TABELLA: delle corrispondenze tra l'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) e nuovo Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT), delle Osservazioni, delle competenze dei Gestori Infrastrutture (GI) e delle Imprese Ferroviarie (IF) e dei principi normativi modificati con il nuovo RCT.

Il nuovo RCT non regolamenta contesti di esercizio in via di dismissione, obsoleti o al di fuori dei binari utilizzati per la circolazione dei treni, come ad esempio: le linee con il controllo degli incroci (comprese quelle a Dirigenza Unica), le linee con il blocco telefonico, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatoi privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, la circolazione delle locomotive a vapore, le manovre negli scali di smistamento, ecc. Tali contesti di esercizio se ancora esistenti dovranno essere regolamentati dal GI attraverso proprie Disposizioni di Esercizio (DE), emanate in coerenza con le norme esistenti (vecchio RCT, ecc). Il GI, attraverso proprie DE, emanate in coerenza con i principi del nuovo RCT, deve anche regolamentare, sentite le IF interessate, le procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle IF medesime. Le norme relative ai contesti di esercizio non regolamentati dal nuovo RCT e le procedure di interfaccia devono essere comunicate dal GI alle IF interessate: queste ultime restano a loro volta incaricate di portarle a conoscenza del proprio personale

essere comunicate dal GI alle IF interessate; queste ultime restano a loro volta incaricate di portarle a conoscenza del proprio personale.					
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Art. 1. Disposizioni generali 1 Ogni agente addetto alla condotta dei mezzi di trazione deve conoscere ed osservare scrupolosamente: — la presente Istruzione (I.P.C.L.); — il Regolamento sui segnali (R.S.) — le Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico (D.S.D.U); — le Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (I.E.T.) — le Istruzioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate ad uso del personale dei treni (I.E.L.B.); — le Istruzioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni; — le norme riguardanti il servizio del personale di condotta riportate nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio (P.G.O.S.); — le eventuali Norme Particolari di Circolazione (N.P.C.) del mezzo di trazione utilizzato; — le particolari istruzioni riguardanti il freno continuo ed il suo corretto uso nonché la regolare condotta e manutenzione dei mezzi di trazione; — le norme di esercizio per la manipolazione della condotta alta tensione dei rotabili e per	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. 2.20 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. 3.8 I parametri e le caratteristiche di ogni rotabile, circolante isolato o accoppiato ad altri rotabili, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun rotabile nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle		X	X	x

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
l'erogazione di energia elettrica; — le Norme Particolari per il Trasporto delle Merci Pericolose ad uso del personale di condotta (N.P.T.M.P.); — le norme antinfortunistiche riguardanti il personale di condotta; — le norme tecniche e di esercizio riguardanti il servizio del personale di condotta, emanate dalle Unità centrali e/o periferiche interessate, nonché quelle riportate nell'Orario di Servizio. Il personale di condotta in servizio ai treni deve essere in possesso: — del Fascicolo Linea (FL) sulle linee dove esso è in uso; — della P.G.O.S.; — delle eventuali Norme Particolari di Circolazione (NPC) del mezzo di trazione utilizzato; — delle circolari concernenti i documenti orario della linea che percorre; — di un fascicolo di moduli M 40a; Il personale di condotta prima della partenza deve ricevere la specifica prescrizione relativa alla consegna al treno del riepilogo delle prescrizioni di movimento e, sulle linee dove è in uso la scheda treno, deve ricevere anche quest'ultimo documento. (1) Le presenti istruzioni valgono per il personale di macchina qualunque sia il mezzo di trazione quando non sia fatta espressa eccezione	specifiche mansioni svolte. 8.5 Prima della partenza del treno l'agente di condotta deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno stesso, le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie. 4.16 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 sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto consultabile dell'agente di condotta durante il servizio.				
1bis. – 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	1.2 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie alla loro adozione.	La sperimentazione di nuove norme deve sempre essere autorizzata dall'Agenzia.			X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
possono, informandone il Ministro interessato e sotto la sua vigilanza, adottare norme di esercizio provvisorie, anche in deroga alla Regolamentazione vigente.					
2. – Il personale di condotta, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza attribuitigli dalle norme di cui al comma 1, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione.	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.				
3. – Nei casi imprevisti ogni agente, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.	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.				
4. – Gli aiuto macchinisti debbono pure conoscere le disposizioni indicate nei precedenti comma in quanto li riguarda, e sono tenuti corresponsabili coi macchinisti degli inconvenienti cagionati da inosservanza delle prescrizioni stesse, come pure di tutti i danni prodotti ai mezzi di trazione ed al materiale d'esercizio in seguito a loro negligenza.	4.28 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. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.	Non è più prevista la presenza del secondo agente di condotta per la guida dei treni.			Х
5. – È obbligo del macchinista di avvisare l'aiuto macchinista delle prescrizioni e disposizioni ricevute, è obbligo dell'aiuto macchinista di prenderne conoscenza. Nei treni senza capotreno al macchinista compete analogo obbligo per quanto possa interessare il personale di scorta eventualmente presente		Non è più prevista la presenza del secondo agente di condotta per la guida dei treni. Stabilire gli obblighi, con i treni senza capotreno, tra l'agente di condotta e gli altri eventuali agenti presenti sul treno è di competenza delle IF.		Х	Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
6 È obbligo del macchinista di istruire l'aiuto macchinista sui Regolamenti, Norme e disposizioni di esercizio e sulla condotta del mezzo di trazione effettuante determinati servizi. Durante la condotta del treno a titolo d'istruzione da parte dell'aiuto macchinista di qualifica il macchinista deve porre la massima attenzione all'operato del suo dipendente poiché è sempre responsabile in primo grado di tutti gli inconvenienti che dovessero verificarsi		Non è più prevista la presenza del secondo agente di condotta per la guida dei treni.			х
7 I macchinisti delle locomotive isolate e treni assimilati (art. 38 comma 1) devono accomunare alle proprie le funzioni di capotreno. Le scritturazioni inerenti all'andamento della marcia del treno saranno peraltro limitate alle sole stazioni di fermata.	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. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza.	Procedure di competenza delle IF.		X	
8 È vietato al personale di condotta di adoperare in servizio lenti colorate. I macchinisti e gli aiuto macchinisti, esclusi quelli utilizzati alla trazione a vapore, che raggiungono l'acutezza visiva prescritta con la correzione di lenti, durante il servizio hanno l'obbligo: a) di usare gli occhiali con montatura fissa a staffa e con le lenti riconosciute adatte dai sanitari dell'Azienda Ferroviaria; b) di tenere di riserva un altro identico paio di occhiali.	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.	Competenza delle IF nel rispetto di quanto stabilito dalle norme vigenti in materia (DL 247 del 30 dicembre 2010 che recepisce la direttiva 2007/59/CE).		X	
9. Quando occorra effettuare comunicazioni non interessanti la sicurezza o la circolazione dei treni il personale di macchina dovrà, mediante le apparecchiature disponibili, mettersi in contatto direttamente con i referenti accreditati della propria impresa di appartenenza per gli avvisi relativi e l'eventuale formalizzazione degli stessi. Le predette comunicazioni dovranno avvenire	4.26 L'invio e la presa visione delle comunicazioni scritte e verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza compreso l'invio della chiamata di emergenza di cui al precedente punto 4.25, devono avvenire, da parte dell'agente di condotta, a treno fermo.	Procedure di competenza delle IF .		X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
preferibilmente in occasione delle fermate o quando non siano presenti particolari condizioni di marcia come ad esempio marcia a vista, esecuzione di rallentamenti, ecc. Nel caso particolare di un solo agente di condotta in macchina, qualora non sia presente altro agente di scorta, sia gli avvisi che l'eventuale registrazione dovranno avvenire a treno fermo.					
Art. 2 Dipendenza del personale di macchina 1 Per tutto ciò che riguarda il servizio della trazione, il personale di macchina è sotto gli ordini immediati dei capideposito o chi per essi.	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. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza.	Aspetto organizzativo di competenza delle IF.		x	
2 Per ciò che si riferisce al servizio del movimento e subordinatamente alle prescrizioni dei Regolamenti esso dipende direttamente dal dirigente il movimento nelle stazioni e posti da questi presenziati e dal capotreno lungo la linea e nelle altre località di servizio.	7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.	Per gli aspetti di circolazione l'agente di condotta dipende sempre dal regolatore della circolazione di giurisdizione. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		X
3 Gli aiuto macchinisti debbono ubbidienza intera ai loro macchinisti per quanto si riferisce al servizio delle locomotive subordinatamente alle prescrizioni dei Regolamenti.		Non è più prevista la presenza del secondo agente di condotta per la guida dei treni.			х
Art. 3 Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni 1.— I mezzi di trazione (1) in servizio ai treni circolanti sui binari dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale (2), in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanante dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale	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. 4.19 La circolazione dei treni deve essere	Tutti i treni possono essere condotti da un solo agente di condotta purché: protetti da un sistema di protezione, il sistema frenante agisca su tutto il treno, sia condotto dalla cabina di guida di testa rispetto il senso di marcia ed il dispositivo vigilante sia attivo. Con i treni viaggiatori deve essere presente un capotreno.			х

	,				
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
stessa, secondo i seguenti criteri:	protetta da un sistema di protezione della marcia,				
- Due agenti addetti alla condotta, di cui uno con	che provochi l'intervento automatico della				
funzioni di primo agente (3) e l'altro di secondo agente (4). La funzione di secondo agente può	frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1., escluso il tratto				
essere svolta da un agente in possesso di	dall'avvio del treno fino al ricevimento a bordo dei				
specifica abilitazione all'accompagnamento dei	dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare				
treni (capotreno) o da un agente di condotta in	la protezione che deve essere percorso non				
fase di professionalizzazione.	superando la velocità di 50 km/h.				
- Un agente addetto alla condotta (5) nei	4.21 La circolazione dei treni deve avvenire con II				
seguenti casi:	dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente				
a) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura	di condotta attivo.				
radiotelefonica per il collegamento terra-	4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i				
treno/bordobordo ed attrezzati con	treni viaggiatori, al capotreno, devono essere				
apparecchiatura (sottosistema di bordo) che	presenti gli agenti, in possesso delle previste				
attua il controllo della marcia del treno (SCMT,	abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di				
ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e	utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del				
circolanti sulle linee attrezzate con le	servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.				
corrispondenti o compatibili apparecchiature per	Il capotreno svolge, anche tramite il				
il controllo della marcia del treno (sottosistema di	coordinamento di eventuali altri addetti presenti				
terra);	sul treno, le attività connesse con la sicurezza dei				
b) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura	passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa				
radiotelefonica per il collegamento terra-	dal treno e nelle situazioni di emergenza o di				
treno/bordo bordo ed attrezzati con	degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente				
apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua	di condotta.				
il supporto alla condotta del treno (SSC), in	5.5 II sistema frenante dei treni deve rispondere				
servizio ai treni con freno continuo automatico	ai seguenti requisiti:				
agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee	a) deve essere comandato				
attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di supporto alla condotta del	direttamente dall'agente di condotta da un dispositivo posto in cabina di guida;				
treno (sottosistema di terra);	b) deve agire su tutto il treno				
c) Particolari servizi, individuati dal gestore	attivando i dispositivi di frenatura dei rotabili				
dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, quali:	del treno:				
- locomotive (1), automotori e locomotive da	c) deve entrare in azione				
manovra effettuanti tradotte fra impianti della	spontaneamente in caso di spezzamento				
stessa località;	del treno;				
- automotori e locomotive da manovra circolanti	d) deve essere regolabile con				
isolati fra una stazione e quella limitrofa;	gradualità sia in fase di frenatura che di				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
 locomotive, automotori ed automotrici (2), isolati o meno, effettuanti manovre o circolanti come tradotte fra stazione e deposito attiguo; locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni; locomotive di spinta ai treni durante la loro corsa di ritorno. Per i casi di cui alle lettere a) e b), salvo quanto previsto dal successivo articolo 3 bis comma 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno). Per il caso di cui al primo alinea della lettera c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere posto in cabina di guida con il solo obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, in caso di malore dell'agente di condotta. (1) Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc.) (2) Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione "personale di condotta" o "personale di macchina". (3) Per primo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "macchinista" o "guidatore". (4) Per secondo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista". (5) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista". (5) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista". (6) I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione. (7) I richiami alle automotrici senza alcuna spe	sfrenatura; e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature. Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".				
2. – Per situazioni particolari, con specifiche norme, possono essere autorizzati modelli diversi	1.2 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali	Solo l'Agenzia può autorizzare modelli diversi.			Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
da quelli del precedente comma 1.	di modifica delle norme o autorizzare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie alla loro adozione.				
3. – Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori. Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi. Nei casi di cui sopra, qualora, a treno fermo, l'agente di condotta dovesse temporaneamente allontanarsi dal rotabile per assolvere obblighi di servizio, deve, prima di allontanarsi, istruire l'agente presente in cabina di guida, affinché questi sia posto in grado di rilevare, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo, l'esistenza della tensione di alimentazione in linea ed il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisategli dall'agente di condotta, detto agente dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'agente di condotta, per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del		La presenza di un secondo agente in cabina abilitato ai segnali non è più previsto. E' prevista invece la presenza di un secondo agente che deve svolgere la funzione del vigilante solo in caso di guasto del sistema di protezione e di mancato funzionamento del dispositivo vigilante. Procedure di competenza delle IF.		X	X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
convoglio.					
4. – Il personale di condotta, salvo le eccezioni previste dalle norme della presente Istruzione, non deve in alcuna circostanza abbandonare il proprio posto sul mezzo di trazione in attività di servizio.	9.14 Nel caso in cui debba allontanarsi dalla cabina di guida l'agente di condotta deve assicurarsi preventivamente che il treno sia immobilizzato e che sia impedito l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.	Autorizzare l'allontanamento del personale di condotta dal posto di guida è di competenza dell'IF, purché avvenga nel rispetto dei vincoli normativi del nuovo RCT.		X	Х
Treni senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno) 1. – Ogni treno è scortato da un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) rilasciata secondo disposizioni emanate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Oltre alle locomotive isolate o da considerarsi tali (Art.38/1) possono viaggiare senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno), i treni merci ed i treni di materiale viaggiatori vuoto. In detti treni le attribuzioni dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), salvo diverse specifiche disposizioni, sono devolute al primo agente di condotta che potrà avvalersi della collaborazione del secondo agente di condotta. In tali casi, quando sono presenti agenti di scorta diversi dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), deve essere dato avviso al personale di condotta (1). Nel caso particolare in cui nei treni di cui sopra sia presente l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), si dovrà darne avviso (2) al personale di condotta ed ai dirigenti movimento delle stazioni del percorso. Le specifiche norme previste per i treni senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno), circolanti alle condizioni di cui al precedente art. 3, comma 1 secondo alinea, lettera a), saranno emanate unitamente alle norme particolari per il personale addetto alla	4.28 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. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta. 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. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza.	Il capotreno è previsto solo con i treni viaggiatori. I treni con la frenatura a mano non sono più previsti. Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci devono essere regolamentate dal Gi con proprie D.E., in coerenza alle norme vigenti (vecchio RCT, ecc). Gli aspetti organizzativi tra il personale dei treni è di competenza dell'IF.	X	X	x

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
condotta dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiature di controllo della marcia del					
treno (ETCS, SCMT, ecc.).					
L'agente di accompagnamento dei treni					
(capotreno) deve essere comunque previsto per					
la scorta dei treni:					
con servizio viaggiatori;					
non serviti da freno continuo automatico;					
- circolanti su linee a semplice binario in cui il a					
dirigenza unica (3). (1) N. 1 (o più, se ricorrono esigenze particolari)					
agente di scorta.					
(2) Treno scortato da capotreno.					
(3) Su tali linee i treni merci possono circolare					
senza capotreno a condizione che l'agente di					
condotta, al quale sono devolute le attribuzioni					
del capotreno, sia in possesso anche					
dell'abilitazione "accompagnamento treni".					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
 2. — Nei treni senza capotreno il personale di condotta provvede al controllo ed alla compilazione, con le modalità stabilite nell' allegato X, dei seguenti documenti di scorta: Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento; Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC/1-BFC/2); documento treno unificato (foglio di corsa – bollettino di trazione). Il personale di condotta con detti treni provvede inoltre alla custodia, durante il viaggio, dei documenti relativi ai veicoli in composizione al treno ed alla lista veicoli; a quest'ultimo documento il personale di condotta dovrà apportare, con le modalità stabilite nell'allegato X, le variazioni derivanti da anormalità ai veicoli. Ai treni senza capotreno non devono, di massima, essere consegnati avvisi correnti, salvo quelli connessi con la sicurezza della circolazione, né corrispondenza di servizio. Il personale di condotta con i treni senza capotreno non deve partire se non è in possesso dei documenti di scorta relativi all'intero percorso o a parte dello stesso; in quest'ultimo caso nella stazione che delimita il tratto interessato. 	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. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza. 8.5 Prima della partenza del treno l'agente di condotta deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno stesso, le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.	E' compito dell'IF stabilire: i documenti di scorta del treno, le modalità di compilazione e la custodia degli stessi durante il viaggio.		X	
 3. — Nei treni senza capotreno restano inoltre affidate al macchinista le seguenti mansioni: nella stazione di origine ed in quelle dove il treno cambia la composizione, deve assicurarsi delle condizioni di frenatura del treno, in osservanza degli obblighi previsti al riguardo dalla Prefazione Generale all'Orario di Servizio (art. 81bis, comma 4); Nelle stazioni ove non sia in servizio il personale addetto alla verifica, deve provvedere all'esecuzione della prova del freno esclusi i treni per i quali siano previste manovre programmate 	 5.5 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti: a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta da un dispositivo posto in cabina di guida; b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei rotabili del treno; c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno; 	I frenatori non sono più previsti. L'accertamento della completezza del treno può essere richiesta all'agente di condotta o al capotreno. Le competenza ed i rapporti tra il personale del treno sono stabilite dalle IF.		X	X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
in stazioni intermedie; — nelle stazioni di origine deve accertarsi della presenza dei frenatori, nel numero notificatogli dal personale addetto alla formazione dei treni. In tal caso deve provvedere ad assegnare il posto di servizio ai frenatori medesimi; — con i treni privi di frenatori, deve provvedere all'accertamento della regolarità della coda del proprio treno e darne conferma al dirigente che gliene abbia fatto richiesta, con le modalità indicate dal dirigente stesso. Qualora debba essere data conferma scritta, questa potrà essere fornita o con mod. M. 40a o con fonogramma registrato (1); — in tutte le stazioni di fermata deve presentare, a richiesta del dirigente o dell'agente addetto alla formazione treni, i documenti di scorta e le prescrizioni necessarie per lo svolgimento del servizio; — nelle stazioni termine di corsa deve consegnare tutti i documenti di scorta e le prescrizioni al personale addetto dell'Impresa Ferroviaria. — in caso di inconvenienti di esercizio, o di eccezionale necessità, il personale di condotta può disporre anche l'impiego degli agenti viaggianti fuori servizio sul treno. (1) "Treno	l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature. Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico". 5.6 Il sistema di frenatura di un treno deve assicurarne l'arresto negli spazi di frenatura disponibili, tenuto conto: a) delle caratteristiche tecniche dei rotabili in composizione al treno e del loro carico; b) della massa e della lunghezza del treno; c) della velocità del treno; d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere. Sulla base dei predetti parametri, al fine di: impedire lo svio o il deragliamento del treno o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorrere. 6.4 La partenza di ciascun treno è subordinata alla acquisizione dell'evidenza sia in fase di frenatura che in fase di sfrenatura dell'esistenza delle seguenti condizioni: — del regolare funzionamento dei dispositivi di frenatura dei rotabili in composizione al treno muniti di tali dispositivi; — della regolare azione del sistema frenante lungo tutto il treno.				
4. – Con i treni senza capotreno e nelle località di servizio non presenziate da proprio personale addetto, l'Impresa Ferroviaria dovrà anche provvedere, con opportune disposizioni, ad espletare le seguenti incombenze: – nel caso di recupero di un treno accantonato (2) da più di quattro ore e meno di quarantotto ore, che non abbia subito manovre di composizione e/o scomposizione, accertare, prima della partenza, la corretta posizione (chiusura/assicurazione/bloccaggio) di porte, sportelli, parti mobili della cassa, di tutti i rotabili in composizione al treno stesso. L'esito della visita deve essere registrato; – nel caso di necessità derivanti da situazioni non programmate (termine della prestazione lavorativa del personale, scarto veicoli per anormalità, ecc.) stazionare il treno o parte di esso con le modalità di cui all'art. 6 bis. (2) Per «treno merci accantonato» deve intendersi il materiale di un treno merci che, partito dalla stazione di origine, viene ricoverato in una stazione intermedia del percorso e abbandonato da tutto il personale in servizio al treno stesso.	6.3 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. 6.4 La partenza di ciascun treno è subordinata alla acquisizione dell'evidenza sia in fase di frenatura che in fase di sfrenatura dell'esistenza delle seguenti condizioni: — del regolare funzionamento dei dispositivi di frenatura dei rotabili in composizione al treno muniti di tali dispositivi; — della regolare azione del sistema frenante lungo tutto il treno.	Procedure aspetti organizzativi di competenza dell'IF.		X	
Art. 4 Trasporto di oggetti o persone sui mezzi di		Aspetti di competenza delle IF.		X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
trazione 1. – E' vietato al personale di condotta trasportare nelle cabine di guida dei rotabili, durante il servizio, oggetti o merci, ad eccezione delle dotazioni personali e di servizio.					
2. – Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nelle cabine di guida è riportato nelle Disposizioni Particolari di Circolazione del rotabile.	4.29. Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nella cabina di guida utilizzata per la condotta del treno deve essere riportato nelle DPC del rotabileomissis la sicurezza della circolazione.				
3. – Ai fini ispettivi, il personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, munito del documento di accesso il cui fac-simile è riportato nell'Allegato XVII, deve sempre essere ammesso a viaggiare nelle cabine di guida.	4.29. Il numeroomissis Ai fini ispettivi, il personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, munito dell'apposito documento di accesso, deve essere sempre ammesso a viaggiare nelle cabine di guidaomissisla sicurezza della circolazione.				
 4. – Fatto salvo il personale di cui al comma 3, secondo la seguente priorità possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida anche: agenti la cui presenza in cabina è prevista dai regolamenti; agenti del Gestore Infrastruttura, preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura; persone estranee al servizio ferroviario, ma solo se in presenza di apposito personale dell'impresa ferroviaria che possa accompagnarlo durante il viaggio. 	4.29. Il numeroomississFatto salvo il personale la cui presenza in cabina di guida è prevista dai regolamenti e il personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di cui sopra, possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida secondo la seguente priorità anche: - tecnici preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura; - tecnici preposti ad effettuare prove di funzionamento sulle apparecchiature dei rotabili; - persone estranee al servizio ferroviario, accompagnate durante il viaggio da personale dell'impresa ferroviariaomissis la sicurezza della circolazione.				
5. – Il personale di condotta deve procedere, prima della partenza del treno, al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha	8.3. L'agente di condotta, prima della partenza del treno, deve provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
richiesto l'accesso alla cabina di guida.	richiesto l'accesso alla cabina di guida.				
6. – In taluni casi, le persone di cui al comma 4 possono essere autorizzate ad agire sulle apparecchiature di sicurezza del freno o del comando e controllo del mezzo di trazione, purché ciò avvenga in base ad apposite procedure nelle quali siano attribuite in modo chiaro le responsabilità.	4.29. Il numero omissis. Le persone ammesse a viaggiare in cabina di guida devono astenersi da qualsiasi azione che possa pregiudicare la sicurezza della circolazione.	Procedure di competenza delle IF		Х	Х
Art. 5					
Preparazione dei mezzi di trazione ed accompagnamento in stazione 1 Ogni agente di macchina prendendo servizio deve assicurarsi che i mezzi di trazione ad esso assegnati siano atti a svolgere il servizio, muniti degli attrezzi, dei mezzi di segnalamento prescritti e riforniti di tutte le materie di consumo. Deve altresì assicurarsi dell'efficienza dei mezzi di segnalamento luminosi (fanali per la segnalazione di coda, ecc.) in dotazione al mezzo. I mezzi di segnalazione per l'arresto in caso di emergenza (torcia a fiamma rossa, bandiera rossa, fanale di segnalazione e dispositivo di shuntaggio dei circuiti di binario) durante il viaggio devono essere tenuti nella cabina di guida anteriore nel senso di marcia del treno.	 4.30 I dispositivi per l'arresto dei treni in caso di emergenza (torcia a fiamma rossa, bandiera rossa, fanale di segnalazione a luce rossa e dispositivo di shuntaggio dei circuiti di binario) durante il viaggio devono essere tenuti nella cabina di guida utilizzata per la condotta del treno. 6.3 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. 	Gli aspetti non legati alla sicurezza (funzionamento e rifornimento del mezzo) sono di competenza delle IF.		X	
2 La circolazione dei mezzi di trazione, isolati od in gruppo sui binari di stazione, deve essere regolata dai segnali fissi, o a mano, secondo criteri stabiliti dalle Unità centrali e/o periferiche interessate. In assenza di detti segnali i mezzi di trazione devono essere scortati da un agente di stazione.	3.10 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. 3.11 Una manovra è un convoglio che si muove con una velocità che deve essere determinata dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al presente Regolamento.	Tali circolazioni devono rientrare tra i treni se si muovono con i segnali da treni, oppure tra le manovre e quindi sono soggetti alle relative norme.			Х
3 Quando due o più mezzi o gruppi sganciati vengono a trovarsi su uno stesso binario ed in		Procedura di competenza dell'IF.		Х	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
precedenza allo stesso segnale fisso, l'indicazione a via libera di questo vale solo per il primo mezzo o gruppo; il mezzo o gruppo seguente non potrà avanzare se non dopo la disposizione a via impedita e la successiva manovra a via libera del segnale, salvo disposizione in contrario.					
Art. 6 Stazionamento dei mezzi di trazione 1 Le Imprese Ferroviarie devono garantire che i mezzi di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostati senza l'intervento di personale competente e, qualora sostassero sui binari di corsa, siano presenziati come le locomotive dei treni.	21.4. Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.	Procedura di competenza dell'IF.		X	
2 Le locomotive a vapore accese in stazionamento devono avere: - il regolatore chiuso; - il meccanismo d'inversione del moto in centro; - i rubinetti di scarico aperti; - il freno di stazionamento jnserito (freno a mano). Le locomotive elettriche e diesel, gli automotori, i mezzi leggeri e gli ETR in stazionamento devono avere: - l'interruttore della batteria d'accumulatori aperto; - le manovelle di comando del moto in posizione neutra; - i rubinetti d'intercettazione dei serbatoi di riserva d'aria chiusi, ove esistono; - il freno di stazionamento inserito (freno a mano o ad accumulo di energia); - le porte delle cabine chiuse e le chiavi in consegna al capodeposito o chi per esso. Le locomotive, le automotrici elettriche e gli ETR debbono avere gli organi di presa corrente		L'esercizio con le locomotive a vapore è regolamentato dal GI con proprie DE, in coerenza alle norme esistenti (vecchio RCT, ecc), così come le relative procedure di interfaccia.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
abbassati.					100.0
2 bis Per inserire il freno a mano per lo		Procedure di competenza delle IF.		Х	
stazionamento occorre:					
- azionare il relativo volantino fino al serraggio					
dei ceppi. Di regola l'operazione deve essere					
eseguita con cilindri a freno alimentati a					
pressione noi1 superiore a 1.0 bar;					
- realizzare la completa sfrenatura pneumatica					
del mezzo di trazione;					
- verificare l'efficacia del Ireno a mano,					
comandando l'inserzione del mezzo di					
trazione con il minimo sforzo di trazione.					
Con questa operazione il mezzo deve rimanere					
immobile o, in caso di tendenza allo					
spostamento, annullato lo sforzo di trazione,					
dovrà verificarsi comunque l'arresto spontaneo.					
L'inserimento del freno ad accumulo di energia (a					
molla) per lo stazionamento deve essere					
eseguito rispettando le specifiche norme particolari di condotta (NPC).					
3 Se il mezzo di trazione trovasi in		Stabilire le norme per lo stazionamento nei			
		depositi è di competenza delle IF.		Х	
stazionamento sui binari di deposito, il		depositi e di competenza delle ii .		^	
macchinista e l'aiuto macchinista possono					
allontanarsene, previa autorizzazione del					
capodeposito, anche contemporaneamente					
sempreché il mezzo sia posto in regolari					
condizioni di stazionamento.					
4 Se una locomotiva a vapore trovasi in		L'esercizio con le locomotive a vapore è	X		Х
stazionamento sui binari di stazione, non però sui		regolamentato dal GI con proprie DE, in coerenza			
binari di corsa, gli agenti di condotta possono		alle norme esistenti (vecchio RCT, ecc), così			
allontanarsene, ma non contemporaneamente,		come le relative procedure di interfaccia.			
dovendo uno di essi rimanere a custodia della					
locomotiva. Di tale allontanamento dovrà essere					
informato il dirigente movimento.					
In casi particolari le Imprese Ferroviarie					
interessate potranno autorizzare l'assenza					
contemporanea degli agenti di condotta,					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
provvedendo alla custodia della locomotiva a vapore a mezzo di altro agente appositamente abilitato. Per gli altri mezzi di trazione in stazionamento sui binari di stazione, non però sui binari di corsa, è ammesso l'allontanamento del personale di condotta col rispetto delle norme del comma 2. Di tale allontanamento dovrà essere informato il dirigente movimento. In tal caso dovranno essere consegnate, insieme alle chiavi per la chiusura delle porte dei mezzi di trazione, anche le eventuali chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) ad eccezione di quelle dei mezzi leggeri nell'apposito ufficio dell'Impresa					
Ferroviaria di appartenenza. 5 Se il mezzo di trazione trovasi sui binari di corsa di una stazione, il personale di macchina non può allontanarsene.		Da recepire con la successiva revisione del RCT.			
6. - In corrispondenza ai marciapiedi delle stazioni i macchinisti devono, per quanto possibile, astenersi da qualsiasi operazione che comunque possa riuscire molesta ai viaggiatori.		Procedura di competenza delle IF.		X	
Art. 6 bis Stazionamento dei rotabili di materiale ordinario 1. — I veicoli in stazionamento devono essere, per quanto possibile, riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e, se ne sono muniti, con il freno a mano serrato. Ciascun estremo delle colonne deve essere opportunamente fermato con una staffa fermacarri, in modo da evitare movimenti in ambedue i sensi, salvo eccezioni autorizzate dalle Unità periferiche, su richiesta delle Imprese Ferroviarie, in relazione a particolari situazioni	21.1. 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 di cui al precedente punto 5.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. La ripartizione degli incarichi tra gli agenti dei treni è di competenza delle IF.	x	X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
locali. Alle operazioni di cui sopra deve provvedere il personale addetto alla formazione treni o il personale dei treni, secondo quanto disposto dall'Impresa Ferroviaria interessata. 2. — I treni navetta devono essere immobilizzati a cura del personale di condotta, stazionando, con le procedure di cui al precedente art. 6 comma 2 e 2 bis, la locomotiva e la carrozza pilota. In alternativa possono essere adottate le procedure previste ai commi 3 e 3 bis. Condizioni più restrittive, da riportarsi nelle "Disposizioni varie per località di servizio" del Fascicolo Linea (o Fascicolo Orario), possono essere previste, sentite le Imprese Ferroviarie, dalle Unità periferiche, in base alle condizioni ambientali (ad esempio: pendenza del binario, particolari condizioni atmosferiche). Qualora sia necessario lo spostamento in manovra di un treno navetta già posto in stazionamento, il personale di condotta del mezzo di manovra ha l'obbligo di togliere i freni di stazionamento inseriti e di provvedere al successivo stazionamento al termine delle operazioni di manovra. In tale evenienza la prova di efficacia dei freni di stazionamento (precedente art. 6 comma 2 bis) deve essere eseguita	21.1. 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 di cui al precedente punto 5.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. La ripartizione degli incarichi tra gli agenti dei treni è di competenza delle IF.	X	X	Itali
utilizzando il mezzo di manovra. 3. — Nel caso particolare di stazionamento dei treni di materiale ordinario con locomotiva agganciata, l'immobilizzazione potrà essere realizzata ponendo almeno due staffe	21.1. 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 di cui al precedente punto 5.8.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. La ripartizione degli incarichi tra gli agenti dei treni è di competenza delle IF.	X	X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi
IFOL	Nuovo Koi	USSEI VAZIOIII	Gi	"	modif icati
fermacarri (una in un senso ed una nell'altro) sotto gli assi della locomotiva dove non agisce il freno a mano, in modo tale da evitare movimenti in ambedue i sensi. Le staffe devono essere poste in opera dopo che il personale di condotta abbia provveduto allo stazionamento del mezzo di trazione ed accertato l'efficacia del freno di stazionamento secondo le procedure dell'art. 6 comma 2 bis. In questo caso non è necessario il serraggio dei freni a mano dei veicoli componenti il convoglio.	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.				Icati
3 bis. — Per lo stazionamento dei treni di materiale viaggiatori vuoto con locomotiva agganciata (compresi i treni navetta), in alternativa alle specifiche procedure di cui ai precedenti commi, può essere adottata la procedura di cui all'art. 110 comma 2 della P.G.O.S., utilizzando in tal caso, prioritariamente, il freno di stazionamento della locomotiva. Tale procedura potrà essere applicata solo ed esclusivamente negli impianti presenziati (permanentemente o almeno per tutto il periodo di stazionamento) da personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria interessata, che dovrà considerare il materiale in sosta temporanea.	21.1. 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 di cui al precedente punto 5.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. La ripartizione degli incarichi tra gli agenti dei treni è di competenza delle IF.	X	X	
4. — Nei casi di temporaneo stazionamento, l'immobilizzazione dei treni di cui ai precedenti commi può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità	21.3. Un rotabile o gruppo di rotabili può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'uso del sistema frenante di cui al precedente punto 5.5. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.	Procedura di competenza delle IF.		Х	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
per un tempo non superiore a 30 minuti. 5. — In tutti i casi di stazionamento dei rotabili dovrà comunque essere garantita la loro immobilizzazione, adottando anche misure più restrittive di quelle riportate nei commi precedenti, quando situazioni particolari lo richiedano (forte pendenza del binario e/o condizioni climatiche avverse, ecc.).	21.1. 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 di cui al precedente punto 5.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
Art. 7 Manovre 1. – È denominato "manovra" qualsiasi spostamento di mezzi di trazione con o senza veicoli che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezion 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.	3.11. Una manovra è un convoglio che si muove con una velocità che deve essere determinata dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al presente Regolamento.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	x		
2. – È denominato istradamento il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra (alti o bassi) o da punti prestabiliti	20.3. Il percorso di un movimento di manovra è denominato istradamento; Esso è delimitato da segnali bassi di manovra o da punti prestabiliti.				
3. – 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 deviatoi della comunicazione siano assicurati nella 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. 4. – Le manovre sull'itinerario di arrivo di un	20.18. 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" da quest'ultimo quando i deviatoi della comunicazione sono assicurati per la non confluenza. 20.21. Nelle località di servizio i movimenti di	Compreso nella norma anche il sistema di	X	X	X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono, di regola, continuare fino a quando vengono 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.	manovra sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari da esso non indipendenti possono continuare fino a quando il sistema di segnalamento impone al treno atteso l'arresto al segnale di protezione e purché le caratteristiche del tratto di linea in precedenza del punto protetto dal segnale 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 citato punto protetto, 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.	segnalamento realizzato tramite le indicazioni visualizzate in cabina di guida. Mantenuto il principio di sicurezza senza definire il valore della pendenza della linea, che rimane di competenza del GI. Procedure di interfaccia di competenza del GI.			
5. – Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 4 nonché in quelle che, per particolari situazioni d'impianto, sono stabilite dalle Unità periferiche interessate, le manovre sugli itinerari di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale d'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 atteso si sia fermato al segnale di protezione.		Procedura soppressa.			х
6. – Il dirigente movimento (D.M.), 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 4.		Procedura soppressa.			Х
7. – 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 in talune stazioni con particolari esigenze di	20.19. Un movimento di manovra può 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	Mantenuto il principio di sicurezza in presenza di movimenti di manovra che avvengono contemporaneamente al movimento di un treno o di altra manovra, in atto su di un itinerario o un istradamento non indipendente, senza definire nello specifico gli strumenti utilizzabili, che rimane di competenza del GI.	Х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
esercizio, munite di apparati centrali e di segnalamento di manovra, in base ad autorizzazioni accordate, dalle Unità centrali interessate. In tali casi si possono avere situazioni in cui: a) le manovre devono essere arrestate alla traversa di fermata per manovra di accostamento ubicata ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra (1) può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza; b) il punto di convergenza tra i movimenti di manovra e gli itinerari dei treni può essere protetto come segue: - 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 da segnali bassi di manovra); - da un segnale alto di manovra a via impedita, ubicato a 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). () Nel caso di manovre senza manovratore di cui al successivo comma 29, il macchinista, dopo la fermata, avanzerà d'iniziativa con la massima cautela, fino al segnale basso interessato.	materiale rotabile 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.				
8. – Le manovre, che si svolgono sui deviatoi 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. In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'Art. 21 commi 15 e 16. Sono vietate le manovre in uscita all'atto del	20.22. I movimenti di manovra che si svolgono sui deviatoi 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 14.17. Sono in ogni caso vietati i movimenti di manovra all'uscita, all'atto del ricevimento del treno,	Mantenuto il principio di sicurezza senza definire il valore della pendenza della linea, che rimane di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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.	quando le caratteristiche dell'itinerario di arrivo, non consentano 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				
9. – Di regola, le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione che, di norma, è individuato sul terreno da apposito picchetto (1). Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, i movimenti devono essere autorizzati dal D.M. dopo aver adottato le prescritte cautele. La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con segnale di arresto a mano a 200 metri di distanza. () Il punto protetto dal segnale si trova ad almeno 100 metri dal segnale di 1ª categoria verso la stazione o, se il segnale è di 2ª categoria, ad almeno 100 metri dal punto che può essere occupato da un treno ricoverato sotto il segnale stesso ed avente la massima composizione dei treni che si effettuano sulla linea. Esso è individuato, di norma, da apposito picchetto (Art. 65 ter R.S.). Nelle località di servizio munite di segnalamento plurimo di protezione è previsto un solo picchetto limite, ubicato con le modalità di cui sopra, rispetto al segnale che lo deve proteggere. L'effettivo posizionamento del picchetto, nell'ambito della località di servizio, spetta alle Unità periferiche interessate, in relazione alle specifiche esigenze locali.	20.23. Un movimento di manovra oltre il punto protetto dal segnale di protezione, comunque autorizzato dal regolatore della circolazione, può avvenire solo nei seguenti casi: - dopo aver provveduto a trattenere, o far trattenere, nella località di servizio limitrofa il treno atteso, dal lato ove si svolge il movimento di manovra, finché il movimento stesso non sia terminato, - quando il punto estremo impegnato dal movimento di manovra, dal lato di provenienza del treno atteso, sia protetto da un precedente segnale fisso dove il sistema di segnalamento impone l'arresto al treno atteso stesso e siano rispettati i criteri di cui al precedente punto 20.22.	Compreso nella norma anche il sistema di segnalamento realizzato tramite le indicazioni visualizzate in cabina di guida. Estesa la possibilità di proteggere il movimento di manovra oltre il Picchetto con un segnale fisso di linea. Procedura di interfaccia di competenza del GI	X		X
10. – Nelle stazioni comuni con altre Amministrazioni, le manovre sono regolate secondo apposite convenzioni anche in deroga alle norme vigenti.		Il GI può gestire le manovre nelle stazioni comuni con altre Amministrazioni attraverso apposite convenzioni, purché in coerenza con i principi di sicurezza del nuovo RCT. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		X
10 bis.— Nel caso delle manovre ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del precedente comma 7, la cabina di guida deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente o, in alternativa, deve prevedersi la	20.20. Nel caso di cui al precedente punto 20.19 la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
presenza nella stessa cabina di guida, di altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tale obbligo non sussiste nel caso di manovre spinte effettuate, ai sensi del successivo comma 28, lettera a), con il manovratore posto a bordo alla testa della colonna spinta.	cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Quanto sopra non è richiesto nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta.				
11 Le operazioni di manovra si realizzano con l'espletamento delle seguenti funzioni: - dirigenza della manovra La dirigenza della manovra consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra, compreso il macchinista, e può designare un agente incaricato di comandare il movimento disposto; - sorveglianza della manovra La sorveglianza consiste nel controllare il regolare svolgimento del programma prestabilito; - autorizzazione della manovra L'autorizzazione consiste nel benestare ad iniziare la manovra, dato dall'agente che predispone l'istradamento da percorrere. L'agente che autorizza la manovra è colui che svolge le funzioni di deviatore; - comando della manovra Il comando consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto al macchinista. L'agente che comanda la manovra è colui che svolge le funzioni di manovratore; - esecuzione della manovra L'esecuzione consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini impartiti. L'agente che esegue la manovra è il macchinista.	 20.1. Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza: a) dirigenza: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra; b) autorizzazione: consiste nel benestare ad iniziare la manovra da parte dell'agente che predispone l'istradamento; c) comando: consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto all'agente che della esegue la manovra; d) esecuzione: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che comanda la manovra. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta. Gli agenti che comandano e che eseguono le manovre devono essere preventivamente avvisati dei movimenti da eseguire. 	La funzione di sorveglianza non è prevista perché ritenuta funzione non di sicurezza. Il cumulo delle funzioni è di competenza del GI e delle IF per quanto di competenza. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X	x	X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Le suddette funzioni possono essere cumulate					
in maniera diversa, a seconda dei casi specifici.					
12. - Le manovre debbono essere dirette e		L'assegnazione delle funzioni è di competenza	X	X	
sorvegliate dal personale addetto alla formazione		dell'IF o del GI.			
treni o dal capotreno dell'Impresa Ferroviaria.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.			
Si fa eccezione per gli impianti in cui la					
manovra è affidata a personale del gestore					
dell'Infrastruttura dove le suddette incombenze					
competono al D.M. o ad altro agente incaricato.					
13 Non disponendo degli agenti necessari per		Aspetti organizzativi di competenza delle IF.	Х	Х	
accompagnare la manovra nei diversi		Procedure di interfaccia di competenza del GI.			
spostamenti e per fare le occorrenti segnalazioni,					
può essere utilizzato il personale di scorta.					
14 L'avvicinamento di una colonna in manovra	20.14. Le manovre che interessano rotabili con	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
ad una ferma, quando siano interessati veicoli	viaggiatori a bordo devono essere eseguite con				
con viaggiatori e la manovra sia comandata da	le necessarie cautele.				
un solo agente che provvede anche all'aggancio,					
deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal					
personale addetto a svolgere tali incombenze.					
Nel caso suddetto, basta però sempre un solo					
agente ad avvicinare ed agganciare al treno una					
locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.					
L'accostamento deve avvenire rallentando					
opportunamente la velocità allo scopo di evitare					
urti che possano arrecare danno ai viaggiatori.					
15 Nel regolare la velocità delle manovre il	20.5. L'agente di condotta deve regolare la				
macchinista dovrà tener conto dei mezzi frenanti	velocità del convoglio tenendo conto:				
di cui dispone, dello spazio di visuale libera, delle	- dei mezzi frenanti di cui dispone;				
modalità con cui si svolge la manovra, nonché	- dello spazio di visuale libera;				
delle particolari condizioni di cui ai successivi	- delle modalità con cui si svolge la				
commi 25 e 26.	manovra; - delle particolari condizioni				
Le manovre debbono eseguirsi non superando in	ambientali come la ridotta visibilità per avverse				
ogni caso la velocità di 30 km/h, salvo	condizioni atmosferiche o per contingenti				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
prescrizioni più restrittive.	condizioni locali. 20.6 La velocità delle manovre non deve superare i 30 km/h, salvo limiti più restrittivi.				
 16. I movimenti di manovra possono essere regolati: con i segnali bassi (Art. 52 R.S.); con i segnali alti per manovra (Art. 52 bis R.S.); con i segnali a mano (Art. 60 R.S.); con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni, aventi le caratteristiche di cui all'Allegato XVI punto 1 della presente Istruzione; con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (citofono di bordo, telefono cellulare) in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto; con accordi verbali; sulle selle di lancio, nei tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto, mediante segnali specifici (All. 1/R.S., punti 1 e 3). Determinati tipi di movimenti di manovra possono essere regolati con i segnali fissi per treni, eventualmente integrati da indicatori di direzione, secondo specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate, e riportate nelle disposizioni locali e nell'Orario di Servizio. 	20.4. I movimenti di manovra possono essere regolati: - con i segnali bassi di manovra; - con ordini verbali; - con i segnali a mano; - con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni o a mezzo di altro sistema di comunicazione;	I segnali alti di manovra e le manovre sulle selle di lancio, nei tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto sono regolamentate dal Gl con proprie D.E., in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ISM, ecc.). Procedure di interfaccia di competenza del Gl. Non è più previsto regolare i movimenti di manovra con i segnali fissi per treni.	X	Х	X
17. – Un movimento di manovra regolato da segnali alti di manovra, quando questi forniscono gli aspetti di via libera previsti dal R.S., può estendersi fino:		Per le manovre regolati con i segnali alti vale quanto previsto per il precedente comma 16.	Х	Х	Х
 al successivo segnale alto di manovra disposto a via impedita; al paraurti di binario tronco; al punto d'ingombro preannunciato con 					

