Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Art.1 Disposizioni generali</p> <p>1. Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento segnali nonché dalle Disposizioni ed Istruzioni particolari di servizio e, per quanto occorra, da norme specifiche emanate dalle Unità centrali e periferiche interessate.</p>	<p>PARTE PRIMA</p> <p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica, dedotte dal fare sul campo e dalle norme tecniche e istruzioni di settore, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emanano le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i propri processi interni connessi alla circolazione ferroviaria, inclusa la manualistica di mestiere ad uso del proprio personale addetto a mansioni di sicurezza della circolazione.</p> <p>4.11 Il movimento di un treno deve avvenire nel rispetto delle indicazioni dei segnali di terra o di bordo, secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali.</p> <p>Quando la via è libera si espongono le indicazioni dei segnali di terra o di bordo che consentono l'avanzamento del treno; quando invece la via non è libera si espongono le indicazioni dei segnali di terra o di bordo che impongono l'arresto del treno.</p> <p>Un indicazione anormale o imperfetta dei segnali di terra o di bordo deve essere considerata come indicazione che impone l'arresto del treno.</p>	<p>Le Disposizioni ed istruzioni particolari e le norme specifiche delle Unità centrali e periferiche sono sostituite dalle Disposizioni e prescrizioni emanate dai GI e dalle IF inclusa la manualistica di mestiere</p>	X	X	X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>1 bis. Al fine della sperimentazione, ritenuta imprescindibilmente necessaria, di nuove norme regolamentari, derivanti anche dall'introduzione di nuove tecnologie, e limitatamente al tempo indispensabile per il suo completamento, le Unità centrali competenti possono, informandone il Ministro interessato e sotto la sua vigilanza, adottare norme di esercizio provvisorie, anche in deroga alla regolamentazione vigente.</p>	<p>1.2 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle suddette norme o autorizzare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie alla loro adozione.</p>				
<p>2. Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivategli dalle norme di cui al comma 1, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.</p>	<p>1.4 Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p>				
<p>3. Nei casi non previsti ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.</p>	<p>1.3 Nei casi non previsti dalle norme ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Art.2 Linee e treni</p> <p>1. La circolazione ferroviaria si svolge su linee a uno o più binari. Le linee a semplice binario sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede disponibile. Le linee a doppio binario sono attrezzate per la circolazione dei treni su binario di sinistra per ciascun senso di marcia. Detto binario è denominato legale. Quando eccezionalmente i treni percorrono il binario di destra, si dice che essi viaggiano su binario illegale.</p>	<p>2.1 L'infrastruttura ferroviaria è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, dagli altri posti di linea e dagli impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.</p> <p>2.2 Il binario svolge la funzione di sostentamento e guida dei rotabili ferroviari. È costituito da due rotaie parallele, mantenute ad una distanza prefissata, detta scartamento, tramite appositi dispositivi.</p> <p>2.8 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.</p>	Il nuovo RCT disciplina come norme particolari quelle relative alle linee non banalizzate.			
<p>2. Norme particolari di circolazione possono essere impartite, dalle Unità centrali o periferiche interessate, per linee a doppio binario che siano specialmente attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi, nonché per complessi a tre binari.</p>	<p>2.8 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.</p>	Il nuovo RCT disciplina come norme particolari quelle relative alle linee non banalizzate.			
<p>3. Le linee sono divise in tronchi delimitate da stazioni capotronco. Lungo le linee esistono località di servizio con diverse caratteristiche e</p>	<p>2.1 L'infrastruttura ferroviaria è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, dagli altri posti di linea e</p>	La suddivisione delle linee in tronchi e quindi le stazioni capo tronco sono aspetti organizzativi di competenza del gestore.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
funzioni.	dagli impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.				
<p>4. Diconsi stazioni le località di servizio normalmente delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuarvi le precedenza fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto. Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate posti di movimento. Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.</p> <p>Le stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo, nell'orario di servizio.</p>	<p>2.10 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono atte al distanziamento dei treni e sono delimitate da segnali di protezione.</p> <p>2.11 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci sulle linee a semplice binario, precedenza, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento; - <i>bivi</i>: nei quali si diramano più linee; - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza in binario unico di linea a doppio binario; <p><i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni.</p> <p>2.12 Le stazioni possono essere dotate di più segnali di protezione o di partenza; in tal caso si dice che sono dotate di segnalamento plurimo di protezione o di partenza.</p> <p>2.19 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
<p>5. Fra le stazioni si distinguono le:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee; - stazioni di passaggio fra il doppio e il semplice binario; - stazioni capotronco, che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione. <p>Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata capotronco principale.</p> <p>In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.</p>	<p>2.11 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci sulle linee a semplice binario, precedenza, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento; - ... <p>2.19 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>	La denominazione "stazioni capo tronco" è un aspetto organizzativo di competenza del GI.	X		
<p>6. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di circolazione (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari secondari (non adibiti normalmente al movimento dei treni). Vengono denominati binari di corsa i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione. Tali binari,</p>	<p>2.13 Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati <i>binari di circolazione</i>; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati <i>binari secondari</i>. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.	linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati <i>binari di corsa</i> . Il <i>binario di ricevimento o di stazionamento</i> è il tratto di binario di circolazione delimitato da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.				
6 bis. Sono denominati posti di comunicazione le località di servizio poste su linee a doppio binario, protette da segnali di blocco, sprovviste di segnali di partenza e d'impianti atti ad effettuare precedenza, ma munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro. I posti di comunicazione non telecomandati, possono essere impresenziati oppure presenziati da dirigente di movimento o da agente di guardia; in quest'ultimo caso la manovra dei deviatori è inibita.	2.10 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono atte al distanziamento dei treni e sono delimitate da segnali di protezione. 2.11 Le località di servizio possono essere: – ... – <i>posti di comunicazione</i> : di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; – ...				
7. Fra due stazioni successive possono esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni, che vengono denominati posti di blocco intermedi.	2.11 Le località di servizio possono essere: – ... – <i>posti di blocco intermedi</i> : atti al solo distanziamento dei treni.				
8. Sono denominati bivi, posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario, attraversamenti, le località di servizio protette da segnali fissi, situate fuori dalle stazioni e munite rispettivamente di impianti di diramazione di due o più linee, di confluenza in binario unico di linea a doppio binario, di intersezione di più linee. Dette località di servizio, quando non siano esercitate in telecomando, sono presenziate di regola da deviatori.	2.11 Le località di servizio possono essere: – ... – <i>bivi</i> : nei quali si diramano più linee; – <i>posti di comunicazione</i> : di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; – <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i> : di confluenza in binario unico di linea a doppio binario; – <i>posti di blocco intermedi</i> : atti al solo distanziamento dei treni. 1.5 Le attività connesse con la sicurezza	Gli attraversamenti non vengono più regolamentati in quanto non più esistenti. La presenza del deviatore nelle località telecomandate è di competenza del GI, nel rispetto del punto 1.5 del nuovo RCT	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.				
8 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con il blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCSL2), per la delimitazione delle stazioni e la protezione dei posti di comunicazione e dei bivi sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.	<p>2.10 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono atte al distanziamento dei treni e sono delimitate da segnali di protezione.</p> <p>2.11 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci sulle linee a semplice binario, precedenza, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento; - <i>bivi</i>: nei quali si diramano più linee; - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza in binario unico di linea a doppio binario; - <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni. 	Le linee attrezzate con ERTMS\ETCS L2 non sono più disciplinate come caso specifico			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>9. Sono denominate fermate le località adibite al servizio pubblico che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, e precedenze e manovre.</p> <p>Le fermate sono normalmente impresenziate. le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.</p>	<p>2.18 Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.</p>				
10. soppresso					
<p>11. Sono stazioni disabilite le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci, precedenze o manovre di treni.</p>	<p>5.3 Le località di servizio poste sulle linee in dirigenza locale possono essere:</p> <p>a) presenziate dal regolatore della circolazione;</p> <p>b) non presenziate dal regolatore della circolazione.</p> <p>Nel caso a) le località di servizio possono svolgere, in relazione alle competenze professionali del regolatore della circolazione che le presenzia, una o più funzioni tra quelle di cui ai precedenti punti 2.10 e 2.11.</p> <p>Nel caso b) invece le località di servizio possono:</p> <p>1) svolgere la sola funzione di distanziamento dei treni.</p> <p>2) essere gestite in telecomando dalla località di servizio limitrofa presenziata da regolatore della circolazione. In tale evenienza la località telecomandata è denominata posto satellite (PS) mentre quella che telecomanda è denominata posto di comando (PC).</p> <p>Nel caso 2) il regolatore della circolazione del PC è anche regolatore della circolazione della località di servizio PS e, sul</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>tratto di linea compreso tra il PC e il PS devono applicarsi i criteri relativi alle linee in telecomando. Queste ultime norme devono essere applicate anche sul tratto di linea compreso tra PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC.</p> <p>Il numero di PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC deve essere stabilito tenendo anche conto dei diversi ruoli svolti dal regolatore della circolazione del PC.</p> <p>Le località PS possono essere temporaneamente presenziate dal regolatore della circolazione.</p>				
<p>12. Sono denominate posti intermedi le stazioni disabilitate, nonché le località di servizio definite ai commi dal 6 bis al 9, salvo che non vengano presenziate da dirigente movimento.</p> <p>Sono denominati posti di linea i posti fissi per la custodia (1) dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) e gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Unità periferiche interessate, nonché i cantieri di lavoro (2). I posti intermedi che manovrano passaggi a livello sono assimilati ai posti di linea per quanto riguarda il servizio dei passaggi a livello stessi.</p> <p>Le località di servizio definite ai commi dal 6 bis al 9, quando vengano presenziate da dirigente movimento sono assimilate, ai fini della circolazione, ai posti di movimento, salvo quanto specificatamente disposto dal Regolamento sui segnali.</p> <p>Quando una località di servizio svolga contemporaneamente più funzioni (ad esempio: Bivio/ PC) nell'orario di servizio devono essere specificatamente indicate le effettive funzioni svolte.</p>	<p>2.11 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ... - <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni. <p>2.15 I posti di linea sono i posti fissi utilizzati per la custodia dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a località di servizio abilitate) e gli altri posti fissi di vigilanza, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).</p> <p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>2.19 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la</p>		X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>1) Agli effetti del presente regolamento si considerano custoditi i passaggi a livello il cui esercizio sia effettuato , sul posto o con manovra a distanza di barriere o semibarriere, a cura del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria Nazionale.</p> <p>(2) Con la denominazione di cantiere s'intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella C oppure S stabilita dal regolamento sui Segnali.</p>	<p>sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p>12 bis. I raccordi sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili, e si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.</p> <p>Per i deviatori dei raccordi che si diramano da un binario di linea valgono le norme di cui all'art. 4 comma 12.</p>	<p>2.17 I raccordi sono impianti che permettono il collegamento con stabilimenti industriali e simili. Si diramano tramite un deviatoio posto su un binario di una località di servizio o di linea.</p>	<p>Per i deviatori dei raccordi che si diramano dai binari di linea valgono le norme previste per i deviatori in genere.</p>			
<p>12 fer. Sulle linee di cui al precedente comma 2, le stazioni, i posti di comunicazione ed i bivi sono definiti <i>posti di servizio</i>.</p>	<p>2.11 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci sulle linee a semplice binario, precedenze, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento; - <i>bivi</i>: nei quali si diramano più linee; - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza in binario unico di linea a doppio binario; <p><i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni.</p>	<p>La denominazione "posti di servizio" è soppressa, in quanto sovrapposta con quella di "località di servizio"</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>12 quater. Su determinati tratti di linea in galleria sono presenti punti singolari di linea, individuati per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza, denominati Posti di Esodo (PdE). I tratti di linea dove sono presenti i PdE devono essere indicati nell'orario di servizio, riportando per ogni PdE la progressiva chilometrica del punto di fermata del treno. Tali PdE devono essere segnalati sul terreno attraverso le apposite tabelle di cui all'articolo 65bis, comma 3, del Regolamento sui segnali.</p> <p>I PdE possono svolgere la funzione di distanziamento dei treni. In questo caso i PdE sono anche muniti dei segnali di cui all'articolo 43bis del Regolamento sui segnali. Ciascun PdE può essere escluso dall'esercizio.</p>	<p>2.16 Su determinati tratti di linea in galleria sono realizzati i posti di esodo (PdE), nei quali è possibile uscire dalla galleria in caso di emergenza.</p>				
<p>13. Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione(1), con o senza veicoli, che debba viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa.</p> <p>La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza della località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso. Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi manovra.</p> <p>Ogni treno è accompagnato da determinati documenti, indicati nelle Istruzioni per il servizio del personale di scorta ai treni.</p> <p><i>(1) esclusi i movimenti di rotabili in regime di interruzione di binario.</i></p>	<p>3.7 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>4.8 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>4.24 Prima della partenza del treno dalla località di origine, o da una località di servizio dove vengono consegnate prescrizioni o dove le caratteristiche tecniche del treno subiscono variazioni,</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	l'agente di condotta deve acquisire evidenza che gli sono state consegnate tutte le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.				
<p>14. I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari.</p> <p>a) Sono ordinari i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Sono denominati periodici i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario.</p> <p>L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della validità. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p> <p>b) Sono straordinari quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte. Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad orario libero).</p> <p>c) I treni supplementari sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in</p>	<p>4.7 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p> <p>4.8 Dal numero di un treno deve potersi individuare il senso di marcia e se si tratti di treno viaggiatori, merci, o di trasporto codificato combinato di cui al punto 12.4.</p>	L'ulteriore classificazione dei treni non interessano il presente regolamento, pertanto fanno capo al GI.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.					
15. Per lo scambio di materiali fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominate tradotte, le cui norme di circolazione sono riportate nell'art.17.	3.7 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.	Le tradotte sono considerate treni e quindi soggette alle norme dei treni.			X
16. soppresso					
<p align="center">Art. 3 Regimi di esercizio - Prescrizioni</p> <p>1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un dirigente movimento che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo. Le caratteristiche specifiche di impianto e di esercizio della stazione devono risultare dal «Registro delle disposizioni di servizio».</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>2.14 Le caratteristiche di impianto e di esercizio di ciascuna località di servizio devono essere portate a conoscenza del personale che all'interno di essa svolge attività connesse con la sicurezza.</p> <p>5.1. La gestione della circolazione ferroviaria è basata su uno dei seguenti sistemi di esercizio:</p> <p>a) telecomando, in cui la circolazione dei treni su un tratto di linea è gestita da un Posto Centrale da un unico regolatore della circolazione che comanda e controlla a distanza gli enti di sicurezza ;</p> <p>b) dirigenza locale, in cui la circolazione è gestita dai regolatori della circolazione presenti nelle località di</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>servizio, ciascuno dei quali comanda e controlla gli enti di sicurezza della propria località di servizio e di quelle eventualmente da essa telecomandate.</p> <p>Per ogni tratto di linea o impianto deve essere noto il regolatore della circolazione di giurisdizione.</p>				
<p>2. Nelle stazioni ove la dirigenza del movimento è contemporaneamente ripartita fra vari agenti, devono essere stabiliti in modo preciso i limiti delle singole attribuzioni, nonché i rapporti fra i vari dirigenti, per il coordinamento delle loro iniziative e per la determinazione delle responsabilità individuali.</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata.</p>				
<p>3. I dirigenti durante il loro turno di servizio devono compilare i prescritti documenti di stazione, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione.</p> <p>Prima di lasciare il servizio, il dirigente cessante deve compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità. Le consegne devono essere firmate dai dirigenti interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.</p> <p>Il dirigente cessante risponde delle conseguenze di consegne inesatte od incomplete. Deve però rispondere delle conseguenze anche il subentrante quando risulti che avrebbe potuto, nell'espletamento delle sue mansioni, avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>	<p>Le procedure di dettaglio, nel rispetto al punto 1.7, fanno capo al GI</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>4. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica o funzioni superiori al dirigente - purché abilitato al servizio movimento – può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il dirigente stesso.</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata.</p>				
<p>5. Nel presente Regolamento, con il termine <i>dispaccio</i> si intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le modalità riportate nelle Istruzioni di servizio. Sono denominati <i>dispacci di movimento</i> i dispacci che devono essere scambiati per la circolazione dei treni.</p>	<p>4.16 La trasmissione delle prescrizioni scritte o verbali registrate deve rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> – siano inequivocabilmente identificabili l'agente trasmittente e quello ricevente; – sia garantita la completezza dell'ordine da trasmettere e la ricezione dello stesso da parte dell'agente ricevente; – sia garantita la sua tracciabilità. 				
<p>6. La circolazione dei treni può essere regolata:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) col regime del blocco telefonico; b) con il regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi); c) col regime del blocco radio. 	<p>6.2 Il distanziamento dei treni in ciascun tratto di linea è assicurato da uno dei seguenti sistemi di blocco:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) blocco elettrico automatico a correnti fisse; b) blocco elettrico automatico a correnti codificate; c) blocco elettrico conta-assi; d) blocco elettrico manuale; e) blocco radio; f) blocco a spola. 	<p>Non più disciplinato il blocco telefonico come normale sistema di distanziamento, in quanto esistente una sola linea. La gestione di tale linea dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.</p>			X
<p>7. Sulle linee esercitate col regime del <i>blocco telefonico</i> ciascuna stazione può licenziare un treno solo dopo aver chiesto ed ottenuto per il treno stesso, mediante appositi dispacci, la <i>via libera</i> dalla successiva stazione abilitata.</p>		<p>Non più disciplinato il blocco telefonico come normale sistema di distanziamento, in quanto esistente una sola linea. La gestione di tale linea dovrà avvenire con le norme di</p>			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF				Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza	
			Gestore	Imprese
<p>La richiesta deve essere effettuata quando è prossima l'ora di partenza o di transito del treno interessato.</p> <p>Se il treno deve essere inviato al seguito di altro nello stesso senso sul medesimo binario, si adotta il dispaccio: FORMULA N. 1 - SEGUITO TRENO ... CHIEDO INVIARE TRENO ...</p> <p>Se la via libera deve essere richiesta rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario, si adotta il dispaccio: FORMULA N. 2 - DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO ... CHIEDO INVIARE TRENO ...</p> <p>La stazione che riceve il dispaccio di richiesta può accordare la via libera, a seguito di un treno inviato nello stesso senso, solo quando quest'ultimo sia giunto ad essa completo. All'uopo adotterà il dispaccio: FORMULA N. 3 - VIA LIBERA TRENO ...</p> <p>La stazione che accorda una via libera rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario deve subordinarla anche alla condizione che quest'ultimo treno sia giunto nella stazione richiedente. All'uopo adotterà il dispaccio: FORMULA N. 4 - GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO ... VIA LIBERA TRENO ...</p> <p>La stazione che riceve il dispaccio di via libera così condizionata deve attendere che il treno in senso opposto le sia giunto completo, prima di licenziare il proprio treno.</p> <p>Quando fra le stazioni che si scambiano la via libera telefonica vi siano interposte una o più stazioni, che si disabilitano dopo che in esse è avvenuto un incrocio, il dirigente della stazione che inoltra il primo treno dopo la</p>		esercizio del vecchio RCT.		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>disabilitazione deve, nel dispaccio di richiesta di via libera, fare riferimento ad entrambi i treni incrocianti ("Dopo giunto mia stazione treno... e seguito treno...chiedo inviare treno...").</p> <p>Il dirigente della stazione limitrofa, dopo l'arrivo nella propria stazione del treno incrociante interessato, dovrà concedere la via libera vincolandola all'arrivo nella stazione richiedente dell'altro treno incrociante ("Dopo giunto vostra stazione treno...via libera treno...").</p> <p>Quando occorre procedere all'annullamento della via libera telefonica, il dirigente che ha richiesto la via libera dovrà provvedere a fare annullare la via libera ricevuta con il dispaccio: FORMULA N. 4 bis - PER MANCATA PARTENZA TRENO..... ANNULLATE VOSTRA VIA LIBERA N.....</p> <p>Il dirigente che ha concesso la via libera, dopo il ricevimento di tale dispaccio, deve annullarla con il seguente dispaccio: FORMULA N 4 ter - ANNullo MIO DISPACCIO DI VIA LIBERA N..... PER TRENO.....</p> <p>I dirigenti, inoltre, dovranno annullare i dispacci relativi alla via libera, facendo apposita annotazione e riportando il numero del dispaccio di annullamento.</p> <p>Sulle linee attrezzate con blocco elettrico manuale, nei casi in cui per il distanziamento dei treni sia prevista, in aggiunta alla via libera di blocco telefonico, anche quella di blocco elettrico, le formule dei dispacci devono essere opportunamente completate, sia nella richiesta che nella concessione di via libera, con la dicitura "circolante anche con il blocco elettrico" riportata di seguito al</p>					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
numero del treno.					
