

CIRCOLARE TERRITORIALE N° 22 - 2020

MODIFICHE AL PIAZZALE E AL SEGNALEMENTO NELLA STAZIONE DI GARBAGNATE MILANESE

1. VALIDITÀ

Quanto disposto dalla presente Circolare Territoriale è in vigore dalle ore **03.00** del giorno **28 novembre 2020**.

2. MODIFICHE AL PIAZZALE

Viene tolto d'opera il deviatoio centralizzato n° 3a/b, contestualmente vengono dismessi i binari secondari che si diramano dal I binario e i relativi deviatoi con manovra a mano.

Vengono attivati i nuovi deviatoi centralizzati n° 3a/b, n° 22a/b, n° 23 e n° 24 e i nuovi binari di circolazione I tronco, II tronco e III tronco.

La banchina viaggiatori tra i binari II tronco e III tronco presenta una lunghezza utile rispettivamente di 90 metri per il binario II tronco e di 260 metri per il binario III tronco.

Viene inoltre attivata la scarpa fermacarri n° 101 munita del controllo elettrico per la posizione normale; la relativa chiave è inserita e bloccata nella rispettiva unità bloccabile.

In allegato si trasmette il piano schematico della suddetta stazione.

3. MODIFICHE AL SEGNALEMENTO

Viene tolto d'opera il segnale basso n° 11 e vengono attivati i segnali di termine itinerario n° 31E, n° 31F e n° 31G, i segnali di partenza n° 28E, n° 28F e n° 28G, i segnali bassi n° 42, n° 44 e n° 46 e l'indicatore di partenza relativo al segnale di partenza n° 28G.

Inoltre vengono modificati gli aspetti del segnale di protezione n° 29B che diviene a tre luci; il segnale basso n° 12 viene spostato lato Novate Milanese.

In allegato si elencano funzioni ed aspetti di tutti i segnali della stazione di Garbagnate Milanese.

4. PARTICOLARITÀ IMPIANTISTICHE

Per l'ingresso dei treni provenienti da Novate Milanese dalla linea locale, a monte del segnale di protezione (n° 29B) con aspetto «rosso-giallo-giallo» può essere captato a bordo dei treni il codice 120 nel caso in cui sull'itinerario a valle del segnale stesso non vi sia un ingombro.

L'approccio ai paraurti dei binari I tronco, II tronco e III tronco è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sui suddetti binari di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stessi. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

I treni pari, durante la fase di partenza dai binari I tronco, II tronco, III tronco e dal V binario non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

5. PRESCRIZIONI AI TRENI

A tutti i treni che, dalle ore **03.00** del giorno **28 novembre 2020** e sino alle ore **03.00** del giorno **27 dicembre 2020**, impegneranno la tratta Novate Milanese - Garbagnate Milanese, dovranno essere praticate le seguenti prescrizioni.

- **Ai treni dispari:**

«Come da Circolare Territoriale n° 22/2020 in vostro possesso, a Garbagnate M. modificato il segnalamento di

protezione e il dispositivo di armamento; attivati i nuovi binari di circolazione e il relativo segnalamento di termine itinerario».

▪ **Ai treni pari:**

«Come da Circolare Territoriale n° 22/2020 in vostro possesso, a Garbagnate M. attivati i nuovi binari di circolazione, il relativo segnalamento di partenza e modificato il dispositivo di armamento».

6. ABROGAZIONI

Dalle ore e data di cui all'articolo 1., gli Ordini di Servizio n° 65/2014 e n° 09/2018 ramo Milano sono abrogati.

MODIFICHE DA APPORTARE AL FASCICOLO LINEE

- Sostituire le pagine 3/4 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 17., sostituire le pagine 33/34, 35/36, 37/38, 39/40 e 41/42 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 21., sostituire le pagine 51/52 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 34., sostituire le pagine 69/70 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 35., sostituire le pagine 75/76 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 37., sostituire le pagine 113/114 e 117/118 con quelle riportate in allegato.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Giovanni GALLI)

FUNZIONI E ASPETTI DEI SEGNALI DELLA STAZIONE DI GARBAGNATE MILANESE

1. SEGNALI DI PROTEZIONE

- Segnale n° **29A**, luminoso di 1^a categoria a due luci e otto aspetti (**Rosso, Giallo, Giallo lampeggiante, Verde, Rosso-Giallo, Rosso-Giallo lampeggiante, Rosso-Verde o Giallo-Verde lampeggianti contemporaneamente**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 1090 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di protezione per i treni dispari provenienti dalla linea diretta e di avviso ai successivi segnali di partenza n° 31A, n° 31B, n° 31C e di termine itinerario n° 31D; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
La funzione di avviso a tale segnale è data dal segnale di PBA n° 27A.
- Segnale n° **29B**, luminoso di 1^a categoria a tre luci e otto aspetti (**Rosso, Giallo, Giallo lampeggiante, Verde, Rosso-Giallo, Rosso-Giallo lampeggiante, Rosso-Verde o Rosso-Giallo-Giallo**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 1090 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di protezione per i treni dispari provenienti dalla linea locale e di avviso ai successivi segnali di partenza n° 31A, n° 31B, n° 31C e di termine itinerario n° 31D, n° 31E, n° 31F e n° 31G; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
La funzione di avviso a tale segnale è data dal segnale di PBA n° 27B.
- Segnale n° **30B**, luminoso di 1^a categoria a due luci e sei aspetti (**Rosso, Giallo, Verde, Rosso-Giallo, Rosso-Verde o Giallo-Verde lampeggianti contemporaneamente**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 994 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di protezione per i treni pari provenienti dalla linea locale e di avviso ai successivi segnali di partenza n° 28A, n° 28B e n° 28C; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
La funzione di avviso a tale segnale è data dal segnale di PBA n° 32B.
- Segnale n° **30A**, luminoso di 1^a categoria a due luci e sei aspetti (**Rosso, Giallo, Verde, Rosso-Giallo, Rosso-Verde o Giallo-Verde lampeggianti contemporaneamente**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 994 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di protezione per i treni pari provenienti dalla linea diretta e di avviso ai successivi segnali di partenza n° 28A, n° 28B e n° 28C; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
La funzione di avviso a tale segnale è data dal segnale di PBA n° 32A.

2. SEGNALI DI PARTENZA

- Segnale n° **31A**, luminoso di 1^a categoria a due luci e sette aspetti (**Rosso, Giallo, Giallo lampeggiante, Verde, Rosso-Giallo, Rosso-Giallo lampeggiante o Rosso-Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 131 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni dispari dal IV binario e di avviso ai successivi segnali di PBA n° 33A e n° 33B; lo stesso è munito dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra "1" per i treni inoltrati sulla linea diretta e la cifra "2" per i treni inoltrati sulla linea locale, nonché della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
In precedenza a tale segnale è installato, alla destra del binario cui comanda, l'indicatore di partenza (articolo 37.2. RS).
- Segnale n° **31B**, luminoso di 1^a categoria a una luce e quattro aspetti (**Rosso, Giallo, Giallo lampeggiante o Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 150 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni dispari dal II binario e di avviso al successivo segnale di PBA n° n° 33B; lo stesso è munito dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
In precedenza a tale segnale è installato, alla destra del binario cui comanda, l'indicatore di partenza (articolo 37.2. RS).

- Segnale n° **31C**, luminoso di 1ª categoria a una luce e quattro aspetti (**Rosso, Giallo, Giallo lampeggiante o Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 150 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni dispari dal I binario e di avviso al successivo segnale di PBA n° 33B; lo stesso è munito della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS).
- Segnale n° **28E**, luminoso di 1ª categoria a una luce e tre aspetti (**Rosso, Giallo o Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 588 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal binario I tronco e di avviso al successivo segnale di PBA n° 26B; lo stesso è munito della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS).
- Segnale n° **28F**, luminoso di 1ª categoria a una luce e tre aspetti (**Rosso, Giallo o Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 459 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal binario II tronco e di avviso al successivo segnale di PBA n° 26B; lo stesso è munito della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS).
- Segnale n° **28G**, luminoso di 1ª categoria a una luce e tre aspetti (**Rosso, Giallo o Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 323 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal binario III tronco e di avviso al successivo segnale di PBA n° 26B; lo stesso è munito della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS).
In precedenza a tale segnale è installato, alla sinistra del binario cui comanda, l'indicatore di partenza (articolo 37.2. RS).
- Segnale n° **28A**, luminoso di 1ª categoria a due luci e cinque aspetti (**Rosso, Giallo, Verde, Rosso-Giallo o Rosso-Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 172 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal I binario e di avviso ai successivi segnali di PBA n° 26B e n° 26A; lo stesso è munito dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra "1" per i treni inoltrati sulla linea locale e la cifra "2" per i treni inoltrati sulla linea diretta, nonché della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
In precedenza a tale segnale è installato, alla destra del binario cui comanda, l'indicatore di partenza (articolo 37.2. RS).
- Segnale n° **28B**, luminoso di 1ª categoria a due luci e cinque aspetti (**Rosso, Giallo, Verde, Rosso-Giallo o Rosso-Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 172 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal III binario e di avviso ai successivi segnali di PBA n° 26B e n° 26A; lo stesso è munito dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra "1" per i treni inoltrati sulla linea locale e la cifra "2" per i treni inoltrati sulla linea diretta, nonché della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e dell'indicatore di permissività temporanea (articolo 35.2.3. RS).
In precedenza a tale segnale è installato, alla destra del binario cui comanda, l'indicatore di partenza (articolo 37.2. RS).
- Segnale n° **28C**, luminoso di 1ª categoria a una luce e tre aspetti (**Rosso, Giallo o Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 100 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal IV binario e di avviso ai successivi segnali di PBA n° 26B e n° 26A; lo stesso è munito dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra "1" per i treni inoltrati sulla linea locale e la cifra "2" per i treni inoltrati sulla linea diretta, nonché della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS).
- Segnale n° **28D**, luminoso di 1ª categoria a una luce e tre aspetti (**Rosso, Giallo o Verde**), posto alla destra del binario cui comanda a una distanza di 54 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal V binario e di avviso ai successivi segnali di PBA n° 26B e n° 26A; lo stesso è munito dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra "1" per i treni inoltrati sulla linea locale e la cifra "2" per i treni inoltrati sulla linea diretta, nonché della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS).