	·				
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
specifico aspetto. Nei casi suddetti, i segnali bassi, posti a valle dei segnali alti a via libera, non hanno significato. Nelle stazioni dotate di segnali alti di manovra, un movimento è comandato dai segnali bassi nei seguenti casi: a) quando lungo l'istradamento interessato manchino i segnali alti; b) quando un segnale alto è disposto a via impedita o spento ed il segnale basso posto in corrispondenza è a via libera. Inoltre, se la manovra è comandata da segnale alto comune a più binari, deve essere rispettato il segnale basso relativo al binario da cui la manovra parte.					
18. – Un movimento di manovra regolato da segnali bassi di manovra, quando questi forniscono l'aspetto di "libero passaggio" previsto dal Regolamento Segnali, può estendersi fino: -al successivo segnale basso disposto a via impedita; -al paraurti di binario tronco; -ad un punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.	20.7. Un movimento di manovra regolato con i segnali bassi di manovra può estendersi fino: - al successivo segnale basso di manovra disposto per la fermata; - al paraurti di binario tronco; - ad un punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.				
19. – Un movimento di manovra non regolato da segnali fissi di manovra si estende fino al punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.	20.8. Un movimento di manovra non regolato da segnali bassi di manovra si estende fino al punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.				
20. – L'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra non è richiesta, quando la frenatura dei mezzi di trazione attivi è sufficiente, salvo quanto previsto ai successivi capoversi. Il freno continuo deve essere attivato quando le manovre interessano treni viaggiatori o materiale per treni viaggiatori, movimentato nell'ambito degli impianti ferroviari, fatta eccezione per le manovre eseguite all'interno degli impianti riparatori. L'attivazione del freno continuo è in ogni caso	20.14 Le manovre che interessano rotabili con viaggiatori a bordo devono essere eseguite con le necessarie cautele.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
richiesta per le manovre: - che si svolgano in determinate condizioni (binari non indipendenti da quelli destinati alla circolazione dei treni, scarsa visibilità, ecc.); - che interessino veicoli sui quali sia già attivo il freno continuo; - che interessino colonne pesanti (tenuto conto della capacità frenante del mezzo di trazione) specialmente se si spostano su binari in pendenza. In quest'ultimo caso è ammesso attivare il freno continuo su una sola parte della colonna in manovra, onde aumentare convenientemente lo sforzo frenante disponibile. Le Unità periferiche, sentite le Imprese Ferroviarie, stabiliranno in quali altri casi specifici l'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra si presenti conveniente, in relazione all'effettivo snellimento del servizio ed alla maggiore sicurezza conseguibile ed impartiranno le opportune disposizioni. 21. – I manovratori devono avvisare preventivamente il macchinista del mezzo di	20.1. Una manovraomissis di condotta. Gli agenti che comandano e che eseguono le				
trazione dei movimenti di manovra da eseguire.	manovre devono essere preventivamente avvisati dei movimenti da eseguire.				
22 Per i movimenti di manovra comandati con segnali a mano (Art. 60 R.S.), i manovratori devono fare i segnali necessari in modo che siano percepiti con continuità e chiarezza dal macchinista che si trova al proprio posto sul mezzo di trazione, salvo quanto previsto ai successivi commi 23 e 24 per le manovre con radiotelefono o con l'impiego della valvola portatile di frenatura.	20.10. Quando il movimento di manovra è comandato da segnali a mano, l'agente che lo comanda deve fare i prescritti segnali di manovra in modo che siano percepiti con continuità dall'agente di condotta; quest'ultimo ha l'obbligo di prestare attenzione continua ai segnali medesimi.				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
23 I manovratori ed i mezzi di trazione utilizzati per le manovre possono essere dotati di radiotelefoni portatili o fissi con i quali i movimenti di manovra vengono regolati mediante comunicazioni verbali a distanza fra il manovratore e il macchinista, in luogo dei segnali a mano di cui al precedente comma. La normativa di esercizio per l'impiego dei radiotelefoni è riportata nell'Alleg. XVI punto 1.	 20.11 I movimenti di manovra possono essere regolati con comunicazioni dirette, a mezzo di radiotelefoni o altro sistema di comunicazione, a condizione che:	Estesa la norma ad altri sistemi di comunicazione. Dotare di radiotelefoni per le manovre i manovratori ed i mezzi di trazione è competenza dell'IF. Le norme per l'impiego dei radiotelefoni sono di competenza del GI, così come le relative procedure di interfaccia.	Х	х	X
24 Le Unità periferiche interessate possono autorizzare, in particolari situazioni d'esercizio (frequenti movimenti di colonne spinte, manovre spinte di particolare pericolosità per le persone, ecc.), l'impiego della valvola portatile di frenatura. Il manovratore, incaricato di comandare una colonna, prima di iniziare il movimento di spinta, deve prendere i necessari accordi con il macchinista ed avvisarlo dell'impiego della valvola portatile. Se la valvola portatile di frenatura è impiegata per movimenti di colonne spinte senza inversioni intermedie di marcia (trasferimento di materiale rotabile dai parchi alle stazioni e viceversa), non è necessario, anche in assenza di radiotelefoni, l'impiego continuo dei segnali a mano per regolare la velocità e per determinare l'arresto dei movimenti medesimi. Per la ripresa del movimento dopo un eventuale arresto, il manovratore deve impartire esplicito ordine al macchinista, prendendo con lo stesso gli eventuali accordi necessari.	20.24 Nel caso delle manovre spinte il movimentoomissis quando: a.il convoglio sia munito di sistema frenante attivo e questo possa essere comandato mediante gli appositi dispositivi direttamente dall'agente posizionato in testa. In tal caso l'agente di condotta e quello che la comanda posizionato in testa devono rimanere in contatto continuo con un sistema di comunicazione che permetta all'agente di condotta di rilevare con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto ed arrestare il movimento qualora si interrompa la comunicazione; b. in relazioneomissis che comanda il movimento.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
25. - Salvo quanto previsto al successivo comma 29, nessun movimento può essere fatto sui binari	20.10. Quando il movimento di manovra è comandato da segnali a mano, l'agente che lo	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
di una stazione senza le segnalazioni prescritte. Quando la manovra è comandata da segnali a mano, il personale di macchina può iniziare un movimento solo nel rispetto del segnale ottico esposto dal manovratore che sta più vicino al mezzo di trazione; nell'imminenza di mettere in moto la manovra non deve, possibilmente, perdere di vista detto manovratore. Nel caso di manovre comandate con radiotelefono, il macchinista può iniziare un movimento solo dopo aver ricevuto l'ordine prescritto. Durante i movimenti di manovra deve inoltre prestare la massima attenzione ai segnali che vengono fatti, agli ordini ricevuti tramite radiotelefono, ai segnali che comandano la manovra, nonché ai binari verso cui la manovra stessa si dirige. In caso di ridotta visibilità per avverse condizioni atmosferiche o per contingenti situazioni locali, il macchinista deve, ai fini predetti, regolare conseguentemente la velocità.	comanda deve fare i prescritti segnali di manovra in modo che siano percepiti con continuità dall'agente di condotta; quest'ultimo ha l'obbligo di prestare attenzione continua ai segnali medesimi. 20.11. I movimenti di manovra possono essere regolati con comunicazioni dirette, a mezzo di radiotelefoni o altro sistema di comunicazione, a condizione che: - l'agente che li comanda e quello che li esegue siano identificabili univocamente; - la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto dall'agente di condotta sia rilevabile con continuità dall'agente stesso; - il movimento di manovra sia immediatamente arrestato in caso di interruzione della comunicazione.				
26. - Esclusi i casi di manovra spinta, se la manovra non è comandata da segnali fissi, il personale di macchina deve anche verificare la posizione dei deviatoi prima di impegnarli; inoltre, col fischio del mezzo di trazione, deve richiamare l'attenzione di chi eventualmente si trovasse nei pressi dell'istradamento.	20.9. Esclusi i casi di manovra spinta, se il movimento di manovra non è regolato da segnali bassi di manovra, l'agente di condotta deve anche verificare la posizione dei deviatoi prima di impegnarli.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
27 Il macchinista quando il mezzo di trazione trovasi in moto, deve stare a portata degli apparecchi di comando e di frenatura; il secondo agente di macchina, nei casi in cui è prescritta la presenza, deve osservare i segnali di manovra dalla parte opposta del macchinista. Nel caso d'impiego della valvola portatile di cui al comma 24, il macchinista dovrà prestare attenzione ai		Un secondo agente in cabina è previsto solo in mancanza del vigilante. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
manometri della condotta per incrementare la frenatura in caso di necessità.					
28. –Quando la cabina di guida da cui viene eseguita la manovra non si trova in testa alla colonna nel senso del movimento, un manovratore deve, tranne nei casi di cui al successivo capoverso, accompagnarla a terra, mantenendosi in posizione tale da poter sorvegliare l'istradamento da percorrere nonché da poter effettuare al guidatore le segnalazioni necessarie. E consentito che il manovratore prenda posto in testa alla colonna spinta nei seguenti casi: a) quando la colonna sia munita di freno continuo automatico attivo e questo possa essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure quando sia possibile azionare la frenatura di emergenza tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza (o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica) presente in cabina di guida. In questo caso il manovratore deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina; l'agente di condotta e il manovratore devono rimanere in contatto continuo con comunicazioni dirette a mezzo citofono di bordo o telefono cellulare, in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto e il movimento possa essere arrestato qualora si interrompa la comunicazione. b) quando, in relazione alla limitata composizione della colonna spinta, alla velocità e alle condizioni di svolgimento della manovra, possa, all'occorrenza, essere garantito l'arresto della colonna stessa nella visuale libera dall'agente di testa. Dalla composizione della colonna spinta si prescinde quando i movimenti	20.24. Nel caso delle manovre spinte il movimento deve essere accompagnato a terra dall'agente che comanda la manovra. E' consentito che tale agente prenda posto a bordo, alla testa della convoglio spinto, quando: a. il convoglio sia munito di sistema frenante attivo e questo possa essere comandato mediante gli appositi dispositivi direttamente dall'agente posizionato in testa. In tal caso l'agente di condotta e quello che la comanda posizionato in testa devono rimanere in contatto continuo con un sistema di comunicazione che permetta all'agente di condotta di rilevare con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto ed arrestare il movimento qualora si interrompa la comunicazione; b. in relazione alla limitata composizione del convoglio, alla velocità e alle condizioni di svolgimento del movimento di manovra, è, all'occorrenza, garantito l'arresto. nella visuale libera dell'agente che comanda il movimento.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

			1		Dring
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
di manovra sono regolati per mezzo di					
radiotelefoni.					
 29 Le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) solo quando siano rispettate tutte le seguenti condizioni: siano regolate da segnali fissi; siano eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire; l'agente di condotta abbia esatta conoscenza della località di servizio e delle sue particolarità connesse al servizio di manovra. 	 20.13. Oltre per lo scarto dei rotabili in avaria i movimenti di manovra possono essere effettuati senza la presenza dell'agente che li comanda purché siano rispettate le seguenti condizioni: siano regolati da segnali bassi di manovra; siano eseguiti dalla cabina di guida anteriore della colonna nel senso del movimento; l'agente di condotta sia a conoscenza anche delle particolari condizioni della località di servizio connesse al servizio di manovra. 	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
30 Nelle zone in cui, per situazioni locali		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
d'impianto o di esercizio, le manovre potrebbero rivelarsi particolarmente pericolose per le persone, le Unità periferiche interessate possono impartire opportune norme cautelative.		·			
31. – Qualora con una manovra si debba oltrepassare un segnale basso spento (se trattasi di segnale basso luminoso) o disposto a via impedita, il deviatore, esperiti gli accertamenti di sua spettanza, autorizzerà a chi comanda la manovra, con le modalità stabilite dalle norme locali, il movimento richiesto. Analoga procedura va seguita qualora si debba oltrepassare un segnale alto di manovra spento o disposto a via impedita e qualora sia contemporaneamente inefficiente anche il segnale basso che sussidia il segnale alto di manovra. Nei movimenti di manovra scortati da manovratore, questi deve avvisare verbalmente il macchinista fornendogli le informazioni necessarie. Quando la manovra avviene senza la presenza del manovratore spetta a chi autorizza i movimenti,		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
di avvisare verbalmente il macchinista del segnale spento o a via impedita.					
32. – Il macchinista, qualora rilevi che un deviatoio		Procedura di competenza delle IF		Х	
incontrato di calcio è disposto in falsa posizione, non					
deve avanzare oltre la relativa traversa limite (1). Se					
accidentalmente venisse impegnato un deviatoio di					
calcio in falsa posizione, il macchinista non deve					
eseguire alcun movimento in senso opposto finché					
non sia normalizzata la posizione del deviatoio					
stesso.					
(1) Tale disposizione non si applica per i deviatoi tallonabili a ritorno elastico per i quali sono da osservare le specifiche					
istruzioni					
33 Nella esecuzione delle manovre sui binari		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
del deposito, senza l'intervento di un agente di		·			
stazione è vietato impegnare i deviatoi ed i binari					
del movimento.					
34 Per lo stazionamento dei veicoli sui binari di		Vale quanto previsto per il precedente art. 6 bis.			
stazione deve essere rispettato quanto previsto al					
precedente art. 6 bis.					
35. – Per i treni senza capotreno, nelle stazioni ove	20.13 Oltre per lo scarto dei rotabili in avaria i	Le fermate regolamentate dal nuovo RCT non		X	
non sia in servizio il personale addetto alla manovra	movimenti di manovra possono essere effettuati	svolgono funzioni di distanziamento dei treni.			
e nelle fermate, le manovre sono ammesse solo per	senza la presenza dell'agente che li comanda	Procedure di competenza delle IF.			
scarto veicoli in avaria o altra emergenza. In tal caso spetta al personale di condotta:	purchéomississservizio di manovra.				
- mettersi in contatto con il Referente della					
propria impresa ferroviaria per ricevere istruzioni					
circa il rispetto della composizione del treno riguardo					
all'eventuale presenza di merci pericolose, prima di					
procedere all'eventuale scarto veicoli;					
- garantire l'immobilizzazione dei veicoli lasciati					
in stazionamento.					
36. – E' vietato di gettare rosticci sui deviatoi,		Competenza delle IF.		Χ	
sulle piattaforme ed in altre località, ove		, ,			
potrebbero dar luogo ad inconvenienti, nonché di					
gettare acqua od azionare le sabbiere sui					
deviatoi e sui relativi pedali.					
Art. 8					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
<u>Soppresso</u>					
Art. 9					
Manovre sulle piattaforme e sui ponti a bilico					
1 Prima di impegnare una piattaforma sia con		Competenza della IF		х	
la locomotiva che coi veicoli, deve essere		Competenza delle IF.		^	
accertato che essa sia bene a posto e assicurata					
coi fermagli.					
2. – E' proibito impegnare con la locomotiva i		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
ponti a bilico che non siano a rotaia continua e					
che non abbiano il relativo segnale disposto per il					
passaggio.					
3. – I rotabili da girare sulle piattaforme devono		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
essere fermati con staffe, salvo che gli stessi					
vengano frenati con freno moderabile o con freno					
continuo automatico dall'agente incaricato.					
I mezzi di trazione elettrici o rotabili					
eventualmente dotati di organi di presa corrente,					
dovranno avere, durante la giratura, gli organi					
stessi abbassati.					
Art. 10					
Manovra dei treni con più locomotive 1. – Le manovre di un treno rimorchiato da più		Competenza delle IF.		X	
locomotive, quando trattasi semplicemente di		Competenza delle II .		^	
togliere od aggiungere un solo veicolo o gruppo					
di veicoli, possono essere eseguite da tutte le					
locomotive riunite. In tal caso è sempre il					
macchinista della locomotiva di testa che regola i					
movimenti secondo i segnali del manovratore.					
2 Quando invece in una data stazione debbansi		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
effettuare diversi movimenti, le manovre saranno					
di regola eseguite dalla locomotiva che trovasi					
direttamente agganciata ai veicoli.					
3 Qualora si tratti di un treno rimorchiato da		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
locomotive in comando multiplo, prima di iniziare		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,			
le operazioni di manovra, dovrà essere disattivato					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
il telecomando delle locomotive accoppiate.					
Art. 11 Manovre a spinta ed a gravità 1. – Le manovre a spinta vengono eseguite lanciando con adeguata velocità e per breve tratto, uno o più veicoli sganciati in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto.	 20.2 In base alla modalità di effettuazione le manovre possono essere: a) trainate,omissis nel senso del movimento; b) spinte,omissis nel senso del movimento; c) a spinta, quando il movimento viene eseguito lanciando con adeguata velocità e per un breve tratto uno o più rotabil sganciati dal resto della colonna, in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto; d) a gravità, quelle che si eseguono spingendo i rotabil, sganciati fra loro o riuniti a gruppi su particolari impianti definiti selle o binari di lancio, da dove per effetto della pendenza si avviano sui vari binari. 				
2 Le manovre a spinta non ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso dell'articolo 7, comma 7, sono ammesse negli scali merci, sui binari di deposito dei veicoli, sui binari secondari di stazione e, solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo, anche sui binari di circolazione.	20.25. Le manovre a spinta sui binari di circolazione delle località di servizio sono ammesse solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo e purché tali binari siano indipendenti da quelli percorsi da treni o altre manovre. Le manovre a spinta sono sempre vietate quando interessano: — rotabili con persone a bordo; — rotabili contenenti merci pericolose.				
3 Nell'orario sono indicate con segno convenzionale le stazioni dove sono vietate le manovre a spinta o sono permesse solamente da una parte del piazzale.	2.20. 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				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	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.				
4. In qualsiasi stazione, autorizzata o no, le manovre a spinta sono vietate: a) quando interessino veicoli viaggiatori, altri veicoli contenenti persone, nonché carrozze speciali (per visita linea, ispezioni trolley, carrozze dinamometriche e simili) anche se non occupate; b) quando interessino locomotive od automotori inattivi; c) quando interessino veicoli recanti marcature od etichette che prescrivano tale restrizione di manovra; d) quando interessino trasporti richiedenti l'impiego di più di un carro; e) quando, per scarsa visibilità dovuta ad intemperie o ad altre contingenti situazioni locali (mancanza di illuminazione, ecc.), non si possa facilmente regolare la velocità; f) quando le manovre interessino binari sui quali, o nelle cui vicinanze, si eseguono lavori.	20.25. Le manovre a spinta sui binari di circolazione delle località di servizio sono ammesse solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo e purché tali binari siano indipendenti da quelli percorsi da treni o altre manovre. Le manovre a spinta sono sempre vietate quando interessano: - rotabili con persone a bordo; - rotabili contenenti merci pericolose.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
5. – Il macchinista, prima di eseguire una manovra a spinta, deve essere informato delle condizioni in cui questa dovrebbe effettuarsi, cioè del numero dei veicoli staccati, del punto approssimativo ove questi debbono essere inviati, e dei mezzi d'arresto disponibili (freni, staffe fermacarri, ecc.). In base a questi elementi il macchinista giudicherà se la manovra a spinta possa eseguirsi senza pericolo.	20.26. L'agente che comanda un movimento di manovra a spinta deve assicurarsi che non vi siano impedimenti sul binario interessato al movimento o in sua immediata vicinanza. Inoltre, deve indicare all'agente che esegue il movimento la quantità dei rotabili interessati, il punto dove questi si devono arrestare e i mezzi disponibili per l'arresto.				
6. – In alcune speciali stazioni di smistamento i carri sganciati fra loro o a gruppi vengono spinti	20.3 In base alla modalità di effettuazione le manovre possono essere:				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
sulla sella di lancio, o portati sul binario di lancio, da dove, per effetto della pendenza, si avviano nei vari binari del fascio direzioni.	 a) trainate,omissisdel movimento; b) spinte,omissis del movimento; c) a spinta,omissis fino al punto voluto; d) a gravità, quelle che si eseguono spingendo i rotabil, sganciati fra loro o riuniti a gruppi su particolari impianti definiti selle o binari di lancio, da dove per effetto della pendenza si avviano sui vari binari. 				
7. – I carri che non devono subire manovre a spinta, ad eccezione di quelli contenenti merci pericolose, possono essere manovrati a gravità a condizioni che il carro da lanciare sia accompagnato da apposito agente che ne presenzi il freno e regoli con tale mezzo la sua discesa lungo la rampa in modo da garantirne l'arresto nel punto stabilito. Nel caso che il carro da lanciare fosse sprovvisto di freno dovrà provvedersi perché il carro stesso sia lanciato insieme con altro carro con freno efficiente e presenziato come detto sopra.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		
8In alcune stazioni di smistamento, dotate di particolari attrezzature od aventi particolari caratteristiche organizzative, le Unità centrali interessate possono stabilire che i carri carichi di alcuni tipi di merce, soggetti al divieto di manovra a spinta, ai soli fini delle manovre a gravità non sottostanno al divieto stesso e pertanto per essi non si rende necessario il rispetto delle condizioni di cui al comma 7; fanno eccezione i carri contenenti merci pericolose, per i quali valgono le specifiche norme emanate a parte dalle Unità centrali interessate.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
<u>Soppresso</u>					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Art. 13 Disposizioni per l'esecuzione delle unioni 1 Sui binari non appartenenti ai depositi locomotive, l'aggancio e lo sgancio degli organi di trazione dei veicoli e dei mezzi di trazione, l'unione ed il distacco degli accoppiamenti del freno continuo e, nei treni classificati viaggiatori, anche della condotta principale dei servizi, nonché degli accoppiamenti del riscaldamento a vapore, della condotta AT e delle altre condotte elettriche a bassa tensione sono effettuati dai manovratori.		Aspetti organizzativi di competenza delle IF.		X	
2 L'unione delle condotte pneumatiche ed elettriche deve essere eseguita solo dopo aver congiunto gli organi di trazione. Il distacco degli organi di trazione deve essere eseguito solo dopo aver disgiunto le condotte elettriche e pneumatiche anzidette. Gli accoppiamenti disgiunti debbono essere collocati nei relativi sostegni.		Aspetti di competenza delle IF.		X	
3 Le operazioni di sgancio ed aggancio del carro riscaldatore e quelle necessarie alle manovre dei mezzi di trazione effettuate nei depositi locomotive e nelle rimesse devono essere effettuate dal personale designato all'esecuzione delle manovre od in assenza di esso, dal personale di macchina. Per unire materiale rotabile in moto con altro fermo l'agente incaricato deve attendere l'accostamento delle due parti a lato del binario e solo dopo l'arresto ed il normale accostamento introdursi fra i rotabili ed eseguire l'aggancio. Dopo eseguito l'aggancio, egli deve uscire di mezzo ai rotabili quando tutto il complesso sia fermo. Nell'abbassarsi sotto i respingenti per entrare in mezzo ai rotabili e per uscirne, nelle operazioni di agganciamento o sganciamento, l'agente		Vale quanto previsto per il precedente comma 1. L'accoppiabilità dei rotabili, di competenza delle IF, deve essere riportata nelle DPC.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Linee, località di servizio e treni 1 La circolazione ferroviaria si svolge su linee ad 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 sul 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».	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. 2.9. 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.	Tutti i binari di tutte le linee sono attrezzati per la circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia (attrezzaggio standard). Riguardo alle linee a doppio binario, l'eccezione sono quelle non banalizzate.			
2 Norme particolari di circolazione possono essere impartite dalle Unità Centrali interessate o dalle Unità 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.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. - Le linee sono divise in « <i>tronchi</i> » delimitati da stazioni capotronco. Lungo le linee esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.	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.	La divisione in "tronchi" delle linee e la loro delimitazioni in "stazioni capotronco" sono aspetti organizzativi di competenza del GI.	Х		
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 precedenze 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. Le stazioni munite di doppio segnalamento di	2.11 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. 2.12 Le località di servizio possono essere: - stazioni: nelle quali possono svolgersi incroci sulle linee a semplice binario, precedenze, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee	Tutte le stazioni sono previste con il doppio segnalamento di protezione e partenza completo dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc). I riferimenti da riportare nell'orario di servizio devono essere riportati nelle DEL.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo nell'Orario di Servizio.	(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; - bivi: nei quali si diramano più linee; - posti di comunicazione: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario: di confluenza in binario unico di linea a doppio binario; - posti di blocco intermedi: atti al solo distanziamento dei treni. 2.13 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. 2.20 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				
5. – Fra le stazioni si distinguono le: – «stazioni di testa», quelle contrassegnate come tali nell'Orario di Servizio; – «stazioni di diramazione», nelle quali convergono due o più linee; – «stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario» – «stazioni capotronco», che delimitano un	necessarie alle specifiche mansioni svolte. 2.12 Le località di servizio possono essere: - stazioni: nelle quali possono svolgersi incroci, 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				

tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione. Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata «capotronco principale». In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di	Princ ipi modif icati
per la circolazione. Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata «capotronco principale». In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di	
per la circolazione. Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata « <i>capotronco principale</i> ». In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di	
Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata «capotronco principale». In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di	
stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata «capotronco principale». In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di	
caso una di esse viene denominata «capotronco principale». In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il	
principale». In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). II	
In base alle loro caratteristiche essenziali le interfacciamento devono essere riportati nelle stazioni possono essere distinte nell'Orario di Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). II	
stazioni possono essere distinte nell'Orario di Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). II	l
Servizio con appositi segni convenzionali. personale cheomissismansioni svolte.	
6. – Nell'ambito delle stazioni si distinguono i 2.14 Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati	
binari «di circolazione» (di arrivo, partenza o per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono	
transito dei treni) ed i binari «secondari» (non denominati binari di circolazione; i binari non	
adibiti normalmente al movimento dei treni). ` adibiti alla circolazione dei treni sono denominati	
Vengono denominati binari « <i>di corsa</i> » i binari <i>binari secondari</i> . I binari di circolazione che	
di circolazione che costituiscono la diretta costituiscono la diretta prosecuzione delle linee	
prosecuzione delle linee nell'ambito della nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente	
stazione. Tali binari, generalmente di più corretto per il transito dei treni senza fermata, sono	
tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il denominati binari di corsa.	
transito dei treni senza fermataomississervizio in stazione.	
6 bis. – Sono denominate «posti di 2.12 Le località di servizio possono essere: Il presenziamento dei posti di comunicazione è X	
comunicazione» le località di servizio poste su - stazioni: nelle qualiomissis procedura di interfaccia di competenza del GI.	
linee a doppio binario, protette da segnali di più linee;	
blocco, sprovviste di segnali di partenza e _ posti di comunicazione: di passaggio	
d'impianti atti ad effettuarvi precedenze, ma da un binario all'altro di una stessa linea;	
munite di comunicazioni per il passaggio da un posti di passaggio tra il doppio	
binario all'altroomissis dei treni.	
I posti di comunicazione non telecomandati,	
possono essere impresenziati oppure presenziati	
da dirigente movimento o da agente di guardia; in	
quest'ultimo caso la manovra dei deviatoi è	
inibita.	
7. – Fra due stazioni successive possono 2.12 Le località di servizio possono essere:	
esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi ed omissis;	
adibiti al di stanziamento dei treni, che vengono - posti di blocco intermedi: atti al solo	
denominati «posti di blocco intermedi» distanziamento dei treni.	
8. – Sono denominati «bivi», «posti di passaggio 2.12 Le località di servizio possono essere: Gli attraversamenti non vengono più X	
fra il doppio ed il semplice binario», regolamentati in quanto non più esistenti.	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
«attraversamenti», le località di servizio protette da segnali fissi situate fuori delle 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.	 omissis; bivi: nei quali si diramano più linee; posti di comunicazione: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario: di confluenza in binario unico di linea a doppio binario; posti di blocco intermedi: atti al solo distanziamento dei treni. 	Il presenziamento dei bivi è procedura di interfaccia di competenza del GI.			
8 bis.— Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili, con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L2),perla delimitazione delle stazioni e la protezione dei posti di comunicazione e dei bivi sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.		Tali linee sono regolamentate con gli stessi principi delle altre linee.			
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, precedenze e manovre. Le fermate sono normalmente impresenziate. Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione. 10. – Soppresso.	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.	Le fermate che possono svolgere le funzioni delle stazioni (distanziamento dei treni, manovre, ecc.) sono regolamentate come stazioni. Il presenziamento delle fermate è un aspetto organizzativo del GI o delle IF.	x	x	X
11. – Sono «stazioni disabilitate» le stazioni temporane-amente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci o precedenze di treni.	2.11 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.	Aspetto organizzativo del GI.	Х		
12. – Sono denominate «posti intermedi» le stazioni disabilitate, nonché le località di servizio definite ai commi dal 6 bis al 10, salvo che non vengano presenziate da dirigente movimento. Sono denominati «posti di linea» i posti fissi per	2.16 In linea possono essere presenti postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello presenziati, i posti di manovra dei deviatoi in	Sono considerati posti fissi di linea anche i deviatoi in linea.	Х		Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
la cu-stodia (1) dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) 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. Le località di servizio definite ai commi dal 6 bis al 10, quando vengano presenziate da dirigente movimento sono assimilate ai fini della circolazione, ai posti di movimento salvo quanto specificatamente disposto dal Regolamento sui Segnali. Quando una località di servizio svolga contemporaneamente più funzioni (es. Bivio/P.C.) nell'Orario di Servizio devono essere specificamente indicate le effettive funzioni svolte. (1) Agli effetti del presente regolamento si considerano «custoditi» i passaggi a livello il cui servizio sia effettuato sul posto o con manovra a distanza, a cura del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. (2) Con la denominazione di «cantiere» si intende un nucleo di lavoro operante per determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella «C» oppure «S» stabilita dal Regolamento sui Segnali.	linea, i posti fissi di vigilanza, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio). 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. 2.20 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.				
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. Il movimento dei veicoli da e verso i raccordi avviene secondo modalità emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate, all'occorrenza, nell'Orario di Servizio. In alcune stazioni marittime di approdo delle navi traghetto esistono apposite invasature munite di ponti mobili che servono a congiungere i binari della nave con quelli della stazione.	2.16 In linea possono essere presenti postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello presenziati, i posti di manovra dei deviatoi in linea, i posti fissi di vigilanza, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).	I raccordi sono disciplinati come posti fissi di linea. Il movimento dei veicoli da e verso i raccordi deve avviene secondo le norme per la circolazione dei treni. La circolazione sui ponti mobili che congiungono le stazioni alle navi sono regolamentate dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza alle norme vigenti (vecchio RCT, ecc). Il GI deve emanare anche le relative procedure di interfaccia.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
12 ter. - Sulle linee di cui al precedente comma 2, le stazioni, i posti di comunicazione, ed i bivi sono definiti <i>posti di servizio</i> .		Aspetto organizzativo di competenza del GI, il quale deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		
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. 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 Posto di Esodo può essere escluso dall'esercizio.	2.17 I posti di esodo (PdE), sono impianti nei quali è possibile evacuare l'infrastruttura ferroviaria in caso di emergenza. 7.30 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.	I riferimenti da indicare nell'orario di servizio devono essere riportati nelle DEL.			
13. – Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce <i>treno</i> qualsiasi mezzo di trazione (3), 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. La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza dalla 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.	 3.9 Un convoglio è un complesso di uno o più rotabili ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida, e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di rotabili). 3.10 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 				

	T	Г	l	ı —	Duine
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi manovra.	norme di cui al presente Regolamento. 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. 4.09 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione. 4.10 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 5.10.				
14 Di regola i treni si distinguono in pari e dispari secondo il numero con cui sono contrassegnati.	4.08 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.	L'ulteriore classificazione dei treni è un aspetto organizzativo che fa capo al GI, così come la diramazione dell'orario. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		Х
15. – I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari; 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 della settimana per l'intera validità dell'orario o parte di essa; - per determinati periodi compresi nella validità dell'orario. In tali periodi può essere prevista la soppressione per alcuni giorni della settimana; - per l'intera validità dell'orario ma hanno prevista la soppressione per più di due giorni della	 4.9 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione. 4.10 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 5.10. 	L'ulteriore classificazione dei treni è ritenuta un aspetto organizzativo che fa capo al GI, così come la diramazione dell'orario. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
settimana per la maggioranza delle settimane dell'orario. L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua 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; 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); c) i treni supplementari sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenze. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.					
16 Per lo scambio di materiale fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominati « <i>tradotte</i> », le cui norme di circolazione sono riportate nell'art. 34.	3.10 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 disciplinate come treni e quindi soggette alle medesime norme dei treni.			X
17. – soppresso					
Art. 15 Regimi di esercizio 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.	7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui	La denominazione del regolatore della circolazione è un aspetto organizzativo di competenza del G, rispetto alla quale deve emanare le procedure di interfaccia.	x		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	gestiti. 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.				
2 La circolazione dei treni può essere regolata: a) col regime di blocco telefonico; b) col regime di blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi); c) col regime di blocco radio.		Non sono disciplinate le specifiche caratteristiche dei regimi di circolazione, in quanto è stato fissato il principio che il distanziamento deve essere sempre garantito da dispositivi tecnologici. Tale principio esclude il blocco telefonico come normale sistema di distanziamento.			х
3 Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del "blocco telefonico" possono essere eccezionalmente previsti previa autorizzazione delle Unità centrali interessate e ai soli fini del di stanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonici, protetti da segnale e non presenziati da dirigenti movimento.		Le linee con blocco telefonico devono essere regolamentate dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza delle norme vigenti (vecchio RCT, ecc) e rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	Х		х
4 Le linee esercitate col regime di "blocco elettrico"sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.	 7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". 7.29 L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni. 	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
4 bis Le linee esercitate col 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. Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta. Il blocco radio assicura il di stanziamento dei treni per mezzo d'informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati. Il punto di passaggio da una linea col regime del blocco radio ad altre linee con altri regimi e viceversa è Protetto da un segnale luminoso di prima categoria (Segnale di confine) preceduto da segnale di avviso.	 7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". 7.29 L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni. 	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		
confine) preceduto da segnale di avviso. 5 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".		Le linee con DU devono essere regolamentate dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza delle norme vigenti (vecchio RCT, ecc) e rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		X
6. - Le Unità centrali interessate possono 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.	 7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". 7.29 L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve 	Non sono ammesse deroghe alle norme del nuovo RCT. L'impiego del tipo di tecnologia per assicurare il di stanziamento dei treni è di competenza del GI.	Х		х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che				
	assicurano il distanziamento dei treni.				
7 Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un "dirigente centrale" per coordinare l'operato dei "dirigenti locali" delle stazioni, in base alle apposite "Disposizioni per il servizio con dirigente centrale".		Aspetto organizzativo di competenza del GI.	Х		
8 In particolari situazioni di impianti, determinate stazioni o determinati tratti di linee possono essere subordinate, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi può essere omesso il presenziamento in loco. Le specifiche norme di esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando e nelle Istruzioni emanate dalle Unità centrali e/o periferiche interessate.	 7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti. 7.2 Il regolatore della circolazione su un medesimo tratto di linea o località di servizio può essere diverso per binario e per senso di marcia. 	Aspetti organizzativi di competenza del GI, rispetto ai quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	Æ	Princ ipi modif icati
 9 La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi: 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). A tale 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. L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme. 	 4.19 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. 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 3.2 Un rotabile dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito di: —omissis; – sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; —omissis acustiche. 	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
9 bis. – Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (sistema ERTMS/ETCS L2). Con questo Sistema la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di «Autorizzazioni al Movimento» definite nel Regolamento sui Segnali. La concessione delle «Autorizzazioni al Movimento» da parte del Sistema è vincolata in modo che ogni sezione di blocco possa essere occupata da un treno per volta. Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che tra due Posti di Esodo gestiti dal sistema possa esserci solo un treno per volta. L'Autorizzazione al Movimento è il permesso concesso ad un treno (in relazione alla sua posizione) di marciare fino ad una specifica posizione. Il termine di un'Autorizzazione al Movimento(End of Authority - EOA) è il punto fino al quale il treno è autorizzato a proseguire. L'indebito superamento della EOA provoca l'immediata applicazione della frenatura d'emergenza riarmabile a treno fermo. Se il valore di velocità al termine dell'Autorizzazione (Limit of Authority - LOA). L'avvicinamento di un treno al termine dell'Autorizzazione al Movimento, può avvenire, quando necessario, con velocità di rilascio. La		Procedure di interfaccia di competenza del GI. Tali linee sono disciplinate con gli stessi principi delle altre linee. Le mitigazioni relative alla velocità di rilascio e alla limitazione di velocità a 90 km/h, da una distanza di 1500 metri in precedenza del termine del consenso al movimento, sono stabilite dai standard tecnici del sistema.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
velocità di rilascio ha la funzione di agevolare l'avvicinamento di un treno ad una EOA. Si definisce estensione di un'Autorizzazione al Movimento lo spostamento della EOA in avanti,nel senso di marcia consentito dall'Autorizzazione al Movimento stessa. L'estensione di una Autorizzazione al Movimento prolunga la precedente estesa di un tratto corrispondente ad almeno una sezione di blocco radio. A partire da una distanza di 1500 metri a monte del termine di una Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa (art. 21 bis - B lettera a) del Regolamento sui Segnali) il Sistema impone una limitazione di velocità a 90km/h. Tale limitazione di velocità non è prevista nella particolare condizione di circolazione in cui l'EOA coincide con la fine della sezione di blocco ubicata in precedenza a quella che termina al segnale imperativo di protezione e quest'ultima risulta libera.					
9 ter. – 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: a) i treni non ancora attrezzati con il		Norma soppressa in quanto provvisoria e cioè valida fino al completo attrezzaggio dei rotabili.			Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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 con il blocco elettrico a correnti codificate (BAcc), siano muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina; 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; c) i treni formati da rotabili d'epoca; d) i treni: 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.					
Fermo restando il divieto di circolazione su linee attrezzate con SCMT e BAcc per i treni di cui alla precedente lettera a) non muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina, i treni che circolino senza la					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
funzione di ripetizione dei segnali in macchina attiva: — nei casi di cui alle lettere a), c) e d) 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; — nei casi di cui alla lettera b) non dovranno superare la velocità di 60 km/h.					
Ai treni di cui alle lettere a), c) e d) 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. Ai treni di cui alla lettera b) la limitazione di velocità a 60 km/h deve essere prescritta a cura dell'impresa ferroviaria, o nel caso di mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine. In tutti i casi l'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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. 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 21, comma 2). 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.					
Art.16 Partecipazioni delle prescrizioni di movimento 1Sono «prescrizioni di movimento» tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Sono «prescrizioni tecniche» tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche del materiale rotabile, del proprio carico e della propria circolabilità.	1.8 Le attività sugli impianti di terra sono di competenza del Gestore dell'infrastruttura, mentre le attività relative ai rotabili sono di competenza delle Imprese ferroviarie. Oveomissis le citate incombenze. 4.13 Le prescrizioni di cui al punto 4.12 inerenti l'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile sono	Aspetti di competenza del GI per le prescrizioni di movimento o delle IF per le prescrizioni tecniche.	X	x	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	prescrizioni tecniche.				
2Le prescrizioni di cui al comma 1 che non risultano nell'Orario di Servizio debbono essere comunicate al macchinista ed al capotreno: a) con l'aspetto specifico deile segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (M.I., M.3, M.4, M.40D.L., M. 40, ecc.), con dispaccio (I), oppure con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, se trattasi di prescrizioni di movimento; b) per iscritto a mezzo di apposito modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche. L'agente che riceve la prescrizione a mezzo degli appositi moduli conferma di averne presa visione con la sua firma. La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere sempre inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.	8.5. Prima della partenza del treno l'agente di condotta deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno stesso, le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie. 4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate. 4.15 La notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate è ammessa nel rispetto dei seguenti criteri: — la prescrizione deve contenere un'unica procedura operativa che l'agente di condotta deve applicare dal momento della ripresa della corsa; — la procedura operativa deve essere semplice e di facile memorizzazione da parte dell'agente di condotta; — 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. 1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Introdotto i principi che le prescrizioni di movimento possono essere notificate al solo agente di condotta e che le stesse possono essere notificate con supporti informatici.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.				
3. — Quando il treno ha in testa più locomotive, le prescrizioni devono essere date al macchinista della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive. Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, le prescrizioni devono essere date anche al macchinista di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni devono essere date al macchinista della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro. Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al personale di condotta della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sui mezzi leggeri per mantenere attive le motrici efficienti.	8.5. Prima della partenza del treno l'agente di condotta deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno stesso, le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
4. — Nelle stazioni intermedie in cui avvenga il cambio del solo personale di condotta senza possibilità di consegne dirette con il subentrante, quello cessante provvederà a consegnare tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche) al capotreno; quest'ultimo dopo aver controllato, con quelli in suo possesso, il numero d'ordine di ciascun modulo e le stazioni emittenti, consegnerà i moduli stessi al personale di condotta subentrante ritirandone firma sul Riepilogo dei moduli, se trattasi di prescrizione di movimento oppure sull'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa), se trattasi di prescrizioni tecniche. Con i treni senza capotreno il personale di	 8.1. 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. 8.5. Prima della partenza del treno l'agente di condotta deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno stesso, le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie. 	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