<p>8. Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del blocco telefonico possono essere eccezionalmente previsti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competente e ai soli fini del distanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonico, protetti da segnale e non presenziati da dirigente movimento. In tali situazioni, da disciplinarsi con norme particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, i dispacci di cui alle formule 1 e 3 del comma 7 vengono scambiati tra stazioni e posti successivi.</p>		<p>Non più disciplinato il blocco telefonico come normale sistema di distanziamento, in quanto esistente una sola linea. La gestione di tale linea dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.</p>			X
<p>9. Le linee esercitate col regime del <i>blocco elettrico</i> sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali fissi vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.</p> <p>Le norme particolari per l'esercizio col regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi) formano oggetto di apposite Istruzioni.</p>	<p>6.1 Le linee sono suddivise in tratti denominati sezioni di blocco, ciascuna di lunghezza prefissata, non inferiore allo spazio di frenatura, delimitate da segnali fissi; ogni sezione corrisponde al tratto di via libera concesso in uso esclusivo al treno, di cui al punto 4.4, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p>	<p>L'esercizio con il blocco elettrico non è più considerato particolare.</p> <p>Le norme di dettaglio in coerenza del punto 6.1 son di competenza del GI.</p>	X		
<p>9 bis. Le linee esercitate con il regime di blocco radio sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali.</p> <p>Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno per volta.</p> <p>Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.</p> <p>Le norme particolari per l'esercizio con tale sistema sono riportate nell'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio.</p>	<p>6.9 Sulle linee attrezzate con il blocco radio senza segnali fissi luminosi la circolazione dei treni è regolata attraverso apposite autorizzazioni al movimento concesse dal sistema di segnalamento per un determinato percorso e visualizzate in cabina di guida del treno; ciascuna autorizzazione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco possa essere impegnata solo da un treno per volta.</p> <p>Su tali linee la concessione o meno del consenso al sistema di segnalamento, in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni da predisposto dal regolatore della</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>circolazione, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali".</p> <p>I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.</p>				
<p>10. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un dirigente unico che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.</p>		<p>Le linee esercite con il DU non sono più disciplinate in quanto in via di soppressione.</p> <p>La loro gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.</p>			X
<p>11. L'Unità centrale competente può inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.</p>	<p>6.2 Il distanziamento dei treni in ciascun tratto di linea è assicurato da uno dei seguenti sistemi di blocco:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) blocco elettrico automatico a correnti fisse; b) blocco elettrico automatico a correnti codificate; c) blocco elettrico conta-assi; d) blocco elettrico manuale; e) blocco radio; f) blocco a spola 	<p>Le linee a scarso traffico sono regolamentate come linee con il blocco a spola.</p>			
<p>12. Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un <i>dirigente centrale</i> per coordinare l'operato dei dirigenti locali delle stazioni, in base ad apposite Disposizioni per il servizio con dirigente centrale.</p>		<p>La presenza del dirigente centrale come coordinatore dei DM è un aspetto organizzativo di competenza del GI.</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>13. In particolari situazioni di impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto.</p> <p>Le specifiche norme d'esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nelle Istruzioni delle Unità centrali e/o periferiche interessate.</p>	<p>5.1 La gestione della circolazione ferroviaria è basata su uno dei seguenti sistemi di esercizio:</p> <p>c) telecomando, in cui la circolazione dei treni su un tratto di linea è gestita da un Posto Centrale da un unico regolatore della circolazione che comanda e controlla a distanza gli enti di sicurezza ;</p> <p>d) dirigenza locale, in cui la circolazione è gestita dai regolatori della circolazione presenti nelle località di servizio, ciascuno dei quali comanda e controlla gli enti di sicurezza della propria località di servizio e di quelle eventualmente da essa telecomandate.</p> <p>Per ogni tratto di linea o impianto deve essere noto il regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>5.2 Sulle linee in Telecomando sono denominati posti periferici (PP) tutte le località di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del regolatore della circolazione del Posto Centrale. Le località di servizio che delimitano la linea esercitata in telecomando, non ricadenti sotto la giurisdizione del regolatore della circolazione del Posto Centrale, sono presenziate da un regolatore della circolazione e sono denominate stazioni porta. In caso di necessità possono essere presenziati da un regolatore della circolazione anche i PP muniti di specifiche attrezzature.</p> <p>Il regolatore della circolazione del Posto</p>	<p>Il nuovo RCT disciplina l'esercizio delle linee o località in telecomando alla pari di quelle esercitate a dirigenza locale.</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>Centrale assume la gestione della circolazione in tutti i PP ubicati nel tratto di linea di sua giurisdizione; si avvale della collaborazione dei regolatori della circolazione delle stazioni porta e di quelli che eventualmente presenziano i PP.</p> <p>L'immissione dei treni sulla linea esercitata in telecomando è subordinata al consenso del regolatore della circolazione del Posto Centrale.</p> <p>E' ammesso il passaggio temporaneo al sistema con Dirigenza Locale previo avviso ai treni interessati con opportuna prescrizione di movimento a cura del regolatore della circolazione delle stazioni porta.</p> <p>Un PP può essere esercitato secondo uno dei seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale comanda direttamente gli enti di sicurezza del PP e riceve i controlli di tali enti. - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale comanda alcuni itinerari del PP, con le modalità riportate all'alinea precedente; i restanti sono comandati autonomamente dal regolatore della circolazione che presenzia il PP. - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale concede consensi per la costituzione degli itinerari al regolatore della circolazione che presenzia il PP. - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale, tramite telecomando, o il regolatore della circolazione che 				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>presenza il PP, predispone l'impianto del PP per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.</p> <p>5.3. Le località di servizio poste sulle linee in dirigenza locale possono essere:</p> <p>c) presenziate dal regolatore della circolazione;</p> <p>d) non presenziate dal regolatore della circolazione.</p> <p>Nel caso a) le località di servizio possono svolgere, in relazione alle competenze professionali del regolatore della circolazione che le presenzia, una o più funzioni tra quelle di cui ai precedenti punti 2.10 e 2.11.</p> <p>Nel caso b) invece le località di servizio possono:</p> <p>3) svolgere la sola funzione di distanziamento dei treni.</p> <p>4) essere gestite in telecomando dalla località di servizio limitrofa presenziata da regolatore della circolazione. In tale evenienza la località telecomandata è denominata posto satellite (PS) mentre quella che telecomanda è denominata posto di comando (PC).</p> <p>Nel caso 2) il regolatore della circolazione del PC è anche regolatore della circolazione della località di servizio PS e, sul tratto di linea compreso tra il PC e il PS devono applicarsi i criteri relativi alle linee in telecomando. Queste ultime norme devono essere applicate anche sul tratto di linea compreso tra PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC.</p> <p>Il numero di PS limitrofi telecomandati dallo</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>stesso PC deve essere stabilito tenendo anche conto dei diversi ruoli svolti dal regolatore della circolazione del PC.</p> <p>Le località PS possono essere temporaneamente presenziate dal regolatore della circolazione.</p>				
<p>13 bis. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistema di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2); - sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT); - sistema di supporto della condotta dei treni(SSC). <p>A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.</p> <p>L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.</p>	<p>2.7 Per assicurare la circolazione dei treni in sicurezza sull'infrastruttura è installato il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni</p> <p>3.2 Un rotabile dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del freno; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione e registrazione della velocità istantanea del rotabile; - sistema di registrazione degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta (vigilante). <p>4.12 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1., escluso il tratto dall'avvio del treno fino al ricevimento a bordo dei dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare la protezione che deve essere percorso non superando la velocità di 50 km/h.</p>	<p>Le specifiche norme sono di competenza del GI e delle IF.</p>	X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>13 ter. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCSL2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco non possa essere impegnata che da un treno per volta. Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che fra due PdE gestiti dal Sistema possa esserci solo un treno per volta.</p> <p>Nel tratto precedente al punto della linea in cui ha termine una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa il sistema impone una velocità limitata. L'estensione del tratto ed il limite di velocità sono stabilite nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCSL2.</p> <p>Per l'esercizio di tali sistemi devono essere osservate le specifiche norme contenute nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCSL2.</p> <p>Tali linee sono percorribili solo da treni attrezzati con apposite apparecchiature anch'esse rispondenti agli standard tecnico-funzionali del sistema interoperabile europeo di comando e controllo della marcia dei treni ERTMS/ETCSL2.</p> <p>La circolazione dei treni con le apparecchiature ERTMS/ETCSL2 della cabina di guida in stato "Isolato" è ammessa con prescrizione di movimento e non superando la velocità di 60 km/h, solo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in caso di guasto di tali 	<p>6.9 Sulle linee attrezzate con il blocco radio senza segnali fissi luminosi la circolazione dei treni è regolata attraverso apposite autorizzazioni al movimento concesse dal sistema di segnalamento per un determinato percorso e visualizzate in cabina di guida del treno; ciascuna autorizzazione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco possa essere impegnata solo da un treno per volta.</p> <p>Su tali linee la concessione o meno del consenso al sistema di segnalamento, in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni da parte del medesimo sistema, in base all'itinerario predisposto dal regolatore della circolazione, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali".</p> <p>I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.</p> <p>4.12 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1., escluso il tratto dall'avvio del treno fino al ricevimento a bordo dei dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare la protezione che deve essere percorso non superando la velocità di 50</p>	<p>Il nuovo RCT disciplina l'esercizio delle linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCSL2) non più come caso particolare.</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>apparecchiature di bordo, allo scopo di liberare la linea, fino al successivo posto di servizio ove sia possibile il ricovero o l'uscita dalla linea, secondo le modalità previste nelle apposite Istruzioni;</p> <p>- per determinate situazioni di guasto delle apparecchiature di terra, alle condizioni stabilite dall'Unità Centrale competente, limitatamente al tratto di linea interessato dal guasto e per i treni già presenti nel tratto di linea.</p> <p>Su tali linee la circolazione dei rotabili non attrezzati è ammessa, in regime di interruzione, per l'esecuzione di lavori, per il soccorso ai treni, per il trasferimento di rotabili in avaria o per corse prova autorizzate dall'Unità centrale competente.</p>	<p>km/h.</p> <p>25.2 Salvo la fase di avvio di cui al punto 4.12, ogni qualvolta venga meno la protezione del sistema il treno potrà proseguire, per il tratto di linea interessato e comunque non oltre la località termine corsa, solo nei seguenti casi:</p> <p>a) limitando la velocità a 100 km/h, se le funzioni RSC e Vigilante risultano entrambe attive;</p> <p>b) limitando la velocità a 50 km/h, se risulta attiva almeno la funzione Vigilante, oppure, in assenza della stessa, sia presente in cabina di guida altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il convoglio, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.</p>	<p>Non è più consentita la circolazione dei treni non attrezzati con il sistema di protezione ed il Dispositivo Vigilante attivo.</p>			X
<p>13 quater. Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai mezzi attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili con il sottosistema di terra e ai convogli in corsa prova (che circolano alle specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni), sono ammessi a circolare anche:</p> <p>a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, purché, se circolanti su linee attrezzate con SCMT ed esercitate</p>	<p>4.12 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1., escluso il tratto dall'avvio del treno fino al ricevimento a bordo dei dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare la protezione che deve essere percorso non superando la velocità di 50 km/h.</p>	<p>Non è più consentita la circolazione dei treni non attrezzati con il sistema di protezione ed il Dispositivo Vigilante attivo.</p>			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>con il blocco elettrico a correnti codificate (BAcc), siano muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;</p> <p>b) i treni composti da locomotive di manovra, che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio, oppure da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;</p> <p>c) i treni formati da rotabili d'epoca;</p> <p>d) i treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - delle ferrovie regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento, - che svolgono servizio sulle reti regionali e che percorrono anche tratti di linea gestiti da RFI, complessivamente non superiori a 100 km se attrezzati con SCMT, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. <p>Fermo restando il divieto di circolazione su linee attrezzate con SCMT e BAcc per i treni di</p>					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>cui alla precedente lettera <i>a</i>) non muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina, i treni che circolino senza la funzione di ripetizione dei segnali in macchina attiva:</p> <p>– nei casi di cui alle lettere <i>a</i>), <i>c</i>) e <i>d</i>) non dovranno superare la velocità di 100 km/h e, nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, la velocità di 60 km/h. La limitazione a 100 km/h non si applica sulle linee attrezzate con SSC ai treni nei quali entrambi gli agenti di condotta siano in possesso di idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea, nonché ai treni attrezzati con un sottosistema di bordo non coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno;</p> <p>– nei casi di cui alla lettera <i>b</i>) non dovranno superare la velocità di 60 km/h.</p> <p>Ai treni di cui alle lettere <i>a</i>), <i>c</i>) e <i>d</i>) le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte a cura dell'impresa ferroviaria nella stazione di origine; nella prescrizione devono essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h.</p> <p>Ai treni di cui alla lettera <i>b</i>) la limitazione di velocità a 60 km/h deve essere prescritta a cura</p>					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>dell'impresa ferroviaria, o nel caso di mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine.</p> <p>In tutti i casi l'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.</p> <p>I treni formati da rotabili d'epoca di cui alla precedente lettera c) devono rispettare anche le eventuali ulteriori norme di esercizio emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera d) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 4, comma 14). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettono velocità superiore a 30 km/h</p>					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>14. Sono <i>prescrizioni di movimento</i> tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti l'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.</p> <p>Sono <i>prescrizioni tecniche</i> tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile.</p>	<p>4.17 Le prescrizioni di cui al punto 4.15 sono di movimento se riguardano vincoli inerenti all'infrastruttura, tecniche se riguardano vincoli inerenti al materiale rotabile.</p>				
<p>15. Le prescrizioni di cui al comma 14 che non risultano nell'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:</p> <p>a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (allegato III) con dispaccio o con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, se trattasi di prescrizioni di movimento;</p> <p>b) per iscritto a mezzo di modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.</p> <p>Quando dall'indicazione di un segnale fisso o per l'intervento di un dispositivo di consenso elettrico(1) si possa accertare tempestivamente ai fini della sicurezza che l'ordine dato sia stato regolarmente eseguito, l'ordine stesso può essere impartito verbalmente o, se dato per telefono, se ne può omettere la registrazione.</p> <p>Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni possono essere inoltre ammessi per casi specifici contemplati dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di Servizio.</p> <p>(1) <i>Agli effetti del presente regolamento</i></p>	<p>4.14 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.19; - le DPC di cui al punto 3.5; - i segnali di terra e di bordo, le cui caratteristiche, funzioni, aspetti e norme di ubicazione e rispetto, sono riportate nel Regolamento sui Segnali. <p>4.15 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi anzidetti sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante supporti cartacei (moduli) consegnati direttamente o trasmessi con sistemi di telecomunicazione oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.18 La notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate è ammessa nel rispetto dei seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la prescrizione deve contenere un'unica procedura operativa 				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<i>un consenso elettrico deve essere sempre occupabile (da rinnovarsi per ogni movimento di treno).</i>	<p>che l'agente di condotta deve applicare dal momento della ripresa della corsa;</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere adottate modalità operative atte a garantire che l'agente di condotta si ricordi di eseguire puntualmente quanto prescritto; - la prescrizione dovrà considerarsi notificata solo dopo che l'agente di condotta abbia ripetuto, per inteso, il testo della prescrizione ricevuta; - l'agente di condotta può, all'occorrenza, richiedere al regolatore della circolazione di ripetergli la prescrizione. <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
16. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al dirigente della stazione di origine del treno di impartire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento. Le stazioni interessate devono pertanto comunicare, con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle stesse e riceverne	4.24 Prima della partenza del treno dalla località di origine, o da una località di servizio dove vengono consegnate prescrizioni o dove le caratteristiche tecniche del treno subiscono variazioni, l'agente di condotta deve acquisire evidenza che gli sono state consegnate tutte le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>conferma. Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente le anzidette comunicazioni saranno trasmesse una sola, salve le eccezioni specificatamente previste.</p> <p>Determinate stazioni capotronco possono trasmettere in fac-simile i moduli contenenti le prescrizioni di movimento alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle prescrizione stesse, con le modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p>		Le stazioni capo tronco sono un aspetto organizzativo di competenza del GI.	X		
<p>17. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, la stazione di origine del treno o quella che effettua il cambio del riepilogo delle prescrizioni di movimento, quando non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, deve darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione, ricevendone conferma.</p>		Aspetti organizzativi di competenza del GI	X		
<p>18. Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno a seconda delle disposizioni stabilite per ogni singolo impianto dall'impresa di appartenenza, compilare il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee dove è in uso ed impartire al treno le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa. Spetta agli stessi agenti provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti il materiale rotabile.</p>	<p>4.24 Prima della partenza del treno dalla località di origine, o da una località di servizio dove vengono consegnate prescrizioni o dove le caratteristiche tecniche del treno subiscono variazioni, l'agente di condotta deve acquisire evidenza che gli sono state consegnate tutte le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.</p>	Il bollettino di frenatura e composizione ed il foglio di corsa sono documenti sostituiti dalle DPC.			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>19. E' obbligo del macchinista di avvisare l'aiuto macchinista delle prescrizioni e disposizioni ricevute. Analogo obbligo compete al capotreno per quanto possa interessare al personale di scorta.</p>		E' prevista la consegna delle prescrizioni al solo agente di condotta.			X
<p>20. Quando il treno ha in testa più locomotive, la stazione dà le prescrizioni al macchinista della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive.</p> <p>Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, la stazione deve provvedere per le prescrizioni anche al macchinista di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date al macchinista della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro.</p> <p>Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso o altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al macchinista della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sui mezzi leggeri per mantenere attive le motrici efficienti.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>	Aspetti organizzativi di competenza delle IF e del GI, nel rispetto del punto 1.7.	X	X	
<p>Art. 4 Itinerari e dispositivi di sicurezza</p> <p>1. Per <i>binario di ricevimento</i> o di <i>stazionamento</i> si intende il binario, delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.</p>	<p>2.13 Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati binari di circolazione; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati binari secondari. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati binari di corsa. Il binario di ricevimento o di stazionamento è il tratto di binario di circolazione</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.</p> <p>c) <i>Itinerario di arrivo interno</i> S'intende delimitato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo(1); - arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatore, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata. <p>(1) <i>Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e questo risulti acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.</i></p>					
<p>2 ter. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di arrivo si estendono come nei precedenti comma 2 e 2bis, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui segnali.</p>		Recepito dai punti 7.4 e 7.5.			
<p>3. I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.</p>	<p>7.6 I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.</p> <p>7.7 Per l'arrivo del treno su binario passante</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Per l'arrivo del treno sul binario passante si devono inoltre disporre opportunamente, secondo specifiche norme stabilite dall'Unità centrale competente e contenute anche nell'Istruzione per il servizio dei deviatori, i deviatori compresi in una zona di sicurezza detta <i>zona di uscita</i>, oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2 , 2 bis e 2 ter.</p> <p>Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita, oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 4bis, punti a) e b).</p>	<p>si devono inoltre disporre opportunamente i deviatori compresi in una zona di sicurezza, detta "zona di uscita".</p> <p>7.10 Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, le norme di cui ai precedenti punti 7.7 e 7.8 e 7.9 devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita posta oltre il termine degli itinerari di partenza.</p>				
<p>4. L'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea. I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.</p> <p>Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni, indicate in orario, munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio di uscita viene dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.</p>	<p>7.12 L'itinerario di partenza di un treno è il tratto di binario che deve essere percorso dal treno in uscita dalla località di servizio. Esso si estende dal punto in cui si trova fermo il treno fino alla piena linea.</p> <p>7.16 I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.</p>				
<p>4 bis. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e si intendono delimitati come segue:</p> <p>a) <i>Itinerario di partenza interno</i> Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.</p> <p>b) <i>Itinerario di partenza intermedio</i> Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.</p>	<p>7.13 Nelle località di servizio munite di segnalamento plurimo di partenza sono compresi più itinerari di partenza. Essi si estendono:</p> <p>a) dal binario di ricevimento o di stazionamento fino al segnale di partenza successivo al segnale di partenza distinto per binario oppure fino al successivo segnale di partenza comune ad altri binari;</p> <p>b) dai segnali di partenza di cui alla precedente lettera a) fino al successivo</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>c) <i>Itinerario di partenza esterno</i> Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.</p>	<p>segnale di partenza; c) tra due successivi segnali di partenza; d) dall'ultimo segnale di partenza incontrato dal treno fino alla piena linea. Ciascun itinerario di partenza deve essere identificato univocamente attraverso una denominazione.</p>	<p>La denominazione degli itinerari è di competenza del GI.</p>	X		
<p>4 ter. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato: a) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto; b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale. Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza. La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulta difficoltosa l'individuazione</p>	<p>7.14 Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è individuato dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto. Sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle località di servizio non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, il termine dell'itinerario di partenza è individuato dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto o dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale. 7.15 Quando il termine dell'itinerario di partenza risulta di difficile individuazione o posto in punto diverso rispetto a quello individuato al punto 7.14, esso deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di cui al Regolamento sui segnali.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>del termine dell'itinerario di partenza.</p> <p>In casi particolari, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.</p> <p>I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).</p>					
<p>4 quater. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di partenza si estendono come nei precedenti commi 4 e 4 bis, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti dal Regolamento sui segnali.</p> <p>Per individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea deve farsi riferimento al segnale imperativo di protezione per gli arrivi in senso opposto. Quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo si deve far riferimento invece al segnale imperativo di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita dal Regolamento sui segnali.</p> <p>I suddetti criteri valgono anche per i bivi e per i posti di comunicazione.</p>		Recepito dai punti 7.13, 7.14 e 7.15.			
<p>5. L'itinerario di transito di un treno senza fermata, comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.</p>	<p>7.19 L'itinerario di transito di un treno senza fermata è formato dall'itinerario di arrivo e da quello di partenza.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>6. I deviatori e le scarpe fermacarri sui binari laterali a quello percorso dal treno devono di regola essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, i primi rispetto ad altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale o a fughe accidentali di veicoli in sosta, e le altre rispetto a fughe di quest'ultimi, secondo specifiche norme stabilite dall'Unità centrale competente e contenute nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.</p>	<p>7.9 I deviatori e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario di arrivo, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di rotabili, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza. A questa norma si fa eccezione solo nei seguenti due casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - movimenti contemporanei consentiti ai sensi dei punti 7.23 e 7.24; - disposizione dei deviatori in modo da assicurare l'ingresso del treno incrociante, nelle stazioni poste su linee a semplice binario. 				
<p>7. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'orario di servizio.</p>	<p>4.14 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.19; - le DPC di cui al punto 3.5; <p>i segnali di terra e di bordo, le cui caratteristiche, funzioni, aspetti e norme di ubicazione e rispetto, sono riportate nel Regolamento sui Segnali;</p>				
<p>8. Sono <i>fermascambi di sicurezza</i> i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dall' Unità centrale competente. Tutti i deviatori delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatori dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. In mancanza di fermascambi di sicurezza, i deviatori incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve prescriversi riduzione di velocità a 60 km/h. In</p>	<p>7.20 Tutti i deviatori delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p>	<p>Non è più contemplata la mancanza dei dispositivi di sicurezza in condizioni normali. I casi di mancanza di tali dispositivi di sicurezza dovranno essere gestiti con le norme di vecchio RCT.</p>			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.					
<p>9. Il collegamento di sicurezza è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatori od eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.</p>	<p>7.21 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il segnale che autorizza il movimento di un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>per far assumere al segnale l'aspetto che autorizza il movimento del treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il segnale non mostri più l'aspetto che autorizza il movimento del treno e che il treno abbia recepito la revoca dell'autorizzazione e sia in condizione di rispettare il segnale.</p>				
<p>9 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatori, revocata a bordo.</p>	<p>7.21 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il segnale che autorizza il movimento di un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>per far assumere al segnale l'aspetto che autorizza il movimento del treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il segnale non mostri più l'aspetto che autorizza il movimento del treno e che il treno abbia recepito la revoca dell'autorizzazione e sia in condizione di rispettare il segnale.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Il predetto collegamento è sempre integrato da un dispositivo di bloccamento degli enti che soddisfa alla seguente ulteriore condizione:</p> <p>c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre, altresì, che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.</p>					
<p>10. I deviatori sul binario di corsa, incontrati di punta dai treni e protetti da segnali di 1ª categoria preceduto da segnale di avviso, devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con quest'ultimo segnale.</p> <p>Quando tali collegamenti vengano eccezionalmente a mancare deve prescriversi ai treni interessati di non superare sugli scambi la velocità di 60 km/h, salve le ulteriori specifiche limitazioni.</p>	<p>7.22 Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con i segnali che li proteggono.</p>	<p>Non è più contemplata la mancanza dei collegamenti di sicurezza in condizioni normali. I casi di mancanza di tali collegamenti di sicurezza dovranno essere gestiti con le norme di vecchio RCT.</p>			X
<p>11. Quando un binario tronco non adibito al ricevimento dei treni si dirama dal binario di corsa, il relativo deviatoio, se incontrato di punta dai treni in arrivo o da quelli in transito senza fermata, deve essere munito di collegamento di sicurezza con i segnali per l'itinerario corrispondente al binario di corsa.</p> <p>Venendo a mancare l'anzidetto collegamento, ai treni di cui sopra deve prescriversi la marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza del deviatoio stesso.</p>	<p>7.22 Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con i segnali che li proteggono.</p>	<p>Non è più contemplata la mancanza dei collegamenti di sicurezza in condizioni normali. I casi di mancanza di tali collegamenti di sicurezza dovranno essere gestiti con le norme di vecchio RCT.</p>			X
<p>12. I deviatori inseriti in linea e quelli che ne realizzano l'indipendenza da binari laterali devono essere muniti di fermascambio di sicurezza. I deviatori in linea incontrati di punta dai treni devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salva l'esistenza di</p>	<p>7.20 Tutti i deviatori delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p>	<p>Non è più contemplata la mancanza dei dispositivi di sicurezza in condizioni normali. I casi di mancanza di tali dispositivi di sicurezza dovranno essere gestiti con le norme di</p>			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dalla Unità centrale competente, devono essere affidati alla sorveglianza di agente idoneo.</p> <p>Venendo a mancare l'anzidetto collegamento si applicano le norme di cui al comma 11.</p> <p>In mancanza del presenziamento e del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.</p>		vecchio RCT.			
<p>13. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dalla Unità Centrale competente. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.</p> <p>Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nelle apposite Istruzioni.</p>	<p>2.3omississ.....</p> <p>I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.</p>	Le modalità di utilizzo dei dispositivi di immobilizzazione sono di competenza del GI.	X		
<p>14. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:</p> <p>a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, o nei casi previsti nelle apposite Istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.</p>	<p>7.23 L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:</p> <p>a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o la concessione da parte del sistema di una autorizzazione di sicurezza, la completa indipendenza degli itinerari.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>14 bis. Sulle linee munite di <i>attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2</i>, l'arrivo, la partenza o il transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro sono ammessi:</p> <p>a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione d'impianto;</p> <p>b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema in supervisione completa o con marcia a vista, la completa indipendenza degli itinerari.</p>	<p>7.23 L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:</p> <p>a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o la concessione da parte del sistema di una autorizzazione di sicurezza, la completa indipendenza degli itinerari.</p>				
<p>15. In determinate stazioni, stabilite d'accordo fra le Unità periferiche interessate, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri, individuati sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. - gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza 	<p>7.24 E' ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi o i loro proseguimenti, quando il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita distinto per binario ed ubicato a una distanza dal punto stesso definita tenendo conto delle caratteristiche della linea, del materiale rotabile ammesso a circolare su di essa e della velocità con cui si impegna l'itinerario interessato, sufficiente ad arrestare i treni prima del punto di convergenza stesso, anche in caso di frenatura non del tutto efficace.</p>	<p>Il principio permane nella sostanza infatti la modifica della definizione non elimina i limiti attualmente previsti ma consente future migliorie a seguito di innovazioni tecnologiche e idonea analisi e valutazione del rischio.</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>protetto come al precedente capoverso;</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di 1.a categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa. 					
<p>15 bis. Nelle stazioni ubicate su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il punto di convergenza sia protetto da segnale imperativo di partenza, definito nel Regolamento sui segnali ed ubicato ad almeno 100 metri dal punto stesso; - gli impianti di stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza, i quali, con la concessione di Autorizzazione al movimento da parte del sistema, in supervisione completa o con marcia a vista, garantiscono l'indipendenza degli itinerari fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come il precedente punto alinea; - nel tratto di arrivo compreso fra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa. 	<p>7.24 E' ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi o i loro proseguimenti, quando il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita distinto per binario ed ubicato a una distanza dal punto stesso definita tenendo conto delle caratteristiche della linea, del materiale rotabile ammesso a circolare su di essa e della velocità con cui si impegna l'itinerario interessato, sufficiente ad arrestare i treni prima del punto di convergenza stesso, anche in caso di frenatura non del tutto efficace.</p>	<p>Il principio permane nella sostanza infatti la modifica della definizione non elimina i limiti attualmente previsti ma consente future migliorie a seguito di innovazioni tecnologiche e idonea analisi e valutazione del rischio .</p>			
<p>16. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalle Unità periferiche interessate per regolare l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc.).</p>		<p>Non sono trattate disposizioni particolari che potranno essere emanate dal GI nel rispetto del presente regolamento.</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p align="center">Art. 5 Servizio scambi e segnali</p> <p>1. I deviatori devono assicurarsi del buon stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nelle zone di giurisdizione, rispettando i criteri e le modalità previsti dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.</p>		Attività di controllo e manutenzione della infrastruttura previsti dalla manualistica di mestiere di competenza del GI.	X		
<p>2. Ad ogni cambiamento o modificazione dell'orario generale il Capo Reparto Territoriale Movimento di ciascuna stazione stabilisce per i singoli treni, su apposito prospetto, il binario di ricevimento, partenza o transito, che potrà essere modificato all'occorrenza dal dirigente il movimento.</p> <p>Per alcune grandi stazioni si ammette che nel prospetto anzidetto venga indicato il fascio di binari anziché il singolo binario di ricevimento; in tale caso il dirigente movimento dovrà precisare tempestivamente al personale di stazione il binario assegnato a ciascun treno.</p>		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
<p>3. Per ogni movimento di treno in stazione il dirigente deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all'art. 4, comma 3.</p>		Norme di dettaglio per il regolatore della circolazione di competenza del GI, da emanare nel rispetto del presente regolamento.	X		
<p>4. Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve constatare la regolare posizione e assicurazione dei deviatori interessati, in relazione ai dispositivi in opera sugli scambi stessi, nonché degli altri enti a lui affidati e, nell'ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun rotabile su binario ostacoli il sicuro passaggio del treno. L'accertamento suddetto può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario).</p>		Norme di dettaglio per il regolatore della circolazione di competenza del GI, da emanare nel rispetto del presente regolamento.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
Nel caso in cui un circuito di binario risulti occupato, la visita sul posto per accertarne la libertà può essere omessa, secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio. Venendo a mancare il predetto accertamento, l'operatore competente deve autorizzare il movimento del treno, sull'itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.					
5. Inoltre chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto e fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, accertare che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.		Norme di dettaglio per il regolatore della circolazione di competenza del GI, da emanare nel rispetto del presente regolamento.	X		
6. Chi effettua o sorveglia direttamente qualsiasi operazione suscettibile di creare ostacoli sui binari percorsi dai treni, è tenuto ad adottare preventivamente tutte le cautele stabilite dalle disposizioni regolamentari o richieste dalle circostanze di fatto.		Norme di dettaglio per il regolatore della circolazione di competenza del GI, da emanare nel rispetto del presente regolamento.	X		
7. La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con la diretta consegna delle chiavi di scambi, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità stabilite dalle Istruzioni di servizio e comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione degli scambi interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi del comma 4 e 5.	1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.				
8. L'organizzazione del servizio deve determinare quali posti, oltre quelli direttamente interessati alla predisposizione degli itinerari,		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
siano da preavvisare per ogni movimento di treno, anche agli effetti della sospensione di movimenti di manovra che potrebbero interferire con i movimenti dei treni stessi.					
<p>9. Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio, i segnali fissi delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita.</p>	<p>6.4Le sezioni di blocco delle linee attrezzate con sistemi di blocco elettrico sono delimitate da segnali di prima categoria vincolati in modo da disporsi a via libera solo se la sezione da essi protetta risulta libera da treni.</p> <p>6.5 Sulle linee attrezzateomissis.....a correnti codificate (BAcc).</p> <p>I segnali di blocco intermedi che svolgono la sola funzione di protezione della sezione di blocco sono normalmente disposti a via libera; si dispongono automaticamente a via impedita non appena il treno impegna la sezione e tornano a via libera quando il treno ha liberato completamente la sezione di blocco protetta dal segnale stesso.</p> <p>6.7 Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico conta-assi (Bca),omissis.....ermedio, o di località di servizio, quando è regolarmente disposto a via libera, deve garantire che la sezione di blocco a valle, da esso protetta, è libera da treni.</p> <p>Sulle linee a doppio binario i segnali dei posti di blocco intermedi che svolgono la sola funzione di protezione della sezione di blocco sono normalmente</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>disposti a via libera, si dispongono automaticamente a via impedita non appena il treno impegna la sezione e tornano a via libera quando il treno ha liberato completamente la sezione di blocco protetta dal segnale stesso.</p> <p>6.9 Sulle linee attrezzateomissis..... sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali". I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.</p>				
<p>10. Il dirigente che manovra un segnale a via libera, od ordina comunque il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli, oppure ricevendone conferma dagli altri agenti interessati ai sensi del comma 7.</p>		<p>Norme di dettaglio per il regolatore della circolazione di competenza del GI, da emanare nel rispetto del presente regolamento.</p>	X		
<p>11. Se la manovra dei segnali è affidata ad altri posti di servizio, non occorre la conferma di cui al comma 10 quando, con opportuni collegamenti di sicurezza, l'itinerario risulti vincolato a mezzo di distinto consenso elettrico sui segnali trasmesso dal dirigente, oppure quando l'itinerario di partenza risulti vincolato da appositi segnali, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori,</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
stesso.	sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.				
<p>12. Per l'apertura di segnali affidati ad altro posto di servizio, il dirigente, eseguiti gli accertamenti di sua spettanza in relazione all'organizzazione vigente nell'impianto, deve dare ordine di volta in volta con dispaccio all'agente interessato.</p> <p>Non occorre la registrazione dell'ordine di apertura:</p> <ul style="list-style-type: none"> - quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del dirigente; - quando si tratti di appositi segnali di partenza, vincolanti l'itinerario, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente; - nel caso di cui al comma 16. 	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>13. Chi ha disposto a via libera un segnale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.</p>	<p>7.3 Un segnale di una località di servizio deve riportarsi automaticamente a via impedita non appena il treno abbia oltrepassato il segnale stesso. Il regolatore della circolazione che ha disposto a via libera un segnale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita non appena esso sia stato oltrepassato dal treno.</p>				
<p>14. Le specifiche modalità da eseguirsi per la visita agli impianti, per gli accertamenti della regolarità e libertà degli itinerari e per la manovra dei segnali, in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera e delle organizzazioni di servizio, formano oggetto dell'apposita Istruzione per il servizio dei</p>		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
deviatori.					
<p>15. Nelle stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate i compiti e controlli relativi alla predisposizione e libertà degli itinerari sul piazzale possono essere affidati in tutto o in parte, anziché al dirigente, ad un agente denominato apposito incaricato che espleta le sue mansioni in base al programma di itinerari stabilito per la stazione.</p> <p>Le attribuzioni dell'apposito incaricato ed i suoi rapporti con il dirigente sono determinati dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata.</p>				
<p>16. Quando la manovra dei segnali è affidata ad un apposito incaricato, l'ordine di apertura può essere impartito a quest'ultimo dal dirigente con comunicazione non registrata, sempre che al dirigente stesso non resti attribuita, a titolo esclusivo, la diretta esecuzione di accertamenti su una determinata parte dell'itinerario.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>17. Di regola, non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già state manovrate le leve dei relativi segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, occorre l'esplicito ordine del dirigente, secondo le procedure stabilite nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.</p>	<p>7.2 L'itinerario di un treno non deve essere modificato dopo che si è disposto a via libera il relativo segnale.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata.</p>	<p>Concetto ripreso solo in parte ai punti 4.3 e 7.2 da integrare infatti con apposite disposizioni sull'organizzazione del lavoro nel rispetto della norma di cui al punto 1.1 e 1.7 e nel rispetto della norma di cui al punto 4.3, 7.1 e 7.2.</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>18. In caso di guasto ai segnali o di movimenti di treni con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui segnali e dalle specifiche Istruzioni di servizio.</p> <p>Il dirigente che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli; al treno deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno è regolata col regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera.</p> <p>La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, il dirigente possa avvalersi del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico.</p>	<p>21.1 Qualora il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio non possa essere autorizzato con l'aspetto del segnale interessato, inclusi i casi di movimenti su itinerari sprovvisti di segnale, il regolatore della circolazione deve individuare le condizioni di sicurezza mancanti che impediscono la disposizione a via libera del segnale e quindi autorizzare il movimento del treno interessato secondo i seguenti criteri:</p> <p>a) nel caso di guasto o mancanza del segnale, mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o mancanza della condizione di libertà della linea, il movimento del treno sull'itinerario interessato deve avvenire con marcia a vista;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori, il movimento del treno sull'itinerario comprendenti tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere immobilizzato nella corretta posizione i deviatori stessi attraverso dispositivi adatti allo scopo, oppure dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della condizione di corretta protezione dei PL, il movimento del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 29.1.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>18 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali imperativi di partenza oppure del segnale imperativo di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di PdE o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h.</p> <p>Le modalità da osservare per i movimenti dei treni sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.</p>	<p>21.1 Qualora il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizioomossis..... deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 29.1.</p> <p>22.2 Sulle linee con blocco radio senza segnali fissi luminosi e su quelle con blocco elettrico automatico, è ammesso distanziare un treno, solo rispetto al treno immediatamente precedente e circolante nello stesso senso, facendo effettuare la marcia a vista al treno che segue, purché non siano in atto lavorazioni che possono incidere sul corretto funzionamento dei segnali.</p>				
<p>19. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi, la concessione o meno del consenso al sistema in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni in base</p>	<p>6.9 Sulle linee attrezzate con il blocco radio senza segnali fissi luminosi la circolazione dei treni è regolata attraverso apposite autorizzazioni al movimento concesse dal sistema di segnalamento per un determinato percorso e visualizzate in cabina di guida del treno; ciascuna</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>all'itinerario predisposto dal dirigente, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali".</p> <p>Sono previsti segnali virtuali di protezione, e di partenza, di avanzamento e di avvio.</p> <p>I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.</p> <p>La concessione del consenso viene effettuata d'impianto dopo la predisposizione dell'itinerario da parte del dirigente.</p> <p>Per la formazione degli itinerari valgono le norme previste dall'istruzione per il servizio dei deviatori e dall'istruzione per l'esercizio degli apparati centrali computerizzati su linee AC/AV con ERM/ETCS L2.</p>	<p>autorizzazione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco possa essere impegnata solo da un treno per volta.</p> <p>Su tali linee la concessione o meno del consenso al sistema di segnalamento, in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni da parte del medesimo sistema, in base all'itinerario predisposto dal regolatore della circolazione, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali".</p> <p>I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.</p>				
<p>Art. 6 Arrivo, partenza e percorso dei treni</p> <p>1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve essere di regola quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui il presente Regolamento o le altre norme di cui all'art. 1 comma 1 prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio.</p> <p>Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento od autorizzati dalle Unità centrale competente, un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione od altra</p>	<p>4.19 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti nel presente regolamento. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto consultabile dell'agente di condotta durante il servizio.</p>	<p>Il rispetto dell'orario prestabilito non è argomento di sicurezza ma di regolarità del servizio pertanto disciplinato da procedure o disposizioni degli Operatori.</p>	X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte.					
2. Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario d'arrivo (art. 4/2, 2bis), salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dall' Unità centrale competente.	17.5 L'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, che eventualmente può essere individuato da apposite tabelle, senza oltrepassare il termine dell'itinerario d'arrivo.				
<p>3. Il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita, dopo l'apertura di questo deve procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito non superando la velocità di 30 Km/h sugli scambi.</p> <p>Il macchinista può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità quando:</p> <p>a) nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, venga disposto a via libera per il transito, la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candelieri e, sulle linee esercitate con il regime di blocco elettrico, anche quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione;</p> <p>b) il segnale sia integrato da segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale evenienza, dovrà essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria;</p> <p>c) il treno sia attrezzato con apparecchiature speciali di controllo della marcia del treno stabilite dall'Unità centrale competente e le stesse siano inserite ed efficienti. In questo caso dovranno essere rispettate le specifiche norme.</p>	<p>4.11 Il movimento di un treno deve avvenire nel rispetto delle indicazioni dei segnali di terra o di bordo, secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali. Quando la via è libera si espongono le indicazioni dei segnali di terra o di bordo che consentono l'avanzamento del treno; quando invece la via non è libera si espongono le indicazioni dei segnali di terra o di bordo che impongono l'arresto del treno.</p> <p>Un indicazione anormale o imperfetta dei segnali di terra o di bordo deve essere considerata come indicazione che impone l'arresto del treno.</p>	Le località di servizio con il doppio segnalamento di protezione e partenza incompleto non sono regolamentate dal presente regolamento. Tali località, se ancora esistenti, devono essere disciplinate con le norme del vecchio RCT con disposizioni o prescrizioni del GI.	x		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
Le disposizioni del presente comma vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali.					
4. Nelle stazioni di incrocio notificato (art. 9, comma 14), il macchinista di un treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro dall'uscita (comma 13).		Le località di servizio che richiedono tale norma non sono regolamentate dal presente regolamento. Tali località, se ancora esistenti, devono essere disciplinate con le norme del vecchio RCT con disposizioni o prescrizioni del GI.	x		
5. Partendo da una stazione, il personale di macchina delle locomotive di testa deve assicurarsi del regolare inoltrato del treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi. Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, mancanza segnale di partenza, ecc.), il macchinista deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.	17.3 L'agente di condotta di un treno in partenza deve assicurarsi del regolare inoltrato del treno in base all'indicazione dei segnali. 20.12 L'agente di condotta deve arrestare prontamente il treno qualora venga indebitamente inoltrato o ricevuto su un binario incompatibile al servizio da svolgere o su una linea diversa da quella che deve essere percorsa.				
6. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere di regola presenziati in punto opportuno dal dirigente, che, deve anche accertarne la completezza. Per accertare che i treni in arrivo siano completi, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il dirigente può avvalersi del personale dipendente e, di personale anche non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo, secondo quanto previsto dalle apposite Istruzioni.	4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei rotabili ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti: a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Il dirigente può essere esonerato dal presenziamento o dall'accertamento della completezza dei treni o da entrambi gli obblighi, in relazione all'esistenza di determinate attrezzature o per particolari situazioni di impianto, in base ai criteri stabiliti nell'Istruzione per il servizio dei deviatoi.</p> <p>Non occorre che il dirigente accerti la completezza dei treni, se questi sono composti con materiale rotabile avente particolari caratteristiche secondo quanto stabilito dall'Unità centrale competente.</p>	<p>eventualmente incontrati dal treno (segnali, deviatoi, passaggi a livello, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.5 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei rotabili. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>				
<p>7. La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente, o in determinate situazioni dal capotreno, i quali, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto possibile, devono accertarsi che il convoglio sia in condizione di partire. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta, dopo il segnale di "pronti" del capotreno secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali. All'occorrenza il dirigente movimento può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta (1) e con avviso verbale al capotreno. Il personale addetto alla formazione dei treni ed il capotreno devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle apposite Istruzioni, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili.</p>	<p>17.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p>17.2 Prima di partire l'agente di condotta deve aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e deve verificare che l'aspetto dei segnali di terra o di bordo consentano la partenza del treno.</p> <p>Qualora il segnale che autorizza la partenza del treno non sia manovrato direttamente dal regolatore della circolazione o non sia vincolato a un suo consenso la partenza del treno può avvenire solo a seguito del licenziamento da parte del regolatore della circolazione stesso.</p> <p>2.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
(1) A.....vostro treno licenziato dal dirigente.	organi connessi con la sicurezza della circolazione. 10.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.				
<p>8. Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti situazioni:</p> <p>a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente di movimento;</p> <p>b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché, si verifichino le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima; - il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui Segnali; - la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o a specifico ordine registrato dal dirigente medesimo; - esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere 	<p>17.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p>17.2 Prima di partire l'agente di condotta deve aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e deve verificare che l'aspetto dei segnali di terra o di bordo consentano la partenza del treno.</p> <p>Qualora il segnale che autorizza la partenza del treno non sia manovrato direttamente dal regolatore della circolazione o non sia vincolato a un suo consenso la partenza del treno può avvenire solo a seguito del licenziamento da parte del regolatore della circolazione stesso.</p>		X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché, la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea;</p> <p>c) in determinate stazioni presenziate da dirigente e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui al punto b), esista il blocco elettrico.</p> <p>I binari delle stazioni presenziate da dirigente, su cui è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, devono essere indicate nell'orario di servizio, specificando quelli muniti di segnale di partenza comune.</p>					
<p>8 bis. In caso di partenza con segnale a via impedita da binari ove è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, anche nelle stazioni presenziate da dirigente al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno in una delle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio; - sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per il licenziamento da parte del capotreno(1) . <p>La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 8 <i>quater</i>.</p> <p>(1) A... vostro treno licenziato dal capotreno.</p>	<p>17.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p>17.2 Prima di partire l'agente di condotta deve aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e deve verificare che l'aspetto dei segnali di terra o di bordo consentano la partenza del treno.</p> <p>Qualora il segnale che autorizza la partenza del treno non sia manovrato direttamente dal regolatore della circolazione o non sia vincolato a un suo consenso la partenza del treno può avvenire solo a seguito del licenziamento da parte del regolatore della circolazione stesso.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>21.2 Qualora l'autorizzazione sia notificata al treno non dal regolatore della circolazione di giurisdizione, la partenza del treno dovrà essere subordinata alla verifica da parte del regolatore della circolazione che l'autorizzazione sia stata notificata al treno effettivamente interessato.</p>				
<p>8 ter. In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 8 e il segnale non è visibile ma esista l'indicatore alto di partenza, al licenziamento del treno può provvedere il capotreno solo se l'indicatore è acceso.</p> <p>Analogamente può provvedere il capotreno in caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Il dirigente deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora il personale di macchina, stando sulle locomotive, non siano in condizione di accertare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto; - in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza. <p>Il dirigente che debba licenziare un treno deve confermare verbalmente al macchinista la disposizione a via libera del segnale di partenza macchinista e questi non possa avvalersi dell'indicatore alto di partenza o del segnale sussidiario di partenza né dell'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di</p>	<p>17.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p>17.2 Prima di partire l'agente di condotta deve aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e deve verificare che l'aspetto dei segnali di terra o di bordo consentano la partenza del treno.</p> <p>Qualora il segnale che autorizza la partenza del treno non sia manovrato direttamente dal regolatore della circolazione o non sia vincolato a un suo consenso la partenza del treno può avvenire solo a seguito del licenziamento da parte del regolatore della circolazione stesso.</p> <p>21.2 Qualora l'autorizzazione sia notificata al treno non dal regolatore della circolazione di giurisdizione, la partenza del treno dovrà essere subordinata alla verifica da parte del regolatore della circolazione che l'autorizzazione sia stata notificata al treno effettivamente interessato.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
partenza. Ulteriori incombenze del capotreno e del macchinista in caso di mancanza di visibilità dei segnali relative alla partenza di un treno sono stabilite nelle apposite Istruzioni.					
8 quater. Il dirigente deve intervenire direttamente per licenziare il treno previa consegna di apposita prescrizione, nei seguenti casi: - treni con marcia privilegiata; - treni con trasporti eccedenti la sagoma con divieto d'incrocio in linea; - treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (art. 19); - sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato col solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo; - ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.	17.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza. 1.3 Nei casi non previsti dalle norme ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti. 1.4 Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.				
8 quinquies. Qualora il dirigente preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno deve provvedere direttamente al licenziamento previa intense verbali col capotreno ed il macchinista.		Le attività effettuate ai fini della tempestiva partenza non riguardano la sicurezza e pertanto devono essere disciplinate tramite opportune procedure organizzative nel rispetto delle condizioni di cui ai punti 4.1, 7.1, 17.1 e 17.2 e di quanto previsto ai punti 1.1 e, 1.5, 1.6 e 1.7..			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>9. Nelle stazioni i treni devono di regola essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.</p>		<p>Norma non riguardante la sicurezza della circolazione purché il ricevimento avvenga su un binario compatibile con il servizio da svolgere nel rispetto delle norme del nuovo RCT.</p>			
<p>10. Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatori non risulti già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi o dall'orario di servizio, se ne deve dare avviso al personale di macchina ed al capotreno.</p> <p>La stazione interessata dà l'incarico di praticare tale avviso ad una precedente stazione di fermata, la quale deve confermare. Mancando la possibilità dell'avviso o la conferma, il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.</p>		<p>Norma prevista per località non disciplinate dal nuovo RCT. Tali località, se ancora esistenti, devono essere disciplinate dal GI con le regole del vecchio RCT.</p>	X		
<p>11. Il macchinista di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere, ecc.), senza mai superare la velocità di 30 Km/h.</p> <p>Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatori incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.</p> <p>Nelle prescrizioni di marcia a vista devono</p>					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.					
<p>12. Di norma, nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sul binario di ricevimento (art. 4 comma 1); - in arrivo (itinerario di cui all'art. 4 commi 2 e 2bis); - in uscita (itinerario di cui all'art. 4 commi 4 e 4bis); - nella stazione (itinerario di cui all'art. 4 comma 5). <p>Quando un treno debba, per un qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il dirigente deve farlo avvisare da precedente stazione con il dispaccio:</p> <p>FORMULA N. 5 – PRESCRIVETE TRENO MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI (oppure IN ARRIVO A oppure IN USCITA DA oppure NELLA STAZIONE DI ecc.) PER (motivo).</p> <p>La stazione che riceve l'incarico deve provvedere per la corrispondente prescrizione al treno e confermare con il dispaccio:</p> <p>FORMULA N. 6 – TRENO AVVISATO MARCIA A VISTA (precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5).</p> <p>In mancanza della conferma, il treno deve essere fatto avanzare con il segnale di protezione a via impedita.</p>	<p>4.20 Quando richiesto dal presente Regolamento o dal Regolamento sui segnali, il treno deve essere fatto avanzare in "marcia a vista", ossia ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'agente di condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h e fermi restando i limiti di cui al precedente punto 4.19.</p>	Procedura di dettaglio di competenza del GI nel rispetto dal punto 4.20.	X		
<p>12 bis. Nelle località di cui ai commi 6bis, 7 e 8 dell'art. 2, anche se presenziate da dirigenti movimento, il ricevimento previa fermata al segnale di protezione impone al treno il rispetto</p>		Procedura di dettaglio di competenza del GI	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>dell'eventuale limite di velocità prescritto dal Regolamento sui segnali.</p> <p>Se un treno deve percorrere con marcia a vista una di tali località, presenziata da dirigente di movimento, e questi non ha ricevuto conferma della relativa prescrizione, il treno stesso va fatto avanzare con segnale di protezione a via impedita.</p>					
<p>13. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 4 commi 2 a), 2 bis a), 2 bis b) e 2 bis c) primo alinea o all'art. 4 commi 2 b) e 2 bis c) secondo alinea, salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio.</p> <p>Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, costituisce ingombro all'uscita del binario di ricevimento qualsiasi ostacolo posto a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo.</p> <p>Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.</p> <p>Salvo i casi di cui al comma 14, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via</p>	<p>7.11 Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del binario di ricevimento, sul binario di ricevimento o nella zona di uscita. Per indicare l'ingombro deve essere esposto, tenuto conto della visibilità dell'ingombro stesso da parte di un treno in arrivo, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi di paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.</p> <p>20.18 Un treno che deve entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro (punto 7.11) deve essere avvisato di ciò con prescrizione di movimento registrata e ricevuto con il segnale di protezione a via impedita, salvo:</p> <p>a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco;</p> <p>b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto.</p> <p>In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in prossimità del paraurti o del segnale di arresto posto a protezione dell'ingombro, oppure in prossimità</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.</p> <p>Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri.</p> <p>(1) A sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o tronco).</p> <p>(2) A sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento</p>	<p>dell'ingombro stesso.</p>				
<p>14. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:</p> <p>a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti di binario tronco;</p> <p>b) nel caso di cui al comma 4 per ingombro all'uscita;</p> <p>c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui segnali per ingresso su binario ingombro o corto.</p> <p>In quest'ultimo caso il segnale, di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.</p> <p>d) In determinate stazioni di testa individuate dalle Unità periferiche interessate ed indicate</p>	<p>7.11 Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del binario di ricevimento, sul binario di ricevimento o nella zona di uscita. Per indicare l'ingombro deve essere esposto, tenuto conto della visibilità dell'ingombro stesso da parte di un treno in arrivo, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi di paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.</p> <p>20.18 Un treno che deve entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro (punto 7.11) deve essere avvisato di ciò con prescrizione di movimento registrata e ricevuto con il segnale di protezione a via impedita, salvo:</p>	<p>L'argomento è stato semplificato ma le attuali condizioni relative all'esposizione del segnale a mano sono valide, salvo adeguamento norme.</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
nell'orario di servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico di cui al punto c), il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da mezzi di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.	<p>a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco;</p> <p>b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto.</p> <p>In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in prossimità del paraurti o del segnale di arresto posto a protezione dell'ingombro, oppure in prossimità dell'ingombro stesso.</p>				
<p>14.bis Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti di binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60Km/h. Tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'orario di servizio.</p> <p>Il personale di condotta in arrivo nelle predette stazioni con un treno non protetto dai sistemi ETCS/SCMT/SSC, salvo limitazioni di velocità più restrittive, non deve superare la velocità di 30Km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento e dall'orario di servizio.</p>	<p>4.14 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.19; - le DPC di cui al punto 3.5; - i segnali di terra e di bordo, le cui caratteristiche, funzioni, aspetti e norme di ubicazione e rispetto, sono riportate nel Regolamento sui Segnali; 	Si applicano inoltre le norme previste in assenza di protezione del sistema			
15. Soppresso					
16. I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura viene effettuata sull'effettiva marcia dei treni con l'osservanza delle norme contenute nell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.	16.1 I Passaggi a Livello (PL) devono essere impegnati dai treni con i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) attivi.	Le modalità per le operazioni di chiusura sono disciplinate dalle procedure e disposizioni a cura del GI nel rispetto di quanto previsto al punto 16.1.	X		
17. Il macchinista che abbia ricevuto ordine di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve fischiare ripetutamente	29.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici,				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul passaggio a livello stesso non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.</p> <p>Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve essere sempre indicata la progressiva del passaggio a livello stesso o il numero dell'eventuale segnale permissivo di blocco automatico posto a protezione del o dei P.L.</p>	<p>ecc.) non possono essere attivati, i PL possono essere impegnati dai treni o dalle manovre solo dopo aver messo in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino la medesima efficacia dei dispositivi non attivabili.</p> <p>Qualora come provvedimento cautelativo venga prescritta all'agente di condotta di procedere con marcia a vista specifica specifica in corrispondenza di un PL, nella prescrizione deve essere sempre indicata anche la progressiva chilometrica del PL o il numero del segnale di blocco automatico posto a protezione del PL stesso.</p> <p>La marcia a vista specifica in corrispondenza di un PL può essere ordinata all'agente di condotta anche attraverso l'aspetto specifico dei segnali a protezione del PL stesso, secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali.</p> <p>29.3 La marcia a vista specifica in corrispondenza di un PL consiste nell'emettere ripetute segnalazione acustiche nell'avvicinarsi al PL interessato e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul PL medesimo, non superando comunque la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio</p>				
<p>18. Un dirigente, che debba arrestare nella propria stazione un treno non avente fermata, deve attenersi alle norme del Regolamento segnali.</p> <p>I dirigenti movimento, su autorizzazione del Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, possono ordinare ai treni la fermata in altre</p>	<p>4.11 Il movimento di un treno deve avvenire nel rispetto delle indicazioni dei segnali di terra o di bordo, secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali.</p> <p>Quando la via è libera si espongono le indicazioni dei segnali di terra o di bordo che consentono l'avanzamento del treno; quando invece la via non è libera si</p>	<p>La fermata del treno per esigenze di servizio non riguardante la sicurezza della circolazione, purché avvenga nel rispetto delle norme in particolare del punto 4.1, 4.11, 4.14 e 4.15, pertanto è responsabilità del GI</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi. Il dirigente movimento, che ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione, deve indicarne il motivo ed avvisare per iscritto la stazione stessa.	espongono le indicazioni dei segnali di terra o di bordo che impongono l'arresto del treno. Un indicazione anormale o imperfetta dei segnali di terra o di bordo deve essere considerata come indicazione che impone l'arresto del treno.	disciplinare con procedure o disposizioni le modalità, soggetti interessati e comunicazioni nel rispetto inoltre di quanto previsto ai punti 1.1 e, 1.5, 1.6 e 1.7.			
<p>19. Quando un treno è in ritardo il dirigente deve procurare di sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata d'orario prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria, dandone incarico ad una precedente stazione di fermata con il dispaccio: FORMULA N. 7 – SOPPRIMETE FERMATA TRENO ... A ... La stazione che riceve l'incarico provvede ad avvisare il treno(1). Una fermata d'orario, oppure prescritta e già partecipata alla stazione in cui deve avvenire, non può essere soppressa che su esplicito ordine di quest'ultima. Prima di disporre per la soppressione di fermata in un posto intermedio, il dirigente deve sempre darne comunicazione registrata all'impianto interessato. (1) <i>Soppressa fermata a.....</i></p>		La soppressione della fermata di un treno per esigenze di servizio non riguarda la sicurezza della circolazione, purché avvenga nel rispetto delle norme, pertanto è responsabilità del GI disciplinare con procedure o disposizioni le modalità, soggetti interessati e comunicazioni nel rispetto inoltre di quanto previsto ai punti 1.1 e, 1.5, 1.6 e 1.7.	X		
<p>20. Nei casi in cui non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il dirigente può all'occorrenza evitarne il completo arresto non facendo esporre il segnale d'arresto a mano, disponendo il segnale di partenza a via libera laddove esista e ordinando tempestivamente al macchinista, mediante la paletta di comando, la ripresa della corsa.</p>	<p>4.11 Il movimento di un treno deve avvenire nel rispetto delle indicazioni dei segnali di terra o di bordo, secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali. Quando la via è libera si espongono le indicazioni dei segnali di terra o di bordo che consentono l'avanzamento del treno; quando invece la via non è libera si espongono le indicazioni dei segnali di</p>	La soppressione della fermata di un treno per esigenze di servizio non riguarda la sicurezza della circolazione, purché avvenga nel rispetto delle norme, pertanto è responsabilità del GI disciplinare con procedure o disposizioni le modalità, soggetti	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Per un treno viaggiatori anche se non ordinario, la procedura sopradescritta è applicabile alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per indicazione d'orario, o prescritte non per servizio viaggiatori.</p> <p>Nelle stazioni sede di incrocio notificato valgono le norme di cui all'art. 9 comma 12-b).</p>	<p>terra o di bordo che impongono l'arresto del treno.</p> <p>Un indicazione anormale o imperfetta dei segnali di terra o di bordo deve essere considerata come indicazione che impone l'arresto del treno.</p>	<p>interessati e comunicazioni nel rispetto inoltre di quanto previsto ai punti 1.1 e, 1.5, 1.6 e 1.7.</p>			
<p>21. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento segnali e dalla Prefazione Generale all'orario di servizio, solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.</p> <p>Le fermate facoltative vengono indicate sull'orario di servizio con apposito segno convenzionale.</p>		<p>L'effettuazione di fermate per servizio non riguarda la sicurezza della circolazione, purché avvenga nel rispetto delle norme, pertanto è responsabilità degli Operatori Ferroviari disciplinare con procedure o disposizioni le modalità, soggetti interessati e comunicazioni nel rispetto inoltre di quanto previsto ai punti 1.1 e, 1.5, 1.6 e 1.7.</p>	X	X	
<p>22. Sulle linee esercitate col blocco automatico o col blocco conta-assi il dirigente che non possa per qualsiasi impedimento ricevere in stazione un determinato treno, oppure più treni successivi ad un determinato treno, deve subito darne il relativo ordine alle stazioni limitrofe interessate con comunicazione verbale.</p> <p>Il dirigente che riceve il suddetto ordine deve confermare con il dispaccio: FORMULA N. 9 - PER ... (motivo) INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO ... (oppure: TRENI SEGUENTI TRENO...).</p> <p>Se il treno (o uno dei treni) di cui sopra fosse già partito, il dirigente deve informarne verbalmente la stazione che ha dato l'ordine e, se del caso, darà l'inteso di cui sopra per i treni</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p> <p>4.15 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi anzidetti sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante supporti cartacei (moduli) consegnati direttamente o trasmessi con sistemi di telecomunicazione oppure mediante comunicazioni verbali registrate.</p> <p>Le prescrizioni devono essere notificate ai</p>	<p>La soppressione di una fermata non riguarda la sicurezza della circolazione, purché avvenga nel rispetto delle norme, pertanto è responsabilità GI disciplinare con procedure o disposizioni le modalità, soggetti interessati e comunicazioni nel rispetto inoltre di quanto previsto ai punti 1.1 e, 1.5, 1.6 e 1.7.</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>seguenti il treno partito.</p> <p>La stazione che ha imposto il divieto, quando le cause di esso siano cessate, autorizza le stazioni interessate col dispaccio:</p> <p>FORMULA N. 10 - INVIATE LIBERAMENTE TRENO ... (oppure: TRENI).</p> <p>Con modalità analoghe può regolarsi ciascun dirigente, anche sulle linee esercitate con altro regime, ogni qualvolta egli, in base alle circostanze di fatto, lo ritenga necessario.</p>	<p>treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				
<p>23. Quando occorra istituire in linea o in una località di servizio un rallentamento non indicato nell'orario di servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito, il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dà tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Territoriale Movimento a mezzo di apposito modulo. Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni, posti di movimento, bivi, posti di comunicazione, posti di passaggio tra il doppio ed il semplice binario.</p> <p>Il Capo Reparto Territoriale Movimento, con altro apposito modulo, avvisa dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento le stazioni capotronco, quelle origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, quelle dove è programmato il cambio del riepilogo delle prescrizioni di movimento nonché le stazioni attigue al rallentamento</p>	<p>30.1 In caso di anomalie all'infrastruttura devono essere imposte ai treni le necessarie restrizioni temporanee di velocità, denominate rallentamenti.</p> <p>30.2 Quando la notifica e la segnalazione dei rallentamenti non venga effettuata attraverso il sistema di segnalamento, essi devono essere protetti dal sistema di protezione, notificati ai treni con prescrizione di movimento e segnalati sul terreno.</p> <p>30.3 La notifica dei rallentamenti ai treni interessati con prescrizione di movimento deve essere fatta comunicando ad ogni singolo treno e per singolo rallentamento tutte le istruzioni, gli elementi e i dati necessari al suo corretto rispetto.</p> <p>30.4 La segnalazione sul terreno dei rallentamenti deve essere fatta secondo quanto previsto nel Regolamento sui Segnali.</p> <p>30.5 Quando per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della sua protezione da parte del sistema di protezione, la velocità prevista dal rallentamento deve essere prescritta dal punto in corrispondenza del quale il</p>	<p>L'istituzione di un rallentamento deve rispettare i principi contenuti nel punto 30. Le procedure di dettaglio riguardanti le modalità per lo scambio delle comunicazioni e le prescrizioni ai treni è responsabilità dei GI, nel rispetto di quanto previsto al citato punto 30.</p> <p>La denominazione "stazioni capo tronco" è un aspetto organizzativo di competenza del GI.</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>e deve riceverne conferma.</p> <p>La competenza a provvedere per Le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata dall'art. 3 comma 16 e seguenti.</p> <p>Sulle linee a doppio binario tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti sia il binario di sinistra o legale che il binario di destra o illegale.</p> <p>La notifica del rallentamento deve essere partecipata, utilizzando l'apposito modulo di prescrizione, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.</p> <p>Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento, dovranno essere specificati l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento.</p> <p>In caso di linee affiancate, per le quali è ammesso che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra linea con le modalità di cui all'art. 14 comma 7, l'orario a cui fare riferimento per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata,</p>	<p>rallentamento stesso viene notificato ai treni. E' ammesso che, per i rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h, possa essere prescritta, dal punto di notifica del rallentamento a quello del suo inizio, una limitazione di velocità a 50m/h.</p> <p>Qualora invece per le medesime esigenze sia necessario attivare un rallentamento prima della sua segnalazione sul terreno il rallentamento stesso deve essere delimitato da cippi chilometrici interi.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.</p> <p>I rallentamenti devono essere notificati ai treni su due distinti moduli, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro ad una o più linee affiancate.</p> <p>Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, od in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.</p> <p>Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti su binario legale o perché circolanti su binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.</p> <p>(1) Devono considerarsi interessanti anche una località di servizio, i rallentamenti compresi, in tutto od in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.</p> <p>(2) Non possono essere indicati nell'orario di servizio i rallentamenti posti su le linee banalizzate oppure su quelle non banalizzate a doppio binario quando interessanti un solo</p>					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
binario. (3) I rallentamenti possono essere fissi o spostabili: nel secondo caso, quando lo spostamento supera i tre chilometri (o i quattro chilometri per rallentamenti lunghi oltre 1000 metri) occorre far luogo ad una nuova notifica del rallentamento, secondo modalità stabilite dall'unità centrale competente.					
24. Modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 23 devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento, tenendo presente che nel giorno in cui il rallentamento cessa, a tutti i treni devono essere notificati l'ora ed il giorno di cessazione(1).		La cessazione di un rallentamento non inficia la sicurezza della circolazione ferroviaria pertanto le procedure di dettaglio riguardanti le modalità per lo scambio delle comunicazioni e le prescrizioni ai treni è responsabilità dei GI, nel rispetto di quanto previsto al citato articolo 30 del nuovo RCT.	X		
25. In caso di urgenza, qualunque agente dei Lavori o Impianti Elettrici può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento sui segnali. La prescrizione ai treni deve essere praticata o fatta praticare, utilizzando l'apposito modulo, a cura dei dirigenti delle stazioni attigue al tratto di rallentamento.	30.1 In caso di anomalie all'infrastruttura devono essere imposte ai treni le necessarie restrizioni temporanee di velocità, denominate rallentamenti. 30.2 Quando la notifica e la segnalazione dei rallentamenti non venga effettuata attraverso il sistema di segnalamento, essi devono essere protetti dal sistema di protezione, notificati ai treni con prescrizione di movimento e segnalati sul terreno. 30.3 La notifica dei rallentamenti ai treni interessati con prescrizione di movimento deve essere fatta comunicando ad ogni singolo treno e per singolo rallentamento tutte le istruzioni, gli elementi e i dati necessari al suo corretto rispetto.				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>30.4 La segnalazione sul terreno dei rallentamenti deve essere fatta secondo quanto previsto nel Regolamento sui Segnali.</p> <p>30.5 Quando per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della sua protezione da parte del sistema di protezione, la velocità prevista dal rallentamento deve essere prescritta dal punto in corrispondenza del quale il rallentamento stesso viene notificato ai treni. E' ammesso che, per i rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h, possa essere prescritta, dal punto di notifica del rallentamento a quello del suo inizio, una limitazione di velocità a 50m/h.</p> <p>Qualora invece per le medesime esigenze sia necessario attivare un rallentamento prima della sua segnalazione sul terreno il rallentamento stesso deve essere delimitato da cippi chilometrici interi.</p> <p>1.4 Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p>				
<p>25 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, quando occorra istituire un rallentamento o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito, il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dovrà dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al</p>	<p>30.1 In caso di anomalità all'infrastruttura devono essere imposte ai treni le necessarie restrizioni temporanee di velocità, denominate rallentamenti.</p> <p>30.2 Quando la notifica e la segnalazione dei rallentamenti non venga effettuata attraverso il sistema di segnalamento, essi</p>	<p>L'istituzione di un rallentamento deve rispettare i principi contenuti nel punto 30. Le procedure di dettaglio riguardanti le modalità per lo scambio delle comunicazioni e le prescrizioni ai treni è</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF				Principi normativi modificati con il nuovo RCT	
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Capo Reparto Territoriale Movimento a mezzo dell'apposito modulo previsto per le altre linee.</p> <p>Il Capo Reparto Territoriale Movimento deve avvisare:</p> <p>Il Dirigente Centrale Operativo di giurisdizione, nel caso di rallentamenti che per la loro ubicazione sono gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2;</p> <p>- Il Dirigente Centrale Operativo e le altre località di servizio interessate di cui al precedente comma 23, nel caso di rallentamenti che per la loro ubicazione non sono gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2.</p> <p>Modalità analoghe a quelle di cui sopra devono essere osservate per la cessazione del rallentamento.</p> <p>Sulle predette linee, i rallentamenti gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2 non vengono notificati al personale dei treni.</p> <p>- Il Dirigente Centrale Operativo e le altre località di servizio interessate di cui al precedente comma 23, nel caso di rallentamenti che per la loro ubicazione non sono gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2.</p> <p>Modalità analoghe a quelle di cui sopra devono essere osservate per la cessazione del rallentamento.</p> <p>Sulle predette linee, i rallentamenti gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2 non vengono notificati al personale dei treni.</p> <p>Per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché</p>	<p>devono essere protetti dal sistema di protezione, notificati ai treni con prescrizione di movimento e segnalati sul terreno.</p> <p>30.3 La notifica dei rallentamenti ai treni interessati con prescrizione di movimento deve essere fatta comunicando ad ogni singolo treno e per singolo rallentamento tutte le istruzioni, gli elementi e i dati necessari al suo corretto rispetto.</p> <p>30.4 La segnalazione sul terreno dei rallentamenti deve essere fatta secondo quanto previsto nel Regolamento sui Segnali.</p> <p>30.5 Quando per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della sua protezione da parte del sistema di protezione, la velocità prevista dal rallentamento deve essere prescritta dal punto in corrispondenza del quale il rallentamento stesso viene notificato ai treni. E' ammesso che, per i rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h, possa essere prescritta, dal punto di notifica del rallentamento a quello del suo inizio, una limitazione di velocità a 50m/h.</p> <p>Qualora invece per le medesime esigenze sia necessario attivare un rallentamento prima della sua segnalazione sul terreno il rallentamento stesso deve essere delimitato da cippi chilometrici interi.</p>	<p>responsabilità dei GI, nel rispetto di quanto previsto al citato punto 30.</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
per quelli esistenti in ingresso ed in uscita da tali linee, devono essere osservate le specifiche norme previste nelle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni, nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni e nell'Istruzione per la gestione dell'Interfaccia operatore RBC.					
<p>26. Quando sia previsto dal presente Regolamento o dalle altre Istruzioni di servizio che debba essere data conferma ad una precedente stazione dell'arrivo di un treno, si provvede mediante il dispaccio:</p> <p>FORMULA N. 11 – TRENO ... GIUNTO.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>	La formula da utilizzare non rientra nei principi dell'Agenzia, fermo restando il criterio di utilizzare formule predefinite e codificate, così come previsto al punto 4.15. Pertanto gli Operatori ferroviari dovranno definire e codificare le formule da utilizzare per lo scambio delle informazioni relative alla sicurezza della circolazione.	X	X	
<p>27. In determinati casi può essere stabilito, anche con disposizioni locali dalle Unità Periferiche interessate, che sia comunicata alla successiva stazione l'ora di partenza o di transito dei treni.</p> <p>All'uopo si provvede con la: FORMULA N. 12 - TRENO... ORARIO (oppure: PARTITO o TRANSITATO ORE ... ore effettive di partenza o di transito).</p> <p>Di norma non occorre, salva esplicita disposizione in contrario, che tale comunicazione sia registrata.</p>		Argomento non trattato in quanto non inerente la sicurezza della circolazione ferroviaria.			
<p>28. In situazioni di pericolo, il segnale di allarme può essere diramato per telefono oppure con speciali dispositivi di cui possono essere dotate le stazioni, i posti di linea e i treni in base a disposizioni emanate dall'Unità centrale competente.</p>	<p>20.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone.</p> <p>20.2 In caso di anomalia che interessi la</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Il dirigente che percepisca o sia avvisato della trasmissione del segnale di allarme deve sospendere le partenze dei treni e le concessioni di via libera fino a che non abbia ricevuto notizie sull'accaduto.</p> <p>Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 il segnale di allarme deve essere diramato anche mediante "messaggi di emergenza" definiti nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.</p>	<p>sicurezza della circolazione, oltre quanto previsto al punto 20.1, sulle linee attrezzate con il GSM-R si deve lanciare la chiamata di emergenza. Sulle linee con ERTMS/ETCS livello 2 si deve fare uso anche dei messaggi di emergenza utilizzabili in tale sistema.</p> <p>14.3 Sulle linee attrezzate con il sistema di comunicazione telefonica GSM-R è disponibile la funzione di chiamata di emergenza che consente di inviare contemporaneamente a uno o più treni una comunicazione prioritaria e che deve essere utilizzata solo quando si constati o si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p>				
<p>Art. 7 Manovre e stazionamento dei rotabili</p> <p>1. E' denominato manovra qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.</p>	<p>3.8 Una manovra è un convoglio che si muove con una velocità che deve essere determinata dall'agente di condotta in relazione al movimento da compiere e alle condizioni nelle quali il movimento si svolge, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p>				
<p>1 bis. E' denominato istradamento il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra o da punti prestabiliti.</p>	<p>18.3 Il percorso di un movimento di manovra è denominato istradamento; Esso è delimitato da segnali bassi di manovra o da punti prestabiliti.</p>				
<p>2. Agli effetti dello svolgimento delle manovre, un binario o un fascio di binari congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere un treno si considera indipendente da quest'ultimo quando i deviatori della comunicazione siano assicurati nella</p>	<p>18.19 Agli effetti dello svolgimento di un movimento di manovra un binario o un fascio di binari, congiunto mediante comunicazione al binario che deve percorrere un treno o un altro movimento di manovra, si considera "indipendente"</p>	Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in riferimento ai modi per assicurare la non confluenza	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
posizione dovuta, e cioè non per la confluenza, mediante fermascambio di sicurezza, o eccezionalmente quando siano presenziati da agente idoneo con obbligo di non rimuoverli da detta posizione.	da quest'ultimo quando i deviatori della comunicazione sono assicurati per la non confluenza.				
3. Chi autorizza una manovra che interessa o potrebbe interessare i binari di circolazione deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o in loro difetto da segnali a mano.	18.16 L'agente che autorizza un movimento di manovra sui binari di circolazione deve proteggere la manovra stessa dai movimenti dei treni mediante i segnali della località di servizio.				
4. Quando una manovra possa impegnare un passaggio a livello custodito o con azionamento automatico deve essere previamente avvisato l'agente di guardia o provveduto alla tempestiva chiusura del passaggio a livello medesimo.	18.17 I movimenti di manovra devono impegnare i Passaggi a Livello (PL) con i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada attivi.				
5. Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono di regola continuare fino a quando vengano mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché: - la stazione sia protetta da segnale di 1ª categoria preceduto da segnale di avviso; - la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15 ‰ in discesa.	18.22 Nelle località di servizio i movimenti di manovra sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari da esso non indipendenti possono continuare fino a quando il segnale di protezione dalla parte del treno atteso viene mantenuto a via impedita e purché le caratteristiche del tratto di linea fra il segnale di avviso e quello di protezione siano tali da consentire, tenendo conto delle caratteristiche del materiale rotabile ammesso a circolare sulla linea, che i treni possano arrestarsi prima del punto protetto dal segnale di protezione, anche in caso di frenatura non del tutto efficace. In mancanza di tale condizione i movimenti di manovra devono essere sospesi prima dell'inoltro del treno.				
6. Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 5, nonché in quelle che, per particolari situazioni di impianti, sono	18.22 Nelle località di servizio i movimenti di manovra sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari da esso non indipendenti				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
stabilite dalle Unità periferiche interessate, le manovre sull'itinerario di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno si sia fermato al segnale di protezione.	possono continuare fino a quando il segnale di protezione dalla parte del treno atteso viene mantenuto a via impedita e purché le caratteristiche del tratto di linea fra il segnale di avviso e quello di protezione siano tali da consentire, tenendo conto delle caratteristiche del materiale rotabile ammesso a circolare sulla linea, che i treni possano arrestarsi prima del punto protetto dal segnale di protezione, anche in caso di frenatura non del tutto efficace. In mancanza di tale condizione i movimenti di manovra devono essere sospesi prima dell'inoltro del treno.				
7. Il dirigente, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 5.	18.22 Nelle località di servizio i movimenti di manovra sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari da esso non indipendenti possono continuare fino a quando il segnale di protezione dalla parte del treno atteso viene mantenuto a via impedita e purché le caratteristiche del tratto di linea fra il segnale di avviso e quello di protezione siano tali da consentire, tenendo conto delle caratteristiche del materiale rotabile ammesso a circolare sulla linea, che i treni possano arrestarsi prima del punto protetto dal segnale di protezione, anche in caso di frenatura non del tutto efficace. In mancanza di tale condizione i movimenti di manovra devono essere sospesi prima dell'inoltro del treno.	Quanto disposto dal comma 7 è più cautelativo ed è facoltà del Gestore metterlo in atto.			
8. Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o comunque per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere. Alla norma precedente può farsi eccezione	18.16 L'agente che autorizza un movimento di manovra sui binari di circolazione deve proteggere la manovra stessa dai movimenti dei treni mediante i segnali della località di servizio. 18.20 Un movimento di manovra può	Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in riferimento ai provvedimenti tecnico-organizzativi necessari.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>in talune stazioni con particolari esigenze di esercizio, munite di apparati centrali e di segnalamento di manovra, in base ad autorizzazioni accordate dalla Unità centrale competente.</p> <p>In questi casi si possono avere situazioni in cui:</p> <p>a) le manovre devono essere arrestate ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza;</p> <p>b) il punto di convergenza tra i movimenti di manovra e gli itinerari dei treni può essere protetto come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da due segnali bassi consecutivi a via impedita, il più lontano dei quali dal punto di convergenza è ubicato ad una distanza da quest'ultimo non inferiore a 100 metri (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati dai segnali bassi di manovra); - da un segnale alto di manovra a via impedita ubicato ad una distanza non inferiore a 100 metri dal punto di convergenza (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali alti di manovra). 	<p>avvenire contemporaneamente al movimento di un treno o di altra manovra, in atto su di un itinerario o un istradamento non indipendente da quello interessato dal movimento di manovra stesso, a condizione che siano messi in atto, tenendo conto delle caratteristiche del binario, del materiale rotabile e della velocità e delle condizioni ambientali, i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad evitare che il movimento di manovra oltrepassi il punto di convergenza con l'itinerario del treno o l'istradamento dell'altra manovra.</p>				
<p>9. Le manovre che si svolgono sui deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istradamento della manovra.</p> <p>In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'art. 6 comma 13</p>	<p>18.23 I movimenti di manovra che si svolgono sui deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno con l'istradamento del movimento di manovra; pertanto devono essere rispettate le norme di cui al punto 20.18, relative all'ostacolo sul binario di ricevimento. Sono tuttavia vietati i</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
e 14. Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 15 ‰. in discesa.	movimenti di manovra all'uscita, all'atto del ricevimento del treno, quando le caratteristiche del tratto di linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento non siano tali da consentire ai treni, tenendo conto delle caratteristiche del materiale rotabile ammesso a circolare sulla linea, di arrestarsi prima del punto di convergenza dell'itinerario del treno con l'istradamento del movimento di manovra, anche in caso di frenatura non del tutto efficace				
<p>10. Di regola le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione. Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, deve provvedersi come appresso.</p> <p>Sulle linee esercitate col blocco telefonico od elettrico manuale il dirigente non deve accordare la via libera ai treni attesi dal lato ove si svolge la manovra.</p> <p>Sulle linee esercitate col blocco automatico o col blocco conta-assi il dirigente deve preventivamente provvedere a far trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, ricevendone conferma , col dispaccio formula 9.</p> <p>La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con segnale a mano a 200 metri di distanza.</p> <p>Il dirigente che abbia trasmesso alla stazione limitrofa la formula 9 per motivo di manovra, ove non possa per sopravvenuta interruzione delle telecomunicazioni corrispondere con detta stazione, per il distanziamento del primo treno rispetterà un intervallo di 20 minuti dall'ora di trasmissione dell'anzidetto dispaccio, prescrivendo allo stesso in ogni caso marcia a</p>	<p>18.24 Un movimento di manovra oltre il punto protetto dal segnale di protezione, comunque autorizzato dal regolatore della circolazione, può avvenire nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dopo aver provveduto a trattenere, o far trattenere, nella località di servizio limitrofa i treni attesi, dal lato ove si svolge il movimento di manovra, finché esso non sia terminato, – quando il punto estremo impegnato dal movimento di manovra, dal lato di provenienza dei treni, sia protetto da un precedente segnale mantenuto a via impedita e siano rispettati i criteri di cui al precedente punto 18.22. 	Il nuovo RCT non contempla più l'ultimo capoverso (20'), di conseguenza viene meno anche la necessità di far precedere a terra con una bandiera. Il treno vincolato riprende la marcia quando la stazione potrà dare nulla osta.			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
vista su tutto il percorso e in arrivo nella successiva stazione.					
11. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nelle Istruzioni di servizio.	6.10 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica, dedotte dal fare sul campo e dalle norme tecniche e istruzioni di settore, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emanano le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i propri processi interni connessi alla circolazione ferroviaria, inclusa la manualistica di mestiere ad uso del proprio personale addetto a mansioni di sicurezza della circolazione. 1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata.				
12. <i>Soppresso.</i>					
13. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal personale addetto alla formazione treni incaricato, o dal capotreno, della Impresa Ferroviaria. Nel caso suddetto	18.15 Le manovre che interessano veicoli con viaggiatori a bordo devono essere eseguite con le necessarie cautele.	Disposizioni interne dell'IF nel rispetto della normativa vigente in riferimento ai provvedimenti tecnico-organizzativi necessari.		X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.					
14. Soppresso.					
<p>15. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalle Istruzioni di servizio.</p> <p>I deviatori delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere, di regola, disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, il binario di circolazione</p>	<p>19.1 Un rotabile o un gruppo di rotabili si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono essere tali da assicurare l'immobilizzazione dei rotabili, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.</p> <p>19.2 I deviatori delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale loro indebito spostamento, i binari di circolazione.</p>				
<p>16. I mezzi di trazione in stazionamento sui binari di corsa devono essere presenziati come le locomotive dei treni. Quando la loro sosta avvenga su altri binari, le Imprese Ferroviarie devono garantire che i mezzi di trazione non siano spostati senza l'intervento del personale competente.</p>	<p>19.4 Le unità di trazione in stazionamento temporaneo, non presenziate, devono essere condizionate in modo da evitare indebiti movimenti, mantenere le condizioni di sicurezza rispetto eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>	Lo stazionamento sui binari di corsa non è più consentito.			X
<p>Art. 8 Precedenze 1. In una stazione ha luogo una precedenza <i>normale</i> quando per disposizione di orario un</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono determinate e fissate con le modalità previste dall'allegato I del presente Regolamento.</p> <p>Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.</p> <p>Sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, spetta al Capo Reparto Territoriale Movimento, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare le precedenze da indicare nell'apposito prospetto di stazione.</p> <p>Quando, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'orario di servizio, nella stazione ove ciò si verifica si determina una precedenza <i>anormale</i>.</p>					
<p>2. Il dirigente deve tenersi informato dell'andamento dei treni ed intervenire, quando sia opportuno, per modificarne la successione. Pertanto, a seconda dei casi e in relazione alla diversa importanza dei treni, egli provvede a:</p> <p>a) trattenere nella propria stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;</p> <p>b) licenziare in precedenza un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione ad altro treno, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
<p>3. Il dirigente della stazione in cui viene a modificarsi la prevista successione dei treni deve avvisarne le stazioni interessate con il dispaccio: FORMULA N. 13 - TRENO ... PRECEDE TRENO ...</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>DA ...Tale avviso deve essere esteso nel caso indicato al comma 2-a) fino alla stazione di precedenza normale e nel caso indicato al successione prevista in orario.</p> <p>Qualora dopo l'effettuazione di una precedenza anormale la stazione si disabiliti, il dirigente prima di lasciare il servizio deve avvisare con il dispaccio anche la precedente stazione abilitata.</p> <p>Il dispaccio viene trasmesso da stazione a stazione.</p>					
<p>3 bis. Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, in luogo delle disposizioni di cui al comma 3 possono essere adottate le norme di seguito specificate.</p> <p>Ogni stazione deve comunicare preventivamente per telefono alla successiva stazione abilitata, la successione di tutti i treni da inviare a quest'ultima, con il seguente dispaccio: FORMULA N.13 <i>bis</i> – SUCCESSIONE TRENI DA(nome della stazione):x,y,z....(numero dei treni).</p> <p>Il primo treno elencato nella successione è l'ultimo del precedente dispaccio; esso va menzionato nel nuovo dispaccio ma non ritrascritto.</p> <p>Le stazioni devono disporre a via libera il segnale di protezione per un treno, solo dopo aver ricevuto la comunicazione della relativa successione rispetto al treno precedente.</p> <p>Qualora una stazione abbia comunicato alla stazione attigua abilitata una successione errata e comunque da modificare, essa non deve inoltrare treni la cui successione rispetto la precedente è variata, se non dopo aver provveduto a comunicare alla predetta stazione attigua la successione effettiva.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Il relativo dispaccio deve essere preceduto dalla parola "Rettifica".</p> <p>La successione dei treni comunicata col dispaccio di rettifica, sostituisce quella comunicata con i dispacci precedenti, fino all'ultimo treno in questi elencati.</p>					
<p>3 ter. Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, in luogo delle disposizioni di cui ai commi 3 e 3 bis, possono essere adottate le norme di seguito specificate. Ogni stazione nella quale si verifica una variata successione dei treni rispetto a quella prevista in orario e le successive stazioni fino a quella dove si ristabilisce la successione normale, devono comunicare preventivamente alla successiva stazione abilitata, la variata successione dei treni, con il dispaccio di avviso formula 13 bis che dovrà essere preceduto dalla parola "Successione".</p> <p>Il primo treno elencato è quello che precede la variata successione, mentre l'ultimo treno è quello con il quale si ristabilisce la successione normale.</p> <p>Qualora una stazione abbia comunicato alla stazione attigua abilitata una successione di treni errata e comunque da modificare, essa non deve inoltrare treni la cui successione rispetto la precedente è variata, se non dopo aver provveduto a comunicare alla predetta stazione attigua la successione effettiva.</p> <p>Il relativo dispaccio deve essere preceduto dalla parola "Rettifica".</p> <p>Qualora per eccessivo ritardo non sia possibile stabilire l'effettivo ordine di inoltro di uno o più treni, la stazione nella quale si verifica la variazione della successione può comunicare alla stazione attigua, in luogo del dispaccio di</p>		<p>Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>successione, il dispaccio di temporanea esclusione dalla successione del o dei treni in ritardo preceduto dalla parola "Esclusione". I treni esclusi devono essere considerati non attesi fino a quando non venga precisato il loro inoltro in un successivo dispaccio di successione. Un treno già compreso in un dispaccio di successione, può essere temporaneamente "Escluso" previa rettifica della successione ed inserimento del suo numero tra i treni "Esclusi" a chiusura del relativo dispaccio di rettifica.</p>					
<p>4. Quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare ad una stazione la successione (comma 3 bis) oppure una variazione della successione dei treni (commi 3 e 3 ter), la stazione che invia un treno diverso da quello atteso dalla stazione successiva, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione della stazione attigua e di annunciarsi per telefono al dirigente per identificare il treno e per ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento .</p> <p>In tal caso il dirigente di quest'ultima stazione deve confermare al capotreno con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.</p> <p>Lo stesso dirigente deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta.</p> <p>I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.</p>		<p>Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>5. Ciascuna stazione è tenuta a comunicare con dispaccio le variazioni della successione treni ai bivi incontrati di punta non comandati dalla stazione, nonché, in quanto la variata successione interessi treni aventi in essa fermata, alle stazioni disabilitate e fermate presenziate interposte.</p> <p>Per comunicare le variazioni deve essere utilizzata la formula 13, fatta eccezione per i bivi incontrati di punta non comandati dalla stazione; per tali località la comunicazione delle variazioni deve essere disciplinata dalla Unità periferica competente sulla base di quanto previsto, a seconda dei casi, dai commi 3, 3 bis e 3 ter.</p> <p>Quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare per iscritto una variazione della successione, la stazione che invia un treno, diverso da quello atteso, dai posti intermedi predetti, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione di tale posto e di annunciarsi per telefono all'agente che lo presenza per identificare il treno e ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento con le modalità di cui al precedente comma 4.</p> <p>I rimanenti posti intermedi devono essere avvisati della variazione della successione con comunicazioni non registrate.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
<p>5 bis. L'Unità centrale competente può prevedere, su determinate linee, l'adozione di particolari dispositivi di trasmissione del numero del treno in sostituzione delle procedure di cui ai precedenti commi 3, 3 bis e 3 ter.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
<p>6. Quando una stazione di linea a doppio binario non abbia disponibile un binario per il ricovero del treno che deve cedere il passo, il dirigente può eccezionalmente ricoverare detto</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
treno sul binario illegale, oppure utilizzare quest'ultimo binario per il treno che prende il passo.					
<p>Art. 9 Incroci</p> <p>1. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio fra due treni può essere normale (indicato in orario o di fatto) oppure anormale (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata sede di incrocio.</p> <p>Il dirigente che licenzia un treno su linea esercitata a semplice binario deve essersi preventivamente assicurato che siano giunti completi tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto, rispettando le modalità previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatoi.</p> <p>Qualora il treno sia licenziato dal capotreno, il dirigente interessato, prima di disporre a via libera il segnale di partenza, deve aver provveduto per gli accertamenti di cui sopra.</p>	<p>2.11 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci sulle linee a semplice binario, precedenza, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento; - <i>bivi</i>: nei quali si diramano più linee; - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza in binario unico di linea a doppio binario; - <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni. 	Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
<p>2. Gli incroci normali d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dall'allegato II al presente Regolamento.</p> <p>Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di incrocio di fatto quando per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti. Le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'allegato II al presente Regolamento.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.</p> <p>Sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, spetta al Capo Reparto Territoriale Movimento, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare gli incroci da indicare nell'apposito prospetto di stazione.</p>					
<p>3. Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il dirigente della stazione sede di incrocio provvede a spostarlo in altra dove risulti più conveniente. La stazione sede del nuovo incrocio deve essere scelta tenendo conto dell'importanza dei treni e in modo da evitare per quanto possibile successivi spostamenti.</p>		<p>Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7</p>	X		
<p>4. Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il dirigente della stazione sede d'incrocio che intenda spostare l'incrocio stesso in altra stazione, trasmette a questa la relativa proposta con il seguente dispaccio: FORMULA N. 14 – TRATTENETE A TRENO PER INCROCIARE TRENO ORARIO (oppure CON..... MINUTI RITARDO). Il dirigente che riceve la proposta, se non ritiene conveniente accettarla, deve rispondere quanto prima possibile col dispaccio: FORMULA N. 15 - RIFIUTO AL N... Se invece detto dirigente ritiene conveniente accettare la proposta, risponde con il dispaccio: FORMULA N. 16 - AL N ... TRATTERRO' A ... TRENO ... PER INCROCIARE TRENO L'accettazione di una proposta di incrocio comporta che il dirigente interessato provveda tempestivamente ad assicurare l'arresto del treno da trattenersi rispetto all'incrociante.</p>		<p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
Inoltre, il dirigente che accetta un incrocio deve attenersi alle norme di cui al comma 15					
<p>4 bis. Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, lo spostamento degli incroci può essere effettuato previa intese verbali quando lo spostamento stesso interessi due stazioni limitrofe abilitate e, sulle linee attrezzate con blocco elettrico, tra queste stazioni non esista più di un posto di blocco intermedio, anche se coincidente con una stazione disabilitata.</p> <p>Se lo spostamento avviene tra la stazione sede d'incrocio ed altra stazione non limitrofa, oppure, sulle linee attrezzate con blocco elettrico, tra due stazioni limitrofe abilitate ma tra di esse esista più di un posto di blocco intermedio, l'incrocio stesso può essere spostato previa intese verbali tra i due dirigenti interessati ma deve intendersi perfezionato solo dopo che il dirigente della nuova sede di incrocio abbia confermato con il seguente dispaccio: FORMULA N. 16 bis – TRATTERRO' ATRENO.....PER INCROCIARE TRENO</p> <p>Il dirigente che non intende accettare lo spostamento d'incrocio, deve darne avviso scritto con il seguente dispaccio: FORMULA N. 16 ter - RIFIUTO INCROCIO FRA TRENO E TRENO A</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
<p>5. E' ammesso che lo spostamento d'incrocio interessi più di un treno da far trattenere rispetto ad un solo treno da far avanzare oppure viceversa. In tal caso, nei relativi dispacci o nelle intese verbali quando previste, deve essere indicato esplicitamente la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>6. Lo spostamento d'incrocio si deve ritenere stabilito solamente dopo la trasmissione completa del dispaccio d'accettazione, ivi compresa la firma del dirigente, o dopo l'accordo verbale nei casi in cui tale dispaccio non sia previsto.</p> <p>La stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, quando abbia ricevuto il dispaccio di accettazione completo con la firma, ancorché non possa collazionarlo, può licenziare il treno. Il dirigente che ha accettato l'incrocio, dopo avere trasmesso il dispaccio relativo completo con la firma, ancorché questo non sia stato collazionato dal corrispondente, deve trattenere il treno.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
<p>7. Di regola tutte le operazioni di competenza dei dirigenti relative allo spostamento d'incrocio devono essere compiute nella stessa stazione da uno stesso agente.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
<p>8. Il dirigente della stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, dopo che l'incrocio stesso sia stato stabilito, deve avvisarne le stazioni interposte fino alla nuova sede d'incrocio con il dispaccio: FORMULA N. 17 – TRENO INCROCIA TRENO.....A.....</p> <p>La trasmissione del dispaccio alle stazioni interessate, avverrà con le modalità stabilite per le telecomunicazioni. Ciascuna stazione informerà con comunicazione non registrata i posti intermedi. Quando ci si trovi nell'impossibilità di avvisare una stazione interessata, al treno che avanza deve prescriversi marcia a vista in arrivo e fermata nella stazione stessa per la consegna di copia del dispaccio di spostamento d'incrocio.</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>9. Sulle linee esercitate col blocco telefonico, le stazioni limitrofe a quella d'incrocio che siano a conoscenza dell'incrocio stesso, devono comunicare a quest'ultima l'ora di partenza o di transito dei treni interessati (art. 6 comma 27).</p>		<p>Non più disciplinato il blocco telefonico come normale sistema di distanziamento in quanto esistente una sola linea, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT. Il GI deve disciplinare tale sistema con proprie D.E.</p>	X		
<p>10. Sulle linee a semplice binario stabilite dall'Unità periferica interessata, attrezzate con il blocco elettrico e nelle quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, anche se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti e non trovano applicazione le norme di cui ai comma successivi del presente articolo.</p>		<p>Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7</p>	X		
<p>11. Sulle linee a semplice binario non comprese fra quelle di cui al comma 10, il macchinista e capotreno dei treni interessati devono intervenire nel controllo degli incroci. Tutti gli incroci normali devono essere riportati sui fogli di corsa dei treni interessati in base alle indicazioni risultanti dagli orari di servizio. Gli incroci con treni non ordinari, con i treni periodici di cui all'art. 10 comma 2, gli incroci anormali, nonché gli incroci di fatto di cui al comma 2, oltre ad essere indicati sul foglio di corsa, devono essere notificati ai treni stessi con prescrizione.</p>		<p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.</p>	X		
<p>12. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni devono fermare nelle stazioni d'incrocio.</p>		<p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono</p>	X		X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>Si fa eccezione, per il treno che arriva per ultimo, nei casi sotto indicati:</p> <p>a) in qualsiasi stazione, quando il dirigente, dopo aver accertato che i treni incrocianti siano giunti completi e regolarmente ricoverati, che sia stato predisposto l'itinerario per il transito del treno atteso e che esista la via libera della stazione successiva, possa tempestivamente trasmettere a precedente stazione di fermata il dispaccio: FORMULA N. 18 - PRESCRIVETE TRENO... LIBERO TRANSITO A... RISPETTO TRENO... (o TRENI...) (e all'occorrenza PERCORRENDO BINARIO DEVIATO A... KM/H).</p> <p>La prescrizione conseguente a tale dispaccio comprende la soppressione di fermata, anche d'orario o prescritta, nella stazione d'incrocio.</p> <p>b) Nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, quando il dirigente, dopo aver eseguito gli accertamenti di cui al punto a), disponga i segnali per il transito. La disposizione a via libera del segnale di protezione con avviso accoppiato e del segnale di partenza indica al macchinista, che non abbia fermata d'orario o prescritta, che l'incrocio avviene senza arresto. Se il treno ha fermata d'orario o prescritta, volendosi evitare il completo arresto del treno, il dirigente ordinerà tempestivamente al macchinista, con la paletta di comando, la ripresa della corsa.</p> <p>In tali casi il macchinista e il capotreno restano esonerati dagli accertamenti relativi all'arrivo degli incrocianti.</p>		disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.			
