorveglianza devono avere un fischietto. Il ACCT deve avere un fischietto e una lampada tascabile. Di notte, salvo nel caso in cui siano equipaggiati con un mezzo di comunicazione adatto alla trasmissione di ordini, i MAN devono portare con sé una lanterna portatile con luce bianca e rossa.
2.10	fino ad ora cifra 4.6 4.6 Delimitazione fra segnalazione esterna e in cabina di guida Le infrastrutture ferroviarie con installazioni di sicurezza centralizzate sono equipaggiate o con segnali esterni o con la segnalazione in cabina di guida.	2.10 Delimitazione fra segnalazione esterna e SCab Le infrastrutture ferroviarie con installazioni di sicurezza centralizzate sono equipaggiate o con segnali esterni o con la SCab.
2.10.1	fino ad ora cifra 4.6.1 4.6.1 Limite del sistema La delimitazione del sistema fra segnalazione esterna e in cabina di guida si situa alle tavole Inizio CAB e Fine CAB.	2.10.1 Limite del sistema La delimitazione del sistema fra segnalazione esterna e SCab si situa alle tavole Inizio CAB e Fine CAB.
2.10.2	fino ad ora cifra 4.6.2 4.6.2 Differenziazione d'esercizio fra stazione e tratta in una zona di segnalazione in cabina di guida	2.10.2 Differenziazione d'esercizio fra stazione e tratta in una zona di SCab In una zona di SCab, per le corse tutte le sezioni del percorso possono essere utilizzate sia come binario iniziale sia finale.

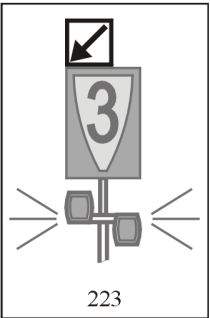
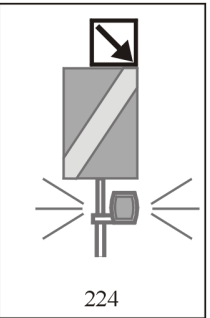
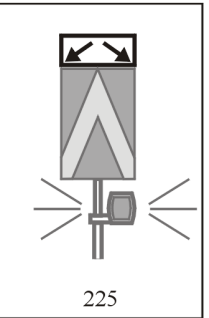
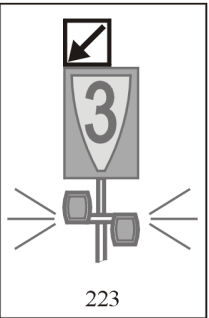
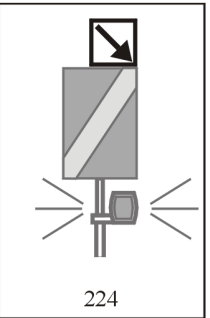
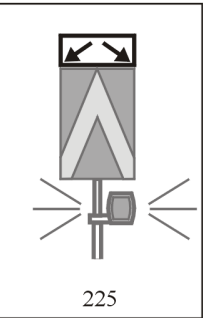
R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>In una zona di segnalazione in cabina di guida, per le corse tutte le sezioni del percorso possono essere utilizzate sia come binario iniziale sia finale.</p> <p>In una zona di segnalazione in cabina di guida si rinuncia a una distinzione dei processi d'esercizio fra stazione e tratta. Per quanto riguarda la condotta di treni e di movimenti di manovra valgono specifici processi d'esercizio. Le altre disposizioni concernenti la stazione e la tratta (p.es. la posa dei segnali, l'orario di marcia, la verifica del treno o le conoscenze della tratta e delle stazioni) si applicano nella misura in cui non siano disciplinate in modo specifico per la segnalazione in cabina di guida.</p>	<p>In una zona di SCab si rinuncia a una distinzione dei processi d'esercizio fra stazione e tratta. Per quanto riguarda la condotta di treni e di movimenti di manovra valgono specifici processi d'esercizio. Le altre disposizioni concernenti la stazione e la tratta (per es. la posa dei segnali, l'orario di marcia, la verifica del treno o le conoscenze della tratta e delle stazioni) si applicano nella misura in cui non siano disciplinate in modo specifico per la SCab.</p>
2.10.3	<p>fino ad ora cifra 4.6.3</p> <p>4.6.3 Settori di velocità in una zona di segnalazione in cabina di guida</p> <p>In una zona di segnalazione in cabina di guida si distingue fra</p> <ul style="list-style-type: none"> - il settore di velocità convenzionale, che prevede una velocità massima fino a 160 km/h, e - il settore di velocità estesa, che prevede velocità oltre 160 fino a 250 km/h. 	<p>2.10.3 Settori di velocità in una zona di SCab</p> <p>In una zona di SCab si distingue fra</p> <ul style="list-style-type: none"> - il settore di velocità convenzionale, che prevede una velocità massima fino a 160 km/h, e - il settore di velocità esteso, che prevede velocità oltre 160 fino a 250 km/h.
2.10.4	<p>fino ad ora cifra 4.6.4</p> <p>4.6.4 Principi in una zona di segnalazione in cabina di guida nel settore di velocità estesa</p> <p>I regimi d'esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Shunting» fuori dell'esercizio di manutenzione e - «Isolation» <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Disposizioni complementari per l'introduzione e la soppressione dell'esercizio di manutenzione devono essere disciplinate nelle disposizioni esecutive del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>L'entrata di treni commerciali in un settore o un'area di manutenzione inseriti è vietata.</p>	<p>2.10.4 Principi in una zona di SCab nel settore di velocità esteso</p> <p>I regimi d'esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Shunting» fuori dell'esercizio di manutenzione e - «Isolation» <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Disposizioni complementari per l'introduzione e la soppressione dell'esercizio di manutenzione devono essere disciplinate nelle disposizioni esecutive del GI.</p> <p>L'entrata di treni commerciali in un settore o un'area di manutenzione inseriti è vietata.</p> <p>In esercizio regolare, il personale viaggiante può abbandonare il treno solo con il consenso del CMOV. Questo consenso, sulle tratte a due o più binari, può essere dato solo quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i binari adiacenti sono assicurati o

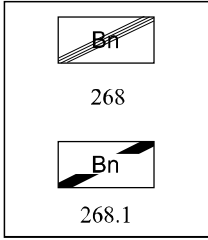
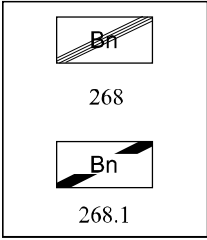

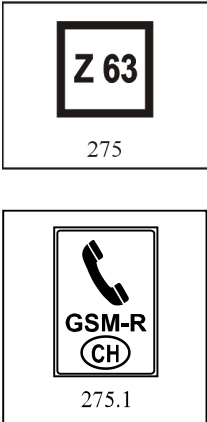
R / cfr	fino ad ora	modifica										
	<p>In esercizio regolare, il personale viaggiante può abbandonare il treno solo con il consenso del capomovimento. Sulle tratte a due o più binari, il capomovimento può dare il consenso di abbandonare il treno solo quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> – i binari adiacenti sono assicurati, o – i treni sui binari adiacenti circolano in regime d’esercizio «On Sight», o – sui binari adiacenti è assicurata una velocità massima di 80 km/h. <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – i treni sui binari adiacenti circolano in regime d’esercizio «On Sight» o – sui binari adiacenti è assicurata una velocità massima di 80 km/h. <p>Dopo essere tornato sul veicolo, il personale viaggiante si annuncia nuovamente al CMOV. Una volta avuta la conferma, il CMOV rimuove le misure di sicurezza.</p>										
4.3	4.3 Designazione dei treni e dei movimenti di manovra sulla tratta	4.3 Designazione dei treni e dei movimenti di manovra sulla tratta										
		Allegato 1 Ambiti di validità parziali e funzioni PCT										
		Allegato 2 Effetti del diritto europeo										
300.2												
2.1.2	<p>2.1.2 Segnale di sbarramento a lanterna</p> <p>I segnali di sbarramento nella versione a lanterna per scambi girevole sono utilizzati in combinazione con dispositivi di sviamento o con staffe di protezione, come pure davanti a scambi che portano verso un binario tronco di protezione senza lunghezza utile.</p> <table border="0" data-bbox="392 986 1064 1177"> <tr> <td data-bbox="392 986 600 1177" rowspan="2" style="text-align: center;">  <p>202</p> </td> <td data-bbox="616 986 705 1010">Termine</td> <td data-bbox="795 986 884 1010"><i>Fermata</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="616 1026 728 1050">Significato</td> <td data-bbox="795 1026 1064 1050">Fermata davanti al segnale</td> </tr> </table> <p>Il segnale non presenta alcuna immagine allorché il dispositivo di sviamento o la staffa di protezione sono abbassati.</p> <p>Il segnale mostra l’immagine relativa alla posizione dello scambio, se quest’ultimo non porta verso il binario tronco di protezione.</p>	 <p>202</p>	Termine	<i>Fermata</i>	Significato	Fermata davanti al segnale	<p>2.1.2 Contrassegno della posizione di dispositivi di sviamento, staffe di protezione o scambi di binari tronchi di protezione</p> <p>Il contrassegno di dispositivi di sviamento o con staffe di protezione, come pure di scambi che portano verso un binario tronco di protezione senza lunghezza utile può avvenire nella versione a lanterna per scambi girevole o mediante segnali luminosi.</p> <p>Lanterna per scambi girevole</p> <table border="0" data-bbox="1321 1050 1926 1241"> <tr> <td data-bbox="1321 1050 1529 1241" rowspan="2" style="text-align: center;">  <p>202</p> </td> <td data-bbox="1545 1050 1624 1074">Begriff</td> <td data-bbox="1724 1050 1780 1074"><i>Halt</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1545 1090 1657 1114">Bedeutung</td> <td data-bbox="1724 1090 1926 1114">Halt vor dem Signal</td> </tr> </table> <p>Il segnale non presenta alcuna immagine allorché il dispositivo di sviamento o la staffa di protezione sono abbassati.</p> <p>Il segnale mostra l’immagine relativa alla posizione dello scambio, se quest’ultimo non porta verso il binario tronco di protezione.</p> <p>Segnale luminoso</p>	 <p>202</p>	Begriff	<i>Halt</i>	Bedeutung	Halt vor dem Signal
 <p>202</p>	Termine		<i>Fermata</i>									
	Significato	Fermata davanti al segnale										
 <p>202</p>	Begriff	<i>Halt</i>										
	Bedeutung	Halt vor dem Signal										

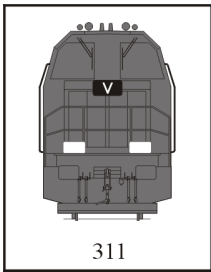
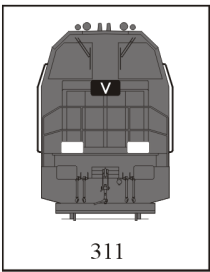
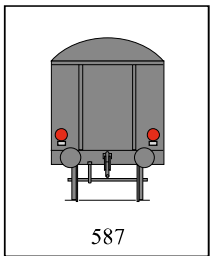

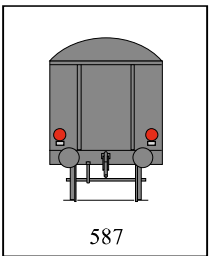

R / cfr	fino ad ora	modifica
		<div data-bbox="1312 264 1525 461" style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;">  <p style="text-align: center; color: red;">202.1</p> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p style="color: red;">Termine</p> <p style="color: red;"><i>Fermata</i></p> <p style="color: red;">Significato</p> <p style="color: red;">Fermata davanti al segnale</p> </div> <div data-bbox="1312 520 1525 716" style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;">  <p style="text-align: center; color: red;">202.2</p> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p style="color: red;">Termine</p> <p style="color: red;"><i>Dispositivo di sviamento o staffa di protezione non sul binario</i></p> <p style="color: red;">Significato</p> <p style="color: red;">Il rispettivo dispositivo di sviamento o la rispettiva staffa di protezione è in posizione abbassata</p> </div> <p style="color: red; margin-top: 20px;">Il segnale mostra l'immagine relativa alla posizione dello scambio, se quest'ultimo non porta verso il binario tronco di protezione.</p>
2.3.4	<p>2.3.4 Segnali di rallentamento</p> <p>Le lampade lampeggiano di notte. La posa è conforme a quanto indicato nell'allegato 1.</p> <div data-bbox="389 994 600 1273" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  <p style="text-align: center;">218</p> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>Termine</p> <p><i>Segnale avanzato del segnale di rallentamento</i></p> <p>Significato</p> <p>La cifra mostrata moltiplicata per 10 indica la velocità consentita a partire dal segnale d'inizio</p> <p>Relazione con altri segnali</p> <p>Segue un segnale d'inizio</p> <p>Può seguire un segnale di annullamento</p> </div>	<p>2.3.4 Segnali di rallentamento</p> <p>Le lampade lampeggiano di notte. La posa è conforme a quanto indicato nell'allegato 1.</p> <div data-bbox="1323 994 1534 1273" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  <p style="text-align: center;">218</p> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: top; margin-left: 10px;"> <p>Termine</p> <p><i>Segnale avanzato del segnale di rallentamento</i></p> <p>Significato</p> <p>La cifra mostrata moltiplicata per 10 indica la velocità consentita a partire dal segnale d'inizio</p> <p>Relazione con altri segnali</p> <p>Segue un segnale d'inizio</p> <p>Può seguire un segnale di annullamento</p> </div>