		T			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
condotta cessante, dopo aver annotato					
nell'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa) la					
stazione interessata e l'ora reale di arrivo del					
treno, dovrà consegnare al DM (o al personale					
della formazione treni se presente), che ha					
l'obbligo di verificarne la quantità, il BFC (o foglio					
di corsa), il Riepilogo dei moduli e tutti i moduli di					
prescrizione (sia di movimento che tecniche). Il					
personale di condotta subentrante ritirerà dal					
DM (o dal personale della formazione treni se					
presente) le prescrizioni ed i documenti e, dopo					
averne verificato il quantitativo, rispetto a quanto					
indicato nel BFC (o foglio di corsa) e nel					
Riepilogo dei moduli, rilascerà firma di ricevuta					
nell'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa) e					
del Riepilogo dei moduli.					
Qualora in una stazione intermedia avvenga il					
cambio del solo capotreno senza possibilità di					
dirette consegne con il subentrante, quello					
cessante provvederà a consegnare il BFC (o					
foglio di corsa), il Riepilogo e tutti i moduli di					
prescrizione (sia di movimento che tecniche), al					
personale di condotta; quest'ultimo dopo aver					
controllato, con quelli indicati nel BFC (o foglio di					
corsa) e nel Riepilogo, il numero d'ordine di					
ciascun modulo e le stazioni emittenti,					
consegnerà, unitamente ai documenti, i moduli					
stessi al capotreno subentrante, ritirandone firma					
sul Riepilogo, se trattasi di prescrizioni di					
movimento oppure sull'apposito quadro del BFC					
(o foglio di corsa), se trattasi di prescrizioni					
tecniche.					
Nel caso particolare in cui in una stazione					
intermedia avvenga il cambio contemporaneo del					
personale di condotta e del capotreno senza					
possibilità di dirette consegne con il personale					
subentrante, il capotreno cessante, dopo aver					
annotato nell'apposito quadro del BFC (o foglio di					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
corsa) la stazione interessata e l'ora reale di					
arrivo del treno, dovrà consegnare al DM (o al					
personale della formazione treni se presente),					
che ha l'obbligo di verificarne la quantità, il BFC					
(o foglio di corsa), il Riepilogo e tutti i moduli di					
prescrizione, sia di movimento che tecniche					
(comprese quelle del personale di condotta). Il					
capotreno subentrante ritirerà dal DM (o dal					
personale della formazione dei treni se presente),					
unitamente ai documenti, le prescrizioni (sia di					
movimento che tecniche) e, dopo averne					
verificato il quantitativo, rispetto a quanto indicato					
nel BFC (o foglio di corsa) e nel Riepilogo,					
rilascerà firma di ricevuta nell'apposito quadro del					
BFC (o foglio di corsa) e del Riepilogo.					
In tutti i casi in cui sia possibile la consegna					
diretta dei moduli di prescrizione (sia di					
movimento che tecniche) tra il personale di					
condotta, quello cessante indicherà nel					
bollettino di trazione la quantità ed il numero					
d'ordine dei moduli consegnati a quello					
subentrante. Qualora non sia possibile utilizzare					
il bollettino di trazione, il personale di condotta					
cessante indicherà sul modulo M40a la					
quantità ed il numero d'ordine dei moduli					
consegnati a quello subentrante, ritirandone firma					
e rilasciando copia del M40a; il subentrante resta					
incaricato di allegarla al bollettino di trazione. Il					
personale di condotta cessante all'atto del ritiro					
praticherà sul bollettino di trazione la seguente					
annotazione "COPIA M40a SCAMBIO MODULI					
IN MIO POSSESSO". Tale procedura dovrà					
essere adottata in tutti i casi di consegne dirette					
anche quando non vi sono moduli da					
consegnare; in tal caso, sul modulo M40a dovrà					
essere riportata la seguente annotazione:					
"NESSUNA PRESCRIZIONE					
DACONSEGNARE".					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Art. 17 Rallentamenti 1. – I1 dirigente che riceve dal personale di linea notizia di un fatto per il quale sia necessario di prescrivere il rallentamento ai treni, o che riceva la richiesta del rallentamento stesso, disporrà per avvisare o per far avvisare i treni col prescritto Mod. M. 3.	 12.5. In caso di anormalità all'infrastruttura devono essere imposte ai treni le necessarie restrizioni temporanee di velocità, denominate rallentamenti. 12.7. Quando la notifica e la segnalazione dei rallentamenti non venga effettuata attraverso il sistema di segnalamento, essi devono essere notificati ai treni con prescrizione di movimento e segnalati sul terreno. 	Procedure di competenza del GI.	x		
2. – Non occorrono comunicazioni ai treni per i rallentamenti di carattere permanente, che siano indicati nell'Orario di Servizio.		Procedure di competenza del GI.	Х		
2 bis. – La notifica del rallentamento deve essere partecipata, con il modulo M.3, 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 del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa. 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. Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione oppure di	12.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
cessazione del rallentamento, dovranno essere specificati rispettivamente, l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento (1) oppure l'ora ed il giorno di cessazione (2). (1) Da rispettare dalle ore del					
2 ter. – Sui tratti di linee affiancate, dove è ammesso che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra con le modalità di cui all'art. 32 comma 2, i rallentamenti devono essere notificati su due distinti moduli M.3, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro ad una o più linee affiancate. Su detti tratti, per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, l'orario a cui deve farsi riferimento è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.	12.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
3. – Nel caso di rallentamenti con pilotaggio, il macchinista dovrà curare il ritiro del modulo prescritto a conferma della regolare effettuazione del rallentamento, che gli consegnerà l'agente incaricato del pilotaggio e che dovrà essere allegato al bollettino di trazione.	12.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
4. – 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. Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti sul binario legale o perché circolanti su binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate	12.8. 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		

	T				
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.					
4 bis. – Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i rallentamenti completamente gestiti dal predetto sistema non vengono notificati ai treni con prescrizioni di movimento. Per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché per quelli in ingresso e uscita da tali linee devono essere osservate le specifiche norme previste nelle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni.	12.7. Quando la notifica e la segnalazione dei rallentamenti non venga effettuata attraverso il sistema di segnalamento, essi devono essere notificati ai treni con prescrizione di movimento e segnalati sul terreno.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
5. – Soppresso					
Art. 18 Itinerari e dispositivi di sicurezza 1.— Per «binario di ricevimento o di stazionamento» 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.	2.14 Nell'ambitoomissis binari di corsa. Il binario di ricevimento o di stazionamento 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.				
2. – L'«itinerario di arrivo», di un treno si intende delimitato come segue: a) arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza; l'itinerario si estende dal segnale di 1° cat. di protezione fino al segnale di partenza (1); b) 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 1a cat. di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, 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,	 7.8 L'itinerario di arrivo di un treno è il tratto di binario compreso all'interno di una stazione che viene percorso da un treno in ingresso. Esso si estende: a) dal segnale di protezione al successivo segnale di partenza distinto per binario. Nel caso in cui al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e questo risulti acceso, l'itinerario termina invece al successivo segnale di partenza; b) dal segnale di protezione al successivo primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza comune ad altri binari) situato oltre il punto di 	I segnali di 2° categoria sono regolamentati dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza con le norme in vigore (vecchio RCT, ecc) e rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		X

			I		Princ
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	ipi modif icati
in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata. Quando il segnale di protezione è di 2ª cat. l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso. (1) 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 sopra, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.	normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino al suddetto punto di normale fermata, in mancanza di distinto segnale di partenza.				
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 commi 2 e 2 bis, ma sono delimitati dai segnali fissi imperativi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali		Gli itinerari di tali linee sono disciplinati come quelli delle altre linee.			
3.— I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito. Per l'arrivo del treno sul «binario passante» si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme, i deviatoi compresi in una zona di sicurezza detta «zona di uscita» oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2, 2 bis e 2 ter. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatoi compresi nella zona di uscita oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 4 bis punti a e b).	 7.10 I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito. 7.11 Per l'arrivo del treno su binario passante si devono inoltre disporre opportunamente i deviatoi compresi in una zona di sicurezza, detta "zona di uscita". 7.14 Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, le norme di cui ai precedenti punti 7.11 e 7.12 e 7.13 devono essere adottate anche per i deviatoi compresi nella zona di uscita posta oltre il termine degli itinerari di partenza. 				
4. – L'«itinerario di partenza» di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento, fino alla piena linea. I deviatoi dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.	 7.16 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. 7.20 I deviatoi dell'itinerario di partenza devono essere disposti in modo da assicurare l'inoltro del 	L'eccezione delle stazioni con deviatoi tallonabili con ritorno automatico nella posizione iniziale è un procedura di interfaccia di competenza del GI.	Х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni, indicate in orario, munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio di uscita viene dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.	treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.				
4 bis. – Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli «itinerari di partenza», sono denominati e si intendono delimitati come segue: a) Itinerario di partenza interno Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno. b) Itinerario di partenza intermedio Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno. c) Itinerario di partenza esterno Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.	7.17 Nelle località di servizio munite di segnalamento plurimo di partenza sono compresi più itinerari di partenza. Essi si estendono: a) dal binario di ricevimento o di stazionamento fino al segnale di partenza immediatamente successivo al segnale di partenza del binario di ricevimento o stazionamento interessato; b) dal segnale di partenza immediatamente successivo di cui alla precedente lettera a) fino al successivo segnale di partenza; c) tra due successivi segnali di partenza; d) dall'ultimo segnale 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.	La specifica denominazione degli itinerari è ritenuto un aspetto di competenza del GI che deve disciplinare come procedura di interfaccia.	X		
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	7.18 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Il principio vale per tutte le località di servizio. L'impiego della tabella per individuare il termine dell'itinerario di partenza è esteso a tutte le situazioni in cui se ne riscontra il bisogno.	Х		Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
protezione per le proveniente 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 il termine dell'itinerario di partenza, per caratteristiche di tracciato risulta di difficile individuazione oppure sia stato individuato, per particolari esigenze impiantistiche, in un punto posto in precedenza a quelli indicati alle lettere a) e b). I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).	7.19 Quando il termine dell'itinerario di partenza risulta di difficile individuazione o posto in punto diverso rispetto a quello individuato al punto 7.18, esso deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di cui al Regolamento sui segnali.				
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 imperativi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali. Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento imperativo di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale imperativo di		Gli itinerari di tali linee sono disciplinati come quelli delle altre linee.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno da un'apposita tabella					
d'individuazione del termine dell'itinerario di					
partenza, definita nel Regolamento sui Segnali.					
5. – L'«itinerario di transito» di un treno senza	7.23 L'itinerario di transito di un treno senza				
fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.	fermata è formato dall'itinerario di arrivo e da quello di partenza.				
6. – Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella P.G.O.S.	 4.11 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno attraverso: le DEL di cui al punto 2.20; le DPC di cui al punto 3.8; 	Le informazioni previste sulla PGOS devono essere riportate nelle DEL.			
	 i segnali di terra e di bordo, in conformità al Regolamento sui Segnali; 				
7. – Sono «fermascambi di sicurezza» i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dalle Unità centrali interessate. Tutti i deviatoi delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatoi dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. In mancanza dei fermascambi di sicurezza, i deviatoi incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve prescriversi riduzione di velocità a 60 km/h. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza, ai treni può essere prescritto di ridurre la velocità a 30 km/h.	7.24 Tutti i deviatoi delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.	I casi di deviatoi sprovvisti di fermascambi di sicurezza devono essere regolamentati dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc) e rispetto alle quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		X
8. – Il «collegamento di sicurezza» è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatoi od eventuali altri meccanismi (chiusura di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni: a) per disporre il segnale a via libera è	 7.25 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede il consenso al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni: a) per far concedere il consenso al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano 	I casi di deviatoi sprovvisti di collegamenti di sicurezza devono essere regolamentati dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc) e rispetto alle quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		X

		1			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
necessario che i deviatoi e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta; b) per rimuovere i deviatoi e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.	disposti e assicurati nella posizione voluta; b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi il consenso al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca del consenso al movimento e sia in condizione di rispettarla.				
8 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 un'Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni: a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta; 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 deviatoi, revocata al bordo. Il predetto collegamento è sempre integrato da un dispositivo di sbloccamento degli enti che soddisfa alla seguente ulteriore condizione: 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.		Tali linee sono disciplinate con gli stessi vincoli di sicurezza delle altre linee.			
9. – I deviatoi sul binario di corsa incontrati di punta dai treni e protetti da segnale di 1° categoria preceduto da segnale di avviso, devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con questo ultimo segnale.	7.26 Tutti i deviatoi interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza	I casi di deviatoi sprovvisti di collegamenti di sicurezza devono essere regolamentati dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc) e rispetto alle quali il GI medesimo deve emanare le relative	х		Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Quando tali collegamenti vengono eccezionalmente a mancare deve prescriversi ai treni interessati di non superare sugli scambi la velocità di 60 km/h, salve le ulteriori specifiche limitazioni.	con i segnali che li proteggono.	procedure di interfaccia.			
10. – 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. Venendo a mancare l'anzidetto collegamento, ai treni di cui sopra deve prescriversi marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza del deviatoio stesso.	7.26 Tutti i deviatoi 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.	I casi di deviatoi sprovvisti di collegamenti di sicurezza devono essere regolamentati dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc) e rispetto alle quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	Х		Х
11. – I deviatoi inseriti in linea e quelli che ne realizzano l'indipendenza da binari laterali devono essere muniti di fermascambio di sicurezza. I deviatoi in linea incontrati di punta dai treni devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salva l'esistenza di dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dalle Unità centrali interessate, devono essere affidati alla sorveglianza di agente idoneo. Venendo a mancare l'anzidetto collegamento si applicano le norme del comma 10. In mancanza del presenziamento o del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatoi e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione. Tale accertamento sarà eseguito di regola dal capotreno. Nei treni senza capotreno, oppure in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, gli anzidetti accertamenti sono affidati al personale di condotta.	7.24 Tutti i deviatoi delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.	I casi di mancanza di tali dispositivi di sicurezza devono essere regolamentati dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc) e rispetto alle quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
I deviatoi non in esercizio immobilizzati con					
particolari dispositivi, stabiliti dalle Unità centrali					
interessate, sono da considerare normali					
giunzioni di rotaie.					
Art. 19					
Partenza ed avviamento dei treni		Aspetti di competenza delle IF.		X	
1. – I1 capotreno, prima della partenza dalla					
stazione di origine o da quella in cui si effettua il					
cambio della locomotiva o da quella in cui					
avviene il cambio del personale di condotta, deve					
comunicare al macchinista di testa l'ora indicata					
dal proprio orologio e curare il ritiro del					
documento con i dati relativi al personale di					
macchina ed ai mezzi di trazione.					
Inoltre nella stazione di origine, in quella ove					
si effettua il cambio della locomotiva, nonché					
nelle stazioni in cui avviene una variazione della					
composizione, il capotreno deve comunicare					
verbalmente al macchinista il numero dei veicoli					
in composizione ai treni viaggiatori composti con					
materiale ordinario.					
Nel caso di consegne dirette e purché non					
ricorrano i casi anzidetti, è compito del					
macchinista cessante comunicare al macchinista					
subentrante il numero dei veicoli in composizione					
ai treni viaggiatori composti con materiale					
ordinario.					
Il documento, con i dati relativi al personale di					
macchina ed ai mezzi di trazione, delle					
locomotive aggiunte in coda e di quelle					
intercalate, sarà recapitato al capotreno a cura					
dell'agente addetto alla formazione dei treni.	240 : 1 1 1 1 1 1 1 1 1		V	· ·	V
2. – La partenza dei treni può essere ordinata dal	8.1 Ogni agente che svolge attività connesse con	Introdotto il principio che la partenza dei treni	Х	X	X
dirigente o, in determinate situazioni, dal	la sicurezza della circolazione deve accertare,	avviene di iniziativa dell'agente di condotta, salvo			
capotreno, i quali, prima del licenziamento, in	per quanto di sua competenza, che la partenza	alcuni casi per i quali deve intervenire il			
relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro	del treno avvenga in condizioni di sicurezza.	regolatore della circolazione e che il GI deve			
possibile, devono accertare che il convoglio sia in	8.4 Prima di partire l'agente di condotta deve	indicare nelle DEL.			
condizioni di partire.	aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle	Le procedure di interfaccia quando la partenza è			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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 avviso verbale al Capotreno. (1) A vostro treno licenziato dal dirigente	operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarrozzamento, e deve verificare che l'aspetto dei segnali di terra o di bordo consentano la partenza del treno. 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. 6.2. La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo della rispondenza alle norme della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni annesse al treno di cui al Regolamento sui Segnali e della effettuazione della prova del freno. 6.3 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.	di competenza del regolatore della circolazione sono di competenza del GI. Stabilire quando e come il capotreno comunica all'agente di condotta che il treno è pronto per la partenza è di competenza delle IF.			
3. – Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti situazioni: a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento; b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni: – 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		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

	,				
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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 od a specifico ordine					
registrato del dirigente medesimo;					
esistano collegamenti di sicurezza che					
vincolino tutto l'itinerario che deve essere					
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;					
c) in determinate stazioni presenziate da					
dirigente movimento e ubicate su linee a					
semplice binario, purché, in aggiunta alle					
condizioni di cui al punto b), esista il blocco					
elettrico.					
I binari delle stazioni presenziate da dirigente,					
su cui è previsto il licenziamento dei treni da					
parte del capotreno, devono essere indicati					
nell'Orario di Servizio specificando quelli muniti di					
segnale di partenza comune.					
In caso di partenza con segnale a via impedita					
nelle stazioni presenziate dal dirigente, l'ordine di					
partenza deve essere dato dal dirigente stesso,					
salvo i casi di cui al successivo capoverso.					
Quando la partenza con segnale a via					
impedita avviene 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:					
sia stato attivato il segnale di avanzamento					
ora orato attivato il ocgitale di avalizamento					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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). La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 3 ter. Le norme del presente comma si applicano anche ai treni senza capotreno, in tal caso la partenza avverrà di iniziativa del macchinista dopo che egli abbia ricevuto il pronti del personale di scorta eventualmente esistente ed eseguiti gli accertamenti di cui al successivo comma 4. (1) A vostro treno licenziato dal dirigente					icati
3 bis. – Quando si debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, il dirigente, 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 con regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera. La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, ci si possa avvalersi del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico. 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	10.1 Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio o su un tratto di linea (comprendente una o più sezione di blocco), non possa essere concesso il relativo "consenso al movimento" tramite il sistema di segnalamento devono essere individuate le condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme seguenti: a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o della libertà del tratto di linea, sull'itinerario interessato il treno deve circolare con marcia a vista e il movimento del treno può avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di linea sia concesso ad uso esclusivo del treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non siano in atto lavorazioni che possono causare indebiti consensi al movimento, al treno deve essere concesso un consenso al	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		x

					Princ
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	ipi
					modif icati
Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur	movimento con marcia a vista. Per				
essendo i segnali virtuali di protezione e partenza	l'accertamento della completezza del treno è				
a via libera oppure i segnali virtuali di	ammesso avvalersi dell'agente di condotta:				
avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al	b) in mancanza della condizione di corretta				
treno stesso deve essere prescritto di osservare	disposizione dei deviatoi di località di servizio o di				
la marcia a vista non superando la velocità di 30	linea, la circolazione del treno su tali deviatoi				
km/h sull'itinerario interessato; qualora le	deve avvenire con marcia a vista, solo dopo				
caratteristiche dei deviatoi lo consentano e sia	avere controllato ed eventualmente manovrato				
possibile acquisire la certezza della libertà	nella corretta posizione i deviatoi medesimi,				
dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali	attraverso specifiche procedure emanate tenuto				
imperativi di partenza oppure del segnale	conto delle caratteristiche dei deviatoi. Tali				
imperativo di protezione di un bivio o posto di	operazioni possono essere richieste all'agente di				
comunicazione, sia possibile accertare anche la	condotta;				
	c) in mancanza della inibizione del				
di servizio o fino al successivo segnale	passaggio del traffico lato strada in				
imperativo di Posto di Esodo o fino al successivo	corrispondenza dei PL, la circolazione del treno				
segnale di confine, al treno deve essere	sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto				
prescritto di non superare la velocità di 60 km/h	previsto al successivo punto 19;				
Processing and a second a second and a second a second and a second a second and a second and a second and a	d) in mancanza delle condizioni di sicurezza				
	relative a punti singolari della linea come ad				
	esempio le zone caduta massi, la circolazione del				
	treno deve avvenire nel rispetto delle specifiche				
	procedure emanate tenuto conto del punto				
	singolare protetto.				
	10.2 Le condizioni di sicurezza mancanti, che				
	impongono il rispetto di quanto previsto al				
	precedente punto 15.1, che non vengono				
	individuate in modo automatico dal sistema di				
	segnalamento devono essere individuate dal				
	regolatore della circolazione. In tale ultima				
	evenienza il regolatore della circolazione deve				
	mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad				
	assicurare che il suo intervento non riduca il				
	livello di sicurezza, normalmente realizzato dai				
	dispositivi tecnologici.				
	Qualora in seguito al controllo delle condizioni				
	mancanti il regolatore della circolazione debba				
	ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono				
	ncorrete all uso delle funzioni di soccorso devono				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza. Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati. 10.3 La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 15.1 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del sistema di segnalamento.				
3 ter Il dirigente che deve intervenire direttamente per licenziare il treno, previa consegna di apposita prescrizione (I), 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. 36); - sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato con il solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo; - ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti. (1) "A vostro treno licenziato dal dirigente".	Segnalamento.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
3 quater Qualora il dirigente preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva					

					
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
partenza del treno, deve provvedere direttamente					
al licenziamento previe intese verbali con il	1				
capotreno ed il macchinista.	,				
3 quinquies In caso di segnale di partenza	1	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
distinto per binario, quando esistano le condizioni	1				
di cui al comma 3 e il segnale non è visibile, ma	1				
esista l'indicatore alto di partenza, al	1				
licenziamento del treno può provvedere il	1				
capotreno solo se detto indicatore è acceso.	1				
Analogamente può provvedere il capotreno in	1				
caso di segnale di partenza comune a più binari,	1				
solo se il segnale basso o l'indicatore basso di	1				
partenza forniscono l'aspetto specifico previsto	1				
dal Regolamento sui Segnali.	1				
I1 dirigente deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora	1		1 !		1 1
il personale di macchina, stando sulla locomotiva	1		1 !		1 1
(I), non sia in condizione di accertare:	1	1			1 1
- in caso di segnale distinto per binario,	1	1			1 1
l'aspetto di tale segnale o l'accensione del	1	1			1
relativo indicatore alto di partenza;	1		1 !		1
- in caso di segnale comune a più binari,	1		1 !		1
l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o	1	1			1
l'aspetto specifico del segnale basso o	1		1 !		1 [
dell'indicatore basso di partenza.	1		1 !		1
(1) Con il termine locomotiva, ai fini del licenziamento dei	1	1			1 [
treni, deve intendersi ogni rotabile munito di cabina di guida	1		1 !		1
che costituisca la testa del treno.		<u> </u>	igwdown	 _	
4 I1 macchinista, ricevuto l'ordine di partenza	8.4. Prima di partire l'agente di condotta deve	L'ordine di partenza è ricevuto solo quando		X	X
ed assicuratosi in quanto di sua spettanza che	aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle	licenzia il regolatore della circolazione.	1 !		1 [
nulla si opponga, deve eseguire l'avviamento con	operazioni propedeutiche alla partenza, incluso,	La retrocessione per lo spunto non è più prevista.	1 !		1 [
la dovuta cautela evitando variazioni brusche nello sforzo al gancio del mezzo di trazione.	per i treni viaggiatori, l'incarrozzamento, e deve verificare che il sistema di segnalamento abbia	Procedure di competenza dell'IF.	1 !		1 [
Quando eccezionalmente per effettuare lo spunto	concesso il consenso al movimento.		1 !		1 [
del treno il macchinista fosse obbligato a	Qualora il segnale fisso che autorizza la partenza		1 !		1
retrocedere di qualche metro, dovrà assicurarsi	· '		1 !		
che nulla ostacoli la retrocessione e comunque	del treno sia comune a più binari, non integrato		1 !		
che questa sia limitata al minimo ed eseguita con	da dispositivo che identifica il binario da cui	1			1
one questa sia innitata ai minito sa sosgana sen	autorizza la partenza e non sia manovrato				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif
la massima cautela. Necessitando effettuare movimenti di retrocessione di lunghezze non trascurabili si dovranno applicare le norme di cui all'Art. 40/8 e 9.	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.				icati
5 Qualora il segnale di partenza (distinto per binario oppure comune a più binari, ma non integrato da indicatori bassi di partenza o da segnali bassi lampeggianti) non sia visibile in locomotiva dal personale di macchina per uno dei motivi seguenti: a) per nebbia od altro impedimento; b) perché la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza; ed il personale predetto non possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza (posto o in precedenza al relativo segnale o a tergo di questo), il dirigente (o il capotreno nei casi previsti), prima di licenziare il treno, deve confermare verbalmente al macchinista la disposizione a via libera del segnale. Nel caso a) il personale di macchina - anche quando possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza - è tenuto ad assicurarsi, dopo avviato, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza. Nel caso b) il personale di macchina deve considerare senz'altro a via impedita l'eventuale avviso accoppiato al segnale di partenza (I), salvo quanto previsto dalle apposite Istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina. (1) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'Orario di Servizio.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		X
5 bis Qualora un segnale di partenza comune a più binari sia integrato da segnali bassi lampeggianti o da indicatori bassi di partenza, per		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
i motivi di cui al comma 5 devono essere					
osservate, in caso di mancata visibilità di tali					
segnali, le seguenti norme:					
a) mancata visibilità del solo segnale di					
partenza					
Nessun avviso deve essere dato dall'agente					
che licenzia il treno (dirigente o capotreno) al					
personale di macchina, qualora quest'ultimo					
possa rilevare l'aspetto lampeggiante del segnale					
basso luminoso o dell'indicatore basso di					
partenza relativi al binario di partenza					
interessato.					
In tale caso il personale di macchina dopo					
avviato, è tenuto ad accertare l'effettivo aspetto					
del segnale di partenza.					
b) mancata visibilità del solo segnale basso					
lampeggiante o dell'indicatore basso di partenza					
Se il treno deve essere licenziato dal					
capotreno, questi, prima del licenziamento del					
treno, deve confermare verbalmente al personale					
di macchina che il segnale basso o l'indicatore					
basso di partenza forniscono l'aspetto					
lampeggiante.					
Tale conferma non occorre qualora il treno					
venga licenziato dal dirigente.					
c) mancata visibilità sia del segnale di					
partenza sia del segnale basso lampeggiante o					
dell'indicatore basso di partenza					
Se il treno deve essere licenziato dal					
dirigente, questi, prima del licenziamento, deve					
confermare verbalmente al personale di					
macchina la disposizione a via libera del segnale					
di partenza.					
Se il treno deve essere licenziato dal					
capotreno, questi, prima del licenziamento, deve					
confermare verbalmente al personale di					
macchina che il segnale basso o l'indicatore					
basso di partenza forniscono l'aspetto					
parteriza forniscorio raspetto					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
lampeggiante. in tali casi, il personale di macchina è tenuto ad accertare, dopo avviato, l'effettivo aspetto del segnale di partenza. d) la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza: se il treno deve essere licenziato dai dirigente, questi, prima del licenziamento deve confermare verbalmente al personale di macchina la disposizione a via libera del segnale; se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di macchina che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante (1). I1 personale di macchina deve considerare a via impedita l'eventuale avviso accoppiato (2) salvo quanto previsto dalle apposite Istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina. (1) I1 segnale basso o l'indicatore basso di partenza assume l'aspetto lampeggiante solo quando il segnale di partenza è a via libera. (2) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'orario di servizio.					
6. - Il macchinista prima di iniziare l'avviamento deve chiedere col fischio della locomotiva l'allentamento dei freni qualora il freno continuo non sia attivo su tutto il treno.		Procedura soppressa non essendo più prevista la frenatura a mano dei treni.			Х
7 Il personale di macchina della locomotiva di testa partendo da una stazione deve assicurarsi del regolare inoltro del proprio 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	8.6. L'agente di condotta di un treno in partenza deve assicurarsi del regolare inoltro del treno in base all'indicazione del sistema di segnalamento. 9.11. 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.	Procedure di competenza delle IF.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso. Detto personale ed anche quello delle locomotive di coda e di quella intercalata nel treno hanno l'obbligo di osservare se venissero fatti segnali di arresto.					
7 bis. - Nelle stazioni provviste di deviatoi tallonabili a ritorno elastico, il personale di macchina dei treni in partenza e autorizzato a percorrere in uscita i deviatoi disposti per il tallonamento.		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	х		
Art. 20 Percorso dei treni 1 Gli agenti di condotta durante il viaggio devono rimanere, il primo (o unico) al posto di manovra, il secondo nell'apposito posto accanto a quello di manovra a meno che non sia necessariamente occupato in altre operazioni inerenti al servizio sul mezzo di trazione.	9.14 Nel caso in cui debba allontanarsi dalla cabina di guida l'agente di condotta deve assicurarsi preventivamente che il treno sia immobilizzato e che sia impedito l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.	Previsto un solo agente di condotta che può allontanarsi dalla cabina di guida solo in caso di anormalità e dopo avere garantito l'immobilizzazione del treno.			x
2 Sulle locomotive elettriche e diesel e sulle automotrici se durante il viaggio si manifestasse un guasto, per il quale non sia possibile comandare la marcia dal banco anteriore (rispetto al senso di marcia). è consentito con le modalità previste dalla P.G.O.S. continuare la marcia col comando dal banco posteriore.		Procedura soppressa. I treni devono essere condotti dalla cabina di guida di testa anche in situazioni di degrado.			X
3 L'allontanamento dal proprio posto in cabina di guida con il treno in corsa, è ammesso solo per ispezionare qualche parte del mezzo di trazione limitatamente al primo rotabile, tale allontanamento, limitato allo stretto indispensabile, deve avvenire con le seguenti modalità: -con il mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta l'operazione di cui sopra deve essere eseguita dal secondo agente, all'altro agente resta il compito della condotta del treno; la responsabilità dell'osservanza dei segnali e della		Procedura soppressa. L'agente di condotta può allontanarsi dalla cabina di guida solo in caso di anormalità e dopo avere garantito l'immobilizzazione del treno.			Х

					,
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
marcia del treno restano, di norma, inalterate per					
entrambi gli agenti di condotta; - con il mezzo di					
trazione affidato ad un agente di condotta,					
l'allontanamento dal posto di guida di detto					
agente per eseguire le operazioni di cui sopra					
può avvenire solo a treno fermo e dopo aver					
assicurato la frenatura del convoglio.					
Con il mezzo di trazione affidato a due agenti					
di condotta è ammesso, a treno fermo,					
l'allontanamento temporaneo dal mezzo di					
trazione di uno dei due agenti di condotta, per					
assolvere obblighi di servizio; all'altro agente è					
affidata la responsabilità di garantire l'immobilità					
del treno. In mancanza di tensione o di avaria ai					
meccanismi di produzione dell'aria compressa,					
l'agente presente sul mezzo di trazione dovrà					
emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di					
sollecitare il ritorno a bordo dell'altro agente per					
attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità					
del treno.					
Con il mezzo di trazione affidato ad un agente di					
condotta è ammesso, a treno fermo,					
l'allontanamento temporaneo dello stesso dal					
mezzo di trazione, solo in presenza di anormalità					
e a condizione che venga fatta presenziare la					
cabina di guida dall'agente di accompagnamento					
dei treni (capotreno) con gli obblighi di cui all'art.					
3 comma 3 (immobilizzazione del convoglio);					
qualora il presenziamento della cabina di guida					
con l'agente di accompagnamento dei treni					
(capotreno) non fosse possibile ovvero con i treni					
non scortati dal predetto agente, l'agente di					
condotta può allontanarsi solo dopo aver disposto					
le manovelle di comando del moto, gli organi di					
presa corrente dei mezzi elettrici e le porte delle					
cabine di guida, nella posizione prevista per lo					
stazionamento dei rotabili (art. 6) ed assicurata					
l'immobilità del convoglio. Detta immobilità può					
		L	l		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo con isolamento della condotta generale), tenendo però presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità solo per un tempo non superiore a 30 minuti.					
4. – Nelle locomotive a vapore, durante l'intera corsa, deve essere mantenuta in caldaia la pressione normale di servizio anche nei tratti in discesa.		L'esercizio con le locomotive a vapore è regolamentato dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT,ecc) Procedura di dettaglio sono di competenza delle IF.	Х	Х	Х
4 bis. – Le apparecchiature di bordo di ripetizione continua dei segnali in macchina (RSC) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV. Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV bis. Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV ter e nell'Appendice 2. Le apparecchiature di bordo del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV quinquies. Le apparecchiature di bordo per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme di esercizio riportate nell'Allegato XIII.		Le procedure di utilizzo delle apparecchiature di bordo sono di competenza delle IF.		X	
4 ter. – Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia del Treno e Segnalamento in Cabina di Guida		Le procedure di utilizzo delle apparecchiature di bordo sono di competenza delle IF.		X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
(ERTMS/ETCS) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV quater.					
5Il macchinista di un treno, partito da una stazione con i fanali spenti che trovi lungo il percorso nebbia così intensa da richiederne l'accensione secondo le disposizioni del Regolamento sui Segnali, se necessario dovrà fermare alla prima stazione per provvedervi.		Procedura di competenza delle IF.		X	
6 Il macchinista nell'approssimarsi alle diramazioni deve assicurarsi, in quanto possibile, che il treno sia istradato sul binario ad esso destinato.	9.11. 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.	Procedura di competenza dell'IF.		X	
 7 I P.L. devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura (1). (1) Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del P.L., che sbarri in tutto od in parte la sede 	4.22. 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.				
stradale (sbarre levatoie o girevoli, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.). 8 Quando il macchinista scorga un segnale fisso spento o lo spegnimento completo di un segnale di avviso o d'inizio di rallentamento o lo spegnimento di un segnale di attenzione deve arrestare il treno nella prima stazione o posto intermedio presenziato, anche quando non vi abbia fermata prescritta ed avvertire con modulo M. 40a dell'anormalità. Sulle linee telecomandate detto avviso dovrà essere dato con dispaccio al posto centrale di telecomando, in arrivo nella prima stazione o posto intermedio. Analogamente dovrà provvedersi quando il macchinista rilevi la mancata o irregolare chiusura di un P.L. o quando rilevi la mancata accensione della luce bianca lampeggiante dell'apposito segnale a protezione di un P.L. non	9.6. Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno. 9.9. L'agente di condotta che rilevi un'anormalità nell'aspetto di un segnale o la mancata od irregolare chiusura di un P.L. deve notificarla al regolatore della circolazione.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Non è più previsto superare un segnale permissivo a via impedita senza avere preventivamente contattato il regolatore della circolazione. Non è più previsto effettuare la marcia a vista specifica su un PL non protetto lato strada.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
munito di barriere di cui all'Art. 53-bis del Regolamento sui Segnali. In caso di superamento a via impedita di un segnale permissivo, il macchinista, oltre a rispettare le norme di cui all'Art. 48 del Regolamento sui Segnali, deve darne avviso verbale nella stazione limitrofa se di fermata e presenziata. In caso di superamento a via impedita di un segnale di cui all'Art. 53 comma 1 b) del R.S. il macchinista, oltre a rispettare la marcia a vista prescritta al comma 2 del suddetto articolo, rilevando il (o i) P.L. chiuso, dovrà dare avviso verbale nella prima stazione o posto intermedio di fermata, al D.M. o A.G. oppure al D.C.O. o D.U. dell'anormale aspetto del segnale. Avviso verbale dovrà anche essere dato rilevando il parziale spegnimento di detto segnale o del suo avviso. Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anormalità già notificate ai treni interessati.					Iodd
9. — Il personale di macchina che abbia ricevuto una prescrizione di segnale spento o guasto (a via libera, a via impedita od in posizione incerta), dovrà rispettare la prescrizione di cui è in possesso anche se trovasse il segnale ripristinato o con aspetto diverso da quello indicato nella prescrizione stessa.		Procedure di competenza dell'IF.		X	
10. — Il macchinista che debba d'iniziativa (1)osservare la marcia a vista in corrispondenza di un P.L. o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul P.L. stesso, non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.	14.4 L'accertamento della corretta attivazione dei dispositivi che inibiscono l'attraversamento dei veicoli stradali di un PL può essere demandata all'agente di condotta previa prescrizione di arrestare il treno prima di impegnare il PL interessato. In tal caso il PL deve essere impegnato con cautela ed emettendo le segnalazioni acustiche solo qualora i relativi	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Non è più prevista la marcia a vista specifica sui PL non protetti lato strada. E' invece regolamentata la possibilità di avvalersi del personale del treno per verificare la protezione o meno del PL.	х		Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un P.L. deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del P.L. stesso o il numero del segnale permissivo a protezione del o dei P.L. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con specifica prescrizione (mod. M. 40 DL, M.40TELEC, M.40, ecc.), deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'aspetto del segnale che lo protegge e	dispositivi siano correttamente attivati o siano in atto provvedimenti di protezione equivalenti.				
dall'eventuale codice a bordo. (1) Es. Artt. 48/4, 48 ter/14 e 15, 53/2, 53 bis/4 RS, Alleg. XIV punto 5.3.1 I.P.C.L.					
10 bis. — Soppresso					
11. — Nell'avvicinarsi ad una località di servizio o ad un posto protetto da segnali fissi, spetta al personale di macchina in testa al treno di curare il rispetto dei segnali stessi (1); in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC il secondo agente, se presente, è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Durante la corsa, il personale di scorta deve, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare, esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del treno, rispondere prontamente agli ordini del macchinista e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui Segnali. (1) Nel caso che in testa al treno vi siano più locomotive, l'obbligo di cui trattasi spetta al personale di macchina della prima locomotiva. Nel caso dei treni spinti (senza locomotiva in testa) la responsabilità dell'osservanza dei segnali fissi rimane al personale di macchina, il		Procedure di competenza dell'IF. Non è più previsto il secondo agente in cabina con l'obbligo di ripetere i segnali. Non è più possibile fare circolare i treni o le tradotte spinti.		X	X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
quale, quando non possa dalla propria cabina rilevare tempestivamente l'indicazione del segnale, dovrà fermare il treno per accertarsi dell'indicazione stessa. Nelle tradotte spinte il personale di macchina non è responsabile dell'osservanza dei segnali fissi. Per i treni navetta, quando la locomotiva è in coda, l'obbligo del rispetto dei segnali fa carico al solo guidatore che occupa il posto di guida in testa al convoglio.					
12. — Il personale di macchina in testa al treno, scorgendo un segnale di attenzione deve moderare la velocità del treno e non riprenderla se non dopo essersi accertato che il successivo segnale fisso sia a via libera.		Procedure di competenza dell'IF.		X	
13. — Quando il personale di macchina in testa al treno scorge un segnale fisso disposto a via libera, deve controllare che tale rimanga finché non l'abbia oltrepassato.		Procedure di competenza dell'IF.		X	
14. — Qualora il segnale di partenza di una stazione di transito si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa dovrà essere data regolare partenza dal dirigente previa consegna di apposita prescrizione (2). Nel caso però che l'arresto avvenisse a distanza notevole dal segnale talché l'intervento del dirigente riuscisse difficile e tale da far prevedere sensibile ritardo al treno, il capotreno deve mettersi in comunicazione telefonica con la stazione ed in base ai dispacci ricevuti fare con il mod. M. 40a le relative prescrizioni al macchinista. (2) Per la prescrizione deve essere utilizzato l'apposito modulo.	9.4 Qualora, in seguito ad una anormalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni in linea, per la ripresa della corsa occorre autorizzazione registrata del regolatore della circolazione di giurisdizione. Tale autorizzazione potrà essere concessa solo previo accertamento dell'esistenza delle condizioni di sicurezza.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
	9.12 Qualora per intemperie o per situazioni contingenti i segnali non fossero visibili a				

