

## **CIRCOLARE TERRITORIALE N° 24 - 2021**

### **MODIFICHE AL FASCICOLO LINEE**

#### **1. VALIDITÀ**

Quanto disposto dalla presente Circolare Territoriale è in vigore dalle ore **03.00** del giorno **25 ottobre 2021**.

#### **2. GENERALITÀ**

Con la presente Circolare Territoriale si apportano le seguenti modifiche al Fascicolo linee:

- articolo 17. - aggiornamenti riguardanti le norme contenute nelle disposizioni particolari per determinate stazioni e fermate;
- articolo 36. - aggiornamento riguardante la fiancata di linea del collegamento tra Busto Arsizio RFI e Castellanza;
- articolo 37. - aggiornamento riguardante la fiancata principale del collegamento tra Busto Arsizio RFI e Castellanza;
- articolo 38. - aggiornamenti riguardanti i simboli con cui sono contraddistinte le stazioni e le fermate interessate dalle disposizioni particolari di cui all'articolo 17.2.

#### **MODIFICHE DA APPORTARE AL FASCICOLO LINEE**

- Sostituire le pagine 3/4 con quelle riportate in allegato.
- Indice, sostituire le pagine 7/8 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 17., sostituire le pagine 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40 e 41/42 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 36., sostituire le pagine 107/108 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 37., sostituire le pagine 177/178 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 38., sostituire le pagine 181/182, 183/184, 185/186, 187/188, 191/192, 195/196, 197/198, 199/200, 201/202, 205/206, 221/222, 223/224, 225/226, 227/228, 229/230, 231/232, 233/234, 235/236, 237/238, 239/240, 243/244 e 245/246 con quelle riportate in allegato.

DIREZIONE TECNICA  
(dott. ing. Giovanni GALLI)



## REGISTRAZIONE DEGLI AGGIORNAMENTI

NUMERO D'ORDINE	CIRCOLARE TERRITORIALE	PAGINE MODIFICATE	IN VIGORE DAL
01	CT n° 02/2020	3/4, 161/162, 165/166.	18/03/2020
02	CT n° 04/2020	3/4, 31/32.	04/05/2020
03	CT n° 05/2020	3/4, 77/78.	25/05/2020
04	CT n° 07/2020	3/4, 121/122, 123/124, 125/126.	11/07/2020
05	CT n° 08/2020	3/4, 5/6, 23/24, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 55/56, 59/60, 69/70, 71/72, 73/74, 75/76, 77/78, 79/80, 81/82, 83/84, 251/252, 253/254, 255/256.	08/08/2020
06	CT n° 15/2020	3/4, 15/16, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 51/52, 63/64, 89/90, 131/132, 133/134, 135/136, 197/198, 199/200, 201/202.	26/09/2020
07	CT n° 17/2020	3/4, 7/8, 9/10, 25/26, 73/74, 107/108, 177/178.	22/10/2020
08	CT n° 18/2020	3/4, 53/54, 81/82.	29/10/2020
09	CT n° 20/2020	3/4, 77/78, 121/122, 125/126.	30/11/2020
10	CT n° 21/2020	3/4, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42.	20/11/2020
11	CT n° 22/2020	3/4, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 51/52, 69/70, 75/76, 113/114, 117/118.	28/11/2020
12	CT n° 24/2020	3/4, 9/10, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 63/64, 93/94, 147/148, 149/150, 221/222.	06/12/2020
13	CT n° 26/2020	3/4, 29/30.	13/12/2020
14	CT n° 27/2020	3/4, 23/24, 39/40, 41/42.	20/12/2020
15	CT n° 01/2021	3/4, 5/6, 53/54, 55/56, 59/60, 71/72, 73/74, 75/76, 79/80, 81/82, 83/84, 99/100, 101/102, 161/162, 165/166, 233/234, 235/236, 237/238, 251/252, 253/254, 255/256.	19/01/2021
16	CT n° 02/2021	3/4, 7/8, 9/10, 27/28.	01/03/2021
17	CT n° 04/2021	3/4, 93/94, 147/148, 149/150, 217/218, 219/220, 221/222.	13/03/2021
18	CT n° 06/2021	3/4, 167/168, 169/170, 171/172.	09/04/2021
19	CT n° 07/2021	3/4, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42.	24/04/2021
20	CT n° 08/2021	3/4, 45/46, 81/82.	22/05/2021
21	CT n° 09/2021	3/4, 23/24, 69/70, 71/72, 73/74, 251/252.	29/05/2021
22	CT n° 10/2021	3/4, 9/10, 71/72, 91/92, 139/140, 141/142, 207/208, 209/210, 211/212, 213/214.	13/06/2021
23	CT n° 13/2021	3/4, 81/82, 157/158, 159/160.	26/06/2021
24	CT n° 15/2021	3/4, 151/152, 153/154, 155/156.	17/07/2021
25	CT n° 16/2021	3/4, 79/80.	18/07/2021
26	CT n° 17/2021	3/4, 51/52, 77/78.	26/07/2021
27	CT n° 18/2021	3/4, 71/72.	07/08/2021