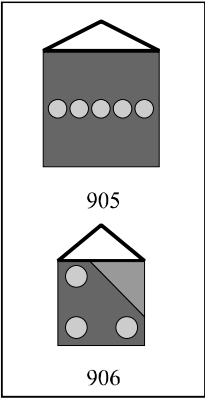
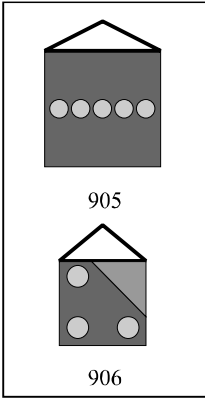
R / cfr	fino ad ora	modifica
	<div data-bbox="389 245 600 520">  <p>219</p> </div> <div data-bbox="613 245 1102 520"> <p>Termine <i>Segnale d'inizio rallentamento</i> Significato A partire da questo segnale vale la velocità massima indicata dal segnale avanzato Relazione con altri segnali Il segnale d'inizio è preceduto da un segnale avanzato ed è seguito da un segnale di fine o da un altro segnale avanzato</p> </div> <div data-bbox="389 558 600 833">  <p>220</p> </div> <div data-bbox="613 558 1102 833"> <p>Termine <i>Segnale di fine rallentamento</i> Significato La velocità ridotta vale fino a quando l'ultimo veicolo ha superato questo segnale Relazione con altri segnali Di regola preceduto da un segnale d'inizio</p> </div> <p data-bbox="389 909 1102 1013">Se fra il segnale avanzato e il segnale d'inizio di un rallentamento esiste uno scambio da prendere di punta e la riduzione vale solo per alcuni degli itinerari possibili, la riduzione di velocità viene soppressa con un segnale di annullamento.</p> <div data-bbox="389 1051 600 1310">  <p>221</p> </div> <div data-bbox="613 1051 1102 1310"> <p>Termine <i>Segnale di annullamento della riduzione di velocità</i> Significato A partire da questo punto, il tratto di rallentamento precedentemente segnalato non viene più percorso Quando il primo veicolo ha raggiunto questo segnale vale di nuovo la velocità massima ammessa</p> </div> <div data-bbox="613 1353 1102 1380"> <p>Relazione con altri segnali</p> </div>	<div data-bbox="1323 245 1534 520">  <p>219</p> </div> <div data-bbox="1547 245 2036 520"> <p>Termine <i>Segnale d'inizio rallentamento</i> Significato A partire da questo segnale vale la velocità massima indicata dal segnale avanzato Relazione con altri segnali Il segnale d'inizio è preceduto da un segnale avanzato ed è seguito da un segnale di fine o da un altro segnale avanzato</p> </div> <div data-bbox="1323 558 1534 833">  <p>220</p> </div> <div data-bbox="1547 558 2036 833"> <p>Termine <i>Segnale di fine rallentamento</i> Significato La velocità ridotta vale fino a quando l'ultimo veicolo ha superato questo segnale Relazione con altri segnali Di regola preceduto da un segnale d'inizio</p> </div> <p data-bbox="1323 909 2036 1013">Se fra il segnale avanzato e il segnale d'inizio di un rallentamento esiste uno scambio da prendere di punta e la riduzione vale solo per alcuni degli itinerari possibili, la riduzione di velocità viene soppressa con un segnale di annullamento.</p> <div data-bbox="1323 1051 1534 1310">  <p>221</p> </div> <div data-bbox="1547 1051 2036 1310"> <p>Termine <i>Segnale di annullamento della riduzione di velocità</i> Significato A partire da questo punto, il tratto di rallentamento precedentemente segnalato non viene più percorso Quando il primo veicolo ha raggiunto questo segnale vale di nuovo la velocità massima ammessa</p> </div> <div data-bbox="1547 1329 2036 1415"> <p>Relazione con altri segnali Di regola è preceduto da un segnale avanzato</p> </div>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p style="text-align: center;">Di regola è preceduto da un segnale avanzato</p> <p>In generale</p> <p>Nel caso in cui su di un binario vengono segnalati susseguentemente diversi tratti di rallentamento, per il segnale avanzato che indica una velocità maggiore bisogna osservare quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - questo segnale avanzato indica la fine del precedente tratto di rallentamento da percorrere ad una velocità più bassa - questo segnale avanzato è dotato unicamente di una luce lampeggiante arancione e vale come segnale d'inizio per il secondo tratto di rallentamento da percorrere ad una velocità più elevata - questo segnale avanzato non è dotato del controllo della marcia dei treni <p>Se il posto abituale di fermata dei treni nelle stazioni e nelle fermate si trova dopo il segnale avanzato, rispettivamente dopo quello d'inizio, ed il segnale d'inizio rispettivamente quello di fine non sono visibili dal posto di fermata abituale, viene posato un segnale di ripetizione. Come segnale di ripetizione si usa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un secondo segnale avanzato, però senza controllo della marcia dei treni, se lo stesso si trova prima del tratto di rallentamento - un secondo segnale d'inizio, se lo stesso si trova nell'ambito del tratto di rallentamento. <div style="display: flex; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-right: 10px;">  </div> <div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Tavola complementare</i> La velocità ridotta vale unicamente per i binari indicati sulla tavola complementare</p> </div> </div>	<p>In generale</p> <p>Nel caso in cui su di un binario vengono segnalati susseguentemente diversi tratti di rallentamento, per il segnale avanzato che indica una velocità maggiore bisogna osservare quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - questo segnale avanzato indica la fine del precedente tratto di rallentamento da percorrere ad una velocità più bassa - questo segnale avanzato è dotato unicamente di una luce lampeggiante arancione e vale come segnale d'inizio per il secondo tratto di rallentamento da percorrere ad una velocità più elevata - questo segnale avanzato non è dotato del controllo della marcia dei treni che trasmette avvertimento. <p>Se il posto abituale di fermata dei treni nelle stazioni e nelle fermate si trova dopo il segnale avanzato, rispettivamente dopo quello d'inizio, ed il segnale d'inizio rispettivamente quello di fine non sono visibili dal posto di fermata abituale, viene posato un segnale di ripetizione. Come segnale di ripetizione si usa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un secondo segnale avanzato, però senza controllo della marcia dei treni che trasmette avvertimento, se lo stesso si trova prima del tratto di rallentamento - un secondo segnale d'inizio, se lo stesso si trova nell'ambito del tratto di rallentamento. <div style="display: flex; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-right: 10px;">  </div> <div> <p>Termine Significato</p> <p><i>Tavola complementare</i> La velocità ridotta vale unicamente per i binari indicati sulla tavola complementare</p> </div> </div>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>223</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>224</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>225</p> </div> </div> <p>Significato La tavola complementare con freccia semplice o doppia posta sopra i segnali di rallentamento collocati fra due binari, indica per quale binario il segnale è valido</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>223</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>224</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>225</p> </div> </div> <p>Significato La tavola complementare con freccia semplice o doppia posta sopra i segnali di rallentamento collocati fra due binari, indica per quale binario il segnale è valido</p>
2.6.3	<p>2.6.3 Tavola di inizio e fine della stazione</p> <p>La tavola che indica l'inizio della stazione è sempre presente con la segnaletica tipo «N», mentre con la segnaletica tipo «L» viene posata solo in caso di bisogno.</p> <p>La tavola che indica la fine della stazione è posata solo in caso di bisogno per entrambi i tipi di segnaletica. Se la tavola è fissata direttamente sul retro del segnale d'entrata, può anche trovarsi a destra.</p> <p>Sulle tavole d'inizio e fine della stazione viene apposto l'abbreviazione del nome della rispettiva stazione.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; width: 30px; height: 20px; margin: 0 auto;">Bn</div> <p style="text-align: center; margin: 0;">267</p> </div> <div> <p>Termine <i>Inizio della stazione</i></p> <p>Significato Confine tratta – stazione per la manovra</p> </div> </div>	<p>2.6.3 Tavola di inizio e fine della stazione</p> <p>La tavola che indica l'inizio della stazione è sempre presente con la segnaletica tipo «N», mentre con la segnaletica tipo «L» viene posata solo in caso di bisogno.</p> <p>La tavola che indica la fine della stazione è posata solo in caso di bisogno per entrambi i tipi di segnaletica. Se la tavola è fissata direttamente sul retro del segnale d'entrata, può anche trovarsi a destra.</p> <p style="color: red;">Nelle stazioni prive di segnali d'entrata, le tavole di inizio e fine della stazione sono posate secondo il bisogno. Se esse sono presenti, vanno sempre posate insieme per ciascuna ubicazione.</p> <p>Sulle tavole d'inizio e fine della stazione viene apposto l'abbreviazione del nome della rispettiva stazione.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; width: 30px; height: 20px; margin: 0 auto;">Bn</div> <p style="text-align: center; margin: 0;">267</p> </div> <div> <p>Termine <i>Inizio della stazione</i></p> <p>Significato Confine tratta – stazione per la manovra</p> </div> </div>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	 <p>Termine <i>Fine del territorio di stazione</i> Significato <i>Confine stazione – tratta per la manovra</i></p>	 <p>Termine <i>Fine del territorio di stazione</i> Significato <i>Confine stazione – tratta per la manovra</i></p>
2.6.6	<p>2.6.6 Tavola del canale radio La tavola del canale radio informa il macchinista in merito al canale della radio da inserire o al mezzo di comunicazione mobile da applicare.</p>  <p>Termine <i>Canale radio</i> Significato <i>A partire da questa tavola vale il canale radio indicato del relativo sistema radio o il mezzo di comunicazione segnalato</i></p>	<p>2.6.6 Tavola del canale di comunicazione La tavola del canale di comunicazione informa il MAC in merito al canale della radio da inserire o al mezzo di comunicazione mobile da applicare.</p>  <p>Termine <i>Canale di comunicazione</i> Significato <i>A partire da questa tavola vale il mezzo di comunicazione segnalato, all'occorrenza con il corrispondente canale di comunicazione</i></p>
3.2.1	<p>3.2.1 Contrassegno del veicolo motore per i movimenti di manovra in stazione e nei settori di manovra Locomotiva di manovra</p>	<p>3.2.1 Contrassegno del veicolo motore attivo per i movimenti di manovra in stazione e nei settori di manovra Locomotiva di manovra</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	 <p>311</p> <p>Negli impianti in cui sono assegnate più locomotive di manovra, queste vengono contrassegnate davanti e dietro con numeri di servizio.</p>	 <p>311</p> <p>Negli impianti in cui sono assegnate più locomotive di manovra, queste vengono contrassegnate davanti e dietro con numeri di servizio.</p>
5.7.2	<p>5.7.2 Contrassegno della coda del treno</p>  <p>587</p>  <p>588</p> <p>Termine <i>Segnale di coda del treno</i></p> <p>Dietro l'ultimo veicolo mostra disposti sopra i respingenti su un asse trasversale:</p> <ul style="list-style-type: none"> – per i treni viaggiatori – due luci rosse (luce continua) secondo la figura 587 – per i treni merci – due dischi bianchi e rossi riflettenti secondo la figura 588 oppure – due luci rosse (luce continua) secondo la figura 587 <p>Ove necessario, a causa di condizioni costruttive dei veicoli, o 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"> – una luce rossa (luce continua) # oppure – una luce rossa lampeggiante # oppure – un disco bianco e rosso riflettente # 	<p>5.7.2 Contrassegno della coda del treno</p>  <p>587</p>  <p>588</p> <p>Termine <i>Segnale di coda del treno</i></p> <p>Dietro l'ultimo veicolo mostra disposti sopra i respingenti su un asse trasversale:</p> <ul style="list-style-type: none"> – per i treni viaggiatori – due luci rosse (luce continua) secondo la figura 587 – per i treni merci – due dischi bianchi e rossi riflettenti secondo la figura 588 oppure – due luci rosse (luce continua) secondo la figura 587 <p>Ove necessario, a causa di condizioni costruttive dei veicoli, o considerando le esigenze del GI, su tratte non interoperabili, l'ultimo veicolo dei treni viaggiatori e dei treni merci può mostrare:</p> <ul style="list-style-type: none"> – una luce rossa (luce continua) # oppure – una luce rossa lampeggiante # oppure – un disco bianco e rosso riflettente #
9.2	9.2 Segnali valevoli temporaneamente	9.2 Segnali luminosi valevoli temporaneamente
9.2.1	9.2.1 Segnali con capitello triangolare	9.2.1 Segnali luminosi con capitello triangolare

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Un segnale valevole temporaneamente porta un capitello bianco triangolare.</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Termine</p> <p><i>Quando è spento il segnale luminoso è privo di significato</i></p> </div> </div>	<p>Un segnale luminoso valevole temporaneamente porta un capitello bianco triangolare</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Termine</p> <p><i>Quando è spento il segnale luminoso è privo di significato</i></p> </div> </div>
9.2.2	<p>9.2.2 Segnali senza capitello triangolare</p> <p>Quando sono spenti i seguenti segnali luminosi sono privi di significato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - segnale per binario occupato sistema L - segnale per entrate contemporanee - segnale indicatore del numero di binario - segnale di direzione - segnale per fermata facoltativa - segnale luminoso per tratte di protezione facoltative - segnale di protezione di zone commutabili - segnale per il cambiamento di corrente - segnale ausiliario sistema L. 	<p>9.2.2 Segnali luminosi senza capitello triangolare</p> <p>Quando sono spenti i seguenti segnali luminosi sono privi di significato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - segnale per binario occupato sistema L - segnale per entrate contemporanee - segnale indicatore del numero di binario - segnale di direzione - segnale ausiliario sistema L - segnale per fermata facoltativa - segnale per tratte di protezione facoltative # - segnale di protezione di zone commutabili # - segnale per il cambiamento di corrente #
300.3	Disposizioni e trasmissione	Comunicazione, disposizioni e trasmissione
2.4	<p>2.4 Messaggi di terzi</p> <p>Il contenuto di messaggi ricevuti per errore o uditi involontariamente, dev'essere tenuto segreto.</p>	cifra stralciata

R / cfr	fino ad ora	modifica																				
	<p>Per quanto possibile, le comunicazioni ricevute per sbaglio vanno rispettate al mittente, provviste della menzione «ricevuto per errore», oppure si richiederanno allo stesso istruzioni sul loro trattamento.</p> <p>Se conversazioni o trasmissioni di terzi provocano disturbi agli impianti o ai collegamenti della ferrovia, occorre procedere come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – verificare la situazione nel proprio settore di comunicazione (p.es. corretta impostazione del canale, piano di rete, efficienza tecnica) e avvisare gli altri interessati – cercare di prendere contatto con l'emittente, onde eliminare il disturbo. <p>Questi disturbi devono essere comunicati al servizio tecnico di competenza.</p>																					
5.6.3	<p>5.6.3 Colonna della comunicazione mobile</p> <table border="1" data-bbox="387 662 495 943"> <thead> <tr> <th colspan="2">Canale o. N°</th> </tr> <tr> <th>S</th> <th>GSM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td>1301</td> </tr> <tr> <td>21.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Sistema di comunicazione mobile</p> <p>Canale radio o numero di selezione abbreviata si raggiunge il capomovimento preposto</p> <p>Il limite del sistema di comunicazione mobile viene indicato con un tratto orizzontale</p>	Canale o. N°		S	GSM	21	1301	21.2				<p>5.6.3 Colonna della comunicazione mobile</p> <table border="1" data-bbox="1319 654 1426 943"> <thead> <tr> <th colspan="2">Canale o. N°</th> </tr> <tr> <th>S</th> <th>GSM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td>1301</td> </tr> <tr> <td>21.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Sistema di comunicazione mobile</p> <p>Canale o numero di selezione abbreviata si raggiunge il CMOV preposto</p> <p>Il limite del sistema di comunicazione mobile viene indicato con un tratto orizzontale</p>	Canale o. N°		S	GSM	21	1301	21.2			
Canale o. N°																						
S	GSM																					
21	1301																					
21.2																						
Canale o. N°																						
S	GSM																					
21	1301																					
21.2																						
8.3	<p>8.3 Comportamento</p> <p>Il comportamento corretto degli utenti della comunicazione contribuisce ad evitare incomprensioni e infortuni ed è dunque di estrema importanza per la sicurezza.</p> <p>Il macchinista risponde il più celermente possibile anche durante la corsa, se glielo consentono le mansioni rilevanti per la sicurezza.</p> <p>Il macchinista può accettare comunicazioni da annotare in forma scritta, solo se il treno è fermo.</p>	<p>8.3 Comportamento</p> <p>Il comportamento corretto degli utenti della comunicazione contribuisce ad evitare incomprensioni e infortuni ed è dunque di estrema importanza per la sicurezza.</p> <p>In linea di principio, quando il personale viaggiante deve mettere per iscritto un ordine, il treno deve essere fermo. L'ITF e il GI interessato possono effettuare una valutazione congiunta dei rischi, che potrebbe portare alla definizione delle condizioni alle quali è possibile discostarsi da tale principio in sicurezza.</p>																				
9.1	<p>9.1 Avvertenze preliminari</p> <p>Le prescrizioni sulla comunicazione di manovra si applicano alla trasmissione telefonica nell'ambito dei movimenti di manovra. Per i treni condotti indirettamente, esse valgono per analogia in relazione con il collegamento fra il collaboratore addetto alla guida indiretta in testa e il macchinista.</p>	<p>9.1 Avvertenze preliminari</p> <p>Le prescrizioni sulla comunicazione di manovra si applicano alla trasmissione telefonica nell'ambito dei movimenti di manovra. Per i treni condotti indirettamente, esse valgono per analogia in relazione con il collegamento fra la persona addetta alla guida indiretta in testa e il MAC.</p>																				