		T			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
conveniente distanza, il macchinista regolerà la velocità in modo tale da poter percepire tempestivamente l'aspetto del segnale.	sufficiente distanza, l'agente di condotta dovrà regolare la velocità del treno in modo da percepire tempestivamente l'aspetto dei segnali.				
16 La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve, di regola, essere quella assegnatagli dall'orario di Servizio salvo i casi in cui la presente Istruzione e le altre norme di cui all'Art. 1 comma 1 prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla P.G.O.S	4.16. 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 sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto consultabile dell'agente di condotta durante il servizio.	La velocità di corsa di ciascun treno deve essere quella preventivamente riportata sull'apposito supporto cartaceo o informatico (scheda treno) o indicata dal sistema di segnalamento. Non sono più ammesse deroghe al suddetto principio.			X
17 Soppresso.					
18 Il macchinista di un treno che debba d'iniziativa (1) 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), senza mai superare la velocità di 30 km/h. Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatoi incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico delle segnalazioni. Nella prescrizione di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo. (1)Es. Artt. 4814, 48 terll4 e 15, 4914, 49/4ter, 49/6, 4919.	4.17. Quando nel presente Regolamento o dal Regolamento sui Segnali è richiesta la "marcia a vista", il treno deve essere fatto avanzare 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 4.16.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
19 Di norma nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:– sul binario di ricevimento (art. 18/1);	4.17. Quando nel presente Regolamento o dal Regolamento sui Segnali è richiesta la "marcia a vista", il treno deve essere fatto avanzare ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
in arrivo (itinerario di arrivo di cui all'art. 18/2	volodita tale da potel essere all'estato entro li				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati	
e 2bis); - in uscita (itinerario di partenza di cui all'art. 18/4 e 4bis); - nella stazione (itinerario di transito di cui all'art. 18/5).	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 4.16.					
20 Soppresso.						
 21 I rotabili possono essere dotati di impianto luminoso (fanali di testa biluce o faro centrale) che permette l'illuminazione piena della via. L'uso di tale dispositivo è consentito solamente nei casi di marcia a vista o per permettere l'identificazione di punti singolari della linea. Esso deve essere limitato allo stretto necessario, soprattutto quando vi sia possibilità di abbagliamento: nell'ambito delle stazioni o dei cantieri di lavoro; sulle linee a doppio binario, o affiancate, nell'approssimarsi e fino all'incrocio con treni o carrelli circolanti in senso opposto; nell'incrocio di mezzi stradali percorrenti strade affiancate alla linea. 	9.16 Eventuali dispositivi di illuminazione di testa, aggiuntivi rispetto alla normale segnalazione della testa dei treni, possono essere utilizzati nel caso di marcia a vista o per consentire l'individuazione di punti singolari della linea.	Procedura di dettaglio di competenza delle IF.		X		
22 Su alcune linee della rete, possono essere installati dispositivi atti a rilevare lo stato termico delle boccole dei rotabili in movimento. I dispositivi di rilevamento temperatura boccole sono situati in punti opportuni delle linea. Al passaggio dei treni rilevano la temperatura delle boccole esterne di tutti gli assi e in caso di anormalità inviano una segnalazione di allarme al posto di controllo imponendo l'arresto del treno. In linea e nelle stazioni non sede di verifica, il macchinista, dopo l'arresto del treno viene portato a conoscenza dell'anormalità a mezzo ordine scritto. In tal caso quest'ultimo è tenuto a svolgere tutti gli accertamenti sui veicoli segnalati	2.19 Sull'infrastruttura ferroviaria devono essere installati, tenendo conto delle caratteristiche delle linee e del materiale rotabile ammesso a circolarvi, i sistemi di terra di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni (sistema RTB); alcuni di essi provocano, oltre alla segnalazione dell'anormalità, anche l'arresto del treno intervenendo direttamente sul sistema di segnalamento. 16.2. In presenza di anormalità al materiale rotabile di un treno segnalata dal sistema di rilevamento di terra (punto 2.19), il regolatore della circolazione deve provvedere ad arrestare	Procedura di interfaccia di competenza del GI. La visita al materiale rotabili e le mitigazioni di circolazione necessarie sono di competenza delle IF	Х	Х	X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
con riscaldo boccole ed adottare i provvedimenti necessari, (Art. 40 comma 5 <i>bis</i> , osservando anche le specifiche norme riportate nell'allegato XV e quelle emanate al riguardo delle Unità periferiche interessate per ogni singolo impianto di rilevamento temperatura boccole.	prima possibile il treno interessato, qualora non via abbia provveduto direttamente il sistema stesso, e comunicare, in ogni caso, all'agente di condotta tutte le informazioni relative all'anormalità segnalata 16.4. Le misure necessarie, in base alle anormalità riscontrate e alla visita al materiale rotabile (ripresa della marcia con o senza limitazione della velocità, richiesta di soccorso, ecc.), devono essere stabilite dall'agente di condotta sulla base delle indicazioni riportate nelle DPC.				
Art. 21 Arrivo e fermata dei treni Ricevimento su binario ingombro 1 Un treno non deve giungere, a partire o transitare da una stazione od altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte dall'orario, salvo i casi specifici previsti dalla presente Istruzione od autorizzati dalle Unità centrali interessate Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMSETCS L2 le fermate d'orario o prescritte devono essere rispettate dal personale di condotta indipendentemente dalle segnalazioni ricevute in cabina di guida.		Il rispetto dell'orario e delle fermate sono aspetti di competenza delle IF.		x	
2. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi: a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto; b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o, nei casi previsti dalle apposite Istruzioni, la completa indipendenza degli	stessi indipendenti per disposizione di impianto;	Procedure di competenza del GI. La norma regolamenta tutte le linee e tutti gli impianti.	Х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto dal sistema di segnalamento che imponga l'arresto del treno ad 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.				
2 bis Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMSIETCS L2, l'arrivo, la partenza o il transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione d'impianto; 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.		Procedura soppressa Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
3In 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: — 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		Procedura soppressa Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
centrale competente; — gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o, nei casi previsti dalle apposite Istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente capoverso; nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di la categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.					
3 bis Nelle stazioni ubicate su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMSIETCS 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: — il punto di convergenza sia protetto da segnale imperativo di partenza, 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 al precedente 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.		Procedura soppressa Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
4. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località,		Aspetti di carattere commerciale di competenza delle IF.		Х	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento sui Segnali e dalla P.G.O.S., solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.					
5 Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatoi 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. In mancanza di tale avviso il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.	 4.11. I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno attraverso: le DEL di cui al punto 2.20; le DPC di cui al punto 3.8; i segnali di terra e di bordo, in conformità al Regolamento sui Segnali; 4.12. I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate. 	Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		
 6 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. I1 macchinista può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità quando: 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 candeliere 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; b) il segnale sia integrato da segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale 		Procedura non più necessaria in quanto le stazioni regolamentate hanno il doppio segnalamento di protezione e partenza completo. Le stazioni che non soddisfino tale requisito devono esser regolamentate dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza delle norme vigenti (vecchio RCT, ecc), rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
evenienza, dovrà essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria; 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. Le disposizioni del presente comma vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali. 7 In caso di guasto ai segnali o di movimento		Testo soppresso in quanto le norme per i			
dei treni con segnali a via impedita devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui Segnali e quelle riportate nella presente Istruzione.		movimenti con i segnali a via impedita sono disciplinati dal nuovo RCT.			
8. Nelle stazioni i treni debbono 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.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
9 Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo (articolo 18/2), salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dalle Unità centrali interessate. Il macchinista, se ricevuto su binari muniti di tabelle di orientamento di cui all'art. 65 bis11 del Regolamento sui Segnali, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.	8.8 L'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, come previsto dal Regolamento sui Segnali, senza oltrepassare il termine dell'itinerario d'arrivo.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Non sono più previste deroghe di superamento del termine dell'itinerario di arrivo.	X		X
10 Sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci (Art. 27/5) il macchinista dei treni aventi fermata nelle stazioni di incrocio deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (comma 15).		Le linee con il controllo degli incroci devono essere regolamentate dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc), rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	Х		Х
11 Quando un treno è in ritardo il dirigente		Aspetto commerciale di competenza delle IF.		Χ	

		,			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
deve procurare di sopprimere nella propria					
stazione e nei posti intermedi fino alla stazione					
successiva, la fermata di orario o prescritta che					
non occorra per il servizio viaggiatori e non sia					
altrimenti necessaria.					
12 Qualora non sia stato possibile far		Aspetto commerciale di competenza delle IF.		Х	
preavvisare un treno di non effettuare una					
fermata d'orario o prescritta, il dirigente della					
stazione interessata può evitarne l'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.					
Per un treno viaggiatori anche se non					
ordinario, la procedura su descritta è applicabile					
alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per					
indicazione d'orario, o prescritte non per servizio					
viaggiatori.					
13 Nell'entrare nelle stazioni di incrocio o di		Le linee con il controllo degli incroci devono	X		X
prece-denza rette da aiutante di movimento,		essere regolamentate dal GI con proprie D.E., da			
su linea esercitata a D.U. (I), i macchinisti dei		emanare in coerenza con le norme vigenti			
treni incrocianti ed il macchinista del treno che		(vecchio RCT, ecc), rispetto le quali il GI			
prende il passo devono ridurre la velocità a 30		medesimo deve emanare le relative procedure di			
kmlh sugli scambi d'ingresso e fermare in		interfaccia.			
stazione.					
I treni che terminano la loro corsa in una					
stazione retta da aiutante devono osservare per					
l'ingresso in questa le norme stabilite per le					
stazioni di incrocio.					
I1 macchinista dei treni circolanti su linee					
esercitate a Dirigenza Unica ed aventi fermata					
nelle stazioni di diramazione,di passaggio dal					
doppio al semplice binario, termine di corsa e					
capotronco, deve considerare il binario di					
ricevimento ingombro all'uscita.					
(1) Le norme particolari aggiuntive riguardanti					
gl'incroci e le precedenze su tali linee sono					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
riportate nelle "Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico"					
14 Sulle linee esercitate a D.U. i treni in arrivo nelle località impresenziate debbono arrestarsi prima di impegnare i deviatoi incontrati di punta ed i1 capotreno deve accertarsi della integrità e della regolare posizione di ogni deviatoio e del relativo fermascarnbio prima di far proseguire il treno. Il macchinista non deve proseguire se tale accertamento non è stato fatto dal capotreno.		Le linee con il DU devono essere regolamentate dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc), rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		Х
15 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. 18 commi 2 a), 2bis a), 2bis b) e 2bis C) primo alinea o all'art. 18 commi 2 b) e 2bis C) secondo alinea, salvo la presenza di un P.L. nella zona di uscita di una stazione con segnale di partenza comune a più binari. In questo caso il P.L. si considera comunque protetto quando sia a distanza non inferiore a 50 metri dal segnale stesso. 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. 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 questi sia munito di segnale di arresto. Salvo i casi di cui al comma 16, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono	7.15 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. 9.17 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: omissis stesso.	Mantenuto il principio di sicurezza senza specificare lo spazio quando posto oltre il termine dell'itinerario di arrivo; stabilire tale spazio è di competenza del GI. Il principio vale per tutte le linee.	х		x

essere avvisati con prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio) dei ricavimento su princi (modulo o dispaccio) dei discrimento si segnale di protezione a via impedita oppure, sulle inser munite di attrezzature atta a realizzare il sistema ERTINSIETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo dispaccio) nel ricavimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo dispaccio) nel tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di arvenzature dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere serposto in corrispondenza dell'ostacolo Analoga procedura deve essere serpore protetto con il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo o Analoga procedura deve essere sempre protetto con il segnale di arresto amano a 100 metri. (1) « A		T	<u> </u>			- ·
essere avvisati con prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio) del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETGS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostareolo Analoga procedura deve essere adoltata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba ecozzionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'utilmo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) e A	IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	
essere avvisati con prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio) el ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attiezzature atte a realizzare il sistema ERTINS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro is trova prima deli binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuti in stazione (2); in quest'uttimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) « A						•
scritta (modulo o dispaccio) del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle line munite di attrezzature atte a realizzate il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio), in tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere sompre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) « A						icati
binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnaled di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il isstema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere illizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere edatitata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuti on stazione (2); in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere empre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) « A	· ·					
segnale di protezione a via impedita oppure, sulle line munite di attrezzature atta a realizzare i sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere un prescrizione di avanzamento el isegnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento de un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in questruttimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 meth. (1) « A						
linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere aposito in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'utilimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) « A						
sistema ERTMS/ETCS 1.2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed 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. (1) « A						
Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adoltata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'utilmo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) « A						
prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato di segnale di arrasto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed 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. (1) « A						
dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di avrasto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed 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. (1) « A						
il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed 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. (1) « A						
dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed 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. (1) « A						
adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed 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. (1) « A	deve essere posto in corrispondenza					
binario di ricevimento ed 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. (1) « A						
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. (1) « A						
in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) « A						
sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri. (1) « A	\ \ /'					
a 100 metri. (1) « A	· ·					
(1) « A						
ricevimento ingombro (o tronco) ». (2) « A						
(2) « A						
16. — I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre: a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio rispetto al paraurti del binario tronco; b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingrombro all'uscita; c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui Segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. 3. 17 Un treno che deve entrare in stazione sul binario in caso b) in quanto riferito a linee che devono essere regolamentate dal Gl con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc), rispetto le quali il Gl medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia. Stabilire, in relazione alla visibilità dell'ingombro da parte dell'agente di condotta del treno in arrivo, se e dove esporre il segnale di arresto è competenza del Gl, al quale resta l'obbligo di stabilire anche le relative procedure di interfaccia.						
16. — I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre: a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio rispetto al paraurti del binario tronco; b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita; c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui Segnale per ingresso su binario ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto dell'ostacolo. 9.17 Un treno che deve entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro (punto 7.11) deve devono essere regolamentate dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc), rispetto le quali il GI movimento registrata e ricevuto con il segnale di protezione a via impedita, salvo: a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto e competenza del GI, al quale resta l'obbligo di stabilire anche le relative procedure di interfaccia. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in						
segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre: a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio rispetto al paraurti del binario tronco; b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita; c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui Segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. 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: a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto del protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali caso il segnale di arresto è competenza dell'ostacolo. signale di protezione a via libera e l'avviso di ciò con prescrizione di movimento registrata e ricevuto con il segnale di protezione a via impedita, salvo: a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali caso il segnale di arresto è competenza del GI, al quale resta l'obbligo di stabilire anche le relative procedure di interfaccia. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in	con inguitato prima dei binano di neevimento».					
al precedente comma non occorre: a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio rispetto al paraurti del b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita; c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal specifico del segnale di protezione previsto dal specifico del segnali per ingresso su binario ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. essere avvisato di ciò con prescrizione di movimento registrata e ricevuto con il segnale di protezione a via impedita, salvo: a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di arresto ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto con l'aspetto specifico del segnale di condotta dovrà competenza del GI, al quale resta l'obbligo di stabilire anche le relative procedure di interfaccia. Stabilire, in relazione alla visibilità dell'ingombro da parte dell'agente di condotta do l'approcedita del treno in aprivo, se e dove esporre il segnale di condotta dovrà competenza del GI, al quale resta l'obbligo di stabilire anche le relative procedure di interfaccia.	16. — I treni possono essere ricevuti con il	9.17 Un treno che deve entrare in stazione sul	Eliminato il caso b) in quanto riferito a linee che	Х		Х
a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio rispetto al paraurti del binario tronco; b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita; 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. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. movimento registrata e ricevuto con il segnale di protezione in segnale di protezione a via impedita, salvo: a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti del binario di testa rispetto al paraurti di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in	segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui	binario di ricevimento ingombro (punto 7.11) deve	devono essere regolamentate dal GI con proprie			
nell'Orario di Servizio rispetto al paraurti del binario tronco; b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita; 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. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. protezione a via impedita, salvo: a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. protezione a via impedita, salvo: a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti del binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali caso il segnale di arresto competenza del GI, al quale resta l'obbligo di stabilire anche le relative procedure di interfaccia. Stabilire, in relazione alla visibilità dell'ingombro da paraurti del visibilità dell'ingombro da paraurti dell'aspente di condotta del treno in tarita dell'aspente di condotta del treno in visibilità dell'ingombro da paraurti dell'aspente di condotta del treno in tarita dell'aspente di condotta del visibilità dell'ingombro da paraurti dell'aspente di condott	al precedente comma non occorre:		D.E., da emanare in coerenza con le norme			
binario tronco; b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita; 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. In tal caso il segnale di arnesto al mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario di treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. a) nelle stazioni di testa rispetto al paraurti di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in	1 '	movimento registrata e ricevuto con il segnale di				
b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita; 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. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. di binario tronco; b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in	· · · · · ·		medesimo deve emanare le relative procedure di			
comma 10 per ingombro all'uscita; 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. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali ultimi casi l'agente di condotta del treno in arrivo, se e dove esporre il segnale di arresto competenza del GI, al quale resta l'obbligo di stabilire anche le relative procedure di interfaccia. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in			1			
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. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. Il'aspetto specifico del segnale di protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in		,				
specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui Segnali per ingresso su binario ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. protezione previsto per ingresso su binario ingombro o corto. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in	,	, , ,				
Regolamento sui Segnali per ingresso su binario ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. In tal caso il segnale di arresto dell'ostacolo. In tal caso il segnale di arresto in corrispondenza dell'ostacolo. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in						
ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. In tali ultimi casi l'agente di condotta dovrà comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in						
a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo. comunque avanzare sul binario di ricevimento tenendo conto di dover arrestare il treno in		, -	stabilile afficile le relative procedure di interfaccia.			
dell'ostacolo. tenendo conto di dover arrestare il treno in						
In determinate stazioni di testa individuate prossimità del paraurti o del segnale di arresto						

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
dalle Unità periferiche interessate ed indicate 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.	posto a protezione dell'ingombro, oppure in prossimità dell'ingombro stesso.				
17 bis. — Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio, rispetto al paraurti del binario tronco,i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 Km/h. Tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'Orario di Servizio. 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 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento e dell' Orario di servizio.		Tutti i treni devono circolare protetti dal sistema di protezione.			X
18. — Soppresso. 19. — Quando il macchinista si accorgesse di essere indebitamente ricevuto su di un binario ingombro, o incompatibile al servizio del proprio treno, o diverso da quello sul quale avesse avuto avviso di entrare, oppure, su di una linea di diramazione diversa da quella che deve essere percorsa dal treno, dovrà valersi di tutti i mezzi disponibili per fermareprontamente il treno.	9.11 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.	Procedure di competenza delle IF.		X	
Art. 22 Treni in multipla trazione Locomotive di rinforzo in coda 1 Quando un treno viene rimorchiato da locomotive in multiplo attacco è sempre il macchinista di testa che sposta il treno, regola la corsa e dà i fischi regolamentari		Procedure di competenza delle IF.		х	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
2 Ogni singolo macchinista, prima di muovere la propria locomotiva, deve assicurarsi che sulla locomotiva attigua vi sia il rispettivo personale di servizio.		Procedure di competenza delle IF.		Х	
3. - Quando il treno porta i segnali notturni, i fanali delle locomotive interposte debbono essere spenti od oscurati.		Procedure di competenza delle IF.		Х	
4. - L'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (D.C.T.,capodeposito, ecc.) che aggiunge la locomotiva di rinforzo in coda (spinta) deve avvisare il macchinista di testa ed il capotreno, nonché il dirigente movimento, salvo l'eccezione di cui al comma 7.		Procedure di competenza delle IF.		X	
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. 11 treno rinforzato con locomotiva sganciabile deve portare la doppia segnalazione di coda prevista dal Regolamento sui Segnali.		Procedure di competenza delle IF. La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo.		х	Х
6 Non è ammesso l'impiego della maglia sganciabile per la spinta quando, per l'interruzione delle telecomunicazioni, non sia stato possibile avvisarne la stazione successiva od anche uno solo dei posti di blocco intermedi e riceverne la relativa conferma.		La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo.			Х
7 Nell'Orario di Servizio possono essere indicati i treni ordinari normalmente spinti con locomotiva sganciabile, viaggiante da stazione a stazione.		La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo.			Х
8 Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza locomotiva di spinta, l'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (D.C.T.,		La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo.			Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
capodeposito, ecc.) deve darne awiso al macchinista, al capotreno e al dirigente movimento.					
9 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.		La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo			X
10 Sulle linee a doppio binario, quando la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea e si ricoveri in stazione percorrendo il binario illegale, non occorre avviso di incrocio ai treni interessati.		La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo.			Х
11 Sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi non è ammesso che la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la locomotiva stessa deve rientrare.		La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo.			Х
12 Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le spinte date ai fini dell'avviamento nell'ambito di una stazione.		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		
13 I1 macchinista di testa nei treni rinforzati da locomotiva in coda od intercalata nel treno, ricevuto partenza dei treni l'ordine di partenza, dà il prescritto segnale. I1 macchinista della locomotiva di spinta o di quella intercalata udito tale segnale lo ripete per intesa e mette in azione la locomotiva con opportuna gradualità. I1 macchinista di testa udito il segnale d'intesa mette subito in azione la locomotiva ed inizia con cautela l'avviamento del treno.		Procedure di competenza delle IF.		X	
14 Quando la locomotiva di testa effettua lo spunto del treno senza l'intervento di quella di spinta, il macchinista di quest'ultima di sua iniziativa e con le necessarie cautele metterà in azione la propria locomotiva al momento opportuno a seconda delle necessità. Sui tratti		Procedura di competenza delle IF.		Х	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
acclivi la locomotiva di spinta deve essere					
sempre attiva.				L	
15. — Il macchinista della locomotiva di coda o di		Procedura di competenza delle IF.		X	
quella intercalata durante la corsa deve pur					
attenersi scrupolosamente ai segnali del					
macchinista di testa. Solo nelle discese deve,					
occorrendo, usare di propria iniziativa i mezzi					
frenanti a sua disposizione.					
16 . — Il macchinista di testa deve a sua volta		Procedura di competenza delle IF.		X	
regolare in tempo debito l'azione della propria					
locomotiva nei punti ove cambia la pendenza					
della linea, al fine di prevenire e d'evitare ogni					
causa di urti o di strappi al treno.					
17. — Qualora la locomotiva di coda in seguito a		Procedura di competenza delle IF.		X	
spezzamento degli organi d'attacco si					
distaccasse dal treno il macchinista deve fermare					
la locomotiva e richiamare l'attenzione del					
personale del treno col segnale d'allarme e					
riaccostarsi al convoglio solo dopo il suo arresto.					
Art. 23					
Segnali d'arresto e di					
rallentamento non notificati					
1. — Al presentarsi di un segnale d'arresto non					
notificato esposto sulla linea o lungo il treno il	competenze, rilevi una anormalità che possa				
macchinista deve, senza alcun indugio, fermare	compromettere la sicurezza della circolazione				
subito il treno mettendo in atto tutti i mezzi di	deve provvedere ad arrestare la circolazione con				
frenatura di cui dispone ed attenersi alle	i mezzi di cui dispone				
disposizioni che gli saranno date.	9.2 In caso di anormalità che interessi la				
Nel caso che il segnale non fosse	sicurezza della circolazione, oltre quanto previsto				
presenziato, il macchinista deve, dopo la fermata,	al punto 20.1, sulle linee appositamente				
mettersi in contatto a mezzo telefono con la	attrezzate si deve lanciare la chiamata di				
successiva località di servizio per ricevere le	emergenza. Sulle linee con il sistema di				
eventuali informazioni.	segnalamento che invia il consenso al movimento				
	direttamente in cabina di guida si deve fare uso				
	anche dei messaggi di emergenza utilizzabili in				
	tale sistema.				
	9.3 Compatibilmente con la situazione in atto,				
	deve essere evitato di arrestare i treni in				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle				
	linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo				
	PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento tramite l'intervento del regolatore				'
	della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente				1
	di condotta.				1
	9.4 Qualora, in seguito ad una anormalità che				1
	interessi la sicurezza della circolazione, si				1
	verifichi l'arresto dei treni in linea, per la ripresa				1
	della corsa occorre autorizzazione registrata del				1
	regolatore della circolazione di giurisdizione. Tale				1
	autorizzazione potrà essere concessa solo previo				1
	accertamento dell'esistenza delle condizioni di				1
	sicurezza.				1
	9.5 Gli agenti di condotta che ricevono una				1
	chiamata di emergenza devono prontamente				1
	ridurre la velocità di marcia a 30 km/h e mettersi				1
	in contatto con il regolatore della circolazione di				1
	giurisdizione.				1
	I regolatori della circolazione che ricevono una				1
	chiamata di emergenza devono disporre per				1
	l'immediato arresto dei treni interessati ricadenti sotto la propria giurisdizione.				1
	9.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno				
	deve essere comunicata dall'agente di condotta				1
	al regolatore della circolazione di giurisdizione.				1
	Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto				1
	del treno, nella comunicazione l'agente di				1
	condotta deve precisare, oltre alle cause				1
	dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso,				1
	cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici				1
	limitrofi oppure l'itinerario di una località di				
	servizio) e la presenza o meno del consenso al				1
	movimento. In tale evenienza l'agente di condotta				1
	deve anche assicurare l'immobilità del treno.				<u> </u>
2. — Al presentarsi di un segnale di	12.11 I rallentamenti non notificati ai treni devono				1
rallentamento non notificato il macchinista deve	essere considerati come ostacoli improvvisi.				1
rispettarlo percorrendo il tratto in soggezione a					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
velocità non superiore a 10 km/h. In tale evenienza l'anormalità deve essere notificata con le modalità previste per il caso di rilevamento di un segnale fisso spento (vedi art. 20/8).					
Art. 24 Treni serviti da freno continuo Avarie ai compressori 1. — E' obbligo del personale di condotta di assicurarsi frequentemente della regolarità del freno continuo e particolarmente in prossimità dei segnali fissi, dei rallentamenti e dei tratti in discesa di qualche entità, controllando le pressioni della condotta e del serbatoio principale del freno.		Procedura di competenza delle IF.		x	
2. — Nei casi di mancanza o di irregolarità di funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa durante la corsa del treno, ed in caso di mancanza di tensione per la trazione elettrica, per i treni serviti da frenatura continua o parzialmente continua il macchinista: a) su tratti di linea con pendenza uguale od inferiore al 15 ‰, proseguirà la corsa fino a quando la pressione sia non inferiore a 4 bar nella condotta generale a freni chiusi e non inferiore a 5 bar nel serbatoio principale del freno; al disotto di tali valori il macchinista fermerà il treno possibilmente in una stazione; b) su tratti di linea con pendenza superiore al 15 ‰, purché le pressioni di cui sopra non scendano a valori inferiori, proseguirà la corsa fino e non oltre la prima stazione che incontra. Nei casi di cui ai punti a) e b) precedenti, qualora la pressione in condotta scenda a valori inferiori a quelli indicati al punto a) il macchinista deve subito fermare il treno e successivamente osservare le norme riportate nell'art. 78 della P.G.O.S. per il caso di guasto al freno.	insufficiente efficacia del sistema di frenatura deve subito arrestare il treno per i necessari provvedimenti (ripetizione della prova del freno, verifica della percentuale di massa frenata. ecc.).	Procedure di competenza delle IF.		X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
3. — Nei casi di fermata di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua su tratti di linea con pendenza superiore al 10% e mancando la possibilità di proseguire, il macchinista avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 78 della P.G.O.S.	9.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazioneomissis al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.	Procedura di competenza delle IF.		Х	
4 . — Solo dopo ripristinate le normali condizioni di efficienza del freno continuo, i mezzi impiegati per la immobilizzazione del treno potranno essere disattivati o rimossi.		Procedura di competenza delle IF.		X	
5. — Sui tratti di linea in pendenza, l'apertura dei freni ad aria compressa deve essere sempre effettuata dal macchinista ricaricando la condotta generale alla pressione di regime; è rigorosamente vietato ricorrere al dispositivo di scarico del freno deiveicoli per ottenere la sfrenatura di tutto o parte del treno.		Procedura di competenza delle IF.		Х	
Art. 25 Uso dei freni in discesa nei treni utilizzanti freni a mano 1. — Il macchinista di un treno servito da freni a mano o da frenatura parzialmente continua deve, ad ogni occorrenza, ordinare tempestivamente, mediante il fischio della locomotiva, la chiusura dei freni a mano e valersi opportunamente anche del freno della locomotiva per regolare la velocità.		Non è più previsto l'utilizzo dei freni a mano come sistema di frenatura dei treni.			x
2. — Quando si verificassero anormalità causate da insufficiente azione dei freni, il macchinista dovrà insieme al capotreno, procedere al controllo delle loro apparecchiature, rilevando in particolare lo stato termico dei ceppi. Il macchinista dovrà controfirmare sul foglio di corsa il rapporto delle constatazioni. Art. 26	17.2 Nel caso l'agente di condotta rilevi una insufficiente efficacia del sistema di frenatura deve subito arrestare il treno per i necessari provvedimenti (ripetizione della prova del freno, verifica della percentuale di massa frenata. ecc.).	Procedura di competenza delle IF.		X	
Precedenze					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
1. In una stazione ha luogo una precedenza «normale» quando per disposizione d'orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci. 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 «anormale». Nel caso non sia possibile comunicare ad una stazione la successione, oppure una variazione della successione dei treni, la stazione che invia un treno diverso da quello atteso dalla sta-zione 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 (1). 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. Lo stesso dirigente deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta. 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. (1) «Fermate al segnale di protezione di comunque disposto. Il capotreno annunci per telefono il numero del treno al dirigente ed attenda istruzioni per il proseguimento con		Le precedenze e più in generale la successione dei treni non vengono regolamentati in quanto, nell'ambito del nuovo RCT, sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione. Per quanto riguarda invece contesti di esercizio ferroviario diversi da quelli regolamentati dal nuovo RCT, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., il Gi deve regolamentare tali contesti con proprie DE, da emanare in coerenza con le norme in vigore (vecchio RCT, ecc.) e, rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le necessarie prescrizioni di interfaccia.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
dispaccio».					
Art. 27 Incroci 1. — Sulle linee a semplice binario i treni circolanti in senso opposto s'incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio tra due treni può essere «normale» (indicato in orario o di fatto) oppure «anormale» (in seguito a spostamento). La stazione in cui l'incrocio viene fissato è denominata sede d'incrocio. Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.		Gli incroci tra treni e più in generale la successione dei treni non vengono regolamentati in quanto, nell'ambito del nuovo RCT, sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione. Per quanto riguarda invece contesti di esercizio ferroviario diversi da quelli regolamentati dal nuovo RCT, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., il Gi deve regolamentare tali contesti con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme in vigore (vecchio RCT, ecc.) e, rispetto le quali il Gl medesimo deve emanare le necessarie prescrizioni di interfaccia.	x		X
 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. Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in 		Vale quanto previsto per il precedente comma 1. Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
diversa misura, il dirigente della stazione sede di incrocio provvede a spostarlo in altra dove risulti più conveniente. 4. — Sulle linee a semplice binario stabilite dall'Unità periferica interessata, attrezzate con il blocco elettrico e nelle quali tutte le stazioni atte		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
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					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
treni interessati per gli incroci o per i loro					
spostamenti e non trovano applicazione le norme					
di cui ai comma successivi del presente articolo.					
5 Sulle linee a semplice binario, non comprese		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
tra quelle di cui al precedente comma 4 ed		Vale qualito previsto per il precedente comma 1.			
indicate nell'Orario di Servizio, il personale di					
condotta ed il capotreno dei treni interessati					
devono intervenire nel controllo degli incroci. Su					
tali linee gli incroci con treni non ordinari, con					
treni periodici di cui all'art. 28/2, gli incroci					
anormali, nonché gli incroci di fatto di cui al					
recedente comma 2, devono essere notificati ai					
treni stessi con prescrizione.					
6. — Sulle linee in cui il personale dei treni		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
interviene nel controllo degli incroci, i treni					
devono fermare nelle stazioni sede d'incrocio.					
Si fa eccezione, per il treno che arriva per					
ultimo, nei casi sottoindicati:					
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					
ordinare a precedente stazione di fermata di					
prescrivere libero transito al treno incrociante (1).					
Con tale prescrizione è implicita la					
soppressione di fermata, anche d'orario o					
prescritta, nella stazione d'incrocio;					
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					
avviene senza anesto. Se il tieno na lennata					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
d'orario o prescritta, volendosi evitare l'arresto del treno, il dirigente ordinerà tempestivamente al macchinista, con la paletta di comando, la ripresa della corsa. In tali casi il macchinista ed il capotreno restano esonerati dagli accertamenti relativi all'arrivo degli incrocianti. (1) «Libero transito a rispetto treno o treni (ed occorrendo) percorrendo binario deviato a km/h».					
7. — Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da un'indicazione d'incrocio quando quest'ultimo venga a mancare, la soppressione di fermata è implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento dell'incrocio per soppressione di treni.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
8. — Nelle stazioni d'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. 21/15) salva la deroga di cui al successivo comma 11. Inoltre prima della partenza il macchinista è tenuto a controllare l'avvenuto arrivo dei treni incrocianti, fatta eccezione per il caso di incrocio anormale che venga a cadere in stazioni di diramazione rispettoai treni provenienti da altra linea. In mancanza di un sicuro accertamento diretto, il macchinista deve farsi dare dal dirigente o dal capotreno comunicazione verbale dell'avvenuto arrivo dei treni incrocianti. In ogni caso, il capotreno deve farsi comunicare dal dirigente l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante e trascriverla sul foglio di corsa. Quando uno o più treni incrocianti non siano ancora giunti, il macchinista ed il capotreno		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	Ŧ	Princ ipi modif icati
possono proseguire in quanto abbiano ricevuto					
dal dirigente, ordine scritto di spostamento					
d'incrocio con mod. M. 1 completo del numero					
del dispaccio di accettazione o, in sua vece,					
dell'annotazione «blocco elettrico» nel caso di					
efficienza di tale blocco e di guasto alle					
telecomunicazioni.					
9. — Quando l'incrocio di due treni venga		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
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 ordinargli d'incrociare l'altro treno					
sul doppio binario (1). Tale prescrizione esonera					
il personale del treno anche dall'obbligo di					
eseguire la fermata per fatto di incrocio nella					
stazione di passaggio.					
10. — Nelle stazioni limite fra un tratto di linea in		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
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.					
Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da					
spostamenti, i treni suddetti devono essere					
avvisati o fatti avvisare a cura della stazione					
limite.					
11. — In deroga alle norme di cui al comma 8,		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
nelle stazioni limite i macchinisti di treni aventi					
fermata non sono tenuti, salvo esplicita					
prescrizione, a considerare il binario di					
ricevimento ingombro all'uscita.					
12. — Quando un incrocio debba essere spostato		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
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					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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 (1). (1) «Incrocio col tr già avvenuto in precedente stazione».					
13. — Soppresso.					
Art. 28 Treni ordinari periodici 1.— Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, la periodicità dei treni periodici (Art. 14 comma 15) può essere modificata, durante il periodo di validità dell'orario, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.	 4.9 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione. 4.10 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 5.10. 	L'ulteriore classificazione dei treni è un aspetto organizzativo di competenza del GI, così come la diramazione dell'orario, rispetto i quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	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, deve essere dato tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi.		Vale quanto previsto per le linee con il controllo degli incroci.			
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.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 29 Treni straordinari ad orario prestabilito 1. — I treni straordinari possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine superiore, oppure di iniziativa per sopraggiunte necessità.	 4.9 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione. 4.10 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 5.10. 	L'ulteriore classificazione dei treni è un aspetto organizzativo di competenza del GI, così come la diramazione dell'orario, rispetto i quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		
2.— La richiesta della locomotiva, completata da		Procedure di competenza delle IF.		Х	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
tutti i dati necessari, deve essere fatta tempestivamente al deposito locomotive. Disposizioni locali possono determinare l'anticipo con cui la richiesta deve essere fatta.					
3. — L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. — Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario con mod. M. 4 i treni che hanno incroci con esso.		Vale quanto previsto per le linee con il controllo degli incroci.			
5. — Sulle linee a semplice binario dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, i treni straordinari possono essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 30 Treni straordinari ad orario libero 1. — Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile, né torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito, o con un supplementare, le stazioni possono, previ accordi telefonici, mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (O.L.).	 4.9 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione. 4.10 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 5.10. 	Procedure di dettaglio di competenza del GI. L'ulteriore classificazione dei treni è ritenuta un aspetto organizzativo di competenza del GI, così come la diramazione dell'orario.	X		
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 numero pari o dispari a seconda del loro senso di marcia (es.: O.L. 1, O.L. 2, ecc.).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. — Per la circolazione dei treni O.L. tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine ove tali treni		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
devono sempre arrestarsi salvo esplicito ordine contrario.					
4. — Sulle linee a semplice binario, la stazione che riceve l'annuncio dell'effettuazione del treno O.L., 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 esserne avvisati.		Vale quanto previsto per le linee con il controllo degli incroci.			
Art. 31 Treni supplementari 1. — Le stazioni possono effettuare treni supplementari in relazione alle occorrenze, senza preventiva autorizzazione superiore.	 4.9 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione. 4.10 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 5.10. 	Procedure di dettaglio di competenza del GI. L'ulteriore classificazione dei treni è ritenuta un aspetto organizzativo di competenza del GI, così come la diramazione dell'orario.	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 e della parola «bis», «ter», ecc. se trattasi di supplementare a seguito.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
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. È ammesso un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. — L'anticipo massimo consentito lungo il percorso dei treni supplementari in precedenza, o, sulle linee di cui all'art. 33 comma 5, l'anticipo massimo consentito in partenza dalle stazioni ove il treno effettua servizio viaggiatori, deve essere		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

		T			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
comunicato al macchinista e al capotreno(1).					
1) «Viaggiate con anticipo massimo di					
minuti su tutto il percorso » oppure per le linee di cui all'art. 33 comma 5:					
«Partite con anticipo massimo di minuti					
dalle stazioni dove si effettua servizio					
viaggiatori».					
5. — È consentito lo scambio dei materiali fra il		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
treno normale e il suo supplementare, sia a					
seguito che in precedenza, in relazione alle					
esigenze del servizio dei treni. Dello scambio dei					
materiali debbono essere avvisati i treni (2) a					
cura della stazione che ne prende l'iniziativa.					
(2) — PER I TRENI SUPPLEMENTARI A SEGUITO:					
Al treno inviato per primo: «Da viaggiate					
come treno normale». Al treno inviato per					
secondo: «Da viaggiate come vostro					
supplementare a seguito».					
— PER I TRENI SUPPLEMENTARI IN					
PRECEDENZA:					
Al treno inviato per primo: «Da a					
viaggiate come treno ante», aggiungendo la					
prescrizione di cui alla nota (1), (oppure: non					
ammesso alcun anticipo).					
Al treno inviato per secondo: «Da viaggiate come treno normale».					
come treno normale//.					
Art. 32					
Soppressione, rieffettuazione,					
fusione e sostituzione treni					
1. — In caso di mancanza di materiale, di	4.9. Ciascun treno deve essere identificato	La soppressione, rieffettuazione, fusione e	X	X	X
cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra	univocamente da un codice alfanumerico e dalla	sostituzione dei treni non sono regolamentati in			
anormalità, le stazioni possono sopprimere i treni	data di effettuazione.	quanto, nell'ambito del nuovo RCT, sono			
senza servizio viaggiatori. I treni con servizio	4.10. Dal numero di un treno deve potersi individuare il conce di marrie e con si tretti di treno	considerati aspetti non legati alla sicurezza della			
viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore od in seguito a fusione o	individuare il senso di marcia e se si tratti di treno viaggiatori, merci, o di trasporto combinato	circolazione. Per quanto riguarda invece contesti di esercizio			
sostituzione con altri treni, oppure per	codificato di cui al punto 5.10.	ferroviario diversi da quelli regolamentati dal			
Cookeazione con diai troni, oppure per	Todamouto di odi di punto 0.10.	Tonoviano divoroi da quelli regolamentati dal			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
disposizione dell'Unità centrale competente. Della soppressione, anche se prevista in orario, devono essere avvisati i treni che con essi hanno incroci, circolanti sulle linee ove il personale dei treni è tenuto al controllo degli incroci stessi (1) viene nel controllo degli incroci, le stazioni possono provvedere alla rieffettuazione di treni precedentemente soppressi.		nuovo RCT, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., essi devono essere gestiti dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc.) e rispetto i quali il GI medesimo deve emanare le relativi procedure di interfaccia.			
(1) "Treno soppresso da a" 1 bis. – Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, le stazioni possono provvedere alla rieffettuazione di treni precedentemente soppressi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
2 Su determinati tratti fra due stazioni, serviti da più linee affiancate a doppio binario, esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni, in base a disposizioni particolari stabilite dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione. Qualora l'affiancamento si verifichi fra una linea esercitata col blocco radio e altre linee col blocco elettrico è ammesso, alle condizioni e con le modalità di cui al precedente capoverso, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico. Alle condizioni stabilite di volta in volta dall'Unità centrale competente, nel caso in cui due stazioni siano collegate da diverse linee, possono essere considerati affiancati tratti di linea a doppio binario a tratti di linea a semplice binario, nonché due o più linee a semplice binario. Art. 33	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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Anticipo nella corsa dei treni 1. – In relazione alle esigenze di servizio, è ammesso che i treni viaggino in anticipo sul proprio orario.		L'anticipo nella corsa dei treni non è regolamentato in quanto, nell'ambito del nuovo RCT, è considerato un aspetto non legato alla sicurezza della circolazione. Per quanto riguarda invece contesti di esercizio ferroviario diversi da quelli regolamentati dal nuovo RCT, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., essi devono essere gestiti dal Gi con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme vigenti (vecchio RCT, ecc.) e rispetto i quali il GI medesimo deve emanare le relativi procedure di interfaccia.	x	X	X
2. 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. 31 comma 4 e di quanto stabilito dal successivo comma 2 bis.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
2 bis - Sulle linee di cui al successivo comma 5, le Unità periferiche interessate possono disporre che in alcune stazioni determinati treni viaggiatori possono partire in anticipo rispetto al proprio orario. I treni interessati al provvedimento devono essere contraddistinti nell'Orario di Servizio con l'apposito simbolo (Art. 3 PGOS) riportato a fianco dell'ora di partenza dalla stazione stabilita.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
 3. – Quando siano stati presi preventivi accordi con tutte le stazioni interessate, anche per la soppressione di fermata nelle stazioni intermedie, il dirigente può disporre per l'anticipo di corsa del treno su un tratto comprendente più stazioni non oltrepassando mai la prima di incrocio. 4. – Il dirigente della stazione che dispone per 		Vale quanto previsto per il precedente comma 1. Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