3. SEGNALI DI TERMINE ITINERARIO

- Segnale n° **31D**, luminoso di 1ª categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 103 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni ricevuti al V binario.
- Segnale n° **31E**, luminoso di 1ª categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 53 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni ricevuti al binario III tronco.

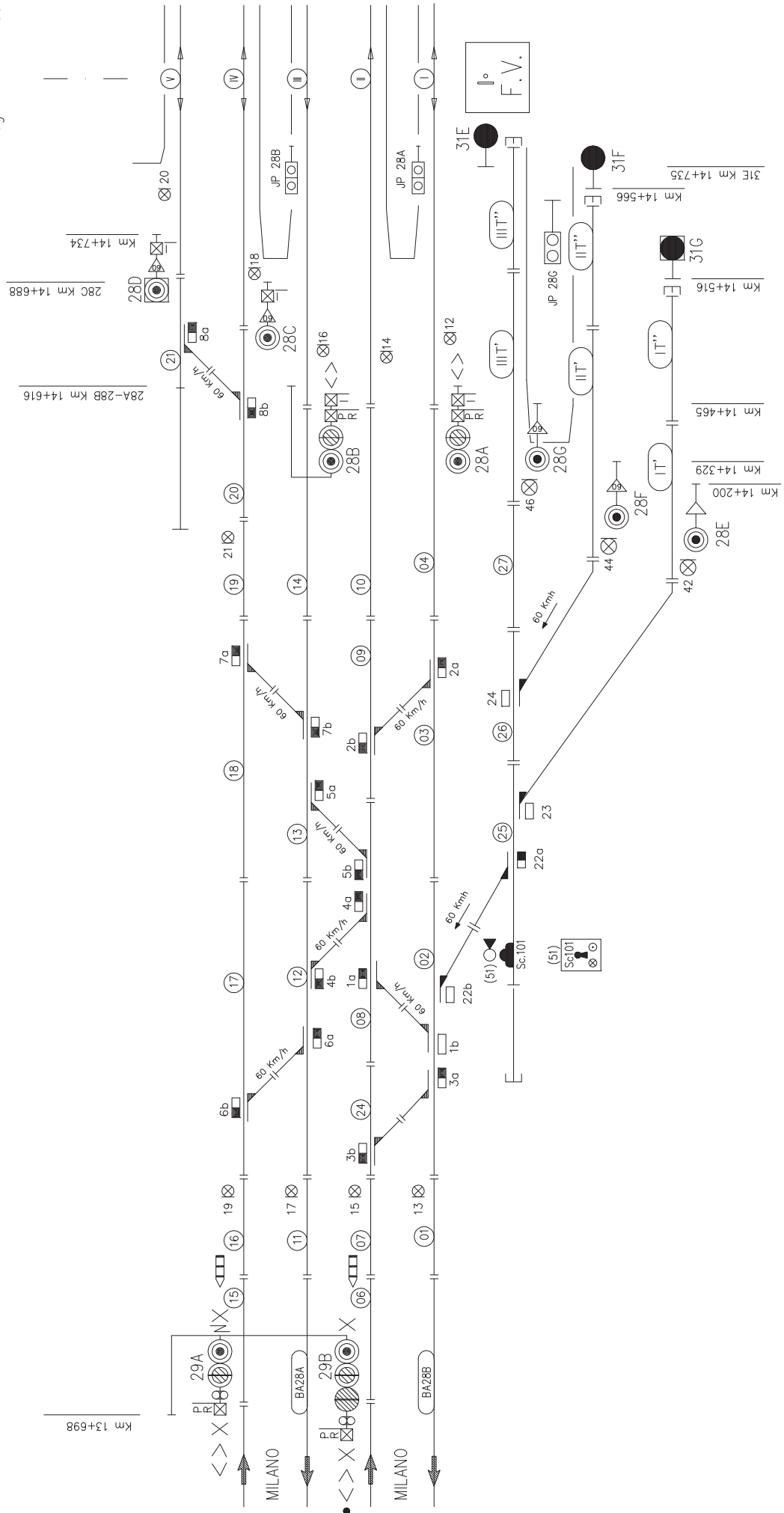
- Segnale n° **31F**, luminoso di 1^a categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 222 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

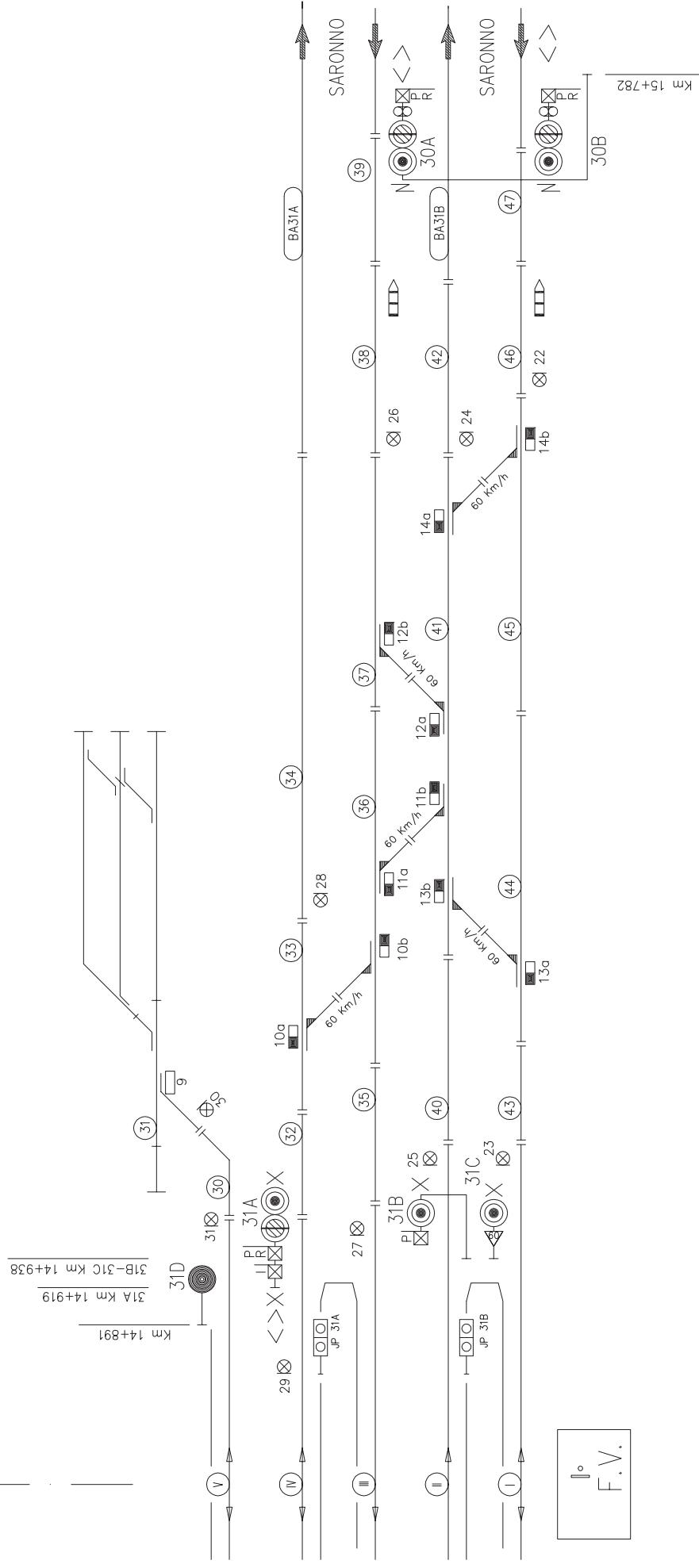
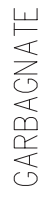
Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni ricevuti al binario II tronco.

- Segnale n° **31G**, luminoso di 1^a categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla destra del binario cui comanda a una distanza di 272 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni ricevuti al binario I tronco.

GARBAGNATE
Progr. Km. 14+788





REGISTRAZIONI DELLE MODIFICHE

[illegible]

fino al segnale di partenza.