R / cfr	fino ad ora	modifica
	Qui appresso, con il termine di radio di manovra si intendono sia applicazioni digitali, sia analogiche.	
9.2	<p>9.2 Struttura della rete</p> <p>Di norma, il canale della radio di manovra o la chiamata del gruppo di manovra sono utilizzati da un solo gruppo di utenti contemporaneamente.</p>	<p>9.2 Struttura della rete con sistemi radio</p> <p>Di norma, il canale della radio di manovra o la chiamata del gruppo di manovra sono utilizzati da un solo gruppo di utenti contemporaneamente.</p>
9.3	<p>9.3 Collegamenti</p> <p>Le possibilità di collegamento dei canali della radio di manovra o delle chiamate del gruppo di manovra sono regolate nel piano di rete / dei collegamenti attribuito.</p>	<p>9.3 Collegamenti con sistemi radio</p> <p>Le possibilità di collegamento dei canali della radio di manovra o delle chiamate del gruppo di manovra sono regolate nel piano di rete / dei collegamenti attribuito.</p>
9.4.4	<p>9.4.4 Trasmissione di ordini</p> <p>I segnali ottici e acustici del personale secondo le prescrizioni sui segnali vengono a cadere se gli ordini sono trasmessi via radio. Anziché il prescritto collegamento visivo fra il capomanovra e il macchinista, si utilizza la sorveglianza del collegamento.</p> <p>Tutti gli annunci e gli ordini devono essere ripetuti integralmente come quietanza, mentre chi li trasmette ne deve controllare l'esattezza.</p> <p>La ripetizione è omessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'indicazione delle distanze Il macchinista deve ripetere solo la prima indicazione, questa va trasmessa se del caso insieme con l'ordine di avanzare. La prima indicazione delle distanze va data per tempo, affinché il macchinista abbia il tempo per confermarla, prima che il capomanovra si appresti a comunicare la seconda – per un ordine di fermare L'ordine di fermare va eseguito immediatamente e non confermato. <p>Il macchinista non deve muovere il locomotore se riceve un ordine non chiaro. Durante la corsa, egli deve fermare subito se il collegamento è disturbato, oppure se teme di non poter percepire un'indicazione delle distanze o l'ordine di fermare.</p> <p>Se è a portata di voce, il capomanovra può dare ordini anche senza radio, quando nessun altro manovratore munito di apparecchio radio debba essere avvisato.</p>	<p>9.4.4 Trasmissione di ordini</p> <p>I segnali ottici e acustici del personale secondo le prescrizioni sui segnali vengono a cadere se gli ordini sono trasmessi telefonicamente. Anziché il prescritto collegamento visivo fra il CMAN e il MAC, si utilizza la sorveglianza del collegamento.</p> <p>Tutti gli annunci e gli ordini devono essere ripetuti integralmente come quietanza, mentre chi li trasmette ne deve controllare l'esattezza.</p> <p>La ripetizione è omessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'indicazione delle distanze Il MAC deve ripetere solo la prima indicazione, questa va trasmessa se del caso insieme con l'ordine di avanzare. La prima indicazione delle distanze va data per tempo, affinché il MAC abbia il tempo per confermarla, prima che il CMAN si appresti a comunicare la seconda – per un ordine di fermare L'ordine di fermare va eseguito immediatamente e non confermato. <p>Il MAC non deve muovere il locomotore se riceve un ordine non chiaro. Durante la corsa, egli deve fermare subito se il collegamento è disturbato, oppure se teme di non poter percepire un'indicazione delle distanze o l'ordine di fermare.</p> <p>Se è a portata di voce, il CMAN può dare ordini anche senza radio, quando nessun altro MAN munito di un mezzo di comunicazione mobile debba essere avvisato.</p>
9.4.5	9.4.5 Sorveglianza del collegamento	9.4.5 Sorveglianza del collegamento

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>La sorveglianza del collegamento può essere inviata contemporaneamente da un unico utente. Durante l'attivazione della sorveglianza del collegamento non si devono effettuare chiamate o conversazioni esterne, salvo per un'emergenza. La sorveglianza del collegamento va utilizzata per ogni movimento di manovra condotto indirettamente e per i treni condotti indirettamente, salvo</p> <ul style="list-style-type: none"> – quando viene impartito l'ordine <i>appoggiare</i> – secondo le prescrizioni d'esercizio per manovre sulle selle di lancio, gli impianti di carico e scarico ecc. <p>La sorveglianza del collegamento viene inviata dal capomanovra. Essa va inserita solo dopo che il macchinista ha quietanzato esattamente l'ordine di avanzare e il capomanovra ha verificato l'esattezza della conferma. In questo caso decade la locuzione «giusto».</p> <p>Il macchinista può iniziare la corsa solo se è stata attivata la sorveglianza del collegamento. Se esso s'interrompe, macchinista e manovratori muniti della radio devono prendere misure atte a fermare immediatamente.</p> <p>La sorveglianza del collegamento va spenta simultaneamente all'ordine «fermare».</p> <p>Utilizzando dispositivi di comunicazione senza sorveglianza di collegamento, come p.es. il segnale acustico di controllo, il capomanovra deve ripetere ad intervalli di 3 – 5 secondi la parola «venire» o «avanzare» o simili.</p>	<p>La sorveglianza del collegamento può essere inviata contemporaneamente da un unico utente. Durante l'attivazione della sorveglianza del collegamento non si devono effettuare chiamate o conversazioni esterne, salvo per un'emergenza. La sorveglianza del collegamento va utilizzata per ogni movimento di manovra condotto indirettamente e per i treni condotti indirettamente, salvo</p> <ul style="list-style-type: none"> – quando viene impartito l'ordine <i>appoggiare</i> – secondo le prescrizioni d'esercizio per manovre sulle selle di lancio, gli impianti di carico e scarico ecc. <p>La sorveglianza del collegamento viene inviata dal CMAN. Essa va inserita solo dopo che il MAC ha quietanzato esattamente l'ordine di avanzare e il CMAN ha verificato l'esattezza della conferma. In questo caso decade la locuzione «giusto».</p> <p>Il MAC può iniziare la corsa solo se è stata attivata la sorveglianza del collegamento. Se esso s'interrompe, il personale interessato deve prendere misure atte a fermare immediatamente.</p> <p>La sorveglianza del collegamento va spenta simultaneamente all'ordine «fermare».</p> <p>Utilizzando dispositivi di comunicazione senza sorveglianza di collegamento, come p.es. il segnale acustico di controllo, il CMAN deve ripetere ad intervalli di 3 – 5 secondi la parola «venire» o «avanzare» o simili.</p>
10.1	<p>10.1 Avvertenze preliminari</p> <p>Le prescrizioni per la comunicazione del servizio costruzioni si applicano alla trasmissione telefonica nell'ambito di lavori nella zona dei binari.</p> <p>Qui appresso, con il termine radio del servizio lavori si intendono sia le applicazioni digitali, sia quelle analogiche.</p>	<p>10.1 Avvertenze preliminari</p> <p>Le prescrizioni per la comunicazione del servizio costruzioni si applicano alla trasmissione telefonica nell'ambito di lavori nella zona dei binari, all'interno delle aree dei lavori e, secondo il caso, per i collegamenti fra l'area dei lavori e le stazioni o le sottocentrali.</p> <p>I mezzi e il tipo di collegamento (ad es. i numeri di telefono, il canale radio) per la comunicazione vengono definiti dalla DS, all'occorrenza dal CS. Questa attribuzione dev'essere annotata in un piano d'organizzazione, nel quale figurano anche i provvedimenti da adottare qualora vengano a mancare i collegamenti. I mezzi e i collegamenti attribuiti non possono essere cambiati senza il consenso del CS.</p> <p>Gli annunci dei treni sono formulati in modo semplificato. La SENT trasmette il contenuto dell'annuncio contemporaneamente alla chiamata, il GS quietanza l'annuncio.</p> <p>Nel collegamento tra SENT e GS deve poter essere garantita la trasmissione tempestiva e affidabile degli annunci dei treni.</p>
10.2	<p>10.2 Struttura della rete e collegamenti</p>	<p>10.2 Impiego di sistemi radio</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>La radio del servizio lavori è utilizzata</p> <ul style="list-style-type: none"> – per i collegamenti all'interno delle aree dei lavori e – secondo il caso, per i collegamenti fra l'area dei lavori e le stazioni o le sottocentrali. <p>La struttura della rete radio viene definita dalla direzione responsabile della sicurezza, all'occorrenza dal capo della sicurezza. L'attribuzione dei canali dev'essere annotata in un piano di organizzazione, nel quale figurano anche i provvedimenti da adottare qualora vengano a cadere i collegamenti radio.</p>	
10.2.3	<p>fino ad ora cifra 10.3</p> <p>10.3 Nome di chiamata e identificazione</p> <p>Dopo aver effettuato la chiamata, gli utenti devono far precedere ogni successiva sequenza di conversazione con il proprio nome di chiamata.</p>	<p>10.2.3 Nome di chiamata e identificazione</p> <p>Dopo aver effettuato la chiamata, gli utenti devono far precedere ogni successiva sequenza di conversazione con il proprio nome di chiamata.</p>
10.2.4	<p>fino ad ora cifra 10.4</p> <p>10.4 Collegamenti fra sentinella e guardiano di sicurezza</p> <p>Per i collegamenti fra la sentinella e il guardiano di sicurezza si devono prevedere canali riservati, sui quali non sono ammessi altri tipi di conversazione.</p> <p>Se un annuncio va confermato da più guardiani di sicurezza, se ne deve prima stabilire la successione.</p> <p>Per garantire la trasmissione tempestiva e affidabile degli annunci di treni, si devono sempre osservare le seguenti disposizioni per i collegamenti fra sentinella e guardiano di sicurezza:</p> <ul style="list-style-type: none"> – in nessun caso si può cambiare il canale attribuito senza il consenso del capo della sicurezza – gli annunci dei treni sono formulati in modo semplificato. La sentinella trasmette il contenuto dell'annuncio contemporaneamente alla chiamata, il guardiano di sicurezza conferma l'annuncio facendolo precedere dal proprio nome di chiamata. <p>L'uso del telefono mobile per l'annuncio dei treni è vietato.</p>	<p>10.2.4 Collegamenti fra SENT e GS</p> <p>Durante l'impiego della radio del servizio lavori per il collegamento tra sentinella e guardiano di sicurezza si devono osservare le seguenti disposizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – si devono prevedere canali riservati – su questi canali non sono ammessi altri tipi di conversazioni – se un annuncio va confermato da più guardiani di sicurezza, se ne deve prima stabilire la successione.
Annesso 1	<p>Esempi di conversazioni telefoniche</p> <p>Abbreviazioni:</p> <p>Acc tr: accompagnatore treno abilitato alla guida indiretta</p> <p>C man: capomanovra</p> <p>C mov: capomovimento</p> <p>Cs: capo della sicurezza</p>	<p>Esempi di conversazioni telefoniche</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	Gs: guardiano di sicurezza Mac: macchinista Man: manovratore Sent: sentinella	
1	1 Formulazioni conseguenti L'interlocutore si attende una reazione conseguente al suo messaggio e si prepara ad accoglierla. Per evitare che sorgano malintesi, gli annunci devono essere formulati in modo corrispondente a questa aspettativa. Esempio: Man: <i>La condotta elettrica del treno 15142 è disinserita?</i> Risposte corrette: Mac: <i>Sì la condotta elettrica del treno 15142 è disinserita</i> o: Mac: <i>No, la condotta elettrica è sotto tensione.</i> Risposte sbagliate, nel caso in cui la condotta elettrica non sia ancora disinserita: Mac: <i>Sì, ora disinserisco la condotta elettrica</i>	1 Formulazioni conseguenti L'interlocutore si attende una reazione conseguente al suo messaggio e si prepara ad accoglierla. Per evitare che sorgano malintesi, gli annunci devono essere formulati in modo corrispondente a questa aspettativa. Esempio: MAN: <i>La condotta elettrica del treno 1-5-1-4-2 è disinserita?</i> Risposte corrette: MAC: <i>Sì la condotta elettrica del treno 1-5-1-4-2 è disinserita</i> o: MAC: <i>No, la condotta elettrica è sotto tensione.</i> Risposte sbagliate, nel caso in cui la condotta elettrica non sia ancora disinserita: MAC: <i>Sì, ora disinserisco la condotta elettrica</i>
2	2 Formulazioni positive Giusto: <i>«Sgomberare subito il binario»</i> <i>«Loc 1821 aspettare»</i> <i>«Binario 3 è occupato»</i> <i>«La linea di contatto è inserita»</i> Errato: <i>«Non entrare sul binario»</i> <i>«Loc 1731 non avanzare»</i> <i>«Binario 15 non è libero»</i> <i>«La linea di contatto non è disinserita».</i>	2 Formulazioni positive Giusto: <i>«Sgomberare subito il binario»</i> <i>«Loc 1-8-2-1 aspettare»</i> <i>«Binario 3 è occupato»</i> <i>«La linea di contatto è inserita»</i> Errato: <i>«Non entrare sul binario»</i> <i>«Loc 1-7-3-1 non avanzare»</i> <i>«Binario 1-5 non è libero»</i> <i>«La linea di contatto non è disinserita».</i>
4	4 Trasmissione di un ordine con obbligo di quietanza C mov: Chiamata aperta con ascolto preliminare C mov: <i>Macchinista 1521 da Comando Osogna, rispondere</i> Mac: <i>Comando Osogna da macchinista 1521 a Faido, capito, rispondere</i> C mov: <i>Capito, treno 1521 il 14 maggio 2020 deve fermare eccezionalmente a Bodio per salita personale, rispondere</i>	4 Trasmissione di un ordine con obbligo di quietanza CMOV: Chiamata aperta con ascolto preliminare CMOV: <i>Macchinista 8-2-3-8 da Comando Osogna, rispondere</i> MAC: <i>Comando Osogna da macchinista 8-2-3-8 a Faido, capito, rispondere</i> CMOV: <i>Capito, treno 8-2-3-8 il 1-4 maggio 2-0-2-0 deve fermare eccezionalmente a Bodio per salita personale, rispondere</i>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Mac: Capito, treno 1521 il 14 maggio 2020 deve fermare eccezionalmente a Bodio per salita personale, rispondere</p> <p>C mov: Giusto, terminato</p> <p>Chiudere il collegamento.</p>	<p>MAC: Capito, treno 8-2-3-8 il 1-4 maggio 2-0-2-0 deve fermare eccezionalmente a Bodio per salita personale, rispondere</p> <p>CMOV: Giusto, terminato</p> <p>Chiudere il collegamento.</p>
5	<p>5 Trasmissione di un ordine con obbligo di protocollo</p> <p>C mov: Chiamata aperta con ascolto preliminare</p> <p>C mov: Macchinista treno 2513 da Comando Lugano, rispondere</p> <p>Mac: Comando Lugano da macchinista treno 2513 a Melide, capito, rispondere</p> <p>C mov: Capito, ho un ordine 1, rispondere</p> <p>Mac: Capito, sono pronto, rispondere</p> <p>C mov: Capito, treno 2513 (campo A), il 11 agosto 2020 (campo B), capomovimento Lugano (campo C), treno a Melide (campo D), superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata (barrare casella 1) CHARLIE 42 (campo 1.10) a Taverne (campo 1.11), firmato capomovimento Magni (campo N), ora 18:04 (campo O), rispondere</p> <p>Mac: Non capito, ripetere, rispondere</p> <p>C mov: Capito, ripeto, treno 2513, il 11 agosto 2020, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 42 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 18:04, rispondere</p> <p>Mac: Capito, treno 2513, il 11 agosto 2020, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 43 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 18:04, conferma macchinista Alberti (campo M), rispondere</p> <p>C mov: sbagliato, ripeto, treno 2513, il 11 agosto 2020, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 42 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 18:04, rispondere</p> <p>Mac: Capito, treno 2513, il 11 agosto 2020, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 42 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 18:04,, conferma macchinista Alberti, rispondere</p> <p>C mov: Giusto, terminato</p> <p>Chiudere il collegamento.</p>	<p>5 Trasmissione di un ordine con obbligo di protocollo</p> <p>CMOV: Chiamata aperta con ascolto preliminare</p> <p>CMOV: Macchinista treno 9-4-3-0 da Comando Lugano, rispondere</p> <p>MAC: Comando Lugano da macchinista treno 9-4-3-0 a Melide, capito, rispondere</p> <p>CMOV: Capito, ho un ordine 1, rispondere</p> <p>MAC: Capito, sono pronto, rispondere</p> <p>CMOV: Capito, treno 9-4-3-0 (campo A), il 1-1 agosto 2-0-2-0 (campo B), capomovimento Lugano (campo C), treno a Melide (campo D), superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata (barrare casella 1) CHARLIE 4-2 (campo 1.1-0) a Taverne (campo 1.1-1), firmato capomovimento Magni (campo N), ora 1-8:0-4 (campo O), rispondere</p> <p>MAC: Non capito, ripetere, rispondere</p> <p>CMOV: Capito, ripeto, treno 9-4-3-0, il 1-1 agosto 2-0-2-0, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 4-2 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 1-8:0-4, rispondere</p> <p>MAC: Capito, treno 9-4-3-0, il 1-1 agosto 2-0-2-0, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 4-3 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 1-8:0-4, conferma macchinista Alberti (campo M), rispondere</p> <p>CMOV: sbagliato, ripeto, treno 9-4-3-0, il 1-1 agosto 2-0-2-0, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 4-2 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 1-8:0-4, rispondere</p> <p>MAC: Capito, treno 9-4-3-0, il 1-1 agosto 2-0-2-0, capomovimento Lugano, treno a Melide, superamento del segnale d'uscita su posizione di fermata CHARLIE 4-2 a Taverne, firmato capomovimento Magni, ora 1-8:0-4, conferma macchinista Alberti, rispondere</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
		CMOV: <i>Giusto, terminato</i> Chiudere il collegamento.
6	6 Trasmissione di un'informazione (conversazione alternata) Mac: <i>Chiamata selettiva</i> C mov: <i>Comando Osogna, rispondere</i> Mac: <i>Macchinista treno 811 a Osogna, capito, sul ponte del Ticino ho notato una borsa da viaggio, rispondere</i> C mov: <i>Capito, notato una borsa da viaggio sul ponte del Ticino, mando qualcuno, rispondere</i> Mac: <i>Capito, mandi qualcuno a vedere, grazie. Terminato</i> Chiudere il collegamento.	6 Trasmissione di un'informazione (conversazione alternata) MAC: <i>Chiamata selettiva</i> CMOV: <i>Comando Osogna, rispondere</i> MAC: <i>Macchinista treno 7-1-1 a Osogna, capito, sul ponte del Ticino ho notato una borsa da viaggio, rispondere</i> CMOV: <i>Capito, notato una borsa da viaggio sul ponte del Ticino, mando qualcuno, rispondere</i> MAC: <i>Capito, mandi qualcuno a vedere, grazie. Terminato</i> Chiudere il collegamento.
7	7 Radio di manovra (conversazione alternata)	7 Comunicazione di manovra (conversazione alternata)
7.1	7.1 Disciplina di conversazione semplificata C mov: <i>Chiamata aperta con ascolto preliminare</i> C mov: <i>Capomanovra Uno da Comando Lugano, rispondere</i> C man: <i>Capomanovra Uno, capito</i> C mov: <i>Treno 91755 partito da Maroggia</i> C man: <i>Treno postale 91755 in arrivo, grazie</i> C mov: <i>Giusto, terminato</i> Chiudere il collegamento. C man: <i>Chiamata selettiva</i> C mov: <i>Comando Lugano, rispondere</i> C man: <i>Capomanovra Uno capito, dove si trova la presa per il 91755?</i> C mov: <i>Binario Alpha quattro, 2 carri per presa</i> C man: <i>Binario Alpha quattro, 2 carri per presa, grazie, terminato</i> Chiudere il collegamento. Situazione: Il treno 91755 è entrato sul bin. B3. L'impiegato di manovra (Man) consegna al macchinista (Mac) un apparecchio mobile e lo orienta in modo che con il treno si effettui una manovra dal binario B3 al binario D3. In seguito dal D3 si retroce-	7.1 Disciplina di conversazione semplificata CMOV: <i>Chiamata aperta con ascolto preliminare</i> CMOV: <i>Capomanovra Uno da Comando Lugano, rispondere</i> CMAN: <i>Capomanovra Uno, capito</i> CMOV: <i>Treno 9-1-7-5-5 partito da Maroggia</i> CMAN: <i>Treno postale 9-1-7-5-5 in arrivo, grazie</i> CMOV: <i>Giusto, terminato</i> Chiudere il collegamento. CMAN: <i>Chiamata selettiva</i> CMOV: <i>Comando Lugano, rispondere</i> CMAN: <i>Capomanovra Uno capito, dove si trova la presa per il 9-1-7-5-5?</i> CMOV: <i>Binario Alpha quattro, 2 carri per presa</i> CMAN: <i>Binario Alpha quattro, 2 carri per presa, grazie, terminato</i> Chiudere il collegamento. Situazione: Il treno 91755 è entrato sul bin. B3. Il MAN consegna al MAC un apparecchio mobile e lo orienta in modo che con il treno si effettui una manovra dal binario B3 al binario D3.