	T	,			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
l'anticipo di corsa di un treno deve provvedere per l'opportuna prescrizione (1), fissando il limite massimo dell'anticipo stesso. (1) «Viaggiate con anticipo massimo di minuti da a ecc.» ed eventualmente «Soppressa fermata a Fermate a»					
5. – Su tutte le linee, escluse quelle a semplice binario indicate nell'Orario di Servizio dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il personale di condotta è tenuto 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 art. 21 comma 12 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, salvo l'osservanza delle norme di cui al comma 2.		Vale quanto previsto per le linee con il controllo degli incroci. Per quanto riguarda l'anticipo corsa vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 34 Mezzi d'opera 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.	3.1 Un rotabile è un veicolo ferroviario avente caratteristiche che ne consentono la circolazione sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Esso è provvisto di: - dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il rotabile e di trasmettere l'azione frenante ai rotabili collegati. Alcuni rotabili sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione dell'azione frenante ai rotabili collegati;	I convogli di mezzi d'opera ai fini della circolazione sono considerati come rotabili utilizzati per l'effettuazione dei treni.			x

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	 dispositivi di aggancio che consentono di collegare il rotabile ad altri rotabili in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. I rotabili possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione. 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 per la segnalazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione; 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; sottosistema di comunicazione via radio terra-treno; dispositivo per le segnalazioni acustiche. 				
2. – Possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i 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.	22.1. 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. 22.2. Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in assenza di circolazione dei treni o delle manovre.				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	22.3. I mezzi d'opera che non rientrano tra quelli di cui al precedente punto 22.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura in coerenza con i criteri di cui al precedente punto 4.31.				
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: - 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 atte ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto; - 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.	 4.31. L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi: a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre; b) la eventuale circolazione o sosta di rotabili sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro 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 tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del tratto di 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. 		X		X
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		Le tradotte devono circolare come circolano i treni. Non sono ammesse deroghe a tale principio. La denominazione "tradotte" è un aspetto commerciale di competenza delle IF.		Х	Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
procedure coerenti con quanto previsto per i mezzi d'opera al precedente comma 3.					
Art. 35 Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario 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: a) per disposizione prevista dall'Orario di Servizio (interruzioni programmate in orario ed intervalli d'orario); b) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di Servizio); c) per cause accidentali (interruzioni accidentali); d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto 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.	4.31 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi: a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre; b) la eventuale circolazione o sosta di rotabili sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro 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 tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del tratto di 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Il principio di sicurezza comprende anche procedure diverse da quelle dell'interruzione del binario.	x		X
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		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
segnale di arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori. L'esposizione del segnale di arresto non occorre: – sulle linee a doppio binario, se il binario interrotto è quello illegale; – in tutti gli altri casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza, stabiliti dalle Unità centrali interessate. 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 istruite del dirigente medecime.					
istruito dal dirigente medesimo. 3. – 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, su1 binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. – Di regola 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 solo senso legale e col normale regime.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
5. – 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 o entrambi i binari di una linea a doppio, d'iniziativa del dirigente di una stazione e fino alla stazione limitrofa abilitata, previ accordi col dirigente di		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
quest'ultima. Su tutte le linee, a richiesta degli agenti autorizzati del Gestore dell'Infrastruttura, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i dirigenti possono concedere interruzioni per la circolazione dei mezzi d'opera, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza, o per altre esigenze tecniche, secondo specifiche norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura medesimo; tali interruzioni vanno limitate fra stazioni attigue abilitate e possono essere richieste, con congruo anticipo, all'una od all'altra di tali stazioni.					
Art. 36 Circolazione a binario unico su linea a doppio binario 1. – La circolazione a binario unico su linea a doppio (circolazione nei due sensi su un solo binario) viene disposta con programma od attivata d'iniziativa dei dirigenti per necessità di movimento o per fatto accidentale (Art. 35).		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	x		
 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 disabilitate nonché le fermate munite di deviatoi, che si trovino sul tratto ridotto a binario unico, devono essere possibilmente presenziate da dirigente. 3. – Soppresso. 	13.1 Il tratto di linea esercitato a binario unico deve essere delimitato da località di servizio presenziate da regolatore della circolazione. La circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata dai due regolatori della circolazione i quali, al fine di assicurare ad ognuno dei treni inviati sul binario illegale il tratto di via libero concesso in uso esclusivo e protetto da indebiti accessi di altri rotabili, devono mettere i atti i necessari provvedimenti di sicurezza.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
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 il		Non sono ammesse deroghe alle norme del nuovo RCT.			Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2), per la circolazione nei due sensi di marcia su uno stesso binario.					
5. – 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.	13.2. 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.				
5 <i>bis.</i> – 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.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
6. – 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 i 30 Km/h in arrivo e fermata nelle stazioni interessate. Dette prescrizioni non devono 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: esposizione del segnale previsto dal Regolamento sui Segnali e marcia a vista		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

		<u> </u>			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro					
preceduti da tabella «C» oppure «S». In tal caso					
il macchinista deve effettuare la marcia a vista					
non superando comunque la velocità di 30 Km/h.					
Le anzidette prescrizioni devono essere date					
d'iniziativa e a cura delle singole stazioni del					
tratto esercitato a binario unico.					
6 bis In casi eccezionali, per determinati		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
singoli cantieri ad abolire la marcia a vista di cui					
al comma 6 punto e).					
7 Quando siano state realizzate tutte le		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
occorrenti condizioni di sicurezza, i dirigenti delle		·			
singole stazioni per evitare:					
ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata					
in precedenza del primo deviatoio della					
propria stazione;					
 ai treni circolanti su itinerario legale, la 					
fermata nella propria stazione.					
8. – Le stazioni che immettono i treni sul binario		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
illegale devono provvedere perché siano		·			
praticate le seguenti prescrizioni:					
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 come					
prescritto all'art. 18/11;					
c) ai treni che devono incontrare bivi in linea					
presenziati da dirigente, fermata prima di					
impegnare gli scambi dei bivi stessi.					
9. – Il dirigente che presenzia un bivio in linea		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
deve far proseguire i treni circolanti nel senso					
illegale, con la prescrizione di partire da binario					
sprovvisto di segnale di partenza.					
Art. 37					
Guasto al blocco elettrico e/o alle					
telecomunicazioni					
1 Sulle linee esercitate con il blocco elettrico	10.1. Ogni qualvolta per il movimento di un treno	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		X
manuale o conta-assi, venendone a mancare il	su un itinerario di una località di servizio o su un	I principi di sicurezza sono applicabili a tutte le			
funzionamento, la circolazione dei treni deve	tratto di linea (comprendente una o più sezione di	linee regolamentate dal nuovo RCT.			
essere regolata con il regime del blocco	blocco), non possa essere concesso il relativo				
telefonico da stazione a stazione oppure con	"consenso al movimento" tramite il sistema di				
dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e	segnalamento devono essere individuate le				
posto di blocco intermedio o tra due posti di	condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento				
blocco intermedi.	del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme				
	seguenti:				
	a) in mancanza della condizione di libertà				
	dell'itinerario o della libertà del tratto di linea,				
	sull'itinerario interessato il treno deve circolare				
	con marcia a vista e il movimento del treno può				
	avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di				
	linea sia concesso ad uso esclusivo del treno				
	stesso e protetto da indebiti accessi di altri				
	rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito				
	del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno				
	che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non siano in atto lavorazioni che possono				
	causare indebiti consensi al movimento, al treno				
	deve essere concesso un consenso al				
	movimento con marcia a vista. Per				
	l'accertamento della completezza del treno è				
	ammesso avvalersi dell'agente di condotta;				
	b) in mancanzaomissis singolare protetto.				
	in mandanza omissis singolale protetto.				
2 Sulle linee esercitate con il blocco elettrico		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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 deve essere					
istituito il regime del blocco telefonico.					
2 bis Sulle linee esercitate col blocco radio, in		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
mancanza di Autorizzazione al Movimento					
concessa dal Sistema (art.21 bis -B lettere a) e					
b) del Regolamento sui Segnali), i treni vengono					
distanziati con marcia a vista, salvo che in					
determinate situazioni di esercizio, nelle quali la					
circolazione deve essere regolata con dispacci di					
giunto: 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, ad un					
segnale imperativo di fine sezione, o fino ad un					
segnale di confine.					
3 Nel caso di guasto al blocco elettrico con		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
istituzione del blocco telefonico, l'avviso ai treni					
della circolazione con il regime del blocco					
telefonico deve essere notificato:					
 con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee 					
esercitate con il sistema del blocco					
elettrico automatico;					
con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel)					
sulle linee esercitate con il sistema del					
blocco elettrico manuale o conta-assi.					
La notifica della circolazione con il regime del					
blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli					
impone al PdC l'obbligo di:					
 rispettare le prescrizioni in esso contenute 					
per regolare la marcia del treno sul tratto					
interessato;					
 rispettare ugualmente tutti i segnali 					

		<u>, </u>			
IDOL	Norma BOT	Occupation!	01		Princ
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	ipi modif
					icati
incontrati eccetto quelli di blocco intermedi					10000
(PBA) permissivi per i quali sul modulo					
stesso è prescritto esplicito esonero.					
Qualora trattasi di segnali di PBA					
intermedi con permissività temporanea					
l'esonero resta valido solo se il segnale					
stesso mantiene il carattere di					
permissività (lettera «P» accesa) allorché					
viene incontrato dal treno. Tale esonero è					
relativo alla sola funzione di blocco.					
Resta inteso che i treni non potranno mai					
essere esonerati dal rispetto dei segnali di					
protezione e di partenza delle località di servizio					
anche se agli stessi è stato conferito il carattere					
di permissività mediante la lettera «P» luminosa.					
L'avviso della circolazione con il regime del					
blocco telefonico deve essere completato con il					
numero del dispaccio relativo alla via libera					
telefonica. Quando l'avviso di cui sopra viene					
notificato dal DM di una località di servizio «posto					
comando)) ad un treno inviato verso la località di					
servizio «posto satellite)), tale avviso può essere					
completato con il numero del treno che ha					
impegnato precedentemente la tratta ed il					
numero del dispaccio di giunto che il D.M. si è					
procurato, oppure con il solo numero del treno					
precedentemente ricevuto nel posto comando					
stesso, in caso di circolazione in entrambi i sensi					
su un solo binario per un treno da inviare in					
senso inverso.					
Qualora venga istituito il blocco telefonico su una					
tratta comprendente diversi sistemi di blocco, ai					
treni dovranno essere partecipate le necessarie					
prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il					
sistema esistente su ciascun tratto.					
3 bis Sulle linee esercitate con il blocco elettrico		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
manuale (B.E.M.) o conta-assi (B.ca) è ammesso					
autorizzare dalla precedente stazione, con la					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
specifica prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), la ripresa della corsa dai segnali dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 la) e lb) del Regolamento sui Segnali); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel). In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.					
4 Per il proseguimento di un treno da un segnale di partenza (unico o esterno) a via impedita, di una stazione disabilitata oppure da un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita non presenziato da dirigente movimento, devono essere applicate le seguenti procedure. a) Linea esercitata con blocco elettrico manuale o conta-assi 1) IL BLOCCO ELETTRICO RISULTA EFFICIENTE ED UTILIZZABILE. L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M.40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
2) NON È STATO ISTITUITO IL BLOCCO					
TELÉFONICO ED IL BLOCCO ELETTRICO					
NON ÈUTILIZZABILE.					
L'agente di guardia deve consegnare al					
personale di condotta il mod. M. 40 D.L.					
(Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la					
prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve					
essere praticata quando si tratta di segnale di					
PBI), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la					
prescrizione n° 16.					
3) E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO					
TELEFONICO.					
L'agente di guardia deve consegnare al					
personale di condotta il mod. M. 40D.L.					
(Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la					
prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve					
essere praticata quando si tratta di segnale di					
PBI), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la					
prescrizione n° 16.					
I1 personale di condotta ricevendo il modulo					
M 40 D.L. in una stazione disabilitata o fermata,					
avvalendosi all'occorrenza dell'agente di guardia,					
deve informare il capotreno dell'avvenuto					
ricevimento delle prescrizioni. b) Linee esercitate con blocco elettrico					
automatico					
1) LA SEZIONE D1 BLOCCO AUTOMATICO A					
VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA					
LIBERA (Blocco efficiente).					
L'agente di guardia deve consegnare al treno					
il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la					
prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la					
prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione					
n° 19.					
2) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A					
VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA					
OCCUPATA.					
L'agente di guardia deve consegnare al treno					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la					
prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la					
prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione					
n°19.					
3) E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO					
TELEFONICO - M. 40 D.L. (BA) - FRA					
STAZIONE PRECEDENTE E SUCCESSIVA.					
L'agente di guardia deve consegnare al treno					
il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la					
prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la					
prescrizione n° 13 e, occorrendo, la prescrizione					
n° 19;					
e) Linee non esercitate con il blocco elettrico.					
L'agente di guardia deve consegnare al treno il					
mod. M.40 D.L. (BmlBcaJB.tel), praticando, oltre					
alle altre occorrenti prescrizioni, la prescrizione					
n° 1 e la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non					
deve essere praticata quando si tratta di segnale					
di PBI).					
5. - Le procedure previste al comma 4 punto b)		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
del presente articolo devono essere osservate					
anche per i posti intermedi (art. 14 comma 12)					
protetti da segnali di blocco automatico non					
permissivi presenziati da agenti che non siano					
dirigenti movimento, salvo la prescrizione n° 3					
(Marcia a vista non superando la velocità di 30					
km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato)					
che non deve essere notificata nel caso di					
segnale di blocco intermedio.					
5 bis Sulle linee esercitate con blocco radio, in		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
mancanza di Autorizzazione al Movimento					
concessa dal sistema (art. 21 bis - B lettere a) e					
b) del Regolamento sui Segnali), ai treni devono					
essere praticate, ai fini del distanziamento, le					
prescrizioni:					
in caso di distanziamento con marcia a vista:					
- di proseguire fino al successivo segnale					
fisso oppure fino al segnale imperativo di					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	F	Princ ipi modif icati
protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione no o fino al segnale di confine, ubicato al krn, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h; - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti. in caso di distanziamento con dispaccio di giunto: - di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione no o fino al segnale di confine, ubicato al km, non superando la velocità di 60 km/h; - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.					
6. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche il personale di condotta, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di comunicare, sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata, salvo quanto previsto per le linee a dirigenza unica. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i treni possono continuare ad	11.5. 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. 11.6. In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
essere inoltrati con tale regime fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il blocco telefonico; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata.					
7. – Soppresso					
8 Soppresso					
Art. 37 bis Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con le lettere luminose («P», «D» o «A») spente. Superamento dei segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi. a) Linee con blocco elettrico automatico 1 Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti specifiche prescrizioni. Segnale di protezione - Superate il segnale di protezione di	10.1. Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio o su un tratto di linea (comprendente una o più sezione di blocco), non possa essere concesso il relativo "consenso al movimento" tramite il sistema di segnalamento devono essere individuate le condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme seguenti: a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o della libertà del tratto di linea, sull'itinerario interessato il treno deve circolare con marcia a vista e il movimento del treno può avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di linea sia concesso ad uso esclusivo del treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non siano in atto lavorazioni che possono causare indebiti consensi al movimento, al treno deve essere concesso un consenso al movimento con marcia a vista. Per l'accertamento della completezza del treno è ammesso avvalersi dell'agente di condotta; b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatoi di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatoi deve avvenire con marcia a vista, solo dopo	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Tali principi sono applicabili a tutte le linee regolamentate dal nuovo RCT.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	avere controllato ed eventualmente manovrato				
	nella corretta posizione i deviatoi medesimi,				
	attraverso specifiche procedure emanate tenuto				
	conto delle caratteristiche dei deviatoi. Tali				
	operazioni possono essere richieste all'agente di				
	condotta;				
	c) in mancanza della inibizione del passaggio				
	del traffico lato strada in corrispondenza dei PL,				
	la circolazione del treno sugli stessi deve				
	avvenire nel rispetto di quanto previsto al				
	successivo punto 14;				
	d) in mancanza delle condizioni di sicurezza				
	relative a punti singolari della linea come ad				
	esempio le zone caduta massi, la circolazione				
	del treno deve avvenire nel rispetto delle				
	specifiche procedure emanate tenuto conto del				
	punto singolare protetto. 10.2. Le condizioni di sicurezza mancanti, che				
	l '				
	impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono				
	individuate in modo automatico dal sistema di				
	segnalamento devono essere individuate dal				
	regolatore della circolazione. In tale ultima				
	evenienza il regolatore della circolazione deve				
	mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad				
	assicurare che il suo intervento non riduca il				
	livello di sicurezza, normalmente realizzato dai				
	dispositivi tecnologici.				
	Qualora in seguito al controllo delle condizioni				
	mancanti il regolatore della circolazione debba				
	ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono				
	essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli				
	accertamenti che consentono di realizzare le				
	condizioni di sicurezza che non sono più				
	accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza.				
	Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso,				
	considerare come condizione di sicurezza				
	mancante quando non abbia riscontro certo della				

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
	regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati. 10.3. La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 10.1 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del sistema di segnalamento,				
2 Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta che abbia anche la funzione di proteggere raccordi in linea, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare la seguente specifica prescrizione: - Proseguite dal P.B.A. no		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3 Un treno fermo al segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
b) Linee con blocco elettrico manuale o conta- assi 4 Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

				-	
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
lettera luminosa "D" o "A" spenta, può riprendere					
la corsa senza attendere la disposizione a via					
libera del segnale o l'accensione della relativa					
lettera luminosa, a seguito di specifica					
autorizzazione del dirigente della successiva					
stazione abilitata. Quest'ultimo per il					
proseguimento del treno deve praticare le					
seguenti prescrizioni:					
Segnale di protezione					
- Superate il segnale di protezione di					
disposto a via impedita.					
- Marcia a vista non superando la velocità di					
30 kmlh sull'itinerario di arrivo.					
- Fermate prima di impegnare ciascun					
deviatoio o gruppo di deviatoi ed oltrepassateli					
con cautela e comunque senza superare i 30					
km/h dopo averne accertata la regolare					
disposizione per il corretto tracciato.					
- Marcia a vista in corrispondenza del (dei)					
P.L. km (quelli protetti dal segnale).					
- Stazione disabilitata e impresenziata.					
Segnale di partenza					
- Partite da con segnale disposto a via					
impedita.					
- Marcia a vista non superando la velocità di					
30 km/h sull'itinerario di partenza.					
- Fermate prima di impegnare ciascun					
deviatoio o gruppo di deviatoi ed					
oltrepassateli con cautela e comunque					
senza superare i 30 km/h dopo averne accertata					
la regolare disposizione per il corretto tracciato.					
- Tratto da a libero da treni					
(aggiungendo la dizione: "come da M.40 DL in					
vostro possesso" nel caso il treno circoli in					
regime di blocco telefonico).					
- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L.					
km (quelli protetti dal segnale e se					
occorrente).					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
- Stazione disabilitata ed impresenziata. Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione: - Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al km ed oltrepassatelo con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 k d h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.					
5 Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "A" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare al capotreno le seguenti prescrizioni: - Partite dal P.B.I. no		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
disposizione per il corretto tracciato.					
6 Per il superamento di un segnale di partenza		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
oppure di un segnale di posto di blocco		The state of the s			
intermedio disposto a via impedita e con lettera					
"A" spenta che abbia anche la funzione di					
proteggere zone soggette a caduta massi,					
devono essere osservate, in aggiunta alle					
procedure previste rispettivamente nei precedenti					
commi 4 e 5 anche quelle riportate nell'orario di					
Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").					
7 Sulle linee con blocco elettrico conta-assi il		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
dirigente della successiva stazione abilitata può					
vincolare verbalmente il proseguimento del treno					
a suo specifico ordine (nulla osta), ricevendone					
conferma scritta (1) dal capotreno; quest'ultimo,					
prima di trasmettere il dispaccio di conferma al					
D.M., deve consegnarne copia al macchinista					
ritirandone la firma. In tal caso il predetto					
dirigente, dopo la liberazione artificiale della					
sezione di blocco, ottenuta la disposizione a via					
libera del segnale o l'accensione della relativa					
lettera "A", per il proseguimento del treno deve					
comunque praticare la seguente prescrizione:					
- Partite da (stazione o P.B.I.)					
rispettando le indicazioni del segnale.					
Nel caso che anche dopo l'azionamento del					
tasto per la liberazione artificiale della sezione di					
blocco il segnale permanga a via impedita e con					
lettera "A" spenta, il dirigente, per il					
proseguimento del treno, deve praticare le					
seguenti prescrizioni:					
- Partite da (stazione o P.B.I.) con					
segnale disposto a via impedita.					
- Marcia a vista non superando la velocità di					
30 kmlh sull'itinerario di partenza (da praticare					
solo se trattasi di stazione).					
- Fermate prima di impegnare ciascun					
deviatoio o gruppo di deviatoi ed oltrepassateli					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
con cautela e comunque senza superare i 30 k d h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato (da praticare solo se trattasi di stazione). - Tratto da (posto impresenziato) a					
8 Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DM della stazione successiva. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nel1 'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea"). Nella Fiancata Principale dell'orario di Servizio è riportata l'indicazione che il segnale svolge la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle "Disposizioni varie per tratti di linea".		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Art. 37 ter Anormalità ad enti che hanno influenza sui sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT) e di supporto alla condotta dei treni (SSC) 1 Qualora durante i lavori di manutenzione e/o riparazione ad enti (segnali fissi, blocco elettrico, ecc.) che hanno influenza sui sistemi SCMT e10 SSC i segnali fissi interessati non possano essere mantenuti a "via impedita" "o con "avviso di via impedita" nel caso di segnali di avviso isolati), è ammesso solo di giorno, al fine di mantenere attiva attraverso i relativi P1 la protezione dei predetti sistemi, mantenere spenti tali segnali con le eventuali lettere luminose ("P", "D" o "A") spente. Tale provvedimento può essere adottato anche per i segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (artt. 53 la)-lb) e 53 bis del Regolamento sui Segnali).	 23.4 I lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali luminosi che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 23.1, 23.2 e 23.3, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita e con i relativi PI del sistema di protezione che assicurino l'informazione di via impedita. Al fine di garantire tale informazione di via impedita i citati segnali, di giorno, possono essere mantenuti spenti, informandone con prescrizione registrata i treni interessati. In mancanza di protezione da parte del sistema di protezione, i lavori ai segnali luminosi devono essere eseguiti sempre in assenza della circolazione dei treni. 23.5 I lavori di manutenzione o riparazione alle sole apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni devono essere eseguiti in assenza della circolazione dei treni. E' tuttavia ammesso, sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni. E' tuttavia ammesso, sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 23.1, 23.2 e 23.3, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa nei seguenti casi: a) quando i lavori interessano solo i PI dei segnali, facendo escludere la funzione di protezione in corrispondenza dei segnali stessi; b) quando i lavori interessano il funzionamento del SST, di più segnali o del sistema di distanziamento, facendo escludere la funzione di protezione nel percorrere il tratto di linea interessato. 	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Principi di sicurezza validi per tutte le linee previste dal nuovo RCT.	X		X
2 I treni interessati devono essere avvisati della presenza dei segnali mantenuti spenti.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
3 Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di PBI che non proteggono punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione la ripresa della corsa da tali segnali, con la seguente formula: "Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI nº spenti con lettera "A" spenta". Tale procedura può essere applicata anche per i segnali mantenuti spenti, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 la) e lb) del Regolamento sui Segnali). Nel caso i segnali mantenuti spenti siano segnali di protezione propria dei PL senza barriere (art. 53 bis del Regolamento sui Segnali) ai treni interessati dovrà essere notificato solo lo spegnimento degli stessi. In associazione con le predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
 4 Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di la categoria diversi da quelli di cui al precedente comma 3 ai treni interessati deve essere prescritto di fermare a tali segnali e di mettersi in comunicazione con il DM interessato per ricevere ulteriori prescrizioni per la ripresa della corsa, utilizzando la seguente formula: "Fermate ai segnali di (indicare i segnali interessati) spenti e mettetevi in comunicazione con il DM interessato per ricevere ulteriori prescrizioni". 5 Nel caso particolare si tratti di segnale di 		Vale quanto previsto per il precedente comma 1. Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
avviso mantenuto spento, nella prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di 1ª categoria di cui svolge la funzione di avviso					

e di considerarlo come avviso di via impedita. 6 Le prescrizioni di cui al presente articolo devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo. 7 I1 personale di condotta che debba superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale di la categoria, deve sempre	
6 Le prescrizioni di cui al presente articolo devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo. 7 I1 personale di condotta che debba superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo Vale quanto previsto per il precedente comma 1. Vale quanto previsto per il precedente comma 1.	
devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo. 7 I1 personale di condotta che debba superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo Vale quanto previsto per il precedente comma 1.	
bianco dello specifico modulo. 7 I1 personale di condotta che debba superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo	
7 I1 personale di condotta che debba superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo	
superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo	
che porti accoppiato l'avviso del successivo	
segnale un mategoria, ueve sempre	
considerare tale segnale come avviso di via	
impedita e, a tal fine, osservare anche le	
apposite istruzioni per i treni serviti da	
rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione	
continua dei segnali in macchina.	
Art. 38	
Locomotive isolate - Treni affidati al solo 3.9. Un convoglio è un complesso di uno o più La scorta alle locomotive isolate è un aspetto di X	
guidatore rotabili ferroviari, con almeno una unità di competenza delle IF.	
1 Le locomotive isolate viaggiano di regola trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina Le locomotive circolanti isolate sono considerate	
senza scorta (vedi art. 117). di guida, e atto a svolgere un determinato treni anche se trainano o spingono particolari	
Sono da considerarsi isolate anche le servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, veicoli.	
locomotive ed i gruppi di esse che circolano manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri	
trainando o spingendo particolari veicoli (un convogli, movimentazione di rotabili).	
veicolo in corsa di prova o guasto, carri 4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i	
riscaldatori, carri attrezzi, carri spartineve) treni viaggiatori, al capotreno, devono essere	
nonché i treni composti di mezzi leggeri quando presenti gli agenti, in possesso delle previste	
non svolgono servizio viaggiatori. 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.	
Il capotreno svolge, anche tramite il	
coordinamento di eventuali altri addetti presenti	
sul treno, le attività connesse con la sicurezza dei	
passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa	
dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente	
di condotta.	
ui condotta.	
2 Soppresso.	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
3 Alle condizioni stabilite dalle Unità centrali interessate è ammessa la circolazione di treni affidati ad un solo agente, che è addetto alla guida (Art. 3).	4.28 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. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.	La condotta dei treni è affidati al solo agente di condotta come regola.			X
4 Soppresso.					
5 Le disposizioni di cui al comma 3 si applicano ugualmente, nella corsa di ritorno isolata alle locomotive di spinta sganciabili che risultano affidate ad un solo agente di macchina (guidatore).		Quelle di rinforzo devono essere sempre collegate con il freno continuo, di conseguenza non sono più ammesse le locomotive di spinta con maglia sganciabile in corsa.			X
Art. 39 Servizio in tempo di neve 1. – Soppresso.					
 2. – L'iniziativa per la richiesta di circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dei Lavori. Il treno spartineve: – circola secondo le norme previste per i mezzi d'opera sul tratto di binario interrotto; – deve essere scortato da un agente dei Lavori. È vietato aggiungere il carro spartineve in testa ad un treno adibito ai trasporti ordinari. 	3.10 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.	Aspetti organizzativi e procedure di interfaccia di competenza del GI. Il treno spartineve deve circolare con le norme dei treni.	х		Х
3 Finché le telecomunicazioni lo rendono possibile la circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno stesso non incontri in linea altri treni viaggianti su binario affiancato.		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
L'agente dei Lavori di scorta al treno spartineve, qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario affiancato sia stato ingombrato in misura da impedirne la circolabilità, deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.					
Art. 40 Ritardi e anormalità nella corsa dei treni Retrocessione - Malore del macchinista o dell'aiuto macchinista o del capotreno 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 (vedi art. 21/11). In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario senza superare i limiti stabiliti dalla P.G.O.S. o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.		Aspetti di competenza delle IF.		x	
2 Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo, per i dirigenti di determinate stazioni sede di Deposito locomotive di comunicare di iniziativa al capo deposito, per esigenze di turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
3 I1 macchinista che non possa mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la locomotiva di riserva, il macchinista deve fare la richiesta scritta al dirigente movimento.	9.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualoraomissis del treno.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. L'esigenza di alleggerire il treno o sussidiarlo con locomotiva di riserva sono aspetti organizzativi di competenza delle IF.	X	X	
4 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 di viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se	9.3 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	Procedure di competenza delle IF.		X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.	segnalamento tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta				
5 Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anormalità od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità. 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. Se l'anormalità è tale da essere di pericolo ai treni percorrenti binari attigui di linee a più binari, il personale di condotta deve regolarsi nella maniera seguente: a) l'anormalità non interessa il binario percorso dal treno: — il personale di condotta dovrà esporre il segnale di arresto dalla cabina di guida ai treni marcianti in senso opposto come prescritto dal Regolamento sui Segnali, fermare il treno alla distanza di circa 1.200 metri dall'ostacolo, esporre un segnale di arresto sul binario ingombro (bandiera o fanale) e, per le linee attrezzate con il blocco automatico, applicare il dispositivo di shuntaggio sul binario suddetto; b) l'anormalità interessa entrambi i binari per cui l'arresto del treno è determinato direttamente o indirettamente dall'anormalità stessa: — un agente di condotta immediatamente dopo l'arresto del treno dovrà portarsi il più rapidamente possibile a distanza non inferiore a 1.200 metri con la torcia a fiamma rossa accesa	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. 9.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anormalità che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
e provvedere quindi alla protezione come sopra. Sulle linee attrezzate con blocco automatico dovrà altresì provvedersi, subito dopo l'arresto del treno, all'applicazione del dispositivo di shuntaggio sul binario attiguo. Nel caso di mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, per la protezione di cui sopra, detto agente può avvalersi dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o dell'agente di scorta, se presenti.					
5 bis. — Il personale che presenzia il transito di un treno rilevando segni di riscaldo di boccole, o anormalità in genere ad un rotabile, dovrà provvedere per l'arresto immediato del treno. Dopo l'arresto, l'agente interessato deve avvisare il macchinista dell'anormalità, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento. Sulle linee a doppio binario o comunque affiancate, la circolazione sul binario attiguo a quello percorso dal treno interessato all'anormalità dovrà essere sospesa. Spetterà poi al macchinista del treno interessato dall' anormalità di decidere, in relazione all'accertata entità dell'inconveniente, se la ripresa della circolazione sul binario attiguo sia compatibile col movimento di ricovero del proprio treno in stazione. Ove la situazione della circolazione lo consigli, il treno al quale è stata riscontrata l'anormalità potrà essere tenuto fermo per consentire - ovviamente se non vi sono ostacoli - la circolazione sul binario attiguo di treni più importanti. In presenza di dispositivi di rilevamento dello stato termico delle boccole dovrà essere rispettato anche quanto previsto dal comma 22	16.2 In presenza di anormalità al materiale rotabile di un treno segnalata dal sistema di rilevamento di terra (punto 2.19), il regolatore della circolazione deve provvedere ad arrestare prima possibile il treno interessato, qualora non via abbia provveduto direttamente il sistema stesso, e comunicare, in ogni caso, all'agente di condotta tutte le informazioni relative all'anormalità segnalata 16.3 In presenza di anormalità al materiale rotabile segnalata dai dispositivi di bordo di cui al punto 3.6, l'agente di condotta provvederà ad arrestare o meno il treno sulla base delle segnalazioni a bordo e di quanto previsto nelle DPC. 16.4 Le misure necessarie, in base alle anormalità riscontrate e alla visita al materiale rotabile (ripresa della marcia con o senza limitazione della velocità, richiesta di soccorso, ecc.), devono essere stabilite dall'agente di condotta sulla base delle indicazioni riportate nelle DPC.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
5 ter. — Il personale di macchina che riscontri in un determinato tratto di linea anormalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anormalità al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare con mod. M.40a l'anormalità all'agente che presenzia l'impianto (o al D.C.O.). Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente movimento (o D.C.O.), al quale è stata comunicata l'anormalità, 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. Nel caso di invio dei treni con riduzione di velocità il tratto interessato dall'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; 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. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "Non superate velocità dikm/h da(località di servizio o cippo chilometrico)".	12.3 Qualora durante la marcia del treno l'agente di condotta rilevi anormalità al binario percorso (sbandamenti o sobbalzi), deve darne comunicazione al regolatore della circolazione il quale deve definire i provvedimenti necessari ad assicurare il movimento dei treni in condizioni di sicurezza.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Stabilire le eventuali mitigazioni da adottare è di competenza del solo regolatore della circolazione.	X		X
5 quater 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. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora	12.2 Il regolatore della circolazione che riscontri anormalità riconducibili all'infrastruttura ferroviaria che determinino criticità alla circolazione ferroviaria dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "Non superate velocità di km/h da (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico)".					
segnalata la indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni deve essere praticata la prescrizione di riduzione di la linea velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi, nel percorrere il tratto interessato, e altresì comunicato il motivo della soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; 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. La prescrizione deve essere partecipata con la seguente formula: "Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico) per (motivo)': Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza. 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	di persone o animali di grossa taglia, devono essere messi in atto provvedimenti tali da consentire la circolazione dei treni in sicurezza e l'incolumità di persone ed animali. Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
comunicazione registrata la loro permanenza. Sulla base di quanto riferito dal personale di condotta può essere disposto la cessazione della prescrizione.					
6 Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione di quest'ultima. Il dirigente prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione stessa a tutti i posti intermedi e di linea. In caso di impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto precedere a 200 m. da agente con segnale di arresto a mano, nell'avvicinarsi a posti non avvisati. 7 Il veicolo di coda del convoglio, che costituirà la testa durante la retrocessione, dovrà essere presenziato o preceduto da agente a terra. Dovranno rispettarsi le norme di frenatura previste dalla P.G.O.S. nonché la limitazione di velocità (25 km/h) per i treni spinti. Quest'ultima limitazione non si applica quando il treno da far retrocedere abbia in coda una locomotiva attiva	9.10 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.	Procedure di interfaccia di competenza del GI. Vale quanto previsto per il precedente comma 6.	X		X
che costituisca la testa durante la retrocessione. Il macchinista di questa locomotiva, previ i debiti controlli, assumerà la condotta del freno continuo quando esso sia esteso a tutto il convoglio e, in caso diverso, regolerà la marcia del treno con il freno della propria locomotiva, ordinando con il fischio l'intervento della frenatura continua comandata dal macchinista della locomotiva di coda ed eventualmente dei freni a mano manovrati dal personale del treno. 8 La retrocessione è vietata nel senso della		Vale quanto previsto per il precedente comma 6.			
discesa sulle pendenze superiori al 15%0 quando la condotta del freno continuo non si estende per					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
tutto il convoglio, a meno che in coda si trovi una locomotiva attiva. In tal caso il macchinista di quest'ultima durante la retrocessione si atterrà alle norme di cui al comma 7 non superando comunque la velocità di 30 km/h.					
9 Fermo restando il divieto di cui al comma 8 sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previo accordi fra macchinista e capotreno, per facilitare l'avviamento del treno, per portare un 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 di arresto a mano a 200 metri. Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'orario di Servizio possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per le linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per l'esistenza di punti singolari.	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.	Procedura soppressa. Il caso di emergenza deve essere gestito in coerenza al principio di cui al punto 1.3 del nuovo RCT.			X
10 In caso 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 di arresto 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 1.200 m ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.	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.	Procedura soppressa. Il caso di emergenza deve essere gestito in coerenza al principio di cui al punto 1.3 del nuovo RCT.			X
10 <i>bis</i> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i		Tali linee sono disciplinate come le altre linee.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
movimenti di regresso di cui ai precedenti commi 9 e 10 sono disciplinati da specifiche procedure riportate nell'allegato XIV quater della presente Istruzione.					
11 E vietato far 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.		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		
12Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente sforzo di trazione il capotreno, previo accordi con l'agente di condotta, può disporre il dimezzamento ed il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali. La parte di treno da lasciare in linea deve essere immobilizzata come prescritto nell'art. 78 della P.G.O.S I1 capotreno deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a presenziare l'altra parte del treno, l'ordine di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salvo disposizioni in contrario di una delle due stazioni limitrofe. Nei treni senza capotreno i compiti previsti per detto agente sono devoluti al personale di condotta che si varrà della collaborazione di altri agenti eventualmente presenti sul treno. Il personale di condotta dovrà inoltre, prima i riprendere la corsa per il ricovero della prima parte, lasciare a terra in un punto opportuno un segnale di arresto che gli possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale dovrà poi arrestarsi prima di accostarsi alla seconda parte. Nel caso che il treno sia scortato dal solo capotreno questi resterà a guardia della seconda parte e tutte le cautele previste durante il ricovero		Procedura soppressa.			X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
della prima parte saranno osservate dal personale di macchina. Nei treni senza capotreno e in assenza di altri agenti di scorta il macchinista provvederà per il ricovero della prima parte del treno lasciando a guardia della seconda parte l'aiuto macchinista. La locomotiva che viene inviata a prendere la seconda parte del treno dimezzato dovrà, prima di accostarsi al treno, fermarsi al segnale di arresto di cui sopra.					
13 Quando, per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi 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.		Procedure di competenza delle IF.		Х	
14 I1 personale di linea, che si avveda 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 agente della seconda parte del treno.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		
15 I1 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 Segnali per gli ostacoli in linea.		Procedure di competenza delle IF.		Х	
16. – Quando possano prendersi accordi coi personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 8, le due parti del treno devono essere		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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 organi di aggancio avariati.					
17 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.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
18 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. 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: - sul binario legale dalla stazione che attende il treno, previa interruzione di servizio per necessità di movimento, in quanto 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. 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 stazioni interessate.		Procedure di interfaccia di competenza del GI e delle IF. Il convoglio in ricognizione deve circolare con le norme dei treni oppure nel rispetto del principio 4.31 del nuovo RCT.	X		X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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 segnalazione acustiche ripetute lungo 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 specifica Istruzione.					
19 Soppresso.					
20 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 cautelativi consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio. 11 macchinista di un treno che in relazione a particolari condizioni del mezzo di trazione ritenga che la marcia in una galleria successiva possa, in determinate situazioni ambientali, risultare stentata e comunque tale da compromettere le condizioni di respirabilità, può richiedere la riduzione della massa trainata.	9.3 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 tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	x		
21 - I1 personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione e 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'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (DCT o chi per esso), dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si avvicini alla		Vale quanto previsto per il precedente comma 20.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
prestazione massima della locomotiva oppure					
ridurre opportunamente la massa stessa.					
22. – Il personale dei treni, di stazione e di linea,		Vale quanto previsto per il precedente comma			
che abbia fondati motivi per considerare		20.			
pericolose le condizioni di respirabilità all'interno					
di una galleria, deve subito provvedere per					
l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa.					
La circolabilità dei treni nella galleria potrà					
essere ripristinata solo dopo benestare degli					
agenti dei Lavori.					
23. – L'improvvisa mancanza o il malore del		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		X
macchinista che non possa essere sostituito deve		La condotta dei treni deve essere effettuata			
considerarsi come caso di guasto di locomotiva		sempre da un agente di condotta, pertanto il			
per cui occorre soccorso.		secondo capoverso è soppresso.			
Se il fatto avviene in linea, il treno può essere					
condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto					
macchinista di qualifica, purché questi si dichiari					
capace di farlo, coadiuvato da un agente del					
treno in eventuali mansioni di fatica.		Dreadure constraint in sucrete son à siù			X
24 . – Nel caso di improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia		Procedura soppressa in quanto non è più prevista la presenza dell'aiuto macchinista.			^
possibile sostituirlo con altro agente di pari		prevista la presenza dell'aluto maccilinista.			
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.					
All'agente di cui sopra spetta l'obbligo					
dell'osservanza dei segnali e di provocare, in					
caso di emergenza l'arresto del convoglio.					
Nell'eventualità prevista nell'ultimo capoverso					
del comma 3 dell'art. 3 devono essere osservate					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
le medesime cautele ivi stabilite.		,			
25. – In linea, se per disgrazia od impedimento sopravvenutogli il capotreno non potesse conservare la dirigenza del treno, questa fino alla prossima stazione dovrà essere assunta dall'agente della squadra di grado più elevato o, a parità di grado, da quello di maggiore anzianità od, in mancanza di altri agenti di scorta, dal macchinista.		Procedura di interfaccia di competenza del GI. La presenza del capotreno è finalizzata al servizio viaggiatori di competenza delle IF.	х	х	Х
Locomotiva 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, ecc.) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Le sedi di tali locomotive e dei mezzi di soccorso e le norme particolari per il loro impiego sono riportate nell'Orario di Servizio. Il personale di condotta (PdC) a cui è affidata la locomotiva di riserva non può assentarsi dall'impianto senza il permesso dell'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (capodeposito o chi per esso); qualora l'assenza si verifichi in stazione dovrà esserne informato il Dirigente Movimento (DM). Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle predette condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Inoltre, l'eventuale soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato anche con un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanante dall'Unità centrale competente.		Procedure di interfaccia di competenza del GI ed aspetti organizzativi di competenza delle IF.	X	X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
2. – Al verificarsi di inconvenienti che		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		
presuppongano la necessità di soccorso, il PdC		Troopadie di internaccia di competenza dei cii	^		
utilizzando le apparecchiature di comunicazione					
disponibili, deve, qualificandosi, darne immediato					
preavviso verbale al DM della stazione ove il					
treno si è fermato, oppure al DM della stazione					
successiva se il treno è fermo in linea,					
confermando il numero del treno e la tipologia di					
materiale rotabile e fornendo tutte le altre					
informazioni necessarie. Il DM 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 dell'effettiva richiesta con					
comunicazione registrata.					
Sulle linee esercitate in telecomando il					
preavviso verbale deve essere fatto al DCO.					
Il PdC che ha dato il preavviso verbale di					
soccorso, se le avarie permangono, deve					
richiedere, con comunicazione registrata, la					
locomotiva di soccorso entro il tempo stabilito (1);					
in caso contrario deve comunicare la disdetta e,					
se necessario, notificare per iscritto le eventuali					
limitazioni relative al successivo percorso.					
L'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria					
(DCT, capodeposito, ecc.) che riceve la					
richiesta di locomotiva di soccorso con o senza					
carro attrezzi deve provvedere a far allestire e					
mettere a disposizione del Movimento il mezzo					
idoneo nel più breve tempo possibile					
e comunque non oltre il tempo stabilito (2)					
dalla propria Impresa previ accordi con l'Unità					
centrale competente.					
(1) Tali tempi devono essere portati a					
conoscenza del personale interessato con					
donococned del personale interessate con					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
opportuna disposizione dell'Impresa Ferroviaria. Tali tempi devono essere portati a conoscenza del personale interessato con opportuna disposizione dell'Impresa Ferroviaria					
3. – La richiesta di soccorso completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal PdC, previe intese con il capotreno, direttamente al DM della stazione ove il treno si è fermato, oppure al DM della stazione successiva se il treno è fermo in linea. Sulle linee esercitate in telecomando la richiesta deve essere fatta al DCO. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta questi, all'occorrenza, potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie. (1) Treno (numero) tonn (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto, quando possibile) (oppure: per svio, investimento, ecc.) prossimità km (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).	19.1 Nel caso in cui un treno per guasto o altra causa non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, con comunicazione registrata al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche 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 di soccorso.	Procedure di interfaccia di competenza del GI e delle IF. Le condizioni di accoppiabilità tra rotabili sono di competenza delle IF.	X	X	
4. – Il PdC di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in un 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 agente di condotta, questi, per tale incombenza, potrà avvalersi del	19.1 Nel casoomissisla richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesaomissis è stata fatta la richiesta di soccorso				
capotreno. 5. – Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno non deve più muoversi in nessuna direzione	19.1 Nel casoomissis soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la	L'ultimo capoverso è soppresso, in quanto procedura non compatibile con velocità superiori a 150 km/h.			X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico ordine scritto del DM (o del DCO) a cui è stata fatta la richiesta. In linea 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.	necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione registrata del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso	Il caso è gestibile in coerenza al principio di cui al punto 1.3 del nuovo RCT.			
6. – Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al PdC, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.	19.2 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. Il convoglio soccorritore deve circolare come treno fino al termine della sezione di blocco immediatamente precedente a quella occupata dal treno da soccorrere, da dove dovrà proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 19.1 mantenendo il sistema di protezione attivo. All'agente di condotta del convoglio soccorritore devono essere notificate, dall'operatore della circolazione della località che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. 19.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		X
7. – Il PdC del treno soccorso, in caso di soccorso con automotore o locomotiva di manovra, durante la corsa di ricovero, deve, se possibile, prendere posto a bordo del mezzo di manovra.		Procedura soppressa. Il soccorso ai treni con automotore o locomotiva di manovra deve avvenire anziché con le locomotive da treni è un aspetto di competenza delle IF. Le norme di circolazione devono essere le stesse in entrambi i casi.		X	Х
Art. 42 Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Sospensione del servizio sulle linee - Fermate 1. – Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale. Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate dai treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenze o manovre.	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.	La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni è un aspetto organizzativo del GI, purché disciplinati nel rispetto dei principi del nuovo RCT .	X		
2. — Perché una stazione possa essere disabilitata, devono essere soddisfatte, per tutto il periodo di disabilitazione, le condizioni seguenti: a) i deviatoi 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; sulle linee esercitate con blocco elettrico, gli impianti devono consentire alla stazione di funzionare come posto di blocco intermedio (1) o di escludersi dal blocco. (1) Il segnale di blocco delle stazioni disabilitate funzionanti come posto di blocco intermedio è quello di partenza.		Aspetto di competenza del GI.	X		
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 verifichino tutte le seguenti condizioni: – i segnali stessi non proteggono anche i 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. 3. – Le disabilitazioni programmate per le		Aspetto di competenza del GI. Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
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.		Il quadro dell'Orario di servizio è sostituito dalle DEL			
4. – 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.		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		
4 bis. — Sulle linee con blocco elettrico in cui il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, in caso di richiesta di soccorso o di necessità di scarto veicoli per avaria di un treno in una stazione disabilitata munita di apparato centrale e presenziata da agente di guardia, il dirigente della stazione di riferimento può temporaneamente assumere a distanza la dirigenza della stazione disabilitata per consentire l'esecuzione dei movimenti necessari, e sempre che durante la temporanea riabilitazione i segnali di stazione possano essere regolarmente disposti a via libera. Se pertanto l'anormalità che impedisce la disposizione a via libera dei segnali si verifica dopo la riabilitazione, l'impianto deve essere posto di nuovo in disabilitazione. Le modalità per la temporanea riabilitazione, l'esercizio ed il ripristino della disabilitazione, debbono formare oggetto di specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate nell'Orario di Servizio. Dette norme devono essere predisposte sulla base dei criteri stabiliti dalle Unità centrali interessate.		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		
5. — Sulle linee con blocco elettrico, nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini		Aspetto organizzativo di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
della circolazione dei treni quando si verifichino					
tutte le seguenti condizioni:					
— 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 agente 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.					
Sulle linee non munite di blocco elettrico					
l'impresenziamento programmato, ove esistono					
le condizioni di cui ai precedenti 1°, 2° e 3°					
alinea, deve essere autorizzato dall'Unità					
centrale competente.					
6. — La disabilitazione può avvenire all'ora		Aspetto organizzativo di competenza del GI.	Х		
prescritta anche in caso di ritardo di treni, purché		Aspetto organizzativo di competenza dei or.	^		
questi non abbiano nella stazione incroci e					
precedenze e non debbano effettuarvi operazioni					
per le quali sia indispensabile la presenza del					
dirigente.					
7. — Della disabilitazione, quando non sia		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
indicata nell'Orario di Servizio, devono essere		Trocedure di interiaccia di competenza dei Gi.	^		
avvisati (1) i treni aventi fermata, mentre a quelli					
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 di Servizio oppure se					
la stazione disabilitata è interessata da					
prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle					
stazioni limitrofe abilitate.					
Quando il treno venga esonerato con					
prescrizione dal rispetto del segnale di partenza					
di una stazione disabilitata tale prescrizione vale					
ui una stazione disabilitata tale prescrizione vale					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
anche come notifica della disabilitazione della					
stazione stessa.					
L'avviso della disabilitazione può essere dato					
verbalmente dall'agente di guardia quando i treni					
siano ricevuti o fatti proseguire dalla stazione					
disabilitata con il segnale a via impedita ed ogni					
qualvolta sia opportuno per il regolare					
svolgimento del servizio.					
Della disabilitazione ed impresenziamento					
devono essere avvisati (2) i treni secondo i					
seguenti criteri:					
a) se la stazione è munita di segnali					
dotati di lettere luminose «P», «D» o «A»					
l'avviso deve essere dato solo quando					
occorra praticare ai treni stessi prescrizioni					
relative ad anormalità interessanti anche la					
stazione disabilitata ed impresenziata (es.					
mancato funzionamento del blocco elettrico,					
circolazione sul binario illegale, ecc.);					
b) se i segnali della stazione non sono dotati					
di lettere luminose "P", "D" o "A" e l'impianto deve					
essere eccezionalmente impresenziato l'avviso					
deve essere dato a tutti i treni.					
Spetta alla stazione limitrofa abilitata					
provvedere alla notifica della disabilitazione ed					
impresenziamento dell'impianto.					
(1) Stazione di disabilitata dalle ore					
alle ore					
(2) Stazione di disabilitata ed					
impresenziata (ed eventualmente:dalle ore					
alle ore).					
7 bis I1 dirigente, che prolunghi il periodo di		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		
abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti sul					
posto o a distanza una stazione disabilitata in un					
periodo 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					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
stazione disabilitata.					
L'avviso può essere dato verbalmente, in	'	1	1	1 1	1
arrivo nella stazione stessa, o desunto	'	1	1	1 1	1
direttamente dal personale del treno in caso di	!	1	1 1	1 1	1 []
ricevimento su binario non di corsa.		<u></u> !	1!	1!	1 '
8 In caso di arresto ad un segnale fisso a		Procedura di interfaccia di competenza del GI.	Х	1	
via impedita di una stazione disabilitata ed	!	1	1	1 1	[]
impresenziata devono essere osservate le	!	1	1 1	1 1	1 []
modalità stabilite dal Regolamento sui Segnali e	!	1	1	1 1	[]
dalla presente Istruzione.	!	1	1 1	1 1	1 [
Nelle stazioni disabilitate e presenziate da un	!	1	1^{-1}	1 1	1 [
agente di guardia il treno fermo al segnale di	!	1	1^{-1}	1 1	1
protezione a via impedita per guasto potrà essere	!	1	1^{-1}	1 1	1 [
fatto avanzare fino in stazione a cura dell'agente	!	1	1 = 1	1 1	1 [
stesso con le modalità stabilite dal Regolamento	!	1	1	1 1	[]
sui Segnali.	!	1	1	1 1	[]
Dopo l'arresto, se non vi sono impedimenti, ed	!	1	1 = 1	1 1	1
in seguito al segnale di partenza dato dal	!	1	1	1 1	1
capotreno il macchinista riprenderà la corsa.	!	1	1^{-1}	1 1	1
L'agente di guardia che riscontri qualche	!	1	1 1	1 1	1
anormalità negli impianti potrà far avanzare	!	1	1^{-1}	1 1	1
con segnale a mano il treno atteso dal	!	1	1^{-1}	1 1	1
segnale di protezione mantenuto a via impedita	!	1	1	1 1	1
fino a 100 metri prima dello scambio d'ingresso.	!	1	1^{-1}	1 1	1
Dovrà quindi informare dell'occorso il	!	1	1	1 1	1
capotreno perché questi, sentito eventualmente il	!	1	1^{-1}	1 1	1
macchinista, stabilisca i provvedimenti da	!	1	1^{-1}	1 1	1
prendersi.	!	1	1 = 1	1 1	1
Le stesse modalità di cui sopra si applicano	,	1	1 1	1 1	1
per far avanzare i treni dai segnali di protezione a	!	1	1^{-1}	1 1	1
via impedita di stazioni rette da aiutante o di	!	1	1	1 1	1
fermate.		1	1!	1!	1
9 Soppresso					
9 bis Soppresso					
10 Su alcune linee sono previsti in orario	4.31 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura	La sospensione del servizio sulle linee è soggetta			Х
determinati periodi di sospensione durante i quali	ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti	al principio di cui al punto 4.31.	1^{-1}	1 1	1
non circolano treni, le stazioni ed i posti intermedi	dalla circolazione dei treni e delle manovre deve		1^{-1}	1 1	1
e di linea sono di regola impresenziati ed i P.L.	avvenire nel rispetto dei seguenti principi:	<u></u>	t'	1!	
5					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
restano in posizione di apertura. I1 personale può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione.	a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre; b) la eventuale circolazione o sosta di rotabili sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro 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 tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti. La successiva riutilizzazione del tratto di 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.				
11 Durante il periodo di sospensione i segnali di segnali fissi protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatoi allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero transito sui binari stessi mediante fermascambi di sicurezza.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
12 Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile, con quelle interposte,per inoltrare in precedenza al primo treno, una locomotiva isolata, o un carrello, allo scopo di richiamare in		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
servizio il personale di stazione e di linea. Nel caso venisse deciso di inoltrare più di un mezzo, le stazioni stesse devono accordarsi per stabilire il percorso di ciascuno di essi.					
13 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 non superando la velocità di 30 Km/h per tutto il percorso; b) di 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'istradamento; d) di fermare in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali di richiamo.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
14. – 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. Al primo treno che viene messo in circolazione devono farsi le stesse prescrizioni previste dal comma 13.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
15. – Le norme sulle fermate (art. 14/9) di cui al presente comma non si riferiscono alle fermate poste sulle linee a dirigenza unica dove valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico. Sulle linee attrezzate con blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi possono funzionare anche come posto di blocco intermedio. In una fermata presenziata da agente di	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.	Nel nuovo RCT le fermate sono regolamentate solo come impianti attrezzati per il servizio viaggiatori. Tale principio vale per tutte le linee.			Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
guardia munita di scambi, i deviatoi allacciati ai					10000
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. 18 comma 11.					
Nelle fermate presenziate munite di segnali					
fissi, gli stessi 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 verifichino					
tutte le condizioni di cui al precedente comma 2					
bis.					
Qualora, per speciali esigenze, occorra					
abilitare temporaneamente al movimento una					
fermata presenziata da agente di guardia, i					
treni interessati devono essere avvisati a					
cura del DM della località che è					
stata abilitata, il quale deve anche prendere					
tempestivamente le misure atte ad evitare che il					
personale di un treno avente fermata e non					
avvisato ritenga la località non abilitata al					
movimento.					
16. – Soppresso					
Art. 43		A		.	
Marcia privilegiata		Aspetto organizzativo di competenza delle IF.		X	
1. – Allo scopo di meglio garantire il rispetto					
dell'orario per un determinato treno, può essere					
disposto che esso viaggi con «marcia					
privilegiata». 2. – Il servizio di un treno che viaggi con		Procedure di interfaccia di competenza del GI.		X	
marcia privilegiata deve essere particolarmente		Frocedure di internaccia di competenza del Gi.		^	
curato da tutto il personale onde evitare ritardi. Le					
stazioni provvederanno per le opportune					
prescrizioni al treno (1). Nel regolare i cambi di					
incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il					
treno stesso deve essere considerato di					
trono stosso dovo essere considerato di			l		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
maggiore importanza di tutti gli altri treni. 1) Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da a					
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.		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
Art. 44 Soppresso					
Art. 45					
Valvole di sicurezza delle caldaie - Avarie al fischio delle locomotive - Avarie ai veicoli 1. – È assolutamente vietato di aumentare il carico delle valvole di sicurezza delle caldaie o di porre ostacolo al loro libero funzionamento (1). (1) Infrazioni alle Norme di cui il D.M. 1265 del 28-11-1928.		L'esercizio con le locomotive a vapore è regolamentato dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza alle norme esistenti (vecchio RCT, ecc), e per le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	x		х
2 Verificandosi durante la corsa un'avaria al fischio o tromba del mezzo di trazione di testa, il macchinista dovrà subito fermare e prendere accordi col capotreno per proseguire poi con la massima cautela fino alla prossima stazione munita di locomotiva di riserva.	17.5 Qualora durante la corsa, per guasto o anormalità agli appositi dispositivi, non possano essere emesse le segnalazioni acustiche previste dal Regolamento sui Segnali, l'agente di condotta dovrà subito arrestare il treno e prendere accordi con il regolatore della circolazione, per l'eventuale proseguimento fino alla prossima stazione al fine di liberare la linea, con tutte le cautele prudenziali e di sicurezza che le condizioni di circolazione richiedono.				
 Qualora il treno sia in trazione multipla, verrà passata in testa una locomotiva col fischio funzionante, nella prima stazione in cui sia possibile. 		Procedura di competenza delle IF.		X	
4 Nel caso di nebbia, o quando la linea abbia frequenti gallerie, oppure sia in forte discesa, un treno che non sia munito di freno continuo, quando venga a mancare la possibilità		Procedura soppressa. La frenatura a mano non è più utilizzabili.			Х