9. Erba

L'approccio al paraurti del binario tronco è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sul suddetto binario di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stesso. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

I treni pari, durante la fase di partenza dal III binario, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

10. Garbagnate Milanese

Per l'ingresso dei treni provenienti da Novate Milanese dalla linea locale, a monte del segnale di protezione (n° 29B) con aspetto «rosso-giallo-giallo» può essere captato a bordo dei treni il codice 120 nel caso in cui sull'itinerario a valle del segnale stesso non vi sia un ingombro.

L'approccio ai paraurti dei binari I tronco, II tronco e III tronco è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sui suddetti binari di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stessi. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

I treni pari, durante la fase di partenza dai binari I tronco, II tronco, III tronco e dal V binario, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

11. Groane

Per i veicoli attrezzati con l'apposita apparecchiatura per la ripetizione continua dei segnali in macchina del tipo a 9 codici, in precedenza al segnale di partenza dei treni pari dal III binario (n° 409C) è possibile captare il codice 120*.

12. Inverigo

La stazione è munita lato Merone del segnalamento plurimo di protezione:

- il segnale di protezione esterno comanda il proseguimento verso il segnale di protezione interno;
- il segnale di protezione interno comanda gli arrivi sul I e sul II binario.

13. Laveno Mombello Lago

L'approccio ai paraurti dei binari tronchi è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sui suddetti binari di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stessi. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

I segnali di partenza sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare anche la cifra «2» per gli inoltri verso Laveno - Mombello RFI.

Per la circolazione dei treni da e per Laveno - Mombello RFI trova applicazione la normativa di RFI:

- in arrivo, fino al termine del relativo itinerario;
- in partenza, dal segnale di partenza.

14. Malpensa Aeroporto T2

I treni pari, durante la fase di partenza dal I, II, III e IV binario, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

15. Mariano Comense

L'approccio al paraurti del binario tronco è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sul suddetto binario di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stesso. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

Inoltre, per garantire da parte dei corrispondenti treni in partenza il rispetto dei punti informativi relativi al segnale di partenza, l'agente di condotta in arrivo sul suddetto binario deve comunque arrestare il treno a circa 5 metri dai paraurti e, dopo l'espletamento del servizio viaggiatori e la chiusura delle porte, deve provvedere di

iniziativa all'inserzione della modalità «MANOVRA» al fine di poter accostare il convoglio al paraurti stesso. I treni pari, durante la fase di partenza dal binario I tronco, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

16. Meda

L'approccio al paraurti del binario tronco è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dal paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sul suddetto binario di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dal paraurti stesso. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

I treni pari, durante la fase di partenza dal III binario, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

17. Merone

La stazione, ai fini della circolazione dei treni sulla linea Como - Lecco di RFI, è classificata come PS telecomandato dal DCO della tratta Milano Bovisa Politecnico - Asso; per i treni provenienti/diretti dalla/sulla rete RFI trova applicazione la normativa di RFI.

Per i movimenti di manovra trova applicazione la normativa di riferimento relativa al GI della linea di provenienza se trattasi di veicoli di un treno in arrivo, oppure al GI della linea di destinazione se trattasi di veicoli di un treno in partenza.

I segnali di partenza sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare anche la cifra «2» per gli inoltri verso la rete RFI.

18. Milano Affori

I segnali di protezione lato Cormano - Cusano Milanino sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra «1» per gli inoltri sulla linea locale (tramite il III binario) e la cifra «2» per gli inoltri sulla linea diretta (tramite il I e il II binario).

19. Milano Bovisa Politecnico

I segnali di partenza lato Milano Cadorna sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare anche la cifra «1» per gli inoltri verso Milano Farini RFI, la cifra «2» per gli inoltri verso Milano Lancetti RFI e la cifra «5» per gli inoltri verso il PM Ghisolfi RFI.

Per la circolazione dei treni da e per il PM Ghisolfi RFI trova applicazione la normativa di RFI:

- in arrivo, fino al termine del relativo itinerario;
- in partenza, dal segnale di partenza.

20. Milano Cadorna

L'approccio ai paraurti dei binari tronchi è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sui suddetti binari di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stessi. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

Inoltre, per garantire da parte dei corrispondenti treni in partenza il rispetto dei punti informativi relativi ai segnali di partenza, l'agente di condotta in arrivo sui suddetti binari deve comunque arrestare il treno a circa 5 metri dal paraurti e, dopo l'espletamento del servizio viaggiatori e la chiusura delle porte, deve provvedere di iniziativa all'inserzione della modalità «MANOVRA» al fine di poter accostare il convoglio al paraurti stesso.

I treni dispari, durante la fase di partenza, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

21. Novara Nord

L'approccio ai paraurti dei binari tronchi è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sui suddetti binari di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stessi. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

Il segnale di protezione è munito dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra «1» per gli inoltri verso Novara Boschetto RFI e la cifra «2» per gli arrivi sul I, sul II e sul III binario della stazione di Novara Nord.

I segnali di partenza sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare anche la cifra «2» per gli inoltri

verso Novara Boschetto RFI.

Per la circolazione dei treni da e per Novara Boschetto RFI trova applicazione la normativa di RFI:

- in arrivo, fino al termine del relativo itinerario;
- in partenza, dal segnale di partenza.

22. Novate Milanese

Tutti i treni dispari ricevuti sul I, sul II e sul III binario, con il binario di ricevimento completamente libero, devono sempre avanzare sollecitamente fino al termine dell'itinerario di arrivo, arrestandosi in corrispondenza del segnale basso posto in prossimità dei relativi segnali di termine itinerario (n° 21A e n° 21B) e di partenza (n° 21C). Quanto sopra trova applicazione anche per il ricevimento dei treni pari sul III binario rispetto al segnale basso posto in prossimità del relativo segnale di partenza (n° 18D).

Nell'ambito della stazione, sul binario dispari della linea diretta (alla progressiva chilometrica 7+907), è attivo un portale diagnostico che identifica automaticamente, dai rilievi alle ruote e ai pantografi dei veicoli in transito, eventuali anomalie in relazione alle caratteristiche geometriche e dinamiche delle parti a contatto con l'infrastruttura ferroviaria. Il personale dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria, in caso di lavori di qualsiasi natura o di misure alla linea aerea di contatto in corrispondenza del portale, deve provvedere allo spegnimento del sistema diagnostico mediante l'azionamento degli interruttori posti sulla struttura del portale stesso e alla sua riattivazione al termine dei lavori. I mezzi d'opera in transito dal portale diagnostico non devono eccedere la sagoma cinematica internazionale secondo i codici UIC, anche per la parte bassa.

23. Sacconago

I segnali di protezione lato Busto Arsizio Nord sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra «1» per gli inoltri verso Vanzaghello - Magnago e la cifra «2» per gli inoltri verso Ferno - Lonate Pozzolo.

I segnali di protezione lato Vanzaghello - Magnago sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra «1» per gli inoltri verso Ferno - Lonate Pozzolo e la cifra «2» per gli inoltri verso Busto Arsizio Nord.

I segnali di protezione lato Ferno - Lonate Pozzolo sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra «1» per gli inoltri verso Busto Arsizio Nord e la cifra «2» per gli inoltri verso Vanzaghello - Magnago.

I treni dispari e pari ricevuti sul binario I Parco devono arrestarsi senza oltrepassare i segnali bassi posti in precedenza ai corrispondenti segnali di partenza (n° 227C e n° 226C).

24. Saronno

L'approccio ai paraurti dei binari tronchi è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sui suddetti binari di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stessi. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

Inoltre, per garantire da parte dei corrispondenti treni in partenza il rispetto dei punti informativi relativi ai segnali di partenza, l'agente di condotta in arrivo sui suddetti binari deve comunque arrestare il treno a circa 5 metri dai paraurti e, dopo l'espletamento del servizio viaggiatori e la chiusura delle porte, deve provvedere di iniziativa all'inserzione della modalità «MANOVRA» al fine di poter accostare il convoglio al paraurti stesso.

Per l'ingresso dei treni provenienti da Garbagnate Milanese dalla linea locale e per quelli provenienti da Seregno, a monte dei segnali di protezione (n° 39B, n° 39C e n° 39D) con aspetto «rosso-giallo-giallo» può essere captato a bordo dei treni il codice 120 nel caso in cui sull'itinerario a valle dei segnali stessi non vi sia un ingombro.

25. Seregno

La stazione appartiene alla rete RFI ed è gestita dal personale della società stessa.

Per la circolazione dei treni della linea Seregno - Saronno trova applicazione la normativa di FERROVIENORD:

- in arrivo, fino al termine del relativo itinerario;
- in partenza, dal segnale di partenza.

26. Seveso

I treni dispari ricevuti sul I e sul III binario devono arrestarsi senza oltrepassare i segnali bassi posti in precedenza ai corrispondenti segnali di partenza (n° 635A e n° 635C).

In riferimento all'articolo 5.2.1. comma 2. delle IEAT, l'agente di condotta dei treni dispari in partenza dal I binario deve provvedere a effettuare le operazioni di «prericonoscimento» o di disinserzione della funzione RSC in corrispondenza del segnale basso posto in precedenza al segnale di partenza (n° 635A).

I treni pari, durante la fase di partenza dal IV binario, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

27. Varese Nord

Per l'ingresso dei treni provenienti da Malnate, a monte del segnale di protezione (n° 85) con aspetto «rosso-giallo-giallo» può essere captato a bordo dei treni il codice 120 nel caso in cui sull'itinerario a valle del segnale stesso non vi sia un ingombro.