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>derà al binario A4 verso i carri li ricoverati. I carri saranno agganciati e il treno preparato per proseguire la corsa. La stazione dispone di segnali bassi. Chiamata aperta.</p> <p>C man.: <i>Macchinista 91755 da capomanovra – controllo funzionamento radio, rispondere</i></p> <p>Mac: <i>Macchinista 91755 capito, controllo del funzionamento radio</i></p> <p>C man.: <i>Giusto, aspettare</i></p> <p>Il collegamento resta mantenuto</p> <p>Variante per impianti con segnali fissi per i movimenti di manovra:</p> <p>C man.: Chiamata selettiva</p> <p>C mov: <i>Comando Lugano, rispondere</i></p> <p>C man.: <i>Capomanovra 91755 capito, dal binario Bravo 3 al binario Alpha 4 via Delta 3</i></p> <p>C mov: <i>Dal binario Bravo 3 ad Alpha 4 via Delta 3</i></p> <p>C man.: <i>Giusto, terminato</i></p> <p>Collegamento Manovra – Capomovimento terminato</p> <p>C mov: Dispone il percorso e dà il consenso mediante il segnale basso</p> <p>C man.: <i>Loc 91755, avanzare Delta 3</i></p> <p>Mac: <i>Loc 91755, avanzare Delta 3</i></p> <p>C man.: <i>Giusto</i></p> <p>Mac: parte</p> <p>C man.: <i>arriva sul bin. Delta 3; Loc 91755 fermare</i></p> <p>Mac: ferma</p> <p>C man. attende il consenso al segnale basso per la seconda parte</p> <p>C man.: <i>Loc 91755, retrocedere Alpha 4 per accostare</i></p> <p>Mac: <i>Retrocedere per accostare, Alpha 4</i></p> <p>C man.: se occorre: <i>giusto</i>; inserisce il segnale di controllo</p> <p>Mac: parte</p> <p>C man.: <i>Un vagone</i></p> <p>Mac: <i>rallenta; un vagone</i></p> <p>C man.: <i>mezzo</i></p> <p>Mac: <i>rallenta</i></p>	<p>In seguito dal D3 si retrocederà al binario A4 verso i carri li ricoverati. I carri saranno agganciati e il treno preparato per proseguire la corsa. La stazione dispone di segnali bassi. Chiamata aperta.</p> <p>CMAN.: <i>Macchinista 9-1-7-5-5 da capomanovra – controllo funzionamento radio, rispondere</i></p> <p>MAC: <i>Macchinista 9-1-7-5-5 capito, controllo del funzionamento radio</i></p> <p>CMAN.: <i>Giusto, aspettare</i></p> <p>Il collegamento resta mantenuto</p> <p>Variante per impianti con segnali fissi per i movimenti di manovra:</p> <p>CMAN.: Chiamata selettiva</p> <p>CMOV: <i>Comando Lugano, rispondere</i></p> <p>CMAN: <i>Capomanovra 9-1-7-5-5 capito, dal binario Bravo 3 al binario Alpha 4 via Delta 3</i></p> <p>CMOV: <i>Dal binario Bravo 3 ad Alpha 4 via Delta 3</i></p> <p>CMAN: <i>Giusto, terminato</i></p> <p>Collegamento Manovra – Comando terminato</p> <p>CMOV: Dispone il percorso e dà il consenso mediante il segnale basso</p> <p>CMAN: <i>Loc 9-1-7-5-5, avanzare Delta 3</i></p> <p>MAC: <i>Loc 9-1-7-5-5, avanzare Delta 3</i></p> <p>CMAN: <i>Giusto</i></p> <p>Mac: parte</p> <p>CMAN: <i>arriva sul bin. Delta 3; Loc 9-1-7-5-5 fermare</i></p> <p>MAC: ferma</p> <p>CMAN. attende il consenso al segnale basso per la seconda parte</p> <p>CMAN: <i>Loc 9-1-7-5-5, retrocedere Alpha 4 per accostare</i></p> <p>MAC: <i>Retrocedere per accostare, Alpha 4</i></p> <p>CMAN: se occorre: <i>giusto</i>; inserisce il segnale di controllo</p> <p>MAC: parte</p> <p>CMAN: <i>Un vagone</i></p> <p>MAC: <i>rallenta; un vagone</i></p> <p>CMAN: <i>mezzo</i></p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Cman. ... /Mac:</p> <p>Variante per impianti senza segnali fissi per i movimenti di manovra:</p> <p>C man.: Chiamata selettiva C mov: <i>Comando Lugano, rispondere</i> C man.: <i>Capomanovra 91755 capito, da Bravo 3 al Delta 3</i> C mov: dispone il percorso C mov: <i>Dal binario Bravo 3 a Delta 3 disposto</i> C man.: <i>Giusto, terminato</i> Collegamento Manovra – Capomovimento terminato.</p> <p>C man.: <i>Loc 91755 avanzare Delta 3</i> Mac: <i>Avanzare Delta 3</i> C man.: <i>Giusto</i> Mac: parte.</p>	<p>MAC: rallenta CMAN ... /MAC:</p> <p>Variante per impianti con segnali fissi per i movimenti di manovra:</p> <p>CMAN: Chiamata selettiva CMOV: <i>Comando Lugano, rispondere</i> CMAN: <i>Capomanovra 9-1-7-5-5 capito, da Bravo 3 al Delta 3</i> CMOV: dispone il percorso CMOV: <i>Dal binario Bravo 3 a Delta 3 disposto</i> CMAN: <i>Giusto, terminato</i> Collegamento Manovra – Comando terminato.</p> <p>CMAN: <i>Loc 9-1-7-5-5 avanzare Delta 3</i> MAC: <i>Avanzare Delta 3</i> CMAN: <i>Giusto</i> MAC: parte.</p>
7.1.1	7.1.1 Comunicazione di controllo	7.1.1 Comunicazione di controllo

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Variante senza sorveglianza del collegamento (comunicazione di controllo)</p> <p>Dopo il controllo di funzionamento e l'orientamento al telefono (collegamento ultimo veicolo – loc)</p> <p>Acc tr: <i>Macchinista 755 retrocedere</i></p> <p>Mac: <i>Loc 755 retrocedere</i></p> <p>Acc tr: <i>Giusto</i></p> <p>Acc tr: <i>Avanzare, ripetuto ogni 3 – 5 secondi</i></p> <p>Acc tr: <i>Avanzare</i></p> <p>Acc tr: <i>Vagone</i></p> <p>Acc tr: <i>rallenta; Vagone</i></p> <p>Acc tr: <i>Avanzare; ripetuto ogni 3 – 5 secondi</i></p> <p>Acc tr: <i>Avanzare</i></p> <p>Acc tr: <i>Mezzo</i></p> <p>Mac: <i>rallenta</i></p> <p>Acc tr <i>/...</i></p> <p>Mac:</p>	<p>Variante senza sorveglianza del collegamento (comunicazione di controllo)</p> <p>Dopo il controllo di funzionamento e l'orientamento al telefono (collegamento ultimo veicolo – loc)</p> <p>CMAN: <i>Macchinista 7-5-5 retrocedere</i></p> <p>MAC: <i>Loc 7-5-5 retrocedere</i></p> <p>CMAN: <i>Giusto</i></p> <p>CMAN: <i>Avanzare, ripetuto ogni 3 – 5 secondi</i></p> <p>CMAN: <i>Avanzare</i></p> <p>CMAN: <i>Vagone</i></p> <p>MAC: <i>rallenta; Vagone</i></p> <p>CMAN: <i>Avanzare; ripetuto ogni 3 – 5 secondi</i></p> <p>CMAN: <i>Avanzare</i></p> <p>CMAN: <i>Mezzo</i></p> <p>MAC: <i>rallenta</i></p> <p>CMAN/ <i>...</i></p> <p>MAC:</p>
7.2	<p>7.2 Senza disciplina di conversazione semplificata</p> <p>Variante per impianti senza segnali fissi per i movimenti di manovra:</p> <p>Mac Chiamata aperta con ascolto preliminare (C man):</p> <p>Mac <i>Comando Lavorgo da macchinista 36813 a Bodio, rispondere</i> (C man):</p> <p>C mov: <i>Macchinista 36813 a Bodio da comando Lavorgo, capito, rispondere</i></p> <p>Mac <i>Capito, alla stazione di Bodio dal binario 22 al binario 3,</i> (C man): <i>spinta non scortata, rispondere</i></p> <p>C mov: <i>dispone il percorso fino al binario d'arrivo</i></p> <p>C mov: <i>Capito, alla stazione di Bodio dal binario 22 al binario 3 disposto, rispondere</i></p> <p>Mac <i>Giusto, terminato</i> (C man):</p> <p>Chiudere il collegamento.</p>	<p>7.2 Senza disciplina di conversazione semplificata</p> <p>Variante per impianti senza segnali fissi per i movimenti di manovra:</p> <p>MAC Chiamata aperta con ascolto preliminare (CMAN):</p> <p>MAC <i>Comando Lavorgo da macchinista 3-6-8-1-3 a Bodio, risponde</i> (CMAN): <i>dere</i></p> <p>CMOV: <i>Macchinista 3-6-8-1-3 a Bodio da comando Lavorgo, capito, rispondere</i></p> <p>MAC <i>Capito, alla stazione di Bodio dal binario 2-2 al binario 3,</i> (CMAN): <i>spinta non scortata, rispondere</i></p> <p>CMOV: <i>dispone il percorso fino al binario d'arrivo</i></p> <p>CMOV: <i>Capito, alla stazione di Bodio dal binario 2-2 al binario 3 disposto, rispondere</i></p> <p>MAC <i>Giusto, terminato</i> (CMAN):</p> <p>Chiudere il collegamento.</p>
8	8 Radio del servizio lavori (conversazione alternata)	8 Comunicazione del servizio lavori (conversazione alternata)