		-			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
di segnalazione acustica del mezzo di trazione di					
testa, potrà proseguire soltanto fino alla prima					
stazione munita di telegrafo o telefono, ove sarà					
provveduto a passare in testa altra locomotiva se					
il treno è in trazione multipla,oppure verrà					
chiamata la locomotiva di riserva.					
5 Nei casi di riscaldi di guasti ai freni o di		Procedura di competenza delle IF		Х	
altre piccole avarie, il macchinista deve prestare		·			
l'opera sua e dei mezzi di cui dispone per					
assicurare la circolazione dei veicoli, d'accordo					
col personale del treno e delle stazioni. A					
richiesta del dirigente o del capotreno il					
macchinista deve prestare la sua opera anche					
per ispezionare veicoli ove manchi il verificatore.					
Art. 46					
Ingombro di linea per inconvenienti di					
esercizio		Aspetti organizzativi di competenza delle IF.		X	
1 Nel caso di ingombro di linea derivato da					
inconvenienti di esercizio, quando sia stata					
ordinata la rimozione del materiale mobile dal					
Funzionario o da chi per esso (occorrono almeno					
la qualifica o le funzioni autorizzate di					
capostazione o di capotreno) la dirigenza e la					
responsabilità delle operazioni devono esser					
prese, in mancanza di funzionari della Trazione,					
da uno degli agenti sottoindicati, rispettando il					
seguente ordine di precedenza:					
1º Capodeposito;					
2° Capotecnico;					
3° Macchinista;					
4° Verificatore.					
Gli agenti di cui sopra dovranno anche					
prendere all'occorrenza l'iniziativa per le					
operazioni anzidette.					
La facoltà di far rimuovere il materiale è					
subordinata all'accertamento della sua posizione					
ed al suo stato in modo da poter fare un esatto					
rapporto.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
A richiesta dell'agente a cui spetta la dirigenza dello sgombro, gli altri agenti competenti metteranno a sua disposizione il proprio personale per coadiuvarlo per la pronta riattivazione della circolazione.					
2.— Qualora per qualsiasi causa anche ignota vengano rinvenuti sulla sede ferroviaria dei cadaveri, in posizione tale da interessare la libera circolazione dei treni, questi possono essere rimossi solo dopo il nulla osta dell'Autorità Giudiziaria.		Procedura di interfaccia di competenza del GI, da emanare in coerenza con le leggi che regolano la materia.	X		
Allegato I Modulo M1 ORDINE DI SOSTAMENTO DI INCROCIO omissis		Il modulo M1 è regolamentato dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza alle norme vigenti (vecchio RCT, ecc), e per le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	X		X
aggiungere deviatoio aKm/h. Allegato II Modulo M3 ORDINE DI RALLENTAMENTO omissis	4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.	Supporto cartaceo di interfaccia di competenza del GI, utilizzato per notificare ai treni la presenza di un rallentamento.	X		
Allegato III Modulo M4 ORDINE DI INCROCIOomissis		I modulo M4 è regolamentato dal GI con proprie DE, da emanare in coerenza alle norme vigenti (vecchio RCT, ecc), e per le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.	Х		x
Il moduli M5 è soppresso.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
I moduli di prescrizione M.40DL, da utilizzare sulle linee con sistema di esercizio a Dirigenza Locale, servono per comunicare prescrizioni in caso di anormalità (partenza con segnale a via impedita, guasto del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.). Essi devono essere utilizzati anche nei seguenti specifici casi: — sulle linee a doppio binario non banalizzate esercitate in C.T.C, solo per praticare le prescrizioni del gruppo "Circolazione sul binario illegale" ai treni percorrenti il binario illegale. — nelle stazioni porta munite di segnalamento plurimo di partenza, per il superamento a via impedita dei segnali interni. I moduli M.40 DL sono strutturati in maniera tale da poter essere utilizzati sia dal dirigente movimento (D.M.) sia dall'agente di guardia/guardablocco o deviatore di un posto intermedio. Per questi ultimi agenti nei moduli è prevista solo la dizione dell'agente di guardia (A.G.). Le prescrizioni contenute nei moduli sono numerate progressivamente sia sul lato sinistro sia sul lato destro. Per la notifica delle stesse, il D.M. deve far riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale sinistra, mentre l'A.G. deve fare riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale destra. Le prescrizioni, inoltre, hanno il numero d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno "X" ben visibile (es.) quando la relativa prescrizione deve essere rispettata dal treno.	4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.	Supporti cartacei di interfaccia di competenza del GI, utilizzati per comunicare ai treni le prescrizioni di movimento in caso di anormalità (partenza con segnale a via impedita, guasto del sistema di distanziamento, ecc.).	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota di richiamo in calce al modulo stesso, con la funzione di richiamo per il P.d.M. sull'esistenza o meno dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita. Le prescrizioni che l'agente (DM o AG) non deve mai praticare hanno la relativa casella annerita. Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori. Sulle linee con blocco elettrico manuale o contaassi i moduli utilizzati dall'agente di guardia/guardablocco devono essere compilati in duplice copia, senza la copia per il capotreno.					
2. Prescrizioni contenute nei moduli Le prescrizioni contenute nei moduli sono suddivise nei seguenti gruppi omogenei, facilmente individuabili anche visivamente per mezzo di colorazioni diverse: a) gruppo "itinerario" (di colore verde), riunisce le prescrizioni relative agli arrivi e alle partenze con i segnali a via impedita; b) gruppo "distanziamento" (di colore rosso), riunisce le prescrizioni relative all'esistenza o meno della via libera, nonché quelle derivanti dal guasto o dalla inutilizzazione del blocco elettrico; c) gruppo "circolazione" sull'illegale" (di colore azzurro), riunisce le prescrizioni relative alla circolazione sul binario illegale; d) gruppo "varie" (di colore giallo), comprende: la specifica prescrizione di marcia a vista		Supporti cartacei di interfaccia di competenza del GI, utilizzati per comunicare ai treni le prescrizioni di movimento in caso di anormalità (partenza con segnale a via impedita, guasto del sistema di distanziamento, ecc.).	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
in corrispondenza di un P.L.; — la prescrizione relativa al licenziamento del treno da parte del capotreno su incarico del dirigente; — alcune righe in bianco. Tali righe devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate come ad esempio: partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, superamento dei segnali muniti di lettere luminose disposti a via impedita e con tali lettere spente, esclusione delle funzioni SCMT e SSC per guasto a terra, ecc. Le righe inutilizzate devono essere annullate tracciandovi sopra una riga continua.					
a) Consegna diretta Per la consegna diretta dei moduli al personale dei treni devono essere osservate le procedure vigenti. b) Trasmissione a distanza a mezzo telefono Per la trasmissione a distanza, al personale dei treni, a mezzo telefono devono essere osservate le seguenti procedure: -l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che dovranno essere barrati. In ogni caso l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo; -l'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato.		Supporti cartacei di interfaccia di competenza del GI, utilizzati per comunicare ai treni le prescrizioni di movimento in caso di anormalità (partenza con segnale a via impedita, guasto del sistema di distanziamento, ecc.).	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente, dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.					
Fac-simili moduli M40 DL (B.A.) M40 DL (B.m./B.ca./B.tel.)		Supporti cartacei di interfaccia di competenza del GI, utilizzati per comunicare ai treni le prescrizioni di movimento in caso di anormalità (partenza con segnale a via impedita, guasto del sistema di distanziamento, ecc.).	X		
Allegato IV bis Soppresso					
Allegato V Soppresso					
Allegato VI Mod M40 a omissis macchinista e capotreno).		Supporto cartaceo di interfaccia di competenza del GI, utilizzato comunicare ai treni le prescrizioni di movimento in caso di anormalità (partenza con segnale a via impedita, guasto del sistema di distanziamento, ecc.).	X		
Allegato VII Soppresso					
Allegato VII bis Soppresso					
Allegato VIII Mod M40 M.L. omissis		Supporto cartaceo di interfaccia di competenza del GI, utilizzato comunicare ai treni materiali le prescrizioni di movimento in caso di anormalità, regolamentato dal GI con proprie DE, da	Х		Х
indicati al punto f).		emanare in coerenza alle norme vigenti (vecchio RCT, ecc), e per le quali il GI medesimo deve			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
		emanare le relative procedure di interfaccia.			
Allegato IX TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE.		Aspetti organizzativi di competenza del Gl.	Х		
omissis					
anticipare alquanto l'accensione.					
Allegato X DOCUMENTI ORARIO E DI SCORTA AI TRENI PREMESSA In questo allegato sono riportate le caratteristiche e le norme per l'uso dei documenti orario (Parte I) e di scorta ai treni (Parte II).PARTE I DOCUMENTI ORARIO AI TRENI SCHEDA ORARIO La Scheda Orario (descritta al punto 1.7) è un documento che deve essere consegnato ai treni in sostituzione della Scheda Treno per tutto o parte del percorso, quando quest'ultima non è disponibile. SCHEDA TRENO (CARATTERISTICHE E NORME D'IMPIEGO)		La scheda orario è da considerare un aspetto organizzativo delle IF. Tale documento non sostituisce, per gli aspetti di sicurezza della circolazione, il supporto previsto dal punto 4.16 del nuovo RCT (scheda treno, sigle complementari).			
1. CARATTERISTICHE DELLA SCHEDA TRENO 1.1 Descrizione e dati tecnici della Scheda Treno (vedi facsimile punto 2.4). La Scheda Treno è un documento orario ad uso del personale dei treni. È composta da uno o più fogli a seconda dell'estensione del percorso del treno e riporta al suo interno le località di servizio, i punti singolari della linea e la velocità massima ammessa dalle norme tecniche d'esercizio, nonché altre informazioni utili alla condotta dei treni come di seguito descritto. Per particolari esigenze (es: aggiornamento)	4.16 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 sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto consultabile dell'agente di condotta durante il servizio.	Il supporto di interfaccia, previsto dal punto 4.16 del nuovo RCT, è di competenza del GI. Le IF devono sempre rendere disponibile ed utilizzabile tale supporto quando la velocità massima ammessa non è comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento; a tal fine è ammesso, in presenza di situazioni non programmate (esempio: variazioni delle caratteristiche tecniche dei rotabili per guasto), il suo aggiornamento manuale, purché eseguito nel rispetto dei punti 1.1, 1.6 e 1.7 del nuovo RCT.	x	x	X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif
dei dati a seguito di modifiche strutturali) all'interno della Scheda Treno possono essere previste sezioni di Scheda Orario; nel caso di schede treno relative a brevi percorsi è possibile che il contenuto di quest'ultime sia completamente rappresentato da Scheda Orario. Ai treni pertanto, possono essere consegnate Schede Treno complete, Schede Treno con all'interno sezioni di Scheda Orario o Schede Treno contenenti, per l'intero percorso, esclusivamente sezioni di Scheda Orario. I treni che devono percorrere linee (o tratti di linee) munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 debbono essere muniti di Schede Orario oppure di Schede Treno contenenti sezioni di Schede Orario per il percorso da effettuarsi su tali linee. La Scheda Treno deve essere consegnata a tutti i treni circolanti sulle linee dove questa è in uso. La Scheda Treno è suddivisa in due parti, di cui la prima denominata "intestazione" e la seconda "colonne". Nell'intestazione di ciascuna scheda sono contenute le informazioni relative: a) al Fascicolo Linee (di seguito indicato come FL); b) al periodo di programmazione (validità dell'orario); c) al numero del treno (seguito da una barra se il treno cambia numero in pagina successiva); d) al termine scheda (ultima stazione dove termina la scheda treno); e) al numero dei fogli di cui la scheda treno è costituita (1); f) alla delimitazione del tratto di linea		Le sigle complementari hanno la stessa funzione della scheda treno, quindi sottoposte alle medesime regole.			icati

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
riportato in ciascun foglio della scheda (2); g) alla "sigla di composizione" con relativa "integrazione alla sigla"; h) ai mezzi di trazione attivi riportati nell'integrazione alla sigla; i) alla classificazione del treno (Es: ES* - IC - EN - IR - ecc.); j) alla prestazione del treno, se trattasi di materiale ordinario, o alla composizione, con specificato il numero delle motrici e dei rimorchi, se trattasi di treni di mezzi leggeri; k) alla lunghezza del treno (campo attualmente non utilizzato). (I) Es: I/3 indica che trattasi del primo foglio dei tre di cui la scheda è composta.					
(2) Nel caso in cui la scheda sia composta da più fogli, l'ultima località di servizio indicata in fondo a ciascun foglio viene riportata come località di inizio della tratta compresa nel foglio successivo. Tutti i treni programmati sono caratterizzati da una sigla di composizione che, per ciascun treno, sintetizza le seguenti caratteristiche tecniche (di seguito definite anche con la dizione "dati treno"): a) il tipo di servizio commerciale svolto, identificabile dalle lettere in alto a sinistra: VS treni Viaggiatori Specializzati di mezzi leggeri e ETR; V treni Viaggiatori di materiale ordinario; M treni Merci e treni di locomotive isolate; T Tradotte; PT Postali. b) la velocità massima ammessa (espressa in km/h) dal materiale rimorchiato (escluse le					
eventuali locomotive comunque in composizione) identificabile dal numero seguente le lettere di cui al punto <i>a</i>);					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
c) il rango di velocità a cui può accedere il materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione) identificabile dalla lettera seguente il numero di cui al punto b); d) il tipo di frenatura (viaggiatori o merci), identificata rispettivamente dalla lettera P o G posta sotto le lettere di cui al punto a) solo nelle sigle per treni merci (I treni la cui sigla non prevede l'indicazione del tipo di frenatura sono da intendersi serviti da freno tipo P "viaggiatori"). e) la percentuale di massa frenata minima prevista, riportata al disotto del numero di cui al punto b) La Sigla di composizione è inoltre integrata dalle indicazioni, riportate in apposite caselle denominate "integrazioni alla sigla", relative al gruppo dei mezzi di trazione programmati per l'effettuazione del treno al quale la Scheda Treno si riferisce ed al tipo di Ripetizione Segnali Continua (RSC4 o RSC9 rispettivamente per apparecchiature a 4 codici o a 9 codici) di cui tali					ICATI
mezzi sono dotati. Nel caso di treni programmati per l'invio di locomotive isolate in questo campo in luogo del gruppo dei mezzi di trazione può					
comparire la dizione "LOC. ISOL.".					
1.2 Colonne Il corpo della Scheda Treno (vedi facsimile punto 2.4) è composto da 11 colonne non numerate, dove sono riportate le seguenti informazioni.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Colonna 1 (Grado di frenatura) In questa colonna sono riportati all'inizio di ogni tratta interessata i gradi di frenatura principali.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Colonna 2 (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - binario Legale o di Sinistra)		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
La colonna 2, nel caso di linee a doppio					
binario, ha come intestazione la scritta "Binario					
L/S", è divisa a sua volta in due colonne,					
denominate "Velocità massima ammessa dalle					
norme tecniche di esercizio"e "Velocità di marcia"					
identificate rispettivamente dalle scritte "Vel. Max"					
e "Vel. Marc.".					
Nella colonna Vel. Max sono riportati, i valori					
di velocità massima ammessa dalle norme					
tecniche di esercizio per il binario Legale o di					
Sinistra (L/S) sulle linee a doppio binario o per					
l'unico binario delle linee a semplice. Tali valori					
sono indicati in corrispondenza di una					
progressiva chilometrica od ente che coincide					
con il punto della linea dove esiste una variazione					
della velocità massima ammessa, una variazione					
del grado di frenatura oppure una variazione del					
sistema di codificazione.					
Per ogni tratto di linea il valore di velocità					
indicato nella colonna "Vel. Max" è quello che					
risulta più basso dal confronto fra ciascuno dei					
valori di velocità massima consentiti dai seguenti					
parametri:					
- velocità massima consentita dalla linea per il					
rango di velocità a cui può accedere il materiale					
rotabile in composizione al treno, fatta eccezione					
per i mezzi di trazione non indicati nella Scheda					
Treno (non programmati);					
- rango, velocità massima e circolabilità dei					
mezzi di trazione indicati nella Scheda Treno;					
- rango e velocità massima ammessa dai veicoli					
in composizione;					
- frenatura del treno (tipo e percentuale indicati					
nella sigla) in relazione al grado di frenatura di					
ogni tratto di linea;					
 presenza o assenza del sistema di Ripetizione 					
Segnali Continua sia sul mezzo di trazione che					
sul tratto di linea programmato, tenendo conto del					

	Г	T			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
tipo di attrezzaggio di terra e di bordo (4 codici o					10411
più di 4 codici);					
– eventuali limitazioni di velocità, non fornite dai					
segnali fissi, indicate attraverso gli specifici segni,					
relativi alle limitazioni di velocità, esposti in					
corrispondenza delle stazioni e dei bivi in piena					
linea, secondo quanto previsto dall'Art. 3/3 della					
PGOS;					
- rallentamenti fissi compresi in orario					
eventualmente presenti sul tratto di linea;					
I valori di velocità massima ammessa dalle					
norme tecniche di esercizio indicate nella colonna					
"Vel. Max" non tengono conto delle limitazioni					
fornite dal segnalamento fisso ed a mano e di					
quelle dovute:					
– ai mezzi di trazione attivi diversi da quelli					
indicati nella "integrazione alla sigla";					
- ai mezzi di trazione inattivi in composizione al					
treno;					
 ai limiti di velocità determinati dalla particolare 					
ubicazione dei mezzi di trazione o da particolari					
condizioni di esercizio dei mezzi stessi (guasti,					
limitazioni rilevabili dai libri di bordo ecc.);					
- al guasto o mancato impiego del sistema di					
ripetizione segnali (terra e/o bordo) o all'impiego					
di un tipo diverso di Ripetizione Segnali Continua					
da quello indicato nella Scheda Treno					
(programmato);					
alle limitazioni particolari di velocità relative alla					
circolabilità dei rotabili riportate nel Fascicolo					
Linea;					
 ai rallentamenti (esclusi quelli riportati in orario); 					
 a prescrizioni occasionali relative alla velocità 					
massima della linea o del materiale rotabile; – a					
prescrizioni di carattere antinfortunistico.					
Nella colonna velocità di marcia i relativi valori					
sono riportati in corrispondenza di una					
progressiva chilometrica od ente coincidenti con il					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
punto della linea dove esiste una variazione della velocità massima, una variazione del grado di frenatura oppure una variazione del sistema di codificazione della linea.					
Colonna 3 (Progressiva chilometrica) La colonna 3 ha come intestazione la scritta "Prog. Km"; vi sono riportate le progressive chilometriche relative alle località di servizio ed ai punti di variazione della Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio e della velocità di marcia, fatta eccezione per le variazioni di velocità previste in corrispondenza dei deviatoi d'ingresso e di uscita dalle località di servizio o di altri enti. Nelle località in cui la linea assume due progressive chilometriche diverse (doppia progressiva chilometrica) le stesse sono riportate entrambe, con interposta una linea.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Colonna 4 (Caratteristiche della linea) La colonna 4 non ha intestazione, riporta graficamente la struttura della linea con i simboli previsti dall'Art. 3 comma 10 della PGOS.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Colonna 5 (Località) La colonna 5 ha come intestazione la scritta "Località", vi sono riportate solo le località di servizio ed altri enti o punti della linea utili ai fini della lettura della Scheda Treno, nonché i passaggi a livello protetti da proprio segnalamento fisso, individuati dai rispettivi simboli dell'Art. 3 comma 10 della PGOS. Quando nella località di servizio è prevista la fermata d'orario, dopo il nome della stazione o della fermata e qualora questi non occupi tutti i caratteri della colonna, viene riportata una sequenza di puntini fino al margine destro della colonna stessa.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Colonna 6 (Orario) La colonna 6 ha come intestazione la scritta		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

		<u> </u>			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
"Orario" e vi è indicato, in corrispondenza delle località di servizio, l'orario del treno rispettivamente: -a sinistra l'orario di arrivo per i treni che hanno fermata d'orario; -al centro l'orario di transito per i treni che non hanno fermata d'orario; -a destra l'orario di partenza per i treni che hanno fermata d'orario. Per indicare il mezzo minuto, dopo l'orario, è inserito il simbolo: " 1/2". In corrispondenza delle località di servizio interessate è riportata al centro, la simbologia (prevista dall'Art. 3 comma 10 della PGOS).					
Colonna 7 (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - Binario di Destra o Illegale) La colonna 7, nel caso di linee a doppio binario, ha come intestazione le scritte "Binario D/ILL Vel. Max". In detta colonna sono riportati i valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per il binario di destra o illegale con gli stessi criteri previsti per la colonna 2. Per le linee a binario unico questa colonna resta vuota. Le velocità massime per il binario di destra sono riportate con lo stesso carattere di quelle relative al binario di sinistra ma in corsivo. Le velocità massime per il binario illegale sono riportate con lo stesso carattere del binario legale.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Colonna 8 (Sistemi di blocco e attrezzaggio della linea-Binario Legale o di Sinistra)		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
La colonna 8 ha come intestazione la scritta		,	1	,	
"SX" (riferita al binario di sinistra), in detta	1	1	1^{-1}	1 '	1 [
colonna vi sono riportate le informazioni relative	1	1	1	1 '	1 [
alla tipologia di blocco, alla presenza e tipo di ri-	1	1	1 = 1	1 '	1 [
petizione dei segnali in macchina e alla presenza	1	1	1^{-1}	1 '	1 [
del SCMT, con la simbologia prevista dall'Art. 3	1	1	1 = 1	1 '	1 /
comma 10 della PGOS.	1	1	1 = 1	1 '	1 /
Nel caso in cui l'inizio o la fine della	1	1	1 = 1	1 '	1 /
codificazione interessi una località di servizio di	1	1	1 = 1	1 '	1 /
diramazione ove confluisce o si dirama una linea	1	1	$\mathbf{t} = \mathbf{t}$	1 '	1 '
non codificata, la simbologia è riportata sulla	1	1	1 = 1	1 '	1
Scheda Treno in corrispondenza dell'asse del	1	1	1 = 1	1 '	1
fabbricato viaggiatori della località di servizio	1	1	1 = 1	1 '	1
interessata, indipendentemente dalla linea ove il	1	1	1 = 1	1 '	1 /
treno è programmato.	1	1	1	1 '	1 '
Con gli stessi criteri, nelle medesime località,	1	1	1 1	1 '	1]
vengono riportati i simboli relativi al SCMT.	1	1	1 = 1	1 '	1 '
Pertanto, in tali casi particolari, ai fini	1	1	1	1 '	1 [
dell'individuazione del punto di inizio o di fine	1	1	1 = 1	1 '	1 [
codificazione oppure d'inizio o termine del SCMT,	1	1	1 = 1	1 '	1 [
dovrà farsi riferimento al Fascicolo Linea della	1	1	1 1	1 '	1 [
linea effettivamente percorsa nell'ambito di detta	1	1	1 = 1	1 '	1 [
località.		4		'	4——
Colonna 9 (Simbologia)	1	Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.	1 1	1 '	1
Nella colonna 9 in corrispondenza delle	1	1	1	1 '	1
località di diramazione sono riportate le	1	1	1 = 1	1 '	1
informazioni relative, alla direzione di inoltro	1	1	1 1	1 '	1
programmata del treno, con la simbologia	1	1	1 = 1	1 '	1
prevista dall'art. 3 comma 10 della PGOS.	1	1	1 = 1	1 '	1
Nella località di servizio qualora siano presenti	1	1	1 = 1	1 '	1
contemporaneamente sia gli indicatori di	1	1	1 = 1	1 '	1
direzione sia il segnalamento a candeliere, sulla	1	1	1 = 1	1 '	1
Scheda Treno è riportata la sola informazione	1	'	1 1	1	1
relativa all'indicatore di direzione.	<u> </u>	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	$\overline{}$	<u>'</u>	\leftarrow
Colonna 10 (Sistemi di blocco e	1	Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.	1 = 1	1 '	1
attrezzaggio della linea-Binario Illegale o di	1	1	1	1 '	1
Destra)		<u> </u>	لــــــا	<u></u> '	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Questa colonna ha come intestazione la scritta					
"DX", vi sono riportate per il binario di destra le					
informazioni relative alla tipologia di blocco, alla					
presenza e tipo di ripetizione dei segnali in					
macchina e alla presenza del SCMT, in analogia					
a quanto riportato nella colonna 8. Sul binario					
illegale è riportata la presenza o meno del SCMT					
Colonna 11 (Simbolo controllo stampa		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Scheda Treno)					
In questa colonna è riportato un simbolo					
grafico costituito da tanti segmenti che formano					
una linea spezzata. Il numero dei segmenti deve					
corrispondere al numero degli enti o località di					
servizio riportati nella colonna "Località" di					
ciascun foglio. Ciascun segmento della linea					
spezzata ha l'altezza di una riga della Scheda					
Treno come nell'esempio riportato nel Facsimile					
punto 2.4 e ne garantisce l'integrità.					
1.3 Scheda Treno multipla		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
La Scheda Treno, relativa a determinate					
relazioni commerciali caratterizzate da tratte brevi					
e servite da treni effettuati nello stesso giorno con					
lo stesso materiale, viene denominata "Scheda					
Treno multipla"; nell'intestazione di tale scheda					
sono riportate le informazioni contenute nella fig.					
3.					
Nella scheda multipla sono previste delle					
"sottointestazioni" poste in precedenza alle					
colonne di ciascun treno dove sono riportate le					
informazioni contenute nella fig.4. 1.4 Treni i cui dati variano durante il percorso		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Per alcuni treni può essere previsto che, per		vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
manovre programmate od altro, alcuni dati					
subiscano variazioni in una determinata località di					
servizio intermedia, pur restando invariato il					
numero del treno; per detti treni nella Scheda					
numero dei treno, per detti treni nella Scheda					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Treno sono previste delle "sottointestazione dati" dove sono riportate le informazioni indicate nella figura 5. Ogni sottointestazione dati è riportata in precedenza delle stazioni nelle quali i dati anzidetti variano, interrompendo le colonne.					
1.5 Note, validità e controllo della stampa Scheda Treno 1.5.1 Note della Scheda Treno In calce ad ogni foglio della Scheda treno sono riportate: - le prescrizioni relative alle riduzioni di velocità cautelative per ragioni antinfortunistiche previste su determinate linee in alcune fasce orarie di ciascun giorno; - le note relative alle fermate periodiche, facoltative, di servizio e da sopprimere in alcuni giorni, possono essere numerate con lo stesso numero riportato a seguito del simbolo posto in corrispondenza della località interessata, qualora le fermate siano più di una della stessa tipologia.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
1.5.2 Validità della Scheda Treno A piè di pagina di ogni foglio della Scheda Treno è riportata la validità della Scheda Treno secondo la seguente dizione: "Valida per il treno del		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
1.5.3 Controllo della stampa della Scheda Treno Allo scopo di evidenziare eventuali anomalie di stampa della Scheda Treno, sul margine destro di ogni foglio è stato inserito un apposito simbolo geometrico che quando risulta stampato nella forma rappresentata nel Facsimile punto 2.4, assicura la presenza di tutte le righe di stampa		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
previste sul documento.					
1.6 Particolari indicazioni e segni		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
convenzionali previsti nella Scheda Treno e					
nelle Sigle Complementari					
L'Art. 3 della PGOS prevede le indicazioni ed i					
segni convenzionali utilizzati nella Scheda Treno.					
Di seguito si descrivono alcune particolarità:					
a) nelle colonne "Vel Max" e "Vel Marc." della					
Scheda Treno e nelle colonne della velocità delle					
Sigle Complementari, in luogo dell'eventuale					
segno convenzionale previsto dall'art.3/3 della					
PGOS e riportato nelle Fiancate di Linea in					
corrispondenza delle stazioni e dei bivi in piena					
linea, relativo all'eventuale limitazione di velocità					
non fornita dai segnali fissi, viene riportato il					
valore di velocità relativo all'eventuale detta					
limitazione;					
b) tra le colonne "Vel Max" e "Vel Marc." della					
Scheda Treno oltre al simbolo (🛦) previsto					
dall'Art.3 della PGOS e riportato nelle Fiancate di					
Linea, viene riportato il valore di velocità relativo ai rallentamenti fissi in orario. Le dizioni "inizio					
rallentamento" e "fine rallentamento" (riportate					
nella colonna " <i>Località</i> " della Scheda Treno) e la					
rispettiva velocità indicata nelle colonne "Vel					
Max" e "Vel Marc.", possono seguire o precedere					
altre variazioni di velocità a distanza inferiore a					
quella di frenatura, trattandosi di rallentamento					
permanente notificato in Orario di cui all'Art.17					
IPCL e segnalato come previsto dal Regolamento					
sui Segnali. Tali informazioni sono racchiuse in					
apposito riquadro;					
c) nelle colonne della velocità delle Sigle					
Complementari, in luogo del simbolo (▲) previsto					
dall'Art. 3 della PGOS e riportato nelle Fiancate					
di Linea, viene riportato il valore di velocità					
relativo ai rallentamenti fissi in orario. Le dizioni					
"inizio rallentamento" e "fine rallentamento"					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
(riportate nella colonna "Località" delle Sigle Complementari) e la rispettiva velocità indicata					
nella colonna della velocità possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanza					
inferiore a quella di frenatura, trattandosi di					
rallentamento permanente notificato in Orario di					
cui all'Art.17 IPCL e segnalato come previsto dal					
Regolamento sui Segnali.					
Nella colonna "Località" delle Sigle					
Complementari, relative alla circolazione sul binario illegale o di destra, in corrispondenza dei					
PL protetti da proprio segnale viene riportato il					
simbolo (*) quando la protezione del o dei PL					
interessati è realizzata solo per il binario legale o					
di sinistra.					
1.7 Scheda Orario		Vale quanto previsto per la precedente			
La Scheda Orario è un documento		PREMESSA.			
commerciale che indica la successione delle					
località di servizio (riportate con caratteri diversi da quelli previsti all'Art. 3 della PGOS) incontrate					
dal treno con indicati gli orari di arrivo, partenza e					
transito con le stesse modalità previste per la					
Scheda Treno.					
La Scheda Orario può essere stampata anche					
per il solo tratto di linea per il quale è stata inibita					
temporaneamente la stampa della Scheda Treno					
per motivi tecnici relativi all'Infrastruttura (vedi					
facsimile punto 2.4). In tal caso la Scheda Orario è contenuta all'interno della Scheda Treno e					
inizierà dalla località di servizio dove è stata					
interrotta la Scheda Treno stessa. L'intestazione					
della Scheda Orario conserverà il formato					
previsto per la Scheda Treno con i campi dei dati					
caratteristici del treno vuoti, ed inizierà nel foglio					
successivo a quello ove si è interrotta la Scheda					
Treno.					
La Scheda Treno riprenderà quindi, sul foglio					
successivo, dalla località nella quale si è					