L'approccio al paraurti del binario tronco è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni ricevuti sui suddetti binari di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dai paraurti stessi. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

17.3. SERVIZIO DELLE MANOVRE

1. Camnago - Lentate

a) *Movimenti di manovra regolati dai segnali fissi per i treni*

In alternativa alle modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando, i movimenti di manovra dal I e dal II binario verso i binari I tronco e II tronco possono essere regolati tramite la disposizione a via libera dei rispettivi segnali di protezione interni (n° 703B e n° 703A); in tal caso, i relativi istradamenti si estendono dal I e dal II binario fino ai rispettivi segnali di termine itinerario (n° 705B e n° 705A).

Parimenti i movimenti di manovra dai binari I tronco e II tronco verso il I e il II binario possono essere regolati tramite la disposizione a via libera dei rispettivi segnali di partenza interni (n° 704A e n° 704B); in tal caso, i relativi istradamenti si estendono dai binari I tronco e II tronco fino ai rispettivi segnali di partenza esterni (n° 702A e n° 702B).

I movimenti di manovra di cui sopra devono essere effettuati previo accordi verbali fra il referente dell'IF interessata o l'agente di condotta e il DCO (o il DM locale qualora la stazione sia esercitata in regime EDCO) e devono essere sempre eseguiti dalla cabina di guida anteriore della colonna in manovra, nel senso del movimento da eseguire, senza superare la velocità di 30 km/h; è inoltre ammesso che tali movimenti vengano eseguiti senza la presenza del manovratore.

Gli itinerari relativi ai movimenti di manovra dal I e dal II binario verso i binari I tronco e II tronco e viceversa e regolati tramite la disposizione a via libera dei relativi segnali di protezione interni o di partenza interni, sono gestiti dal SST del SCMT. In particolare, per i movimenti di manovra:

- dal I e dal II binario verso i binari I tronco e II tronco, il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di protezione interni e protegge l'intero istradamento sino ai successivi segnali di termine itinerario;
- dai binari I tronco e II tronco verso il I e il II binario, il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di partenza interni e protegge l'intero istradamento sino ai successivi segnali di partenza esterni.

Dovendo eseguire i suddetti movimenti di manovra con i veicoli muniti del SSB del SCMT, l'agente di condotta deve mantenere inserita la funzione SCMT; in tal caso, devono essere adottate le norme previste per tale sistema, tenendo presente che, in caso di guasto o anomalità al SST con arresto dei movimenti di manovra in precedenza ai segnali di protezione interni o di partenza interni disposti a via impedita oppure sull'itinerario di arrivo o di partenza, i movimenti stessi devono essere eseguiti secondo le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando.

b) *Movimenti di manovra interessanti l'impianto di manutenzione dei veicoli*

L'impianto di manutenzione dei veicoli è costituito da 5 binari elettrificati, di cui 3 posti all'interno di un fabbricato e 2 esterni coperti e adibiti ad attività di pulizia, aventi lunghezza utile di circa 235 metri.

Le attività di manutenzione e di riparazione dei veicoli devono avvenire solo all'interno dell'impianto di manutenzione dei veicoli; lo stazionamento degli stessi è ammesso nell'impianto di manutenzione dei veicoli o sul binario secondario attiguo al binario II tronco nei limiti dei relativi segnali bassi.

L'ingresso e l'uscita dei veicoli sui/dai binari dell'impianto di manutenzione dei veicoli avvengono dal/al II binario e devono essere eseguiti tramite movimenti di manovra e con il mezzo di trazione agganciato.

Per l'entrata e l'uscita dei mezzi di trazione elettrici sui/dai binari dell'impianto di manutenzione dei veicoli trovano applicazione le apposite norme emanate al riguardo dall'IF interessata.

2. Como Lago

a) *Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi*

Dai binari attrezzati con i segnali bassi, i movimenti di manovra possono essere effettuati senza la presenza del manovratore con il rispetto dei suddetti segnali e con l'osservanza delle ulteriori condizioni previste dalle

comuni norme regolamentari.

In tal caso, chi autorizza il movimento di manovra deve assicurarsi che tutti gli enti posti sul percorso del movimento stesso siano controllati dal segnale basso; nel caso in cui almeno uno degli enti del percorso non sia controllato dal segnale basso, il movimento di manovra deve avvenire con la presenza del manovratore.

Nel caso di guasto al segnale basso, il movimento di manovra deve avvenire con le norme previste dall'ISM relative ai guasti e alle anomalie riguardanti i segnali bassi.

3. Cormano - Cusano Milanino

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali fissi per i treni

In alternativa alle modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando, i movimenti di manovra dal I binario verso il binario I tronco possono essere regolati tramite la disposizione a via libera del rispettivo segnale di partenza (n° 609C); in tal caso, il relativo istradamento si estende dal I binario fino al rispettivo segnale di termine itinerario (n° 609D).

Parimenti i movimenti di manovra dal binario I tronco verso il I binario possono essere regolati tramite la disposizione a via libera del rispettivo segnale (n° 608D); in tal caso, il relativo istradamento si estende dal binario I tronco fino al rispettivo segnale di partenza (n° 608A).

I movimenti di manovra di cui sopra devono essere effettuati previo accordi verbali fra l'agente di condotta e il DCO e devono sempre essere eseguiti dalla cabina di guida anteriore della colonna in manovra, nel senso del movimento da eseguire, senza superare la velocità di 30 km/h; è inoltre ammesso che tali movimenti vengano eseguiti senza la presenza del manovratore.

Dovendo eseguire i suddetti movimenti di manovra con i veicoli muniti del SSB del SCMT, l'agente di condotta deve mantenere inserita la funzione SCMT; in tal caso, devono essere adottate le norme previste per tale sistema, tenendo presente che, in caso di guasto o anomalie al SST con arresto dei movimenti di manovra in precedenza ai rispettivi segnali (n° 609C o n° 608D) disposti a via impedita oppure sull'itinerario di arrivo o di partenza, i movimenti stessi devono essere eseguiti secondo le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando.

In caso di movimento di manovra dal I binario verso il binario I tronco, a monte del rispettivo segnale (n° 609C) con aspetto «rosso-giallo-giallo» può essere captato a bordo dei treni il codice 120 nel caso in cui sull'itinerario a valle del segnale stesso non vi sia un ingombro.

4. Garbagnate Milanese

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 2. punto a).

5. Iseo

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali fissi per i treni

In alternativa alle modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando, i movimenti di manovra dal I, dal II e dal III binario verso l'asta di manovra possono essere regolati tramite la disposizione a via libera dei rispettivi segnali di partenza (n° S4s, n° S3s e n° S5s); in tal caso, i relativi istradamenti si estendono dal I, dal II e dal III binario fino al rispettivo segnale di termine itinerario (n° S6s), ubicato a valle dei deviatori di accesso al «parco-officina».

Parimenti i movimenti di manovra provenienti dall'asta di manovra verso il I, il II e il III binario possono essere regolati tramite la disposizione a via libera del rispettivo segnale di protezione (n° S6d); in tal caso, i relativi istradamenti si estendono dal suddetto segnale fino ai rispettivi segnali di partenza (n° S4d, n° S3d e n° S5d).

I movimenti di manovra di cui sopra devono essere effettuati previo accordi verbali fra il referente dell'IF interessata e il DCO e devono essere sempre eseguiti dalla cabina di guida anteriore della colonna in manovra, nel senso del movimento da eseguire, senza superare la velocità di 30 km/h; è inoltre ammesso che tali movimenti vengano eseguiti senza la presenza del manovratore.

Gli itinerari relativi ai movimenti di manovra dal I, dal II e dal III binario verso l'asta di manovra e viceversa e regolati tramite la disposizione a via libera dei relativi segnali di partenza o di protezione, sono gestiti dal SST del SSC. In particolare, per i movimenti di manovra:

- dal I, dal II e dal III binario verso l'asta di manovra, il tratto attrezzato con il SSC inizia dai segnali di partenza e termina a valle della comunicazione n° 1a/1b;
- dall'asta di manovra verso il I, il II e il III binario, il tratto attrezzato con il SSC inizia dal segnale di protezione e protegge l'intero istradamento sino ai successivi segnali di partenza.

Dovendo eseguire i suddetti movimenti di manovra con i veicoli muniti del SSB del SSC, l'agente di condotta deve mantenere inserita la funzione SSC; in tal caso, devono essere adottate le norme previste per tale

sistema, tenendo presente che, in caso di guasto o anomalità al SST con arresto dei movimenti di manovra in precedenza al segnale di protezione o di partenza disposto a via impedita oppure sull'itinerario di arrivo o di partenza, i movimenti stessi devono essere eseguiti secondo le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando.

b) Movimenti di manovra particolari

I movimenti di manovra interessanti il «parco-officina» e/o il «lavaggio-pesa» devono essere preventivamente autorizzati dal DCO ed effettuati dal personale dell'IF interessata.

I movimenti di manovra all'interno del «parco-officina» e del «lavaggio-pesa» devono essere effettuati in autonomia dal personale dell'IF e non devono impegnare le traverse limite dei relativi deviatori; in caso contrario devono essere preventivamente autorizzati dal DCO.