R / cfr	fino ad ora	modifica
8.3	<p>8.3 Annuncio di treno</p> <p>Situazione sull'area dei lavori: sentinella Marti (lato Taverne) – Guardiano di sicurezza Ernesti – Sentinella Medici (lato Melide)</p> <p>Sent: Chiamata aperta sul canale riservato</p> <p>Sent: <i>Ernesti da Marti, un treno da Taverne sul binario 400, rispondere</i></p> <p>Gs: <i>Ernesti, capito, un treno da Taverne sul binario 400, rispondere</i></p> <p>Sent: <i>Marti, giusto, terminato.</i></p> <p>La sentinella Medici non quietanza.</p>	<p>8.3 Annuncio di treno</p> <p>Situazione sull'area dei lavori: SENT Marti (lato Taverne) – GS Ernesti – SENT Medici (lato Melide)</p> <p>SENT: Chiamata aperta sul canale riservato</p> <p>SENT: <i>Ernesti da Marti, un treno da Taverne sul binario 4-0-0, rispondere</i></p> <p>GS: <i>Ernesti, capito, un treno da Taverne sul binario 4-0-0, rispondere</i></p> <p>GS: <i>Marti, giusto, terminato.</i></p> <p>La SENT Medici non quietanza.</p>
300.4		
1.5	<p>1.5 Limite per la manovra</p> <p>I movimenti di manovra in stazione possono essere eseguiti solo fino ai segnali d'entrata, o fino alle tavole indicanti la fine della stazione. Su una tratta a doppio binario priva di dispositivo per l'esercizio banalizzato questo limite vale per i due binari. Se mancano i segnali d'entrata la manovra è consentita solo fino ai segni di sicurezza degli scambi d'entrata.</p>	<p>1.5 Limite per la manovra</p> <p>I movimenti di manovra in stazione possono essere eseguiti solo fino ai segnali d'entrata, o fino alle tavole indicanti la fine della stazione. Su una tratta a doppio binario priva di dispositivo per l'esercizio banalizzato questo limite vale per i due binari. Se mancano i segnali d'entrata la manovra è consentita solo fino ai segni di sicurezza degli scambi d'entrata. Se in mancanza di segnali d'entrata sono collocate tavole di inizio e fine della stazione, è permesso manovrare fino al punto in cui è situata la tavola di fine stazione.</p>
1.7.1	<p>1.7.1 In generale</p> <p>I veicoli ricoverati vanno assicurati contro la fuga. In generale si devono utilizzare mezzi di frenatura indipendenti dal freno ad aria.</p> <p>Per la scelta dei mezzi di frenatura necessari per la forza di ritenuta minima sono determinanti le disposizioni per «l'assicurazione di treni fermi».</p>	<p>1.7.1 In generale</p> <p>I veicoli ricoverati vanno assicurati contro la fuga. In generale si devono utilizzare mezzi di frenatura indipendenti dal freno ad aria.</p> <p>In tale ambito occorre procedere come per «l'assicurazione di treni fermi».</p>
1.7.2	<p>1.7.2 Assicuramento di veicoli</p> <p>Per l'assicurazione dei veicoli ricoverati si possono utilizzare i mezzi seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> – staffe d'arresto – freno d'immobilizzazione. <p>In ogni caso, i veicoli ricoverati su una discesa di oltre il 20 ‰ o nelle sue immediate vicinanze, devono essere assicurati, in più della forza di ritenuta minima necessaria, con una staffa d'arresto.</p> <p>Il freno ad aria può essere utilizzato per l'assicurazione dei veicoli ricoverati, solo se entro la prossima mezz'ora vi sarà un nuovo accostamento a questi veicoli e se essi non si trovano su una discesa di oltre il 2 ‰ o nelle</p>	<p>1.7.2 Assicuramento di veicoli</p> <p>Per l'assicurazione dei veicoli ricoverati si possono utilizzare i mezzi seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> – staffe d'arresto – freno d'immobilizzazione. <p>In ogni caso, i veicoli ricoverati su una discesa di oltre il 20 ‰ o nelle sue immediate vicinanze, devono essere assicurati, in più della forza di ritenuta minima necessaria, con una staffa d'arresto.</p> <p>Il freno ad aria può essere utilizzato per l'assicurazione dei veicoli ricoverati, solo se entro la prossima mezz'ora vi sarà un nuovo accostamento a questi veicoli e se essi non si trovano su una discesa di oltre il 2 ‰ o nelle</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>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>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.</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>	<p>sue immediate vicinanze. I veicoli devono inoltre essere frenati completamente.</p> <p>Un veicolo ricoverato singolarmente va sempre assicurato subito con mezzi di frenatura indipendenti dal freno ad aria.</p> <p>I GI 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.</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>
1.11	nuova cifra	1.11 Casi speciali
1.11.1	nuova cifra	1.11.1 Corse di prova e corse per lo sgombero della neve Per le corse di prova e le corse per lo sgombero della neve sono applicabili per analogia le disposizioni per le corse di prova e le corse per lo sgombero della neve nell'ambito di corse dei treni.
1.11.2	nuova cifra	1.11.2 Trasporti eccezionali I GI e le ITF disciplinano il trattamento dei trasporti eccezionali nelle loro prescrizioni d'esercizio.
1.11.3	nuova cifra	1.11.3 Veicoli non impiegabili liberamente I GI e le ITF disciplinano il trattamento dei veicoli non impiegabili liberamente nelle loro prescrizioni d'esercizio.
1.12	nuova cifra	1.12 Sistemi di frenatura di veicoli a cremagliera Ulteriori direttive necessarie per la frenatura di corse di manovra devono essere fissate dalle ITF, tenendo in considerazione le condizioni d'impiego dalle omologazioni dei veicoli. I mezzi di frenatura prescritti devono essere verificati prima di iniziare la corsa di manovra.
3.6.4	3.6.4 Velocità massima sulla tratta La soglia di velocità per i movimenti di manovra che vanno o che tornano dalla tratta è situata all'altezza del segnale d'entrata; se questo manca, all'altezza dello scambio d'entrata. Valgono per principio le velocità secondo il calcolo di frenatura e la tabella delle tratte, ma al massimo:	3.6.4 Velocità massima sulla tratta La soglia di velocità per i movimenti di manovra che vanno o che tornano dalla tratta è situata all'altezza del segnale d'entrata; se questo manca, all'altezza dello scambio d'entrata. Valgono per principio le velocità secondo il calcolo di frenatura e la tabella delle tratte, ma al massimo:

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>60 km/h – velocità massima in generale</p> <p>40 km/h – se si conducono veicoli senza i normali dispositivi di trazione e repulsione</p> <p>– sugli scambi</p> <p>30 km/h – in caso di corsa di manovra condotta indirettamente se tra il macchinista e il capomanovra non c'è collegamento radio</p> <p>– con la spinta non scortata.</p>	<p>60 km/h – velocità massima in generale</p> <p>40 km/h – se si conducono veicoli senza i normali dispositivi di trazione e repulsione</p> <p>– sugli scambi</p> <p>30 km/h – in caso di corsa di manovra condotta indirettamente se tra il MAC e il CMAN non vi è alcun collegamento telefonico</p> <p>– con la spinta non scortata.</p>
4.3.2	<p>4.3.2 Punti d'arrivo nell'itinerario</p> <p>Sono considerati punto d'arrivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – un segnale principale – un segnale principale nella direzione opposta – una tavola Inizio CAB – un segnale di sbarramento o un segnale basso – un binario di raccordo – il binario d'arrivo in stazione – lo scambio d'entrata, nelle stazioni senza segnale d'entrata. <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>4.3.2 Punti d'arrivo nell'itinerario</p> <p>Sono considerati punto d'arrivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – un segnale principale – un segnale principale nella direzione opposta – una tavola Inizio CAB – un segnale di sbarramento o un segnale basso – un binario di raccordo – il binario d'arrivo in stazione – lo scambio d'entrata, nelle stazioni senza segnale d'entrata o, dove presente, la tavola d'inizio stazione. <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>
300.5		
1.2	<p>1.2 Guida dei treni</p>	<p>1.2 Guida dei treni</p> <p>Nel caso di treni condotti direttamente e indirettamente, il primo veicolo deve essere dotato di un dispositivo ricevente attivo per il controllo della marcia dei treni.</p> <p>Eccezione:</p> <p>i gestori dell'infrastruttura possono stabilire nelle prescrizioni d'esercizio o nelle disposizioni per l'accesso alla rete a quanto può ammontare la distanza massima fra la testa del treno (repulsori, accoppiamento) e il dispositivo ricevente del controllo della marcia dei treni. Le imprese di trasporto ferroviarie attuano queste esigenze nelle loro prescrizioni d'esercizio. Se questa esigenza non può essere soddisfatta, il controllo della marcia dei treni non può essere considerato come sufficiente.</p>
1.2.1	<p>1.2.1 Guida diretta dei treni</p> <p>La guida diretta dei treni è ammessa alle seguenti condizioni</p> <ul style="list-style-type: none"> – il macchinista ha costantemente la visuale libera sull'itinerario e sui segnali, e 	<p>1.2.1 Guida diretta dei treni</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> – serve il freno automatico, e – ha la possibilità di dare segnali di attenzione, e – dispone di mezzi di segnalazione prescritti, e – il primo veicolo è dotato del dispositivo ricevente attivo per il controllo della marcia dei treni. <p>Eccezione: i gestori dell’infrastruttura possono stabilire nelle prescrizioni d’esercizio o nelle disposizioni per l’accesso alla rete a quanto può ammontare la distanza massima fra la testa del treno (repulsori, accoppiamento) e il dispositivo ricevente del controllo della marcia dei treni. Le imprese di trasporto ferroviarie attuano queste esigenze nelle loro prescrizioni d’esercizio.</p> <p>La guida diretta dei treni avviene da un solo posto.</p>	<p>La guida diretta dei treni è ammessa alle seguenti condizioni</p> <ul style="list-style-type: none"> – il MAC ha costantemente la visuale libera sull’itinerario e sui segnali, e – il MAC serve il freno automatico, e – il MAC ha la possibilità di dare segnali di attenzione, e – il MAC ha a portata di mano i mezzi di segnalazione prescritti. <p>La guida diretta dei treni avviene da un solo posto</p>
1.3.1	<p>1.3.1 Principio</p> <p>Di regola i veicoli motore devono essere collocati in testa al treno, salvo quando sono telecomandati.</p> <p>I veicoli motore accoppiati direttamente e in comando multiplo contano come un unico veicolo motore.</p> <p>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.</p>	<p>1.3.1 Principio</p> <p>Di regola i veicoli motore devono essere collocati in testa al treno, salvo quando sono telecomandati.</p> <p>I veicoli motore accoppiati direttamente e in comando multiplo contano come un unico veicolo motore.</p> <p>In una zona di SCab, la cabina di guida servita del veicolo che conduce il treno deve disporre di un corrispondente equipaggiamento.</p> <p>Le direttive per l’ubicazione dei veicoli motore a cremagliera devono essere fissate dalle ITF, tenendo in considerazione le condizioni d’impiego dalle omologazioni dei veicoli.</p>
2.1	<p>2.1 Assicuramento</p> <p>I treni o le parti di treni fermi vanno assicurati contro il rischio di fuga.</p>	<p>2.1 Assicuramento</p> <p>I treni o le parti di treni fermi vanno assicurati contro il rischio di fuga.</p> <p>Per le tratte ad aderenza sono determinanti le norme relative alla forza di ritenuta. Sulle tratte o le sezioni a cremagliera valgono le corrispondenti prescrizioni d’esercizio dell’ITF.</p>
3	<p>3 Prescrizioni di frenatura</p>	<p>3 Prescrizioni di frenatura</p> <p>Per i veicoli a cremagliera valgono in più le prescrizioni di frenatura delle ITF. Queste devono essere fissate tenendo in considerazione le condizioni d’impiego dalle omologazioni dei veicoli.</p>
3.7.2	<p>3.7.2 Velocità massime e lunghezza massima dei treni</p> <p>Le velocità massime e le lunghezze massime ammesse dei treni per le singole categorie di treno e di freno sono:</p>	<p>3.7.2 Velocità massime e lunghezza massima dei treni (UIC)</p> <p>Le velocità massime e le lunghezze massime ammesse dei treni per le singole categorie di treno e di freno applicando la valutazione del freno secondo UIC 544-1 sono:</p>

R / cfr	fino ad ora				modifica				
	Categoria di treno	Categoria di freno (%)	V _{max} (km/h)	Osservazioni / Lunghezza massima ammessa dei treni	Categoria di treno	Categoria di freno (%)	V _{max} (km/h)	Osservazioni / Lunghezza massima ammessa dei treni	
	N	180 - 150	250	per treni ad assetto variabile fino a 500 metri	N	180 - 150	250	per treni ad assetto variabile fino a 500 metri	
	W	180 - 150	250	per treni con dispositivo di compensazione dell'oscillazione fino a 500 metri	W	180 - 150	250	per treni con dispositivo di compensazione dell'oscillazione fino a 500 metri	
	R	180 - 135 125 - 105	250 160	per treni con velocità in curva aumentata fino a 500 metri	R	180 - 135 125 - 105	250 160	per treni con velocità in curva aumentata fino a 500 metri	
	A	115 - 50	120	fino a 750 metri	A	115 - 50	120	fino a 750 metri	
	D	115 - 50	100	per carichi dell'asse oltre 20 t fino al massimo di 22.5 t, fino a 750 metri	D	115 - 50	100	per carichi dell'asse oltre 20 t fino al massimo di 22.5 t, fino a 750 metri	
	<p>Le imprese di trasporto ferroviarie definiscono nelle loro prescrizioni d'esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> – il peso rimorchiato minimo per velocità oltre 160 km/h – le categorie di treno per i veicoli da esse impiegati, secondo le norme del gestore dell'infrastruttura <p>Per i treni con una lunghezza superiore a 750 metri, i gestori dell'infrastruttura possono emanare prescrizioni d'esercizio conformi alle STI.</p>				<p>Le ITF definiscono nelle loro prescrizioni d'esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> – il peso rimorchiato minimo per velocità oltre 160 km/h – le categorie di treno per i veicoli da esse impiegati, secondo le direttive del GI <p>Per i treni con una lunghezza superiore a 750 metri, i GI possono emanare prescrizioni d'esercizio conformi alle STI.</p>				
3.7.3	nuova cifra				3.7.3	Velocità massime e lunghezze massime dei treni (DE-Oferr)			
						<p>I gestori dell'infrastruttura definiscono le velocità massime e le lunghezze massime ammesse dei treni per le singole categorie di treno e di freno applicando la valutazione del freno secondo Disposizioni d'esecuzione dell'Ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr RS 742.141.11) ad art. 52.</p> <p>Le ITF disciplinano nelle loro prescrizioni d'esercizio le categorie di treno da applicare per i veicoli da esse impiegati, secondo le direttive dei GI.</p>			
3.7.4	<p>fino ad ora cifra 3.7.3</p> <p>3.7.3 Altre restrizioni</p> <p>Occorre inoltre tenere in considerazione le riduzioni di velocità, in particolare per i trasporti straordinari, secondo il piano di trasporto.</p> <p>Per i treni a guida indiretta, la velocità massima è di 30 km/h. Se esiste un collegamento radio fra il collaboratore addetto alla guida indiretta in testa al treno e il macchinista, la velocità massima è di 60 km/h.</p>				3.7.4	<p>Altre restrizioni</p> <p>Occorre inoltre tenere in considerazione le riduzioni di velocità, in particolare per i trasporti straordinari, secondo il piano di trasporto.</p> <p>Per i treni a guida indiretta, la velocità massima è di 30 km/h. Se esiste un collegamento telefonico fra la persona addetta alla guida indiretta in testa al treno e il MAC, la velocità massima è di 60 km/h.</p>			
3.7.5	fino ad ora cifra 3.7.4				3.7.5	<p>Denominazioni interoperabili e valori per le immissioni dei dati treno</p> <p>.....(invariato).....</p>			

