

Allegato 1, PCT A 2024 – ERTMS / SCab, modifiche nelle PCT, R 300.1 - .15

R / cifra	fino ad ora	modifica
300.1	Basi	
2.3	<p>Elenco delle abbreviazioni</p> <p>...</p> <p>ETCS European Train Control System</p> <p>...</p>	<p>Elenco delle abbreviazioni</p> <p>...</p> <p>ETCS European Train Control System</p> <p>...</p>
2.5.1	<p>Elenco dei termini</p> <p>...</p> <p><i>autorizzazione al movimento CAB</i></p> <p><i>equipaggiamento ETCS del veicolo</i></p> <p><i>esercizio di manutenzione</i></p> <p><i>European Train Control System (ETCS)</i></p> <p><i>fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)</i></p> <p><i>posto di fermata commerciale</i></p> <p><i>regime d'esercizio</i></p> <p><i>segnale principale fittizio ETCS</i></p> <p><i>settore di manovra</i></p> <p><i>settore di manutenzione</i></p> <p>...</p>	<p>Elenco dei termini</p> <p>...</p> <p><i>autorizzazione al movimento CAB</i></p> <p><i>equipaggiamento ETCS del veicolo</i></p> <p><i>esercizio di manutenzione</i></p> <p><i>European Train Control System (ETCS)</i></p> <p><i>fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)</i></p> <p><i>posto di fermata commerciale</i></p> <p><i>regime d'esercizio</i></p> <p><i>segnale principale fittizio ETCS</i></p> <p><i>settore di manovra</i></p> <p><i>settore di manutenzione</i></p> <p>...</p>

2.5.2	Spiegazione dei termini	Spiegazione dei termini
	<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>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>Autorizzazione al movimento CAB</i> consenso per la corsa visualizzata alla DMI in una zona di SCab. Una autorizzazione al movimento CAB viene data nei regimi d'esercizio «Full Supervision» e «On Sight»</p>	<p><i>Autorizzazione al movimento CAB</i> consenso per la corsa visualizzata alla DMI in una zona di SCab. Una autorizzazione al movimento CAB viene data nei regimi d'esercizio «Full Supervision» e «On Sight»</p>
	<p><i>Centrale di tratta (Radio Block Center; RBC)</i> elemento dell'impianto di sicurezza in una zona di SCab</p>	<p><i>Centrale di tratta (Radio Block Center; RBC)</i> elemento dell'impianto di sicurezza in una zona di SCab</p>
	<p><i>Equipaggiamento ETCS del veicolo</i> apparecchiature specifiche ETCS montate sul veicolo come calcolatore del veicolo, DMI, dispositivo radio per i dati e antenna delle balise</p>	<p><i>Equipaggiamento ETCS del veicolo</i> apparecchiature specifiche ETCS montate sul veicolo come calcolatore del veicolo, DMI, dispositivo radio per i dati e antenna delle balise</p>
	<p><i>Esercizio di manutenzione</i> Stato dell'impianto in una zona di SCab nel settore di velocità estesa, per movimenti di manovra e lavori nella zona dei binari con almeno un settore di manutenzione inserito</p>	<p><i>Esercizio di manutenzione</i> Stato dell'impianto in una zona di SCab nel settore di velocità estesa, per movimenti di manovra e lavori nella zona dei binari con almeno un settore di manutenzione inserito</p>
	<p><i>European Train Control System (ETCS)</i> sistema standard europeo di segnaletica e di controllo della marcia dei treni</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>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>Impianto di passaggio a livello</i> impianto per la protezione di uno o più passaggi a livello. Si fa distinzione fra impianti sorvegliati e impianti a sicurezza intrinseca. Un impianto di passaggio a livello sorvegliato è assicurato lato ferrovia mediante</p>	<p><i>Impianto di passaggio a livello</i> impianto per la protezione di uno o più passaggi a livello. Si fa distinzione fra impianti sorvegliati e impianti a sicurezza intrinseca. Un impianto di passaggio a livello sorvegliato è assicurato lato ferrovia mediante</p>

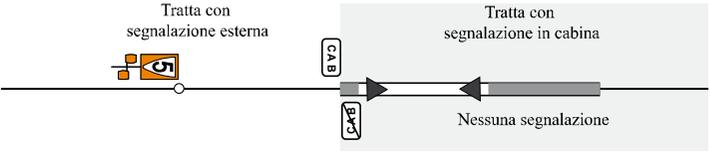
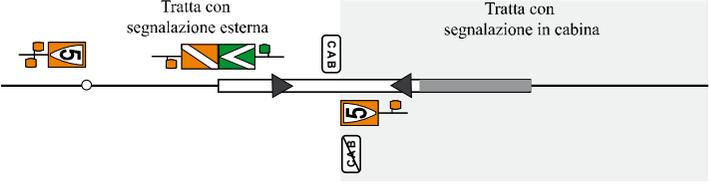
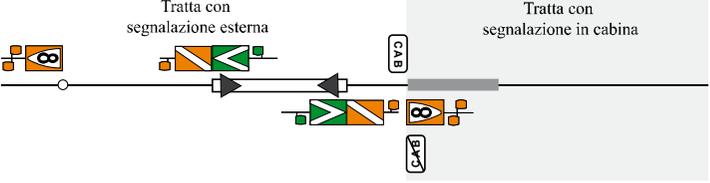
<ul style="list-style-type: none"> – segnale principale o, in una zona di SCab, con «sorveglianza integrale» – luce di controllo – segnale di sbarramento o segnale basso – apparecchio di tratta per il controllo della marcia dei treni <p>Un impianto di passaggio a livello a sicurezza intrinseca funziona in modo autonomo e non è assicurato lato ferrovia</p>	<ul style="list-style-type: none"> – segnale principale o, in una zona di SCab, con «sorveglianza integrale» – luce di controllo – segnale di sbarramento o segnale basso – apparecchio di tratta per il controllo della marcia dei treni <p>Un impianto di passaggio a livello a sicurezza intrinseca funziona in modo autonomo e non è assicurato lato ferrovia</p>
<p><i>Posto di fermata commerciale</i> impianto con traffico pubblico in una zona di SCab</p>	<p><i>Posto di fermata commerciale</i> impianto con traffico pubblico in una zona di SCab</p>
<p><i>Regime d'esercizio</i> stato attuale dell'apparecchiatura di SCab installata sul veicolo; si distingue fra i regimi d'esercizio sorveglianza integrale, sorveglianza parziale e senza sorveglianza; ogni regime d'esercizio implica specifici compiti e responsabilità. I regimi d'esercizio vengono contrassegnati nelle prescrizioni con delle virgolette</p>	<p><i>Regime d'esercizio</i> stato attuale dell'apparecchiatura di SCab installata sul veicolo; si distingue fra i regimi d'esercizio sorveglianza integrale, sorveglianza parziale e senza sorveglianza; ogni regime d'esercizio implica specifici compiti e responsabilità. I regimi d'esercizio vengono contrassegnati nelle prescrizioni con delle virgolette</p>
<p><i>Segnale fisso</i> segnale collocato in modo fisso dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio segnale principale, segnale basso, segnale di manovra o segnale di manovra ETCS</p>	<p><i>Segnale fisso</i> segnale collocato in modo fisso dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio segnale principale, segnale basso, segnale di manovra o segnale di manovra ETCS</p>
<p><i>Segnale principale fittizio ETCS</i> limiti delle sezioni dei percorsi treni in una zona di SCab; nell'impianto esterno, un segnale di fermata ETCS o un segnale di posizione ETCS si trova al corrispondente punto geografico</p>	<p><i>Segnale principale fittizio ETCS</i> limiti delle sezioni dei percorsi treni in una zona di SCab; nell'impianto esterno, un segnale di fermata ETCS o un segnale di posizione ETCS si trova al corrispondente punto geografico</p>
<p><i>Settore di manovra</i> in una zona di SCab, sezioni dotate di segnali di manovra ETCS nel settore di velocità convenzionale. Il settore di manovra termina al segnale di fermata per la manovra ETCS o alla tavola per il passaggio in un settore non centralizzato o alla tavola per binario di raccordo</p>	<p><i>Settore di manovra</i> in una zona di SCab, sezioni dotate di segnali di manovra ETCS nel settore di velocità convenzionale. Il settore di manovra termina al segnale di fermata per la manovra ETCS o alla tavola per il passaggio in un settore non centralizzato o alla tavola per binario di raccordo</p>
<p><i>Settore di manutenzione</i> in una zona di SCab, sezione segnalata nell'impianto esterno che può essere inserita e disinserita nell'impianto di sicurezza</p>	<p><i>Settore di manutenzione</i> in una zona di SCab, sezione segnalata nell'impianto esterno che può essere inserita e disinserita nell'impianto di sicurezza</p>

	<p><i>Spazio di sicurezza intermedio</i></p> <p>spazio esistente fra i binari o fra un binario e un ostacolo fisso, dove sia possibile sostare o lavorare ai veicoli senza provvedimenti di sicurezza specifici. Lo spazio di sicurezza intermedio è disponibile</p> <ul style="list-style-type: none"> - dove c'è un camminamento, o - quando è contrassegnato nell'impianto esterno, o - fra binari secondari, o - quando è designato nelle prescrizioni d'esercizio del GI, o - quando è menzionato in un dispositivo di sicurezza, o - quando, in una zona di SCab, nel settore di velocità estesa l'esercizio di manutenzione è attivo su entrambi i lati dello spazio intermedio 	<p><i>Spazio di sicurezza intermedio</i></p> <p>spazio esistente fra i binari o fra un binario e un ostacolo fisso, dove sia possibile sostare o lavorare ai veicoli senza provvedimenti di sicurezza specifici. Lo spazio di sicurezza intermedio è disponibile</p> <ul style="list-style-type: none"> - dove c'è un camminamento, o - quando è contrassegnato nell'impianto esterno, o - fra binari secondari, o - quando è designato nelle prescrizioni d'esercizio del GI, o - quando è menzionato in un dispositivo di sicurezza, o — quando, in una zona di SCab, nel settore di velocità estesa l'esercizio di manutenzione è attivo su entrambi i lati dello spazio intermedio
2.6.3	<p>Checklist circolazione (CL-C)</p> <p>La stesura delle CL-C e la loro applicazione sono vincolanti,</p> <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. <p>Le PCT sono la base per la redazione delle CL-C.</p>	<p>Checklist circolazione (CL-C)</p> <p>La stesura delle CL-C e la loro applicazione sono vincolanti,</p> <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. <p>Le PCT sono la base per la redazione delle CL-C.</p>
2.10.1	<p>Limite del sistema</p> <p>La delimitazione del sistema fra segnalazione esterna e SCab si situa alle tavole Inizio CAB e Fine CAB.</p>	<p>Limite del sistema</p> <p>La delimitazione del sistema fra segnalazione esterna e SCab si situa alle tavole Inizio CAB e Fine CAB.</p> <p>Il GI regola la delimitazione del sistema fra segnalazione esterna e SCab nelle prescrizioni d'esercizio.</p>
2.10.2	<p>Differenziazione d'esercizio fra stazione e tratta in una zona di SCab</p> <p>In una zona di SCab, per le corse tutte le sezioni del percorso possono essere utilizzate sia come binario iniziale sia finale.</p>	<p>Differenziazione d'esercizio fra stazione e tratta in una zona di SCab</p> <p>In una zona di SCab, per le corse tutte le sezioni del percorso possono essere utilizzate sia come binario iniziale sia finale.</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.	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.
2.10.3	Settori di velocità in una zona di SCab In una zona di SCab si distingue fra <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. 	Settori di velocità in una zona di SCab In una zona di SCab si distingue fra <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	Principi in una zona di SCab nel settore di velocità esteso I regimi d'esercizio <ul style="list-style-type: none"> – «Shunting» fuori dell'esercizio di manutenzione e – «Isolation» sono vietati. La disattivazione di veicoli in testa al treno è ammessa solo nel caso di perturbazione del veicolo o all'inversione della direzione di marcia. I movimenti di manovra e i lavori nella zona dei binari sono ammessi unicamente in esercizio di manutenzione all'interno di un settore o di un'area di manutenzione inseriti. Disposizioni complementari per l'introduzione e la soppressione dell'esercizio di manutenzione devono essere disciplinate nelle disposizioni esecutive del GI. L'entrata di treni commerciali in un settore o un'area di manutenzione inseriti è vietata. In esercizio regolare, il personale viaggiante può abbandonare il treno solo con il consenso del CMOV. Questo consenso, sulle tratte a due o più binari, può essere dato solo quando: <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. 	Principi in una zona di SCab nel settore di velocità esteso I regimi d'esercizio <ul style="list-style-type: none"> — «Shunting» fuori dell'esercizio di manutenzione e — «Isolation» sono vietati. La disattivazione di veicoli in testa al treno è ammessa solo nel caso di perturbazione del veicolo o all'inversione della direzione di marcia. I movimenti di manovra e i lavori nella zona dei binari sono ammessi unicamente in esercizio di manutenzione all'interno di un settore o di un'area di manutenzione inseriti. Disposizioni complementari per l'introduzione e la soppressione dell'esercizio di manutenzione devono essere disciplinate nelle disposizioni esecutive del GI. L'entrata di treni commerciali in un settore o un'area di manutenzione inseriti è vietata. In esercizio regolare, il personale viaggiante può abbandonare il treno solo con il consenso del CMOV. Questo consenso, sulle tratte a due o più binari, può essere dato solo quando: <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.

	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.	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.
Allegato 1	Opzione «SCab ETCS L2» Questa opzione si applica agli impianti che sono dotati della SCab ETCS Level 2. Come tale, è ammissibile per l'ambito di validità parziale «Segnalazione esterna rete interoperabile». Il consenso per le corse treno è dato con l'autorizzazione al movimento CAB.	Opzione «SCab ETCS L2» Questa opzione si applica agli impianti che sono dotati della SCab ETCS Level 2. Come tale, è ammissibile per l'ambito di validità parziale «Segnalazione esterna rete interoperabile». Il consenso per le corse treno è dato con l'autorizzazione al movimento CAB.
R 300.2	Segnali	
1.1.2	Tavole di segnale fisse mancanti o non chiaramente riconoscibili Se il personale osserva una tavola di segnale fissa mancante o non chiaramente riconoscibile, ne deve avvisare il CMOV preposto. In una zona di SCab, fino alla sostituzione di tavole di Inizio / Fine CAB, di segnali di fermata ETCS o di segnali di fermata per la manovra ETCS mancanti o non chiaramente riconoscibili, il CMOV deve assicurare la sezione interessata.	Tavole di segnale fisse mancanti o non chiaramente riconoscibili Se il personale osserva una tavola di segnale fissa mancante o non chiaramente riconoscibile, ne deve avvisare il CMOV preposto. In una zona di SCab, fino alla sostituzione di tavole di Inizio / Fine CAB, di segnali di fermata ETCS o di segnali di fermata per la manovra ETCS mancanti o non chiaramente riconoscibili, il CMOV deve assicurare la sezione interessata.
1.2.1	Colore dei segnali Di regola, per i segnali ottici si usano i seguenti colori: rosso fermata, pericolo arancione prudenza, avvertimento, rallentamento verde via libera giallo servizio elettrico violetto segnali per treni Huckepack bianco segnali bassi, segnali per scambi, indicatori, ecc. nonché segnali luminosi che confermano o sostituiscono quelli acustici. blu segnali di manovra ETCS	Colore dei segnali Di regola, per i segnali ottici si usano i seguenti colori: rosso fermata, pericolo arancione prudenza, avvertimento, rallentamento verde via libera giallo servizio elettrico violetto segnali per treni Huckepack bianco segnali bassi, segnali per scambi, indicatori, ecc. nonché segnali luminosi che confermano o sostituiscono quelli acustici. blu segnali di manovra ETCS
6	Segnali fissi in una zona di SCab	Cifra stralciata Segnali fissi in una zona di SCab
6.1	Tavola Inizio e Fine	Tavola Inizio e Fine
6.2	Segnale di fermata ETCS	Segnale di fermata ETCS
6.3	Segnale di posizione ETCS	Segnale di posizione ETCS
6.4	Contrassegno del segnale di fermata ETCS e del segnale di posizione ETCS nel settore di velocità convenzionale	Contrassegno del segnale di fermata ETCS e del segnale di posizione ETCS nel settore di velocità convenzionale

6.5	Contrassegno del segnale di fermata ETCS e del segnale di posizione ETCS nel settore di velocità estesa	Contrassegno del segnale di fermata ETCS e del segnale di posizione ETCS nel settore di velocità estesa
6.6	Contrassegno della posizione di uno scambio semplice con segnale luminoso per scambi	Contrassegno della posizione di uno scambio semplice con segnale luminoso per scambi
6.7	Segnali di manovra ETCS	Segnali di manovra ETCS
6.7.1	In generale	In generale
6.7.2	Validità e posa dei segnali di manovra ETCS	Validità e posa dei segnali di manovra ETCS
6.7.3	Segnali di manovra ETCS in percorsi treno	Segnali di manovra ETCS in percorsi treno
6.7.4	Segnalazione con segnali di manovra ETCS	Segnalazione con segnali di manovra ETCS
6.7.5	Segnale di fermata per la manovra ETCS	Segnale di fermata per la manovra ETCS
6.7.6	Tavola per il passaggio in un settore non centralizzato	Tavola per il passaggio in un settore non centralizzato
6.8	Settori di manutenzione	Settori di manutenzione
6.8.1	In generale	In generale
6.8.2	Validità e posa delle tavole per settore di manutenzione	Validità e posa delle tavole per settore di manutenzione
6.8.3	Tavola per settore di manutenzione	Tavola per settore di manutenzione
6.9	Tavola per limite RBC ETCS	Tavola per limite RBC ETCS
6.10	Tavola per posto di fermata ETCS	Tavola per posto di fermata ETCS
7.1	Segnali con validità generale per il servizio elettrico In una zona di SCab, nei regimi d'esercizio senza autorizzazione al movimento CAB, i segnali per il servizio elettrico sono valedoli e devono essere osservati.	Segnali con validità generale per il servizio elettrico In una zona di SCab, nei regimi d'esercizio senza autorizzazione al movimento CAB, i segnali per il servizio elettrico sono valedoli e devono essere osservati.
A1 1.1	Leggenda	Leggenda ...  in una zona di SCab, distanza di frenatura sorvegliata dalla RBC ...
A1 1.5	Segnalazione di rallentamenti in una zona di SCab	Segnalazione di rallentamenti nel passaggio alla in una zona di SCab
A1 1.5.1	Rallentamento con velocità 40 km/h e oltre all'interno della SCab	Rallentamento con velocità 40 km/h e oltre all'interno della SCab

<p>A1 1.5.2</p>	<p>Rallentamento all'interno della SCab con distanza di frenatura in parte nella zona di segnalazione esterna</p>  <p>Tratta con segnalazione esterna</p> <p>Tratta con segnalazione in cabina</p> <p>Nessuna segnalazione</p>	<p>Rallentamento all'interno della SCab con distanza di frenatura in parte nella zona di segnalazione esterna</p> <ul style="list-style-type: none"> - togliere tavola CAB - tratta con SCab grigia senza contenuto
<p>A1 1.5.3</p>	<p>Rallentamento nel settore di passaggio fra segnalazione esterna e SCab</p>  <p>Tratta con segnalazione esterna</p> <p>Tratta con segnalazione in cabina</p>	<p>Rallentamento nel settore di passaggio fra segnalazione esterna e SCab</p> <ul style="list-style-type: none"> - togliere tavola CAB - tratta con SCab grigia, lasciare segnale di rallentamento
<p>A1 1.5.4</p>	<p>Rallentamento all'interno della segnalazione esterna con distanza di frenatura in parte in una zona di SCab</p>  <p>Tratta con segnalazione esterna</p> <p>Tratta con segnalazione in cabina</p>	<p>Rallentamento all'interno della segnalazione esterna con distanza di frenatura in parte in una zona di SCab</p> <ul style="list-style-type: none"> - togliere tavola CAB - tratta con SCab grigia, lasciare segnale di rallentamento
<p>A1 1.5.5</p>	<p>Rallentamento con velocità fino a 40 km/h in una zona di SCab</p>	<p>Rallentamento con velocità fino a 40 km/h in una zona di SCab</p>
<p>R 300.3 Comunicazione, disposizioni e trasmissione</p>		
<p>1.1</p>	<p>Ambito di validità</p> <p>Queste prescrizioni disciplinano le procedure per la trasmissione di messaggi e l'impiego dei rispettivi mezzi di comunicazione.</p> <p>Non sono oggetto del presente regolamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la trasmissione di dati per la gestione di dispositivi tecnici (p.es. SCab) - particolari procedure d'annuncio automatizzate (p.es. sistema d'avvertimento automatico sulle aree dei lavori). 	<p>Ambito di validità</p> <p>Queste prescrizioni disciplinano le procedure per la trasmissione di messaggi e l'impiego dei rispettivi mezzi di comunicazione.</p> <p>Non sono oggetto del presente regolamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la trasmissione di dati per la gestione di dispositivi tecnici (p.es. SCab) - particolari procedure d'annuncio automatizzate (p.es. sistema d'avvertimento automatico sulle aree dei lavori).
<p>5.4.1</p>	<p>Contenuto della tabella della tratta</p>	<p>Contenuto della tabella della tratta</p>