Nell'ambito «parco-officina» insiste un PL (non protetto da segnali fissi) ubicato sull'asta di manovra, alla distanza di 708 metri dall'asse del FV. Tale PL è munito di barriere la cui manovra di chiusura e di apertura avviene automaticamente a seguito dell'occupazione e della liberazione di un circuito di binario da parte dei veicoli in movimento sull'asta stessa.

In precedenza a tale PL è installato un segnale luminoso di 1ª categoria, posto alla sinistra dell'asta di manovra a una distanza di 644 metri dall'asse del FV, avente la funzione di segnale di termine itinerario per i movimenti di manovra effettuati tramite i segnali di partenza (n° S4d, n° S3d e n° S5d) relativi al I, al II e al III binario.

6. Laveno Mombello Lago

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

I movimenti di manovra vengono eseguiti, di norma, con le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando.

In caso di presenziamento con DM trova applicazione quanto disposto dal precedente comma 2. punto a).

7. Malpensa Aeroporto T1

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 6. punto a).

8. Milano Bovisà Politecnico

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 2. punto a).

9. Milano Cadorna

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 2. punto a).

10. Novara Nord

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 6. punto a).

11. Novate Milanese

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 2. punto a).

b) Ingresso e uscita dei veicoli dall'impianto di manutenzione dei veicoli

I movimenti dei veicoli fra la stazione e l'impianto di manutenzione dei veicoli e viceversa devono avvenire sempre come movimento di manovra, con il rispetto dei relativi segnali bassi e con l'osservanza delle condizioni previste dall'ISM relative alle manovre senza la presenza del manovratore.

In particolare, per i movimenti di manovra dalla stazione verso l'impianto di manutenzione dei veicoli l'agente di condotta deve arrestare il convoglio all'altezza dei cancelli di ingresso dell'impianto stesso e avanzare solo a seguito degli ordini dell'agente dell'IF a cui è affidato il comando della manovra.

c) Movimenti di manovra nell'ambito dell'impianto di manutenzione dei veicoli

I movimenti di manovra nell'ambito dell'impianto di manutenzione dei veicoli devono essere effettuati alla velocità massima di 15 km/h; all'interno dei fabbricati del deposito e dell'officina la velocità massima è di 6 km/h.

12. Sacconago

a) Generalità relative al terminal ferroviario

Il binario I Parco e i binari secondari assumono la funzione di binari per la presa e consegna dei carri da/per il

terminal ferroviario.

Il terminal ferroviario è atto al ricevimento delle merci pericolose; a tal fine, devono essere osservate anche le specifiche disposizioni emanate al riguardo.

Tutte le operazioni relative ai movimenti di manovra nell'ambito del binario I Parco, dei binari secondari e dell'asta di manovra, devono essere eseguite dal personale in possesso della specifica abilitazione; tali operazioni devono essere preventivamente programmate dal «Responsabile di scalo» del GI o suo delegato che ha anche il compito di intrattenere i rapporti con il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo, con i «Responsabili di scalo» delle singole IF e con le competenti strutture del GI.

Il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo ha la funzione di coordinare, sorvegliare e verificare le attività del personale del terminal ferroviario; egli opera in completa autonomia all'interno del terminal stesso, il cui accesso è protetto da un cancello di ingresso che ne delimita l'area.

Tutti i movimenti di manovra nell'ambito del binario I Parco, dei binari secondari, dell'asta di manovra e del terminal ferroviario devono essere eseguiti con la locomotiva agganciata.

Il binario I Parco, per quanto possibile, deve essere lasciato libero da veicoli.

b) Operazioni di aggancio, sgancio e immobilizzazione dei veicoli

Le operazioni di aggancio e di sgancio della locomotiva con la relativa colonna di carri sono di competenza del personale dell'IF interessata.

In prossimità del deviatore n° 18a è installata una postazione di servizio provvista di modulo 0181 e di staffe; tale dotazione deve essere assicurata dalla competente struttura del GI.

Per lo stazionamento dei veicoli devono essere osservate le norme previste dall'ISM.

I carri movimentati dal personale del terminal ferroviario devono essere immobilizzati a cura del suddetto personale, secondo le modalità previste dall'ISM; tale operazione deve essere coordinata e sorvegliata dal «Responsabile di scalo» dell'IF interessata.

A operazioni concluse, l'agente incaricato oppure il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve trasmettere al DCO apposita comunicazione registrata (con il modulo 0181), nella quale deve precisare l'ubicazione dei veicoli in sosta sui binari secondari, confermandone in ogni caso l'immobilizzazione con la formula:

«A Sacconago n° carri (se occorre: e n°..... locomotiva/e) in sosta sul binario e immobilizzati».

Prima di procedere alla movimentazione dei veicoli in sosta sui binari secondari, l'agente incaricato oppure il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve prendere visione del modulo 0181, controfirmando la comunicazione registrata di cui sopra, e provvedere, all'occorrenza, all'allentamento dei freni a mano o alla rimozione delle staffe precedentemente utilizzate.

La custodia dei veicoli e delle merci in sosta sui binari secondari è a carico dell'IF interessata.

c) Precauzioni rispetto alle condutture di trazione elettrica

Il binario I Parco, i binari secondari, l'asta di manovra e i binari del terminal ferroviario devono essere considerati permanentemente sotto tensione; per tali binari trovano piena applicazione le norme previste dall'IEITE relative alle precauzioni sulle linee elettrificate.

Fatta eccezione per i binari del terminal ferroviario, è vietata qualsiasi operazione di carico e scarico sui carri in sosta; pertanto, nessuna persona deve trovarsi su di essi, oppure in posizione tale che possa venirsi a trovare a una distanza ridotta dai conduttori della linea aerea di contatto.

d) Particolarità relative a un treno in partenza

Espletate le incombenze propedeutiche alla partenza, l'agente di condotta deve comunicare verbalmente al DCO che il treno è pronto a partire dal binario I Parco.

e) Movimenti di manovra

I movimenti di manovra interessanti il binario I Parco, i binari secondari e l'asta di manovra devono essere effettuati previa accordi verbali tra i «Responsabili di scalo» delle IF interessate e il DCO.

Nell'ambito della stazione, relativamente al binario I Parco, ai binari secondari e all'asta di manovra, può essere attivato il TPM. Con tale comando viene realizzato il bloccamento dei deviatori n° 11a/b e n° 18a/b nella posizione normale, garantendo quindi l'indipendenza dei movimenti di manovra sul binario I Parco, sui binari secondari e sull'asta di manovra rispetto ai movimenti dei treni sul I binario (di circolazione); in tal caso, i movimenti di manovra possono essere gestiti autonomamente dal personale delle IF mentre la circolazione dei treni può continuare a essere gestita in telecomando dal DCO (o dal DM locale qualora la stazione sia esercitata nei regimi SPT o EDCO).

Dovendo provvedere all'attivazione del comando TPM, il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve richiedere al DCO l'attivazione di tale comando ruotando la chiave n° 40 nella relativa unità bloccabile; il DCO,

dopo aver impartito il comando TPM, deve ordinare verbalmente al «Responsabile di scalo» dell'IF interessata di estrarre la chiave n° 40 dalla relativa unità bloccabile, ricevendone conferma verbale. Con tale operazione viene inibita la possibilità, da parte del DCO, di rimuovere il comando TPM e vengono inoltre liberate le chiavi n° 15, n° 31 e n° 33 dalle relative unità bloccabili, consentendo la manovra dei deviatori di accesso ai binari secondari e all'asta di manovra.

Con l'attivazione del comando TPM, il DCO autorizza implicitamente i suddetti movimenti di manovra senza ulteriori incombenze.

La chiave n° 40 deve essere custodita dal «Responsabile di scalo» dell'IF interessata per tutto il periodo di svolgimento della manovra.

Qualora il dispositivo di sbloccamento della chiave di un deviatore di accesso ai binari secondari o all'asta di manovra non dovesse funzionare, il DCO deve autorizzare il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata ad azionare il tasto di liberazione artificiale con la comunicazione registrata:

«Azionate tasto di liberazione chiave deviatore n° ed estraete la relativa chiave».

Nel caso in cui il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata trovasse già dissigliato il tasto di liberazione della chiave di un deviatore di accesso ai binari secondari o all'asta di manovra, deve darne avviso verbale al DCO; quest'ultimo deve autorizzarlo a estrarre la relativa chiave con la comunicazione registrata:

«Estraete chiave deviatore n° con tasto di liberazione dissigliato».

In ogni caso, a manovre ultimate, il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve disporre i deviatori n° 101a/b, n° 102a/b e n° 103 nella posizione normale, inserire le chiavi precedentemente estratte nelle relative unità bloccabili e comunicare al DCO la conclusione dei movimenti di manovra con la comunicazione registrata:

«Manovre sui binari di presa e consegna dei carri ultimate».

Qualora nelle relative unità bloccabili il tasto di liberazione artificiale risulti dissigliato, il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata, dopo aver provveduto alla disposizione dei suddetti deviatori nella posizione normale, deve confermare l'introduzione delle relative chiavi nelle unità bloccabili e la conclusione dei movimenti di manovra e con comunicazione registrata:

«Manovre sui binari di presa e consegna dei carri ultimate; chiavi/e deviatori/o n° inserite/a nell'unità bloccabili/e».