R / cfr	fino ad ora	modifica
4.2	<p>4.2 Estensione della verifica del treno</p> <p>Verifica del treno tecnica</p> <p>Il preparatore del treno deve accertarsi che</p> <ul style="list-style-type: none"> – siano assicurate l’attitudine a circolare e la sicurezza di funzionamento – le porte laterali e altre chiusure dei veicoli e dei contenitori siano chiuse ed assicurate – i carri merci siano caricati secondo le prescrizioni e le unità di carico e i contenitori siano assicurati <p>La verifica del treno tecnica va eseguita almeno una volta al giorno su ogni singolo veicolo e, per i carri merci, dopo una modifica del carico.</p> <p>Verifica del treno d’esercizio:</p> <p>Il preparatore del treno deve accertarsi che</p> <ul style="list-style-type: none"> – il treno sia formato in modo corrispondente alle prescrizioni – i veicoli siano accoppiati correttamente – freni efficienti siano disponibili e ripartiti nel genere e nel numero prescritto e che i dispositivi d’inversione siano disposti correttamente – mezzi di frenatura indipendenti dall’azione del freno automatico siano disponibili in misura sufficiente per assicurare la forza di ritenuta minima – dove possibile, la chiusura automatica delle porte funziona regolarmente – il treno sia dotato degli oggetti d’equipaggiamento, dei contrassegni e dei mezzi di segnalazione prescritti – la prova del freno sia stata eseguita. <p>La verifica del treno d’esercizio va eseguita almeno una volta al giorno, su ogni treno formato a nuovo e in caso di cambiamenti durante la corsa.</p>	<p>4.2 Estensione della verifica del treno</p> <p>Verifica del treno tecnica</p> <p>Il PRT deve accertarsi che</p> <ul style="list-style-type: none"> – siano assicurate l’attitudine a circolare e la sicurezza di funzionamento – le porte laterali e altre chiusure dei veicoli e dei contenitori siano chiuse ed assicurate – i carri merci siano caricati secondo le prescrizioni e le unità di carico e i contenitori siano assicurati <p>La verifica del treno tecnica va eseguita almeno una volta al giorno su ogni singolo veicolo e, per i carri merci, dopo una modifica del carico.</p> <p>Verifica del treno d’esercizio:</p> <p>Il PRT deve accertarsi che</p> <ul style="list-style-type: none"> – il treno sia formato in modo corrispondente alle prescrizioni – i veicoli siano accoppiati correttamente – freni efficienti siano disponibili e ripartiti nel genere e nel numero prescritto e che i dispositivi d’inversione siano disposti correttamente – mezzi di frenatura indipendenti dall’azione del freno automatico siano disponibili in misura sufficiente per assicurare la forza di ritenuta minima – sui veicoli a cremagliera siano disponibili in misura sufficiente mezzi di frenatura non esauribili per assicurare i veicoli fermi – dove possibile, la chiusura automatica delle porte funziona regolarmente – il treno sia dotato degli oggetti d’equipaggiamento, dei contrassegni e dei mezzi di segnalazione prescritti – la prova del freno sia stata eseguita. <p>La verifica del treno d’esercizio va eseguita almeno una volta al giorno, su ogni treno formato a nuovo e in caso di cambiamenti durante la corsa.</p>
4.3	<p>4.3 Prova dei freni</p> <p>Prima della partenza nella stazione iniziale, in caso di cambiamento della composizione, dopo un cambiamento del senso di marcia o dopo la messa in esercizio di un treno ricoverato si deve eseguire una prova dei freni. La prova va eseguita dalla stessa cabina di guida dalla quale durante la corsa vengono azionati i freni.</p>	<p>4.3 Prova dei freni</p> <p>Prima della partenza nella stazione iniziale, in caso di cambiamento della composizione, dopo un cambiamento del senso di marcia o dopo la messa in esercizio di un treno ricoverato si deve eseguire una prova dei freni. La prova va eseguita dalla stessa cabina di guida dalla quale durante la corsa vengono azionati i freni.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Alla prova dei freni devono essere controllati i sistemi di frenatura i cui pesi-freno sono stati computati per il calcolo della categoria di freno e del rapporto di frenatura minimo di parte.</p>	<p>Alla prova dei freni devono essere controllati i sistemi di frenatura i cui pesi-freno sono stati computati per il calcolo della categoria di freno e del rapporto di frenatura minimo di parte.</p> <p>I sistemi di frenatura dei veicoli a cremagliera devono essere verificati secondo le disposizioni delle ITF.</p>
4.3.1	<p>4.3.1 Esecuzione della prova dei freni</p> <p>Prima dell'inizio della prova dei freni</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli apparecchi di frenatura devono essere pronti ad entrare in funzione - il freno ad aria dev'essere allentato. Questo controllo va eseguito su un veicolo qualsiasi. - i freni d'immobilizzazione devono essere allentati. Fanno eccezione i freni d'immobilizzazione necessari per assicurare il treno contro la fuga. - bisogna verificare la tenuta stagna degli apparecchi di frenatura. <p>La prova dei freni va eseguita nella seguente sequenza su tutti i veicoli per i quali è prevista:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eseguire una frenatura d'esercizio - verificare se tutti i veicoli da controllare sono frenati - allentare i freni - verificare se i freni di tutti i veicoli da controllare sono allentati. <p>Il controllo deve essere effettuato</p> <ul style="list-style-type: none"> - ai veicoli stessi (ceppi dei freni di tutti gli assi, finestrelle d'annuncio) rispettivamente - ai manometri dei cilindri del freno dei veicoli motore e di comando serviti (p.es. al momento dell'accoppiamento di una locomotiva di spinta o se vengono riunite unità di treni spola). <p>Se per allentare i freni durante la prova è necessario azionare valvole di scarico, sui rispettivi veicoli si deve ripetere la prova dei freni.</p> <p>Se durante la prova del freno si osservano avvenimenti tali da lasciare presumere un'irregolarità, si deve ripetere la prova del freno.</p> <p>Con il materiale rotabile riportato nelle disposizioni esecutive dell'impresa ferroviaria di trasporto, la prova del freno può avvenire in cabina di guida. In tale eventualità, tutti i veicoli devono essere dotati di un dispositivo di annuncio adatto.</p>	<p>4.3.1 Esecuzione della prova dei freni</p> <p>Prima dell'inizio della prova dei freni</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli apparecchi di frenatura devono essere pronti ad entrare in funzione - il freno ad aria dev'essere allentato. Questo controllo va eseguito su un veicolo qualsiasi. - i freni d'immobilizzazione devono essere allentati. Fanno eccezione i freni d'immobilizzazione necessari per assicurare il treno contro la fuga. - bisogna verificare la tenuta stagna degli apparecchi di frenatura. <p>La prova dei freni va eseguita nella seguente sequenza su tutti i veicoli per i quali è prevista:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eseguire una frenatura d'esercizio - verificare se tutti i veicoli da controllare sono frenati - allentare i freni - verificare se i freni di tutti i veicoli da controllare sono allentati. <p>Il controllo deve essere effettuato</p> <ul style="list-style-type: none"> - ai veicoli stessi (ceppi dei freni di tutti gli assi, indicazione dello stato del freno) - ai manometri dei cilindri del freno dei veicoli motore e di comando serviti (p.es. al momento dell'accoppiamento di una locomotiva di spinta o se vengono riunite unità di treni spola). <p>Se per allentare i freni durante la prova è necessario azionare valvole di scarico, sui rispettivi veicoli si deve ripetere la prova dei freni.</p> <p>Se durante la prova del freno si osservano avvenimenti tali da lasciare presumere un'irregolarità, si deve ripetere la prova del freno.</p> <p>Con il materiale rotabile riportato nelle disposizioni esecutive dell'ITF, la prova del freno può avvenire in cabina di guida. In tale eventualità, tutti i veicoli devono essere dotati di un dispositivo di annuncio adatto.</p> <p>Per i veicoli dotati di freno a vuoto, si devono osservare in più le disposizioni dell'Allegato 1.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	Per i veicoli dotati di freno a vuoto, si devono osservare in più le disposizioni dell'Allegato 1.	
Allegato 1 cfr. 2.2	<p>2.2 Prova supplementare dei freni</p> <p>Dopo aver commutato un dispositivo vuoto-carico, si deve provare il freno del rispettivo veicolo.</p> <p>La prova supplementare dei freni deve essere eseguita su tutti i veicoli da controllare nella successione seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eseguire una frenatura rapida - verificare se tutti i veicoli da controllare sono frenati - allentare i freni - se deve essere controllato l'ultimo veicolo, mediante la breve apertura di un tubo flessibile del freno bisogna verificare se viene aspirata dell'aria <p>verificare che i freni di tutti i veicoli siano allentati</p>	<p>2.2 Prova supplementare dei freni</p> <p>Dopo aver commutato un dispositivo vuoto-carico, si deve verificare il freno del rispettivo veicolo.</p> <p>La prova supplementare dei freni deve essere eseguita nella successione seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eseguire una frenatura rapida - verificare se tutti i veicoli da verificare sono frenati - allentare i freni - se deve essere controllato l'ultimo veicolo, mediante la breve apertura di un tubo flessibile del freno bisogna verificare se viene aspirata dell'aria <p>verificare che i freni di tutti i veicoli da verificare siano allentati</p>
300.6		
1.3.4	nuova cifra	<p>1.3.4 Consenso per la corsa su tratte prive di segnali principali</p> <p>Il consenso per la corsa viene dato a MAC come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mediante l'orario, o - mediante l'orario di marcia, o - mediante l'Ordine di incrocio e sorpasso, o - verbalmente o per telefono, soggetto a quietanza, dal CMOV. <p>I GI devono disciplinare nelle loro prescrizioni d'esercizio la procedura per il rilascio, la validità e le condizioni per una revoca del consenso per la corsa, prendendo in considerazione le regole sovrane esistenti circa il posto di fermata più lontano.</p>
2.4.2	<p>2.4.2 Soglia di velocità all'interno di una zona di segnalazione in cabina di guida</p> <p>Fa stato la velocità indicata e sorvegliata dalla segnalazione in cabina di guida.</p> <p>In caso di aumento della velocità nel regime d'esercizio «Full Supervision» il sistema considera anche la coda del treno.</p> <p>Al passaggio</p>	<p>2.4.2 Soglia di velocità all'interno di una zona di SCab</p> <p>Fa stato la velocità indicata e sorvegliata dalla SCab.</p> <p>Se al passaggio nei regimi d'esercizio «On Sight» o «Full Supervision» alla DMI viene visualizzato in più un annuncio di testo che richiama all'ingresso nel corrispondente regime d'esercizio (per es. «Entrata in modalità Full Supervision», «Accesso in OS», «Entering FS»), il MAC è responsabile per l'osservanza della velocità ammissibile finora per la coda del treno.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> - dai regimi d'esercizio «Staff Responsible» o «On Sight» al regime d'esercizio «Full Supervision», - dal regime d'esercizio «Staff Responsible» al regime d'esercizio «On Sight», se la precedente velocità ammessa è inferiore a 40 km/h, <p>il macchinista può accelerare alla velocità massima visualizzata alla DMI solo dopo che la coda del treno ha superato il segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS.</p>	
300.7		
Allegato 1		
3.2	<p>3.2 Corse dei treni in sorveglianza parziale</p> <p>A dipendenza del regime d'esercizio con sorveglianza parziale</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'osservanza della corrispondente velocità massima - la distanza sorvegliata - la fine dell'autorizzazione al movimento CAB <p>o singoli elementi di questi sono calcolati dall'equipaggiamento ETCS del veicolo e sorvegliati, come pure visualizzati alla DMI.</p>	<p>3.2 Corse in sorveglianza parziale</p> <p>A dipendenza del regime d'esercizio con sorveglianza parziale</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'osservanza della corrispondente velocità massima - la distanza sorvegliata - la EOA <p>o singoli elementi di questi sono calcolati dall'equipaggiamento ETCS del veicolo e sorvegliati, come pure visualizzati alla DMI.</p>
5.1	<p>5.1 Messa in servizio dell'equipaggiamento ETCS del veicolo</p> <p>Quando viene sollecitato dall'equipaggiamento ETCS del veicolo, il macchinista deve immettere, immettere nuovamente o confermare alla DMI la sua identificazione, il Level, l'identificazione della rete radio e quella della centrale di tratta.</p>	<p>5.1 Messa in servizio dell'equipaggiamento ETCS del veicolo</p> <p>Quando viene sollecitato dall'equipaggiamento ETCS del veicolo, il MAC deve immettere, immettere nuovamente o confermare alla DMI la sua identificazione, il Level, l'identificazione della rete dati radio e quella della RBC.</p>
300.8		
300.9		
2.4.1	<p>2.4.1 Consenso per i treni</p> <p>Il consenso può essere dato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mediante disposizione su via libera del segnale principale, o - disponendo il segnale principale su via libera con un'operazione di soccorso oppure - con il segnale principale per impianto di passaggio a livello perturbato oppure - per mezzo del segnale ausiliario oppure - con l'ordine 1, 2 o 7 soggetto a protocollo oppure 	<p>2.4.1 Consenso per i treni</p> <p>Il consenso può essere dato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mediante disposizione su via libera del segnale principale, o - disponendo il segnale principale su via libera con un'operazione di soccorso oppure - con il segnale principale per impianto di passaggio a livello perturbato oppure - per mezzo del segnale ausiliario oppure - con l'ordine 1, 2 o 7 soggetto a protocollo oppure

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<ul style="list-style-type: none"> - in una zona di segnalazione in cabina di guida, tramite il rispettivo regime d'esercizio. 	<ul style="list-style-type: none"> - in una zona di SCab, tramite il rispettivo regime d'esercizio - sulle tratte prive di segnali principali, la procedura viene fissata dai GI
3.6	<p>3.6 Immagine del segnale basso incerta</p> <p>Se un macchinista o un capomanovra accerta nell'itinerario la presenza di un segnale basso spento o illuminato con una sola delle due lampadine inferiori, e non ne è stato avvisato, deve fermare il treno o il movimento di manovra e prendere contatto con il capomovimento preposto.</p> <p>Quest'ultimo assicura per quanto possibile l'itinerario e impartisce al macchinista o al capomanovra, con obbligo di quietanza, l'ordine di proseguire la corsa.</p> <p>Se di un segnale basso è illuminata solo la lampadina superiore, l'immagine del segnale va considerata come <i>via libera con prudenza</i>.</p> <p>Se il capomovimento può accertare qual è il segnale basso perturbato, ne deve avvisare il macchinista o il capomanovra con obbligo di quietanza.</p>	<p>3.6 Immagine del segnale basso incerta</p> <p>Se il MAC o il CMAN accerta nell'itinerario la presenza di un segnale basso spento o illuminato con una sola delle due lampadine inferiori, e non ne è stato avvisato, deve fermare il treno o il movimento di manovra e prendere contatto con il CMOV preposto.</p> <p>Il CMOV impartisce al MAC o al CMAN, con obbligo di quietanza, il consenso di proseguire la corsa.</p> <p>Se di un segnale basso è illuminata solo la lampadina superiore, l'immagine del segnale va considerata come <i>via libera con prudenza</i>.</p> <p>Se il CMOV può accertare qual è il segnale basso perturbato, ne deve avvisare il MAC o il CMAN con obbligo di quietanza.</p>
3.9	<p>3.9 Immagine del segnale di manovra ETCS incerta</p> <p>Se il macchinista di una corsa di manovra rispettivamente il capomanovra accerta un segnale di manovra ETCS non illuminato o illuminato con una sola delle due lampade inferiori, e non ne è stato avvisato, deve fermare il movimento di manovra e prendere contatto con il capomovimento preposto.</p> <p>Quest'ultimo dà al macchinista rispettivamente al capomanovra, con obbligo di quietanza, il consenso di proseguire la corsa.</p> <p>Se di un segnale di manovra ETCS è illuminata solo la lampadina superiore, l'immagine del segnale va considerata come <i>via libera con prudenza</i>.</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>	<p>3.9 Immagine del segnale di manovra ETCS incerta</p> <p>Se il CMAN o il MAC di una corsa di manovra accerta un segnale di manovra ETCS non illuminato o illuminato con una sola delle due lampade inferiori, e non ne è stato avvisato, deve fermare il movimento di manovra e prendere contatto con il CMOV preposto.</p> <p>Il CMOV dà al MAC rispettivamente al CMAN, con obbligo di quietanza, il consenso di proseguire la corsa.</p> <p>Se di un segnale di manovra ETCS è illuminata solo la lampadina superiore, l'immagine del segnale va considerata come <i>via libera con prudenza</i>.</p> <p>Se il CMOV può accertare qual è il segnale di manovra ETCS perturbato, ne deve avvisare il CMAN con obbligo di quietanza.</p>
4.6.2	<p>4.6.2 Scambio tallonato</p> <p>Se uno scambio è stato tallonato, bisogna fermare immediatamente le corse messe in pericolo e avvisare subito gli interessati. Lo scambio va assicurato e dev'essere liberato dal calcio verso la punta. Si deve controllare che lo scambio non abbia subito danni meccanici.</p>	<p>4.6.2 Scambio tallonato</p> <p>Se uno scambio è stato tallonato, bisogna fermare immediatamente le corse messe in pericolo e avvisare subito gli interessati. Lo scambio va assicurato e dev'essere liberato dal calcio verso la punta. Si deve controllare che lo scambio non abbia subito danni meccanici.</p> <p>Se è stato tallonato uno scambio a cremagliera, si deve fermare subito e assicurare lo scambio. Per l'ulteriore modo di procedere occorre seguire le istruzioni del servizio tecnico competente.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
5.3	<p>5.3 Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB</p> <p>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]».</p>	<p>5.3 Superamento della EOA</p> <p>Se non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, il superamento della EOA avviene secondo le disposizioni che seguono.</p>
5.4	<p>5.4.1 Proseguimento della corsa come treno</p> <p>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 in una zona di segnalazione in cabina di guida nel regime d'esercizio [Staff Responsible]». Il capomovimento dà al macchinista l'<i>ordine 2</i> soggetto a protocollo e con esso il consenso per commutare il regime d'esercizio «<i>Staff Responsible</i>».</p>	<p>5.4.1 Proseguimento della corsa come treno</p> <p>Oltre al percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS, il CMOV deve disporre almeno un ulteriore percorso treno fino al secondo segnale di fermata ETCS rispettivamente al primo segnale principale. In seguito, mediante l'ordine 2 soggetto a protocollo il CMOV dà al MAC il consenso per il proseguimento della corsa dopo il regime d'esercizio «Post Trip». Il MAC deve azionare il tasto «Start». Se non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, dopo aver commutato l'equipaggiamento ETCS del veicolo nel regime d'esercizio «Staff Responsible», il consenso per il proseguimento della corsa vale fino al prossimo segnale di fermata ETCS o al primo segnale principale.</p> <p>Se al prossimo segnale di fermata ETCS non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, occorre procedere secondo le disposizioni per il «superamento della EOA».</p>
10.3	<p>10.3 Mancato funzionamento del controllo della marcia dei treni sul veicolo di testa</p> <p>Se su una tratta ad aderenza il controllo della marcia dei treni smette di funzionare sul veicolo di testa, alla prima occasione il macchinista deve richiedere un macchinista in più in cabina di guida.</p> <p>Finché in cabina non è presente un macchinista in più, è ammesso proseguire la corsa ad una velocità massima di 80 km/h.</p> <p>Gli impianti di passaggio a livello sorvegliati unicamente dal controllo della marcia dei treni vanno considerati come perturbati.</p> <p>Il veicolo con il controllo della marcia dei treni in avaria può circolare in testa al treno al massimo per 12 ore.</p>	<p>10.3 Mancato funzionamento del controllo della marcia dei treni sul veicolo di testa su tratte ad aderenza</p> <p>Per quanto non necessario, non devono essere impiegati come veicolo di testa dei veicoli con perturbazioni al controllo della marcia dei treni. Non possono essere impiegati dei veicoli con perturbazioni al controllo della marcia dei treni uscenti dalla manutenzione.</p> <p>Se il controllo della marcia dei treni smette di funzionare sul veicolo di testa, alla prima occasione il MAC deve richiedere un MAC o personale corrispettivamente esaminato in più in cabina di guida.</p> <p>Con un MAC o personale corrispettivamente esaminato in più in cabina di guida, si può circolare ad una velocità massima di 80 km/h.</p> <p>Finché in cabina non è presente un MAC o personale corrispettivamente esaminato in più, è ammesso proseguire la corsa ad una velocità massima di 40 km/h.</p> <p>Gli impianti di passaggio a livello sorvegliati unicamente dal controllo della marcia dei treni vanno considerati come perturbati.</p> <p>Il veicolo con il controllo della marcia dei treni in avaria può essere in esercizio in testa al treno al massimo per 6 ore a partire dall'insorgenza</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
		della perturbazione. Corse direttamente al posto di manutenzione sono ammesse anche dopo 6 ore, a patto che vengono svolte con un MAC o personale corrispettivamente esaminato in più e ad una velocità massima di 80 km/h.
10.4	<p>10.4 Mancato funzionamento del comando di sicurezza sul veicolo di testa</p> <p>Se su una tratta ad aderenza il comando di sicurezza smette di funzionare sul veicolo di testa, alla prima occasione il macchinista deve richiedere un collaboratore in più in cabina di guida. Egli istruisce il collaboratore sul modo di fermare il treno in caso d'emergenza. Finché in cabina non è presente un collaboratore in più, è ammesso proseguire la corsa con il comando di sicurezza in avaria ad una velocità massima di 60 km/h.</p> <p>Il veicolo con il comando di sicurezza in avaria può circolare in testa al treno al massimo per 12 ore.</p>	<p>10.4 Mancato funzionamento del comando di sicurezza sul veicolo di testa su tratte ad aderenza</p> <p>Per quanto non necessario, non devono essere impiegati come veicolo di testa dei veicoli con perturbazioni al comando di sicurezza. Non possono essere impiegati dei veicoli con perturbazioni al comando di sicurezza uscenti dalla manutenzione.</p> <p>Se il comando di sicurezza smette di funzionare sul veicolo di testa, alla prima occasione il MAC deve richiedere una persona di un'IF in più in cabina di guida. Il MAC istruisce questa persona sul modo di fermare il treno in caso d'emergenza. Finché in cabina non è presente una persona di un'IF istruita in più, è ammesso proseguire la corsa con il comando di sicurezza in avaria ad una velocità massima di 60 km/h.</p> <p>Il veicolo con il comando di sicurezza in avaria può circolare in testa al treno al massimo per 6 ore a partire dall'insorgenza della perturbazione. Corse direttamente al posto di manutenzione sono ammesse anche dopo 6 ore, a patto che vengono svolte con una persona di un'IF istruita in cabina in più che può fermare il treno in caso d'emergenza.</p>
10.5	<p>10.5 Mancato funzionamento di un dispositivo di sicurezza su una tratta a cremagliera</p> <p>Se su una tratta a cremagliera un dispositivo di sicurezza smette di funzionare, all'occorrenza il macchinista deve fermare subito e procedere secondo le disposizioni dell'impresa di trasporto ferroviaria.</p>	<p>10.5 Mancato funzionamento di un dispositivo di sicurezza su una tratta a cremagliera</p> <p>Se su una tratta a cremagliera un dispositivo di sicurezza smette di funzionare, all'occorrenza il MAC deve fermare subito verificare se è possibile eliminare il guasto. Se il dispositivo di sicurezza funziona di nuovo, è ammesso proseguire l'esercizio.</p> <p>Se il dispositivo di sicurezza continua a non funzionare e la perturbazione non può essere eliminata, MAC può proseguire la corsa alla metà della velocità ammessa per la sua corsa e per la tratta. I viaggiatori devono essere fatti scendere al primo luogo appropriato. La corsa con il dispositivo di sicurezza in avaria può essere proseguita al massimo fino al prossimo luogo in cui il servizio tecnico possa verificare o riparare il veicolo.</p> <p>Se in presenza di sistemi ridondanti una parte del dispositivo di sicurezza continua a funzionare, MAC può proseguire la corsa a velocità normale fino al prossimo luogo in cui il servizio tecnico possa verificare o riparare il veicolo.</p> <p>Per il resto, occorre procedere secondo le direttive delle ITF.</p>
11.3.4	11.3.4 Luci frontali spente	11.3.4 Avaria totale dei fanali anteriori