	<p>La tabella della tratta deve contenere almeno le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le stazioni, le fermate e la loro posizione chilometrica – in una zona di SCab, i posti di fermata commerciali con la loro posizione chilometrica e i settori di velocità – la pendenza determinante tra le singole stazioni. In una zona di SCab viene indicata la pendenza determinante fra singoli posti di fermata commerciali – le velocità massime dipendenti dall’infrastruttura, all’occorrenza differenziate per categorie di treno e di freno – altre indicazioni necessarie per percorrere le stazioni e le tratte. 	<p>La tabella della tratta deve contenere almeno le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le stazioni, le fermate e la loro posizione chilometrica – in una zona di SCab, i posti di fermata commerciali con la loro posizione chilometrica e i settori di velocità – la pendenza determinante tra le singole stazioni. In una zona di SCab viene indicata la pendenza determinante fra singoli posti di fermata commerciali – le velocità massime dipendenti dall’infrastruttura, all’occorrenza differenziate per categorie di treno e di freno – altre indicazioni necessarie per percorrere le stazioni e le tratte.
5.6.1	<p>Colonna della stazione</p>	<p>Colonna della stazione</p> <p>...</p> <p>In una zona di SCab Settore di manovra con più punti d'esercizio con o senza posto di fermata commerciale</p> <p>In una zona di SCab Settore di manovra con più punti d'esercizio con o senza posto di fermata commerciale</p> <p>In una zona di SCab Posto di fermata commerciale senza settore di manovra</p> <p>...</p> <p>tratta con SCab nel settore di velocità convenzionale. Settore nel quale non è possibile una commutazione nel regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>tratta con SCab, limite fra settore di velocità convenzionale e estesa</p> <p>tratta con SCab nel settore di velocità estesa. Settore nel quale è possibile una commutazione nel regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>tratta con SCab nel settore di velocità estesa. Settore nel quale non è possibile una commutazione nel regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>...</p>
5.6.2	<p>Colonna della velocità</p>	<p>Colonna della velocità</p> <p>...</p>

		All'interno di una tratta con SCab, la tabella della tratta non riporta le velocità.
5.6.4	Colonna dei segnali di blocco	Colonna dei segnali di blocco ... ☐ — Inizio della tratta con SCab ☐ — Fine della tratta con SCab ...
R 300.4	Movimenti di manovra	
1.6.1	Veicoli motori Devono essere contrassegnati in base alle prescrizioni sui segnali: <ul style="list-style-type: none"> – come locomotiva di manovra, quelli impiegati costantemente in stazione o costantemente nei settori di manovra – come treno o movimento di manovra sulla tratta i veicoli motori che come tali sono impiegati immediatamente prima o dopo movimenti di manovra in stazione – come treno, in una zona di SCab, quelli che immediatamente prima o dopo il loro impiego effettuano movimenti di manovra. 	Veicoli motori Devono essere contrassegnati in base alle prescrizioni sui segnali: <ul style="list-style-type: none"> – come locomotiva di manovra, quelli impiegati costantemente in stazione o costantemente nei settori di manovra – come treno o movimento di manovra sulla tratta i veicoli motori che come tali sono impiegati immediatamente prima o dopo movimenti di manovra in stazione – come treno, in una zona di SCab, quelli che immediatamente prima o dopo il loro impiego effettuano movimenti di manovra.
2.4.6	Impianti con scambi non centralizzati Qualora siano coinvolti dei binari secondari e in una zona di SCab, nei settori non centralizzati il CMAN assume in più i compiti del CMOV. Un consenso del CMOV è necessario per circolare su binari principali. Gli scambi, le staffe di protezione e i dispositivi di sviamento possono essere comandati solo se sono liberi o se possono essere invertiti in modo sicuro nella posizione desiderata prima dell'eventuale avvicinarsi di veicoli. Dopo l'inversione di uno scambio a mano si deve verificare che la lingua dello stesso aderisca bene al contrago. Percorrendo scambi tallonabili, si deve proseguire sempre fino a quando tutti i veicoli hanno liberato completamente lo scambio. Prima di retrocedere, occorre verificare se dopo il movimento d'inversione ritardato idraulicamente gli aghi dello scambio hanno raggiunto la posizione finale.	Impianti con scambi non centralizzati Qualora siano coinvolti dei binari secondari e in una zona di SCab , nei settori non centralizzati il CMAN assume in più i compiti del CMOV. Un consenso del CMOV è necessario per circolare su binari principali. Gli scambi, le staffe di protezione e i dispositivi di sviamento possono essere comandati solo se sono liberi o se possono essere invertiti in modo sicuro nella posizione desiderata prima dell'eventuale avvicinarsi di veicoli. Dopo l'inversione di uno scambio a mano si deve verificare che la lingua dello stesso aderisca bene al contrago. Percorrendo scambi tallonabili, si deve proseguire sempre fino a quando tutti i veicoli hanno liberato completamente lo scambio. Prima di retrocedere, occorre verificare se dopo il movimento d'inversione ritardato idraulicamente gli aghi dello scambio hanno raggiunto la posizione finale.

	<p>Per i movimenti di manovra dal settore centralizzato a quello non centralizzato o viceversa, è necessario avere il consenso del CMOV. Tale consenso vale fino e dal punto di passaggio.</p> <p>Nei settori non centralizzati si deve contare in ogni momento sulla presenza di altri movimenti di manovra. I CMAN devono avvisarsi reciprocamente in merito ai movimenti di manovra da eseguire.</p>	<p>Per i movimenti di manovra dal settore centralizzato a quello non centralizzato o viceversa, è necessario avere il consenso del CMOV. Tale consenso vale fino e dal punto di passaggio.</p> <p>Nei settori non centralizzati si deve contare in ogni momento sulla presenza di altri movimenti di manovra. I CMAN devono avvisarsi reciprocamente in merito ai movimenti di manovra da eseguire.</p>
2.6.1	<p>Principio</p> <p>L'osservazione dell'itinerario durante la corsa compete al CMAN. Il CMAN deve scegliere la sua posizione in modo tale da poter scorgere l'itinerario ed osservare i segnali in maniera ineccepibile.</p> <p>Affinché il CMAN sia in grado di osservare perfettamente i segnali riflettenti non illuminati, la testa del movimento di manovra di notte, in gallerie o con cattive condizioni di visibilità deve disporre di una sufficiente illuminazione come p.es.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - illuminazione frontale del veicolo motore, - illuminazione per il CMAN (p.es. lampada portatile o lampada frontale / da casco). <p>Dopo un segnale basso o un segnale di manovra ETCS che mostra <i>via libera con prudenza</i> o in impianti privi di segnali bassi, si deve poter fermare prima di un veicolo ferroviario.</p>	<p>Principio</p> <p>L'osservazione dell'itinerario durante la corsa compete al CMAN. Il CMAN deve scegliere la sua posizione in modo tale da poter scorgere l'itinerario ed osservare i segnali in maniera ineccepibile.</p> <p>Affinché il CMAN sia in grado di osservare perfettamente i segnali riflettenti non illuminati, la testa del movimento di manovra di notte, in gallerie o con cattive condizioni di visibilità deve disporre di una sufficiente illuminazione come p.es.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - illuminazione frontale del veicolo motore, - illuminazione per il CMAN (p.es. lampada portatile o lampada frontale / da casco). <p>Dopo un segnale basso o un segnale di manovra ETCS che mostra <i>via libera con prudenza</i> o in impianti privi di segnali bassi, si deve poter fermare prima di un veicolo ferroviario.</p>
2.9.1	<p>Utilizzazione del percorso di manovra</p> <p>Le corse di manovra devono utilizzare il percorso di manovra come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino al prossimo segnale basso o segnale di manovra ETCS che mostra fermata, o - se invertono la direzione di marcia, fino a dietro il segnale basso o al segnale di manovra ETCS nella direzione opposta sul binario d'inversione. A tale riguardo, per quanto possibile occorre fermare in una sezione senza scambi 	<p>Utilizzazione del percorso di manovra</p> <p>Le corse di manovra devono utilizzare il percorso di manovra come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino al prossimo segnale basso o segnale di manovra ETCS che mostra fermata, o - se invertono la direzione di marcia, fino a dietro il segnale basso o al segnale di manovra ETCS nella direzione opposta sul binario d'inversione. A tale riguardo, per quanto possibile occorre fermare in una sezione senza scambi
2.9.2	<p>Richiamo di segnali su via libera</p> <p>Il CMOV può riportare su <i>fermata</i> i segnali di manovra, i segnali bassi e i segnali di manovra ETCS su posizione di <i>via libera</i>, solo dopo aver avvisato tutte le persone interessate dal movimento di manovra e dopo che lo stesso si è fermato.</p>	<p>Richiamo di segnali su via libera</p> <p>Il CMOV può riportare su <i>fermata</i> i segnali di manovra, e i segnali bassi e i segnali di manovra ETCS su posizione di <i>via libera</i>, solo dopo aver avvisato tutte le persone interessate dal movimento di manovra e dopo che lo stesso si è fermato.</p>

<p>3.1</p>	<p>Spinta non scortata</p> <p>Se la cabina di guida occupata di una corsa di manovra condotta direttamente non si trova in testa, si tratta di una spinta non scortata, ammessa alle condizioni che seguono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la corsa di manovra non percorre alcun passaggio a livello non assicurato o segnalato unicamente da una croce di S. Andrea – la corsa di manovra non percorre nessuna zona delle tranvie – non vi è alcuna messa in pericolo di persone. <p>Prima della corsa</p> <ul style="list-style-type: none"> – l’itinerario deve essere disposto fino al binario d’arrivo e – per quanto possibile l’itinerario deve essere verificato dal MAC. <p>Durante la spinta il MAC deve avere la visuale libera sull’itinerario e sui segnali. Se su una breve distanza l’osservazione non è possibile, la velocità deve essere ridotta a passo d’uomo.</p> <p>Nelle stazioni e in una zona di SCab, la cabina di guida occupata può trovarsi al massimo a 40 metri dietro la testa della corsa di manovra. Il GI indica le stazioni nelle quali sono ammessi fino a 100 metri. Per i movimenti di manovra sulla tratta sono ammessi fino a 100 metri. Questo vale anche in stazione, dal binario di partenza e fino al binario di arrivo.</p>	<p>Spinta non scortata</p> <p>Se la cabina di guida occupata di una corsa di manovra condotta direttamente non si trova in testa, si tratta di una spinta non scortata, ammessa alle condizioni che seguono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la corsa di manovra non percorre alcun passaggio a livello non assicurato o segnalato unicamente da una croce di S. Andrea – la corsa di manovra non percorre nessuna zona delle tranvie – non vi è alcuna messa in pericolo di persone. <p>Prima della corsa</p> <ul style="list-style-type: none"> – l’itinerario deve essere disposto fino al binario d’arrivo e – per quanto possibile l’itinerario deve essere verificato dal MAC. <p>Durante la spinta il MAC deve avere la visuale libera sull’itinerario e sui segnali. Se su una breve distanza l’osservazione non è possibile, la velocità deve essere ridotta a passo d’uomo.</p> <p>Nelle stazioni e in una zona di SCab, la cabina di guida occupata può trovarsi al massimo a 40 metri dietro la testa della corsa di manovra. Il GI indica le stazioni nelle quali sono ammessi fino a 100 metri. Per i movimenti di manovra sulla tratta sono ammessi fino a 100 metri. Questo vale anche in stazione, dal binario di partenza e fino al binario di arrivo.</p>
<p>3.6.2</p>	<p>Velocità massima in stazione e in una zona di SCab</p>	<p>Velocità massima in stazione e in una zona di SCab</p>
<p>3.6.5</p>	<p>Velocità massima su binari di raccordo</p> <p>La velocità massima su binari di raccordo in stazione o provenienti dalla tratta e in una zona di SCab è di 10 km/h. Nel caso in cui valgano velocità superiori o se alcune zone sono percorse conformemente alle prescrizioni per l’esercizio delle tranvie, queste sono riportate nelle prescrizioni d’esercizio del GI.</p>	<p>Velocità massima su binari di raccordo</p> <p>La velocità massima su binari di raccordo in stazione o provenienti dalla tratta e in una zona di SCab è di 10 km/h. Nel caso in cui valgano velocità superiori o se alcune zone sono percorse conformemente alle prescrizioni per l’esercizio delle tranvie, queste sono riportate nelle prescrizioni d’esercizio del GI.</p>
<p>4.3.2</p>	<p>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 	<p>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

	<ul style="list-style-type: none"> – 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>	<ul style="list-style-type: none"> – 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>
5.1.1	<p>Principio</p> <p>Queste prescrizioni si applicano per i binari sbarrati sulla tratta, in stazione e in una zona di SCab.</p> <p>Per i movimenti di manovra sulla tratta eseguiti al di fuori dei binari sbarrati fanno stato le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra sulla tratta».</p>	<p>Principio</p> <p>Queste prescrizioni si applicano per i binari sbarrati sulla tratta, e in stazione e in una zona di SCab.</p> <p>Per i movimenti di manovra sulla tratta eseguiti al di fuori dei binari sbarrati fanno stato le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra sulla tratta».</p>
5.2.2	<p>Consenso per il passaggio al regime d’esercizio «Shunting» in una zona di SCab</p> <p>All’interno di binari sbarrati, il consenso di commutare nel regime d’esercizio «Shunting» viene dato con obbligo di quietanza dal CS al CMAN, con il testo seguente: «È autorizzato il passaggio al regime d’esercizio [Shunting]».</p>	<p>Consenso per il passaggio al regime d’esercizio «Shunting» in una zona di SCab</p> <p>All’interno di binari sbarrati, il consenso di commutare nel regime d’esercizio «Shunting» viene dato con obbligo di quietanza dal CS al CMAN, con il testo seguente: «È autorizzato il passaggio al regime d’esercizio [Shunting]».</p>
5.3.2	<p>Limiti dei binari sbarrati</p> <p>Il CS informa il CMAN in merito ai limiti dei binari sbarrati e ne assicura l’informazione costante.</p> <p>Il CMAN viene informato sui limiti dei binari sbarrati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mediante la protezione con segnali di fermata, o – se i limiti sono designati e riconoscibili in modo inequivocabile, mediante <ul style="list-style-type: none"> – avviso con obbligo di protocollo, o – consegna di una copia <ul style="list-style-type: none"> – della notifica d’esercizio dello sbarramento del binario, o – del DISPO. <p>In una zona di SCab, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata. Nel settore di velocità estesa, considerando i concetti di ma-</p>	<p>Limiti dei binari sbarrati</p> <p>Il CS informa il CMAN in merito ai limiti dei binari sbarrati e ne assicura l’informazione costante.</p> <p>Il CMAN viene informato sui limiti dei binari sbarrati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mediante la protezione con segnali di fermata, o – se i limiti sono designati e riconoscibili in modo inequivocabile, mediante <ul style="list-style-type: none"> – avviso con obbligo di protocollo, o – consegna di una copia <ul style="list-style-type: none"> – della notifica d’esercizio dello sbarramento del binario, o – del DISPO. <p>In una zona di SCab, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata. Nel settore di velocità estesa, considerando i concetti di ma-</p>

	nutenzione specifici, il GI può fissare nelle disposizioni esecutive a quali condizioni si può rinunciare alla protezione.	nutenzione specifici, il GI può fissare nelle disposizioni esecutive a quali condizioni si può rinunciare alla protezione.
5.4.2	<p>Consenso</p> <p>Il CMOV dà al CMAN il consenso verso un binario sbarrato con obbligo di quietanza.</p> <p>Il consenso viene così formulato: <i>«disposto da (binario) verso (binario) sbarrato»</i>.</p> <p>Previa intesa e avviso con obbligo di quietanza che il binario d'arrivo è sbarrato, il consenso può essere dato con un segnale basso rispettivamente un segnale di manovra ETCS.</p>	<p>Consenso</p> <p>Il CMOV dà al CMAN il consenso verso un binario sbarrato con obbligo di quietanza.</p> <p>Il consenso viene così formulato: <i>«disposto da (binario) verso (binario) sbarrato»</i>.</p> <p>Previa intesa e avviso con obbligo di quietanza che il binario d'arrivo è sbarrato, il consenso può essere dato con un segnale basso rispettivamente un segnale di manovra ETCS.</p>
5.5.1	<p>Circolazione senza consenso</p> <p>Se non vengono percorsi scambi, all'interno di binari sbarrati si può rinunciare a un consenso.</p> <p>In tal caso, non si devono osservare</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'ambito della segnalazione esterna i segnali principali e di manovra e il limite per la manovra, – in una zona di SCab le tavole Inizio CAB e Fine CAB, i segnali di fermata ETCS e i segnali di fermata per la manovra ETCS. <p>Se circolano più movimenti di manovra, i CMAN si avvisano, d'intesa con il CS, sul tipo e la successione dei movimenti di manovra da eseguire.</p>	<p>Circolazione senza consenso</p> <p>Se non vengono percorsi scambi, all'interno di binari sbarrati si può rinunciare a un consenso.</p> <p>In tal caso, non si devono osservare</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'ambito della segnalazione esterna i segnali principali e di manovra e il limite per la manovra; — in una zona di SCab le tavole Inizio CAB e Fine CAB, i segnali di fermata ETCS e i segnali di fermata per la manovra ETCS. <p>Se circolano più movimenti di manovra, i CMAN si avvisano, d'intesa con il CS, sul tipo e la successione dei movimenti di manovra da eseguire.</p>
5.5.3	<p>Circolazione su scambi</p> <p>Su binari sbarrati, senza un reciproco accordo gli scambi non si trovano in una determinata posizione.</p> <p>Se all'interno di binari sbarrati è necessario invertire un singolo scambio, il CMAN e il CS si intendono reciprocamente. Per quanto necessario, il CMAN richiede l'inversione dello scambio al CMOV.</p> <p>Per percorrere scambi centralizzati è necessario avere il consenso del CMOV. A dipendenza del tipo di assicuramento, esso può essere impartito una volta o, in generale, per più corse. Se esistono segnali bassi o segnali di manovra ETCS il consenso può essere dato per mezzo di questi.</p> <p>Le disposizioni concernenti gli scambi valgono anche per i dispositivi di sviamento, gli incroci e le intersezioni di binari.</p>	<p>Circolazione su scambi</p> <p>Su binari sbarrati, senza un reciproco accordo gli scambi non si trovano in una determinata posizione.</p> <p>Se all'interno di binari sbarrati è necessario invertire un singolo scambio, il CMAN e il CS si intendono reciprocamente. Per quanto necessario, il CMAN richiede l'inversione dello scambio al CMOV.</p> <p>Per percorrere scambi centralizzati è necessario avere il consenso del CMOV. A dipendenza del tipo di assicuramento, esso può essere impartito una volta o, in generale, per più corse. Se esistono segnali bassi o segnali di manovra ETCS il consenso può essere dato per mezzo di questi.</p> <p>Le disposizioni concernenti gli scambi valgono anche per i dispositivi di sviamento, gli incroci e le intersezioni di binari.</p>