Il DCO, dopo aver ricevuto una delle comunicazioni di cui sopra, deve ordinare al «Responsabile di scalo» dell'IF interessata di inserire la chiave n° 40 nella relativa unità bloccabile con la comunicazione registrata:

«Inserite la chiave n° 40 nella relativa unità bloccabile».

Tale operazione provoca la rimozione automatica del comando TPM.

La comunicazione di ultimate manovre deve essere integrata, se ricorre il caso, da quella relativa all'immobilizzazione dei veicoli in sosta sui binari secondari prevista dal precedente punto b); gli altri eventuali mezzi di manovra utilizzati dal personale del terminal ferroviario devono essere regolarmente stazionati all'interno del terminal e il cancello del terminal stesso deve essere chiuso.

In caso di indisponibilità del comando TPM, i movimenti di manovra interessanti il binario I Parco, i binari secondari e l'asta di manovra devono avvenire secondo le comuni norme regolamentari integrate da quanto di seguito specificato.

Il DCO deve impartire il comando di inibizione all'apertura dei segnali su tutti i lati della stazione di Sacconago. L'eventuale ricevimento o partenza di un treno su/da un altro binario di circolazione è ammesso con le modalità previste dall'articolo 16. comma 4. delle DET, considerando il binario I Parco interrotto. L'inibizione all'apertura dei segnali deve essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e di partenze dei treni sugli altri binari di circolazione, solo dopo aver acquisito la certezza, mediante un'operazione di ricontrollo, della regolarità dell'itinerario. L'inibizione deve essere subito ricomandata dopo l'avvenuto movimento del treno circolante sugli altri binari di circolazione.

In caso di indisponibilità del comando TPM, le chiavi n° 15, n° 31 e n° 33 possono essere liberate singolarmente dal DCO.

Il comando TPM può essere attivato anche localmente nel caso in cui la stazione sia esercitata nei regimi SPT o EDCO.

In ogni caso la conclusione dei movimenti di manovra (e l'eventuale immobilizzazione dei veicoli in sosta sui binari secondari) deve essere confermata con la comunicazione registrata di cui sopra.

È a carico dei «Responsabili di scalo» delle IF comunicare al DCO qualsiasi anomalia riscontrata, durante il proprio servizio, agli impianti, alle apparecchiature e alle infrastrutture ferroviarie, per il seguito di

competenza.

Nel caso eccezionale in cui il DCO abbia la necessità di predisporre un itinerario di arrivo/partenza sul/dal binario I Parco dopo aver regolarmente autorizzato l'esecuzione dei movimenti di manovra, deve prendere accordi con il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata per la conclusione anticipata di quest'ultimi movimenti, secondo le modalità sopra descritte.

Tutto il personale operante nel terminal ferroviario, compresi il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo e i «Responsabili di scalo» delle IF, devono adottare tutte le cautele a salvaguardia della propria incolumità e della sicurezza della circolazione.

13. Saronno

- a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi*
Vedasi il precedente comma 2. punto *a*).

14. Seveso

- a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi*
Vedasi il precedente comma 2. punto *a*).

15. Varese Nord

- a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi*
Vedasi il precedente comma 2. punto *a*).

21. PUNTI DELLA LINEA DOVE ESISTONO SEGNALI A DISTANZA RIDOTTA RISPETTO AI SUCCESSIVI O SITUATI IN POSIZIONE PARTICOLARE

- Segnale ubicato a sinistra
- Segnale ubicato a destra

LOCALITÀ DI SERVIZIO	SEGNALI DI						BINARI INTERESSATI
	Avviso	Protezione	Partenza	Protezione propria PL	PBA	Visibilità (m)	
Tronco Milano Cadorna - Saronno							
Milano Bovisa Politecnico			■				II - IV - VI
Novate Milanese			■				III
Garbagnate Milanese			■				I tronco (1)
Saronno			■				I - III - V
			■				I tronco (1)
Tronco Saronno - Milano Cadorna							
Saronno			■				II - IV - VI
Garbagnate Milanese			■				V
Novate Milanese			■				I
Milano Bovisa Politecnico			■				I - III - V
Tronco Saronno - Varese Nord							
Saronno			■				I - III - V
Tradate			■				I
Malnate			■				I
Varese Nord			■				III
Tronco Varese Nord - Saronno							
Varese Nord			■				II
Malnate			■				II
Tradate			■				II
Saronno			■				II - IV - VI
Tronco Varese Nord - Laveno Mombello Lago							
Varese Nord			■				III
Varese Casbeno			■				I
Barasso - Comerio			■				I
Tronco Laveno Mombello Lago - Varese Nord							
Cittiglio			■				II
Cocquio Trevisago			■				II
Varese Nord			■				II

(1) Segnale di termine itinerario.

LOCALITÀ DI SERVIZIO	SEGNALI DI						BINARI INTERESSATI
	Avviso	Protezione	Partenza	Protezione propria PL	PBA	Visibilità (m)	
Tronco Saronno - Como Lago							
Saronno			■				I - III - V
Fino Mornasco			■				I
Como Camerlata			■				II
Como Borghi			●				I - II (1)
Tronco Como Lago - Saronno							
Como Lago			●				I tronco - I - II - III (2)
Segnale km 45,476				●			(3)
Como Borghi			■				II
Fino Mornasco			■				II
Saronno			■				II - IV - VI
Tronco Saronno - Busto Arsizio Nord							
Busto Arsizio Nord			■				IV
Tronco Busto Arsizio Nord - Saronno							
Busto Arsizio Nord			■				I
Saronno			■				IV - VI
Tronco Busto Arsizio Nord - Novara Nord							
Busto Arsizio Nord			■				IV
Vanzaghello - Magnago			■				II
Turbigo			■				I
Novara Nord		■					-
Tronco Novara Nord - Busto Arsizio Nord							
Galliate			■				I
Turbigo			■				II
Sacconago			■				I Parco
Busto Arsizio Nord			■				I
Tronco Busto Arsizio Nord - Malpensa Aeroporto T2							
Busto Arsizio Nord			■				IV
Malpensa Aeroporto T1			■				I
Malpensa Aeroporto T2			■				II - IV (4)
Tronco Malpensa Aeroporto T2 - Busto Arsizio Nord							
Malpensa Aeroporto T1			■				I
Busto Arsizio Nord			■				I

(1) Segnali posti a 160 metri dal successivo segnale di protezione propria PL.

(2) Segnale comune a più binari.

(3) Segnale posto a 257 metri dal successivo segnale di protezione della stazione di Como Borghi.

(4) Segnale di termine itinerario.

33. LINEE CODIFICATE PER IL TRASPORTO COMBINATO E LINEE SULLE QUALI È CONSENTITO IL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

1. Linee o tratte di linee codificate per il trasporto combinato

- Seregno - Saronno: codifica profilo di sagoma P/C 80/400;
- Saronno - Novara Nord: codifica profilo di sagoma P/C 80/400;
- Castellanza - Busto Arsizio RFI: codifica profilo di sagoma P/C 80/400.

Su tali linee o tratte di linee è ammesso l'utilizzo dei carri ribassati tipo POCHE H33.

2. Linee o tratte di linee sulle quali è consentito il trasporto di merci pericolose

- Sacconago - Novara Nord.

34. ANAGRAFICA DELLE STAZIONI E DELLE FERMATE CON L'INDICAZIONE DEI SERVIZI A CUI SONO NORMALMENTE ABILITATE, DELLE INSTALLAZIONI ESISTENTI, DEI BINARI E DEI RELATIVI ACCESSI