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>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.</p> <p>Se di notte, su tratte con gallerie o con cattive condizioni di visibilità non è accesa almeno una luce, non si può più proseguire. Dopo aver informato il capomovimento si può liberare la sezione.</p>	<p>Se il MAC non è in grado di attivare alcun fanale anteriore, vale quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Condizioni di buona visibilità Il MAC deve comunicare l'avaria al CMOV. Il treno deve proseguire alla velocità massima consentita fino alla località più vicina in cui sia possibile riparare o sostituire il fanale anteriore o sostituire il veicolo interessato. In Corsa, il MAC deve utilizzare l'avvisatore acustico del treno secondo necessità o secondo le istruzioni del CMOV. - Condizioni di oscurità o di visibilità insufficiente Il MAC deve comunicare l'avaria al CMOV. Purché un fanale anteriore portatile a luce bianca sia montato sulla testa del treno, quest'ultimo può proseguire fino alla località più vicina in cui sia possibile riparare o sostituire il fanale anteriore o sostituire il veicolo interessato. Se il treno può essere riconosciuto solo difficilmente, al bisogno la velocità va opportunamente ridotta in modo corrispondente alle condizioni di visibilità. In mancanza di fanale anteriore portatile, il treno deve rimanere fermo, salvo qualora il CMOV dia istruzioni formali per proseguire fino alla località più vicina in cui sia possibile liberare la tratta. In corsa il MAC deve utilizzare il fischietto della locomotiva secondo necessità o secondo le istruzioni del CMOV
11.3.5	<p>11.3.5 Fischietto della locomotiva inutilizzabile</p> <p>Se il fischietto della locomotiva è inutilizzabile, il macchinista deve proseguire con <i>corsa a vista</i>.</p>	<p>11.3.5 Avaria del fischietto della locomotiva</p> <p>In caso di avaria del fischietto della locomotiva, il MAC deve informarne il CMOV. Il treno non deve superare la velocità massima consentita e deve proseguire fino alla località più vicina in cui sia possibile riparare il fischietto della locomotiva o sostituire il veicolo interessato. Il MAC deve essere pronto ad arrestare il treno prima di qualsiasi passaggio a livello per cui vige l'obbligo di azionare il fischietto della locomotiva, per poi riprendere la marcia solo quando ciò sia possibile in condizioni di sicurezza. Se un avvisatore acustico pluritonale è guasto ma conserva l'uso di almeno un tono, il treno può proseguire normalmente.</p>
11.3.6	<p>11.3.6 Segnale di coda del treno non contrassegnato correttamente</p> <p>Se manca il segnale di coda, si deve verificare la completezza del treno; le stazioni successive vanno avvisate con obbligo di quietanza fino al momento della sostituzione del segnale, descrivendo con precisione l'ultimo veicolo o l'ultimo gruppo di veicoli.</p> <p>Di notte, su tratte dove la liberazione avviene manualmente o su tratte senza blocco, se viene accertato un segnale di coda non illuminato il capomovimento deve avvisare con obbligo di quietanza le stazioni susseguenti.</p>	<p>11.3.6 Avaria totale del segnale di coda del treno</p> <p>Se viene a conoscenza dell'avaria totale del segnale di coda del treno, il CMOV deve adottare le disposizioni necessarie per arrestare il treno in un luogo appropriato e informare il MAC.</p> <p>Il MAC deve quindi controllare che il treno sia completo e, se necessario, riparare o sostituire il segnale di coda.</p> <p>Il MAC deve informare il CMOV, quando il treno è pronto a proseguire. Altrimenti, qualora la riparazione non sia possibile, il treno non può proseguire, salvo accordi particolari tra il CMOV e il MAC.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
		Di notte, su tratte dove la liberazione avviene manualmente o su tratte senza blocco, se viene accertato un segnale di coda non illuminato il CMOV deve avvisare con obbligo di quietanza le stazioni susseguenti.
12.3.6	nuova cifra	12.3.6 Veicoli a cremagliera Per il proseguimento della corsa dopo una perturbazione ai freni, ai veicoli a cremagliera si applicano le prescrizioni delle ITF.
14.7	<p>14.7 Messa in sicurezza del luogo dell'incidente</p> <p>Le operazioni necessarie alla protezione e alla messa in salvo devono essere avviate immediatamente. Altrimenti, sul sito dell'infortunio non può essere apportato alcun cambiamento. I mutamenti che ne risultano devono essere documentati. La posizione originaria delle vittime, dei veicoli e degli oggetti dev'essere contrassegnata in modo chiaro.</p> <p>I morti possono essere rimossi soltanto con l'autorizzazione dell'autorità preposta al procedimento penale.</p> <p>Daten (z.B. Geschwindigkeitsaufzeichnungen, protokollpflichtige Befehle), Gespräche (z.B. Funkaufzeichnungen) und Funktionszustände der I dati (p.es. le registrazioni della velocità, gli ordini da protocollare), le conversazioni (p.es. le registrazioni radio) e lo stato di funzionamento dei dispositivi di sicurezza, che potrebbero servire a chiarire le cause e le circostanze dell'evento, devono essere immediatamente messi al sicuro dai responsabili delle imprese interessate, all'attenzione degli organi inquirenti, e conservati per almeno sei mesi.</p> <p>I nomi e gli indirizzi di persone che potrebbero fornire indicazioni utili sullo svolgimento dell'evento devono essere registrati.</p> <p>Non appena giunge sul luogo dell'infortunio, l'autorità preposta al procedimento penale decide circa la natura e l'estensione delle misure di sicurezza e di sorveglianza.</p>	<p>14.7 Messa in sicurezza del luogo dell'incidente</p> <p>Le operazioni necessarie alla protezione e alla messa in salvo devono essere avviate immediatamente. Altrimenti, sul sito dell'infortunio non può essere apportato alcun cambiamento. I mutamenti che ne risultano devono essere documentati. La posizione originaria delle vittime, dei veicoli e degli oggetti dev'essere contrassegnata in modo chiaro.</p> <p>I morti possono essere rimossi soltanto con l'autorizzazione dell'autorità preposta al procedimento penale.</p> <p>I dati (p.es. le registrazioni della velocità, registrazioni delle conversazioni, gli ordini da protocollare), e lo stato di funzionamento dei dispositivi di sicurezza, che potrebbero servire a chiarire le cause e le circostanze dell'evento, devono essere immediatamente messi al sicuro dai responsabili delle imprese interessate, all'attenzione degli organi inquirenti, e conservati per almeno sei mesi.</p> <p>I nomi e gli indirizzi di persone che potrebbero fornire indicazioni utili sullo svolgimento dell'evento devono essere registrati.</p> <p>Non appena giunge sul luogo dell'infortunio, l'autorità preposta al procedimento penale decide circa la natura e l'estensione delle misure di sicurezza e di sorveglianza.</p>
300.10		
3.2	<p>3.2 Elenco dei formulari della seconda categoria</p> <p>Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere</p> <p>Fahrordnung für Rangierbewegungen auf die Strecke Marche pour mouvements de manœuvre en pleine voie Orario di marcia per movimenti di manovra sulla tratta</p> <hr/> <p>Datum Date Data</p> <p>verkehrt Rangierbewegung circule mouvement de manœuvre circola movimento di manovra</p> <hr/> <p>R von bis Reihe de à Cat. % da a Cat.</p>	<p>3.2 Elenco dei formulari della seconda categoria</p> <p>Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere</p> <p>Fahrordnung für Rangierbewegungen auf die Strecke Marche pour mouvements de manœuvre en pleine voie Orario di marcia per movimenti di manovra sulla tratta</p> <hr/> <p>Datum Date Data</p> <p>verkehrt Rangierbewegung circule mouvement de manœuvre circola movimento di manovra</p> <hr/> <p>R von bis Reihe de à Cat. % da a Cat.</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica																																																																				
	<p>Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t</p> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">R</th> <th style="width: 10%;">von de da</th> <th style="width: 10%;">bis à a</th> <th style="width: 10%;">Reihe Cat. Cat.</th> <th style="width: 10%;">%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Bahnhof Gare Stazione</th> <th style="width: 25%;">Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione</th> <th style="width: 25%;">nach Gleis pour la voie per il binario</th> <th style="width: 25%;">Bemerkungen Observations Osservazioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>Weitere Anordnungen Autres dispositions Altre disposizioni</p> <p>Funkkanal Canal radio Canale radio GSM/GSM-R</p> <p>Bemerkungen Observations Osservazioni</p>	R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%	Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t					Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni																					<p>Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t</p> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">R</th> <th style="width: 10%;">von de da</th> <th style="width: 10%;">bis à a</th> <th style="width: 10%;">Reihe Cat. Cat.</th> <th style="width: 10%;">%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Bahnhof Gare Stazione</th> <th style="width: 25%;">Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione</th> <th style="width: 25%;">nach Gleis pour la voie per il binario</th> <th style="width: 25%;">Bemerkungen Observations Osservazioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>Weitere Anordnungen Autres dispositions Altre disposizioni</p> <p>Kommunikationskanal Canal de communication Canale di comunicazione GSM/GSM-R</p> <p>Bemerkungen Observations Osservazioni</p>	R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%	Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t					Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni																				
R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%																																																																		
Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t																																																																						
Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni																																																																			
R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%																																																																		
Anhängelast: V. max. km/h Länge A m Gewicht Poids t Bremsgewicht Poids frein t Charge remorquée: V. max. km/h Longueur A m Poids t Poids frein t Peso rimorchiato: V. max. km/h Lunghezza A m Peso t Peso freno t																																																																						
Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni																																																																			
	<p>Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere</p> <p>Anzeige einer Gleissperrung Annonce d'une interdiction de voie Avviso di uno sbarramento di binario</p> <p>Nr No No</p> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">Strecke * Tronçon Tratta</th> <th style="width: 20%;">Nr ** No No</th> <th style="width: 20%;">km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">Bahnhof Gare Stazione</th> <th style="width: 20%;">Gleis Voie Binario</th> <th style="width: 20%;">km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Strecke * Tronçon Tratta	Nr ** No No	km				Bahnhof Gare Stazione	Gleis Voie Binario	km				<p>Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere</p> <p>Anzeige einer Gleissperrung Annonce d'une interdiction de voie Avviso di uno sbarramento di binario</p> <p>Nr No No</p> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">Strecke * Tronçon Tratta</th> <th style="width: 20%;">Nr ** No No</th> <th style="width: 20%;">km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <hr/> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">Bahnhof Gare Stazione</th> <th style="width: 20%;">Gleis Voie Binario</th> <th style="width: 20%;">km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Strecke * Tronçon Tratta	Nr ** No No	km				Bahnhof Gare Stazione	Gleis Voie Binario	km																																															
Strecke * Tronçon Tratta	Nr ** No No	km																																																																				
Bahnhof Gare Stazione	Gleis Voie Binario	km																																																																				
Strecke * Tronçon Tratta	Nr ** No No	km																																																																				
Bahnhof Gare Stazione	Gleis Voie Binario	km																																																																				