5.6.2	<p>Consenso del CMOV</p> <p>Il CMOV dà al CMAN il consenso per uscire dal settore sbarrato a quello non sbarrato.</p> <p>Il consenso può essere dato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – con trasmissione con obbligo di quietanza – previa intesa <ul style="list-style-type: none"> – con un segnale basso o un segnale di manovra ETCS – per le stazioni designate del GI con il segnale d’entrata su posizione di via libera, se il binario di tratta sbarrato è immediatamente contiguo a una stazione – con un segnale principale o una autorizzazione al movimento CAB, se il proseguimento avviene come corsa treno. 	<p>Consenso del CMOV</p> <p>Il CMOV dà al CMAN il consenso per uscire dal settore sbarrato a quello non sbarrato.</p> <p>Il consenso può essere dato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – con trasmissione con obbligo di quietanza – previa intesa <ul style="list-style-type: none"> – con un segnale basso o un segnale di manovra ETCS – per le stazioni designate del GI con il segnale d’entrata su posizione di via libera, se il binario di tratta sbarrato è immediatamente contiguo a una stazione – con un segnale principale e una autorizzazione al movimento CAB, se il proseguimento avviene come corsa treno.
5.8.3	<p>Annuncio di percorribilità con binari occupati da veicoli</p> <p>Se binari di stazione o in una zona di SCab, rimangono occupati da veicoli, il CS lo comunica al CMOV in occasione dell’annuncio di percorribilità secondo le disposizioni per i «lavori nella zona dei binari».</p> <p>Dov’è necessario il CMOV assicura i binari occupati all’impianto di sicurezza.</p>	<p>Annuncio di percorribilità con binari occupati da veicoli</p> <p>Se binari di stazione o in una zona di SCab, rimangono occupati da veicoli, il CS lo comunica al CMOV in occasione dell’annuncio di percorribilità secondo le disposizioni per i «lavori nella zona dei binari».</p> <p>Dov’è necessario il CMOV assicura i binari occupati all’impianto di sicurezza.</p>
7	<p>Disposizioni complementari per i movimenti di manovra in una zona di SCab</p>	<p>Disposizioni complementari per i movimenti di manovra in una zona di SCab</p>
7.1	<p>In generale</p>	<p>In generale</p>
7.1.1	<p>Principio</p>	<p>Principio</p>
7.1.2	<p>Passaggio al regime d’esercizio «Shunting»</p>	<p>Passaggio al regime d’esercizio «Shunting»</p>
7.1.3	<p>Prescrizioni di frenatura</p>	<p>Prescrizioni di frenatura</p>
7.2	<p>Richiesta dell’itinerario</p>	<p>Richiesta dell’itinerario</p>
7.2.1	<p>Disposizione dell’itinerario senza richiesta</p>	<p>Disposizione dell’itinerario senza richiesta</p>
7.2.2	<p>Settori di manovra</p>	<p>Settori di manovra</p>
7.2.3	<p>Fuori dei settori di manovra</p>	<p>Fuori dei settori di manovra</p>
7.3	<p>Consenso per il movimento di manovra</p>	<p>Consenso per il movimento di manovra</p>
7.3.1	<p>Settori di manovra</p>	<p>Settori di manovra</p>

7.3.2	Fuori dei settori di manovra	Fuori dei settori di manovra
7.4	Passaggi	Passaggi
7.4.1	Principio	Principio
7.4.2	Passaggio di RBC	Passaggio di RBC
7.4.3	Passaggio di Level	Passaggio di Level
7.5	Settori protetti da balise	Settori protetti da balise
R 300.5	Preparazione dei treni	
1.3.1	<p>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>	<p>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>
1.3.3	<p>Servizio di spinta</p> <p>Si parla di servizio di spinta quando altri veicoli motori di spinta in coda a treni condotti direttamente sono serviti singolarmente.</p> <p>In una zona di SCab, il servizio di spinta è ammesso solo con il consenso del GI.</p> <p>Un veicolo motore di spinta dev'essere accoppiato con il treno.</p> <p>Eccezione per la segnalazione esterna:</p> <p>Se il veicolo motore lascia il treno in una sezione, come pure per la spinta verso una sezione adiacente sotto la linea di contatto inserita, il GI può disciplinare il modo di procedere nelle disposizioni esecutive.</p>	<p>Servizio di spinta</p> <p>Si parla di servizio di spinta quando altri veicoli motori di spinta in coda a treni condotti direttamente sono serviti singolarmente.</p> <p>In una zona di SCab, il servizio di spinta è ammesso solo con il consenso del GI.</p> <p>Un veicolo motore di spinta dev'essere accoppiato con il treno.</p> <p>Eccezione per la segnalazione esterna:</p> <p>Se il veicolo motore lascia il treno in una sezione, come pure per la spinta verso una sezione adiacente sotto la linea di contatto inserita, il GI può disciplinare il modo di procedere nelle disposizioni esecutive.</p>
1.3.5	Servizio con locomotive intermedie	Servizio con locomotive intermedie

	<p>Si parla di servizio con locomotiva intermedia quando fra i veicoli di un treno sono ubicati veicoli motore attivi serviti singolarmente. Un veicolo motore intermedio (locomotiva intermedia) va ubicato in modo che non debba essere trasmesse forze di spinta.</p> <p>In una zona di SCab, il servizio con locomotiva intermedia è ammesso solo con il consenso del GI.</p>	<p>Si parla di servizio con locomotiva intermedia quando fra i veicoli di un treno sono ubicati veicoli motore attivi serviti singolarmente. Un veicolo motore intermedio (locomotiva intermedia) va ubicato in modo che non debba essere trasmesse forze di spinta.</p> <p>In una zona di SCab, il servizio con locomotiva intermedia è ammesso solo con il consenso del GI.</p>
<p>1.3.7</p>	<p>Treni condotti indirettamente in una zona di SCab</p> <p>Gli avvisi alla DMI e la sorveglianza si riferiscono alla posizione della cabina di guida servita nel treno. La distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita non viene tenuta in considerazione sull'indicatore e nella sorveglianza. La distanza massima ammessa dev'essere disciplinata nelle prescrizioni d'esercizio del GI.</p> <p>I treni condotti indirettamente sono ammessi solo su autorizzazione del GI o nel caso di treni di soccorso, di spegnimento e di salvataggio. In una zona di SCab si applicano le medesime disposizioni come per le tratte con segnalazione esterna. Vanno inoltre rispettate le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Il MAC dev'essere avvisato con obbligo di quietanza in merito alla distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita – all'immissione alla DMI, il rapporto di frenatura va ridotto del 20% – il MAC deve avvisare la persona che assume la guida indiretta, con obbligo di quietanza, circa il consenso per la corsa. <p>I treni che circolano nel regime d'esercizio «Reversing» valgono come treni condotti direttamente.</p>	<p>Treni condotti indirettamente in una zona di SCab</p> <p>Gli avvisi alla DMI e la sorveglianza si riferiscono alla posizione della cabina di guida servita nel treno. La distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita non viene tenuta in considerazione sull'indicatore e nella sorveglianza. La distanza massima ammessa dev'essere disciplinata nelle prescrizioni d'esercizio del GI.</p> <p>I treni condotti indirettamente sono ammessi solo su autorizzazione del GI o nel caso di treni di soccorso, di spegnimento e di salvataggio. In una zona di SCab si applicano le medesime disposizioni come per le tratte con segnalazione esterna. Vanno inoltre rispettate le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Il MAC dev'essere avvisato con obbligo di quietanza in merito alla distanza fra la testa del treno e la cabina di guida servita — all'immissione alla DMI, il rapporto di frenatura va ridotto del 20% — il MAC deve avvisare la persona che assume la guida indiretta, con obbligo di quietanza, circa il consenso per la corsa. <p>I treni che circolano nel regime d'esercizio «Reversing» valgono come treni condotti direttamente.</p>
<p>3.7.5</p>	<p>Denominazioni interoperabili e valori per le immissioni dei dati treno</p> <p>Le ITF devono assicurare che i parametri necessari delle caratteristiche del treno per l'inserimento dei dati del treno sono disponibili al MAC (p.es. categoria treno ETCS, categoria carico assiale). La tabella seguente contiene le denominazioni interoperabili delle categorie di treno e freno e serve esclusivamente per la traduzione per l'inserimento dei dati del treno al DMI.</p> <p>Al DMI bisogna inserire una categoria treno ETCS corrispondente alla categoria del treno. In casi, in cui la categoria treno ETCS non può essere modificata, va lasciata inserita la categoria treno ETCS stabilita dall'equipaggiamento ETCS del veicolo. Con la segnalazione esterna la velocità massima ammessa si conforma in ogni caso alla categoria treno e freno ammissibile.</p>	<p>Denominazioni interoperabili e valori per le immissioni dei dati treno</p> <p>Le ITF devono assicurare che i parametri necessari delle caratteristiche del treno per l'inserimento dei dati del treno sono disponibili al MAC (p.es. categoria treno ETCS, categoria carico assiale). La tabella seguente contiene le denominazioni interoperabili delle categorie di treno e freno e serve esclusivamente per la traduzione per l'inserimento dei dati del treno al DMI.</p> <p>Al DMI bisogna inserire una categoria treno ETCS corrispondente alla categoria del treno. In casi, in cui la categoria treno ETCS non può essere modificata, va lasciata inserita la categoria treno ETCS stabilita dall'equipaggiamento ETCS del veicolo. Con la segnalazione esterna la velocità massima ammessa si conforma in ogni caso alla categoria treno e freno ammissibile.</p>

	<p>...</p> <p>Le categorie treno ETCS seguenti non sono ammesse in Svizzera: PASS 1, FP 1, FP 2, FG 1 e FG 2.</p> <p>Altre categorie del carico assiale di quelle elencate nella tabella non sono ammesse in Svizzera (p.es. HS 17, D4XL, E4, E5).</p> <p>Il modo di procedere per treni secondo categoria treno ETCS TILT 5 (categoria treno N ridotta) è da contemperare tra il GI e l'ITF e da regolare nelle prescrizioni d'esercizio.</p>	<p>...</p> <p>Le categorie treno ETCS seguenti non sono ammesse in Svizzera: PASS 1, FP 1, FP 2, FG 1 e FG 2.</p> <p>Altre categorie del carico assiale di quelle elencate nella tabella non sono ammesse in Svizzera (p.es. HS 17, D4XL, E4, E5).</p> <p>Il modo di procedere per treni secondo categoria treno ETCS TILT 5 (categoria treno N ridotta) è da contemperare tra il GI e l'ITF e da regolare nelle prescrizioni d'esercizio.</p>
R 300.6	Corse dei treni	
1.1.3	<p>Svincolo dei percorsi senza il pulsante di soccorso</p> <p>In stazione o in una zona di SCab il percorso treno può essere svincolato se si è constatato che nessun percorso può essere disposto involontariamente in questa sezione e gli scambi e i passaggi a livello sorvegliati nel percorso sono stati percorsi e poi liberati, o dopo che il treno si è fermato anche se scambi o passaggi a livello sorvegliati restano occupati.</p> <p>Se non sono verificate dall'apparecchio centrale, le relative condizioni devono essere controllate dal CMOV.</p>	<p>Svincolo dei percorsi senza il pulsante di soccorso</p> <p>In stazione o in una zona di SCab il percorso treno può essere svincolato se si è constatato che nessun percorso può essere disposto involontariamente in questa sezione e gli scambi e i passaggi a livello sorvegliati nel percorso sono stati percorsi e poi liberati, o dopo che il treno si è fermato anche se scambi o passaggi a livello sorvegliati restano occupati.</p> <p>Se non sono verificate dall'apparecchio centrale, le relative condizioni devono essere controllate dal CMOV.</p>
1.1.4	<p>Svincolo dei percorsi con il pulsante di soccorso</p> <p>Un percorso treno può essere svincolato dal CMOV con il pulsante di soccorso, se</p> <ul style="list-style-type: none"> – nessun treno è coinvolto o – il treno coinvolto si è fermato ed è stato accertato che non prosegue la corsa o – il treno coinvolto ha lasciato completamente il percorso. Inoltre bisogna procedere secondo le disposizioni del «Processo chiave in caso di perturbazioni» o – in una zona di SCab ci si è accertati che per il treno coinvolto non è stato dato alcuna autorizzazione al movimento CAB. 	<p>Svincolo dei percorsi con il pulsante di soccorso</p> <p>Un percorso treno può essere svincolato dal CMOV con il pulsante di soccorso, se</p> <ul style="list-style-type: none"> – nessun treno è coinvolto o – il treno coinvolto si è fermato ed è stato accertato che non prosegue la corsa o – il treno coinvolto ha lasciato completamente il percorso. Inoltre bisogna procedere secondo le disposizioni del «Processo chiave in caso di perturbazioni» o – in una zona di SCab ci si è accertati che per il treno coinvolto non è stato dato alcuna autorizzazione al movimento CAB.

1.2.1	<p>Segnale principale su <i>fermata</i> o mancanza dell'autorizzazione al movimento CAB</p> <p>Quando senza motivo evidente un segnale principale non si dispone su via libera o se manca l'autorizzazione al movimento CAB, il MAC deve annunciarsi al CMOV.</p>	<p>Segnale principale su <i>fermata</i> o mancanza dell'autorizzazione al movimento CAB</p> <p>Quando senza motivo evidente un segnale principale non si dispone su via libera o se manca l'autorizzazione al movimento CAB, il MAC deve annunciarsi al CMOV.</p>
1.3.1	<p>Accordare il consenso per la corsa</p> <p>Il CMOV accorda il consenso per la corsa al MAC</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'ambito della segnalazione esterna con la disposizione su via libera del segnale principale, – in una zona di SCab con l'autorizzazione al movimento CAB. 	<p>Accordare il consenso per la corsa</p> <p>Il CMOV accorda il consenso per la corsa al MAC</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'ambito della segnalazione esterna con la disposizione su via libera del segnale principale, – in una zona di SCab con l'autorizzazione al movimento CAB.
1.3.2	<p>Validità del consenso per la corsa</p> <p>Il consenso per la corsa è valido</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'ambito della segnalazione esterna – sulla tratta sino al prossimo segnale principale – in stazione sino alla fermata. Se non esiste il consenso di circolare nel/sino al prossimo settore, il MAC può muovere il treno solo con il consenso del CMOV, soggetto a quietanza. <p>Il GI regola la procedura, se sono previste più di una fermata per treni all'interno del medesimo settore.</p> <ul style="list-style-type: none"> – in una zona di SCab, fino alla EOA. 	<p>Validità del consenso per la corsa</p> <p>Il consenso per la corsa è valido</p> <ul style="list-style-type: none"> – nell'ambito della segnalazione esterna – sulla tratta sino al prossimo segnale principale – in stazione sino alla fermata. Se non esiste il consenso di circolare nel/sino al prossimo settore, il MAC può muovere il treno solo con il consenso del CMOV, soggetto a quietanza. <p>Il GI regola la procedura, se sono previste più di una fermata per treni all'interno del medesimo settore.</p> <p>– in una zona di SCab, fino alla EOA.</p>
1.3.3	<p>Annullamento del consenso per la corsa</p> <p>Se deve annullare il consenso per la corsa a causa di motivi d'esercizio, il CMOV avvisa il MAC con obbligo di quietanza prima dell'annullamento. Se nessun treno si trova nei pressi del segnale avanzato o principale o davanti a tali segnali, si può rinunciare all'avviso.</p> <p>In una zona di SCab, il MAC va avvisato in tutti i casi prima dell'annullamento, con obbligo di quietanza.</p>	<p>Annullamento del consenso per la corsa</p> <p>Se deve annullare il consenso per la corsa a causa di motivi d'esercizio, il CMOV avvisa il MAC con obbligo di quietanza prima dell'annullamento. Se nessun treno si trova nei pressi del segnale avanzato o principale o davanti a tali segnali, si può rinunciare all'avviso.</p> <p>In una zona di SCab, il MAC va avvisato in tutti i casi prima dell'annullamento, con obbligo di quietanza.</p>
1.4.1	<p>Utilizzazione dei binari in stazione e in una zona di SCab</p> <p>I treni con trasporto di viaggiatori e con fermata prescritta devono utilizzare i binari dotati di marciapiede.</p>	<p>Utilizzazione dei binari in stazione e in una zona di SCab</p> <p>I treni con trasporto di viaggiatori e con fermata prescritta devono utilizzare i binari dotati di marciapiede.</p>
2.4	<p>Soglia di velocità in una zona di SCab</p>	<p>Soglia di velocità in una zona di SCab</p>

<p>2.4.1</p>	<p>Entrata in una zona di SCab</p> <p>L'annuncio del treno con la commutazione nei regimi d'esercizio «Full Supervision» e «On Sight» avviene automaticamente. Fino alla commutazione nei regimi d'esercizio «Full Supervision» e «On Sight» vale l'ultima velocità da eseguire o annunciata della tratta con segnalazione esterna.</p> <p>All'entrata in una zona di SCab, il MAC può accelerare alla velocità massima indicata alla DMI solo quando la coda del treno ha superato la tavola Inizio CAB.</p>	<p>Entrata in una zona di SCab</p> <p>L'annuncio del treno con la commutazione nei regimi d'esercizio «Full Supervision» e «On Sight» avviene automaticamente. Fino alla commutazione nei regimi d'esercizio «Full Supervision» e «On Sight» vale l'ultima velocità da eseguire o annunciata della tratta con segnalazione esterna.</p> <p>All'entrata in una zona di SCab, il MAC può accelerare alla velocità massima indicata alla DMI solo quando la coda del treno ha superato la tavola Inizio CAB.</p>
<p>2.4.2</p>	<p>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>	<p>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>
<p>2.4.3</p>	<p>Uscita da una zona di SCab</p> <p>Se l'uscita da una zona di SCab non viene quietanzata in tempo, si verifica una frenatura di sistema, fino alla quietanza del MAC o all'arresto del treno.</p> <p>Uscendo da una zona di SCab fanno stato i seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'ultima velocità massima indicata alla DMI dev'essere osservata finché sia riconosciuto chiaramente il primo segnale per treni. – Se l'ultima velocità massima indicata alla DMI è inferiore a quella massima ammissibile secondo la tabella della tratta, il MAC può accelerare solo quando la coda del treno ha superato la tavola Fine CAB. – Se la tabella della tratta per la rispettiva categoria di treno e di freno prescrive una velocità inferiore rispetto all'ultima velocità massima indicata alla DMI, questa va osservata durante l'uscita. – Se l'uscita avviene nei regimi d'esercizio «On Sight» o «Staff Responsible», fino al primo segnale principale si deve circolare con corsa a vista. Al primo segnale principale ci si deve attendere fermata. <p>Dal primo segnale per treni vale la velocità massima secondo la tabella della tratta o l'immagine del segnale.</p>	<p>Uscita da una zona di SCab</p> <p>Se l'uscita da una zona di SCab non viene quietanzata in tempo, si verifica una frenatura di sistema, fino alla quietanza del MAC o all'arresto del treno.</p> <p>Uscendo da una zona di SCab fanno stato i seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> — L'ultima velocità massima indicata alla DMI dev'essere osservata finché sia riconosciuto chiaramente il primo segnale per treni. — Se l'ultima velocità massima indicata alla DMI è inferiore a quella massima ammissibile secondo la tabella della tratta, il MAC può accelerare solo quando la coda del treno ha superato la tavola Fine CAB. — Se la tabella della tratta per la rispettiva categoria di treno e di freno prescrive una velocità inferiore rispetto all'ultima velocità massima indicata alla DMI, questa va osservata durante l'uscita. — Se l'uscita avviene nei regimi d'esercizio «On Sight» o «Staff Responsible», fino al primo segnale principale si deve circolare con corsa a vista. Al primo segnale principale ci si deve attendere fermata. <p>Dal primo segnale per treni vale la velocità massima secondo la tabella della tratta o l'immagine del segnale.</p>