		·			T Daine
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
interrotta la Scheda Orario.	,		,		
La numerazione dei fogli terrà conto di quelli	•		'	1 '	1
compresi nell'intero documento comprensivo sia	,		'	1	1
della Scheda Treno che della Scheda Orario.			l'	1′	1
2. NORME PER L'IMPIEGO DI SCHEDA TRENO		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.	, ·	<u> </u>	
2.1 Consegna della Scheda Treno	,		'	1	1
La Scheda Treno deve essere consegnata, nella	,		'	1	1
stazione d'origine di corsa, al personale di	,		'	1	1
condotta e al capotreno per l'intero percorso del	,		'	1	1
treno oppure, in base alle necessità organizzative	,		'	1	1 1
dell'Impresa Ferroviaria, per un tratto di linea	•		'	1 '	1 1
stabilito dall'impresa stessa. In quest'ultimo caso	,		'	1	1
l'Impresa Ferroviaria deve provvedere pertanto	,		'	1	1
nella stazione termine di validità della Scheda	,		'	1	1 1
Treno alla stampa e alla consegna della scheda	,		'	1	1 1
relativa al successivo tratto di linea.	,		'	1	1 1
Il treno deve partire solo se il personale di	,		'	1	1 !
condotta e il capotreno sono in possesso della	,		'	1	1
Scheda Treno relativa all'intero percorso o parte	,		'	1 '	
di esso; in quest'ultimo caso, deve avere nella	,		'	1	
stazione iniziale del tratto successivo fermata	•		'	1 '	
d'orario per il ritiro della Scheda Treno.	,		'	1	
Sulle relazioni dove è previsto il rilascio di	•		'	1 '	1
prescrizioni multiple, al primo treno può essere	,		'	1	
consegnata la Scheda Treno di tutti i treni	,		'	1	1
interessati.	•		'	1 '	
Nel caso di un treno con più mezzi attivi, la	•		'	1 '	1
Scheda Treno deve essere consegnata, oltre che	•		'	1 '	1
al personale di condotta di testa, anche al	,		'	1	1
personale di condotta che presenzia tali mezzi,	,		'	1	
fatta eccezione per il guidatore delle locomotive	,		'	1	
impiegate per la spinta con maglia sganciabile.	,		'	1	
Ai treni supplementari deve essere	,		'	1	1
consegnata la Scheda Treno del treno normale.	,		'	1	1
Salvo quanto previsto al successivo punto	•		'	1 '	
2.1.1, la Scheda Treno deve essere consegnata	•		'	1 '	
a tutti i treni programmati, sia ordinari sia	•		'	1 '	
straordinari; pertanto nessun treno può partire			'ـــــــــــــــــــــــــــــــــــــ	Ш	1

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
dalla stazione di origine, o da quella dove è previsto il cambio della Scheda Treno, senza la Scheda Treno stessa. Il personale di condotta, al termine del servizio, deve allegare la Scheda Treno utilizzata agli altri documenti del treno per la consegna alla propria impresa ferroviaria, quando la località termine del servizio coincida con quella di termine della Scheda Treno. Il capotreno in arrivo nella stazione di destinazione del treno o di termine della Scheda Treno deve riconsegnare tale documento alla propria impresa ferroviaria.					
2.1.1 Treni circolanti senza Scheda Treno. Per i treni ad orario libero e le locomotive di spinta con maglia sganciabile in corsa non è prevista la consegna della Scheda Treno. Oltre ai treni ad orario libero è ammessa la circolazione di treni per i quali non è stato possibile produrre la Scheda Treno. I treni senza Scheda Treno possono circolare con le modalità stabilite nella presente normativa. Nei casi in cui il guidatore ed il capotreno non dispongano per tutto o parte del percorso né della Scheda Treno né della Scheda Orario, al treno dovranno essere notificate tutte le occorrenti prescrizioni relative all'orario (percorso, fermate ecc.), nonché quelle relative alle eventuali riduzioni di velocità previste dall'art. 62 lettera g) della PGOS.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1. Non è più possibile circolare senza scheda treno.			
2.2 Verifica della congruenza dei dati treno alla consegna della scheda treno. Il guidatore, ogni qualvolta riceva la Scheda Treno o quando non vi siano consegne dirette tra personale smontante e quello subentrante, deve verificare la congruenza dei dati relativi ai mezzi di trazione ed al materiale rimorchiato con quelli indicati nella Scheda Treno, ritenendoli		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

Princ
modif icati

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Nel caso di treni composti di soli mezzi di trazione, mezzi leggeri ed ETR, il guidatore deve verificare la congruenza dei dati treno relativi ai mezzi anzidetti rilevati dal BFC, con quelli indicati nella Scheda Treno secondo i criteri sopra stabiliti per i treni di materiale ordinario (valori uguali o superiori, o di categoria superiore). Il guidatore nell'eseguire le verifiche di cui al presente punto 2.2 deve accertare che tutti i mezzi di trazione in composizione al treno, diversi da quelli riportati sulla Scheda Treno, siano ammessi a circolare sulle linee o tratti di linee da percorrere secondo quanto indicato nell'Orario di Servizio. Le verifiche relative al materiale rotabile di cui ai punti 2.2 da sub a) a sub f) dovranno essere eseguite anche dal capotreno, ogni qualvolta riceva dalla stazione la Scheda Treno o quando non vi siano consegne dirette tra personale smontante e quello subentrante. Il guidatore, oltre alle precedenti verifiche, deve sempre prendere norma dei dati relativi all'orario (es. fermate, orario di partenza, arrivo o transito) riportati nella Scheda Treno (colonna 6) tenuto conto che l'orario dei treni può essere modificato anche durante il periodo di validità dell'orario stesso (Art. 14/15 dell'IPCL).					
2.3 Impiego della Scheda Treno 2.3.1 Impiego della Scheda Treno con i dati treno congruenti secondo il punto 2.2 Quando i dati treno sono congruenti il guidatore utilizzerà la Scheda Treno per: a) attingere le velocità (Velocità di marcia o Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio) come stabilito al punto 2.3.8; b) attingere le informazioni relative a determinate caratteristiche del percorso utili		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
alla marcia del treno (norme particolari, ecc); c) effettuare il servizio commerciale previsto (rispetto dell'orario, fermate previste, ecc.). Percorrendo tratti di linea affiancati, per le fermate e l'orario, il personale dei treni dovrà far riferimento a quelli relativi al percorso programmato.					
2.3.2 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui ai punti 2.2 sub a) e sub c) non congruenti 2.3.2.1 Variazione in diminuzione della velocità massima ammessa dai mezzi di trazione (Locomotive, mezzi leggeri ed ETR) In caso di variazione in diminuzione della velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno, il guidatore potrà continuare ad utilizzare la Scheda Treno, limitando d'iniziativa la velocità massima al valore più basso imposto dai mezzi di trazione medesimi.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
2.3.2.2 Variazione della velocità massima del materiale rimorchiato in diminuzione In caso di variazione in diminuzione della velocità massima del materiale rimorchiato notificata a mezzo ordine scritto, il guidatore potrà continuare ad utilizzare la Scheda Treno, limitando la velocità massima al nuovo valore prescritto.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1. Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
2.3.3 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui al punto 2.2 sub b), sub d), sub e), sub f) e sub g) non congruenti e adozione delle "Sigle Complementari" Qualora i dati treno di cui al punto 2.2 sub b), sub d), sub e), sub f) e sub g) non siano congruenti con quelli programmati sulla Scheda Treno, il guidatore deve ricorrere all'impiego delle "Sigle		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Complementari" come di seguito stabilito.					iouti
2.3.3.1 Sigle Complementari		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Le Sigle Complementari, riportate nel FL, hanno		The second process pro			
lo scopo di fornire al guidatore per ogni tratto di					
linea i valori di Velocità massima ammessa dalle					
norme tecniche di esercizio quando non è più					
ammesso utilizzare la Scheda Treno per regolare					
la velocità di corsa del treno, oppure quando lo					
stesso è sprovvisto di Scheda Treno.					
Le Sigle Complementari del FL sintetizzano le					
caratteristiche tecniche del materiale rotabile, con					
gli stessi criteri delle sigle di composizione della					
Scheda Treno, ma non indicano il tipo di					
utilizzazione commerciale.					
Per ogni tratto di linea del FL e per ogni Sigla					
Complementare prevista esiste una colonna della Velocità massima ammessa dalle norme tecniche					
di esercizio.					
Sulle linee con il blocco automatico a correnti					
codificate per ogni Sigla Complementare					
sono previste due colonne della velocità, una					
per circolazioni con RSC e l'altra senza					
RSC.					
2.3.3.2 Individuazione della Sigla		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Complementare congruente con i dati treno		vale qualité préviste per il précédente purité 1.1.			
In ogni FL esiste una tabella denominata					
"Accesso alle sigle" dalla quale il guidatore deve					
individuare la Sigla Complementare congruente					
con i dati treno, con i seguenti criteri:					
a) individuare nella colonna "mezzi di					
trazione", il gruppo del mezzo di trazione in					
composizione al treno;					
b) individuare successivamente, fra le sigle					
ammesse per il mezzo di trazione, quella con					
percentuale di massa frenata, rango e velocità					
uguali o inferiori a quelli esistenti nel treno, tenen-					

		,			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
do conto del tipo di frenatura attivato. Nel caso di					
frenatura tipo merci o da considerare tale, la sigla					
dovrà essere individuata in ogni caso tra quelle					
relative a tale tipo di frenatura (G in precedenza					
al valore della percentuale). Per i treni sui quali è					
stata attivata la frenatura tipo viaggiatori è					
ammesso accedere alle sigle con frenatura tipo					
merci.					
Quando in composizione al treno vi sono due o					
più mezzi di trazione di gruppo diverso, il					
guidatore dovrà individuare una sigla congruente					
per tutti i mezzi di trazione presenti nel treno,					
rispettando i criteri del punto b).					
Quando sia stata individuata una Sigla					
Complementare che ammette una velocità					
massima superiore a quella ammessa dai mezzi					
di trazione presenti nel treno il guidatore nel					
regolare la velocità di corsa deve in ogni caso					
rispettare quanto previsto al primo alinea del					
punto 2.3.8.2.					
La consultazione relativa all'ammissione e alle					
modalità di circolazione dei mezzi di trazione					
sulla linea da percorrere, compresi eventuali tratti					
affiancati, secondo quanto indicato nel Fascicolo					
Linea è sempre necessaria ogni qualvolta si					
debba effettuare un servizio di condotta senza					
essere in possesso della Scheda Treno per tutto					
o parte del percorso (ricorso alle Sigle Comple-					
mentari, impiego della Scheda Orario). Tale					
controllo deve essere eseguito anche nel caso in					
cui la scelta della sigla avvenga tramite la					
"Tabella di accesso alle sigle" in quanto nella					
stessa tabella non è riportata nessuna					
informazione relativa alla ammissione e a					
particolari restrizioni di circolazione dei mezzi di					
trazione su determinate linee o tratti di linea.					
In caso di consegne dirette tra personale					
smontante e personale subentrante, i controlli					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
relativi all'ammissione ed alle modalità di circolazione dei mezzi di trazione secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea devono essere eseguiti anche dal guidatore che subentra per il tratto di competenza, quando si verificano le condizioni di esercizio anzidette (ricorso alle Sigle Complementari, impiego della Scheda Orario). Qualora vengano disposte variazioni temporanee alla circolabilità dei mezzi di trazione con riduzione del Rango, rispetto a quello ammesso dall'Orario di Servizio, il guidatore individuerà la nuova sigla congruente con la categoria del puevo rango rispottando i critori di cui sopra					
nuovo rango rispettando i criteri di cui sopra. 2.3.3.3 Individuazione della colonna Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio relativa alla sigla Il guidatore, scelta la Sigla Complementare congruente, individuerà la relativa colonna delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della possibilità d'impiego o meno del sistema di Ripetizione Segnali Continua (casi di assenza apparecchiatura, guasto a bordo, prescrizioni di guasto al blocco), ed attingerà le velocità (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio) come stabilito al punto 2.3.8. Qualora eccezionalmente nella colonna Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, in corrispondenza di determinati tratti di linea (in relazione al grado di frenatura ed alla percentuale di massa frenata), non risulti nessun valore di velocità (tratto oscurato), il guidatore potrà impegnare tali tratti di linea rispettando le norme previste per il caso di guasto al freno continuo. Nel caso di impiego delle Sigle Complementari restano valide le informazioni riportate sulla Scheda Treno solo per quanto previsto ai punti b)		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

		,			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi
					modif
e c) del punto 2.3.1, qualora il treno risulti					icati
sprovvisto di Scheda Treno, per tutto o parte del					
percorso, il guidatore deve consultare in ogni					
caso il Fascicolo Linea per prendere norma delle					
informazioni di cui al punto 2.3.1 b), normalmente					
riportate sulla Scheda Treno.					
2.3.3.4 Avvisi verbali dati al DM/DCO/DC		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Il guidatore, nel caso in cui faccia ricorso					
all'impiego delle Sigle Complementari in luogo					
della Scheda Treno, deve darne avviso verbale al					
DM/DCO/DC ed al capotreno, fatta eccezione per					
i casi in cui l'impiego delle Sigle Complementari					
sia conseguente alla notifica con prescrizione di					
una variazione dei dati riportati nella Scheda					
Treno.					
2.3.4 Impiego delle Sigle Complementari con		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
treni muniti di Scheda Treno in caso di variazioni					
di percorso, di circolazione sulle linee affiancate					
o di mancata utilizzazione della RSC.					
a) Circolazione sulle linee affiancate o su tratti					
di linea non riportati nella Scheda Treno.					
In caso di circolazione sulle linee affiancate, su					
determinati tratti di linea relativi a percorsi					
alternativi oppure in situazioni particolari (nodi,					
ecc.), il guidatore individuerà a norma del punto					
2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la					
relativa colonna delle velocità alle quali attingere,					
rispettando d'iniziativa le eventuali riduzioni di					
velocità, relative all'art. 62 punto g) della PGOS,					
riportate nelle fiancate di linea dei FL.					
b) Variazione della stazione di origine corsa o					
di quella termine Scheda Treno.					
In caso di variazione a mezzo ordine scritto, della					
stazione di origine corsa o di quella di					
destinazione programmata, il guidatore					
individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla					
Complementare congruente e la relativa colonna					
delle velocità alle quali attingere per i tratti di					i

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
linea non riportati nella Scheda Treno.					
c) Guasto al blocco automatico a correnti					
codificate. Guasto					
o assenza dell'apparecchiatura di RSC di bordo.					
Quando, con i treni per i quali è programmato					
l'impiego della Ripetizione Segnali, si manifesti					
l'impossibilità di impiegare tale apparecchiatura					
(guasto a bordo, guasto al blocco o assenza), il					
guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2,					
la Sigla Complementare congruente e la relativa					
colonna delle velocità alle quali attingere.					
2.3.5 Impiego delle Sigle Complementari con		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
treni per i quali non è prevista la consegna della		vale quarto previoto per il precedente parto 1.1.			
Scheda Treno					
La circolazione dei treni senza Scheda Treno è					
prevista (oltre che sulle linee dove il personale					
dei treni interviene nel controllo degli incroci)					
anche nei seguenti casi:					
a) treni con locomotiva di spinta in coda con					
maglia sganciabile					
Il guidatore della locomotiva di testa nel tratto di					
linea ove viene effettuata la spinta con maglia					
sganciabile in coda, nel caso in cui la spinta non					
sia programmata ed indicata nella colonna					
simbologia della Scheda Treno in suo possesso					
(lettera S), deve utilizzare la Sigla					
Complementare (*80A/G60%) in luogo della					
Scheda Treno. Qualora i dati treno non siano					
congruenti con quelli della sigla (*80A/G60%), il					
guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2,					
tramite la tabella di accesso alle Sigle Comple-					
mentari la nuova sigla e la relativa colonna delle					
velocità alle quali attingere comunicandola al					
guidatore della locomotiva di spinta.					
Il guidatore della locomotiva di spinta con maglia					
sganciabile, nel percorrere il tratto di linea					
interessato dal servizio di rinforzo, utilizzerà la					
Sigla Complementare (*80A/G60%) salvo la					
orgia complementare (007/00070) salvo la					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
necessità di adottare una sigla con caratteristiche più restrittive a seguito delle informazioni ricevute dal macchinista di testa e/o in suo possesso (dati treno prescritti). Per la corsa di ritorno, quando abbia abbandonato il treno in linea, individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere. b) treni ad Orario Libero (OL) I treni ad orario libero, poiché non programmati, non dispongono di Scheda Treno e pertanto al treno dovranno essere notificate tutte le					
prescrizioni relative: all'orario (percorso, fermate, ecc.) ed alle caratteristiche tecniche del treno (velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, massa rimorchiata, tipo di frenatura attivata). Tale prescrizione non occorre nel caso di treni composti da soli mezzi di trazione, da mezzi leggeri od ETR. Il Guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2 tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.					
2.3.6 Impiego delle Sigle Complementari Per i tratti serviti da Scheda Orario il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2 la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere; inoltre, attra- verso la successione cronologica delle località di servizio riportate nella Scheda Orario, rileverà il percorso programmato del proprio treno, mentre dal F.L. rileverà le eventuali norme particolari relative alle località di servizio e/o tratti di linea.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
2.3.7 Impiego delle Sigle Complementari per guasto al freno 2.3.7.1 Guasto al freno continuo Nel caso in cui si verifichino guasti al freno		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
continuo, per i quali non sia possibile raggiungere					
nel convoglio la più bassa percentuale di massa					
frenata (p.m.f.) prevista nelle Sigle Com-					
plementari presenti nel Fascicolo Linee, il					
guidatore non potendo adottare nessuna sigla					
potrà proseguire la corsa solo se ammesso dalle					
norme sulla frenatura riportate nel capitolo VII					
della PGOS, rispettandone le relative limitazioni.					
2.3.7.2 Guasto alla frenatura elettrica di		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
determinati mezzi leggeri					
Su determinati mezzi leggeri (art. 86 bis della					
PGOS) se, per guasto o esclusione di una coppia					
di motori anche su una sola motrice, la frenatura					
elettrica non può essere utilizzata nel normale					
servizio, il guidatore dovrà adottare la Sigla					
Complementare:					
 (*90A/G75%) purché il freno continuo sia 					
efficiente su tutto il treno;					
– (*60A/G45%) quando, per l'esclusione					
dall'azione frenante del freno continuo di					
uno o più assi, la percentuale di massa					
frenata reale residua sia almeno uguale o					
superiore al 45%.					
Qualora la massa frenata reale residua sia					
inferiore al 45%, si potrà proseguire la corsa solo					
se ammesso dalle norme sulla frenatura riportate					
nel capitolo VII della PGOS, rispettandone le					
relative limitazioni.					
2.3.7.3 Treni composti di Ale 601 con relativi		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
rimorchi ed ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF					
Per i treni composti di Ale 601 e relativi rimorchi					
od ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF, in					
caso di guasto della frenatura elettrica e/o in caso					
di non corrispondenza del rapporto tra motrici e					
rimorchi, il guidatore individuerà a norma del					
punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare					
parito 2.0.0.2, la olgia complementale			l		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere. Il ricorso alle Sigle Complementari deve essere attuato anche in caso di guasto al solo dispositivo DAF, restando inteso che, individuata la Sigla Complementare, il guidatore individuerà la relativa colonna delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della RSC solo se quest'ultima è correttamente utilizzabile.					
 2.3.8 Velocità di corsa del treno. Limitazioni della velocità massima. Prescrizioni 2.3.8.1 Velocità di corsa da attingere sui documenti orario Sulle linee ove è in uso la Scheda Treno è sempre ammesso l'anticipo di corsa, il guidatore deve regolare la velocità del treno (Art. 20/16 IPCL), attingendo alla colonna: "velocità di marcia" della Scheda Treno quando la corsa del treno avviene in orario; "velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio" della Scheda Treno quando questa è maggiore della velocità di marcia e la corsa del treno avviene in ritardo o per presumibile ritardo dovuto a rallentamenti notificati e/o altre restrizioni del tratto da percorrere, oppure in ogni caso quando non sia indicata la velocità di marcia (linee affiancate, ecc.); "velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio" della Sigla 		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
Complementare eventualmente adottata. Qualora nelle Sigle Complementari non siano disponibili le colonne delle velocità per determinati tratti di linea attrezzati con B.A.cc è ammesso l'uso delle colonne delle velocità senza Ripetizione Segnali relative a detti tratti.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Non disponendo né della Scheda Treno né delle Sigle Complementari, il guidatore deve regolare la marcia rispettando i limiti di velocità stabiliti dalla PGOS come prescritto dall'IPCL, avvalendosi della documentazione in suo possesso (F.L., prescrizioni, ecc.). Resta inteso che nel caso di treni composti da soli mezzi leggeri, ETR o da locomotive isolate, per stabilire la velocità di corsa farà riferimento anche ai dati caratteristici di detti mezzi.					
2.3.8.2 Limitazioni della velocità massima Il guidatore nel regolare la velocità di corsa (punto 2.3.8.1) deve anche rispettare d'iniziativa le eventuali limitazioni della velocità massima dovute: — alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno e non programmati sulla Scheda Treno (punto 2.3.2.1); — alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione se inferiore a quella ammessa dalla Sigla Complementare utilizzata; — all'ubicazione dei mezzi di trazione in composizione al treno o a particolari condizioni di esercizio (Art. 65 della PGOS); — a particolari condizioni di impiego dei mezzi di trazione rilevabili dai libri di bordo; — alle Norme Particolari di Condotta di ciascun mezzo di trazione; — a ragioni antinfortunistiche, riportate in F.L. e/o in calce alla Scheda Treno o comunque notificate al treno; — ad ogni altra causa imprevista.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
2.3.8.3 Prescrizioni Ai Treni, oltre alle prescrizioni previste dalla normativa vigente devono essere sempre notificate a mezzo M40: a) le variazioni in diminuzione delle velocità di	4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti	Procedure di interfaccia di competenza del GI.	х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
fiancata con la seguente prescrizione: "Rispetto variazione di velocità massima ammessa dalla linea non superate	(cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate. 4.13. Le prescrizioni di cui al punto 4.12 inerenti l'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile sono prescrizioni tecniche.				
2.3.8.4 Prescrizioni ai treni sprovvisti di documenti orario. Come detto al precedente punto 2.1 è ammessa la circolazione dei treni sprovvisti sia della Scheda Treno sia delle sezioni di Scheda Orario che delle Sigle Complementari, adottando le norme tecniche di esercizio in uso sulle linee dove è previsto l'impiego del Fascicolo Orario. Il guidatore utilizzerà le prescrizioni tecniche per la scelta della Sigla Complementare da utilizzare.		Procedura soppressa			X

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Non disponendo delle Sigle Complementari utilizzerà le suddette prescrizioni per stabilire la velocità di corsa come detto al precedente punto 2.3.8.1.					
2.3.9 Cambio del personale Nel caso di cambio del personale di condotta e/o del capotreno durante il viaggio per lo scambio della Scheda Treno, tra il personale smontante e quello subentrante, devono essere osservate le modalità previste per lo scambio (diretto o indiretto) dei moduli di prescrizione (Art. 16/4 IPCL). Nel caso di consegne dirette deve essere dato avviso scritto dal personale di macchina smontante a quello subentrante dell'eventuale ricorso all'uso delle Sigle Complementari.	1.7. Lo scambio di informazioni inerenti la 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.	Procedura organizzativa di competenza dell'IF nel rispetto di quanto previsto dal punto 1.7. del nuovo RCT.		X	
2.3.10 Norme Transitorie La velocità di marcia riportata nella Scheda Treno coincide con quella massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, pertanto nella colonna sono ripetuti gli stessi valori della colon- na "Vel Max".		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
PARTE II DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI CAPITOLO I CARATTERISTICHE E NORME PER L'USO DEI DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI 1. GENERALITÀ I documenti di scorta ai treni sono: Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento; Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC/1 - BFC/2);					
 Documento treno unificato (Foglio di corsa mod. M. 16/E M16/EM - bollettino di trazione TV 306/E Unif.); Lista Veicoli/Foglio Veicoli (M. 18). I documenti di scorta ed i moduli delle prescrizioni devono essere conservati, a cura 					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
delle Imprese Ferroviarie.					
2. RIEPILOGO DEI MODULI DELLE					
PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO					
2.1 Riepilogo dei moduli di prescrizione di	8.5. Prima della partenza del treno l'agente di	Il Riepilogo dei moduli di prescrizione di	X		
movimento	condotta deve acquisire evidenza che siano state	movimento è un supporto cartaceo di interfaccia			
Il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di	consegnate, a lui e agli agenti di condotta di	di competenza del GI.			
movimento è un documento che deve scortare	eventuali altre unità di trazione non comandate				
ogni treno e nel quale sono riepilogati dal DM i	dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del				
moduli delle prescrizioni di movimento.	treno stesso, le prescrizioni di movimento e				
Il Riepilogo è previsto sia nella versione per le	tecniche necessarie.				
linee dove il personale dei treni non interviene nel					
controllo degli incroci sia per le linee dove esso					
interviene.					
Tale documento può essere riferito all'intero					
percorso del treno o solo ad una sua parte e					
deve essere sempre compilato e consegnato.					
Il documento deve essere consegnato al					
capotreno dalla stazione d'origine e da ogni stazione dove è programmato il cambio delle					
prescrizioni di movimento. In ogni caso dovrà					
essere notificata al treno la seguente					
prescrizione, formula: "Consegnato al treno					
riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento					
valido fino a					
Nelle stazioni di origine corsa dei treni il					
Riepilogo, unitamente agli eventuali moduli delle					
prescrizioni di movimento, deve essere ritirato					
presso l'ufficio del dirigente dal personale addetto					
alla formazione treni o dal capotreno. Tuttavia per					
particolari situazioni da definire in sede locale, la					
consegna può essere effettuata a cura del					
dirigente.					
Nel caso di ritiro del Riepilogo l'agente addetto					l
alla formazione treni dovrà:					
firmare il Riepilogo ed i moduli di prescrizioni					
di movimento da consegnare al treno; su					
questi ultimi moduli la sua firma dovrà essere					
apposta unitamente al timbro recante la					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
dizione "il formatore" su tutte le copie in					
corrispondenza della firma del dirigente;					
 barrare nella matrice dei moduli di 					
prescrizione gli spazi riservati alle firme					
dell'agente di condotta e del capotreno.					
La firma dell'agente addetto alla formazione treni					
conferma implicitamente la tempestiva consegna					
del Riepilogo e dei moduli di prescrizione al					
personale di condotta.					
Nel caso di ritiro da parte del capotreno egli deve					
firmare il Riepilogo ed i moduli; inoltre lo stesso deve barrare lo spazio riservato alla firma del					
macchinista nelle matrici dei moduli di					
prescrizione.					
La firma del capotreno apposta sulla copia che					
resta alla stazione conferma implicitamente la					
successiva consegna dei moduli al personale di					
condotta.					
Qualora dovessero sorgere difficoltà nella					
consegna dei moduli al treno da parte dell'agente					
addetto alla formazione treni, tale agente dovrà					
avvisare tempestivamente il dirigente.					
Nelle stazioni intermedie dove è programmato il					
cambio del Riepilogo, la consegna del					
documento e degli eventuali moduli di					
prescrizioni di movimento deve avvenire a cura					
del dirigente. Tuttavia, per particolari situazioni da					
definire in sede locale, il ritiro può essere					
effettuato dall'agente addetto alla formazione					
treni.					
Nelle restanti situazioni, la consegna dei moduli delle prescrizioni di movimento deve avvenire					
direttamente aura del dirigente.					
GUIDA PER LA COMPILAZIONE		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
Il presente Riepilogo deve scortare ogni treno; è		1 1006dure di lilleriaccia di competenza del Gi.	^		
composto da tre copie:					
 una copia per la stazione (matrice); 					
una copia per la stazione (matrice), una copia per il capotreno;					
una copia per il capotrerio,					

■ Una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al rittro dello stesso. ■ Una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al rittro dello stesso. La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nei casi in divi vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita della firma autografa del dirigente movimento (Del documento da parte dell'agente addetto alla formazione del treni questi deva addetto alla formazione del treni questi deva rittrare firma dal capotreno sulla copia di sua spetanza. Il modulo comprende l'infestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: a stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; il numero del treno; la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnali" il D.M. della stazione entette il Rippilogo e il capotreno, quando previsto denono; — indicare entette il Rippilogo e il capotreno, quando previsto della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnali rio cui uno ci siano prescrizione da notificare il D.M. della stazione che mente il Rippilogo di controli. Per l'annotazione della quantità dei moduli, l'annotazione "Nessuma prescrizione da suppositione della quantità dei moduli, l'annotazione "Nessuma prescrizione del adordetto alla stazione che mente il Rippilogo dovira ripotrare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione "Nessuma prescrizione della della dei moduli, l'annotazione "Nessuma prescri		,	,			
una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso. La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dell'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalico l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nei caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spetianza. Il modulo comprende l'intestazione etre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; il numero del treno; la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emote la Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette II Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quentità dei moduli,	IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	ipi modif
formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso. La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie e garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dova ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spetianza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: Il a stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; Il numero del treno; Il a data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione ce mente il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: - indicare ila quantità dei tipi di moduli consegnati o incuiti. - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	una copia per l'agente addetto alla					
stesso. La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nel casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dova ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o iratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione cemette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dova riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nei casì in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in caice a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione temina della linea o tratto di linea ai quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati no ricvutti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	· · ·					
dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nel casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla siazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminate della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il adda di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione emette il Repilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati oricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Repilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei modulii,						
alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa dei dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: la stazione iniziale e la stazione teminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; la la dala di partenza del treno; la la dala di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propia firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dova riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	1 ' '					
abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovra ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno, — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati no cianno prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dova riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
capotreno. Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'algente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: a stazione iniziale e la stazione e terminale della linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; il numero del treno; la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: indicare il nominativo della località; indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in lugos dell'indicazione della quantità dei moduli,						
compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantità dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare il nominativo della località; — indicare il nominativo della popera con consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare al quantità dei tipi di moduli consegnati oricevut; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non					
movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — la data di partenza del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il purporia firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è					
ciascuna copia. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	movimento che questi deve apporre in calce a					
dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: - la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; - il numero del treno; - la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: - indicare il nominativo della località; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: - la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; - il numero del treno; - la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: - indicare il nominativo della località; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna: - la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; - il numero del treno; - la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto,devono: - indicare il nominativo della località; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
lo consegna: — la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
- la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; - il numero del treno; - la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: - indicare il nominativo della località; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; — il numero del treno; — la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto,devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
riferiscono i moduli di prescrizione; - il numero del treno; - la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: - indicare il nominativo della località; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
 il numero del treno; la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: indicare il nominativo della località; indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, 						
 la data di partenza del treno. Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto,devono: indicare il nominativo della località; indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, 						
Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto,devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	· ·					
stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono: - indicare il nominativo della località; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	·					
quando previsto, devono: — indicare il nominativo della località; — indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
 indicare il nominativo della località; indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, 						
 indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, 						
consegnati o ricevuti; — apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,	· ·					
— apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli,						
dell'indicazione della quantità dei moduli,						
	l'annotazione "Nessuna prescrizione da					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
consegnare". Nel riquadro "Moduli versati" il capotreno, nella stazione termine di corsa e in quella ove si effettua il cambio delle prescrizioni, deve indicare in ciascuna colonna del Riepilogo la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la propria firma nell'apposita finca. Il riquadro "Consegna moduli tra personale del treno" deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne. In tale evenienza l'agente compilatore deve: indicare il nominativo della località di servizio; indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati; apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante. Nel caso contemporaneo di cambio del personale di condotta e di bordo, spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di condotta, spetta al capotreno compilare il Riepilogo mentre al macchinista montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di bordo spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nei treni senza capotreno in caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al macchinista smontante compilare il Riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente.					