STAZIONI E FERMATE	INDIRIZZO	CLASSIFICAZIONE	SERVIZI		INSTALLAZIONI					BINARI			ACCESSO AI BINARI					
			Viaggiatori	Merci	Piano caricatore	Piattaforma girevole	Pesa a ponte	Sagoma limite	Rifornitore	Binari di circolazione	Lunghezza banchine	Banchine con pensilina	Attraversamenti a raso	Sottopassaggi	Sovrappassaggi	Scale fisse	Scale mobili	Ascensori
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Milano Cadorna	Piazzale L. Cadorna, 14 20123 Milano (MI)	S	V	-	-	-	-	-	-	10	I-II 209 III-IV 218 V-VI 218 VII-VIII 218 IX-X 209	I-II III-IV V-VI VII-VIII IX-X	-	Si	-	Si	-	-
Milano Domodossola	Via Domodossola, 15 20145 Milano (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I 210 II-III 214 IV 217	I II-III IV	-	-	Si	Si	Si	Si
Milano Bovisa Politecnico	Piazza E. Alfieri, 9 20158 Milano (MI)	S (2)	V	-	-	-	-	-	-	8	I 238 II-III 238 IV-V 238 VI-VII 238 VIII 238	I II-III IV-V VI-VII VIII	-	-	Si	Si	Si	Si
Milano Quarto Oggiaro	Via Amoretti, 68 20157 Milano (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 210 III-IV 210	I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Novate Milanese	Piazza G. Testori, 3 20026 Novate Milanese (MI)	S	V	C	-	-	-	-	-	4	IV-V 220 VI-VII 220	IV-V VI-VII	-	Si	-	Si	-	Si
Bollate Centro	Piazza C. Marx 20021 Bollate (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 220 III-IV 220	I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Bollate Nord	Via V. Veneto 20021 Bollate (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 220 III-IV 220	I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Garbagnate Parco delle Groane	Via A. Volta, 67 20024 Garbagnate Milanese (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 230 III-IV 230	I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Garbagnate Milanese	Via Monte Bianco, 1 20024 Garbagnate Milanese (MI)	S	V	C	-	-	-	-	-	7	IItr 90 IIItr 260 I-II 219 III-IV 219 V 127	IIItr I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Cesate	Via Stazione 20020 Cesate (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 220 III-IV 220	I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Caronno Pertusella	Piazza S. Pertini 21042 Caronno Pertusella (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 240 III-IV 240	I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Saronno Sud	Via D. L. Sturzo, 1 21047 Saronno (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 239 III-IV 239	I-II III-IV	-	Si	-	Si	-	Si
Saronno	Piazza L. Cadorna, 8 21047 Saronno (VA)	S	V	C	-	-	50 8	-	G	9	Itr-IItr 211 I 229 II-III 220 IV-V 220 VI 225 VII 236	Itr-IItr I II-III IV-V VI VII	-	Si	-	Si	Si	Si
Gerenzano - Turate	Via Stazione, 20 21040 Gerenzano (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 240 II 240	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Cislago	Piazza Stazione, 42 21040 Cislago (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 209 II 204	I II	-	Si	-	Si	-	-
Mozzate	Via alla Stazione, 14 22076 Mozzate (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 211 II 215	I II	-	Si	-	Si	-	-
Locate Varesino - Carbonate	Via Piave, 1 22070 Locate Varesino (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 211 II 211	I II	-	Si	-	Si	-	-
Abbiate Guazzone	Via M. Buonarroti, 3 21049 Tradate (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 216 II 216	-	-	Si	-	Si	-	-
Tradate	Piazza Stazione, 1 21049 Tradate (VA)	S (1)	V	C	-	-	-	-	-	3	I 228 II-III 226	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Venegono Inferiore	Via G. A. Cantore, 7 21040 Venegono Inferiore (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 222 II 205	I II	-	Si	-	Si	-	-

STAZIONI E FERMATE	INDIRIZZO	CLASSIFICAZIONE	SERVIZI		INSTALLAZIONI					BINARI			ACCESSO AI BINARI					
			Viaggiatori	Merci	Piano caricatore	Piattaforma girevole	Pesa a ponte	Sagoma limite	Rifornitore	Binari di circolazione	Lunghezza banchine	Banchine con pensilina	Attraversamenti a raso	Sottopassaggi	Sovrappassaggi	Scale fisse	Scale mobili	Ascensori
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Forno Allione	SP ex Strada Statale 294 25040 Malonno (BS)	F (1)	V	C (3)	-	-	-	-	-	1	I 64	-	-	-	-	-	-	-
Malonno	Via Ferraglio, 3 25040 Malonno (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 107 II 100	-	Si	-	-	-	-	-
Sonico	Via Stazione, 13 25048 Sonico (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 52	-	-	-	-	-	-	-
Edolo	Piazzale Battaglione Edolo, 9 25048 Edolo (BS)	S (1)	V	C	F	-	-	-	G	2	I 106 II 106	I	Si	-	-	-	-	-
Rovato FN	Viale Lombardia, 29 25038 Rovato (BS)	S (1) (2)	V	C	-	-	-	-	-	2	I-II 60	-	Si	-	-	-	-	-
Rovato Centro	Via G. Marconi, 12 25038 Rovato (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 60	-	-	-	-	-	-	-
Cazzago San Martino	Via G. Verdi 25046 Cazzago San Martino (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 60	-	-	-	-	-	-	-

SIGLE

- Nella colonna 3 sono indicate con le lettere: S (stazione); F (fermata).
- Nelle colonne 4 e 5 i servizi cui sono normalmente abilitate sono rispettivamente indicati con le lettere: V (viaggiatori); C (merci a carro).
- Nella colonna 6 i piani caricatori sono indicati con le lettere: T (di testa); F (di fianco).
- Nella colonna 7 la piattaforma girevole è indicata con la lettera P; il denominatore indica il diametro della piattaforma in metri.
- Nella colonna 8 l'eventuale numeratore indica la portata in tonnellate della pesa a ponte; il denominatore indica la lunghezza in metri.
- Nella colonna 9 la sagoma limite è indicata con la lettera S.
- Nella colonna 10 i rifornitori sono indicati con le lettere: A (acqua); G (gasolio).
- Nelle colonne 11, 12 (la lunghezza è espressa in metri) e 13 sono indicati i soli binari di circolazione adibiti al servizio viaggiatori.
- Nelle colonne 14, 15, 16, 17, 18 e 19 l'accesso ai binari è riferito dal FV alle banchine e la presenza dei manufatti è indicata nella corrispondente casella con la sigla «Si».

NOTE

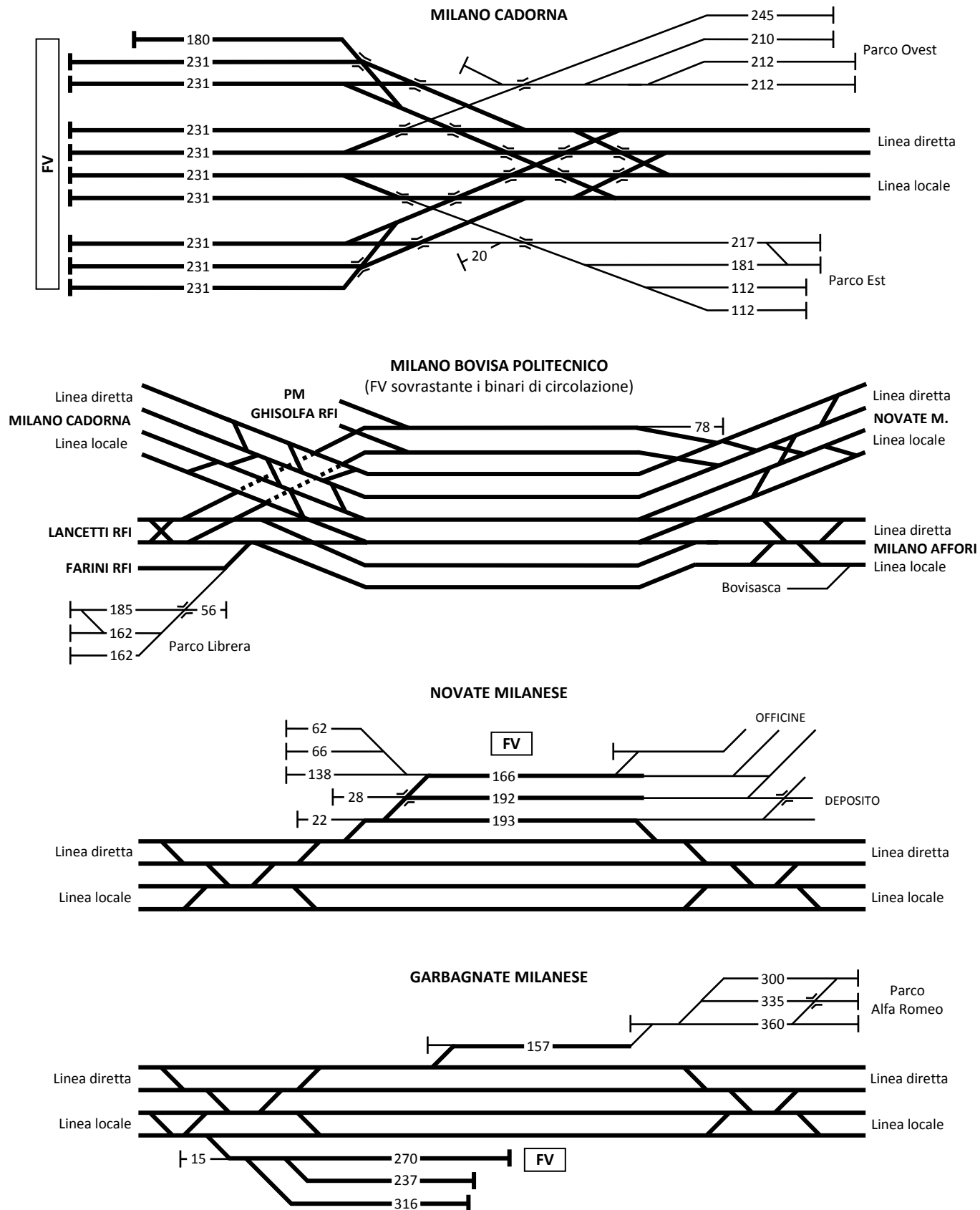
- (1) Stazione o fermata normalmente impresenziata.
- (2) Stazione allacciata con la rete RFI.
- (3) Ammessi solo i trasporti a carro per conto degli stabilimenti raccordati.
- (4) Stazione di RFI, comune con la rete FERROVIENORD, gestita da personale di RFI.
- (5) Stazione di FERROVIENORD, comune con la rete RFI, gestita da personale di FERROVIENORD.
- (6) La piattaforma girevole è ubicata in officina.
- (7) Il distributore è ubicato nel deposito locomotive.