R / cfr	fino ad ora							modifica						
	wird gesperrt sera interdit sarà sbarrato	Am Le Il		Nacht Nuit Notte				wird gesperrt sera interdit sarà sbarrato	Am Le Il		Nacht Nuit Notte			
	zwischen Zügen entre les trains fra i treni	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore	zwischen Zügen entre les trains fra i treni	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore
		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore
		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore
		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore
	* Bei mehrspuriger Strecke Tronçon à plusieurs voies Tratta a più binari	Gleisabschnitt und km in Fahrrichtung der Züge angeben Indiquer le tronçon et km dans le sens de la marche des trains Indicare la sezione tratta e km nel senso di marcia dei treni						* Bei mehrspuriger Strecke Tronçon à plusieurs voies Tratta a più binari	Gleisabschnitt und km in Fahrrichtung der Züge angeben Indiquer le tronçon et km dans le sens de la marche des trains Indicare la sezione tratta e km nel senso di marcia dei treni					
	** Wechselbetrieb Tronçons banalisés Tratta banalizzata	Hunderter-Basisnummer angeben (100, 200 usw) Indiquer la centaine du No de la voie (100, 200 etc.) Indicare il No di binario centinaia (100, 200 ecc.)						** Wechselbetrieb Tronçons banalisés Tratta banalizzata	Hunderter-Basisnummer angeben (100, 200 usw) Indiquer la centaine du No de la voie (100, 200 etc.) Indicare il No di binario centinaia (100, 200 ecc.)					
	Grund Motif Motivo							Grund Motif Motivo						
	Funkkanal Canal radio Canale radio	GSM/GSM-R						Kommunikationskanal Canal de communication Canale di comunicazione						
	Ort, Datum Lieu, date Luogo, data	Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza	Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento					Ort, Datum Lieu, date Luogo, data	Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza	Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento				
	Bewilligung der Gleissperrung / Autorisation de l'interdiction de voie / Autorizzazione allo sbarramento di binario							Bewilligung der Gleissperrung / Autorisation de l'interdiction de voie / Autorizzazione allo sbarramento di binario						
	Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No	ist bewilligt est autorisée è autorizzato						Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No	ist bewilligt est autorisée è autorizzato					
	Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No	ist mit den folgenden Änderungen bewilligt est autorisée avec les modifications suivantes è autorizzato con le seguenti modifiche						Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No	ist mit den folgenden Änderungen bewilligt est autorisée avec les modifications suivantes è autorizzato con le seguenti modifiche					
	Änderungen Modifications Modifiche							Änderungen Modifications Modifiche						
	Ort, Datum Lieu, date Luogo, data	Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento	Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza					Ort, Datum Lieu, date Luogo, data	Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento	Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza				

3.3

3.3 Elenco dei formulari della terza categoria Musterseite

Pagina modello di una Tabella delle tratte

Segnali dei posti blocco- e cambio di binario, tavole di fischio ecc...			progr. chilom	Discesa determinante	salita	Canale radio	R			
km	Name	Bez.	km	%	%	S	Rapporto di frenatura in %			
							135	105		
			99,4	5	0	36	Altavile	125	120	
			96,8	3	10		Wiler			
			95,8	0	10		Bernville	105	100	

3.3

3.3 Elenco dei formulari della terza categoria Musterseite

Pagina modello di una Tabella delle tratte

Segnali dei posti blocco- e cambio di binario, tavole di fischio ecc...			progr. chilom	Discesa determinante	salita	Canale di co- municazione	R			
km	Name	Bez.	km	%	%	S	Rapporto di frenatura in %			
							135	105		
			99,4	5	0	36	Altavile	125	120	
			96,8	3	10		Wiler			
			95,8	0	10		Bernville	105	100	

R / cfr		fino ad ora								modifica														
		90,2	0	9			<i>Filishofen</i>	80	80							<i>Filishofen</i>	80	80						
		88,0	3	6			Grenzdorf	110	100							Grenzdorf	110	100						
		85,3	10	0	31		△ Bergdorf									△ Bergdorf								
		82,9	10	0			▽ Schönweiler									▽ Schönweiler								
		80,7	3	0	52		◇ Oberhofen									◇ Oberhofen								
		77,6	0	8			Frankwil	140	135							Frankwil	140	135						
		74,6	0	8			⌞ B 1-3 Dietikofen									⌞ B 1-3 Dietikofen								
		73,8	6	4	31		Falkenhof	80								Falkenhof	80							
		70,4	0	5			Thermoville									Thermoville								
		67,6	1	0			Burgweiler ★ B	140 125	130 120							Burgweiler ★ B	140 125	130 120						
			0	2			km 62.6	80	80							km 62.6	80	80						
		58,6	0	5			Niederwald	80-90 125	125	120						Niederwald	80-90 125	125	120					
			12	2			scambio km 56.0	80								scambio km 56.0	80							
		53,3	9	0	57		Dornbach C 100	110	100							Dornbach C 100	110	100						
		46,2					Musterdorf C uscita 80	100	95							Musterdorf C uscita 80	100	95						
	47.2 Scareno 81 R/S		12	0			C 95-85									47.2 Scareno 81 R/S								
	45.1 blocco 85 R/S						↕ Montedato	80	XX							45.1 blocco 85 R/S								
	43.3 segni di protezione 29 D								XX							43.3 segni di protezione 29 D								
	40.2 Campolago ▲ 87 R/S															40.2 Campolago ▲ 87 R/S								
		36,8																						
	34.9 Scambio		14	3												34.9 Scambio								
		32,0			36		⌞ Fusio	25	XX							⌞ Fusio	25	XX						
300.11																								
1.2	1.2 Persona esperta o istruita Si utilizzano i termini seguenti: — Persona esperta									cifra stralciata, nuovo: regolato nel R 300.1														

R / cfr	fino ad ora	modifica
	<p>Persona in possesso di una formazione di base in elettrotecnica (tirocinio, formazione equivalente in seno all'azienda o studio nel ramo dell'elettrotecnica) e di esperienza nella manipolazione degli impianti di linee di contatto e che conosce le condizioni locali e le misure di protezione da adottare.</p> <p>– Persona istruita</p> <p>Persona senza formazione di base in elettrotecnica la quale, sulla base di un'istruzione, può eseguire attività limitate ed esattamente definite in impianti di linee di contatto e che conosce le condizioni locali e le misure di protezione da adottare.</p>	
300.12		
300.13		
2.5.2	<p>2.5.2 Conoscenze della tratta e delle stazioni</p> <p>Il macchinista è autorizzato a percorrere le tratte e le stazioni per le quali ha acquisito le necessarie conoscenze. Per acquisire le conoscenze della tratta è necessario percorrerla almeno quattro volte in ciascuna direzione, di cui una, se possibile, in condizioni d'oscurità. Se per tre anni consecutivi il macchinista non ha più percorso una tratta o una stazione, le sue conoscenze vanno considerate insufficienti e devono essere aggiornate. Il macchinista ha la corresponsabilità di assicurare che il livello delle proprie conoscenze sia aggiornato. Per rinfrescare le conoscenze, è necessario percorrere almeno una volta la tratta in ciascuna direzione.</p> <p>In condizioni di circolazione semplici o particolari, le conoscenze della tratta e delle stazioni possono essere acquisite, d'intesa con il personale, effettuando meno di quattro corse in ogni direzione o in altro modo. Per queste deroghe deve essere presentata una richiesta all'Ufficio federale dei trasporti.</p> <p>Il macchinista è autorizzato a percorrere di propria responsabilità tratte o stazioni di cui non ha familiarità, se è pilotato da un macchinista con conoscenze della tratta.</p> <p>In caso di perturbazioni dell'esercizio, è consentito al macchinista di percorrere sotto la propria responsabilità tratte e stazioni di cui non ha familiarità. Egli dev'essere tuttavia in possesso delle necessarie tabelle della tratta, e conoscere le disposizioni esecutive concernenti la tratta e le stazioni. Il modo di circolare va adattato alla situazione vigente. Le imprese di trasporto ferroviarie pubblicano le linee e le stazioni che non possono essere percorse con scarse conoscenze della tratta e delle stazioni.</p>	<p>2.5.2 Conoscenze della tratta e delle stazioni</p> <p>Il MAC è autorizzato a percorrere le tratte e le stazioni per le quali ha acquisito le necessarie conoscenze. Per acquisire le conoscenze della tratta è necessario percorrerla almeno quattro volte in ciascuna direzione, di cui una, se possibile, in condizioni d'oscurità. Se per tre anni consecutivi il MAC non ha più percorso una tratta o una stazione, le sue conoscenze vanno considerate insufficienti e devono essere aggiornate. Il MAC ha la corresponsabilità di assicurare che il livello delle proprie conoscenze sia aggiornato. Per rinfrescare le conoscenze, è necessario percorrere almeno una volta la tratta in ciascuna direzione. Come alternativa all'addestramento possono essere utilizzate, fra gli altri metodi, registrazioni filmate della tratta o della stazione, viste dalla prospettiva del MAC in cabina di guida.</p> <p>In condizioni di circolazione semplici o particolari, le conoscenze della tratta e delle stazioni possono essere acquisite, d'intesa con il personale, effettuando meno di quattro corse in ogni direzione o in altro modo. Per queste deroghe deve essere presentata una richiesta UFT.</p> <p>Il MAC è autorizzato a percorrere di propria responsabilità tratte o stazioni di cui non ha familiarità, se è pilotato da un MAC con conoscenze della tratta.</p> <p>In caso di perturbazioni dell'esercizio, è consentito al MAC di percorrere sotto la propria responsabilità tratte e stazioni di cui non ha familiarità. Il MAC dev'essere tuttavia in possesso delle necessarie tabelle della tratta, e conoscere le disposizioni esecutive concernenti la tratta e le stazioni. Il modo di circolare va adattato alla situazione vigente. Le ITF pubblicano le</p>

R / cfr	fino ad ora	modifica
		linee e le stazioni che non possono essere percorse con scarse conoscenze della tratta e delle stazioni.
300.14		
1	<p>1 In generale</p> <p>Le imprese di trasporto ferroviarie disciplinano le necessarie aggiunte alle presenti disposizioni nelle loro prescrizioni d'esercizio, in particolare</p> <ul style="list-style-type: none"> - il servizio nel singolo caso - la descrizione tecnica dei dispositivi del freno - le prescrizioni sulla loro manutenzione - le particolarità dei dispositivi del freno dei veicoli storici, in particolare il freno non moderabile in sfrenatura. <p>Ai sensi di queste prescrizioni i freni motore come i freni idrodinamici o i freni a correnti parassite sono equiparati ai freni elettrici.</p> <p>L'impiego di freni a correnti parassite con effetto sulle rotaie non è ammesso.</p>	<p>1 In generale</p> <p>Le ITF disciplinano le necessarie aggiunte alle presenti disposizioni nelle loro prescrizioni d'esercizio, in particolare</p> <ul style="list-style-type: none"> - il servizio nel singolo caso - la descrizione tecnica dei dispositivi del freno - le prescrizioni sulla loro manutenzione - le particolarità dei dispositivi del freno dei veicoli storici, in particolare il freno non moderabile in sfrenatura - le particolarità dei dispositivi del freno dei veicoli a cremagliera. <p>Ai sensi di queste prescrizioni i freni motore come i freni idrodinamici o i freni a correnti parassite sono equiparati ai freni elettrici.</p> <p>L'impiego di freni a correnti parassite con effetto sulle rotaie non è ammesso.</p>
2.7.3	<p>2.7.3 Posto di fermata immediatamente prima di un ostacolo o di un segnale che mostra <i>fermata</i></p> <p>Circolando</p> <ul style="list-style-type: none"> - verso un segnale che mostra <i>fermata</i> - verso un binario di testa - verso un binario occupato o utilizzabile limitatamente - verso barriere aperte <p>la velocità del treno deve essere ridotta per tempo con una frenatura adeguata, in modo tale che per fermare o in caso d'emergenza sia ancora possibile aumentare l'azione frenante.</p> <p>Il freno elettrico può essere utilizzato per l'entrata verso un binario di testa, soltanto se la sua efficacia, in caso di mancanza della tensione alla linea di contatto, è compensato automaticamente da altri mezzi di frenatura.</p> <p>Per gli elettrotreni valgono le corrispondenti prescrizioni d'esercizio dell'impresa di trasporto ferroviaria.</p>	<p>2.7.3 Posto di fermata immediatamente prima di un ostacolo o di un segnale che mostra <i>fermata</i></p> <p>Bericht über die Fahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> - verso un segnale che mostra <i>fermata</i> Signal - verso un binario Kopfgleis - verso un binario besetzt oder teilweise inaktiv besetztes Gleis - verso barrigge offene Barrieren <p>ist die Geschwindigkeit des Zuges dritter für ein mögliches Bremsungsmittelzeitig zu reduzieren, um zu vermeiden, dass der Zug in einem Kopfgleis anhalten muss, wenn dies erforderlich ist. Die elektrische Bremse darf bei der Fahrt in ein Kopfgleis nur verwendet werden, wenn deren Wirkung bei einem Ausfall der Fahrleitungsspannung gleichwertig und automatisch durch andere Bremsmittel kompensiert wird.</p> <p>Für Triebzüge gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften des Eisenbahnverkehrsunternehmens EVU.</p>
300.15		

R / cfr	fino ad ora	modifica
1.7.2	<p>1.7.2 Movimenti di manovra sulla tratta</p> <p>Il capomovimento può dare il suo consenso a un movimento di manovra che va oltre lo scambio d'entrata solo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se il binario di tratta è sbarrato o protetto e eventuali altri movimenti di manovra sono stati avvisati, oppure - se tutte le corse avvengono generalmente <i>con corsa a vista e</i> <ul style="list-style-type: none"> - nei dieci minuti successivi, non sono attese corse nella direzione opposta, oppure - nei dieci minuti successivi, è attesa una corsa nella direzione opposta e se, sia per il movimento di manovra sia per la corsa opposta, è stata ordinata, con obbligo di protocollo, la circolazione a metà della distanza visuale. 	<p>1.7.2 Movimenti di manovra sulla tratta</p> <p>Il CMOV può dare il suo consenso a un movimento di manovra che va oltre lo scambio d'entrata o, dove presente, oltre la tavola di fine stazione solo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se il binario di tratta è sbarrato o protetto e eventuali altri movimenti di manovra sono stati avvisati, oppure - se tutte le corse avvengono generalmente <i>con corsa a vista e</i> <ul style="list-style-type: none"> - nei dieci minuti successivi, non sono attese corse nella direzione opposta, oppure - nei dieci minuti successivi, è attesa una corsa nella direzione opposta e se, sia per il movimento di manovra sia per la corsa opposta, è stata ordinata, con obbligo di protocollo, la circolazione a metà della distanza visuale.
1.7.4	<p>1.7.4 Proseguimento in parti dopo uno spezzamento del treno se mancano i segnali d'entrata</p> <p>Se dalla posizione in cui si trova il treno non è possibile allestire il collegamento, con la prima parte del treno si può circolare fino al telefono più vicino, e comunque al massimo fino al prossimo scambio d'entrata.</p>	<p>1.7.4 Proseguimento in parti dopo uno spezzamento del treno se mancano i segnali d'entrata</p> <p>Se dalla posizione in cui si trova il treno non è possibile allestire il collegamento, con la prima parte del treno si può circolare fino al telefono più vicino, e comunque al massimo fino al prossimo scambio d'entrata o, dove presente, al massimo fino alla tavola d'inizio stazione.</p>
2.6	<p>2.6 Contrassegno di sezioni di treno</p> <p>Sulle tratte senza blocco le sezioni di treno di un convoglio devono segnalare le sezioni di treno che le seguono con un disco verde/bianco – di notte con una luce verde – in linea generale davanti o dietro. Di conseguenza, l'ultima sezione di treno non porta nessuna delle predette segnalazioni.</p>	<p>2.6 Contrassegno di sezioni di treno</p> <p>Sulle tratte senza blocco le sezioni di treno di un convoglio devono segnalare le sezioni di treno che le seguono con un disco verde/bianco – di notte con una luce verde – in linea generale davanti o dietro. Di conseguenza, l'ultima sezione di treno non porta nessuna delle predette segnalazioni.</p> <p>Sulle tratte senza blocco le sezioni di treno di un convoglio devono segnalare le sezioni di treno che le seguono con un disco verde/bianco – di notte con una luce verde – in linea generale davanti o dietro. Di conseguenza, l'ultima sezione di treno non porta nessuna delle predette segnalazioni.</p>