<p>3.5.1</p>	<p>Principio</p> <p>Nei casi seguenti, nella stazione di origine del treno o dopo una fermata prescritta è necessario un permesso di partenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> – da parte dell’ACCT per i treni scortati, oppure – da parte del CMOV per determinati treni contrassegnati nell’orario di marcia o nella tabella delle tratte oppure – da parte del CMOV <ul style="list-style-type: none"> – per le stazioni, parti di esse o binari isolati – in posti di fermata commerciali in una zona di SCab, indicati nella tabella delle tratte. 	<p>Principio</p> <p>Nei casi seguenti, nella stazione di origine del treno o dopo una fermata prescritta è necessario un permesso di partenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> – da parte dell’ACCT per i treni scortati, oppure – da parte del CMOV per determinati treni contrassegnati nell’orario di marcia o nella tabella delle tratte oppure – da parte del CMOV <ul style="list-style-type: none"> – per le stazioni, parti di esse o binari isolati — in posti di fermata commerciali in una zona di SCab, indicati nella tabella delle tratte.
<p>3.8</p>	<p>Treni in partenza in una zona di SCab nel regime d’esercizio «Staff Responsible»</p> <p>Se, per un treno in partenza, dopo aver azionato il tasto «Start» alla DMI al MAC viene richiesto di quietanzare il regime d’esercizio «Staff Responsible», ne deve avvertire il CMOV prima di quietanzare.</p> <p>Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible», il CMOV deve disporre almeno un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al primo segnale principale. In seguito, mediante l’ordine 7 con obbligo di protocollo dà al MAC il consenso di partire nel regime d’esercizio «Staff Responsible». Successivamente il MAC deve quietanzare alla DMI il passaggio al regime d’esercizio «Staff Responsible». Il consenso per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible» vale da questa posizione del treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al primo segnale principale.</p> <p>Se il treno è fermo immediatamente prima di un segnale di fermata ETCS, il CMOV deve prescrivere al MAC il superamento del segnale di fermata ETCS con l’ordine 7 soggetto a protocollo. Se necessario, prima della partenza il MAC deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>...</p>	<p>Treni in partenza in una zona di SCab nel regime d’esercizio «Staff Responsible»</p> <p>Se, per un treno in partenza, dopo aver azionato il tasto «Start» alla DMI al MAC viene richiesto di quietanzare il regime d’esercizio «Staff Responsible», ne deve avvertire il CMOV prima di quietanzare.</p> <p>Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible», il CMOV deve disporre almeno un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al primo segnale principale. In seguito, mediante l’ordine 7 con obbligo di protocollo dà al MAC il consenso di partire nel regime d’esercizio «Staff Responsible». Successivamente il MAC deve quietanzare alla DMI il passaggio al regime d’esercizio «Staff Responsible». Il consenso per la corsa nel regime d’esercizio «Staff Responsible» vale da questa posizione del treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al primo segnale principale.</p> <p>Se il treno è fermo immediatamente prima di un segnale di fermata ETCS, il CMOV deve prescrivere al MAC il superamento del segnale di fermata ETCS con l’ordine 7 soggetto a protocollo. Se necessario, prima della partenza il MAC deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>...</p>
<p>4.2.6</p>	<p>Segnali di rallentamento non posati</p> <p>Quando una sezione di binario deve essere percorsa temporaneamente con riduzione della velocità massima prima che i segnali di rallentamento siano stati posati, il CMOV deve avvisare il MAC con obbligo di protocollo, in merito:</p>	<p>Segnali di rallentamento non posati</p> <p>Quando una sezione di binario deve essere percorsa temporaneamente con riduzione della velocità massima prima che i segnali di rallentamento siano stati posati, il CMOV deve avvisare il MAC con obbligo di protocollo, in merito:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> – alla situazione della sezione da percorrere – alla velocità massima ammessa – alla mancanza dei segnali di rallentamento. <p>Dal segnale principale, dalla stazione o dalla fermata precedente fino al tratto di rallentamento si deve prescrivere la velocità massima seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 40 km/h, se il tratto di rallentamento deve essere percorso a 40 km/h o a una velocità inferiore oppure – alla velocità ammessa per il tratto di rallentamento se essa è superiore a 40 km/h. <p>In una zona di SCab, con tratti di rallentamento da percorrere a meno di 40 km/h occorre prescrivere 40 km/h dall'ultimo segnale di fermata ETCS fino al tratto di rallentamento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – alla situazione della sezione da percorrere – alla velocità massima ammessa – alla mancanza dei segnali di rallentamento. <p>Dal segnale principale, dalla stazione o dalla fermata precedente fino al tratto di rallentamento si deve prescrivere la velocità massima seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 40 km/h, se il tratto di rallentamento deve essere percorso a 40 km/h o a una velocità inferiore oppure – alla velocità ammessa per il tratto di rallentamento se essa è superiore a 40 km/h. <p>In una zona di SCab, con tratti di rallentamento da percorrere a meno di 40 km/h occorre prescrivere 40 km/h dall'ultimo segnale di fermata ETCS fino al tratto di rallentamento.</p>
<p>4.3.5</p>	<p>Segnali per il servizio dei pantografi non posati</p> <p>Nel caso in cui non sono posati segnali per il servizio dei pantografi, il CMOV deve avvisare il MAC con obbligo di protocollo in merito</p> <ul style="list-style-type: none"> – alla posizione della sezione da superare – all'assenza di segnali per l'esercizio dei pantografi <p>In una zona di SCab, le sezioni sono sempre delimitate da segnali di fermata ETCS.</p> <p>Per la circolazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> – all'entrata in stazione, i pantografi devono essere abbassati prima di superare il segnale d'entrata; devono rimanere abbassati fino all'arresto o fino al fabbricato viaggiatori o fino al centro della stazione. Se il veicolo motore di un treno che si ferma si trova ancora dal lato dell'entrata, il MAC può dopo intesa con il CMOV rialzare il pantografo. – all'uscita dalla stazione, tutti i pantografi devono essere abbassati a partire dal fabbricato viaggiatori o al centro della stazione e possono essere rialzati solo dopo il passaggio al segnale d'entrata della direzione opposta. – per il transito in stazione, tutti i pantografi devono essere abbassati prima del passaggio al segnale d'entrata e possono essere rialzati solo dopo il passaggio al segnale d'entrata della direzione opposta 	<p>Segnali per il servizio dei pantografi non posati</p> <p>Nel caso in cui non sono posati segnali per il servizio dei pantografi, il CMOV deve avvisare il MAC con obbligo di protocollo in merito</p> <ul style="list-style-type: none"> – alla posizione della sezione da superare – all'assenza di segnali per l'esercizio dei pantografi <p>In una zona di SCab, le sezioni sono sempre delimitate da segnali di fermata ETCS.</p> <p>Per la circolazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> – all'entrata in stazione, i pantografi devono essere abbassati prima di superare il segnale d'entrata; devono rimanere abbassati fino all'arresto o fino al fabbricato viaggiatori o fino al centro della stazione. Se il veicolo motore di un treno che si ferma si trova ancora dal lato dell'entrata, il MAC può dopo intesa con il CMOV rialzare il pantografo. – all'uscita dalla stazione, tutti i pantografi devono essere abbassati a partire dal fabbricato viaggiatori o al centro della stazione e possono essere rialzati solo dopo il passaggio al segnale d'entrata della direzione opposta. – per il transito in stazione, tutti i pantografi devono essere abbassati prima del passaggio al segnale d'entrata e possono essere rialzati solo dopo il passaggio al segnale d'entrata della direzione opposta

	<ul style="list-style-type: none"> in una zona di SCab, tutti i pantografi devono essere abbassati prima del superamento del rispettivo segnale di fermata ETCS all'inizio della sezione e possono essere rialzati dopo il superamento del segnale di fermata ETCS alla fine della sezione. 	<ul style="list-style-type: none"> in una zona di SCab, tutti i pantografi devono essere abbassati prima del superamento del rispettivo segnale di fermata ETCS all'inizio della sezione e possono essere rialzati dopo il superamento del segnale di fermata ETCS alla fine della sezione.
4.8	<p>Tratti di rallentamento in una zona di SCab</p> <p>La velocità massima ridotta viene immessa dal CMOV all'interfaccia utente e considerata in modo corrispondente dell'autorizzazione al movimento CAB. Con questa funzione non si possono ordinare disposizioni per la riduzione della velocità e sbarramenti.</p> <p>I tratti di rallentamento con una velocità ammissibile inferiore a 40 km/h sono segnalati, oltre che con l'immissione nel sistema, mediante segnali di rallentamento e ordinati in modo analogo alle tratte con segnali esterni.</p>	<p>Tratti di rallentamento in una zona di SCab</p> <p>La velocità massima ridotta viene immessa dal CMOV all'interfaccia utente e considerata in modo corrispondente dell'autorizzazione al movimento CAB. Con questa funzione non si possono ordinare disposizioni per la riduzione della velocità e sbarramenti.</p> <p>I tratti di rallentamento con una velocità ammissibile inferiore a 40 km/h sono segnalati, oltre che con l'immissione nel sistema, mediante segnali di rallentamento e ordinati in modo analogo alle tratte con segnali esterni.</p>
4.8.1	<p>Tratti di rallentamento all'interno di una zona di SCab</p> <p>Per i tratti di rallentamento con una velocità ammissibile di 40 km/h e oltre, all'interno di una zona di SCab decade la segnalazione con segnali di rallentamento. Si rinuncia a avvisare il MAC con obbligo di protocollo nel caso di mancato rispetto del termine di avviso.</p>	<p>Tratti di rallentamento all'interno di una zona di SCab</p> <p>Per i tratti di rallentamento con una velocità ammissibile di 40 km/h e oltre, all'interno di una zona di SCab decade la segnalazione con segnali di rallentamento. Si rinuncia a avvisare il MAC con obbligo di protocollo nel caso di mancato rispetto del termine di avviso.</p>
4.8.2	<p>Rallentamenti nel settore di passaggio fra segnalazione esterna e SCab</p> <p>Un rallentamento è situato nel settore di passaggio se ciascuna parte della tratta da percorrere a velocità ridotta si trova almeno nella zona di SCab e in quella con segnalazione esterna. Le distanze di frenatura massime possibili prima dell'effettivo rallentamento vanno considerate come elemento della tratta da percorrere lentamente.</p> <p>Oltre che con l'immissione nel sistema, tutti i tratti di rallentamento nel settore di passaggio sono segnalati mediante segnali di ripetizione al termine della SCab verso la zona di segnalazione esterna.</p> <p>I segnali di ripetizione devono essere posti presso il segnale Fine CAB. Come segnali di ripetizione si utilizzano:</p> <ul style="list-style-type: none"> un segnale avanzato con 2 luci, se esso si trova prima del tratto di rallentamento, o un segnale avanzato con 1 luce, se esso si trova nel settore del tratto di rallentamento. 	<p>Rallentamenti nel settore di passaggio fra segnalazione esterna e SCab</p> <p>Un rallentamento è situato nel settore di passaggio se ciascuna parte della tratta da percorrere a velocità ridotta si trova almeno nella zona di SCab e in quella con segnalazione esterna. Le distanze di frenatura massime possibili prima dell'effettivo rallentamento vanno considerate come elemento della tratta da percorrere lentamente.</p> <p>Oltre che con l'immissione nel sistema, Tutti i tratti di rallentamento nel settore di passaggio sono segnalati mediante segnali di ripetizione al termine della SCab verso la zona di segnalazione esterna.</p> <p>I segnali di ripetizione devono essere posti presso il limite del sistema fra segnalazione esterna e SCab segnale Fine CAB. Come segnali di ripetizione si utilizzano:</p> <ul style="list-style-type: none"> un segnale avanzato con 2 luci, se esso si trova prima del tratto di rallentamento, o un segnale avanzato con 1 luce, se esso si trova nel settore del tratto di rallentamento.

<p>4.8.3</p>	<p>Messa in servizio di tratti di rallentamento</p> <p>Il momento della messa in servizio del rallentamento viene richiesto per tempo dal CS e stabilito dal CMOV.</p> <p>Durante la messa in servizio non dev'essere stato accordato né si deve accordare alcuna autorizzazione al movimento CAB sulla sezione interessata.</p> <p>Prima o durante la messa in servizio</p> <ul style="list-style-type: none"> – il servizio competente deve posare eventuali segnali di rallentamento – il completamento della posa dei segnali deve essere comunicato al CMOV – il CMOV deve procedere all'immissione nel sistema – l'immissione va confermata al CS con obbligo di protocollo indicando il binario, il chilometraggio e la velocità – il CS deve verificare la correttezza della conferma. 	<p>Messa in servizio di tratti di rallentamento</p> <p>Il momento della messa in servizio del rallentamento viene richiesto per tempo dal CS e stabilito dal CMOV.</p> <p>Durante la messa in servizio non dev'essere stato accordato né si deve accordare alcuna autorizzazione al movimento CAB sulla sezione interessata.</p> <p>Prima o durante la messa in servizio</p> <ul style="list-style-type: none"> — il servizio competente deve posare eventuali segnali di rallentamento — il completamento della posa dei segnali deve essere comunicato al CMOV — il CMOV deve procedere all'immissione nel sistema — l'immissione va confermata al CS con obbligo di protocollo indicando il binario, il chilometraggio e la velocità — il CS deve verificare la correttezza della conferma.
<p>4.8.4</p>	<p>Messa fuori servizio di tratti di rallentamento</p> <p>Il momento della messa fuori servizio viene richiesto tempestivamente dal CS. Se non si devono rimuovere segnali di rallentamento, il tratto di rallentamento viene cancellato dal sistema dal CMOV. La cancellazione viene confermata al CS con obbligo di protocollo. Il CS verifica la correttezza della conferma.</p> <p>Se si devono eliminare segnali di rallentamento, il CMOV stabilisce il momento della messa fuori servizio.</p> <p>Durante la messa fuori servizio non dev'essere stato accordato né si deve accordare alcuna autorizzazione al movimento CAB sulla sezione interessata.</p> <p>Prima o durante la messa fuori servizio</p> <ul style="list-style-type: none"> – il servizio competente deve rimuovere eventuali segnali di rallentamento – l'avvenuta rimozione deve essere comunicata al CMOV – il CMOV deve procedere alla cancellazione nel sistema – la cancellazione va confermata al CS con obbligo di protocollo indicando il binario, il chilometraggio e la velocità – il CS deve verificare la correttezza della conferma. 	<p>Messa fuori servizio di tratti di rallentamento</p> <p>Il momento della messa fuori servizio viene richiesto tempestivamente dal CS. Se non si devono rimuovere segnali di rallentamento, il tratto di rallentamento viene cancellato dal sistema dal CMOV. La cancellazione viene confermata al CS con obbligo di protocollo. Il CS verifica la correttezza della conferma.</p> <p>Se si devono eliminare segnali di rallentamento, il CMOV stabilisce il momento della messa fuori servizio.</p> <p>Durante la messa fuori servizio non dev'essere stato accordato né si deve accordare alcuna autorizzazione al movimento CAB sulla sezione interessata.</p> <p>Prima o durante la messa fuori servizio</p> <ul style="list-style-type: none"> — il servizio competente deve rimuovere eventuali segnali di rallentamento — l'avvenuta rimozione deve essere comunicata al CMOV — il CMOV deve procedere alla cancellazione nel sistema — la cancellazione va confermata al CS con obbligo di protocollo indicando il binario, il chilometraggio e la velocità — il CS deve verificare la correttezza della conferma.
<p>5.4.1</p>	<p>Avviso</p>	<p>Avviso</p>

	Un'entrata su un binario occupato viene indicata al rispettivo segnale principale mediante il segnale per binario occupato o nella tabella delle tratte, nell'orario di marcia oppure con l' <i>ordine 5</i> soggetto a protocollo o ancora, in una zona di SCab, ordinato con il regime d'esercizio «On Sight».	Un'entrata su un binario occupato viene indicata al rispettivo segnale principale mediante il segnale per binario occupato o nella tabella delle tratte, nell'orario di marcia oppure con l' <i>ordine 5</i> soggetto a protocollo o ancora, in una zona di SCab, ordinato con il regime d'esercizio «On Sight».
5.4.3	Condizioni per un'entrata su binario occupato in una zona di SCab I veicoli possono essere ubicati immediatamente dietro il corrispondente segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS.	Cifra stralciata Condizioni per un'entrata su binario occupato in una zona di SCab I veicoli possono essere ubicati immediatamente dietro il corrispondente segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS.
R 300.7 Controllo della marcia dei treni		
Allegato 1	ETCS	ETCS
1	ETCS Le prescrizioni che seguono si basano sulle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), sottosistema «Esercizio e gestione del traffico», appendice A «Principi e norme di esercizio per l'ERTMS - versione 5» (2019/773/EU). La reazione del sistema ivi descritta vale per le tratte e i veicoli che sono equipaggiati secondo le «System Requirement Specifications» (SRS) rispettivamente «ETCS Driver Machine Interface» versione 3.4.0. Alle tratte e ai veicoli equipaggiati secondo un'altra SRS si applicano le corrispondenti prescrizioni d'esercizio dei GI e delle ITF.	ETCS Le prescrizioni che seguono si basano sulle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), sottosistema «Esercizio e gestione del traffico», appendice A «Principi e norme di esercizio per l'ERTMS - versione 5» (2019/773/EU). La reazione del sistema ivi descritta vale per le tratte e i veicoli che sono equipaggiati secondo le «System Requirement Specifications» (SRS) rispettivamente «ETCS Driver Machine Interface» versione 3.4.0. Alle tratte e ai veicoli equipaggiati secondo un'altra SRS si applicano le corrispondenti prescrizioni d'esercizio dei GI e delle ITF.
1.1	Comunicazione delle «System Requirement Specifications» (SRS) Le infrastrutture ferroviarie e i veicoli motore possono essere equipaggiati con SRS differenti. Non tutte le SRS sono compatibili fra loro. I GI devono stabilire nelle loro prescrizioni d'esercizio con quale versione delle SRS i loro impianti dotati di ETCS possono essere percorsi. Le ITF devono prendere le misure necessarie affinché il MAC possa riconoscere in modo inequivocabile con quale versione di SRS è equipaggiato il veicolo motore in testa al treno. Qualora venga accertata una incompatibilità fra veicolo motore e infrastruttura, occorre procedere secondo le disposizioni «Procedimento in caso di situazioni impreviste, non disciplinate».	Comunicazione delle «System Requirement Specifications» (SRS) Le infrastrutture ferroviarie e i veicoli motore possono essere equipaggiati con SRS differenti. Non tutte le SRS sono compatibili fra loro. I GI devono stabilire nelle loro prescrizioni d'esercizio con quale versione delle SRS i loro impianti dotati di ETCS possono essere percorsi. Le ITF devono prendere le misure necessarie affinché il MAC possa riconoscere in modo inequivocabile con quale versione di SRS è equipaggiato il veicolo motore in testa al treno. Qualora venga accertata una incompatibilità fra veicolo motore e infrastruttura, occorre procedere secondo le disposizioni «Procedimento in caso di situazioni impreviste, non disciplinate».
1.2	Livelli ETCS L'ETCS permette l'esercizio con differenti livelli (Level).	Livelli ETCS L'ETCS permette l'esercizio con differenti livelli (Level).