<p>13. Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da una indicazione di incrocio quando quest'ultimo venga a mancare, la soppressione di fermata essendo implicita nell'ordine di spostamento o</p>		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
nell'avviso di annullamento dell'incrocio per soppressione di treni.					
<p>14. Nelle stazioni di incrocio sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il macchinista del treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (art. 6, comma 13), salva deroga di cui al comma 21.</p> <p>Prima della partenza il macchinista ed il capotreno sono tenuti a controllare l'avvenuto arrivo del treno o dei treni incrocianti, fatta eccezione per il caso di incrocio anormale che venga a cadere in stazione di diramazione rispetto a treni provenienti da altra linea.</p> <p>In mancanza di un sicuro accertamento diretto, il capotreno deve chiedere al dirigente se tali treni sono tutti giunti, enunciandoli singolarmente. Il capotreno o il dirigente deve poi darne comunicazione verbale al macchinista.</p> <p>In ogni caso, il capotreno deve farsi comunicare dal dirigente l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante e trascriverla sul foglio corsa.</p> <p>Quando uno o più treni incrocianti non siano ancora giunti, il macchinista ed il capotreno possono proseguire in quanto abbiano ricevuto dal dirigente ordine scritto di spostamento d'incrocio.</p>		Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.	X		X
<p>15. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il dirigente che intenda accettare una proposta di spostamento d'incrocio, se il treno da trattenerne è già in stazione, deve subito ritirare il foglio di corsa ed il riepilogo de prescrizioni di movimento e quindi trasmettere l'accettazione alla stazione proponente con il dispaccio formula 16. Dopo</p>		Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.	X		X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>l'accettazione deve darne avviso con l'apposito modulo al macchinista ed al capotreno.</p> <p>Quando invece il treno da trattenerne non è ancora giunto in stazione, deve procedersi come in appresso.</p> <p>a) Se la stazione è munita di doppio segnalamento di protezione e partenza, il dirigente può trasmettere il dispaccio di accettazione formula 16 e provvede, in quanto possibile, a fare avvisare il treno da precedente stazione di fermata, con il dispaccio: FORMULA N. 19 - PRESCRIVETE TRENO INCROCIARE A TRENO</p> <p>La stazione che ha ricevuto l'incarico, dopo aver praticato al treno l'occorrente prescrizione, ne dà conferma con il dispaccio: FORMULA N. 20 – TRENO AVVISATO INCROCIARE A TRENO</p> <p>In mancanza di tale conferma il dirigente della nuova stazione d'incrocio considera il treno non preavvisato anche agli effetti di ingombri all'uscita e lo avvisa dell'incrocio stesso appena giunto in stazione.</p> <p>b) Se la stazione non è munita di doppio segnalamento di protezione e di partenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - quando il treno da trattenerne ha in essa fermata di orario o prescritta, il dirigente deve attenersi alle norme del caso a); - quando il treno da trattenerne non ha in essa fermata d'orario o prescritta, il dirigente, prima di accettare l'incrocio, deve trasmettere il dispaccio formula 19 ad una precedente stazione, possibilmente di fermata; in tal caso, quando manchi il dispaccio di conferma, il treno deve essere ricevuto mantenendo il segnale di protezione a via impedita ed 					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
esponendo il segnale di fermata. Lo stesso, inoltre, appena giunto in stazione deve essere avvisato dell'incrocio.					
16. Norme analoghe a quelle del precedente comma si applicano agli incroci di fatto nell'intervallo di 15 minuti.		Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.	X		X
17. Quando si sia dato incarico ad una stazione precedente di avvisare il treno interessato per uno spostamento di incrocio, l'incrocio stesso va perfezionato nella sede prevista, salvo ulteriore successivo spostamento.		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
18. Il dirigente della stazione che ha proposto il cambio di incrocio, dopo aver ricevuto il relativo dispaccio di accettazione provvede ad avvisare il treno che deve avanzare, con apposito modulo completato con l'indicazione del numero del dispaccio di accettazione.		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
19. Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, il dirigente che fa avanzare il treno proveniente dal semplice, anziché prescrivergli l'incrocio nella stazione stessa, deve ordinarli di incrociare l'altro treno sul doppio binario. Tale prescrizione esonera il personale del treno anche dall'obbligo di eseguire la fermata per fatto d'incrocio nella stazione di passaggio.		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
20. Nelle stazioni limite fra un tratto di linea in cui non è prescritto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni ed altro tratto in cui sia prescritto, restano fermi gli anzidetti obblighi del personale dei treni diretti verso il secondo tratto.		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
In conseguenza devono sempre essere indicati sul foglio di corsa dei treni interessati gli incroci normali d'orario cadenti in dette stazioni limite. Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da spostamenti, i treni suddetti devono essere avvisati o fatti avvisare a cura della stazione limite.					
21. In deroga alle norme di cui al comma 14, nelle stazioni limite i macchinisti di treni aventi fermata non sono tenuti, salva esplicita prescrizione, a considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
22. Quando un incrocio debba essere spostato al di là di una stazione limite, non si deve oltrepassare col primo spostamento la stazione stessa, alla quale spetta di provvedere per l'ulteriore spostamento d'incrocio. Quando un incrocio fissato in una stazione limite sia già avvenuto, per spostamento, sul tratto in cui non è previsto il controllo degli incroci, il dirigente della stazione limite deve avvisarne il treno interessato proveniente da tale tratto .		Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
Art. 10 Treni periodici ordinari 1. Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, la periodicità dei treni periodici (Art. 2 comma 14) può essere modificata durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.		Non più disciplinato. Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
2. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, l'avviso ai treni che hanno incrocio con i treni ordinari periodici e la relativa conferma alla stazione d'incrocio, devono essere dati, dalle stazioni che compilano i fogli di corsa, tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi.		Non più disciplinato. Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
Mancando la conferma la stazione di incrocio si atterrà alle norme dell'art. 9 comma 15.					
3. I treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'orario di servizio devono essere considerati a tutti gli effetti come treni straordinari.		Non più disciplinato. Disposizioni interne del GI nel rispetto della normativa vigente in particolare di quanto previsto ai punti 4.1, 4.4, 1.5 e 1.7	X		
Art. 11 Treni straordinari ad orario prestabilito 1. I treni straordinari (art. 2 comma 14) possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine superiore, oppure d'iniziativa per sopraggiunte necessità. In quest'ultimo caso, salva assoluta urgenza e salve le deroghe previste su determinate linee, l'effettuazione degli straordinari deve essere autorizzata dal Capo Reparto Territoriale Movimento interessato. Il Capo Reparto può accordare ad alcune stazioni (di regola stazioni capotronco) l'autorizzazione permanente per l'effettuazione di determinati treni.		La classificazione e il periodo di effettuazione dei treni è di competenza degli operatori ferroviari,	X	X	
2. Le stazioni capotronco sono tenute ad intervenire per vietare o trattenere quei treni straordinari che siano incompatibili con altri o il cui carico possa inoltrarsi coi rimanenti treni. Quando in una stessa località si hanno più stazioni capotronco che immettono treni sulla linea, tali compiti devono essere di massima espletati dalla capotronco principale.	4.9 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.	La denominazione "stazioni capo tronco" è un aspetto organizzativo di competenza del GI.	X		
3. soppresso					
4. La circolazione di un treno straordinario deve essere annunciata dalla stazione di origine con il dispaccio: FORMULA N. 21 – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) EFFETTUASI		Aspetti organizzativi del Gestore.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>TRENO STRAORDINARIO (stazione d'origine) (stazione termine di corsa) PER (qualità del trasporto).</p> <p>L'annuncio deve essere dato:</p> <p>a) tutte le stazioni situate sul percorso dello straordinario senza oltrepassare la prima stazione capotronco;</p> <p>b) alla stazione capotronco precedente quando il treno abbia origine da una stazione intermedia;</p> <p>c) alla stazione capotronco successiva quando il treno termini la corsa in una stazione intermedia con percorso anche parziale sul semplice binario o su binario illegale;</p> <p>d) alla stazione successiva nel caso di uno straordinario che debba recarsi in linea senza raggiungere quest'ultima.</p> <p>Nei casi a), b) e c) quando in una stessa località si hanno più stazioni capotronco che immettono treni sulla linea, l'annuncio deve essere dato alla capotronco principale, oltre che alla capotronco secondaria che sia termine di corsa dello straordinario.</p>					
<p>5. Per la trasmissione del dispaccio di annuncio alle stazioni ed impianti di cui al comma precedente devono osservarsi le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la stazione di origine del treno trasmette il dispaccio alla successiva stazione abilitata, alla successiva capocircuito omnibus o alla stazione termine di corsa dello straordinario se ad essa precedente, nonché alle stazioni capotronco; - ciascuna stazione capocircuito ritrasmette il dispaccio come sopra, escludendo le stazioni capotronco; - ognuna delle stazioni intermedie del percorso 		Aspetti organizzativi del Gestore	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
ritrasmette il dispaccio alla stazione successiva abilitata che non sia capocircuito, capotronco o termine di corsa dello straordinario.					
6. Quando il treno straordinario debba proseguire oltre la prima capotronco, spetta a quest'ultima di provvedere per l'ulteriore diramazione dell'annuncio come se essa fosse stazione di origine.		Aspetti organizzativi del Gestore.	X		
7. Per disposizioni delle Unità periferiche interessate, o per ragioni di necessità, l'annuncio del treno straordinario può essere trasmesso per iscritto, fermi restando gli obblighi relativi alle conferme. In tal caso la stazione di origine dello straordinario deve inviare, alle stazioni indicate al comma 4, copia del dispaccio di annuncio accompagnato da apposito modulo di avviso. L'ultima stazione delegata a ritirare detto modulo deve controllarne la regolarità e darne comunicazione registrata alla stazione d'origine, indicando le eventuali stazioni che non avessero ricevuto l'annuncio, per l'adozione degli ulteriori provvedimenti del caso.		Aspetti organizzativi del Gestore.	X		
8. L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.		Aspetti organizzativi del Gestore.	X		
9. Le stazioni capocircuito e termine di corsa dello straordinario, ricevute l'annuncio, devono darne conferma alla rispettiva stazione precedente abilitata, dalla parte dell'arrivo dello straordinario stesso, con il dispaccio: FORMULA N. 22 - INTESO OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) TRENO... STRAORDINARIO... (stazione di origine)... (stazione termine di corsa). La conferma alla precedente stazione abilitata non occorre qualora l'annuncio del treno		Aspetti organizzativi del Gestore.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
straordinario sia stato trasmesso dalla suddetta stazione.					
10. Soppresso.					
11. Soppresso.					
12. Sulle linee a doppio binario, la stazione che per interruzione delle telecomunicazioni non abbia potuto trasmettere alla successiva l'annuncio di effettuazione dello straordinario oppure, nei casi prescritti, non ne abbia ricevuta conferma, farà proseguire detto treno prescrivendo allo stesso marcia a vista in arrivo e fermata nella stazione successiva per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio. In tutti i casi deve prescriversi al treno di fermare nella stazione successiva per la consegna al quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio.	26.1 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni.				
13. Sulle linee a semplice binario, la stazione che per interruzione delle telecomunicazioni non abbia potuto trasmettere alla successiva l'annuncio di effettuazione dello straordinario oppure, nei casi prescritti, non ne abbia ricevuto conferma, non deve inoltrare detto treno, a meno che: - essendo in funzione il blocco elettrico manuale, ci si attenga alle norme di cui all'art. 21 comma 3 prescrivendo quindi al treno marcia a vista in arrivo nella stazione successiva e fermata per la consegna a quel dirigente del dispaccio di annuncio; - sia stato possibile procurarsi la via libera con altro mezzo di emergenza.	26.1 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni 26.2 Sulle linee esercitate con blocco elettrico, nel caso di guasto ai sistemi di comunicazione i treni possono continuare a circolare fino a quando sia possibile regolare la circolazione con la via libera di blocco elettrico				
14. Soppresso					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>15. Ogni stazione deve trasmettere il dispaccio di effettuazione dello straordinario ai posti intermedi fino alla stazione successiva abilitata nel senso della corsa del treno.</p> <p>Nel caso che non sia stato possibile avvisare un bivio incontrato di punta, se i segnali del bivio non sono vincolati a distinti consensi elettrici dalla stazione, al treno straordinario deve essere prescritto di fermarsi prima di impegnare gli scambi del bivio stesso per la consegna del dispaccio di effettuazione.</p>		Aspetti organizzativi del gestore.	X		
16. Soppreso					
17. Soppreso.					
<p>18. Salva l'eccezione di cui al comma seguente, spetta alla stazione di origine dello straordinario di procurarsi all'occorrenza dalle altre opportune stazioni le prescrizioni di movimento interessanti la corsa dello straordinario.</p>		Aspetti organizzativi del gestore.	X		
<p>19. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci (art. 9), devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario i treni che hanno incrocio con esso.</p> <p>Gli avvisi ai treni interessati provenienti dalle stazioni capotronco citate al comma 4 punto a) e punto c) devono essere dati a cura delle capotronco stesse. Se trattasi di stazione capotronco secondaria, l'obbligo dell'avviso spetta alla capotronco principale della stessa località.</p> <p>Qualora il treno interessato sia già partito, la stazione capotronco dà l'incarico dell'avviso ad altra stazione opportuna con il dispaccio: FORMULA N. 23 - PRESCRIVETE TRENO INCROCIARE A TRENO STRAORDINARIO (stazione di origine)</p>		Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
(stazione termine di corsa). Gli avvisi ai treni interessati non provenienti dalle suddette stazioni capotronco devono essere dati a cura delle stazioni sede d'incrocio, che ne incaricheranno tempestivamente altra opportuna con il dispaccio formula n. 23.					
20. Le stazioni che abbiano provveduto all'avviso ai treni interessati devono darne conferma alla stazione di incrocio con il dispaccio: FORMULA N. 24 – TRENO AVVISATO INCROCIARE A TRENO STRAORDINARIO. La stazione d'incrocio, mancando tale conferma, deve attenersi alle norme di cui all'art. 9 comma 15.		Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.	X		
21. Le Unità periferiche interessate, emaneranno alla occorrenza norme particolari per il coordinamento dei compiti in località servite da più stazioni capotronco, agli effetti del comma 2, 4 e 19 del presente articolo.		Aspetti organizzativi del Gestore.	X		
22. Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e per i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo, i treni straordinari possono essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.		La classificazione e il periodo di effettuazione dei treni è di competenza degli operatori ferroviari,	X	X	
Art. 12 Treni straordinari ad orario libero 1. Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile nè torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito o con un supplementare, le stazioni, previ accordi telefonici in quanto necessari e senza autorizzazione preventiva del Capo Reparto Territoriale Movimento, possono mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (O.L. - art. 2 comma 14).	4.8 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia	La classificazione e il periodo di effettuazione dei treni è di competenza degli operatori ferroviari, purchè venga rispettato il principio del punto 4.8 a fianco.	X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	prestabilito.				
2. In relazione a particolari condizioni locali di esercizio le Unità periferiche interessate possono stabilire che su alcuni tratti di linea i treni O.L. vengano numerati giornalmente da determinate stazioni capotronco, in ordine progressivo con numeri pari o dispari a seconda del loro senso di marcia.		La denominazione "stazioni capo tronco" è un aspetto organizzativo di competenza del GI.	X		
3. Per l'effettuazione e la circolazione dei treni O.L. devono osservarsi le norme stabilite per i treni straordinari ad orario prestabilito salvo quanto in appresso: - tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine corsa e in esse i treni O.L. devono sempre arrestarsi salvo esplicito ordine contrario; - i dispacci di effettuazione devono essere limitati alla successiva stazione abilitata verso cui il treno O.L. è diretto, precisando la successione dei treni, la funzione e la destinazione del treno O.L. Non occorre conferma del dispaccio di effettuazione del treno O.L..		Aspetti organizzativi del Gestore, disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
4. Sulle linee a semplice binario la stazione che riceve l'annuncio deve, occorrendo, fissare gli incroci con le norme stabilite per gli incroci di fatto, ma nell'intervallo di 5 minuti. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni O.L. e quelli interessati devono essere avvisati con le modalità previste dall'art. 9 comma 15 per gli incroci anormali.		Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate in quanto in via di soppressione, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.	X		
5. Dell'effettuazione dei treni O.L. devono essere avvisati i posti intermedi e di linea secondo le modalità previste per i treni		Aspetti organizzativi del Gestore, disciplinate con proprie disposizioni o	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
straordinari ad orario prestabilito, precisando l'ora di partenza.		prescrizioni.			
6. Quando siano interrotte le telecomunicazioni si seguono le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito non annunciati o non confermati.	26.2 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni.				
Art. 13 Treni supplementari 1. Le stazioni possono effettuare treni supplementari (art. 2 Comma 14) in relazione alle occorrenze, senza preventiva autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento.		Aspetti organizzativi del Gestore, disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
2. I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola ante se trattasi di supplementare in precedenza o della parola bis, ter, ecc., se trattasi di supplementare a seguito.	4.10 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.				
3. I treni supplementari in precedenza (treni ante) possono effettuarsi soltanto su linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto. E' ammesso un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.		Aspetti organizzativi del Gestore, disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
4. Nei dispacci che riguardano la circolazione di un treno che sia seguito o preceduto da supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola normale.		Aspetti organizzativi del Gestore, disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
5. Soppresso.					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>6. Per la circolazione dei treni supplementari devono osservarsi - salvo quanto è stabilito al seguente comma 7 - le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito sostituendo nei dispacci e nelle prescrizioni la parola straordinario con le parole supplementare a seguito oppure supplementare in precedenza.</p> <p>Per i treni supplementari in precedenza negli anzidetti dispacci deve precisarsi l'anticipo consentito per tutto il percorso o, sulle linee di cui all'art. 15 comma 8, l'anticipo massimo consentito in partenza dalle stazioni dove il treno effettua servizio viaggiatori. Tale anticipo deve essere anche notificato al capotreno e al macchinista .</p>		Aspetti organizzativi del Gestore, disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
<p>7. Sulle linee a semplice binario, quando non si sia potuto trasmettere l'annuncio o, nei casi previsti, ottenere dalla stazione successiva la conferma dell'effettuazione del treno supplementare a seguito, questo potrà essere inoltrato purché sia stato prescritto al treno normale di arrestarsi sui deviatori d'ingresso della stazione stessa per le comunicazioni del caso al dirigente.</p>	<p>26.1 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni</p>				
<p>8. E' consentito lo scambio dei materiali fra il treno normale e il suo supplementare, sia a seguito che in precedenza, in relazione alle esigenze dei treni.</p> <p>Dello scambio dei materiali devono essere avvisati i treni e preventivamente le stazioni interessate a cura della stazione che ne prende l'iniziativa, con le modalità stabilite dall'art. 11 comma 5.</p>		Aspetti organizzativi degli operatori ferroviari disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
<p>9. Sulle linee a semplice binario con blocco elettrico regolarmente funzionante, nonché su quelle a doppio binario quando non sia possibile</p>	<p>26.1 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
trasmettere a qualche stazione l'avviso di cui al precedente comma, al treno inoltrato per primo deve essere prescritta marcia a vista in arrivo e fermata nelle stazioni non avviate, per la consegna di copia del dispaccio.	sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni				
10. Soppresso					
<p align="center">Art. 14 Soppressione, riefettuazione, fusione e sostituzione di treni</p> <p>1. In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anomalia, le stazioni possono sopprimere i treni senza servizio viaggiatori. I treni con servizio viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore o in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, oppure per disposizione dall'Unità centrale competente.</p> <p>2. Gli annunci alle stazioni, posti intermedi e di linea, le relative conferme, nonché gli avvisi ai treni incrociati (e solo in quest'ultimo caso anche se la soppressione è prescritta dall'orario di servizio), devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule: FORMULA N. 25 – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) TRENO..... SOPPRESSO DA A FORMULA N. 26 – INTESO OGGI (DOMANI..... oppure NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO..... DA A</p> <p>3. In caso di impossibilità di trasmettere l'annuncio di soppressione ad una stazione o bivio incontrato di punta o, nei casi previsti, riceverne conferma, devono applicarsi al primo</p>		Aspetti organizzativi degli operatori ferroviari disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.		X	
		Aspetti organizzativi del Gestore disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
	26.1 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione,				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
treno che segue quello soppresso le disposizioni di cui all'art. 8 comma 4 e 5.	il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni				
4. Spetta alla stazione termine del tratto di soppressione di regolare gli incroci e le precedenze ancora da effettuare che erano previsti sul tratto stesso.		Aspetti organizzativi del Gestore disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
5. Quando sia opportuno le stazioni possono fondere due treni, sopprimendone uno di essi con le norme di cui ai comma precedenti e facendone proseguire il materiale ed i relativi documenti, nonché eventualmente la locomotiva e il personale, con altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione. In tal caso le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso: FORMULA N. 25 bis – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA ... A - MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA, PERSONALE) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO (ed occorrendo: CHE FARA' SERVIZIO VIAGGIATORI oppure MERCI A). FORMULA N. 26 bis - INTESO OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A - MATERIALE VIAGGIA CON TRENO		Aspetti organizzativi degli operatori ferroviari disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X		
6. Quando un treno sia in ritardo tale da causare perturbamento alla circolazione sulla linea, le stazioni possono sopprimerlo e sostituirlo effettuando un opportuno straordinario. In tal caso le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso: FORMULA N. 25 ter – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA A..... - EFFETTUASI SUA VECE		Aspetti organizzativi degli operatori ferroviari disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
STESSO TRATTO STRAORDINARIO FORMULA N. 26 ter - INTESO OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A ED EFFETTUAZIONE STESSO TRATTO STRAORDINARIO					
<p>6 bis . Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e sulle quali è sempre esclusa la protezione a tempo per tutti i posti di linea, in caso di temporanea cessata occorrenza, le stazioni possono provvedere alla soppressione di treni ordinari per tutti i giorni fino a nuovo ordine.</p> <p>In tal caso gli annunci alle stazioni ed ai posti intermedi, nonché le relative conferme devono essere dati una sola volta. Pertanto le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso: FORMULA N. 25 <i>quater</i> - OGGI.....(DOMANI.....oppure NOTTE DAL.....AL.....) TRENO.....SOPPRESSO DA..... A..... FINO A NUOVO AVVISO; FORMULA N. 26 <i>quater</i> - INTESO OGGI.....(DOMANI.....oppure NOTTE DAL.....AL.....) TRENO.....SOPPRESSO DA..... A..... FINO A NUOVO AVVISO.</p> <p>La ripresa della circolazione di treni soppressi fino a nuovo ordine, deve essere notificata secondo le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:</p> <p>- per l'annuncio: FORMULA N. 25 <i>quinquies</i> - DA OGGI.....(DOMANI.....oppure NOTTE DAL.....AL.....) RIEFFETTUAZI TRENO ORDINARIO DA..... A.....;</p> <p>-per la conferma: FORMULA N. 26 <i>quinquies</i> - INTESO DA OGGI.....(DOMANI.....oppure NOTTE</p>		Aspetti organizzativi del Gestore. disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
DAL.....AL.....) RIEFFETTUAZIONE TRENO ORDINARIO DA..... A..... .					
<p>6 ter . Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e sulle quali è sempre esclusa la protezione a tempo per tutti i posti di linea, qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario, le stazioni possono provvedere alla rieffettuazione di treni precedentemente soppressi (d'orario o con dispaccio, salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine di cui al precedente comma <i>6bis</i>.), secondo le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito.</p> <p>In tal caso le formule 21 e 22 vanno completate come in appresso:</p> <p>FORMULA N. 25 <i>sexies</i> - OGGI.....(DOMANI.....oppure NOTTE..... DAL.....AL.....) RIEFFETTUASI TRENO.....ORDINARIO (oppure STRAORDINARIO) DA..... A.....PER..... (qualità del trasporto).</p> <p>FORMULA N. 26 <i>sexies</i> - INTESO OGGI.....(DOMANI.....oppure NOTTE..... DAL.....AL.....) RIEFFETTUAZIONE TRENO.....ORDINARIO (oppure STRAORDINARIO) DA..... A.....PER.... (qualità del trasporto).</p>		Aspetti organizzativi del Gestore. disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni	X		
<p>7. Su determinati tratti fra due stazioni, serviti da più linee affiancate a doppio binario ed esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni, in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza stradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero, senza che si</p>	<p>4.8 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione. Alle condizioni stabilite di volta in volta dall'Unità centrale competente tale provvedimento può essere adottato anche su determinati tratti di linea tra due stazioni serviti da linee a doppio e semplice binario oppure da più linee a semplice binario. Tali speciali istradamenti dovranno essere concordati fra le stazioni e notificati ai posti intermedi.	treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.				
8. Su determinati tratti fra due stazioni, serviti da più linee affiancate a doppio binario, di cui una esercitata col blocco radio e le altre col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni e in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione e non viceversa.	4.8 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.				
Art. 15 Anticipo nella corsa dei treni 1. In relazione alle esigenze del servizio è ammesso che i treni siano inoltrati in anticipo sul proprio orario. Quando si possa ridurre o sopprimere la fermata in posti intermedi, deve provvedersi la stazione precedente nel senso di marcia dei treni.		Aspetti organizzativi degli operatori ferroviari disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X	X	
2. Soppresso.					
2 bis. Una stazione sede d'incrocio può, previo spostamento dell'incrocio stesso, disporre per l'anticipo di corsa di un treno interessato.		Aspetti organizzativi del Gestore. disciplinate con proprie disposizioni o	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
In tal caso, sulla proposta di spostamento formula 14 saranno indicati i minuti di anticipo con cui si intende fare avanzare il treno.		prescrizioni			
2 ter. Salvo sulle linee di cui al successivo comma 3, i macchinisti sono tenuti ad attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita. Nel licenziamento di un treno, o nell'adozione della procedura di cui all'art. 6 comma 20, è implicito l'ordine al macchinista dell'eventuale anticipo di corsa in partenza, che va attuato tutte le volte che risulti possibile. Se il treno non è licenziato dal dirigente, il personale del treno deve attuare il massimo possibile anticipo di corsa consentito dalla disposizione a via libera dei segnali. L'anticipo di corsa in partenza o transito da una stazione abilitata va annunciato dalla stessa, con comunicazione non registrata, e compatibilmente col regolare funzionamento delle telecomunicazioni, alla stazione attigua ed ai soli posti intermedi fino alla stazione attigua, che provvede analogamente. L'anticipo di corsa è in ogni caso vietato in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori, salvo il caso di treni viaggiatori supplementari in precedenza nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'art. 13 comma 6 e di determinati treni viaggiatori nelle stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate; quest'ultimi treni devono essere contraddistinti nell'orario di servizio con l'apposito simbolo riportato a fianco dell'ora di partenza dalla stazione stabilita.		Aspetti organizzativi degli operatori ferroviari disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni.	X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>3. Sulle linee indicate nell'orario di servizio dove non tutte le stazioni sono munite di segnalamento di partenza, si applicano le seguenti disposizioni. Il dirigente che intenda far circolare un treno in anticipo di corsa fino alla stazione successiva, presi accordi con quest'ultima anche per quanto riguarda l'eventuale riduzione o soppressione di fermata in posti intermedi, deve trasmetterle preventivamente il dispaccio: FORMULA N. 27 - TRENO.... VIAGGERÀ CON ANTICIPIO DI MINUTI... DA... A... (ed occorrendo: E DI MINUTI... DA... A... - SOPPRESSA FERMATA A...). Su tali linee l'anticipo di corsa è sempre vietato: – in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori, salvo il caso di treno viaggiatori supplementare in precedenza nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'art. 13 comma 6; – quando sul tratto interessato non si sia potuto dare preventivo avviso ad una stazione o posto intermedio.</p>		<p>Stazioni non munite di segnalamento di partenza sono considerate particolarità impiantistiche non disciplinate dal nuovo RCT.</p>			X
<p>4. Quando siano stati presi preventivi accordi con tutte le stazioni interessate, anche per la soppressione di fermata nelle stazioni intermedie (art. 6 comma 19), il dirigente può disporre per l'anticipo di corsa del treno su un tratto comprendente più stazioni, non oltrepassando mai la prima d'incrocio. In tal caso egli deve preventivamente estendere a tutte le stazioni interessate il dispaccio formula 27.</p>		<p>Aspetti organizzativi del Gestore, disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni</p>	X		
<p>5. Soppresso.</p>					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
6. Prima dell'inoltro del treno in ciascuna stazione deve avvisare con dispaccio i posti intermedi nonché i posti di linea (art. 20) fino alla stazione attigua, precisando l'anticipo previsto sul tratto interessante i posti stessi.		Aspetti organizzativi del Gestore. disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni	X		
7. Il dirigente della stazione che dispone per l'anticipo di corsa di un treno deve provvedere per l'opportuna prescrizione fissando il limite massimo dell'anticipo stesso.		Aspetti organizzativi del Gestore. disciplinate con proprie disposizioni o prescrizioni	X		
8. Soppresso					
Art. 16 Locomotive isolate e di rinforzo. Treni senza capotreno. Treni affidati al solo guidatore 1. Le locomotive isolate viaggiano di regola senza scorta di agenti del movimento e ai compiti specifici del personale di scorta provvede il personale di trazione. Sono da considerarsi isolate anche le locomotive ed i gruppi di esse che circolano trainando o spingendo particolari veicoli (un veicolo in corsa prova o guasto, carri riscaldatori, carri attrezzi) nonché i treni composti di mezzi leggeri quando non svolgono servizio viaggiatori.	4.21 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni viaggiatori, al capotreno, devono essere presenti gli agenti, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.			X	
2. L'effettuazione dei treni straordinari per l'inoltro di locomotive isolate non è subordinata all'autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento.		Competenza del Gestore Infrastruttura in quanto avente carattere organizzativo	X		
3. Il dirigente della stazione dove viene aggiunta la locomotiva di rinforzo ad un treno deve, salvo diverse disposizioni locali, darne avviso a quella dove termina il rinforzo stesso.	4.24 Prima della partenza del treno dalla località di origine, o da una località di servizio dove vengono consegnate prescrizioni o dove le caratteristiche tecniche del treno subiscono variazioni, l'agente di condotta deve acquisire				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	evidenza che gli sono state consegnate tutte le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.				