## INDICE

1. GRAFICO DELLE LINEE .....	10
2. PROSPETTO DELLE LINEE, DEI TRONCHI E DELLE TRATTE COMUNI A PIÙ LINEE .....	12
3. SISTEMI DI DIRIGENZA DEL MOVIMENTO .....	14
4. REGIMI DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI .....	15
5. SISTEMI DI PROTEZIONE DELLA MARCIA DEI TRENI.....	16
6. TRATTE DI LINEA BANALIZZATE E TRATTE DI LINEA BANALIZZATE DOVE È ANCHE CONSENTITA LA MARCIA PARALLELA.....	17
7. TRATTE DI LINEA AFFIANCATE .....	18
8. STAZIONI NELLE QUALI I MOVIMENTI DI MANOVRA SUI BINARI NON INDIPENDENTI DEVONO ESSERE SOSPESI ALMENO CINQUE MINUTI PRIMA DELL'ORA REALE DI ARRIVO DEL TRENO PROVENIENTE DAL LATO INDICATO.....	19
9. STAZIONI NELLE QUALI SONO VIETATI I MOVIMENTI DI MANOVRA IN USCITA DAL LATO INDICATO, ALL'ATTO DEL RICEVIMENTO DEL TRENO .....	20
10. STAZIONI ATTEZZATE CON SNEVATORI IN CORRISPONDENZA DEI DEVIATOI .....	21
11. SEDI E ZONE DI COMPETENZA DEI REFERENTI DELLE IMPRESE FERROVIARIE.....	23
12. SEDI E ZONE DI AZIONE DEI MEZZI DI SOCCORSO .....	24
13. SCHEMA DI ALIMENTAZIONE DELLE CONDUTTURE DI TRAZIONE ELETTRICA, TRATTI NEUTRI E PORTALI DI TRAZIONE ELETTRICA DI LINEA.....	25
14. GUASTI E ANORMALITÀ AGLI IMPIANTI, ALLE APPARECCHIATURE E ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA .....	27
14.1. RAMO MILANO .....	27
14.2. RAMO ISEO.....	28
15. TRATTE DI LINEA CON PERIODI DI SOSPENSIONE DEL SERVIZIO .....	29
16. STAZIONI DISABILITATE DAL SERVIZIO MOVIMENTO.....	30
17. DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER DETERMINATE STAZIONI E FERMATE .....	31
17.1. PUNTO DI FERMATA DEI TRENI E APERTURA DELLE PORTE .....	31
17.2. DISPOSIZIONI PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI.....	31
17.3. DISPOSIZIONI PARTICOLARI CHE INTERESSANO IL SERVIZIO DELLE MANOVRE .....	35
18. DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTE DI LINEA.....	44
19. ORARIO PER L'ACCENSIONE DEI FANALI PER LE SEGNALAZIONI SULLA LINEA E DELLE LUCI DI ILLUMINAZIONE DELLE STAZIONI, DELLE FERMATE E INTERNE DEI VEICOLI .....	49
20. STAZIONI NELLE QUALI È AMMESSO RICEVERE I TRENI SU BINARI PARZIALMENTE INGOMBRI CON L'ASPETTO SPECIFICO DEL SEGNALE DI PROTEZIONE SENZA ESPORRE IL SEGNALE DI FERMATA IN CORRISPONDENZA DELL'OSTACOLO .....	50
21. PUNTI DELLA LINEA DOVE ESISTONO SEGNALI A DISTANZA RIDOTTA RISPETTO AI SUCCESSIVI O SITUATI IN POSIZIONE PARTICOLARE .....	51
22. NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRAZIONE ELETTRICI .....	55