	<p>I livelli si differenziano in rapporto all'azione fra impianto dell'infrastruttura e veicolo. In base al rispettivo equipaggiamento, l'informazione lato infrastruttura viene elaborata e trasmessa in maniera diversa.</p> <p>Per le disposizioni che non sono applicabili a tutti i Levels, i corrispondenti Levels sono indicati in corsivo.</p>	<p>I livelli si differenziano in rapporto all'azione fra impianto dell'infrastruttura e veicolo. In base al rispettivo equipaggiamento, l'informazione lato infrastruttura viene elaborata e trasmessa in maniera diversa.</p> <p>Per le disposizioni che non sono applicabili a tutti i Levels, i corrispondenti Levels sono indicati in corsivo.</p>
1.2.1	<p>Level 0</p> <p>Il Level 0 è impiegato su infrastrutture che sono gestite con un sistema di segnalazione esterna senza l'equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.</p>	<p>Level 0</p> <p>Il Level 0 è impiegato su infrastrutture che sono gestite con un sistema di segnalazione esterna senza l'equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.</p>
1.2.2	<p>Level 1</p> <p>Il Level 1 è impiegato su infrastrutture con segnalazione esterna e un equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.</p>	<p>Level 1</p> <p>Il Level 1 è impiegato su infrastrutture con segnalazione esterna e un equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.</p>
1.2.3	<p>Level 2</p> <p>Il Level 2 è impiegato su infrastrutture con SCab e un equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.</p>	<p>Level 2</p> <p>Il Level 2 è impiegato su infrastrutture con SCab e un equipaggiamento ETCS lato infrastruttura.</p>
2	<p>Principi ETCS</p>	<p>Principi ETCS</p>
2.1	<p>Indicazioni alla DMI</p> <p>Il MAC deve seguire le indicazioni alla DMI e osservare le corrispondenti prescrizioni.</p> <p>Gli ordini soggetti a protocollo sono prevalenti rispetto alle indicazioni alla DMI. Fanno eccezione le situazioni in cui, in una zona di SCab, alla DMI è indicata una velocità consentita inferiore o una velocità di liberazione inferiore.</p> <p>Se il superamento della EOA o un consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» viene ordinato per mezzo del formulario d'ordini, dopo che è stata data l'autorizzazione al movimento CAB si può accelerare alla velocità corrispondente.</p>	<p>Indicazioni alla DMI</p> <p>Il MAC deve seguire le indicazioni alla DMI e osservare le corrispondenti prescrizioni.</p> <p>Gli ordini soggetti a protocollo sono prevalenti rispetto alle indicazioni alla DMI. Fanno eccezione le situazioni in cui, in una zona di SCab, alla DMI è indicata una velocità consentita inferiore o una velocità di liberazione inferiore.</p> <p>Se il superamento della EOA o un consenso per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible» viene ordinato per mezzo del formulario d'ordini, dopo che è stata data l'autorizzazione al movimento CAB si può accelerare alla velocità corrispondente.</p>
2.2	<p>Perturbazioni</p> <p>Per l'esercizio in caso di perturbazioni al veicolo o all'infrastruttura sono previsti diversi regimi d'esercizio. Quando a dipendenza della situazione è possibile adottare più regimi d'esercizio, si deve scegliere quello che assicura la sorveglianza massima da parte del sistema. Devono essere rispettate le condizioni per il passaggio al rispettivo regime d'esercizio.</p>	<p>Perturbazioni</p> <p>Per l'esercizio in caso di perturbazioni al veicolo o all'infrastruttura sono previsti diversi regimi d'esercizio. Quando a dipendenza della situazione è possibile adottare più regimi d'esercizio, si deve scegliere quello che assicura la sorveglianza massima da parte del sistema. Devono essere rispettate le condizioni per il passaggio al rispettivo regime d'esercizio.</p>

3	Principi della SCab <i>Level 2</i>	Principi della SCab <i>Level 2</i>
3.1	Corse dei treni in sorveglianza totale La distanza fino alla EOA e la velocità ammissibile sono calcolate dal sistema, trasmesse al veicolo e visualizzate alla DMI. L'equipaggiamento ETCS del veicolo calcola e sorveglia costantemente il percorso restante fino alla EOA, la velocità massima ammissibile e il punto d'inizio della frenatura, in base ai dati della tratta ricevuti e ai dati del treno immessi dal MAC. Quando tutti i dati necessari sono conosciuti, l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Full Supervision» (FS).	Corse dei treni in sorveglianza totale La distanza fino alla EOA e la velocità ammissibile sono calcolate dal sistema, trasmesse al veicolo e visualizzate alla DMI. L'equipaggiamento ETCS del veicolo calcola e sorveglia costantemente il percorso restante fino alla EOA, la velocità massima ammissibile e il punto d'inizio della frenatura, in base ai dati della tratta ricevuti e ai dati del treno immessi dal MAC. Quando tutti i dati necessari sono conosciuti, l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Full Supervision» (FS).
3.2	Corse in sorveglianza parziale A dipendenza del regime d'esercizio con sorveglianza parziale <ul style="list-style-type: none"> – l'osservanza della corrispondente velocità massima – la distanza sorvegliata – la EOA o singoli elementi di questi sono calcolati dall'equipaggiamento ETCS del veicolo e sorvegliati, come pure visualizzati alla DMI.	Corse in sorveglianza parziale A dipendenza del regime d'esercizio con sorveglianza parziale <ul style="list-style-type: none"> — l'osservanza della corrispondente velocità massima — la distanza sorvegliata — la EOA o singoli elementi di questi sono calcolati dall'equipaggiamento ETCS del veicolo e sorvegliati, come pure visualizzati alla DMI.
3.2.1	Movimenti di manovra I movimenti di manovra sono eseguiti in sorveglianza parziale nel regime d'esercizio «Shunting».	Movimenti di manovra I movimenti di manovra sono eseguiti in sorveglianza parziale nel regime d'esercizio «Shunting».
3.2.2	Regime d'esercizio «Staff Responsible» In una zona di SCab, il passaggio al regime d'esercizio «Staff Responsible» è vietato quando non sia stato dato un ordine soggetto a protocollo corrispondente al rispettivo processo d'esercizio.	Regime d'esercizio «Staff Responsible» In una zona di SCab, il passaggio al regime d'esercizio «Staff Responsible» è vietato quando non sia stato dato un ordine soggetto a protocollo corrispondente al rispettivo processo d'esercizio.
3.3	Regimi d'esercizio senza sorveglianza Con i regimi d'esercizio senza sorveglianza, l'equipaggiamento ETCS del veicolo non controlla nessuna funzione sul veicolo stesso.	Regimi d'esercizio senza sorveglianza Con i regimi d'esercizio senza sorveglianza, l'equipaggiamento ETCS del veicolo non controlla nessuna funzione sul veicolo stesso.
4	Regimi d'esercizio ETCS Il regime d'esercizio applicato determina la responsabilità per quanto attiene ai compiti assunti dal MAC e dal CMOV.	Regimi d'esercizio ETCS Il regime d'esercizio applicato determina la responsabilità per quanto attiene ai compiti assunti dal MAC e dal CMOV.

	<p>L'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova sempre in un regime d'esercizio definito. Il rispettivo regime è visualizzato alla DMI e, in una zona di SCab, sull'interfaccia utente del CMOV.</p> <p>I regimi d'esercizio sono suddivisi in tre gruppi</p> <ul style="list-style-type: none"> - sorveglianza integrale - con sorveglianza parziale - senza sorveglianza. 	<p>L'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova sempre in un regime d'esercizio definito. Il rispettivo regime è visualizzato alla DMI e, in una zona di SCab, sull'interfaccia utente del CMOV.</p> <p>I regimi d'esercizio sono suddivisi in tre gruppi</p> <ul style="list-style-type: none"> - sorveglianza integrale - con sorveglianza parziale - senza sorveglianza.
4.1	<p>Regime d'esercizio «Full Supervision» <i>Level 2</i></p> <p>La «Full Supervision» è il regime standard per le corse treno. Sulla base dei dati della tratta e dei dati del treno immessi, vengono sorvegliati costantemente la EOA e il rispetto della velocità massima ammessa.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Full Supervision».</p> <p>Il MAC deve rispettare la velocità ammessa.</p>	<p>Regime d'esercizio «Full Supervision» <i>Level 2</i></p> <p>La «Full Supervision» è il regime standard per le corse treno. Sulla base dei dati della tratta e dei dati del treno immessi, vengono sorvegliati costantemente la EOA e il rispetto della velocità massima ammessa.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Full Supervision».</p> <p>Il MAC deve rispettare la velocità ammessa.</p>
4.2	<p>Regimi d'esercizio con sorveglianza parziale</p>	<p>Regimi d'esercizio con sorveglianza parziale</p>
4.2.1	<p>Regime d'esercizio «Unfitted» <i>Level 0</i></p> <p>Il regime d'esercizio «Unfitted» è utilizzato sulle tratte con segnalazione esterna.</p> <p>La velocità massima del treno in base ai dati impostati e la velocità massima di 160 km/h sono sorvegliate.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve osservare e quietanzare le disposizioni per la segnalazione esterna e il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Unfitted».</p>	<p>Regime d'esercizio «Unfitted» <i>Level 0</i></p> <p>Il regime d'esercizio «Unfitted» è utilizzato sulle tratte con segnalazione esterna.</p> <p>La velocità massima del treno in base ai dati impostati e la velocità massima di 160 km/h sono sorvegliate.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve osservare e quietanzare le disposizioni per la segnalazione esterna e il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Unfitted».</p>

	Il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.	Il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.
4.2.2	<p>Corsa nel regime d'esercizio «Limited Supervision» <i>Level 1</i></p> <p>Il regime d'esercizio «Limited Supervision» è utilizzato nell'ambito della segnalazione esterna.</p> <p>Sulla base dei dati della tratta, vengono sorvegliati costantemente la fine del permesso per la corsa e il rispetto della velocità massima immessa. In più, può essere sorvegliata la velocità massima ammissibile.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve osservare e quietanzare le disposizioni per la segnalazione esterna e il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Limited Supervision». Il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.</p>	<p>Corsa nel regime d'esercizio «Limited Supervision» <i>Level 1</i></p> <p>Il regime d'esercizio «Limited Supervision» è utilizzato nell'ambito della segnalazione esterna.</p> <p>Sulla base dei dati della tratta, vengono sorvegliati costantemente la fine del permesso per la corsa e il rispetto della velocità massima immessa. In più, può essere sorvegliata la velocità massima ammissibile.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve osservare e quietanzare le disposizioni per la segnalazione esterna e il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Limited Supervision». Il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.</p>
4.2.3	<p>Regime d'esercizio «Shunting»</p> <p>Il regime d'esercizio «Shunting» è utilizzato per i movimenti di manovra.</p> <p>Nell'ambito della segnalazione esterna, viene sorvegliata la velocità massima di 60 km/h.</p> <p>In una zona di SCab, viene sorvegliata la velocità massima di 40 km/h.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC:</p> <ul style="list-style-type: none"> - deve dapprima assicurare che una corsa sia da eseguire come movimento di manovra, e - in seguito quietanzare il regime d'esercizio. <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p>	<p>Regime d'esercizio «Shunting»</p> <p>Il regime d'esercizio «Shunting» è utilizzato per i movimenti di manovra.</p> <p>Nell'ambito della segnalazione esterna, viene sorvegliata la velocità massima di 60 km/h.</p> <p>In una zona di SCab, viene sorvegliata la velocità massima di 40 km/h.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC:</p> <ul style="list-style-type: none"> - deve dapprima assicurare che una corsa sia da eseguire come movimento di manovra, e - in seguito quietanzare il regime d'esercizio. <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p>

	<p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Shunting».</p> <p>Il MAC deve osservare le disposizioni per i movimenti di manovra.</p>	<p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Shunting».</p> <p>Il MAC deve osservare le disposizioni per i movimenti di manovra.</p>
4.2.4	<p>Regime d'esercizio «On Sight»</p> <p><i>Level 2</i></p> <p>Il regime d'esercizio «On Sight» è utilizzato in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per i treni in partenza o - per le corse su un binario occupato o - in caso di perturbazioni degli impianti di sicurezza, o - per ragioni d'esercizio (p.es. animali o persone nella zona dei binari). <p>La EOA e il rispetto della velocità massima ammissibile di 40 km/h sono sorvegliati dal sistema.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - quietanzare il regime d'esercizio, - iniziare o proseguire la corsa a vista. <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «On Sight». Il MAC deve</p> <ul style="list-style-type: none"> - circolare con corsa a vista, - osservare la limitazione di velocità in vigore. 	<p>Regime d'esercizio «On Sight»</p> <p><i>Level 2</i></p> <p>Il regime d'esercizio «On Sight» è utilizzato in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per i treni in partenza o - per le corse su un binario occupato o - in caso di perturbazioni degli impianti di sicurezza, o - per ragioni d'esercizio (p.es. animali o persone nella zona dei binari). <p>La EOA e il rispetto della velocità massima ammissibile di 40 km/h sono sorvegliati dal sistema.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - quietanzare il regime d'esercizio, - iniziare o proseguire la corsa a vista. <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «On Sight». Il MAC deve</p> <ul style="list-style-type: none"> - circolare con corsa a vista, - osservare la limitazione di velocità in vigore.
4.2.5	<p>Regime d'esercizio «Staff Responsible»</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Il regime «Staff Responsible» viene proposto sul veicolo dal sistema e dev'essere confermato dal MAC, oppure può essere attivato alla DMI con la funzione «Override EOA».</p> <p>La velocità massima ammissibile di 40 km/h viene sorvegliata dal sistema.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Regime d'esercizio «Staff Responsible»</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Il regime «Staff Responsible» viene proposto sul veicolo dal sistema e dev'essere confermato dal MAC, oppure può essere attivato alla DMI con la funzione «Override EOA».</p> <p>La velocità massima ammissibile di 40 km/h viene sorvegliata dal sistema.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p><input type="checkbox"/></p>

	<p>il MAC deve verificare</p> <ul style="list-style-type: none"> - se, in una zona di SCab, mediante l'ordine 7 soggetto a protocollo è stato dato il consenso per il passaggio al regime «Staff Responsible», - se con la segnalazione esterna è stato dato il consenso per la corsa al corrispondente segnale - se è in vigore una limitazione di velocità inferiore e <p>in seguito quietanzare il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Staff Responsible».</p> <p>il MAC deve</p> <ul style="list-style-type: none"> - circolare con corsa a vista, - osservare la limitazione di velocità in vigore, - in una zona di SCab, fermare il treno prima del prossimo segnale di fermata ETCS. 	<p>il MAC deve verificare</p> <ul style="list-style-type: none"> - se, in una zona di SCab, mediante l'ordine 7 soggetto a protocollo è stato dato il consenso per il passaggio al regime «Staff Responsible», - se con la segnalazione esterna è stato dato il consenso per la corsa al corrispondente segnale - se è in vigore una limitazione di velocità inferiore e <p>in seguito quietanzare il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Staff Responsible».</p> <p>il MAC deve</p> <ul style="list-style-type: none"> - circolare con corsa a vista, - osservare la limitazione di velocità in vigore, - in una zona di SCab, fermare il treno prima del prossimo segnale di fermata ETCS.
<p>4.2.6</p>	<p>Regimi d'esercizio «Trip» e «Post Trip»</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>la corsa ha superato un segnale principale su posizione di <i>fermata</i>, la EOA o altri punti pericolosi equipaggiati con un apparecchio ETCS della tratta. L'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Trip».</p> <p>Quando la corsa si è fermata e alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve quietanzare il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Post Trip». Il MAC deve avvisare il CMOV. In una zona di SCab, si deve procedere</p>	<p>Regimi d'esercizio «Trip» e «Post Trip»</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>la corsa ha superato un segnale principale su posizione di <i>fermata</i>, la EOA o altri punti pericolosi equipaggiati con un apparecchio ETCS della tratta. L'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Trip».</p> <p>Quando la corsa si è fermata e alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve quietanzare il regime d'esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Post Trip». Il MAC deve avvisare il CMOV. In una zona di SCab, si deve procedere</p>

	secondo le disposizioni «Proseguimento della corsa nel regime d’esercizio [Post Trip]».	secondo le disposizioni «Proseguimento della corsa nel regime d’esercizio [Post Trip]».
4.2.7	<p>Regime d’esercizio «Reversing» <i>Level 2</i></p> <p>Il regime «Reversing» si applica per la corsa a ritroso in caso di evento, senza cambiamento della cabina di guida. Il sistema sorveglia la velocità massima ammessa di 80 km/h o 40 km/h definita nell’ambito dell’infrastruttura come pure la distanza di retrocessione.</p> <p>Le tratte con le delimitazioni precise sulle quali è applicato il regime d’esercizio «Reversing» sono fissate dal GI nelle disposizioni esecutive.</p> <p>Quando il treno è fermo e alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve passare al regime d’esercizio «Reversing».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve quietanzare il regime d’esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l’equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d’esercizio «Reversing». Il MAC deve osservare la velocità massima di 80 km/h o di 40 km/h per il regime d’esercizio «Reversing».</p>	<p>Regime d’esercizio «Reversing» <i>Level 2</i></p> <p>Il regime «Reversing» si applica per la corsa a ritroso in caso di evento, senza cambiamento della cabina di guida. Il sistema sorveglia la velocità massima ammessa di 80 km/h o 40 km/h definita nell’ambito dell’infrastruttura come pure la distanza di retrocessione.</p> <p>Le tratte con le delimitazioni precise sulle quali è applicato il regime d’esercizio «Reversing» sono fissate dal GI nelle disposizioni esecutive.</p> <p>Quando il treno è fermo e alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve passare al regime d’esercizio «Reversing».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve quietanzare il regime d’esercizio.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l’equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d’esercizio «Reversing». Il MAC deve osservare la velocità massima di 80 km/h o di 40 km/h per il regime d’esercizio «Reversing».</p>
4.3	Regimi d’esercizio senza sorveglianza	Regimi d’esercizio senza sorveglianza
4.3.1	<p>Regime d’esercizio «Stand By»</p> <p>Il regime d’esercizio «Stand By» è quello in cui si trova l’equipaggiamento ETCS del veicolo fino al termine dell’immissione dei dati alla DMI.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l’equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d’esercizio «Stand By».</p>	<p>Regime d’esercizio «Stand By»</p> <p>Il regime d’esercizio «Stand By» è quello in cui si trova l’equipaggiamento ETCS del veicolo fino al termine dell’immissione dei dati alla DMI.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l’equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d’esercizio «Stand By».</p>
4.3.2	Regime d’esercizio «Non Leading»	Regime d’esercizio «Non Leading»

	<p>Il regime d'esercizio «Non Leading» è quello in cui si trovano i veicoli motore occupati da un MAC, non ubicati in testa a un treno e con equipaggiamento ETCS del veicolo attivo.</p> <p>Nel regime d'esercizio «Non Leading» si deve sempre servire la cabina di guida anteriore nella direzione di marcia. Fanno eccezione le corse a ritroso in caso di evento, se il veicolo che finora si trovava in testa al treno è nel regime d'esercizio «Reversing».</p> <p>L'impiego del regime d'esercizio «Non Leading» sui veicoli motori in testa al treno è vietato.</p> <p>L'equipaggiamento ETCS dei veicoli non in testa al treno commuta al passaggio di un Level.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Non Leading». I MAC dei veicoli motore non in testa al treno devono confermare al MAC del veicolo motore che conduce il treno che i loro veicoli motore si trovano in regime d'esercizio «Non Leading».</p>	<p>Il regime d'esercizio «Non Leading» è quello in cui si trovano i veicoli motore occupati da un MAC, non ubicati in testa a un treno e con equipaggiamento ETCS del veicolo attivo.</p> <p>Nel regime d'esercizio «Non Leading» si deve sempre servire la cabina di guida anteriore nella direzione di marcia. Fanno eccezione le corse a ritroso in caso di evento, se il veicolo che finora si trovava in testa al treno è nel regime d'esercizio «Reversing».</p> <p>L'impiego del regime d'esercizio «Non Leading» sui veicoli motori in testa al treno è vietato.</p> <p>L'equipaggiamento ETCS dei veicoli non in testa al treno commuta al passaggio di un Level.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Non Leading». I MAC dei veicoli motore non in testa al treno devono confermare al MAC del veicolo motore che conduce il treno che i loro veicoli motore si trovano in regime d'esercizio «Non Leading».</p>
<p>4.3.3</p>	<p>Regime d'esercizio «Sleeping»</p> <p>Il regime d'esercizio «Sleeping» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS dei veicoli telecomandati.</p> <p>L'equipaggiamento ETCS del veicolo commuta al passaggio di un Level.</p>	<p>Regime d'esercizio «Sleeping»</p> <p>Il regime d'esercizio «Sleeping» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS dei veicoli telecomandati.</p> <p>L'equipaggiamento ETCS del veicolo commuta al passaggio di un Level.</p>
<p>4.3.4</p>	<p>Regime d'esercizio «Isolation»</p> <p>Il regime d'esercizio «Isolation» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo essere stato disconnesso.</p> <p>All'entrata in una zona di SCab, l'impiego del regime d'esercizio «Isolation» sui veicoli in testa al treno è vietato.</p>	<p>Regime d'esercizio «Isolation»</p> <p>Il regime d'esercizio «Isolation» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo essere stato disconnesso.</p> <p>All'entrata in una zona di SCab, l'impiego del regime d'esercizio «Isolation» sui veicoli in testa al treno è vietato.</p>
<p>4.3.5</p>	<p>Regime d'esercizio «No Power»</p> <p>Il regime d'esercizio «No Power» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS del veicolo quando manca tensione. Il veicolo può tuttavia essere inserito.</p> <p>In una zona di SCab, l'impiego del regime d'esercizio «No Power» sui veicoli in testa al treno è vietato.</p>	<p>Regime d'esercizio «No Power»</p> <p>Il regime d'esercizio «No Power» è quello in cui si trova l'equipaggiamento ETCS del veicolo quando manca tensione. Il veicolo può tuttavia essere inserito.</p> <p>In una zona di SCab, l'impiego del regime d'esercizio «No Power» sui veicoli in testa al treno è vietato.</p>