4. L'agente addetto alla formazione dei treni che aggiunge la locomotiva di spinta deve avvisare il dirigente, il macchinista di testa ed il capotreno, salva l'eccezione di cui al comma 8.	4.24 Prima della partenza del treno dalla località di origine, o da una località di servizio dove vengono consegnate prescrizioni o dove le caratteristiche tecniche del treno subiscono variazioni, l'agente di condotta deve acquisire evidenza che gli sono state consegnate tutte le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.				
5. Le locomotive di spinta devono viaggiare da stazione a stazione agganciate al treno. Su determinati tratti di linea, indicati nell'orario di servizio, l'unione al veicolo di coda può essere fatta con maglia sganciabile ed in tal caso la spinta può avere termine in un punto determinato della linea, con ricovero nella stazione precedente.		I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile			X
6. Quando una locomotiva di spinta viaggia con maglia sganciabile ciascuna stazione del tratto interessato, a partire da quella in cui ha inizio il rinforzo, deve darne avviso alla stazione successiva prima della partenza del treno. Sulle linee esercitate col blocco telefonico tale avviso viene dato completando i dispacci di richiesta e di concessione di via libera con le parole CON SPINTA SGANCIABILE e all'occorrenza FINO AL KM Sulle linee esercitate col blocco elettrico l'avviso, da estendersi anche ai posti di blocco intermedi, deve essere dato con il dispaccio: FORMULA N. 28 – TRENO PARTIRA' CON SPINTA SGANCIABILE (ed eventualmente: FINO AL KM). Le stazioni e i posti di blocco intermedi devono	1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.	I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>confermare alla stazione precedente con il dispaccio: FORMULA N. 29 - INTESO TRENO CON SPINTA SGANCIABILE (ed eventualmente: FINO AL KM).</p> <p>Il treno rinforzato con locomotiva sganciabile deve portare la doppia segnalazione di coda prevista dal Regolamento sui Segnali.</p>					
<p>7. Non è ammesso l'impiego della maglia sganciabile per la spinta quando, per interruzione delle comunicazioni, non sia stato possibile avvisarne la stazione successiva od anche uno solo dei posti di blocco intermedi e riceverne la relativa conferma.</p>		<p>I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile</p>			X
<p>8. Nell'orario di servizio possono essere indicati i treni ordinari normalmente spinti con locomotiva sganciabile viaggiante da stazione a stazione. Per tali treni non occorrono gli avvisi di cui al comma 6.</p>		<p>I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile</p>			X
<p>9. Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza spinta, l'agente addetto alla formazione treni deve darne avviso al macchinista, al capotreno ed al dirigente che dovrà avvisare la stazione attigua e gli eventuali posti di blocco interposti con il dispaccio: FORMULA N. 30 – Treno partirà senza spinta. Se non è possibile trasmettere il dispaccio di cui sopra, al treno stesso deve essere prescritta la fermata in corrispondenza dei posti di blocco non potuti avvisare e, occorrendo, nella stazione successiva ed il capotreno deve informare i i guardablocco e quel dirigente della mancanza di rinforzo.</p>		<p>I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile</p>			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>10. Quando la spinta abbandona il treno in linea, la stazione in cui rientra la locomotiva stessa deve comunicare l'avvenuto ricovero alla stazione limitrofa e agli eventuali posti di blocco intermedi con il dispaccio: FORMULA N. 31 - SPINTA TRENO RICOVERATA. Tale dispaccio non occorre: - sulle linee esercitate col blocco telefonico sulle quali peraltro i dispacci di via libera per il primo treno che impegna la linea dopo quello rinforzato devono essere opportunamente completati; - sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi; - per i casi particolari autorizzati dalle Unità periferiche interessate in relazione all'esistenza di appositi dispositivi di sicurezza.</p>		I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile			X
<p>11. Sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi non è ammesso che la spinta abbandoni il treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la locomotiva deve rientrare.</p>		I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile			X
<p>12. Sulle linee esercitate col blocco elettrico manuale, quando è prescritto il dispaccio formula 31 le stazioni e i posti di blocco intermedi che non possano riceverlo non devono fare uso del blocco. In tal caso la circolazione deve essere arrestata.</p>		I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile			X
<p>13. Agli effetti degli incroci nella stazione di ricovero, la corsa di ritorno di una locomotiva di spinta che abbia abbandonato un treno in linea è considerata come una corsa di straordinario ad orario libero.</p>		I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della maglia sganciabile			X
<p>14. Sulle linee a doppio binario, quando la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea e si ricoveri in stazione percorrendo il</p>		I sistemi di protezione della marcia dei treni impediscono l'utilizzo della			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
binario illegale, non occorre avviso d'incrocio ai treni interessati.		maglia sganciabile			
15. Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le spinte date ai fini dell'avviamento nell'ambito di una stazione. Norme particolari potranno essere impartite dalle Unità periferiche interessate.		Competenza del Gestore Infrastruttura in quanto avente carattere organizzativo			
15 bis. I mezzi di trazione possono essere affidati ad un solo agente di condotta in possesso di specifica abilitazione nei seguenti casi: - mezzi di trazione dotati di apparecchiature per il controllo della marcia del treno (SCMT,ETCS) in servizio ai treni e circolanti sulle linee appositamente attrezzate; - mezzi di trazione dotati di attrezzature per il supporto alla condotta (SSC) in servizio ai treni circolanti sulle linee appositamente attrezzate; - mezzi di trazione, utilizzati per particolari servizi individuati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale, anche se non dotati delle suddette apparecchiature.	3.2 Un rotabile dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito di: 7 dispositivo di comando del freno; 8 sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; 9 sistema di visualizzazione e registrazione della velocità istantanea del rotabile; 10 sistema di registrazione degli eventi di condotta; 11 dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta (vigilante).				
16. Alle condizioni stabilite dall'Unità Centrale competente e contenute nelle Istruzioni di servizio, determinati treni possono viaggiare senza capotreno.	4.21 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni viaggiatori, al capotreno, devono essere presenti gli agenti, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.				
17. Alle condizioni stabilite dall'Unità centrale competente è ammessa la circolazione dei treni affidati ad un solo agente, che è addetto alla guida.	3.2 Un rotabile dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito di: - dispositivo di comando del freno; - sottosistema di bordo del sistema di	E' ammessa la circolazione dei treni ad un solo agente a condizione che sussistano le sicurezze di cui al punto 3.2 del nuovo RCT			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	protezione della marcia dei treni; – sistema di visualizzazione e registrazione della velocità istantanea del rotabile; – sistema di registrazione degli eventi di condotta; – dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta (vigilante).				
18. <i>Soppresso.</i>					
19. <i>Soppresso.</i>					
19. <i>Soppresso.</i>					
20. <i>Soppresso.</i>					
Art. 17 Treni materiali, carrelli e tradotte 1. I mezzi d'opera sono rotabili ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.	36.1 I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se iscritti nel Registro d'Immatricolazione Nazionale.				
2. Possono circolare secondo le norme dei treni soltanto i mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale. Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.	36.1 I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se iscritti nel Registro d'Immatricolazione Nazionale.				
3. La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai seguenti principi:	36.2 Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>– la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti; – devono essere messe in atto misure di sicurezza idonee ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto;</p> <p>– la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto.</p>	<p>36.3 I mezzi d'opera che non rientrano tra quelli di cui al precedente punto 36.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura secondo le apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura in coerenza con i criteri di cui al precedente punto 4.25.</p>				
<p>4. Le tradotte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì, circolare in regime di interruzione di binario; in tal caso il Gestore dell'Infrastruttura deve emanare apposite procedure coerenti con quanto previsto per i mezzi d'opera al precedente comma 3.</p>		<p>Nel nuovo RCT non vengono appositamente inserite le tradotte in quanto disciplinate dalle medesime norme che regolano la circolazione dei treni.</p>			X
<p style="text-align: center;">Art. 18</p> <p>Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario</p> <p>1. Su una linea a semplice binario, oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio, la circolazione dei treni può essere interrotta:</p> <p>a) per disposizione prevista dall'orario di servizio (interruzioni programmate in orario ed intervalli d'orario);</p> <p>b) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio);</p> <p>c) per cause accidentali (interruzioni accidentali);</p> <p>d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto</p>	<p>4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato;</p> <p>b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti;</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>precedente); e) per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate). Le interruzioni a) e b) sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore; sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, dette interruzioni devono essere delimitate solo da ore. Le interruzioni e) sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse. La richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato e la relativa concessione da parte del dirigente devono avvenire per iscritto, salvo l'esistenza di particolari attrezzature tecniche di cui al comma 26.</p>	<p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato; d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				
<p>1 bis. Nessun treno può essere inoltrato su un tratto interrotto, fatta eccezione per i treni materiali e le tradotte, secondo quanto stabilito dal precedente art. 17.</p>	<p>37.2 Le modalità di cui al precedente punto 37.1 devono prevedere l'inibizione all'inoltro di treni sul tratto di binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo oppure la protezione del citato tratto, rispetto al movimento dei treni, con il sistema di protezione della marcia dei treni, attraverso un segnale di prima categoria disposto a via impedita o un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sistema di protezione che comandi l'arresto dei treni in caso di indebito superamento del segnale di arresto stesso. L'ingresso dei treni nella tratta protetta dal segnale di prima categoria a via impedita o dal segnale di arresto a mano deve poter essere autorizzato solo quando il binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo è sgombrato da</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	attrezzature, rotabili e uomini.				
<p>2. Salvo i casi successivi, ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario le stazioni e, se presenziati, i bivi devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori. L'avviso ai bivi sarà dato dalle stazioni designate dalle Unità periferiche interessate.</p> <p>L'esposizione del segnale d'arresto non occorre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sulle linee a doppio binario, se il binario interrotto è quello illegale, - in tutti i casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza, stabiliti dalle Unità centrali interessate. <p>Nelle stazioni presenziate da solo dirigente, per l'esposizione e la rimozione del segnale di arresto, il dirigente può avvalersi anche di personale non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo.</p>	<p>37.2 Le modalità di cui al precedente punto 37.1 devono prevedere l'inibizione all'inoltro di treni sul tratto di binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo oppure la protezione del citato tratto, rispetto al movimento dei treni, con il sistema di protezione della marcia dei treni, attraverso un segnale di prima categoria disposto a via impedita o un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sistema di protezione che comandi l'arresto dei treni in caso di indebito superamento del segnale di arresto stesso. L'ingresso dei treni nella tratta protetta dal segnale di prima categoria a via impedita o dal segnale di arresto a mano deve poter essere autorizzato solo quando il binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo è sgombro da attrezzature, rotabili e uomini.</p>				
<p>3. Per le interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio (comma 1. b) il relativo programma viene emanato dalle Unità periferiche interessate e deve prevedere le modalità per la richiesta dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato dei Lavori od Impianti Elettrici, nonché per la sua concessione. Per le interruzioni programmate in orario (comma 1.a) devono osservarsi le disposizioni contenute nell'orario stesso.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p> <p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato;</p> <p>b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>4. La stazione designata dal programma, alla quale viene rivolta dall'agente autorizzato la richiesta di conferma dell'interruzione, prima di concederla deve avvisare verbalmente tutte le stazioni del tratto da interrompere.</p> <p>Le stazioni del tratto da interrompere devono confermare con il dispaccio: FORMULA N. 33 - INTESO OGGI ... INTERRUZIONE LINEA (oppure BINARIO PARI o DISPARI In caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata) FRA E COME DA PROGRAMMA NUMERO DEL (o COME DA PROGRAMMA N. ... PREVISTO IN ORARIO), e quelle tra esse che inviano normalmente treni sul binario da interrompere devono aggiungere la precisazione: dopo treno (ultimo effettivamente inviato o da inviare prima dell'interruzione), anche quando l'inizio dell'interruzione non è delimitato da un treno.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>5. L'interruzione programmata che preveda il completo arresto della circolazione su un determinato tratto di linea può avere di fatto inizio, salvo specifiche disposizioni in contrario inserite nel programma per occorrenze eccezionali, solo dopo il passaggio dei treni viaggiatori e dei relativi supplementari, dei treni merci celeri e dei treni derrate il cui transito verrebbe a cadere, per ritardo, entro i limiti previsti per l'interruzione stessa.</p> <p>Nel caso in cui il transito del treno in ritardo debba avvenire poco prima del previsto termine dell'interruzione, questa potrà essere concessa, ma se ne dovrà anticipare la fine in modo da consentire il passaggio del treno in ritardo.</p> <p>I treni non compresi fra quelli sopra indicati devono essere trattenuti o soppressi a cura della</p>	<p>4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato;</p> <p>b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
stazione limite del tratto interrotto.	<p>indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				
<p>6. Il programma di interruzione di un binario su linea a doppio può prevedere che determinati treni in orario siano istradati in senso illegale sul binario rimasto in esercizio. Nel determinare tali istradamenti anormali le Unità periferiche interessate devono tenere conto dell'importanza dei treni stessi.</p>	<p>4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato;</p> <p>b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.				
7. I treni in ritardo devono essere di regola istradati sull'unico binario in esercizio. Le Unità periferiche interessate possono però stabilire in programma che l'inizio dell'interruzione sia subordinata al passaggio di determinati treni.		Aspetti organizzativi del Gestore in funzione delle esigenze di circolazione.	X		
8. Quando è prevista la circolazione a binario unico, oltre alle norme del presente articolo in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 19.		La circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata è disciplinata dal capitolo 28 del nuovo RCT			
9. Quando sono interrotte le telecomunicazioni non può aver luogo alcuna interruzione programmata. Quando, per qualsiasi circostanza, l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il dirigente deve darne immediata comunicazione al richiedente.		Aspetti organizzativi del Gestore.	X		
10. Quando l'agente autorizzato di cui al comma 3 non abbia richiesto di utilizzare l'interruzione nel termine previsto, o avendone fatta richiesta vi rinunci, il dirigente può utilizzare per la circolazione il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. L'interruzione, qualora sia stata annunciata alle stazioni interessate, deve essere annullata. Un'interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare registrato all'agente autorizzato che l'ha richiesta.	1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi	Aspetti organizzativi del Gestore.	X		
11. Soppresso.					

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>12. Gli agenti dei Lavori e Impianti Elettrici devono avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato. Gli agenti degli Impianti Elettrici che intendano utilizzare un'interruzione stabilita per esigenze degli agenti dei Lavori o viceversa, devono prendere specifici diretti accordi con lo agente autorizzato di cui al comma 3, al quale è stata concessa l'autorizzazione stessa.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>13. Quando l'inizio dell'interruzione è delimitato da treno, gli agenti interessati dei Lavori od Impianti Elettrici devono assicurarsi che il treno menzionato nella conferma della interruzione stessa sia effettivamente transitato, prima di iniziare qualsiasi lavoro sulla linea, di togliere tensione o di far circolare treni materiali o carrelli. Quando l'inizio dell'interruzione non è delimitato da treni, spetta alla stazione che concede l'interruzione assicurarsi preventivamente, scambiando quando occorre i necessari dispacci con le altre stazioni interessate, dell'avvenuto transito del treno che precede l'inizio dell'interruzione.</p>	<p>4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi: a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato; b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti; c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato; d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi</p>				
<p>14. L'agente autorizzato di cui al comma 3, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere alla stazione designata dal programma il nulla osta per la ripresa della circolazione. Detta stazione viene così autorizzata a ripristinare al termine stabilito dal programma la circolazione sul binario interrotto, previo avviso alle altre stazioni del tratto interessato con il dispaccio:</p> <p>FORMULA N. 34 - DALLE ORE (o DAL TRENO) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA E</p> <p>L'anzidetto limite di 5 minuti potrà essere maggiorato per particolari esigenze riconosciute dalle Unità periferiche interessate.</p>	<p>4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato;</p> <p>b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p> <p>4.15 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi anzidetti sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante supporti cartacei (moduli) consegnati direttamente o trasmessi con sistemi di telecomunicazione oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				
<p>15. Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, l'agente di cui al comma 3 deve darne, prima della fine dell'interruzione, avviso per iscritto o con fonogramma registrato, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione al dirigente della stazione a cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione. Non riuscendo possibile dare il suddetto avviso, gli agenti dei Lavori od Impianti Elettrici devono subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi prescritti dal Regolamento sui segnali.</p> <p>Il prolungamento dell'interruzione programmata è da considerarsi a tutti gli effetti come interruzione accidentale.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>16. Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente di</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
cui al comma 3 deve avvisarne per iscritto o con fonogramma registrato il dirigente della stessa stazione designata dal programma per la ripresa normale del servizio. Detto dirigente viene così autorizzato a ripristinare la circolazione previo avviso alle stazioni interessate con il dispaccio formula 34 preceduto dalla frase: "PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI..."	sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.				
17. Nella impostazione degli orari di servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari che sono denominati "intervalli d'orario". Durante tali intervalli, che sono esplicitamente elencati nell'orario di servizio, la circolazione può essere interrotta, a richiesta, per esigenze della manutenzione o per altre occorrenze, sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.	4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi: a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato; b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti; c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato; d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.				
18. Di regola, e salve le eccezioni per treni in ritardo di cui al comma 19, punto d), nell'intervallo d'orario interessante un binario su linea a doppio non è prevista la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio, sul quale i treni circolano nel senso legale e col normale regime. Quando occorra la circolazione a binario unico, oltre le norme del presente articolo, in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 19.	4.25 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi: a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato; b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti; c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato; d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche	Il ricorso alla circolazione a binario unico viene disciplinato dal Gestore tenendo conto delle esigenze di circolazione La circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata è disciplinata dal capitolo 28 del nuovo RCT			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>19. Le modalità per la concessione e utilizzazione degli intervalli d'orario, nonché per la ripresa della normale circolazione, sono quelle indicate nei precedenti comma per le interruzioni programmate, con le varianti e norme particolari di cui appresso:</p> <p>a) la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata, dall'agente autorizzato indicato nell'orario di servizio, almeno un'ora prima alla stazione prestabilita; la conferma da parte di quest'ultima deve essere comunicata appena possibile, e comunque dopo l'accertamento di cui alla seconda parte del comma 13 quando l'inizio dell'intervallo non è delimitato da un treno:</p> <p>b) nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 4, nonché in quelli della formula 33, deve essere usata la dizione "INTERVALLO D'ORARIO SULLA LINEA (o SUL BINARIO PARI o DISPARI; in caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata) N. FRA E" in luogo di quella "INTERRUZIONE LINEA (oppure: BINARIO PARI o DISPARI; in caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata) FRA E COME DA PROGRAMMA N DEL";</p> <p>c) Soppresso</p> <p>d) per l'effettiva delimitazione degli intervalli d'orario devono applicarsi norme analoghe a quelle previste dal comma 5, ma quando l'intervallo interessi un binario su linea a doppio, i treni in ritardo di cui all'ultimo capoverso di detto comma possono essere istradati sul binario rimasto in esercizio, con le norme dell'art. 19.</p>		Aspetti organizzativi del Gestore	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>20. Il dirigente della stazione che per prima viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea deve immediatamente avvertire verbalmente le stazioni del tratto interrotto.</p> <p>Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio formula 33, omettendo la frase COME DA PROGRAMMA N... DEL...</p> <p>L'avviso di interruzione deve essere esteso alle rimanenti stazioni della linea fino alle capotronco attigue, con comunicazione verbale trasmessa da stazione a stazione.</p>	<p>1.4 Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p> <p>20.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>21. Le due stazioni estreme del tratto interrotto devono considerarsi quali stazioni capotronco dei rispettivi tratti rimasti in esercizio fra esse e le capotronco più vicine e intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendono necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale della linea.</p> <p>In attesa d'interventi superiori, i Capi Reparto Territoriali Movimento ed i dirigenti delle anzidette stazioni devono prendere accordi fra loro e con le altre stazioni interessate, nonché con gli altri agenti interessati, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.</p>		La denominazione "stazioni capo tronco" è un aspetto organizzativo di competenza del GI.	X		
<p>22. La stazione che per prima viene a</p>	<p>1.4 Tutti coloro che svolgono compiti</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un binario di una linea a doppio, deve immediatamente informare verbalmente le stazioni del tratto interrotto e riceverne conferma con la formula 33 nella quale va omessa la dizione: «COME DA PROGRAMMA N. DEL».</p> <p>All'occorrenza detta stazione provvederà ad attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio (art. 19).</p>	<p>connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>23. La stazione che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto dagli agenti interessati avviso per iscritto o con dispaccio che la circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con dispaccio le stazioni cui era stata notificata l'interruzione stessa, precisando le modalità di ripresa del servizio (servizio normale su entrambi i binari, servizio su un solo binario di linea a doppio, ecc.).</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>				
<p>24. In particolari situazioni stabilite dalle Unità centrali interessate o in altri casi stabiliti dalle Unità periferiche interessate, se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, la circolazione dei treni può essere interrotta, su una linea a semplice binario oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio, d'iniziativa del dirigente di una stazione e fino alla stazione limitrofa abilitata, previo accordi con il dirigente di quest'ultima.</p> <p>Alle interruzioni di cui sopra si applicano le</p>	<p>4.25L l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) deve essere inibito l'inoltro di treni o manovre sul tratto di binario interessato;</p> <p>b) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o manovre sui binari</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>procedure di cui al comma 20 o 22, con le particolarità seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prima di trasmettere l'annuncio, il dirigente interessato deve assicurarsi che il binario da interrompere sia sgombro da treni; - l'interruzione va motivata, da "necessità di movimento"; - l'annuncio e la conferma di cui al comma 20 sono limitati alla stazione attigua interessata; - i dispacci di conferma vanno completati, all'occorrenza, a norma dell'art. 19 comma 5. <p>La stazione che ha diramato l'annuncio dell'interruzione, quando ne cessi la ragione, deve avvisare con dispaccio formula 34 la stazione attigua interessata.</p>	<p>adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>La successiva riutilizzazione del binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche.</p> <p>4.15 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi anzidetti sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante supporti cartacei (moduli) consegnati direttamente o trasmessi con sistemi di telecomunicazione oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>25. Su tutte le linee, a richiesta degli agenti autorizzati dei Lavori od Impianti Elettrici, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i dirigenti possono concedere interruzioni per la circolazione di carrelli o di treni materiali sul tratto di lavoro, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza secondo specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate, o per altre esigenze tecniche stabilite dall' Unità centrale competente.</p> <p>Dette interruzioni, ciascuna delle quali va limitata fra stazioni attigue abilitate, possono essere richieste, con congruo anticipo, all'una o all'altra di tali stazioni.</p> <p>Le modalità per la concessione ed utilizzazione delle interruzioni stesse, nonché per la ripresa della normale circolazione sono quelle precedentemente indicate per le interruzioni programmate, con le seguenti particolarità :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 4, nonché in quello della formula 33, la dizione: "COME DA PROGRAMMA N DEL" va sostituita con la seguente: "DA ORE A ORE PER NECESSITA' TECNICHE"; - l'annuncio e la conferma di cui alla predetta formula 33 sono limitati alla stazione attigua interessata. 	<p>36.1 I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se iscritti nel Registro d'Immatricolazione Nazionale.</p> <p>36.2 Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.</p> <p>36.3 I mezzi d'opera che non rientrano tra quelli di cui al precedente punto 36.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura secondo le apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura in coerenza con i criteri di cui al precedente punto 4.25.</p>				
<p>26. Tutti o parte dei dispacci previsti nel presente articolo possono essere sostituiti con particolari attrezzature tecniche in base a norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente in relazione ai tipi di impianto.</p>	<p>4.15 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi anzidetti sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante supporti cartacei (moduli) consegnati direttamente o trasmessi con sistemi di telecomunicazione oppure mediante</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>comunicazioni verbali registrate. Le prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.16 La trasmissione delle prescrizioni scritte o verbali registrate deve rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> – siano inequivocabilmente identificabili l'agente trasmittente e quello ricevente; – sia garantita la completezza dell'ordine da trasmettere e la ricezione dello stesso da parte dell'agente ricevente; – sia garantita la sua tracciabilità. 				
<p>Art. 19 Circolazione a binario unico su linea a doppio binario</p> <p>1. La circolazione a binario unico su linea a doppio (circolazione nei due sensi su un solo binario) viene disposta con programma o attivata da iniziativa dei dirigenti per necessità di movimento o per fatto accidentale (art. 18).</p>		Il ricorso alla circolazione a binario unico viene disciplinato dal Gestore tenendo conto delle esigenze di circolazione.	X		
<p>2. I bivi in linea eventualmente esistenti sul tratto esercitato a binario unico devono essere presenziati da un dirigente. Le Unità periferiche interessate devono preventivamente stabilire in relazione alle situazioni locali le modalità da osservare in attesa di tale presenziamento per l'evenienza di circolazione a binario unico. Le stazioni disabilite nonché le fermate munite di deviatori, che si trovino sul tratto ridotto a binario unico, devono essere possibilmente presenziate da dirigente.</p>	<p>28.5 Eventuali bivi esistenti sul tratto esercitato a binario unico devono essere presenziati da regolatore della circolazione, il quale per il proseguimento dei treni sul binario illegale deve rispettare le norme per la partenza dei treni da un binario di stazione sprovvisto di segnale di partenza.</p> <p>28.1 Il tratto di linea esercitato a binario unico deve essere delimitato da località di servizio presenziate da regolatore della</p>	Il capoverso "le unità periferiche interessate" riguarda aspetti organizzativi del Gestore	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	circolazione. La circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata dai due regolatori della circolazione con dispacci telefonici di via libera.				
3. Soppresso					
4. Disposizioni in deroga alle norme del presente articolo possono essere impartite dall'Unità centrale competente per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico oppure con blocco radio sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 e prive di segnali fissi luminosi, per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.	2.8 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.				
5. La stazione designata dal programma, o quella interessata a norma dell'art. 18 per le interruzioni accidentali, o di servizio per necessità di movimento, deve avvisare verbalmente la o le stazioni del tratto da esercitare a binario unico, ottenendone conferma con il dispaccio di cui alla formula prescritta nell'art. 18, completandola con la frase: "TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (o PARI)". Quando, durante un'interruzione nella quale sia stata prevista la circolazione nel solo senso legale, oppure durante un intervallo d'orario, occorra attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio, il dirigente interessato	1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>deve avvisare verbalmente le stazioni del tratto interrotto.</p> <p>Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio: FORMULA N. 33 bis - INTESO CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA E DAL TRENO - TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (o PARI).</p>					
<p>6. Le stazioni che inoltrano treni nel senso illegale devono avvisare del servizio a binario unico, con apposito dispaccio, tutti i posti intermedi fino alla stazione successiva.</p> <p>Nel caso in cui non sia stato possibile avvisare un posto intermedio munito di deviatoi, il posto stesso deve essere considerato impresenziato agli effetti del comma 12-b) fino a che non si abbia conferma del suo presenziamento e che l'agente addetto sia a conoscenza del servizio a binario unico.</p> <p>Quando non sia stato possibile avvisare un posto di blocco intermedio, al primo treno percorrente il binario nel senso illegale deve essere prescritto di arrestarsi al posto stesso per la consegna di copia del dispaccio di avviso.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p> <p>21.1 Qualora il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio non possa essere autorizzato con l'aspetto del segnale interessato, inclusi i casi di movimenti su itinerari sprovvisti di segnale, il regolatore della circolazione deve individuare le condizioni di sicurezza mancanti che impediscono la disposizione a via libera del segnale e quindi autorizzare il movimento del treno interessato secondo i seguenti criteri:</p> <p>a) nel caso di guasto o mancanza del segnale, mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o mancanza della condizione di libertà della linea, il movimento del treno sull'itinerario interessato deve avvenire con marcia a vista;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatoi, il movimento del treno sull'itinerario</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>comprendenti tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere immobilizzato nella corretta posizione i deviatori stessi attraverso dispositivi adatti allo scopo, oppure dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della condizione di corretta protezione dei PL, il movimento del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 29.1.</p>				
<p>7. Su tutte le linee la circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata da stazione a stazione col regime del blocco telefonico.</p> <p>Per il primo treno percorrente il binario in senso illegale, nel dispaccio di richiesta e concessione di via libera deve essere precisato: SUL BINARIO ILLEGALE DEI DISPARI (o DEI PARI).</p> <p>Sulle linee esercitate col blocco elettrico devono essere anche applicate le norme particolari contenute nelle apposite Istruzioni.</p>	<p>28.1 La circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata dai due regolatori della circolazione con dispacci telefonici di via libera.</p>				
<p>8. Sul tratto ridotto a binario unico la successione dei treni nei due sensi sul binario in esercizio disciplinata unicamente con le norme di cui al comma 7, in deroga alle disposizioni dell'art. 9, dalla stazione che inoltra i treni nel senso legale. Con ordine superiore può essere invece stabilito che la successione dei treni sia disciplinata dalla stazione che inoltra i treni nel</p>		<p>Gestione operativa dell'anormalità, disciplinata dal Gestore con norme di dettaglio.</p>	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
senso illegale.					