<b>23. NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRAZIONE TERMICI.....</b>	<b>56</b>
<b>24. NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO DEI MEZZI LEGGERI .....</b>	<b>57</b>
<b>25. SCAMBIO DI VEICOLI FRA STAZIONI E FRA QUESTE E I RACCORDI.....</b>	<b>58</b>
<b>26. UBICAZIONE E ATTREZZAGGIO DELLE GALLERIE DI LUNGHEZZA SUPERIORE A MILLE METRI .....</b>	<b>59</b>
<b>27. RETE TELEFONICA FERROVIARIA .....</b>	<b>60</b>
27.1. GENERALITÀ.....	60
27.2. MODALITÀ DI EFFETTUAZIONE DELLE COMUNICAZIONI VERBALI E DELLE COMUNICAZIONI REGistrate .....	60
27.3. UTENZE TELEFONICHE .....	60
27.4. MODALITÀ PER L'EFFETTUAZIONE DELLE CHIAMATE.....	61
27.5. PROCEDURA DI ASSOCIAZIONE DA PARTE DEL PERSONALE DI BORDO DEI TRENI.....	61
27.6. COLLEGAMENTO TRA LE CENTRALI TELEFONICHE FERROVIENORD/RFI.....	62
<b>28. UTENZE TELEFONICHE ASSEGNATE AI REGOLATORI DELLA CIRCOLAZIONE E AL POSTO CENTRALE DI MOVIMENTO.....</b>	<b>63</b>
<b>29. INDICAZIONI PARTICOLARI PER DETERMINATE LOCALITÀ DI SERVIZIO .....</b>	<b>64</b>
<b>30. LINEE SULLE QUALI È AMMESSO LO SCAMBIO DI COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE FRA IL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E L'AGENTE DI CONDOTTA .....</b>	<b>66</b>
<b>31. TRENI SERVITI DA FRENO CONTINUO AUTOMATICO TIPO MERCI.....</b>	<b>67</b>
<b>32. CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE AGLI EFFETTI DELLA MASSA PER ASSE E DELLA MASSA PER METRO CORRENTE .....</b>	<b>68</b>
<b>33. LINEE CODIFICATE PER IL TRASPORTO COMBINATO E LINEE SULLE QUALI È CONSENTITO IL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE .....</b>	<b>69</b>
<b>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.....</b>	<b>70</b>
<b>35. SCHEMI PLANIMETRICI DELLE LOCALITÀ DI SERVIZIO E DEI DEVIATOI IN LINEA .....</b>	<b>76</b>
<b>36. FIANCATE DI LINEA .....</b>	<b>84</b>
<b>37. FIANCATE PRINCIPALI .....</b>	<b>111</b>
<b>38. SIGLE COMPLEMENTARI .....</b>	<b>180</b>
<b>39. CIRCOLABILITÀ DEI VEICOLI .....</b>	<b>250</b>

## **17. DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER DETERMINATE STAZIONI E FERMATE**

### **17.1. PUNTO DI FERMATA DEI TRENI E APERTURA DELLE PORTE**

Nelle stazioni e nelle fermate l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo.

L'agente di condotta, se il treno viene ricevuto su un binario munito delle apposite tabelle previste dall'articolo 51.1. del RS, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.