<p>4.3.6</p>	<p>Regime d'esercizio «System Failure» Il regime d'esercizio «System Failure» è quello in cui commuta l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo aver accertato un errore critico per la sicurezza. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «System Failure». Le ITF devono disciplinare l'ulteriore modo di procedere nelle loro prescrizioni d'esercizio.</p>	<p>Regime d'esercizio «System Failure» Il regime d'esercizio «System Failure» è quello in cui commuta l'equipaggiamento ETCS del veicolo dopo aver accertato un errore critico per la sicurezza. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «System Failure». Le ITF devono disciplinare l'ulteriore modo di procedere nelle loro prescrizioni d'esercizio.</p>
<p>5</p>	<p>Servizio del sistema ETCS e manipolazioni del MAC</p>	<p>Servizio del sistema ETCS e manipolazioni del MAC</p>
<p>5.1</p>	<p>Messa in servizio dell'equipaggiamento ETCS del veicolo 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>	<p>Messa in servizio dell'equipaggiamento ETCS del veicolo 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>
<p>5.1.1</p>	<p>Corsa come treno il MAC deve</p> <ul style="list-style-type: none"> - immettere i dati necessari conformemente alle disposizioni circa l'«Immissione dei dati durante la preparazione del treno», e - azionare il tasto «Start» sulla DMI. <p>Nell'ambito della segnalazione esterna, si deve procedere secondo le disposizioni concernenti la «Partenza». In una zona di SCab, vi è un'autorizzazione al movimento CAB oppure si deve procedere secondo le disposizioni «Treni in partenza in una zona di SCab nel regime d'esercizio [Staff Responsible]».</p>	<p>Corsa come treno il MAC deve</p> <ul style="list-style-type: none"> - immettere i dati necessari conformemente alle disposizioni circa l'«Immissione dei dati durante la preparazione del treno», e - azionare il tasto «Start» sulla DMI. <p>Nell'ambito della segnalazione esterna, si deve procedere secondo le disposizioni concernenti la «Partenza». In una zona di SCab, vi è un'autorizzazione al movimento CAB oppure si deve procedere secondo le disposizioni «Treni in partenza in una zona di SCab nel regime d'esercizio [Staff Responsible]».</p>
<p>5.1.2</p>	<p>Corsa come movimento di manovra Alla DMI il MAC seleziona il simbolo «manovra». In una zona di SCab, viene ordinato il passaggio al regime d'esercizio «Shunting». Per i veicoli che conducono il treno, sui quali dev'essere utilizzata la funzionalità «Passive Shunting», le ITF devono disciplinare il modo di procedere nelle loro prescrizioni d'esercizio.</p>	<p>Corsa come movimento di manovra Alla DMI il MAC seleziona il simbolo «manovra». In una zona di SCab, viene ordinato il passaggio al regime d'esercizio «Shunting». Per i veicoli che conducono il treno, sui quali dev'essere utilizzata la funzionalità «Passive Shunting», le ITF devono disciplinare il modo di procedere nelle loro prescrizioni d'esercizio.</p>

5.2	Immissione dei dati	Immissione dei dati
5.2.1	<p>Immissione dei dati durante la preparazione del treno</p> <p>Il MAC deve immettere, oppure modificare e confermare i dati seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - categoria di treno, - lunghezza del treno, - rapporto di frenatura, - velocità massima del treno, - peso assiale / categoria di peso assiale, - resistenza alla pressione, - numero del treno, <p>purché questi dati non siano già configurati nel veicolo che conduce il treno o pervengano da fonti ETCS esterne (p.es. bus del treno).</p> <p>Prima di confermare dati già configurati nel veicolo motore o che pervengono da fonti ETCS esterne, che il MAC può modificare, il MAC deve verificare che i dati del treno corrispondano con la composizione effettiva.</p>	<p>Immissione dei dati durante la preparazione del treno</p> <p>Il MAC deve immettere, oppure modificare e confermare i dati seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - categoria di treno, - lunghezza del treno, - rapporto di frenatura, - velocità massima del treno, - peso assiale / categoria di peso assiale, - resistenza alla pressione, - numero del treno, <p>purché questi dati non siano già configurati nel veicolo che conduce il treno o pervengano da fonti ETCS esterne (p.es. bus del treno).</p> <p>Prima di confermare dati già configurati nel veicolo motore o che pervengono da fonti ETCS esterne, che il MAC può modificare, il MAC deve verificare che i dati del treno corrispondano con la composizione effettiva.</p>
5.2.2	<p>Modifica manuale dei dati</p> <p>Dopo ogni cambiamento della composizione e dopo perturbazioni tecniche che comportano una modifica dei dati, il MAC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurarsi che siano stati definiti i nuovi dati, - immettere i dati, e - confermarli. 	<p>Modifica manuale dei dati</p> <p>Dopo ogni cambiamento della composizione e dopo perturbazioni tecniche che comportano una modifica dei dati, il MAC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> ———— assicurarsi che siano stati definiti i nuovi dati, ———— immettere i dati, e ———— confermarli.
5.3	<p>Avvicinamento a una fine del consenso per la corsa con indicazione di una velocità di liberazione</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Quando il treno si avvicina alla fine di un consenso per la corsa, e alla DMI viene mostrata una velocità di liberazione, il MAC può</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvicinarsi, senza superare la velocità di liberazione, a un segnale o a una fine di binario, che si trova subito dopo la fine del consenso per la corsa visualizzata alla DMI, - con la segnalazione esterna proseguire, senza superare la velocità di liberazione, se il segnale principale mostra via libera. 	<p>Avvicinamento a una fine del consenso per la corsa con indicazione di una velocità di liberazione</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Quando il treno si avvicina alla fine di un consenso per la corsa, e alla DMI viene mostrata una velocità di liberazione, il MAC può</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvicinarsi, senza superare la velocità di liberazione, a un segnale o a una fine di binario, che si trova subito dopo la fine del consenso per la corsa visualizzata alla DMI, - con la segnalazione esterna proseguire, senza superare la velocità di liberazione, se il segnale principale mostra via libera.

5.4	<p>Superamento del segnale su posizione di <i>fermata</i> o della EOA <i>Levels 1, 2</i></p> <p>Se ha ricevuto un consenso per mezzo dell'<i>ordine 1</i>, il MAC deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>Il MAC deve circolare con <i>corsa a vista</i>.</p> <p>Il proseguimento della corsa avviene secondo le disposizioni per il regime d'esercizio «Staff Responsible».</p>	<p>Superamento del segnale su posizione di <i>fermata</i> o della EOA <i>Levels 1, 2</i></p> <p>Se ha ricevuto un consenso per mezzo dell'<i>ordine 1</i>, il MAC deve attivare la funzione «Override EOA».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>Il MAC deve circolare con <i>corsa a vista</i>.</p> <p>Il proseguimento della corsa avviene secondo le disposizioni per il regime d'esercizio «Staff Responsible».</p>
5.5	<p>Conferma di Track Ahead Free (TAF)<i>Level 2</i></p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC viene sollecitato dal sistema a confermare l'indicazione Track Ahead Free alla DMI, azionando il tasto «Track Ahead Free». Prima di tale conferma, il MAC deve verificare se la sezione fra la testa del treno e il prossimo segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS è libera.</p> <p>Se il MAC non conferma in tempo l'indicazione Track Ahead Free, per la sezione interessata non viene data nessuna autorizzazione al movimento CAB.</p>	<p>Conferma di Track Ahead Free (TAF)<i>Level 2</i></p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC viene sollecitato dal sistema a confermare l'indicazione Track Ahead Free alla DMI, azionando il tasto «Track Ahead Free». Prima di tale conferma, il MAC deve verificare se la sezione fra la testa del treno e il prossimo segnale di fermata ETCS o di posizione ETCS è libera.</p> <p>Se il MAC non conferma in tempo l'indicazione Track Ahead Free, per la sezione interessata non viene data nessuna autorizzazione al movimento CAB.</p>
5.6	<p>Regime d'esercizio «Reversing» <i>Level 2</i></p> <p>Punto d'arrivo del treno nel regime d'esercizio «Reversing» è la fine della distanza di retrocessione. Questa viene visualizzata alla DMI.</p>	<p>Regime d'esercizio «Reversing» <i>Level 2</i></p> <p>Punto d'arrivo del treno nel regime d'esercizio «Reversing» è la fine della distanza di retrocessione. Questa viene visualizzata alla DMI.</p>
5.6.1	<p>Corsa in regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>Se l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Reversing», e la distanza di retrocessione è superiore a 0 metri, vi è un consenso per la corsa.</p> <p>Il punto di fermata adeguato nel regime d'esercizio «Reversing» si trova fra 0 e 200 metri prima della fine della distanza di retrocessione.</p>	<p>Corsa in regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>Se l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Reversing», e la distanza di retrocessione è superiore a 0 metri, vi è un consenso per la corsa.</p> <p>Il punto di fermata adeguato nel regime d'esercizio «Reversing» si trova fra 0 e 200 metri prima della fine della distanza di retrocessione.</p>
5.6.2	<p>Fine del regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>Per uscire dal regime d'esercizio «Reversing», il MAC deve ricevere un corrispondente ordine dal CMOV.</p>	<p>Fine del regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>Per uscire dal regime d'esercizio «Reversing», il MAC deve ricevere un corrispondente ordine dal CMOV.</p>

5.6.3	<p>Superamento della distanza ammessa per la corsa in regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>Quando con un messaggio di testo in un bordo lampeggiante viene indicato che è stata superata la di-stanza di retrocessione, il MAC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvisare il CMOV, - a treno fermo, quietanzare il messaggio di testo, qualora la distanza ammessa per la corsa nel regime d'esercizio «Reversing» non sia stata prolungata. 	<p>Superamento della distanza ammessa per la corsa in regime d'esercizio «Reversing»</p> <p>Quando con un messaggio di testo in un bordo lampeggiante viene indicato che è stata superata la di-stanza di retrocessione, il MAC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvisare il CMOV, - a treno fermo, quietanzare il messaggio di testo, qualora la distanza ammessa per la corsa nel regime d'esercizio «Reversing» non sia stata prolungata.
5.7	<p>Comportamento in caso di passaggio di Level fallito</p>	<p>Comportamento in caso di passaggio di Level fallito</p>
5.7.1	<p>L'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Trip»</p> <p>Dopo aver azionato il tasto «Start», il MAC deve verificare se l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel livello giusto, e modificarlo se necessario. Entrando in una zona di SCab, si deve procedere secondo le disposizioni «Proseguimento della corsa nel regime d'esercizio [Post Trip]».</p>	<p>L'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel regime d'esercizio «Trip»</p> <p>Dopo aver azionato il tasto «Start», il MAC deve verificare se l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel livello giusto, e modificarlo se necessario. Entrando in una zona di SCab, si deve procedere secondo le disposizioni «Proseguimento della corsa nel regime d'esercizio [Post Trip]».</p>
5.7.2	<p>In tutti gli altri casi</p> <p>Il MAC deve fermare il treno e avvisare il CMOV. In seguito il MAC deve verificare se l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel livello giusto, e modificarlo se necessario.</p>	<p>In tutti gli altri casi</p> <p>Il MAC deve fermare il treno e avvisare il CMOV. In seguito il MAC deve verificare se l'equipaggiamento ETCS del veicolo si trova nel livello giusto, e modificarlo se necessario.</p>
5.8	<p>Comportamento in caso di perturbazione del collegamento dati via radio</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve verificare il Level e l'identificazione della rete radio. Se necessario, deve correggere l'identificazione della RBC.</p> <p>Se non può allestire il collegamento radio con la RBC, il MAC deve avvisarne il CMOV.</p> <p>In una zona di SCab, si deve procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA».</p>	<p>Comportamento in caso di perturbazione del collegamento dati via radio</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve verificare il Level e l'identificazione della rete radio. Se necessario, deve correggere l'identificazione della RBC.</p> <p>Se non può allestire il collegamento radio con la RBC, il MAC deve avvisarne il CMOV.</p> <p>In una zona di SCab, si deve procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA».</p>
5.9	<p>Comportamento in caso di autotest non riuscito</p> <p>Se riceve un messaggio che indica il mancato successo dell'autotest, il MAC deve disconnettere l'equipaggiamento ETCS del veicolo e inserirlo nuovamente, prima di avviare un nuovo autotest. Se gli viene mostrata nuovamente la stessa informazione, ne deve avvisare il CMOV.</p>	<p>Comportamento in caso di autotest non riuscito</p> <p>Se riceve un messaggio che indica il mancato successo dell'autotest, il MAC deve disconnettere l'equipaggiamento ETCS del veicolo e inserirlo nuovamente, prima di avviare un nuovo autotest. Se gli viene mostrata nuovamente la stessa informazione, ne deve avvisare il CMOV.</p>

	Il MAC deve isolare il sistema ETCS. Per quanto possibile, la corsa viene proseguita con un sistema di controllo della marcia del treno ancora funzionante. In una zona di SCab, dev'essere richiesto l'impiego di un altro veicolo motore.	Il MAC deve isolare il sistema ETCS. Per quanto possibile, la corsa viene proseguita con un sistema di controllo della marcia del treno ancora funzionante. In una zona di SCab, dev'essere richiesto l'impiego di un altro veicolo motore.
5.10	Comportamento in caso di perturbazione dell'equipaggiamento GSM-R del veicolo	Comportamento in caso di perturbazione dell'equipaggiamento GSM-R del veicolo
5.10.1	Durante la preparazione del veicolo che conduce il treno <i>Level 2</i> Der LF hat den Einsatz eines anderen Fahrzeugs mit ETCSFahrzeugausrüstung anzufordern.	Durante la preparazione del veicolo che conduce il treno <i>Level 2</i> Der LF hat den Einsatz eines anderen Fahrzeugs mit ETCSFahrzeugausrüstung anzufordern.
5.10.2	Durante la corsa <i>Level 2</i> Si deve procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA».	Durante la corsa <i>Level 2</i> Si deve procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA».
5.11	Comportamento in caso di perturbazione dell'indicatore DMI Se la DMI è in avaria e fornisce indicazioni errate o nessuna indicazione, il MAC deve avvisarne il CMOV. Il MAC deve isolare il sistema ETCS. Per quanto possibile, la corsa viene proseguita con un sistema di controllo della marcia del treno ancora funzionante. In una zona di SCab, dev'essere richiesto l'impiego di un altro veicolo motore.	Comportamento in caso di perturbazione dell'indicatore DMI Se la DMI è in avaria e fornisce indicazioni errate o nessuna indicazione, il MAC deve avvisarne il CMOV. Il MAC deve isolare il sistema ETCS. Per quanto possibile, la corsa viene proseguita con un sistema di controllo della marcia del treno ancora funzionante. In una zona di SCab, dev'essere richiesto l'impiego di un altro veicolo motore.
6	Indicazione alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura	Indicazione alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura
6.1	Entrata e corsa nel Level 0	Entrata e corsa nel Level 0
6.1.1	Annuncio Quando alla DMI viene visualizzato questo simbolo, che annuncia un passaggio al Level 0, <input type="checkbox"/> il MAC deve prepararsi all'applicazione delle disposizioni per la segnalazione esterna.	Annuncio Quando alla DMI viene visualizzato questo simbolo, che annuncia un passaggio al Level 0, <input type="checkbox"/> il MAC deve prepararsi all'applicazione delle disposizioni per la segnalazione esterna.
6.1.2	Quietanza Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/>	Quietanza Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/>

	il MAC deve quietanzare il passaggio al Level.	il MAC deve quietanzare il passaggio al Level.
6.1.3	<p>Corsa</p> <p>Il treno entra in un settore con Level 0.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.</p>	<p>Corsa</p> <p>Il treno entra in un settore con Level 0.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.</p>
6.2	Entrata e corsa nel Level 1	Entrata e corsa nel Level 1
6.2.1	<p>Annuncio</p> <p>Quando alla DMI viene visualizzato questo simbolo, che annuncia un passaggio nel Level 1,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve prepararsi all'applicazione delle disposizioni per la segnalazione esterna.</p>	<p>Annuncio</p> <p>Quando alla DMI viene visualizzato questo simbolo, che annuncia un passaggio nel Level 1,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve prepararsi all'applicazione delle disposizioni per la segnalazione esterna.</p>
6.2.2	<p>Quietanza</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve quietanzare il passaggio al Level.</p>	<p>Quietanza</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve quietanzare il passaggio al Level.</p>
6.2.3	<p>Corsa</p> <p>Il treno entra in un settore con Level 1.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.</p>	<p>Corsa</p> <p>Il treno entra in un settore con Level 1.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve osservare le disposizioni per la segnalazione esterna.</p>
6.3	Entrata e corsa nel Level 2	Entrata e corsa nel Level 2
6.3.1	<p>Annuncio</p> <p>Quando alla DMI viene visualizzato questo simbolo, che annuncia un passaggio al Level 2,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve prepararsi all'applicazione delle disposizioni per la SCab.</p>	<p>Annuncio</p> <p>Quando alla DMI viene visualizzato questo simbolo, che annuncia un passaggio al Level 2,</p> <input type="checkbox"/> <p>il MAC deve prepararsi all'applicazione delle disposizioni per la SCab.</p>

6.3.2	<p>Quietanza Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/> il MAC deve quietanzare il passaggio del Level.</p>	<p>Quietanza Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo con bordo lampeggiante, <input type="checkbox"/> il MAC deve quietanzare il passaggio del Level.</p>
6.3.3	<p>Corsa Il treno entra in un settore con Level 2. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve osservare le disposizioni per la SCab.</p>	<p>Corsa Il treno entra in un settore con Level 2. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve osservare le disposizioni per la SCab.</p>
6.4	<p>Circolazione su una sezione di tratta con pantografi abbassati <i>Levels 1, 2</i></p>	<p>Circolazione su una sezione di tratta con pantografi abbassati <i>Levels 1, 2</i></p>
6.4.1	<p>Abbassamento e sollevamento manuale dei pantografi Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve abbassare i pantografi. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC è autorizzato a sollevare i pantografi, tenendo conto della loro posizione.</p>	<p>Abbassamento e sollevamento manuale dei pantografi Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve abbassare i pantografi. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC è autorizzato a sollevare i pantografi, tenendo conto della loro posizione.</p>
6.4.2	<p>Abbassamento e sollevamento automatico dei pantografi Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> i pantografi sono abbassati automaticamente dal sistema. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve lasciare i pantografi in posizione abbassata. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> i pantografi sono sollevati automaticamente dal sistema.</p>	<p>Abbassamento e sollevamento automatico dei pantografi Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> i pantografi sono abbassati automaticamente dal sistema. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve lasciare i pantografi in posizione abbassata. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> i pantografi sono sollevati automaticamente dal sistema.</p>