9. I segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni che comandano ai treni percorrenti il binario legale, non hanno significato per i treni che percorrono il binario illegale. Percorrendo il binario illegale, si devono rispettare le indicazioni riportate nelle relative fiancate dell'orario di servizio. La velocità massima ammessa per i treni che percorrono il binario illegale è di 90 km/h.	28.2 Per i treni che percorrono il binario illegale non hanno significato i segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni che comandano ai treni percorrenti il binario legale.				
10. Ai treni circolanti sul tratto esercitato a binario unico devono essere date le seguenti prescrizioni: a) ai treni circolanti nel senso illegale, avviso della circolazione a binario unico; b) ai treni circolanti sul binario per essi legale, fermata nelle stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza; c) ai treni in arrivo nella stazione estrema del tratto interrotto che devono essere inoltrati sul binario illegale, fermata nella stessa qualora non sia munita del doppio segnalamento di protezione e partenza; d) ai treni in arrivo dal binario illegale: - fermata in precedenza del primo deviatoio delle stazioni interessate; - marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata nelle stazioni interessate. Dette prescrizioni non debbono essere praticate quando la stazione è munita del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale; e) al primo treno circolante nel senso illegale:	28.3 Ai treni inoltrati sul binario illegale deve essere prescritto di viaggiare sul binario illegale, specificando il binario interrotto (pari o dispari) e le località di servizio che delimitano il tratto. Inoltre, al primo di essi, di: - esporre in testa al treno il segnale rosso previsto dal Regolamento sui segnali; - effettuare la marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella «C» oppure «S». 28.4 Ai treni in arrivo dal binario illegale nelle stazioni non munite del segnale di protezione deve essere prescritto di fermare in precedenza del primo deviatoio, qualora non sia stato possibile realizzate tutte le occorrenti condizioni per l'ingresso del treno, e di effettuare la marcia a vista in arrivo e la fermata in tali stazioni.	I punti b) e c) prevedono stazioni senza segnale di partenza, non previste dal presente regolamento. Per le situazioni esistenti continuano a valere le norme attuali.			X

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>esposizione del segnale previsto dal Regolamento sui Segnali e marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti da tabella «C» oppure «S».</p> <p>Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle singole stazioni del tratto esercitato a binario unico.</p>					
<p>10 bis. In casi eccezionali, per determinati singoli cantieri di lavoro operanti in particolari situazioni, le Unità centrali possono autorizzare le Unità periferiche interessate ad abolire la marcia a vista di cui al comma 10 punto e).</p>		Disciplinato dal Decreto 16/2010			X
<p>11. Quando siano state realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, i dirigenti delle singole stazioni interessate del tratto interrotto intervengono tempestivamente per evitare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata in precedenza del primo deviatore della propria stazione; - ai treni circolanti su itinerario legale, la fermata nella propria stazione. 		Modalità operativa disciplinata dal Gestore.	X		
<p>12. Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perché siano praticate le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ai treni che devono percorrere stazioni disabilitate e presenziate o che devono incontrare scambi di punta in altri posti intermedi presenziati, marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza dei posti stessi; b) ai treni che devono incontrare scambi di punta non presenziati, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, fermata prima di impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione. c) ai treni che devono incontrare bivi in linea presenziati da dirigente, fermata prima di 	<p>21.1 Qualora il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio non possa essere autorizzato con l'aspetto del segnale interessato, inclusi i casi di movimenti su itinerari sprovvisti di segnale, il regolatore della circolazione deve individuare le condizioni di sicurezza mancanti che impediscono la disposizione a via libera del segnale e quindi autorizzare il movimento del treno interessato secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nel caso di guasto o mancanza del segnale, mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o mancanza della condizione di libertà della linea, il movimento del treno sull'itinerario 				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
impegnare gli scambi dei bivi stessi.	<p>interessato deve avvenire con marcia a vista;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori, il movimento del treno sull'itinerario comprendenti tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere immobilizzato nella corretta posizione i deviatori stessi attraverso dispositivi adatti allo scopo, oppure dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della condizione di corretta protezione dei PL, il movimento del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 29.1.</p>				
12 bis. Il dirigente che presenzia un bivio in linea deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale, con la prescrizione di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza.	28.4 Eventuali bivi esistenti sul tratto esercitato a binario unico devono essere presenziati da regolatore della circolazione, il quale per il proseguimento dei treni sul binario illegale deve rispettare le norme per la partenza dei treni da un binario di stazione sprovvisto di segnale di partenza.				
13. Soppreso.					
14. Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme stabilite dall'art. 18.		Disciplinata dal Gestore con norme di dettaglio	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>15. Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, anche sulle linee munite di blocco elettrico deve essere mantenuto il regime del blocco telefonico per il primo treno in entrambi i sensi. Nei dispacci relativi al primo treno istradato sul binario precedentemente interrotto deve essere precisato il binario stesso: SUL BINARIO LEGALE DEI DISPARI (o DEI PARI). Non è consentito inoltrare un treno sul binario riattivato senza attendere che il treno, licenziato prima del termine dell'interruzione nello stesso senso sul binario illegale, sia giunto nella stazione successiva.</p>	<p>28.4 Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, per il primo treno, in entrambi i sensi, è necessario regolare la circolazione secondo i criteri di cui al precedente punto 28.1.</p> <p>28.1 La circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata dai due regolatori della circolazione con dispacci telefonici di via libera</p>				
<p>Art. 20 Manutenzione dell' infrastruttura ferroviaria 1. I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni: a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia: - metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h, - metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h, - metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h, - metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h, - metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h, - metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h; b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo modalità stabilite dal Gestore dell'infrastruttura in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p>	<p>37.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni: – occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea; – possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; – indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni e delle manovre, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>2. Le modalità di cui al comma 1 devono prevedere l'interruzione del binario o la protezione del tratto interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo rispetto al movimento dei treni con un segnale di prima categoria disposto a via impedita o, purché sia garantita la protezione della marcia del treno con uno dei sistemi di cui all'articolo 3 comma 13 <i>bis</i>, con un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sottosistema di terra che comandi l'arresto del treno in caso di indebito superamento del segnale stesso. L'ingresso di un treno nella tratta protetta deve poter essere autorizzato solo quando il cantiere è sgombro da attrezzature, mezzi e uomini.</p>	<p>37.2 Le modalità di cui al precedente punto 37.1 devono prevedere l'inibizione all'inoltro di treni sul tratto di binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo oppure la protezione del citato tratto, rispetto al movimento dei treni, con il sistema di protezione della marcia dei treni, attraverso un segnale di prima categoria disposto a via impedita o un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sistema di protezione che comandi l'arresto dei treni in caso di indebito superamento del segnale di arresto stesso. L'ingresso dei treni nella tratta protetta dal segnale di prima categoria a via impedita o dal segnale di arresto a mano deve poter essere autorizzato solo quando il binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo è sgombro da attrezzature, rotabili e uomini.</p>				
<p>3. Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere interrotta la circolazione dei treni, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai</p>	<p>37.3 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al precedente punto 37.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le cautele di cui al precedente punto 37.2, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
lavori o dalle attività di cui al comma 1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alle distanze di cui al comma 1, lettera a).	presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui al citato punto 37.1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al precedente punto 37.1 medesimo.				
<p align="center">Art. 21</p> <p align="center">Guasti del blocco elettrico e delle telecomunicazioni</p> <p>1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale o contassi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.</p> <p>Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione, nelle quali la circolazione deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.</p> <p>Dal mancato funzionamento del blocco elettrico devono essere avvisati i treni ed i posti interessati come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco.</p> <p>Sulle linee esercitate con il blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che nelle situazioni di esercizio di seguito riportate, nelle quali la circolazione deve essere regolata previo accertamento della libertà della tratta</p>	<p>22.1 Ogni qualvolta, per guasto ai sistemi di distanziamento o altra causa, su un tratto di linea il distanziamento dei treni non possa essere assicurato con la disposizione a via libera dei segnali, il regolatore della circolazione, salvo il caso di cui al successivo punto 22.2, per inoltrare un treno su tale tratto di linea deve accertare che l'ultimo treno che ha circolato tra le due località di servizio limitrofe al tratto interessato sia giunto completo. Per tale accertamento il regolatore della circolazione si può avvalere dell'agente di condotta.</p> <p>22.2 Sulle linee con blocco radio senza segnali fissi luminosi e su quelle con blocco elettrico automatico, è ammesso distanziare un treno, solo rispetto al treno immediatamente precedente e circolante nello stesso senso, facendo effettuare la marcia a vista al treno che segue, purché non siano in atto lavorazioni che possono incidere sul corretto funzionamento dei segnali</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>interessata (da Posto di Servizio a Posto di Servizio), da effettuare con dispacci di giunto, oppure, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente, da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, o fino ad un segnale di confine:</p> <p>a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio;</p> <p>b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;</p> <p>c) mancata inversione dell'orientamento del blocco radio;</p> <p>d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario;</p> <p>e) mancanza di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa in corrispondenza di punti singoli del sistema elettrico di alimentazione (posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea);</p> <p>f) apparecchiatura di bordo ERTMS/ETCS L2 guasta o in stato "Isolato".</p> <p>Sui tratti di linea ove sono presenti PdE gestiti dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della tratta fino al successivo segnale imperativo di PdE oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.</p> <p>La circolazione può essere regolata previo accertamento della libertà della tratta anche</p>	<p>6.3 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE consecutivi non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco.</p>	<p>Agli effetti del punto 6.3 nuovo RCT, in caso di mancanza di Autorizzazione Movimento sulle linee con PdE il distanziamento avviene previo accertamento della tratta.</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
nei casi diversi da quelli sopraelencati se ritenuto opportuno per la regolarità.					
<p>1 bis. Il dirigente che licenzia un treno in regime di blocco telefonico per guasto del blocco elettrico, soddisfatti gli obblighi di competenza, deve dare al treno, oltre all'avviso di guasto del blocco e, quando occorre, alle prescrizioni inerenti la partenza con segnale a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza), le prescrizioni seguenti:</p> <p>a) su linea con blocco elettrico manuale o conta-assi: eventuale autorizzazione (in conformità alle Istruzioni sul blocco ed al Regolamento sui segnali) al superamento di determinati segnali di blocco, con l'esclusione dei seguenti: segnali di partenza muniti di lettera luminosa "A" di una stazione disabilitata ed impresenziata; segnali di partenza di una stazione disabilitata; segnali dei posti di blocco intermedi che proteggono punti singolari della linea (raccordi , zone soggette a caduta massi, ecc</p> <p>b) su linea con blocco elettrico automatico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di non tener conto dei segnali intermedi permissivi; - di osservare le cautele dall'art.48 comma 5 del Regolamento sui segnali superando i posti di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di « P lampeggiante»; <p>inoltre qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, al treno deve essere prescritto anche di osservare le cautele previste dall'art.48 comma 7 del Regolamento sui segnali superando i segnali di protezione e/o partenza a via impedita con lettera luminosa «P» accesa a</p>	<p>21.1 Qualora il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio non possa essere autorizzato con l'aspetto del segnale interessato, inclusi i casi di movimenti su itinerari sprovvisti di segnale, il regolatore della circolazione deve individuare le condizioni di sicurezza mancanti che impediscono la disposizione a via libera del segnale e quindi autorizzare il movimento del treno interessato secondo i seguenti criteri:</p> <p>a) nel caso di guasto o mancanza del segnale, mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o mancanza della condizione di libertà della linea, il movimento del treno sull'itinerario interessato deve avvenire con marcia a vista;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori, il movimento del treno sull'itinerario comprendenti tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere immobilizzato nella corretta posizione i deviatori stessi attraverso dispositivi adatti allo scopo, oppure dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
luce fissa o lampeggiante.	<p>all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della condizione di corretta protezione dei PL, il movimento del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 29.1.</p> <p>22.3Qualora i segnali di linea disposti a via impedita, oltre al distanziamento dei treni svolgono anche la funzione di protezione di:</p> <p>a) deviatori in linea;</p> <p>b) PL in linea;</p> <p>c) punti singolari della linea come ad esempio le zone di caduta massi, nei casi di cui alle lettere a) e b) devono essere rispettati i criteri di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 21.1; nel caso di cui alla lettera c) le specifiche norme emanate tenuto conto del punto singolare protetto.</p>				
<p>1 ter. Il dirigente che sulle linee esercitate con blocco radio deve autorizzare la partenza di un treno privo di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, ai fini del distanziamento deve praticare al treno le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) in caso di distanziamento con marcia a vista:</p> <p>- di proseguire fino al successivo segnale fisso (I) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), oppure fino al segnale imperativo di fine sezione n° , oppure fino al segnale di confine, ubicato al km con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;</p>	<p>21.1 Qualora il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio non possa essere autorizzato con l'aspetto del segnale interessato, inclusi i casi di movimenti su itinerari sprovvisti di segnale, il regolatore della circolazione deve individuare le condizioni di sicurezza mancanti che impediscono la disposizione a via libera del segnale e quindi autorizzare il movimento del treno interessato secondo i seguenti criteri:</p> <p>a) nel caso di guasto o mancanza del segnale, mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o mancanza della condizione di libertà della linea, il</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>-di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti. Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale fisso, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.</p> <p>b) in caso di distanziamento previo accertamento della libertà della tratta interessata, da effettuare con dispaccio di giunto <i>oppure</i>, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente:</p> <p>-di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, imperativo di PdE, di confine), <i>oppure</i> di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), <i>oppure</i> fino al segnale imperativo di fine sezione n° , <i>oppure</i> fino al segnale imperativo di PdE di <i>oppure</i> fino al segnale di confine, ubicato al km non superando la velocità di 60 km/h;</p> <p>-di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti. Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i PdE, nel caso in cui il distanziamento previo accertamento della libertà della tratta venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:</p> <p>-siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di(posto di servizio interessato) ;</p> <p>-non tenete conto del segnale imperativo di partenza di(posto di servizio interessato).</p>	<p>movimento del treno sull'itinerario interessato deve avvenire con marcia a vista;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori, il movimento del treno sull'itinerario comprendenti tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere immobilizzato nella corretta posizione i deviatori stessi attraverso dispositivi adatti allo scopo, oppure dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della condizione di corretta protezione dei PL, il movimento del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 29.1.</p> <p>22.3 Qualora i segnali di linea disposti a via impedita, oltre al distanziamento dei treni svolgono anche la funzione di protezione di:</p> <p>a) deviatori in linea;</p> <p>b) PL in linea;</p> <p>c) punti singolari della linea come ad esempio le zone di caduta massi,</p> <p>nei casi di cui alle lettere a) e b) devono essere rispettati i criteri di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 21.1; nel caso di cui alla lettera c) le specifiche norme</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	emanate tenuto conto del punto singolare protetto. 6.3 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE consecutivi non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco.				
2. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura ed il personale delle Imprese Ferroviarie deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la continuità della circolazione dei treni. In caso di guasto delle telecomunicazioni sulle linee non attrezzate con blocco elettrico, la circolazione dei treni deve essere arrestata.	26.1 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni. 26.2 Sulle linee esercitate con blocco elettrico, nel caso di guasto ai sistemi di comunicazione i treni possono continuare a circolare fino a quando sia possibile regolare la circolazione con la via libera di blocco elettrico.	Non più disciplinato il blocco telefonico come normale sistema di distanziamento in quanto esistente una sola linea, la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.			
3. Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico, venendo meno il funzionamento delle comunicazioni telefoniche, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico, purché non esista più di un posto intermedio di blocco. Esistendo più di un posto intermedio di blocco, gli incroci devono essere mantenuti nelle stazioni stabilite.	26.2 Sulle linee esercitate con blocco elettrico, nel caso di guasto ai sistemi di comunicazione i treni possono continuare a circolare fino a quando sia possibile regolare la circolazione con la via libera di blocco elettrico.				
Art. 22 Servizio in tempo di neve 1. Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve, devono essere emanate specifiche disposizioni di carattere organizzativo da parte dell'Unità centrale competente e/o dalle Unità		L'intero articolo 22 vecchio RCT, riguarda aspetti organizzativi del Gestore in relazione alle posizioni geografiche e alle condizioni climatiche locali.	X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
periferiche interessate.					
2. Soppresso					
<p>3. L'iniziativa per la richiesta della circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dei Lavori. Il treno spartineve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - circola come straordinario ad orario libero, oppure con le norme previste per i treni materiali sul tratto di lavoro; - deve essere scortato da un'agente dei Lavori. <p>È vietato aggiungere il carro spartineve in testa ad un treno adibito ai trasporti ordinari.</p>		L'intero articolo 22 vecchio RCT, riguarda aspetti organizzativi del Gestore in relazione alle posizioni geografiche e alle condizioni climatiche locali.	X		
<p>4. Finché le telecomunicazioni lo rendono possibile, la circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno non incontri in linea altri treni viaggianti su binario affiancato.</p> <p>L'agente dei Lavori di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario affiancato sia stato ingombro in misura da impedirne la circolabilità, deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.</p>		L'intero articolo 22 vecchio RCT, riguarda aspetti organizzativi del Gestore in relazione alle posizioni geografiche e alle condizioni climatiche locali.	X		
<p>5. Durante le nevicate il Capo Reparto Esercizio Infrastruttura può richiedere la limitazione o l'annullamento di periodi di disabilitazione e di sospensione (art. 25).</p>		L'intero articolo 22 vecchio RCT, riguarda aspetti organizzativi del Gestore in relazione alle posizioni geografiche e alle condizioni climatiche locali.	X		
<p>Art. 23 Ritardi ed anomalie nella corsa dei treni</p> <p>1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa, sia sollecitando il servizio in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile. In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni</p>			X	X	

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
può essere aumentata rispetto a quella assegnata all'orario, senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio o imposti da speciali condizioni in cui avviene la corsa.					
2. I dirigenti movimento, in relazione al servizio da espletare, devono tenersi informati sulla marcia dei treni. In particolare i dirigenti delle stazioni in cui devono aver luogo incroci o precedenza devono procurarsi le notizie occorrenti per le decisioni in merito ad eventuali spostamenti.			X		
3. Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo per i dirigenti di determinate stazioni sede di deposito di locomotive di comunicare d'iniziativa al capo deposito, per le esigenze dei turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.			X	X	
4. I dirigenti movimento devono evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente in caso di anomalie a trattenerli in stazione precedente.			X		
5. Il macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la riserva, il dirigente deve esigerne dal macchinista la richiesta scritta.			X	X	
6. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 dove sono	20.3. Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento e di protezione della marcia dei treni tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa del				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
presenti PdE, il personale di condotta deve, se possibile arrestare il treno in corrispondenza di tali Pde.	macchinista.				
<p>7. Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione delle anomalie.</p> <p>Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto una delle stazioni limitrofe.</p>	<p>20.1. Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone.</p> <p>20.2. In caso di anomalie che interessino la sicurezza della circolazione, oltre quanto previsto al punto 20.1, sulle linee attrezzate con il GSM-R si deve lanciare la chiamata di emergenza. Sulle linee con ERTMS/ETCS livello 2 si deve fare uso anche dei messaggi di emergenza utilizzabili in tale sistema.</p>				
<p>7 bis. Il personale di macchina che riscontri in un determinato tratto di linea anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare l'anomalia. Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente, con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. Ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione, avvisato a cura dello stesso dirigente.</p> <p>Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, nella prescrizione il tratto interessato all'anomalia può essere delimitato da località di servizio o cippo chilometrico; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee non</p>	<p>27.3. Qualora durante la marcia del treno l'agente di condotta rilevi anomalie al binario percorso (sbandamenti o sobbalzi), deve darne comunicazione al regolatore della circolazione e concordare con quest'ultimo l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati, sempreché nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più restrittivi come la sospensione della circolazione.</p> <p>Quando la circolazione ferroviaria può proseguire prescrivendo ai treni interessati una adeguata riduzione di velocità, il regolatore della circolazione deve notificare ai treni stessi la velocità massima ammessa sul tratto interessato, specificando le località di servizio o i cippi chilometrici che lo delimitano; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti,</p>		X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. I dirigenti provvederanno per l'avviso ai soli treni effettivamente interessati (1) nei modi d'uso.	il tratto in soggezione deve essere delimitato solo da località di servizio.				
7 ter. nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione, notificando per iscritto ai dirigenti delle due stazioni limitrofe la riduzione di velocità, il binario interessato, le località di servizio o i cippi chilometrici delimitanti il tratto in soggezione; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. I dirigenti stessi provvederanno per l'avviso ai treni nei modi d'uso.	27.3 Qualora durante la marcia del treno l'agente di condotta rilevi anomalie al binario percorso (sbandamenti o sobbalzi), deve darne comunicazione al regolatore della circolazione e concordare con quest'ultimo l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati, sempreché nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più restrittivi come la sospensione della circolazione. Quando la circolazione ferroviaria può proseguire prescrivendo ai treni interessati una adeguata riduzione di velocità, il regolatore della circolazione deve notificare ai treni stessi la velocità massima ammessa sul tratto interessato, specificando le località di servizio o i cippi chilometrici che lo delimitano; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione deve essere delimitato solo da località di servizio.	La rottura di una rotaia prevede un provvedimento più restrittivo come la sospensione della circolazione come precisato nell'ultimo alinea del primo capoverso del punto 27.3			
7 quater. Ogni qualvolta si verifichi o venga segnalata l'indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni deve essere praticata la prescrizione di riduzione di velocità a 30 Km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto interessato e altresì comunicato il motivo della soggezione. Nella prescrizione, il tratto interessato dall'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici;	27.4. Nel caso di indebita presenza lungo la linea di persone o animali di grossa taglia, ai treni deve essere prescritta la riduzione di velocità a 30 km/h e l'emissione di ripetute segnalazioni acustiche nel percorrere il tratto interessato e il motivo di detta soggezione; nella prescrizione il tratto interessato dall'anormalità deve essere delimitato secondo i criteri di cui al				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.</p> <p>Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.</p> <p>Nel caso di indebita presenza di persone lungo la linea, al personale di condotta potrà essere anche prescritto, in assenza del personale ferroviario competente e in attesa dell'intervento degli organi di polizia, di riferire con comunicazione registrata in merito alla loro permanenza. Qualora il personale di condotta comunichi di non aver rilevato la presenza di persone, il dirigente potrà disporre per la cessazione della prescrizione.</p>	<p>precedente punto 27.3. Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.</p>				
<p>8. Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione di quest'ultima, purché il veicolo di coda venga presenziato o preceduto da un agente, rispettando le norme della frenatura e i limiti di velocità previsti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio.</p> <p>Il dirigente prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione a tutti i posti intermedi e di linea. In caso d'impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto precedere a 200 metri da agente con segnale d'arresto a mano, nell'avvicinarsi al posto non avvisato.</p>	<p>20.11. Un treno può retrocedere solo in casi eccezionali. Qualora il movimento di retrocessione non sia gestito dal sistema di segnalamento, esso può avvenire solo a seguito di autorizzazione del regolatore della circolazione di giurisdizione che, prima di autorizzarlo, deve accertare la libertà da rotabili del tratto interessato e, qualora la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione non si trovi in testa al convoglio nel senso del movimento, il rotabile di testa deve essere presenziato o preceduto da agente a terra; in tal caso il treno deve retrocedere con marcia a vista.</p>				
<p>9. La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle linee in pendenza superiore al 15‰. quando la condotta del freno continuo non si</p>		<p>Vale il principio che un treno può retrocedere solo in casi eccezionali e il regolatore della</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
estende fino alla coda, a meno che in coda si trovi una locomotiva attiva, nel qual caso dovranno osservarsi le specifiche norme stabilite dalle apposite Istruzioni, non superando comunque la velocità di 30 km/h.		circolazione autorizza la retrocessione valutando il materiale rotabile e le situazioni locali.			
<p>10. Fermo restando il divieto di cui al comma 9, sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previ accordi fra macchinista e capotreno, per facilitare l'avviamento di un treno, per portare il treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.</p> <p>Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'orario di servizio, possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per la esistenza di punti singolari.</p>		Ogni particolare necessità di movimenti di regresso deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione			
<p>11. In casi di imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti comma per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1200 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salva autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.</p>		Come previsto dal punto 20.11 applicando le norme del Regolamento sui segnali			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>11 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i movimenti di regresso di cui ai precedenti commi 10 e 11 sono disciplinati da specifiche procedure previste dalle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2 e dall'istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive.</p>		Il movimento di retrocessione è gestito dal sistema di segnalamento			
<p>12. E' vietato fa discendere per forza di gravità una colonna di veicoli od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.</p>		Una "colonna di veicoli" può circolare fra due località di servizio ("in linea") solo come treno			
<p>13. Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, il capotreno previa accordi con il macchinista può disporre il dimezzamento e il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali. Il personale di condotta deve assicurare l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea con le modalità stabilite dalla Prefazione Generale all'orario di servizio, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni, se presente. Il capotreno deve scortare, possibilmente, la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso, egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno l'ordine scritto di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salva disposizione in contrario di una delle stazioni limitrofe (1). Il dirigente interessato, prima d'inoltrare la locomotiva sul tratto ingombro per il ricovero della seconda parte, deve avvisare i posti intermedi e di linea della circolazione della locomotiva stessa e della seconda parte del treno con le norme previste per i treni</p>		Il "dimezzamento" è una particolarità dello spezzamento previsto dal punto 32.5			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
straordinari.					
<p>14. Quando, per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezza in linea, la seconda parte deve essere fermata con la maggiore prontezza possibile, mentre la prima deve essere lasciata proseguire fino a che non si abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.</p>	<p>32.5. Quando per la rottura dei dispositivi di aggancio un treno si spezza in linea e le condizioni dei citati dispositivi, la pendenza dalla linea e la massa del treno lo permettano in sicurezza, il treno può essere ricongiunto con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento è ammesso il ricovero del treno nella successiva stazione in più riprese attenendosi, oltre alle norme di frenatura previste dal presente regolamento, anche a quelle previste dal Regolamento sui Segnali. In tale evenienza deve essere assicurata l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea. Nel caso di ricovero del treno spezzato nella successiva stazione in più riprese il regolatore della circolazione deve avvisare i posti intermedi e di linea interessati.</p>				
<p>15. Il personale di linea che sia avvede dello spezzamento di un treno deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dal personale di macchina e di scorta della prima parte. Analogamente deve comportarsi ogni</p>	<p>32.5. Quando per la rottura dei dispositivi di aggancio un treno si spezza in linea e le condizioni dei citati dispositivi, la pendenza dalla linea e la massa del treno lo permettano in sicurezza, il treno può essere ricongiunto con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento è ammesso il ricovero del treno nella successiva stazione in più riprese attenendosi, oltre alle norme di frenatura previste dal presente regolamento, anche a quelle previste dal Regolamento sui Segnali. In tale evenienza deve essere assicurata l'immobilizzazione della parte</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	del treno che viene lasciata in linea. Nel caso di ricovero del treno spezzato nella successiva stazione in più riprese il regolatore della circolazione deve avvisare i posti intermedi e di linea interessati.				
16. Il personale addetto alla seconda parte del treno, o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento sui segnali per gli ostacoli in linea		E' previsto dal Regolamento sui segnali			
17. Quando possano prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 9, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando in quanto possibile, di far proseguire con la prima parte il veicolo con gli apparecchi di aggancio imperfetti.	32.5. Quando per la rottura dei dispositivi di aggancio un treno si spezza in linea e le condizioni dei citati dispositivi, la pendenza dalla linea e la massa del treno lo permettano in sicurezza, il treno può essere ricongiunto con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento è ammesso il ricovero del treno nella successiva stazione in più riprese attenendosi, oltre alle norme di frenatura previste dal presente regolamento, anche a quelle previste dal Regolamento sui Segnali. In tale evenienza deve essere assicurata l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea. Nel caso di ricovero del treno spezzato nella successiva stazione in più riprese il regolatore della circolazione deve avvisare i posti intermedi e di linea interessati.				
18. Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.	32.5. Quando per la rottura dei dispositivi di aggancio un treno si spezza in linea e le condizioni dei citati dispositivi, la pendenza dalla linea e la massa del treno lo permettano in sicurezza, il treno può essere ricongiunto con le debite cautele. Non				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>potendo effettuarsi il ricongiungimento è ammesso il ricovero del treno nella successiva stazione in più riprese attenendosi, oltre alle norme di frenatura previste dal presente regolamento, anche a quelle previste dal Regolamento sui Segnali. In tale evenienza deve essere assicurata l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea.</p> <p>Nel caso di ricovero del treno spezzato nella successiva stazione in più riprese il regolatore della circolazione deve avvisare i posti intermedi e di linea interessati.</p>				
<p>19. Il dirigente che per primo viene a conoscenza del dimezzamento e spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposito dispaccio alla limitrofa stazione abilitata.</p>	<p>20.1. Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone.</p>				
<p>20. Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte, il dirigente deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la seconda, prendendo con la stazione successiva i necessari accordi per la regolarità della circolazione.</p>	<p>32.5. Quando per la rottura dei dispositivi di aggancio un treno si spezza in linea e le condizioni dei citati dispositivi, la pendenza dalla linea e la massa del treno lo permettano in sicurezza, il treno può essere ricongiunto con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento è ammesso il ricovero del treno nella successiva stazione in più riprese attenendosi, oltre alle norme di frenatura previste dal presente regolamento, anche a quelle previste dal Regolamento sui Segnali. In tale evenienza deve essere assicurata l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea.</p> <p>Nel caso di ricovero del treno spezzato nella successiva stazione in più riprese il regolatore della circolazione deve avvisare</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	i posti intermedi e di linea interessati.				
<p>21. Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un carrello per l'invio in ricognizione del treno stesso.</p> <p>a) Sulle linee a doppio binario, il mezzo in ricognizione deve essere inviato, di norma, sul binario non occupato dal treno atteso. In tale evenienza, il mezzo in ricognizione può essere inoltrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sul binario legale dalla stazione che attende il treno, previa interruzione di servizio per necessità di movimento, quando possibile; - sul binario illegale dalla stazione che ha inviato il treno, solo previa interruzione per necessità di movimento. In via subordinata, sulle linee a doppio binario il mezzo in ricognizione può essere inviato a seguito del treno atteso. <p>b) Sulle linee a semplice binario, l'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso, previ accordi registrati tra le due stazioni interessate.</p> <p>c) Se non trattasi di carrello, dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; lo stesso deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e segnalazioni acustiche lungo tutto il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati. In luogo delle modalità di cui al presente punto c), quando la ricognizione è effettuata con un carrello devono essere osservate le norme della</p>	<p>35.4. Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, per l'invio in ricognizione del treno stesso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una unità di trazione o di un mezzo d'opera.</p> <p>Il convoglio in ricognizione deve essere inviato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sul binario non occupato dal treno atteso, nel caso di linea a doppio binario; - solo a seguito del treno atteso, nel caso di linea a semplice binario. <p>Al convoglio inviato in ricognizione deve essere prescritto di circolare con marcia a vista e di emettere segnalazioni acustiche lungo tutto il percorso.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
specifico Istruzione.					
22. Soppresso					
23. Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, il personale di macchina e di scorta deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelari consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio.	20.3 Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento e di protezione della marcia dei treni tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa del macchinista.				
24. Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione ed avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria. In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in accordo con l'addetto dell'Impresa Ferroviaria, dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente la massa stessa.		Situazioni di circolazione alquanto improbabili e ritenute obsolete non più disciplinate la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT			
25. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve	20.3 Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile,				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo benessere degli agenti dei Lavori.	comandato dal sistema di segnalamento e di protezione della marcia dei treni tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa del macchinista.				
26. L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso (art. 24). Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista, purché questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un'agente del treno.	20.8. Qualora si riceva una segnalazione di allarme inviata automaticamente dal dispositivo vigilante per mancata vigilanza dell'agente di condotta, l'agente ricevente deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta.				
27. Nel caso d'improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari qualifica, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di stazione purché quest'ultimo: - sia in possesso di abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento sui segnali; - dimostri in base alle istruzioni dategli dal macchinista di saper provvedere all'azionamento del fischio ed all'arresto del treno; - possa coadiuvare il macchinista nelle occorrenti operazioni di fatica.	20.8. Qualora si riceva una segnalazione di allarme inviata automaticamente dal dispositivo vigilante per mancata vigilanza dell'agente di condotta, l'agente ricevente deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta.				
Art. 24 Locomotive di riserva - Soccorso ai treni 1. In determinati impianti sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, altro) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito nelle condizioni che			X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>regolano l'accesso all' infrastruttura ferroviaria nazionale. Le sedi di queste locomotive e mezzi e le norme particolari per il loro impiego sono riportate in orario. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.</p> <p>Inoltre, il soccorso ai treni fermi in linea può essere effettuato anche con treni circolanti a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.</p>					
<p>2. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se è in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.</p> <p>Il dirigente movimento che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, il quale attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata. Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al</p>	<p>35.1. Nel caso in cui un treno per guasto non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare con comunicazione registrata al regolatore della circolazione la richiesta di soccorso, completa di tutti gli elementi necessari (punto di arresto e caratteristiche del treno da soccorrere, ecc), provvedendo altresì all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto per l'orientamento del convoglio soccorritore.</p> <p>In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, neanche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione registrata del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
successivo percorso.					
<p>3. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previe intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.</p> <p>Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.</p>	<p>35.1. Nel caso in cui un treno per guasto non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare con comunicazione registrata al regolatore della circolazione la richiesta di soccorso, completa di tutti gli elementi necessari (punto di arresto e caratteristiche del treno da soccorrere, ecc), provvedendo altresì all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto per l'orientamento del convoglio soccorritore.</p> <p>In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, neanche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione registrata del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta.</p>				
<p>4. Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi, per tale incombenza, si avvarrà del capotreno.</p>	<p>35.1. Nel caso in cui un treno per guasto non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare con comunicazione registrata al regolatore della circolazione la richiesta di soccorso, completa di tutti gli elementi necessari (punto di arresto e caratteristiche del treno da soccorrere, ecc), provvedendo altresì all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto per l'orientamento del convoglio soccorritore.</p> <p>In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, neanche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione registrata del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>5. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente movimento della stazione a cui è stata fatta la richiesta. Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.</p>	<p>35.1. Nel caso in cui un treno per guasto non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare con comunicazione registrata al regolatore della circolazione la richiesta di soccorso, completa di tutti gli elementi necessari (punto di arresto e caratteristiche del treno da soccorrere, ecc), provvedendo altresì all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto per l'orientamento del convoglio soccorritore.</p> <p>In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, neanche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione registrata del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta.</p>				
<p>6. Il dirigente movimento della stazione che riceve la domanda di soccorso, deve darne immediato avviso al Referente accreditato dell'Unità periferica competente comunicandogli tutti i dati necessari ed attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso.</p> <p>La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea, deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere, trasmettendole il dispaccio:</p> <p>FORMULA N. 37 – TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc.) e prendere con la stazione stessa gli eventuali</p>			X		
		Il formulario è stato sostituito dai principi espressi ai punti 4.15, 4.16 e 4.18.			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
accordi del caso.					
<p>7. L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.</p>	<p>35.2. L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Sul tratto ingombro, all'agente di condotta del convoglio soccorritore devono essere impartite per iscritto, dall'operatore della circolazione della località che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. Il convoglio soccorritore deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di arresto di cui al punto 35.1, prima di accostarsi al treno.</p>				
<p>8. Sul tratto ingombro, al personale di condotta del mezzo di soccorso devono essere impartite per iscritto, dal dirigente movimento della stazione che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.</p>	<p>35.2. L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Sul tratto ingombro, all'agente di condotta del convoglio soccorritore devono essere impartite per iscritto, dall'operatore della circolazione della località che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. Il convoglio soccorritore deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di arresto di cui al punto 35.1, prima di accostarsi al treno.</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	35.3. Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno.				
8bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 il soccorso ai treni viene effettuato secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.		L'esercizio delle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 non è considerato particolare			
<p align="center">Art. 25</p> <p align="center">Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee. Fermate.</p> <p>1. Le stazioni possono essere disabilite al servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale. Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate da treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenze o manovre.</p>	<p>5.1. La gestione della circolazione ferroviaria è basata su uno dei seguenti sistemi di esercizio:</p> <p>e) telecomando, in cui la circolazione dei treni su un tratto di linea è gestita da un Posto Centrale da un unico regolatore della circolazione che comanda e controlla a distanza gli enti di sicurezza ;</p> <p>f) dirigenza locale, in cui la circolazione è gestita dai regolatori della circolazione presenti nelle località di servizio, ciascuno dei quali comanda e controlla gli enti di sicurezza della propria località di servizio e di quelle eventualmente da essa telecomandate.</p> <p>Per ogni tratto di linea o impianto deve essere noto il regolatore della circolazione di giurisdizione.</p>	La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.	X		
<p>2. Perché una stazione possa essere disabilitata, devono essere soddisfatte, per tutto il periodo di disabilitazione, le condizioni seguenti:</p> <p>a) i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza;</p> <p>b) sulle linee esercitate con blocco elettrico, gli</p>	5.2 Sulle linee in Telecomando sono denominati posti periferici (PP) tutte le località di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del regolatore della circolazione del Posto Centrale. Le località di servizio che delimitano la linea esercitata in telecomando, non ricadenti sotto la giurisdizione del regolatore della				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>impianti devono consentire alla stazione di funzionare come posto di blocco intermedio o di escludersi dal blocco.</p>	<p>circolazione del Posto Centrale, sono presenziate da un regolatore della circolazione e sono denominate stazioni porta. In caso di necessità possono essere presenziate da un regolatore della circolazione anche i PP muniti di specifiche attrezzature.</p> <p>Il regolatore della circolazione del Posto Centrale assume la gestione della circolazione in tutti i PP ubicati nel tratto di linea di sua giurisdizione; si avvale della collaborazione dei regolatori della circolazione delle stazioni porta e di quelli che eventualmente presenziano i PP.</p> <p>L'immissione dei treni sulla linea esercitata in telecomando è subordinata al consenso del regolatore della circolazione del Posto Centrale.</p> <p>E' ammesso il passaggio temporaneo al sistema con Dirigenza Locale previo avviso ai treni interessati con opportuna prescrizione di movimento a cura del regolatore della circolazione delle stazioni porta.</p> <p>Un PP può essere esercitato secondo uno dei seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale comanda direttamente gli enti di sicurezza del PP e riceve i controlli di tali enti. - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale comanda alcuni itinerari del PP, con le modalità riportate all'alinea precedente; i restanti sono comandati autonomamente dal regolatore della circolazione che presenzia il PP. 				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<ul style="list-style-type: none"> - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale concede consensi per la costituzione degli itinerari al regolatore della circolazione che presenza il PP. - Il regolatore della circolazione del Posto Centrale, tramite telecomando, o il regolatore della circolazione che presenza il PP, predispone l'impianto del PP per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato. - 				
<p>2 bis. I segnali fissi di una stazione disabilitata sono disposti normalmente a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — i segnali stessi non proteggano anche passaggi a livello o non esista comunque un collegamento con le relative barriere; — la stazione non debba funzionare come posto intermedio di blocco elettrico; — non si debbano proteggere attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori. 	<p>5.3 Le località di servizio poste sulle linee in dirigenza locale possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> e) presenziate dal regolatore della circolazione; f) non presenziate dal regolatore della circolazione. <p>Nel caso a) le località di servizio possono svolgere, in relazione alle competenze professionali del regolatore della circolazione che le presenza, una o più funzioni tra quelle di cui ai precedenti punti 2.10 e 2.11.</p> <p>Nel caso b) invece le località di servizio possono:</p> <ul style="list-style-type: none"> 5) svolgere la sola funzione di distanziamento dei treni. 6) essere gestite in telecomando dalla località di servizio limitrofa presenziata da regolatore della circolazione. In tale evenienza la località telecomandata è denominata posto satellite (PS) mentre quella che telecomanda è denominata posto di comando (PC). <p>Nel caso 2) il regolatore della circolazione</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>del PC è anche regolatore della circolazione della località di servizio PS e, sul tratto di linea compreso tra il PC e il PS devono applicarsi i criteri relativi alle linee in telecomando. Queste ultime norme devono essere applicate anche sul tratto di linea compreso tra PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC. Il numero di PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC deve essere stabilito tenendo anche conto dei diversi ruoli svolti dal regolatore della circolazione del PC.</p> <p>Le località PS possono essere temporaneamente presenziate dal regolatore della circolazione.</p>				
<p>3. Per la disabilitazione della stazione, prima di lasciare il servizio, il dirigente deve provvedere per l'osservanza delle condizioni di cui ai precedenti commi 2 e 2 bis, per la custodia delle chiavi prescritte in base alle disposizioni locali e deve provvedere ai necessari accertamenti relativi agli itinerari. Egli deve inoltre trasmettere alle stazioni limitrofe che restano abilitate gli elementi sulla situazione della circolazione che a queste non siano noti e che interessino il servizio da svolgere durante il periodo di disabilitazione.</p>	<p>5.3 Le località di servizio poste sulle linee in dirigenza locale possono essere:</p> <p>g) presenziate dal regolatore della circolazione;</p> <p>h) non presenziate dal regolatore della circolazione.</p> <p>Nel caso a) le località di servizio possono svolgere, in relazione alle competenze professionali del regolatore della circolazione che le presenzia, una o più funzioni tra quelle di cui ai precedenti punti 2.10 e 2.11.</p> <p>Nel caso b) invece le località di servizio possono:</p> <p>7) svolgere la sola funzione di distanziamento dei treni.</p> <p>8) essere gestite in telecomando dalla località di servizio limitrofa presenziata da regolatore della circolazione. In tale evenienza la località telecomandata è denominata posto</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>satellite (PS) mentre quella che telecomanda è denominata posto di comando (PC).</p> <p>Nel caso 2) il regolatore della circolazione del PC è anche regolatore della circolazione della località di servizio PS e, sul tratto di linea compreso tra il PC e il PS devono applicarsi i criteri relativi alle linee in telecomando. Queste ultime norme devono essere applicate anche sul tratto di linea compreso tra PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC. Il numero di PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC deve essere stabilito tenendo anche conto dei diversi ruoli svolti dal regolatore della circolazione del PC.</p> <p>Le località PS possono essere temporaneamente presenziate dal regolatore della circolazione.</p>				
<p>4. Durante la disabilitazione salve le eccezioni ammesse al comma 6, le stazioni sono presenziate da un agente di guardia, le cui mansioni sono stabilite dall'Istruzione per il servizio dei deviatori. La circolazione dei treni deve essere regolata dalle due stazioni limitrofe abilitate, salvo il caso in cui la stazione disabilitata intervenga nel distanziamento dei treni come posto di blocco intermedio.</p>	<p>5.3 Le località di servizio poste sulle linee in dirigenza locale possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) presenziate dal regolatore della circolazione; j) non presenziate dal regolatore della circolazione. <p>Nel caso a) le località di servizio possono svolgere, in relazione alle competenze professionali del regolatore della circolazione che le presenzia, una o più funzioni tra quelle di cui ai precedenti punti 2.10 e 2.11.</p> <p>Nel caso b) invece le località di servizio possono:</p> <ul style="list-style-type: none"> 9) svolgere la sola funzione di distanziamento dei treni. 10) essere gestite in telecomando dalla 				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>località di servizio limitrofa presenziata da regolatore della circolazione. In tale evenienza la località telecomandata è denominata posto satellite (PS) mentre quella che telecomanda è denominata posto di comando (PC).</p> <p>Nel caso 2) il regolatore della circolazione del PC è anche regolatore della circolazione della località di servizio PS e, sul tratto di linea compreso tra il PC e il PS devono applicarsi i criteri relativi alle linee in telecomando. Queste ultime norme devono essere applicate anche sul tratto di linea compreso tra PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC. Il numero di PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC deve essere stabilito tenendo anche conto dei diversi ruoli svolti dal regolatore della circolazione del PC.</p> <p>Le località PS possono essere temporaneamente presenziate dal regolatore della circolazione.</p>				
<p>5. Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo. Nel programma riguardante la disabilitazione deve essere specificato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati solo i treni ordinari interessati, secondo i criteri di cui al comma 12.</p>			X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>6. Sulle linee con blocco elettrico, nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini della circolazione dei treni quando si verificano tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la stazione non debba funzionare come posto di blocco manuale e non occorra provvedere alla manovra dei segnali fissi o di barriere di passaggi a livello; - non esistano scambi incontrati di punta dai treni oppure questi siano muniti di dispositivi di controllo permanente di posizione degli aghi e di efficienza del fermascambio agenti sui segnali; - i veicoli eventualmente in sosta si trovino su binari indipendenti da quelli di corsa; -i segnali siano muniti delle apposite lettere luminose previste dal Regolamento sui segnali. <p>Sulle linee non munite di blocco elettrico l'impresenziamento programmato, ove esistono le condizioni di cui ai precedenti primo, secondo e terzo alinea, deve essere autorizzato dall'Unità centrale competente. Le Unità periferiche interessate stabiliranno quali stazioni possono rimanere impresenziate in periodi di disabilitazione, anche in relazione alle specifiche esigenze di sorveglianza delle merci.</p>	<p>5.3 Le località di servizio poste sulle linee in dirigenza locale possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> k) presenziate dal regolatore della circolazione; l) non presenziate dal regolatore della circolazione. <p>Nel caso a) le località di servizio possono svolgere, in relazione alle competenze professionali del regolatore della circolazione che le presenzia, una o più funzioni tra quelle di cui ai precedenti punti 2.10 e 2.11.</p> <p>Nel caso b) invece le località di servizio possono:</p> <ul style="list-style-type: none"> 11) svolgere la sola funzione di distanziamento dei treni. 12) essere gestite in telecomando dalla località di servizio limitrofa presenziata da regolatore della circolazione. In tale evenienza la località telecomandata è denominata posto satellite (PS) mentre quella che telecomanda è denominata posto di comando (PC). <p>Nel caso 2) il regolatore della circolazione del PC è anche regolatore della circolazione della località di servizio PS e, sul tratto di linea compreso tra il PC e il PS devono applicarsi i criteri relativi alle linee in telecomando. Queste ultime norme devono essere applicate anche sul tratto di linea compreso tra PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC. Il numero di PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC deve essere stabilito tenendo anche conto dei diversi ruoli svolti dal regolatore della circolazione del PC.</p>		X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	Le località PS possono essere temporaneamente presenziate dal regolatore della circolazione.				
7. La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta, anche in caso di ritardo di treni, purché questi non abbiano nella stazione incroci e precedenza e non debbano effettuare operazioni per le quali sia indispensabile la presenza del dirigente. Il dirigente non può abbandonare il servizio se non dopo aver presenziato il passaggio del treno per il quale abbia concesso il consenso ad una delle stazioni limitrofe.			X		
8. Il dirigente che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta deve darne avviso alle stazioni limitrofe.			X		
9. In caso di arresto del treno ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali e dalle Istruzioni di servizio.	21.1 Qualora il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio non possa essere autorizzato con l'aspetto del segnale interessato, inclusi i casi di movimenti su itinerari sprovvisti di segnale, il regolatore della circolazione deve individuare le condizioni di sicurezza mancanti che impediscono la disposizione a via libera del segnale e quindi autorizzare il movimento del treno interessato secondo i seguenti criteri: . . .	Un treno fermo ad un segnale fisso a via impedita rientra nei casi di "Circolazione degradata nelle località di servizio" del punto 21			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>10. In evenienza di forza maggiore, un dirigente può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione purché sussistano le condizioni previste dal comma 2 e, per l'impresenziamento, quelle del comma 6. In tal caso il dirigente deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate, indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso e prima di lasciare il servizio deve ottenere conferma dalle stazioni limitrofe con il dispaccio:</p> <p>FORMULA N. 39 - INTESO (stazione) DISABILITATA (ed eventualmente: E IMPREZENZIATA) PER TRENI SEGUENTI TRENO La procedura di cui sopra viene applicata anche per le disabilitazioni di carattere eccezionale disposte con specifico ordine superiore.</p>		Il formulario è stato sostituito dai principi espressi ai punti 4.15, 4.16 e 4.18.	X		
<p>11. Le precedenze che per orario sarebbero dovute avvenire nella stazione accidentalmente disabilitata, saranno regolate dalla stazione limitrofa precedente nel senso della corsa dei treni interessati.</p> <p>Nel caso che la stazione accidentalmente disabilitata sia sede di incrocio, il treno meno importante o, a parità di importanza, quello che per orario avrebbe dovuto giungere in essa per ultimo deve essere soppresso nel tratto fino alla successiva stazione abilitata, a cura della stazione precedente nel senso di marcia. Detto treno deve essere sostituito con opportuno straordinario anche ad orario libero. Finché sussiste il vincolo d'incrocio nella stazione disabilitata, quelle limitrofe non possono inoltrare verso di essa i treni interessati.</p>			X		
<p>12. Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'orario di servizio, devono essere avvisati i treni aventi fermata, mentre a quelli</p>			X		

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata il licenziamento dei treni dai binari di corsa non è affidato al capotreno in base all'orario o se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate.</p> <p>L'avviso suddetto deve essere dato:</p> <p>a) in caso di disabilitazione programmata, a cura delle stazioni di cui all'art. 3 comma 16;</p> <p>b) in caso di disabilitazione accidentale, di regola, a cura delle stazioni abilitate limitrofe a quella disabilitata nel senso di marcia dei treni interessati. Si fa eccezione per l'avviso ai treni ordinari, nel caso di disabilitazione accidentale di cui sia preventivamente conosciuto il periodo: per tale avviso, la stazione che si deve disabilitare deve tempestivamente dare incarico alle stazioni di cui all'art. 3 comma 16 ricevendone conferma e, prima di lasciare il servizio, deve informare le limitrofe abilitate che nel dispaccio di inteso FORMULA N. 39, devono farne esplicito riferimento;</p> <p>c) in caso di prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate, a cura delle stazioni medesime.</p> <p>Qualora venga dato incarico ad una stazione di notificare la disabilitazione, nel dispaccio deve essere precisato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati quelli interessati.</p>		<p>Il formulario è stato sostituito dai principi espressi ai punti 4.15, 4.16 e 4.18.</p>			
<p>12 bis. Dell'eventuale impresenziamento devono essere avvisati i treni interessati secondo i seguenti criteri:</p> <p>a) se le stazioni sono munite di segnali dotati di lettere luminose "P", "D" o "A", l'avviso deve essere dato solo quando occorra praticare ai</p>		<p>La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
<p>treni le prescrizioni relative ad anomalie interessanti anche la stazione impresenziata (es. mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linea a doppio, ecc.);</p> <p>b) se i segnali delle stazioni non sono muniti di lettere luminose "P", "D" o "A" e l'impianto deve essere eccezionalmente impresenziato l'avviso deve essere dato a tutti i treni con le stesse modalità di cui al comma 12 b).</p>		esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
<p>13. Il dirigente che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata o accidentale, od anche dopo un periodo di sospensione che segua la disabilitazione, deve informarne verbalmente le stazioni limitrofe abilitate.</p> <p>Le stazioni limitrofe rispondono con il dispaccio: FORMULA N. 41 – TRENO (ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata) GIUNTO TRENO (ultimo inviato verso la stazione disabilitata) PARTITO ORE</p> <p>Il dispaccio anzidetto deve essere completato con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificatesi durante il periodo di disabilitazione che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti d'incrocio o di precedenza, effettuazione di treni straordinari, soppressione di treni, istituzione di rallentamenti, ecc.).</p>		Il formulario è stato sostituito dai principi espressi ai punti 4.15, 4.16 e 4.18.	X		
<p>14. Il dirigente che ha ripreso servizio, dopo aver scambiato i suddetti dispacci e dopo aver posto - se necessario - i segnali fissi di protezione a via impedita, considera la propria stazione riabilitata al servizio movimento.</p>		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
		dirigenza locale.			
14 bis. Per eccezionali esigenze d'esercizio, i dirigenti di determinate stazioni possono temporaneamente assumere a distanza la dirigenza di stazioni disabilitate, secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
14 ter. Il dirigente, che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti sul posto o a distanza una stazione in un periodo non programmato, deve prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno, avente fermata o che venga arrestato per esigenze di circolazione, ritenga erroneamente la stazione disabilitata. L'avviso può essere dato verbalmente, in arrivo nella stazione stessa, o desunto direttamente dal personale del treno in caso di ricevimento su binario non di corsa.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
15. Su alcune linee sono previsti in orario determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni e i posti intermedi e di linea sono di regola impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura. Il personale può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
16. Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
		dirigenza locale.			
17. Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il dirigente possa concedere tempestivamente la via libera per il primo treno in circolazione e il personale interessato possa eseguire prima dell'arrivo del treno stesso la visita di cui al comma 21.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
18. Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra loro, nonché per quanto possibile con quelle interposte, per inoltrare in precedenza al primo treno una locomotiva isolata od un carrello, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea. Nel caso venisse deciso d'inoltrare più di un mezzo, le stazioni stesse devono accordarsi per stabilire il percorso di ciascuno di essi.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
19. La locomotiva isolata o il carrello devono essere possibilmente scortati da un dirigente. Al macchinista o conducente del carrello deve essere prescritto: a) di procedere con marcia a vista per tutto il percorso; b) d'impegnare i passaggi a livello con marcia a vista; c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'itinerario; d) di fermare in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
segnali di richiamo.					
<p>20. Il preventivo invio del mezzo isolato su un breve tratto sospeso dal servizio può essere omesso, quando ciò risulti opportuno, sempreché sia possibile prendere precisi accordi fra le stazioni estreme del tratto stesso.</p> <p>Al primo treno che viene messo in circolazione devono farsi le stesse prescrizioni previste dal comma 19.</p>		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
<p>21. Nelle stazioni disabilite, il deviatore deve eseguire le visite agli impianti, di cui all'art. 5 comma 1, secondo quanto previsto dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.</p>		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
<p>22. Le norme sulle fermate (art. 2 comma 9), di cui al presente articolo, non si riferiscono alle fermate poste sulle linee a dirigenza unica dove valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico.</p>		Non più disciplinato l'esercizio con DU in quanto in via di soppressione la cui gestione dovrà avvenire con le norme di esercizio del vecchio RCT.			
<p>23. Sulle linee attrezzate con blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi possono funzionare anche come posto di blocco intermedio.</p>	<p>5.3 Le località di servizio poste sulle linee in dirigenza locale possono essere:</p> <p>m) presenziate dal regolatore della circolazione;</p> <p>n) non presenziate dal regolatore della circolazione.</p> <p>Nel caso a) le località di servizio possono svolgere, in relazione alle competenze professionali del regolatore della circolazione che le presenzia, una o più</p>				

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
	<p>funzioni tra quelle di cui ai precedenti punti 2.10 e 2.11.</p> <p>Nel caso b) invece le località di servizio possono:</p> <p>13) svolgere la sola funzione di distanziamento dei treni.</p> <p>14) essere gestite in telecomando dalla località di servizio limitrofa presenziata da regolatore della circolazione. In tale evenienza la località telecomandata è denominata posto satellite (PS) mentre quella che telecomanda è denominata posto di comando (PC).</p> <p>Nel caso 2) il regolatore della circolazione del PC è anche regolatore della circolazione della località di servizio PS e, sul tratto di linea compreso tra il PC e il PS devono applicarsi i criteri relativi alle linee in telecomando. Queste ultime norme devono essere applicate anche sul tratto di linea compreso tra PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC.</p> <p>Il numero di PS limitrofi telecomandati dallo stesso PC deve essere stabilito tenendo anche conto dei diversi ruoli svolti dal regolatore della circolazione del PC.</p> <p>Le località PS possono essere temporaneamente presenziate dal regolatore della circolazione.</p>				
<p>24. Nelle fermate presenziate da agente di guardia, i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi, devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi mediante l'applicazione dei dispositivi d'immobilizzazione degli aghi di cui all'art. 4</p>		<p>La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di</p>			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
comma 13.		esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
25. Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, questi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le condizioni di cui al precedente comma 2 bis.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			
26. Qualora, per speciali esigenze, occorra abilitare temporaneamente una fermata presenziata da agente di guardia, il dirigente movimento che si reca a presenziarla deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate che si regoleranno analogamente a quanto stabilito dal comma 13. I treni interessati devono essere avvisati a cura della fermata che è stata abilitata, il cui dirigente deve prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la località stessa non abilitata al movimento. Per la disabilitazione, da attuarsi con le norme del presente articolo, il dirigente deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate, indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso di marcia e, prima di lasciare il servizio, deve ottenere conferma da quest'ultime con il dispaccio: FORMULA N. 43 – INTESO DOPO TRENO E TRENO SERVIZIO A RIPRISTINATO CON AGENTE DI GUARDIA.		La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni nonché la sospensione del servizio sulle linee rientrano nella gestione della circolazione che è basata su due sistemi di esercizio: telecomando e dirigenza locale.			

Tabella delle corrispondenze tra l'attuale RCT (vecchio), il nuovo RCT e le norme di competenza del GI e delle IF					Principi normativi modificati con il nuovo RCT
Testo – RCT (vecchio)	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	Norme di competenza		
			Gestore	Imprese	
Art. 26 soppresso					
<p align="center">Art. 27</p> <p align="center">Marcia privilegiata</p> <p>1. Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con marcia privilegiata. Chi impartisce tale disposizione deve provvedere perché sia trasmesso a tutte le stazioni del percorso il dispaccio: FORMULA N. 44 - APPLICATE TRENO MARCIA PRIVILEGIATA DA A</p> <p>Le stazioni avviseranno verbalmente i bivi limitrofi e i posti intermedi interessati e provvederanno per l'opportuna prescrizione al treno.</p>			X		
<p>2. Il servizio di un treno che viaggi con marcia privilegiata deve essere particolarmente curato da tutto il personale, onde evitare ritardi. Nel regolare i cambi d'incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni.</p>			X		
<p>3. Le Unità centrali e/o periferiche interessate potranno emanare, all'occorrenza, speciali disposizioni a carattere organizzativo riguardanti i treni viaggianti con a bordo Alte Personalità.</p>			X		