35. SCHEMI PLANIMETRICI DELLE LOCALITÀ DI SERVIZIO E DEI DEVIATOI IN LINEA

Negli schemi la direzione da sinistra a destra corrisponde al senso di marcia dei treni dispari per il ramo Milano e dei treni pari per il ramo Iseo.

Le misure che figurano su ogni schema riportano, in metri, la lunghezza dei binari rispettivamente, dove presenti, fra i rispettivi segnali di partenza o fra il segnale di partenza e quello di termine itinerario; negli altri casi fra le traverse limite, fra la traversa limite e il paraurti oppure fra la traversa limite e il punto estremo del binario.

Sono contrassegnati con linea più marcata i binari di circolazione delle stazioni e con linea meno marcata i binari secondari.



Fiancata principale tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta - binario legale)

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km		Località di servizio, fermate, PL, punti caratteristici e segnali di PBA	Identificativo numerico dei segnali	Segni convenzionali segnalamento e protezione PL	Segni convenzionali linea
Ascesa	Discesa		Parziali	Progressive				
2	9	10		0,000	MILANO CADORNA (1)	1	 1 (2)	
			0,662	0,662	km			
			0,101	0,763	Inizio zona codificata			
			0,146	0,909	PBA	3A	 (3)	
16	20		0,811	1,720	<i>Milano Domodossola</i>			
			0,117	1,837	PBA	5A	 (3)	
			0,675	2,512	PBA	7A		
						9		
10	1		1,653	4,165	MILANO BOVISA POLITECNICO	15	 1	
			1,061	5,226	km			
			0,597	5,823	PBA	17A		
5	-		0,516	6,339	<i>Milano Quarto Oggiaro</i> (4)			
						19		
6		8	1,823	8,162	NOVATE MILANESE (5)	21	 1	
			1,310	9,472	<i>Bollate Centro</i> (4)			
			0,153	9,625	PBA	23A		
9			1,232	10,857	<i>Bollate Nord</i> (4)			
			0,133	10,990	PBA	25A		
			1,507	12,497	PBA	27A		
6			0,999	13,496	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i> (4)			
						29	 (6)	
8		6	1,292	14,788	GARBAGNATE MILANESE (7)	31	 1 (6)	
			1,353	16,141	PBA	33A		
6			0,267	16,408	<i>Cesate</i> (4)			
			0,923	17,331	PBA	35A		
4			0,117	17,448	<i>Caronno Pertusella</i> (4)			
			1,321	18,769	PBA	37A		
9			0,537	19,306	<i>Saronno Sud</i> (4)			
			0,958	20,264	Devatoi ingresso Saronno	39		
			0,893	21,157	SARONNO (8)	41		

(1) Stazione munita delle tabelle «Limite fermata SCMT».

(2) Il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di partenza.

(3) Segnale con permissività temporanea a protezione di punti singolari della linea. Vedi articolo 18.

(4) Fermata in precedenza della quale sono installate le tabelle di orientamento di cui all'articolo 51.3. del RS.

(5) I binari I e II sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(6) I segnali di protezione e di partenza relativi al binario legale possono assumere il carattere di permissività temporanea.

(7) I binari I tronco, II tronco, III tronco e il binario V sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(8) I binari I tronco e II tronco sono provvisti di segnale di termine itinerario.

Fiancata principale tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta - binario illegale)

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km		Località di servizio, fermate, PL, punti caratteristici e segnali di PBA	Identificativo numerico dei segnali	Segni convenzionali segnalamento e protezione PL	Segni convenzionali linea
Ascesa	Discesa		Parziali	Progressive				
2	9	10		0,000	<u>MILANO CADORNA</u> (1)	1	 (2)	.
			0,662	0,662	km			
16	20		1,058	1,720	<i>Milano Domodossola</i>			
								
10	1	8	2,445	4,165	MILANO BOVISA POLITECNICO	15		
			1,061	5,226	km			
5	-		1,113	6,339	<i>Milano Quarto Oggiaro</i>			
								
6		6	1,823	8,162	NOVATE MILANESE (3)			
			1,310	9,472	<i>Bollate Centro</i>			
9			1,385	10,857	<i>Bollate Nord</i>			
6			2,639	13,496	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>			
		6						
8			1,292	14,788	GARBAGNATE MILANESE (4)			
6			1,620	16,408	<i>Cesate</i>			
4			1,040	17,448	<i>Caronno Pertusella</i>			
9		6	1,858	19,306	<i>Saronno Sud</i>			
								
			0,958	20,264	Devatoi ingresso Saronno			
			0,893	21,157	<u>SARONNO</u> (5)	41		

(1) Stazione munita delle tabelle «Limite fermata SCMT».

(2) Il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di partenza.

(3) I binari I e II sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(4) I binari I tronco, II tronco, III tronco e il binario V sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(5) I binari I tronco e II tronco sono provvisti di segnale di termine itinerario.

Fiancata principale tronco Milano Cadorna - Saronno (linea locale - binario di sinistra/legale)

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km		Località di servizio, fermate, PL, punti caratteristici e segnali di PBA	Identificativo numerico dei segnali	Segni convenzionali segnalamento e protezione PL	Segni convenzionali linea
Ascesa	Discesa		Parziali	Progressive				
2	9	10		0,000	MILANO CADORNA (1)	1	 [2] (2)	
			0,662	0,662	km			
			0,101	0,763	Inizio zona codificata			
			0,146	0,909	PBA	3B	 (3)	
16	20		0,811	1,720	<i>Milano Domodossola</i>			
			0,117	1,837	PBA	5B	 (3)	
			0,675	2,512	PBA	7B		
			0,811	3,323	km	9		
10	1		0,842	4,165	MILANO BOVISA POLITECNICO	15	 [2]	
			1,061	5,226	km			
			0,597	5,823	PBA	17B		
5	-		0,516	6,339	<i>Milano Quarto Oggiaro</i> (4)			
						19		
6		8	1,823	8,162	NOVATE MILANESE (5)	21	 [2]	
			1,310	9,472	<i>Bollate Centro</i> (4)			
			0,153	9,625	PBA	23B		
9			1,232	10,857	<i>Bollate Nord</i> (4)			
			0,133	10,990	PBA	25B		
			1,507	12,497	PBA	27B		
6			0,999	13,496	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i> (4)			
						29	 (6)	
8		6	1,292	14,788	GARBAGNATE MILANESE (7)	31	 [2] (6)	
			1,353	16,141	PBA	33B		
6			0,267	16,408	<i>Cesate</i> (4)			
			0,923	17,331	PBA	35B		
4			0,117	17,448	<i>Caronno Pertusella</i> (4)			
			1,321	18,769	PBA	37B		
9			0,537	19,306	<i>Saronno Sud</i> (4)			
			0,958	20,264	Deviatoi ingresso Saronno	39		
			0,893	21,157	SARONNO (8)	41		

(1) Stazione munita delle tabelle «Limite fermata SCMT».

(2) Il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di partenza.

(3) Segnale con permissività temporanea a protezione di punti singolari della linea. Vedi articolo 18.

(4) Fermata in precedenza della quale sono installate le tabelle di orientamento di cui all'articolo 51.3. del RS.

(5) I binari I e II sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(6) I segnali di protezione e di partenza relativi al binario legale possono assumere il carattere di permissività temporanea.

(7) I binari I tronco, II tronco, III tronco e il binario V sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(8) I binari I tronco e II tronco sono provvisti di segnale di termine itinerario.

Fiancata principale tronco Milano Cadorna - Saronno (linea locale - binario di destra/illegale)

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km		Località di servizio, fermate, PL, punti caratteristici e segnali di PBA	Identificativo numerico dei segnali	Segni convenzionali segnalamento e protezione PL	Segni convenzionali linea
Ascesa	Discesa		Parziali	Progressive				
2	9	10		0,000	MILANO CADORNA (1)	1	 [2] (2)	
			0,662	0,662	km			
			0,101	0,763	Inizio zona codificata			
			0,121	0,884	PBA	3C	 (3)	
16	20		0,836	1,720	<i>Milano Domodossola</i>			
			0,117	1,837	PBA	5C	 (3)	
			0,675	2,512	PBA	7C		
			0,811	3,323	km	9		
10	1		0,842	4,165	MILANO BOVISA POLITECNICO	15		
			1,061	5,226	km			
5	-		1,113	6,339	<i>Milano Quarto Oggiaro</i>			
								
6		8	1,823	8,162	NOVATE MILANESE (4)			
			1,310	9,472	<i>Bollate Centro</i>			
9			1,385	10,857	<i>Bollate Nord</i>			
6			2,639	13,496	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>			
								
8		6	1,292	14,788	GARBAGNATE MILANESE (5)	31		
6			1,620	16,408	<i>Cesate</i>			
4			1,040	17,448	<i>Caronno Pertusella</i>			
9			1,858	19,306	<i>Saronno Sud</i>			
			0,958	20,264	km			
			0,893	21,157	SARONNO (6)	41		

(1) Stazione munita delle tabelle «Limite fermata SCMT».

(2) Il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di partenza.

(3) Segnale con permissività temporanea a protezione di punti singolari della linea. Vedi articolo 18.

(4) I binari I e II sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(5) I binari I tronco, II tronco, III tronco e il binario V sono provvisti di segnale di termine itinerario.

(6) I binari I tronco e II tronco sono provvisti di segnale di termine itinerario.