6.5	Modifica dell'alimentazione di corrente selezionata <i>Levels 1, 2</i>	Modifica dell'alimentazione di corrente selezionata <i>Levels 1, 2</i>
6.5.1	Cambiamento manuale dell'alimentazione di corrente Quando alla DMI viene visualizzato uno dei simboli seguenti, <input type="checkbox"/> il MAC deve modificare l'alimentazione di corrente in modo corrispondente all'indicazione.	Cambiamento manuale dell'alimentazione di corrente Quando alla DMI viene visualizzato uno dei simboli seguenti, <input type="checkbox"/> il MAC deve modificare l'alimentazione di corrente in modo corrispondente all'indicazione.
6.5.2	Cambiamento automatico dell'alimentazione di corrente Quando alla DMI sono visualizzati i simboli seguenti, <input type="checkbox"/> il cambiamento dell'alimentazione di corrente è fatto automaticamente dal sistema.	Cambiamento automatico dell'alimentazione di corrente Quando alla DMI sono visualizzati i simboli seguenti, <input type="checkbox"/> il cambiamento dell'alimentazione di corrente è fatto automaticamente dal sistema.
6.6	Circolazione su una sezione di tratta senza tensione <i>Levels 1, 2</i>	Circolazione su una sezione di tratta senza tensione <i>Levels 1, 2</i>
6.6.1	Disinserimento e inserimento manuale dell'interruttore principale Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve disinserire l'interruttore principale. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC è autorizzato a inserire nuovamente l'interruttore principale, tenendo conto della posizione dei pantografi.	Disinserimento e inserimento manuale dell'interruttore principale Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve disinserire l'interruttore principale. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC è autorizzato a inserire nuovamente l'interruttore principale, tenendo conto della posizione dei pantografi.
6.6.2	Disinserimento e inserimento automatico dell'interruttore principale Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve lasciare disinserito l'interruttore principale. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> l'inserimento dell'interruttore principale è fatto automaticamente dal sistema.	Disinserimento e inserimento automatico dell'interruttore principale Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> il MAC deve lasciare disinserito l'interruttore principale. Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/> l'inserimento dell'interruttore principale è fatto automaticamente dal sistema.
6.7	Circolazione in un settore senza fermate	Circolazione in un settore senza fermate

	<p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve prepararsi ad evitare fermate nel settore annunciato, salvo in situazioni d'emergenza.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve evitare fermate, salvo in situazioni d'emergenza.</p>	<p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve prepararsi ad evitare fermate nel settore annunciato, salvo in situazioni d'emergenza.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo, <input type="checkbox"/></p> <p>il MAC deve evitare fermate, salvo in situazioni d'emergenza.</p>
6.8	<p>Indicazione alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura non rilevanti per la Svizzera</p> <p>Le indicazioni alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura secondo l'allegato 2 sono previste secondo la specificazione DMI 3.3.0 ma non trovano applicazione in Svizzera.</p> <p>Se alla DMI viene visualizzata una di queste indicazioni, occorre procedere conformemente alle disposizioni «Procedimento in caso di situazioni impreviste, non disciplinate».</p>	<p>Indicazione alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura non rilevanti per la Svizzera</p> <p>Le indicazioni alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura secondo l'allegato 2 sono previste secondo la specificazione DMI 3.3.0 ma non trovano applicazione in Svizzera.</p> <p>Se alla DMI viene visualizzata una di queste indicazioni, occorre procedere conformemente alle disposizioni «Procedimento in caso di situazioni impreviste, non disciplinate».</p>
7	<p>Visualizzazione alla DMI di informazioni di sistema in una zona di SCab</p> <p><i>Level 2</i></p>	<p>Visualizzazione alla DMI di informazioni di sistema in una zona di SCab</p> <p><i>Level 2</i></p>
7.1	<p>Indicazioni di velocità</p> <p>Una autorizzazione al movimento CAB viene visualizzata alla DMI mediante una curva di velocità.</p>	<p>Indicazioni di velocità</p> <p>Una autorizzazione al movimento CAB viene visualizzata alla DMI mediante una curva di velocità.</p>
7.1.1	<p>Velocità massima ammessa</p> <p>La velocità massima ammessa viene mostrata alla DMI per mezzo di una curva di velocità grigio chiaro. La fine della curva di velocità grigio chiaro è al contempo la velocità massima ammessa. In più, la velocità attuale viene visualizzata con un numero al centro dell'indicatore di velocità.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. La velocità massima ammessa è di 160 km/h. La velocità attuale è di 126 km/h.</p>	<p>Velocità massima ammessa</p> <p>La velocità massima ammessa viene mostrata alla DMI per mezzo di una curva di velocità grigio chiaro. La fine della curva di velocità grigio chiaro è al contempo la velocità massima ammessa. In più, la velocità attuale viene visualizzata con un numero al centro dell'indicatore di velocità.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. La velocità massima ammessa è di 160 km/h. La velocità attuale è di 126 km/h.</p>
7.1.2	<p>Annuncio di una riduzione della velocità</p>	<p>Annuncio di una riduzione della velocità</p>

	<p>Una riduzione di velocità viene visualizzata alla DMI mediante una curva di velocità di colore grigio. La fine della curva di velocità grigia è al contempo la velocità finale. Finché non è stato raggiunto il settore di velocità, la velocità massima ammessa continua ad essere visualizzata mediante la curva di velocità di colore grigio chiaro.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È annunciata una riduzione della velocità a 80 km/h.</p>	<p>Una riduzione di velocità viene visualizzata alla DMI mediante una curva di velocità di colore grigio. La fine della curva di velocità grigia è al contempo la velocità finale. Finché non è stato raggiunto il settore di velocità, la velocità massima ammessa continua ad essere visualizzata mediante la curva di velocità di colore grigio chiaro.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È annunciata una riduzione della velocità a 80 km/h.</p>
7.1.3	<p>Curve di frenatura</p> <p>Il raggiungimento di una curva di frenatura è visualizzato alla DMI dal passaggio al colore giallo della curva di velocità e dell'indicatore di velocità. Il cambiamento di colore concerne il campo fra la velocità massima ammessa e la velocità finale. La velocità massima ammessa al momento diminuisce in modo corrente lungo la curva di frenatura teorica. In aggiunta, la distanza fino al cambiamento della velocità viene mostrata a sinistra accanto all'indicazione di velocità in modo numerico, e per gli ultimi mille metri anche otticamente.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È stata raggiunta la curva di frenatura. La velocità finale di 160 km/h sarà raggiunta in 590 metri.</p>	<p>Curve di frenatura</p> <p>Il raggiungimento di una curva di frenatura è visualizzato alla DMI dal passaggio al colore giallo della curva di velocità e dell'indicatore di velocità. Il cambiamento di colore concerne il campo fra la velocità massima ammessa e la velocità finale. La velocità massima ammessa al momento diminuisce in modo corrente lungo la curva di frenatura teorica. In aggiunta, la distanza fino al cambiamento della velocità viene mostrata a sinistra accanto all'indicazione di velocità in modo numerico, e per gli ultimi mille metri anche otticamente.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È stata raggiunta la curva di frenatura. La velocità finale di 160 km/h sarà raggiunta in 590 metri.</p>
7.1.4	<p>EOA</p> <p>La EOA viene visualizzata alla DMI mediante una curva di frenatura fino alla velocità finale «zero». In aggiunta, la distanza fino alla EOA viene mostrata a sinistra accanto all'indicazione di velocità in modo numerico, e per gli ultimi mille metri anche otticamente.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È stata raggiunta la curva di frenatura. La velocità finale ammonta a 0 km/h. La EOA sarà raggiunta in 240 metri.</p>	<p>EOA</p> <p>La EOA viene visualizzata alla DMI mediante una curva di frenatura fino alla velocità finale «zero». In aggiunta, la distanza fino alla EOA viene mostrata a sinistra accanto all'indicazione di velocità in modo numerico, e per gli ultimi mille metri anche otticamente.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione, <input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È stata raggiunta la curva di frenatura. La velocità finale ammonta a 0 km/h. La EOA sarà raggiunta in 240 metri.</p>
7.1.5	<p>Velocità di liberazione</p> <p>Circolando verso la EOA, alla DMI può essere visualizzata una velocità di liberazione mediante una curva di velocità di colore grigio. In aggiunta, a sinistra è</p>	<p>Velocità di liberazione</p> <p>Circolando verso la EOA, alla DMI può essere visualizzata una velocità di liberazione mediante una curva di velocità di colore grigio. In aggiunta, a sinistra è</p>

	<p>mostrata con un numero la velocità di liberazione ammessa. Si deve procedere conformemente alle disposizioni «Avvicinamento a una fine del consenso per la corsa con indicazione di una velocità di liberazione».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È stata raggiunta la curva di frenatura. La velocità di liberazione ammonta a 20 km/h.</p>	<p>mostrata con un numero la velocità di liberazione ammessa. Si deve procedere conformemente alle disposizioni «Avvicinamento a una fine del consenso per la corsa con indicazione di una velocità di liberazione».</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>è stata data un'autorizzazione al movimento CAB. È stata raggiunta la curva di frenatura. La velocità di liberazione ammonta a 20 km/h.</p>
7.2	Indicazione di superamenti della velocità	Indicazione di superamenti della velocità
7.2.1	<p>Avvertimento sulla velocità</p> <p>Il superamento della velocità massima ammessa è visualizzato alla DMI dal passaggio al colore arancio della curva di velocità e dell'indicatore di velocità. Il cambiamento di colore della curva di velocità concerne il campo della velocità massima ammessa fino all'intervento della frenatura di sistema o imposta.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>la velocità massima ammessa è stata superata. Il MAC deve ridurre la velocità.</p>	<p>Avvertimento sulla velocità</p> <p>Il superamento della velocità massima ammessa è visualizzato alla DMI dal passaggio al colore arancio della curva di velocità e dell'indicatore di velocità. Il cambiamento di colore della curva di velocità concerne il campo della velocità massima ammessa fino all'intervento della frenatura di sistema o imposta.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>la velocità massima ammessa è stata superata. Il MAC deve ridurre la velocità.</p>
7.2.2	<p>Intervento della frenatura di sistema o imposta</p> <p>Se dopo un avvertimento sulla velocità quest'ultima non viene ridotta, o non viene ridotta abbastanza, questo viene visualizzato alla DMI dal passaggio al colore rosso della curva di velocità e dell'indicatore di velocità. La forza di trazione viene interrotta automaticamente dal sistema ed è attivata una frenatura di sistema o imposta.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>la velocità massima ammessa è stata superata. La velocità viene ridotta automaticamente con una frenatura di sistema o vi è una frenatura imposta.</p>	<p>Intervento della frenatura di sistema o imposta</p> <p>Se dopo un avvertimento sulla velocità quest'ultima non viene ridotta, o non viene ridotta abbastanza, questo viene visualizzato alla DMI dal passaggio al colore rosso della curva di velocità e dell'indicatore di velocità. La forza di trazione viene interrotta automaticamente dal sistema ed è attivata una frenatura di sistema o imposta.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzata questa informazione,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>la velocità massima ammessa è stata superata. La velocità viene ridotta automaticamente con una frenatura di sistema o vi è una frenatura imposta.</p>
7.3	<p>Visualizzazione di simboli di stato</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>è stata attivata una frenatura di sistema o una frenatura imposta.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p>	<p>Visualizzazione di simboli di stato</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>è stata attivata una frenatura di sistema o una frenatura imposta.</p> <p>Quando alla DMI è visualizzato questo simbolo,</p>

	<input type="checkbox"/> è stato allestito un collegamento dati radio.	<input type="checkbox"/> è stato allestito un collegamento dati radio.
7.4	<p>Simboli per la previsione della tratta</p> <p>In una zona di SCab, con la previsione della tratta sono visualizzate informazioni necessarie per la corsa. Oltre ai dati relativi alla tratta, si tratta in particolare di indicazioni dipendenti dalla velocità.</p> <p><input type="checkbox"/> <u>Punto d'inizio della frenatura</u> Inizio della curva di frenatura</p> <p><input type="checkbox"/> <u>Aumento della velocità</u> Da questo punto si può accelerare alla velocità più elevata. La coda del treno viene tenuta in considerazione.</p> <p><input type="checkbox"/> <u>Riduzione della velocità</u> Da questo punto deve essere raggiunta la velocità ridotta</p> <p><input type="checkbox"/> <u>EOA</u> Si può circolare fino a questo punto</p>	<p>Simboli per la previsione della tratta</p> <p>In una zona di SCab, con la previsione della tratta sono visualizzate informazioni necessarie per la corsa. Oltre ai dati relativi alla tratta, si tratta in particolare di indicazioni dipendenti dalla velocità.</p> <p><input type="checkbox"/> <u>Punto d'inizio della frenatura</u> Inizio della curva di frenatura</p> <p><input type="checkbox"/> <u>Aumento della velocità</u> Da questo punto si può accelerare alla velocità più elevata. La coda del treno viene tenuta in considerazione.</p> <p><input type="checkbox"/> <u>Riduzione della velocità</u> Da questo punto deve essere raggiunta la velocità ridotta</p> <p><input type="checkbox"/> <u>EOA</u> Si può circolare fino a questo punto</p>
Annesso 1	all'Allegato 1	all'Allegato 1
	Abbreviazioni e traduzioni usate per i regimi d'esercizio	Abbreviazioni e traduzioni usate per i regimi d'esercizio
Annesso 2	all'Allegato 1	all'Allegato 1
	Indicazione alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura senza applicazione in Svizzera	Indicazione alla DMI di informazioni relative all'infrastruttura senza applicazione in Svizzera
	<p>1 Circolazione su una sezione con annullamento del freno magnetico di rotaia</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>1 Circolazione su una sezione con annullamento del freno magnetico di rotaia</p> <p><input type="checkbox"/></p>
	<p>2 Circolazione su una sezione con annullamento del freno a correnti parassite</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>2 Circolazione su una sezione con annullamento del freno a correnti parassite</p> <p><input type="checkbox"/></p>
	<p>3 Circolazione su una sezione con annullamento del freno elettrico</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>3 Circolazione su una sezione con annullamento del freno elettrico</p> <p><input type="checkbox"/></p>
	4 Circolazione su una sezione con limitatore di sovrappressione	4 Circolazione su una sezione con limitatore di sovrappressione

	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5 Azionamento del fischietto della locomotiva <input type="checkbox"/>	5 Azionamento del fischietto della locomotiva <input type="checkbox"/>
	6 Modificare il fattore di aderenza <input type="checkbox"/>	6 Modificare il fattore di aderenza <input type="checkbox"/>
	7 Superamento di un'assenza di segnale radio <input type="checkbox"/>	7 Superamento di un'assenza di segnale radio <input type="checkbox"/>
	8 Fermata in un settore sicuro <input type="checkbox"/>	8 Fermata in un settore sicuro <input type="checkbox"/>
	9 Passaggio a un settore senza alimentazione di corrente <input type="checkbox"/>	9 Passaggio a un settore senza alimentazione di corrente <input type="checkbox"/>
	10 Impianto di passaggio a livello non sorvegliato <input type="checkbox"/>	10 Impianto di passaggio a livello non sorvegliato <input type="checkbox"/>
R 300.9	Perturbazioni	
1	In generale Gli ordini per i movimenti di manovra in stazione, in una zona di SCab e su binari di raccordo sono trasmessi con obbligo di quietanza anziché con obbligo di protocollo. Se il CMOV non ha la possibilità di servire l'impianto di sicurezza, la persona del servizio tecnico designato può eccezionalmente su ordine esplicito del CMOV eseguire comandi su detti impianti.	In generale Gli ordini per i movimenti di manovra in stazione, in una zona di SCab e su binari di raccordo sono trasmessi con obbligo di quietanza anziché con obbligo di protocollo. Se il CMOV non ha la possibilità di servire l'impianto di sicurezza, la persona del servizio tecnico designato può eccezionalmente su ordine esplicito del CMOV eseguire comandi su detti impianti.
2.4.1	Consenso per i treni Il consenso può essere dato come segue: <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 	Consenso per i treni Il consenso può essere dato come segue: <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

	<ul style="list-style-type: none"> – con l'ordine 1, 2 o 7 soggetto a protocollo oppure – in una zona di SCab, tramite il rispettivo regime d'esercizio – sulle tratte prive di segnali principali, la procedura viene fissata dai GI. 	<ul style="list-style-type: none"> – con l'ordine 1, 2 o 7 soggetto a protocollo oppure – in una zona di SCab, tramite il rispettivo regime d'esercizio – sulle tratte prive di segnali principali, la procedura viene fissata dai GI.
2.4.3	<p>Segnale ausiliario e superamento del segnale su posizione di <i>fermata</i></p> <p>Mediante il segnale ausiliario o consegnando un <i>ordine 1</i> soggetto a protocollo, il CMOV dà al MAC il consenso di superare il rispettivo segnale principale.</p> <p>Il segnale ausiliario o l'<i>ordine 1</i> soggetto a protocollo permette pure il superamento di segnali bassi spenti e che mostrano <i>fermata</i>.</p> <p>Fino al prossimo segnale principale rispettivamente al primo segnale di fermata ETCS si deve circolare con <i>corsa a vista</i>. Al prossimo segnale principale ci si deve attendere la posizione di <i>fermata</i>.</p> <p>Se contemporaneamente viene eseguita un'entrata su un binario occupato, non bisogna avvisare ulteriormente il MAC.</p> <p>Se la <i>corsa a vista</i> dev'essere proseguita oltre il prossimo segnale principale che mostra via libera, ciò dev'essere prescritto al MAC con obbligo di protocollo mediante l'<i>ordine 6</i>.</p> <p>Se il segnale ausiliario si spegne prima che la testa del treno lo abbia superato, il MAC deve fermare immediatamente il treno e prendere contatto con il CMOV.</p>	<p>Segnale ausiliario e superamento del segnale su posizione di <i>fermata</i></p> <p>Mediante il segnale ausiliario o consegnando un <i>ordine 1</i> soggetto a protocollo, il CMOV dà al MAC il consenso di superare il rispettivo segnale principale.</p> <p>Il segnale ausiliario o l'<i>ordine 1</i> soggetto a protocollo permette pure il superamento di segnali bassi spenti e che mostrano <i>fermata</i>.</p> <p>Fino al prossimo segnale principale rispettivamente al primo segnale di fermata ETCS si deve circolare con <i>corsa a vista</i>. Al prossimo segnale principale ci si deve attendere la posizione di <i>fermata</i>.</p> <p>Se contemporaneamente viene eseguita un'entrata su un binario occupato, non bisogna avvisare ulteriormente il MAC.</p> <p>Se la <i>corsa a vista</i> dev'essere proseguita oltre il prossimo segnale principale che mostra via libera, ciò dev'essere prescritto al MAC con obbligo di protocollo mediante l'<i>ordine 6</i>.</p> <p>Se il segnale ausiliario si spegne prima che la testa del treno lo abbia superato, il MAC deve fermare immediatamente il treno e prendere contatto con il CMOV.</p>
3.9	<p>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>	<p>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>
5	Perturbazioni in una zona di SCab	Perturbazioni in una zona di SCab
5.1	Perturbazioni degli impianti di sicurezza	Perturbazioni degli impianti di sicurezza