	T	Γ			<u> </u>
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Il riquadro "Annotazioni" può essere utilizzato					
all'occorrenza per la consegna al treno di					
documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il					
movimento.	O.F. Drives della mantana del trans l'annata d'	II Disable as a solitical and all as a dall all as a solitical and disable at a solitical and a disable			
2.2 Riepilogo multiplo dei moduli di	8.5. Prima della partenza del treno l'agente di	Il Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di	X		
prescrizione di movimento	condotta deve acquisire evidenza che siano state	movimento è un supporto cartaceo di interfaccia			
Per l'uso del Riepilogo multiplo dei moduli di	consegnate, a lui e agli agenti di condotta di	di competenza del GI.			
prescrizione di movimento valgono le stesse	eventuali altre unità di trazione non comandate				
norme di cui al punto 2.1 con le particolarità di	dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del				
seguito riportate.	treno stesso, le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.				
Il Riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere utilizzato per relazioni di andata e ritorno, oppure	techiche necessarie.				
per relazioni diverse da quelle di andata e ritorno,					
effettuate o meno con lo stesso materiale, purché					
con orario prescritto di partenza dalle stazioni					
iniziali dei vari percorsi, ricadenti nella stessa					
giornata solare.					
Il Riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere					
utilizzato fino ad un numero di treni uguale a					
quello consentito dal documento stesso. Qualora					
venga utilizzato, nell'arco della giornata solare,					
per un numero di treni superiore a quello					
consentito dal Riepilogo multiplo, possono essere					
utilizzati anche più esemplari di tale documento					
da consegnare al primo treno effettuato. In tal					
caso i riepiloghi impiegati devono essere					
numerati progressivamente e rimanere sempre					
uniti e riportati nella parte "Annotazioni" del					
Riepilogo relativo al primo treno in circolazione.					
La stazione che consegna il Riepilogo multiplo					
deve praticare al treno la seguente prescrizione:					
"Consegnato al treno riepilogo multiplo dei					
moduli di prescrizione di movimento valido fino					
a (1) con treno"					
GUIDA PER LA COMPILAZIONE		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		
Il presente Riepilogo deve scortare ogni treno;		'			
è composto da tre copie:					
 una copia per la stazione (matrice); 					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif
una copia per il capotreno;					icati
una copia per l'agente addetto alla					
formazione dei treni preposto al ritiro					
dello stesso.					
La copia per la stazione deve essere firmata					
dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente					
addetto alla formazione treni in possesso di					
specifica abilitazione o, in assenza di tale agente,					
dal capotreno.					
Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non					
compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è					
garantita dalla firma autografa del dirigente					
movimento che questi deve apporre in calce a					
ciascuna copia.					
Nel caso di ritiro del documento da parte					
dell'agente addetto alla formazione dei treni					
questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla					
copia di sua spettanza.					
Il modulo comprende l'intestazione e tre					
riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla					
stazione che consegna il Riepilogo:					
 la data di validità del Riepilogo; 					
 il numero di ogni treno per il quale viene 					
rilasciato il Riepilogo;					
 la stazione di origine e di termine corsa di 					
ogni treno. I treni per i quali è					
rilasciato il Riepilogo sono suddivisi					
per gruppo di treni pari e per gruppo					
di treni dispari.					
Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della					
stazione che emette il Riepilogo e il capotreno,					
quando previsto, devono:					
 indicare il nominativo della località; 					
– il numero del primo treno al quale					
vengono consegnati i moduli di					
prescrizione; nel caso di moduli di					
prescrizione suddivisi per treni pari e					
per treni dispari devono essere					l

·	<u> </u>				
			ا ۔. ا		Princ
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	ipi
					modif icati
indicati sia il primo treno pari e sia il					1000
primo treno dispari;					
 indicare la quantità dei tipi di moduli 					
consegnati o ricevuti;					
 apporre la propria firma. Nel caso in cui 					
non ci siano prescrizioni da notificare					
il					
D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà					
riportare, in luogo dell'indicazione della quantità					
dei moduli, l'annotazione "Nessuna prescrizione					
da consegnare".					
Nel riquadro "Moduli versati" il capotreno, nella					
stazione termine di corsa dell'ultimo treno					
indicato nel Riepilogo, deve indicare in ciascuna					
colonna la quantità complessiva dei diversi tipi di					
moduli ricevuti e poi apporre la propria firma					
nell'apposita finca.					
Il riquadro "Consegna moduli tra personale del					
treno" deve essere compilato nelle stazioni					
intermedie dove avviene il cambio del personale					
dei treni senza possibilità di dirette consegne.					
In tale evenienza l'agente compilatore deve:					
indicare il nominativo della località di					
servizio;					
- indicare la quantità e il numero d'ordine					
dei vari tipi di moduli consegnati;					
apporre la propria firma nella colonna					
riservata all'agente consegnante.					
Nel caso contemporaneo di cambio del personale					
di condotta e di bordo, spetta al capotreno smon-					
tante compilare il Riepilogo mentre al capotreno					
montante spetta di firmare come agente					
ricevente. Nel caso di cambio del solo personale					
di condotta, spetta al capotreno compilare il					
Riepilogo mentre al macchinista montante spetta					
di firmare come agente ricevente. Nel caso di					
cambio del solo personale di bordo spetta al					
capotreno smontante compilare il Riepilogo					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nei treni senza capotreno in caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al macchinista smontante compilare il Riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente. Il riquadro "Annotazioni" può essere utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento					
3. NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE E LA CONSEGNA DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO RIGUARDANTI TRENI SCORTATI DA RIEPILOGO MULTIPLO 3.1 Moduli riferiti distintamente ad ognuno dei treni figuranti nel Riepilogo multiplo (prescrizioni singole) I moduli di prescrizione di movimento devono essere compilati in maniera distinta per ciascuno dei treni figuranti nel Riepilogo multiplo e consegnati, tutti insieme, al primo dei treni compresi nel Riepilogo da parte della stazione iniziale.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	x		
3.2 Moduli riferiti distintamente ai gruppi di treni pari e dispari figuranti nel Riepilogo multiplo (prescrizioni multiple) Di norma i moduli di prescrizione di movimento devono essere compilati in maniera distinta per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari, indicando nei moduli relativi a ciascuno dei suddetti gruppi rispettivamente tutti i treni pari e tutti i treni dispari compresi nel Riepilogo multiplo. In tal caso i moduli possono essere consegnati:		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	Х		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
a) al personale del primo dei treni dispari e del primo dei treni pari, compresi nei moduli stessi, rispettivamente dalla stazione iniziale dei percorsi dei treni dispari e da quella iniziale dei percorsi dei treni pari. Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione; b) tutti insieme e per entrambi i gruppi, al primo dei treni (pari o dispari) compresi nel Riepilogo multiplo, da parte di una sola delle stazioni iniziali. Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando					
in calce ai moduli stessi apposita annotazione. 3.3 Unico modulo riferito a tutti i treni pari e dispari figuranti nel Riepilogo multiplo (prescrizioni multiple) In casi particolari stabiliti dalle Unità periferiche interessate, può essere compilato un unico modulo di prescrizione di movimento riferito a tutti i treni pari e dispari compresi nel Riepilogo multiplo. Tali prescrizioni devono essere riunite nel modulo in due gruppi relativi rispettivamente ai treni pari ed ai treni dispari. Il modulo suddetto deve essere consegnato al primo dei treni (pari o dispari) compresi nel Riepilogo multiplo. Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione.		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
3.4 Prescrizioni accidentali Verificandosi la necessità di notificare prescrizioni di carattere accidentale devono essere osservate le procedure di seguito specificate. Caso punto 3.2 e 3.3 La notifica delle prescrizioni accidentali dovrà		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
essere effettuata secondo le norme comuni, oppure, quando la stazione interessata o che riceve l'incarico è quella che normalmente compila le prescrizioni, si potrà ricorrere alle prescrizioni multiple. Resta inteso che nel caso b) del punto 3.2 e nel caso del punto 3.3 la prescrizione in senso inverso potrà essere praticata solo previo specifico incarico. La procedura delle prescrizioni multiple non è consentita per le prescrizioni di marcia a vista e d'avviso d'incrocio e precedenza, che dovranno, pertanto, essere notificate sempre treno per treno. Caso punto 3.1 La notifica delle prescrizioni accidentali dovrà essere effettuata secondo le norme comuni, tenendo però presente che la stazione che compila il Riepilogo multiplo dovrà, se ne riceve specifico incarico, provvedere alle prescrizioni per i treni in entrambi i sensi. 4. BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE (BFC) 4.1 Generalità Il Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC) contiene i dati relativi alle caratteristiche dei rotabili in composizione ad un treno (dati treno). Il BFC è previsto in due versioni: — BFC/1, per treni composti di materiale ordinario (sia merci che viaggiatori) che circolano con la lista veicoli/foglio veicoli separata, per le locomotive isolate e gli ETR (vedi facsimile BFC/1); — BFC/2, per i treni viaggiatori composti di materiale ordinario con la lista veicoli integrata nel documento, per i mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate (vedi facsimile BFC/2).	1.8 Le attività sugli impianti di terra sono di competenza del Gestore dell'infrastruttura, mentre le attività relative ai rotabili sono di competenza delle Imprese ferroviarie. Oveomissis incombenze.	Supporto cartaceo di competenza delle IF, dove vengono registrate: - le caratteristiche di composizione e frenatura dei treni; - le verifiche prima della partenza; - le variazioni durante il percorso; - ogni altra informazione di sicurezza relativa al convoglio, previste dalla normativa.		X	

		,			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Sulle linee dove è ammesso l'impiego della					
Scheda Treno (art. 2 PGOS), i treni devono					
essere scortati dal BFC; i treni circolanti sulle					
rimanenti linee devono essere scortati dal Foglio					
di Corsa.					
I treni che circolano, anche per una sola parte del					
percorso, sulle linee dove deve essere utilizzato il					
foglio di corsa devono essere scortati unicamente					
da tale documento per l'intero percorso.		Assorti di compotenza della IF		V	
4.2 Compilazione del BFC Il BFC deve essere compilato per tutti i treni e li		Aspetti di competenza delle IF.		X	
accompagna per l'intero percorso dalla stazione					
di origine a quella di destinazione.					
Il BFC deve essere compilato e consegnato ai					
treni in unica copia.					
Un unico BFC può essere utilizzato per più					
numeri di treno effettuati con lo stesso materiale,					
purché con orari prescritti di partenza dalle					
stazioni di origine dei vari percorsi, ricadenti nella					
stessa giornata solare.					
Il BFC dei treni composti di materiale ordinario					
può essere compilato:					
— dall'addetto alla formazione treni in					
possesso di specifica abilitazione;					
— dal capotreno;					
— dal personale di condotta in possesso di					
specifica abilitazione. Nei treni senza capotreno					
tali incombenze possono essere devolute al					
personale di condotta, anche se non in possesso					
della predetta specifica abilitazione, solo per					
interventi su rotabili in avaria (art. 81 bis PGOS).					
Il BFC dei treni composti di mezzi leggeri, ETR e					
locomotive isolate deve essere compilato dal					
personale di condotta di testa.					
L'agente a cui compete la compilazione del BFC					
deve esporre i dati caratteristici del treno, richiesti					
dalla normativa vigente, negli appositi quadri e					
firmare in calce il documento.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Le annotazioni relative alle constatazioni e verifiche al materiale, previste nel quadro II del Foglio di Corsa, devono essere riportare nell'apposito quadro "Constatazioni e verifiche al materiale — Annotazioni" del BFC, mentre le segnalazioni da apportare nel quadro V del Foglio di Corsa devono essere riportate su apposito M40a da allegare al Riepilogo delle prescrizioni di movimento.					
4.3 Dati inseriti nel BFC/1 Il BFC/1 è costituito da una serie di campi, di cui quelli a fondo grigio non devono essere compilati per i treni in servizio interno. Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate sul retro del BFC/1 (vedi facsimile); queste ultime possono essere consegnate a parte nel caso di produzione informatizzata del BFC/1. Sul BFC/1 devono essere riportati i dati treno relativi a tutti i rotabili in composizione. In particolare: - nel quadro [15] deve essere riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno; - nel quadro [17] deve essere barrata la casella corrispondente alla particolare composizione del treno, quando tale composizione è diversa da quella programmata e/o comunicata dalle Imprese Ferroviarie al personale interessato. In tal caso devono essere praticate al personale dei treni le opportune prescrizioni previste dagli artt. 91 bis e 91 ter della PGOS (presenza non programmata di veicoli con tele-chiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle sospensioni pneumatiche, ecc.);		Aspetti di competenza delle IF.		X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
— nel quadro [18] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle prescrizioni tecniche emesse/versate e dei TV 40. Nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura durante il percorso, devono essere aggiornati i rispettivi campi; in particolare, in caso di variazione di uno dei dati componenti la sigla di composizione, deve essere compilato un altro quadro [15]. L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.					
4.4 Dati inseriti nel BFC/2 Il BFC/2 comprende al suo interno una sezione nella quale devono essere riportati i dati richiesti per la lista veicoli. Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate sul retro del BFC/2 (vedi facsimile); queste ultime possono essere consegnate a parte nel caso di produzione informatizzata del BFC/2. Sul BFC/2 devono essere riportati i dati treno relativi a tutti i rotabili in composizione. In particolare: — nel quadro [5] devono essere riportati i dati renatura, lunghezza del treno e velocità dei veicoli; i restanti dati del quadro [5] devono essere riportati secondo le indicazioni fornite dall'Impresa Ferroviaria interessata; — nel quadro [10] deve essere riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno; — nel quadro [12] deve essere barrata la casella corrispondente alla particolare composizione del treno,		Aspetti di competenza delle IF.		X	

		T			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
quando tale composizione è diversa da quella programmata e/o comunicata dalle Imprese Ferroviarie al personale interessato. In tal caso devono essere praticate al personale dei treni le opportune prescrizioni previste dagli artt. 91 bis e 91 ter della PGOS (presenza non programmata di veicoli con telechiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle sospensioni pneumatiche, ecc.); — nel quadro [13] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle prescrizioni tecniche emesse/versate e dei TV 40. Nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura durante il percorso, devono essere aggiornati i rispettivi campi; in particolare: — in caso di variazione di uno dei dati componenti la sigla di composizione, deve essere compilato un altro quadro [10]; — la colonna "Annotazioni" del quadro [5] deve essere utilizzata per eventuale annotazioni, anche in corso di viaggio, relative al materiale rimorchiato. L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.					
4.5 Consegna e custodia del BFC Il BFC deve essere consegnato, unitamente agli altri documenti di scorta ed alle eventuali prescrizioni di movimento e tecniche, al capotreno che lo custodirà durante tutto il per- corso. Nei treni senza capotreno e nei treni di mezzi leggeri, ETR e di locomotive isolate il BFC deve essere custodito dal personale di condotta per		Aspetti di competenza delle IF.		X	

		•			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
tutto il percorso. Ad ogni variazione dei dati treno conseguente a manovre o guasti al materiale, il formatore treni o il capotreno, o il personale di condotta nei treni senza capotreno, mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate, provvederà all'aggiornamento dei dati treno contenuti nel BFC ed al confronto con quelli riportati sulla Scheda Treno. In caso di incongruenza dei dati dovrà essere ristampata la Scheda Treno con i dati congruenti a quelli reali riportati sul BFC; se ciò non risulta possibile, il personale di condotta regolerà la marcia secondo le procedure previste in caso di incongruenza dei dati, come indicato dalla normativa sull'impiego della Scheda Treno					
della Scheda Treno. 5. DOCUMENTO TRENO UNIFICATO (Foglio di corsa/Bollettino di trazione) 5.1 Generalità Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il documento treno unificato (foglio di corsa M.16/E - M 16/Em e bollettino di trazione TV 306/E unif/sper) deve scortare ciascun treno e viene emesso e consegnato nella stazione di origine. Di regola il documento interessa l'intero percorso del treno; tuttavia può essere programmato il cambio dello stesso nelle stazioni intermedie del percorso. Il documento treno deve essere compilato dall'agente addetto alla formazione del treno o dal capotreno; le colonne relative al controllo degli incroci (quadro VII) possono essere compilate dal dirigente come di seguito specificato. Ogni scritturazione deve essere intelligibile. E' vietata ogni alterazione, le correzioni che eventualmente si rendessero necessarie, dovranno essere fatte in modo da lasciar leggere ciò che era stato scritto prima.		Documento cartaceo di carattere commerciale di competenza delle IF.		X	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Il documento treno deve essere firmato dall'agente addetto alla formazione dei treni o dal capotreno e dal dirigente movimento. Il documento deve essere riconsegnato nella stazione termine di corsa nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria. Nella stazione di origine del treno il capotreno non deve partire se non è in possesso del documento treno. In tale evenienza il capotreno deve tempestivamente informare il dirigente o l'agente addetto alla formazione dei treni. Nei treni senza capotreno la compilazione del documento treno, per quanto di sua competenza, viene eseguita dal macchinista secondo le norme specifiche stabilite nel presente Allegato. Il documento treno è composto da: — foglio di corsa (M. 16/E — M. 16/Em); — bollettino di trazione (TV 306/E -Unif./Sper.).					
5.2 Foglio di corsa (M. 16/E) Il foglio di corsa (M. 16/E) comprende l'intestazione e, di regola, 8 quadri suddivisi in colonne numerate e distinti con numeri romani. a) Intestazione Tale quadro contiene l'indicazione: — del numero del fascicolo linea, fascicolo orario o della circolare in cui risulta l'orario del treno; — della classificazione e della categoria del treno secondo le indicazioni riportate in calce alla prima pagina; — del numero del treno; — della stazione di partenza, segnata col timbro, e di quella destinataria; — della data di partenza. b) Quadro I (Consegna e ricevimento) — per memoria; c) Quadro II (Constatazioni e verifiche al		Vale quanto previsto per il precedente punto5.1.			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
materiale); d) Quadro R (Compartimenti riservati ed a letto) — per memoria; e) Quadro III (Moduli consegnati e versati); f) Quadro IV (Consegna moduli al macchinista); g) Quadro V (Rapporto del capotreno); h) Quadro VI (Andamento del treno); i) Quadro VII (Composizione e frenatura). Il foglio di corsa deve essere riconsegnato nella stazione termine di corsa nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria.					Icau
5.3 Foglio di corsa multiplo (M. 16/Em) Il foglio di corsa (M 16/E) può essere utilizzato per relazioni effettuate con lo stesso o con altro materiale purché con orario prescritto di partenza dalle stazioni iniziali dei vari percorsi ricadenti nella stessa giornata solare. Salvo quanto stabilito successivamente, per la compilazione del foglio di corsa multiplo (M. 16/Em) valgono le stesse modalità previste per il normale foglio di corsa (M. 16/E). Il quadro VII deve essere compilato solo per il primo treno; per i treni successivi se non apportate variazioni, in corrispondenza della finca in luogo dei dati può essere riportata la dizione "Vedi Quadro VII treno". Il foglio di corsa multiplo (M. 16/Em) può essere utilizzato fino ad un numero di treni uguale a quello consentito dal documento stesso. Qualora uno stesso materiale venga utilizzato, nell'arco della giornata solare, per un numero di treni superiore a quello consentito dal documento, possono essere utilizzati anche più esemplari di tale mod. M. 16/Em da consegnare al primo treno effettuato con detto materiale. In tal caso, i suddetti mod. M. 16/Em, numerati		Vale quanto previsto per il precedente punto 5.1.			

		T			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
progressivamente, devono rimanere sempre uniti ed annotati nel Quadro I del documento relativo al primo treno in circolazione. I fogli di corsa multipli devono essere riconsegnati nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno previsto. Le procedure per l'impiego di più esemplari di mod. M. 16/Em potranno essere adottate anche quando fosse necessario ricorrere a più esemplari di mod. M. 16/E; in tale evenienza, sul frontespizio di ciascun documento dovrà essere praticata, manualmente, l'annotazione "Vale mod. M. 16/Em".					
5.4 Norme particolari per l'emissione e la consegna dei moduli di prescrizioni tecniche riguardanti treni scortati da fogli di corsa multipli Nei moduli di prescrizioni tecniche emessi dalla stazione che compila il foglio di corsa multiplo devono essere indicati tutti i treni previsti dal foglio di corsa stesso. Nei moduli emessi durante il percorso per eventuali prescrizioni tecniche devono essere indicati, oltre al treno interessato, anche tutti i rimanenti treni indicati nel foglio di corsa. In tale evenienza nella stazione di origine della relazione successiva deve essere compilato il Quadro VII e praticare ai treni tutte le prescrizioni tecniche. Le prescrizioni precedentemente emesse devono essere ritirate apponendo annotazioni nel foglio di corsa e non devono essere più utilizzate.		Vale quanto previsto per il precedente punto 5.1.			
5.5 Norme particolari per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci Le indicazioni relative agli incroci normali, dove previste, e, sulle linee a Dirigenza Unica, anche quelle relative alle precedenze normali, devono essere esposte dalla stazione che compila il		Vale quanto previsto per il precedente punto5.1.			

		T		-	
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
foglio di corsa. Ulteriori indicazioni, relative a pre-					100.0
scrizioni fatte da altre stazioni, devono essere					
riportate a cura del capotreno.					
5.6 Bollettino di trazione		Vale quanto previsto per il precedente punto 5.1.			
Il bollettino di trazione (TV 306/E Unif.), per la		The second process pro			
raccolta dei dati relativi al servizio, comprende					
l'intestazione e 4 quadri oltre ad appositi spazi					
per le annotazioni del capotreno, del personale di					
condotta e del personale dell'Impresa Ferroviaria					
addetto al suo coordinamento e vigilanza.					
a) Intestazione					
b) Quadro A (documento);					
c) Quadro B (personale di macchina);					
d) Quadro "B/pv" (personale di scorta);					
e) Quadro servizi di manovra;					
Il bollettino di trazione deve essere					
riconsegnato nella stazione termine di corsa					
al personale di condotta e da questi					
all'Impresa Ferroviaria di appartenenza.					
6. LISTA DEI VEICOLI / FOGLIO VEICOLI					
(Modulo M 18)					
6.1 Generalità		Vale quanto previsto per il foglio di corsa			
La Lista dei Veicoli / Foglio Veicoli (modulo M 18)		(precedente punto 5.1)			
è un documento che contiene i dati di					
composizione relativi alla parte rimorchiata del					
treno, comprese le eventuali variazioni avvenute durante il percorso. Accompagna il treno dalla					
stazione di origine a quella di destino e deve					
essere compilata per tutti i treni di materiale					
ordinario. Tale documento serve anche per le					
operazioni di consegna e riconsegna di tutti i					
veicoli che compongono il treno. I dati sono					
desunti dalle fiancate dei veicoli e dai documenti					
di scorta dei carri. I moduli M18 devono essere					
firmati dal compilatore.					
La Lista dei Veicoli è il documento che scorta i					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
treni in servizio interno. Il Foglio Veicoli è il documento che scorta i treni in servizio internazionale.					
6.2 Versioni del modulo M 18 Il modulo M 18 è previsto nelle seguenti versioni: Lista dei Veicoli per treni viaggiatori (mod. M 18 L/V); Lista dei Veicoli per treni merci (mod. M.18 L/M); Lista dei Veicoli multipla per treni viaggiatori (mod. M 18 L/V multipla); Foglio Veicoli internazionale per treni viaggiatori (mod. M.18 spec); Foglio Veicoli per treni merci inoltrati attraverso i transiti di Brennero, S. Candido e Tarvisio (mod. M.18 m spec).		Vale quanto previsto per il foglio di corsa (precedente punto 5.1)			
6.3 Lista dei Veicoli per treni viaggiatori e merci in servizio interno Il modulo (M 18 L/V, M 18 L/M, M 18 L/V multipla) contiene le seguenti parti: a) Intestazione b) Dati di identificazione del treno c) Elenco dei veicoli in composizione L'ordine di esposizione dei rotabili deve avvenire iniziando dal rotabile di testa nel senso di marcia del treno nella stazione che emette la Lista dei Veicoli. d) Annotazioni li quadro deve essere usato per eventuali annotazioni, anche in corso di viaggio, relative al materiale rimorchiato o al carico. In ogni caso devono essere riportate le seguenti indicazioni: rotabili con freno isolato; operazioni di verifica (secondo quanto previsto dalla specifica Istruzione tecnica); limite di carico massimo dei carri in composizione (Art. 116 PGOS); il valore più restrittivo (con maggiore		Vale quanto previsto per il foglio di corsa (precedente punto 5.1)			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
ingombro) della codifica dei trasporti combinati codificati In composizione, secondo quanto previsto dalla specifica Istruzione. e) Riepilogo di composizione e frenatura li Riepilogo di Composizione e Frenatura è riportato sul retro della Lista dei Veicoli nei modo M 18 UV ed M 18 IJM e Sulla stessa facciata nel modo m 18 UV multipla. I dati di composizione del treno sono quelli indicati nell'ultimo Riepilogo registrato. Se il riepilogo viene realizzato su foglio separato devono essere riportati i dati identificativi del treno a cui è riferito e deve recare la firma del compilatore.					
6.4 Foglio Veicoli per treni merci in servizio internazionale Il modulo M. 18 m spec. è utilizzato per la registrazione di veicoli in composizione a treni merci internazionali inoltrati attraverso i transiti di confine di Brennero, San Candido e Tarvisio. Il modulo stampato in due lingue (italiano e tedesco) si sviluppa su una sola facciata che comprende: l'intestazione, dove vanno indicati i dati relativi al numero del treno, alla data di partenza, alla stazione di origine e di destinazione ed al nome e cognome del capotreno; il Riepilogo della composizione in cui vanno indicati i carri carichi e vuoti, la lunghezza del treno in metri e il numero degli assi, la categoria dei veicoli, la massa rimorchiata, la massa frenata della parte rimorchiata; — l'elenco dei veicoli in composizione.		Vale quanto previsto per il foglio di corsa (precedente punto 5.1)			
6.5 Utilizzazione della Lista dei Veicoli semplice dei treni viaggiatori e merci Con la dizione Lista dei Veicoli semplice si intende la Lista utilizzabile per un solo treno		Vale quanto previsto per il foglio di corsa (precedente punto 5.1)			

(anche se con numero barrato). L'agente addetto alla formazione dei treni della stazione di origine del treno successivo, effettuato con il materiale del treno giunto, può utilizzare la stessa Lista dei Velcoli senza effettuare la visita a condizione che non siano stati modificati dati di composizione del treno in arrivo, durante il percorso o durante la sosta in stazione. In tali casi, l'agente addetto alla formazione dei treni che utilizza tale lista deve aggiungere il nuovo numero del treno, la relazione e la data di effettuazione dello stesso, nonche il proprio timbro, e conservare copia del modulo stesso. La mass a dei velcoi del let treni viaggiatori deve essere considerata a carico anche nel percorsi a vuoto. Resta inteso che il computo deve tener conto dello stato reale (vuoto o carico) del materiale qualora venisse superata la prestazione utilizzabile dei mezzo di trazione. 6.6 Utilizzazione della Lista dei Veicoli multipla de utilizzabile per tutti i treni programmati con lo stesso materiale. In ogni caso deve essere emessa nei casi di cui ai punti a) e b) del comma 1 dell'articolo 81 bis PGOS. La stazione che emette la Lista dei Veicoli multipla deve indicare il numero di tutti i treni che, in base ai programma stabilito, dovranno utilizzare lo stesso modulo. La massa dei veicoli deve essere sempre considerata a carico, anche nel caso di opercorsi a vuoto. La Lista dei Veicoli multipla è utilizzare lo per considerata a carico, anche nel caso di percorsi a vuoto. La Lista dei Veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni previsti anche nel caso di variazzione dei dati di composizione.	IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
6.6 Utilizzazione della Lista dei Veicoli multipla dei treni viaggiatori La Lista dei Veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni programmati con lo stesso materiale. In ogni caso deve essere emessa nei casi di cui ai punti a) e b) del comma 1 dell'articolo 81 bis PGOS. La stazione che emette la Lista dei Veicoli multipla deve indicare il numero di tutti i treni che, in base al programma stabilito, dovranno utilizzare lo stesso modulo. La massa dei veicoli deve essere sempre considerata a carico, anche nel caso di percorsi a vuoto. La Lista dei Veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni previsti anche nel caso di variazione dei dati	L'agente addetto alla formazione dei treni della stazione di origine del treno successivo, effettuato con il materiale del treno giunto, può utilizzare la stessa Lista dei Veicoli senza effettuare la visita a condizione che non siano stati modificati i dati di composizione del treno in arrivo, durante il percorso o durante la sosta in stazione. In tali casi, l'agente addetto alla formazione dei treni che utilizza tale lista deve aggiungere il nuovo numero del treno, la relazione e la data di effettuazione dello stesso, nonché il proprio timbro, e conservare copia del modulo stesso. La mass a dei veicoli dei treni viaggiatori deve essere considerata a carico anche nei percorsi a vuoto. Resta inteso che il computo deve tener conto dello stato reale (vuoto o carico) del materiale qualora venisse superata					
CAPITOLO II RICEVIMENTO CONTROLLO E	6.6 Utilizzazione della Lista dei Veicoli multipla dei treni viaggiatori La Lista dei Veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni programmati con lo stesso materiale. In ogni caso deve essere emessa nei casi di cui ai punti a) e b) del comma 1 dell'articolo 81 bis PGOS. La stazione che emette la Lista dei Veicoli multipla deve indicare il numero di tutti i treni che, in base al programma stabilito, dovranno utilizzare lo stesso modulo. La massa dei veicoli deve essere sempre considerata a carico, anche nel caso di percorsi a vuoto. La Lista dei Veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni previsti anche nel caso di variazione dei dati di composizione.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
AI TRENI CON I TRENI SENZA CAPOTRENO					
1. GENERALITA'					
Per la compilazione dei documenti di scorta il					
primo agente di condotta delegherà di norma il					
secondo agente di condotta. Detta compilazione					
deve essere effettuata comunque a treno fermo.		December districts of a city discourse to a second of Ol			
2. RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO		Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
Il personale di condotta nelle stazioni d'origine					
deve ricevere il Riepilogo dei moduli delle					
prescrizioni di movimento dal personale addetto					
alla formazione dei treni o nei casi previsti dal					
Dirigente Movimento.					
In tal caso il personale di condotta deve					
accertarsi che:					
— il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di					
movimento sia firmato dal DM e sia relativo al					
tratto di linea interessato e che nella stazione che					
delimita tale tratto il treno abbia fermata d'orario o					
prescritta;					
— le prescrizioni di movimento comunicate a					
mezzo dei relativi moduli, se ricevute, siano chiare e conformi ai regolamenti. Nel caso dette					
prescrizioni non siano ricevute sul Riepilogo deve					
essere annotato "Nessuna prescrizione da					
consegnare";					
Le prescrizioni notificate, dopo la consegna del					
Riepilogo					
o durante il percorso, devono essere annotate su					
detto documento dal personale di condotta con le					
modalità previste dalle norme per la compilazione					
(vedi Cap. I).					
In caso di cambio del personale di condotta					
senza possibilità di dirette consegne, spetta al					
personale di condotta smontante compilare il					
Riepilogo mentre spetta al macchinista montante					
firmare come agente ricevente.					
3. BOLLETTINO DI FRENATURA E		Aspetti di competenza delle IF.		Χ	

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
COMPOSIZIONE (BFC) Nei treni senza capotreno il BFC, unitamente agli					
altri documenti di scorta ed alle eventuali					
prescrizioni di movimento e tecniche, deve					
essere consegnato al personale di condotta.					
Il personale di condotta dovrà provvedere alla					
compilazione ed all'aggiornamento dei dati di					
composizione e frenatura contenuti nel BFC					
secondo le specifiche procedure riportate nel					
punto 4 del precedente capitolo I.					
3.1 Consegna del BFC nel caso di cambio del		Aspetti di competenza delle IF.		X	
personale dei treni					
Per la consegna del BFC nel caso di cambio del					
personale dei treni devono essere rispettate le					
procedure previste per la consegna delle					
prescrizioni (art. 16/4 IPCL).		A (1) P			
3.2 Consegna del BFC nella stazione termine		Aspetti di competenza delle IF.		X	
di corsa					
Nella stazione termine di corsa il BFC deve					
essere consegnato, unitamente agli altri					
documenti di scorta e le prescrizioni, nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria; nel caso di					
BFC utilizzato per più numeri di treno, lo stesso					
deve essere consegnato nella stazione termine di					
corsa dell'ultimo treno previsto.					
4. DOCUMENTO TRENO UNIFICATO (Foglio di		Aspetti di competenza delle IF.		Х	
corsa/Bollettino di Trazione)		Aspetti di competenza delle II .		^	
Sulle linee dove il personale dei treni interviene					
nel controllo degli incroci al treno deve essere					
consegnato il foglio di corsa mod. M.16/E —					
M.16/Em dal personale addetto alla formazione					
dei treni, compilato anche per la parte di compe-					
tenza del DM.					
In tal caso il personale di condotta deve					
accertarsi che:					
 nell'ultima stazione indicata sul foglio di 					
corsa o sul-l'ultimo foglio di corsa, eventualmente					
in suo possesso, il treno abbia fermata d'orario o					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
prescritta; — le prescrizioni comunicate con il relativo modulo (M40) siano chiare e conformi ai regolamenti; — il foglio di corsa sia firmato dall'agente addetto alla formazione dei treni e, quando previsto anche dal DM. In ogni caso nelle stazioni in cui avviene la consegna del foglio di corsa, cambia la locomotiva o la composizione del treno, il personale di condotta deve verificare i dati relativi alla frenatura esposti secondo quanto previsto nell'Art.81 bis PGOS.					
4.1 Compilazione del Foglio di corsa (M 16/E - M 16/Em) Con il termine di "stazione" si intende indicare il personale dell'Impresa Ferroviaria preposto alla compilazione dei quadri del foglio di corsa, salvo per le incombenze attribuite al personale della Rete Ferroviaria Italiana come di seguito specificato. A) il quadro II: ogni dichiarazione inserita in questo quadro deve essere scritta di proprio pugno dall'agente che ha eseguito la relativa verifica o constatazione e da esso completata con la firma (per esteso) ed il profilo. Le annotazioni relative al risultato delle prescritte verifiche e prove di funzionamento del freno continuo e quelle al riscaldamento devono essere fatte, direttamente, dall'agente che ha diretto la prova freno e/o la verifica al riscaldamento. Le annotazioni di cui sopra devono essere fatte dal personale di condotta in caso di anormalità ai veicoli verificatisi in linea o nelle stazioni dove non è presente l'agente addetto alla formazione dei treni. B) il quadro III: questo quadro deve essere utilizzato esclusivamente per le prescrizioni		Aspetti di competenza delle IF.		X	

		T			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
tecniche; nella prima parte vengono registrati,					
dall'addetto alla formazione dei treni, i moduli M					
40 relativi alle prescrizioni tecniche consegnati al					
personale di condotta unitamente al foglio di					
corsa.					
Le prescrizioni tecniche notificate durante il					
percorso devono essere annotate in tale quadro					
dal personale di condotta.					
Nella seconda parte devono essere registrati dal					
personale di condotta la quantità dei moduli M 40					
relativi alle prescrizioni tecniche versati nella					
stazione dove viene ritirato il foglio di corsa.					
C) il quadro IV: questo quadro deve essere					
utilizzato esclusivamente per le prescrizioni					
tecniche. Esso viene compilato dal personale					
addetto alla formazione treni e controfirmato					
dal personale di condotta in segno di ricevuta dei					
moduli nelle stazioni intermedie in cui avviene il					
cambio del personale di condotta senza					
possibilità di dirette consegne.					
D) il quadro V: in questo quadro deve essere					
scritto il rapporto sulle eventuali anormalità					
verificatesi lungo il viaggio (fermate straordinarie,					
dimezzamento, spezzamento, ecc.).					
Quando si verifichino anormalità nella sicurezza					
della circolazione o danni alle persone, il					
personale di condotta deve compilare il rapporto procurando di raccogliere e riferire tutti i dati e					
circostanze sull'accaduto.					
In particolare deve sempre indicare nel rapporto:					
a) in caso di fermata straordinaria in linea:					
1 la causa della fermata,					
2 l'ora e la località di arresto.					
3 l'ora di proseguimento del treno;					
b) in caso di fermata per insufficienza di					
trazione e successivo dimezzamento:					
1 l'ora e la località di arresto.					
2 l'ora di proseguimento della prima parte,					
a ar procegamiento aena prima parte;		L			

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
3 l'ora di arrivo della locomotiva di ritorno, l'ora di partenza della seconda parte e					
d'arrivo alla stazione successiva; c) in caso di spezzamento:					
1 l'ora e la località dove l'evento si è					
verificato.					
2 se, dove ed a che ora si è arrestata la					
seconda parte,					
3 se, dove ed a che ora si è arrestata la					
prima parte,					
1 se, e da chi sono stati fatti segnali					
d'arresto alla seconda parte,					
2 se, e da chi sono stati fatti segnali d'arresto alla prima parte;					
d) in caso di richiesta di locomotiva di					
soccorso:					
1 l'ora e la località di arresto,					
2 l'ora in cui il macchinista ha richiesto il					
soccorso,					
3 l'ora di arrivo del soccorso,					
4 l'ora di proseguimento del treno.					
e) In caso di cambio del personale dei treni senza dirette consegne:					
— l'ora reale di arrivo e la località					
interessata.					
Il personale di condotta che non ha nulla da					
riferire si limiterà ad annotare "servizio regolare".					
Il foglio di corsa, prima di essere riconsegnato					
nella stazione termine di viaggio, deve essere					
firmato dal personale di condotta.					
E) il quadro VI (campi 25 e 33): nei quali					
devono essere indicate dal personale di condotta le ore reali d'arrivo e di partenza nelle stazioni di					
fermata prescritta od occasionale.					
Nell'esporre, le ore reali, il personale di condotta					
dovrà basarsi sull'ora precisa segnalata dal suo					
orologio nel momento in cui il treno si ferma e					
riprende la corsa, arrotondando al mezzo minuto.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Quando il treno appena fermato riprende subito					
la corsa, potrà essere segnata la stessa ora tanto					
per l'arrivo come per la partenza.					
F) il quadro VII: questo quadro deve essere					
compilato nella stazione di origine ed in quella					
intermedia ove avvengono variazioni alla					
composizione del treno. L'agente addetto che					
compila il quadro VII dovrà esporre i dati relativi					
alla composizione del treno, nelle colonne da 7 a					
18, secondo l'intestazione delle colonne stesse;					
inoltre, se del caso, indicherà nella colonna 12 le					
variazioni della prestazione utilizzabile in					
corrispondenza delle stazioni dalle quali dette					
variazioni dovessero verificarsi.					
Nella colonna 16 si comprendono anche le					
locomotive inattive viaggianti come veicoli ed i					
carri riscaldo.					
Nel caso eccezionale di attivazione della					
frenatura a mano, nessun dato deve essere					
esposto nella colonna 9. Le colonne 8 e 10					
devono essere compilate, dopo aver assegnato a					
ciascun frenatore il freno da presenziare,					
esponendo la somma delle masse frenate dei					
veicoli presenziati e sotto di essa il numero					
complessivo dei frenatori utilizzati, separando i					
due numeri con un tratto di linea. Quindi esporrà,					
nella colonna 8, la percentuale effettiva di					
frenatura.					
Nel caso eccezionale di attivazione della					
frenatura parzialmente continua, i dati relativi al					
freno continuo e al freno a mano si esporranno					
su due righe successive unendole con una graffa					
segnata al margine esterno del quadro.					
Le colonne 5 e 6 non devono essere compilate; i					
dati relativi alla consegna dei moduli relativi a					
prescrizioni tecniche devono essere riportati nel					
quadro III mentre quelli relativi alla consegna dei					
moduli relativi alle prescrizioni di movimento					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
vanno riportati nel Riepilogo delle prescrizioni di movimento. La compilazione di cui sopra deve essere fatta dal personale di condotta solo in caso di anormalità ai veicoli verificatisi in linea o nelle stazioni dove non è presente l'agente addetto alla formazione dei treni. Il personale di condotta deve comunque compilare le colonne 7 - 8 - 9 - 10, nel caso di treni di locomotive isolate o di mezzi leggeri ed assimilabili.					
4.2 Norme particolari per le linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci Le colonne 1, 2, 3 e 4 possono essere compilate dal dirigente e/o dal personale di condotta. Le colonne da 6 a 18 non devono essere compilate. Nella colonna 1 il dirigente o il personale di condotta dovrà esporre l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante. Le colonne 2, 3 (se occorre) e 4 debbono essere compilate dal dirigente, se presente, o dal personale di condotta; nelle colonne 2 e 4 verranno poi riportate a cura del personale di condotta le indicazioni che si riferissero a prescrizioni eventualmente fatte da stazioni intermedie. La colonna 3 serve esclusivamente per l'indicazione degli spostamenti d'incrocio. Il personale di condotta, ricevuto dal dirigente l'ordine di spostamento d'incrocio, annullerà con un tratto di penna trasversale il numero del treno già esistente nelle colonne 2 o 3, riportando il numero del treno stesso nella colonna 3 in corrispondenza della stazione nuova sede d'incrocio.		Norme di competenza del GI che deve regolamentare con proprie DE, da emanare in coerenza delle norme vigenti (vecchio RCT, ecc), e per le quali il GI medesimo deve emanare le prescrizioni di interfaccia.	X		Х

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Man mano che si effettuano gli incroci (e sulle linee a DU anche le precedenze) con i treni					
segnati nelle colonne 2 e 3 o 4, egli dovrà, nel					
modo predetto, annullare con tratto trasversale					
l'indicazione relativa. Per le linee dove il					
personale dei treni non interviene nel controllo					
degli incroci, restano valide le vigenti disposizioni.					
4.3 Compilazione e Riconsegna del Bollettino		Aspetti di competenza delle IF.		X	
di trazione (TV 306/E Unif.)					
Il personale di condotta provvederà alla					
compilazione del bollettino di trazione (TV 306/E					
Unif.) secondo le seguenti procedure.					
— Intestazione					
Nell'intestazione deve indicare il numero del					
treno (o dei treni) e la relativa data di					
effettuazione.					
— Quadro B (personale di macchina) In tale quadro deve riportare: i dati relativi ai					
mezzi di trazione ed al personale di condotta; le					
stazioni del percorso (partenza e arrivo) e i codici					
(colonne 2 e 4) relativi alle stazioni di partenza ed					
arrivo di ciascun percorso (relativo al					
personale di condotta); i dati relativi alla					
"Riconsegna del mezzo di trazione" (colonne 27,					
30 e 34) prima della consegna del documento					
alla propria Impresa Ferroviaria.					
— Quadro "B/pv"(personale di scorta)					
In tale quadro riporterà i dati relativi all'eventuale					
personale di scorta. In particolare riporterà le					
stazioni di partenza ed arrivo e i relativi codici					
(come previsto per il personale di condotta nel					
quadro B) di ciascun percorso (relativo a detto					
personale di scorta).					
Nella colonna gruppo veicoli in consegna dovrà					
essere indicato il veicolo o il gruppo di veicoli in					
consegna a ciascun agente di scorta,					
apportando, per esempio, l'annotazione: 10 – 15,					
se l'agente ha in consegna i veicoli dal 10° al 15°					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
dalla testa, o 16 - coda, se l'agente ha in					
consegna i veicoli dal 16° a quello di coda.					
Nel caso si debba far presenziare con continuità					
un determinato veicolo, sotto l'anzidetta					
annotazione dovrà essere riportato il numero del					
veicolo presenziato.					
— Quadro servizio di manovra					
In questo quadro dovranno essere annotati i					
servizi di manovra effettuati.					
 — Quadro osservazioni del personale di 					
macchina					
In questo quadro redigerà il rapporto su					
anormalità verificatesi durante il servizio.					
Il personale di condotta al termine del servizio					
dividerà il documento treno unificato per la					
consegna del foglio di corsa alla stazione					
incaricata del ritiro dello stesso e del bollettino di					
trazione alla propria Impresa Ferroviaria.					
5. LISTA DEI VEICOLI/FOGLIO VEICOLI		Aspetti di competenza delle IF.		X	
(Modulo M. 18)					
Il personale di condotta deve praticate sulla Lista					
dei Veicoli / Foglio Veicoli le eventuali variazioni					
dei dati di composizione determinate da					
anormalità ai veicoli (scarto di un veicolo,					
variazioni della massa frenata del treno, ecc.)					
verificatesi in linea e nelle stazioni dove non è					
presente l'agente addetto alla formazione dei					
treni.					
In tali casi nella stazione dove si è effettuata la					
variazione di composizione, oltre alle opportune					
variazioni, nella parte					
"Annotazioni / Osservazioni" della Lista dei					
Veicoli / Foglio Veicoli deve essere riportato il					
numero del veicolo interessato, la località ed il					
tipo di variazione effettuata (scarto veicoli, freno					
isolato, ecc.).					
Tutte le variazioni dei dati devono essere					
apportate in maniera chiara e leggibile.					

IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Allegato XI OBBLIGHI SPECIFICI DEL PERSONALE DI CONDOTTA E SCORTA TRENI IN CASO DI ANORMALITA' RILEVANTI O INCIDENTI DI ESERCIZIO Il personale dei treni che rilevi un'anormalità deve comunicare l'evento con il mezzo di più rapido reperimento (telefono lungo linea, telefono mobile, telefono terra treno, telefono rete pubblica, ecc.) all'operatore della circolazione interessato: Dirigente Movimento di una delle stazioni limitrofe (DM); Dirigente Centrale (DC); Dirigente Unico (DU); Dirigente Centrale Operativo (DCO). Il personale dei treni deve fornire tutti i possibili elementi utili ed in particolare: -la qualifica e le funzioni di chi chiama; -la località con l'eventuale indicazione della progressiva chilometrica, o del punto singolare della linea, o dell'opera d'arte, o della galleria, che ne consenta l'individuazione; -la descrizione sintetica dei fatti accaduti, dei passeggeri coinvolti e dell'entità dei danni; -gli eventuali treni interessati dall'inconveniente; -ogni altra notizia ritenuta utile. Il personale dei treni deve inoltre rispettare eventuali ulteriori procedure emanate dall'Impresa Ferroviaria di appartenenza in base alle Disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura. Qualora l'anormalità segnalata interessi la circolazione del treno (es. rinvenimento di un cadavere sulla sede ferroviaria) la ripresa della corsa deve essere ordinata dal DM o dal DCO.	9.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno. Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anormalità che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone 9.4 Qualora, in seguito ad una anormalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni in linea, per la ripresa della corsa occorre autorizzazione registrata del regolatore della circolazione di giurisdizione. Tale autorizzazione potrà essere concessa solo previo accertamento dell'esistenza delle condizioni di sicurezza.	Procedura di interfaccia di competenza del GI.	X		

		1			
IPCL	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Princ ipi modif icati
Soppresso					
Allegato XIII bis					
Soppresso					
Allegato XIV quater					
Soppresso					
Allegato XV bis					
Soppresso					
Allegato XVII		Aspetto di competenza delle IF.		Х	
TESSERINO ED AUTORIZZAZIONE		i i			
IDENTIFICATIVI IN DOTAZIONE AI					
FUNZIONARI ED AGENTI DELL'AGENZIA PER					
LA SICUREZZA FERROVIARIA, PREPOSTI					
ALLE ATTIVITA' ISPETTIVE PRESSO LE					
IMPRESE FERROVIARIE E IL GESTORE					
DELL'INFRASTRUTTURA					
FACSIMILE Documento Permanente					
Art.5 commi 7 e 8 del DL.vo n. 162/2007; DM del					
Ministero Infrastrutture e Trasporti n 170/2009 del					
15.9.2009.					
Al titolare del presente documento è garantito					
l'accesso incondizionato all'infrastruttura					
ferroviaria agli impianti, alle attrezzature, ai locali,					
al materiale rotabile, alla documentazione					
pertinente, anche durante l'esercizio, a fini					
ispettivi sia ordinari che straordinari.					
FACSIMILE Documento Temporaneo					
Art.5 commi 7 e 8 del DL.vo n. 162/2007; DM del					
Ministero Infrastrutture e Trasporti n 170/2009 del					
15.9.2009. Al titolare del presente documento è garantito					
l'accesso incondizionato all'infrastruttura					
ferroviaria agli impianti, alle attrezzature, ai locali,					
al materiale rotabile, alla documentazione					
pertinente, anche durante l'esercizio, a fini					
ispettivi sia ordinari che straordinari.					
iopotavi sia orainari oric straorainari.					