	<p>Per le corse treno nel caso di perturbazioni agli impianti di sicurezza, si applica il regime d'esercizio «On Sight».</p> <p>Il CMOV deve disporre il percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS o segnale di posizione ETCS. Al momento di disporre i segnali principali fittizi ETCS, al treno viene data una autorizzazione al movimento CAB nel regime d'esercizio «On Sight».</p> <p>Se non è possibile disporre su via libera un segnale principale fittizio ETCS o disporre un percorso di manovra, la sezione interessata non deve più essere percorsa. Il CMOV deve chiedere l'intervento del servizio tecnico.</p>	<p>Per le corse treno nel caso di perturbazioni agli impianti di sicurezza, si applica il regime d'esercizio «On Sight».</p> <p>Il CMOV deve disporre il percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS o segnale di posizione ETCS. Al momento di disporre i segnali principali fittizi ETCS, al treno viene data una autorizzazione al movimento CAB nel regime d'esercizio «On Sight».</p> <p>Se non è possibile disporre su via libera un segnale principale fittizio ETCS o disporre un percorso di manovra, la sezione interessata non deve più essere percorsa. Il CMOV deve chiedere l'intervento del servizio tecnico.</p>
5.1.1	<p>Superamento dell'ultimo segnale su posizione di <i>fermata</i> della segnalazione esterna all'entrata in una zona di SCab</p> <p>All'entrata nel settore di velocità estesa, è proibito il superamento con l'ordine 1 soggetto a protocollo dell'ultimo segnale della segnalazione esterna su posizione di fermata.</p> <p>All'entrata in un settore di velocità convenzionale, prima di dare il consenso per il superamento di un segnale su posizione di fermata, il CMOV deve verificare se il treno</p> <ul style="list-style-type: none"> – si trova nel regime d'esercizio «Unfitted» o «Limited Supervision», e – si è annunciato correttamente alla RBC. 	<p>Superamento dell'ultimo segnale su posizione di <i>fermata</i> della segnalazione esterna all'entrata in una zona di SCab</p> <p>All'entrata nel settore di velocità estesa, è proibito il superamento con l'ordine 1 soggetto a protocollo dell'ultimo segnale della segnalazione esterna su posizione di fermata.</p> <p>All'entrata in un settore di velocità convenzionale, prima di dare il consenso per il superamento di un segnale su posizione di fermata, il CMOV deve verificare se il treno</p> <ul style="list-style-type: none"> — si trova nel regime d'esercizio «Unfitted» o «Limited Supervision», e — si è annunciato correttamente alla RBC.
5.2	<p>Perturbazione ai veicoli motore</p> <p>In presenza di una perturbazione rilevante per la sicurezza si verifica una frenatura imposta. Il MAC deve avvisarne subito il CMOV.</p> <p>Se dopo una frenatura imposta alla DMI non è indicata alcuna perturbazione, o se la perturbazione può essere eliminata secondo le prescrizioni di servizio per l'equipaggiamento ETCS del veicolo e vi è una autorizzazione al movimento CAB, la corsa va proseguita.</p>	<p>Perturbazione ai veicoli motore</p> <p>In presenza di una perturbazione rilevante per la sicurezza si verifica una frenatura imposta. Il MAC deve avvisarne subito il CMOV.</p> <p>Se dopo una frenatura imposta alla DMI non è indicata alcuna perturbazione, o se la perturbazione può essere eliminata secondo le prescrizioni di servizio per l'equipaggiamento ETCS del veicolo e vi è una autorizzazione al movimento CAB, la corsa va proseguita.</p>
5.3	<p>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>	<p>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>
5.3.1	<p>Consenso per il superamento della EOA</p> <p>Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible», il CMOV deve disporre almeno un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al</p>	<p>Consenso per il superamento della EOA</p> <p>Oltre al percorso treno, che vale come destinazione per la corsa nel regime d'esercizio «Staff Responsible», il CMOV deve disporre almeno un altro percorso treno fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al</p>

	<p>primo segnale principale. In seguito il CMOV dà al MAC il consenso di superare la EOA mediante <i>l'ordine 1</i> soggetto a protocollo (senza designazione del segnale di fermata ETCS). Il consenso per superare la EOA vale dalla commutazione dell'equipaggiamento ETCS del veicolo nel regime d'esercizio «Staff Responsible» fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al primo segnale principale. Ad ogni ulteriore segnale di fermata ETCS è necessario un nuovo consenso.</p> <p>Se il treno è fermo immediatamente prima di un segnale di fermata ETCS, il CMOV deve prescrivere al MAC il consenso di superare la EOA mediante <i>l'ordine 1</i> soggetto a protocollo (con designazione del rispettivo segnale di fermata ETCS).</p> <p>...</p>	<p>primo segnale principale. In seguito il CMOV dà al MAC il consenso di superare la EOA mediante <i>l'ordine 1</i> soggetto a protocollo (senza designazione del segnale di fermata ETCS). Il consenso per superare la EOA vale dalla commutazione dell'equipaggiamento ETCS del veicolo nel regime d'esercizio «Staff Responsible» fino al prossimo segnale di fermata ETCS rispettivamente fino al primo segnale principale. Ad ogni ulteriore segnale di fermata ETCS è necessario un nuovo consenso.</p> <p>Se il treno è fermo immediatamente prima di un segnale di fermata ETCS, il CMOV deve prescrivere al MAC il consenso di superare la EOA mediante <i>l'ordine 1</i> soggetto a protocollo (con designazione del rispettivo segnale di fermata ETCS).</p> <p>...</p>
5.4	Proseguimento della corsa dopo il regime d'esercizio «Post Trip»	Proseguimento della corsa dopo il regime d'esercizio «Post Trip»
5.4.1	<p>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 <i>l'ordine 2</i> soggetto a protocollo il CMOV dà al MAC il consenso per il proseguimento della corsa dopo il regime d'esercizio «Post Trip».</p> <p>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>	<p>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 <i>l'ordine 2</i> soggetto a protocollo il CMOV dà al MAC il consenso per il proseguimento della corsa dopo il regime d'esercizio «Post Trip».</p> <p>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>
5.4.2	<p>Proseguimento della corsa come movimento di manovra</p> <p>Il proseguimento della corsa come movimento di manovra avviene secondo le disposizioni «Consenso per movimento di manovra» o le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su un binario sbarrato». Il CMOV dà al MAC <i>l'ordine 2</i> soggetto a protocollo e con esso il consenso per commutare il regime d'esercizio «Shunting».</p>	<p>Proseguimento della corsa come movimento di manovra</p> <p>Il proseguimento della corsa come movimento di manovra avviene secondo le disposizioni «Consenso per movimento di manovra» o le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su un binario sbarrato». Il CMOV dà al MAC <i>l'ordine 2</i> soggetto a protocollo e con esso il consenso per commutare il regime d'esercizio «Shunting».</p>

<p>5.5</p>	<p>Frenatura in seguito a un errore di misura del percorso</p> <p>Se vi è una frenatura di sistema con un avviso di testo alla DMI concernente una finestra di balise mancata, ci si deve fermare. Se dopo la fermata</p> <ul style="list-style-type: none"> – vi è una autorizzazione al movimento CAB, si deve proseguire la corsa – non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, si deve avvisare il CMOV e procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA». 	<p>Frenatura in seguito a un errore di misura del percorso</p> <p>Se vi è una frenatura di sistema con un avviso di testo alla DMI concernente una finestra di balise mancata, ci si deve fermare. Se dopo la fermata</p> <ul style="list-style-type: none"> — vi è una autorizzazione al movimento CAB, si deve proseguire la corsa — non vi è alcuna autorizzazione al movimento CAB, si deve avvisare il CMOV e procedere secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA».
<p>5.6</p>	<p>Disconnessione dell'equipaggiamento del veicolo ETCS perturbato</p> <p>Nel settore di velocità estesa, sui veicoli che conducono il treno e con i movimenti di manovra è vietato adottare il regime d'esercizio «Isolation».</p> <p>Se nel settore di velocità convenzionale non è possibile eliminare una perturbazione che riguarda l'equipaggiamento ETCS del veicolo, il MAC lo deve disinscrivere d'intesa con il CMOV. L'equipaggiamento del veicolo muta nel regime d'esercizio «Isolation». Le corse nel regime d'esercizio «Isolation» sono consentite solo fino al prossimo luogo appropriato.</p> <p>Il proseguimento della corsa come treno avviene secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA».</p> <p>Il proseguimento della corsa come movimento di manovra avviene secondo le disposizioni «Consenso per movimento di manovra» o le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su un binario sbarrato».</p>	<p>Disconnessione dell'equipaggiamento del veicolo ETCS perturbato</p> <p>Nel settore di velocità estesa, sui veicoli che conducono il treno e con i movimenti di manovra è vietato adottare il regime d'esercizio «Isolation».</p> <p>Se nel settore di velocità convenzionale non è possibile eliminare una perturbazione che riguarda l'equipaggiamento ETCS del veicolo, il MAC lo deve disinscrivere d'intesa con il CMOV. L'equipaggiamento del veicolo muta nel regime d'esercizio «Isolation». Le corse nel regime d'esercizio «Isolation» sono consentite solo fino al prossimo luogo appropriato.</p> <p>Il proseguimento della corsa come treno avviene secondo le disposizioni «Consenso per il superamento della EOA».</p> <p>Il proseguimento della corsa come movimento di manovra avviene secondo le disposizioni «Consenso per movimento di manovra» o le «Disposizioni complementari per i movimenti di manovra su un binario sbarrato».</p>
<p>9.2</p>	<p>Linea di contatto senza tensione</p> <p>Se dopo una caduta di tensione il MAC si avvede che la linea di contatto non torna nuovamente sotto tensione, deve procedere come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – proseguire immediatamente con corsa a vista – proseguire fintantoché, in base al tipo di freno, può ancora fermare in modo sicuro – nell'ambito della segnalazione esterna <ul style="list-style-type: none"> – percorrere il sezionamento di tratta con pantografi abbassati – fermare in un posto adatto, tuttavia al più tardi nella prossima stazione – in una zona di SCab <ul style="list-style-type: none"> – abbassare i pantografi 	<p>Linea di contatto senza tensione</p> <p>Se dopo una caduta di tensione il MAC si avvede che la linea di contatto non torna nuovamente sotto tensione, deve procedere come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – proseguire immediatamente con corsa a vista – proseguire fintantoché, in base al tipo di freno, può ancora fermare in modo sicuro – nell'ambito della segnalazione esterna <ul style="list-style-type: none"> – percorrere il sezionamento di tratta con pantografi abbassati – fermare in un posto adatto, tuttavia al più tardi nella prossima stazione — in una zona di SCab <ul style="list-style-type: none"> — abbassare i pantografi

	<ul style="list-style-type: none"> – fermare in un posto adatto, tuttavia al più tardi al prossimo posto di fermata commerciale. <p>Non appena la linea di contatto è nuovamente sotto tensione, il MAC può proseguire la corsa senza limitazioni. Se il MAC non può accertare se la linea di contatto è di nuovo sotto tensione, deve prendere contatto con il CMOV.</p> <p>Se accerta una caduta di tensione, il CMOV non può dare alcun consenso di circolare nella sezione priva di tensione o deve revocare un consenso già dato.</p>	<p style="color: red;">— fermare in un posto adatto, tuttavia al più tardi al prossimo posto di fermata commerciale.</p> <p>Non appena la linea di contatto è nuovamente sotto tensione, il MAC può proseguire la corsa senza limitazioni. Se il MAC non può accertare se la linea di contatto è di nuovo sotto tensione, deve prendere contatto con il CMOV.</p> <p>Se accerta una caduta di tensione, il CMOV non può dare alcun consenso di circolare nella sezione priva di tensione o deve revocare un consenso già dato.</p>
R 300.10	Formulari	
3.1	<p>Elenco dei formulari della prima categoria</p> <p>Formulario d'ordini</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ordine 1: Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB o di segnali su posizione di fermata – Ordine 2: Consenso per la corsa dopo TRIP – Ordine 3: Ordine da rimanere all'arresto / Fine del consenso – Ordine 4: Soppressione di un ordine trasmesso con obbligo di protocollo – Ordine 5: Riduzione della velocità – Ordine 6: Percorrere con corsa a vista – Ordine 7: Consenso per la corsa in SR dopo preparazione dei treni – Ordine 8: Percorrere un impianto di passaggio a livello perturbato – Ordine 9: Circolazione con alimentazione di corrente ridotta – Ordine d'incrocio e di sorpasso – Ordine 41: Incrocio straordinario o facoltativo – Ordine 42: Sorpasso straordinario o facoltativo – Ordine 43: Soppressione d'un incrocio o d'un sorpasso – Ordine 44: Spostamento d'incrocio 	<p>Elenco dei formulari della prima categoria</p> <p>Formulario d'ordini</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ordine 1: Superamento della fine dell'autorizzazione al movimento CAB o di segnali su posizione di fermata – Ordine 2: Consenso per la corsa dopo TRIP – Ordine 3: Ordine da rimanere all'arresto / Fine del consenso – Ordine 4: Soppressione di un ordine trasmesso con obbligo di protocollo – Ordine 5: Riduzione della velocità – Ordine 6: Percorrere con corsa a vista – Ordine 7: Consenso per la corsa in SR dopo preparazione dei treni – Ordine 8: Percorrere un impianto di passaggio a livello perturbato – Ordine 9: Circolazione con alimentazione di corrente ridotta – Ordine d'incrocio e di sorpasso – Ordine 41: Incrocio straordinario o facoltativo – Ordine 42: Sorpasso straordinario o facoltativo – Ordine 43: Soppressione d'un incrocio o d'un sorpasso – Ordine 44: Spostamento d'incrocio
R 300.12	Lavori nella zona dei binari	
3.2.2	<p>Annunci</p> <p>Gli annunci all'area dei lavori devono conformarsi alle misure di allarme. Essi consentono l'avvertimento tempestivo allorché in via eccezionale non è possibile</p>	<p>Annunci</p> <p>Gli annunci all'area dei lavori devono conformarsi alle misure di allarme. Essi consentono l'avvertimento tempestivo allorché in via eccezionale non è possibile</p>

	<p>rispettare le condizioni per i sistemi di avvertimento impiegati (p.es. treni che oltrepassano segnali su posizione di <i>fermata</i>, modifica dell'utilizzazione dei binari stabilita ecc.).</p> <p>Il GI stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali annunci possono essere convenuti.</p> <p>In una zona di SCab non sono ammesse degli annunci all'area dei lavori.</p>	<p>rispettare le condizioni per i sistemi di avvertimento impiegati (p.es. treni che oltrepassano segnali su posizione di <i>fermata</i>, modifica dell'utilizzazione dei binari stabilita ecc.).</p> <p>Il GI stabilisce nelle sue disposizioni esecutive quali annunci possono essere convenuti.</p> <p>In una zona di SCab non sono ammesse degli annunci all'area dei lavori.</p>
3.4.5	<p>Trasmissione di annunci</p> <p>Il CMOV trasmette al CS con obbligo di protocollo gli annunci convenuti sulla base delle CL-C applicate. Il CS annota nel modulo previsto gli annunci pervenuti.</p> <p>Se un'area dei lavori non può essere raggiunta, il CMOV deve prescrivere al MAC con obbligo di protocollo la <i>corsa a vista</i> su tutta la sezione assicurata per l'area di lavoro.</p> <p>I movimenti di manovra in stazione e in una zona di SCab sono avvisati con obbligo di quietanza.</p>	<p>Trasmissione di annunci</p> <p>Il CMOV trasmette al CS con obbligo di protocollo gli annunci convenuti sulla base delle CL-C applicate. Il CS annota nel modulo previsto gli annunci pervenuti.</p> <p>Se un'area dei lavori non può essere raggiunta, il CMOV deve prescrivere al MAC con obbligo di protocollo la <i>corsa a vista</i> su tutta la sezione assicurata per l'area di lavoro.</p> <p>I movimenti di manovra in stazione e in una zona di SCab sono avvisati con obbligo di quietanza.</p>
3.4.6	<p>Richiesta di sbarramento</p> <p>Il CS deve chiedere con obbligo di protocollo al CMOV l'introduzione dello sbarramento del binario convenuto. In particolare il CS deve indicare il luogo (stazione / tratta rispettivamente in una zona di SCab l'indicazione dell'ubicazione) e la designazione precisa del binario/dello scambio.</p>	<p>Richiesta di sbarramento</p> <p>Il CS deve chiedere con obbligo di protocollo al CMOV l'introduzione dello sbarramento del binario convenuto. In particolare il CS deve indicare il luogo (stazione / tratta rispettivamente in una zona di SCab l'indicazione dell'ubicazione) e la designazione precisa del binario/dello scambio.</p>
3.4.9	<p>Protezione</p> <p>Un'area dei lavori va protetta quando non è possibile assicurare lo sbarramento all'apparecchio centrale.</p> <p>Un binario va protetto quando si effettuano ripetutamente entrate e uscite in stazione o sulla tratta.</p> <p>In una zona di SCab, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata. Nei casi seguenti si può rinunciare alla protezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se all'interno dei binari sbarrati non si trova nessun segnale di fermata ETCS e non circolano dei movimenti di manovra oppure - nei casi determinati dal GI nel settore di velocità estesa. <p>Il GI stabilisce in quali casi occorre proteggere.</p>	<p>Protezione</p> <p>Un'area dei lavori va protetta quando non è possibile assicurare lo sbarramento all'apparecchio centrale.</p> <p>Un binario va protetto quando si effettuano ripetutamente entrate e uscite in stazione o sulla tratta.</p> <p>In una zona di SCab, i limiti dei binari sbarrati devono essere protetti mediante segnali di fermata. Nei casi seguenti si può rinunciare alla protezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se all'interno dei binari sbarrati non si trova nessun segnale di fermata ETCS e non circolano dei movimenti di manovra oppure - nei casi determinati dal GI nel settore di velocità estesa. <p>Il GI stabilisce in quali casi occorre proteggere.</p>
3.7.1	Annuncio della percorribilità del binario	Annuncio della percorribilità del binario

	<p>Prima di annunciare la percorribilità di un binario sbarrato, sull'area dei lavori devono essere rimosse tutte le cause che rendono necessario uno sbarramento.</p> <p>Sono inoltre da rimuovere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutte le attrezzature di lavoro in modo che non costituiscano un pericolo e - i segnali di fermata. <p>Inoltre, nei binari sbarrati non devono più trovarsi veicoli, fatta eccezione in stazione o in una zona di SCab.</p> <p>Il CS annuncia al CMOV il binario percorribile con obbligo di protocollo.</p> <p>Se il binario è libero l'annuncio è il seguente: «(Luogo), binario/scambio ... percorribile.»</p> <p>Se vi sono ancora binari occupati, l'annuncio è il seguente: «(Luogo), binario/scambio ... percorribile; rimangono occupati dei binari.». Le denominazioni dei binari occupati vengono trasmesse con obbligo di quietanza.</p> <p>Il CMOV elimina le misure di assicuramento connesse con lo sbarramento.</p>	<p>Prima di annunciare la percorribilità di un binario sbarrato, sull'area dei lavori devono essere rimosse tutte le cause che rendono necessario uno sbarramento.</p> <p>Sono inoltre da rimuovere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutte le attrezzature di lavoro in modo che non costituiscano un pericolo e - i segnali di fermata. <p>Inoltre, nei binari sbarrati non devono più trovarsi veicoli, fatta eccezione in stazione o in una zona di SCab.</p> <p>Il CS annuncia al CMOV il binario percorribile con obbligo di protocollo.</p> <p>Se il binario è libero l'annuncio è il seguente: «(Luogo), binario/scambio ... percorribile.»</p> <p>Se vi sono ancora binari occupati, l'annuncio è il seguente: «(Luogo), binario/scambio ... percorribile; rimangono occupati dei binari.». Le denominazioni dei binari occupati vengono trasmesse con obbligo di quietanza.</p> <p>Il CMOV elimina le misure di assicuramento connesse con lo sbarramento.</p>
R 300.14	Freni	
2.4.1	<p>Frenare</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frenatura di sistema in una zona di SCab <p>Si ha una frenatura di sistema allorché, in una zona di SCab, il calcolatore del veicolo attiva una frenatura automatica completa.</p>	<p>Frenare</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> — Frenatura di sistema in una zona di SCab <p>Si ha una frenatura di sistema allorché, in una zona di SCab, il calcolatore del veicolo attiva una frenatura automatica completa.</p>