Nelle stazioni e nelle fermate non munite delle suddette tabelle l'agente di condotta deve fare riferimento alla mezzeria delle banchine viaggiatori in modo che questa corrisponda con la metà della composizione del treno. A tale disposizione si fa eccezione:

- nelle stazioni dove il ricevimento avviene su un binario tronco, arrestandosi con la testa del treno presso il paraurti oppure, se il binario è parzialmente ingombro, presso i veicoli sostanti;
- nelle stazioni munite di attraversamenti a raso a uso dei viaggiatori, arrestandosi con la testa del treno al termine della banchina oppure, tenendo conto della lunghezza del treno, arrestandosi lungo la banchina in modo da lasciare libero l'attraversamento a raso dietro al treno stesso.

Nelle stazioni e nelle fermate munite di banchine viaggiatori da ambo i lati del binario di arrivo, l'apertura delle porte deve essere comandata solo dal lato del FV. Qualora, per esigenze particolari, l'apertura delle porte debba essere fatta dal lato opposto al FV, il DM o il DCO interessato deve preventivamente notificare (o far notificare dandone incarico, con comunicazione registrata, ad altra opportuna stazione) al treno apposita prescrizione di movimento (1).

### **17.2. DISPOSIZIONI PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI**

Nel presente articolo sono riportate le disposizioni particolari che interessano i treni per determinate stazioni e fermate.

Le stazioni e le fermate interessate (con le relative disposizioni), che sono contraddistinte sulla scheda treno e nelle sigle complementari nella colonna «Località» con il simbolo «o», sono indicate in ordine alfabetico.

#### **1. Asso**

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

#### **2. Busto Arsizio RFI**

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

Per la circolazione dei treni da e per Castellanza trova applicazione la normativa di FERROVIENORD:

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

#### **3. Camnago - Lentate**

La stazione è munita del segnalamento plurimo di protezione per il senso di marcia dei treni dispari:

- il segnale di protezione esterno comanda gli arrivi sul I e sul II binario;
- i segnali di protezione interni comandano gli arrivi sui binari I tronco e II tronco.

Il segnale di protezione esterno è unico per i treni ricevuti sul II binario e diretti al «Deposito»; il segnale di protezione interno relativo al II binario è di termine itinerario per i treni diretti al «Deposito».

La stazione è munita del segnalamento plurimo di partenza per il senso di marcia dei treni pari:

- i segnali di partenza interni comandano le partenze dai binari I tronco e II tronco;

---

(1) Sul binario ..... di ..... l'apertura delle porte deve avvenire dal lato opposto al fabbricato viaggiatori.

– i segnali di partenza esterni comandano il proseguimento dal I e dal II binario.

Il segnale di partenza esterno del II binario è unico per i treni pari provenienti dal «Deposito» che partono dal binario stesso.

I segnali di partenza esterni sono muniti del segnale di avanzamento.

Per tale stazione la prescrizione di movimento relativa al binario sul quale deve istradarsi il treno prevista dal modulo 0229/2 deve essere notificata, nei casi previsti, per il superamento del segnale di protezione esterno, dei segnali di protezione interni e dei segnali di partenza interni.

Nella suddetta stazione, per i treni dispari ricevuti sul II binario e diretti al «Deposito», il dispaccio di giunto deve essere sempre trasmesso a cura dell'agente di condotta, quando il treno stesso è fermo in corrispondenza del segnale di termine itinerario (n° 703A).

Viste le particolarità impiantistiche tra Seveso e Camnago - Lentate, in caso di circolazione di mezzi d'opera che non garantiscono l'occupazione dei circuiti di binario, in partenza da quest'ultima stazione non è necessaria la trasmissione della comunicazione registrata relativa alla liberazione della stazione prevista dall'articolo 28.5.1. dell'ISPL.

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 dispari 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 e II tronco, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

#### **4. Canzo**

La fermata è ubicata nell'ambito della stazione di Asso, tra il segnale di protezione e la galleria del Grimello.

#### **5. Castellanza**

I segnali di protezione lato Rescaldina sono muniti dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra «1» per gli inoltri verso Busto Arsizio Nord (tramite il I e il II binario) e la cifra «2» per gli arrivi sul III binario.

Il segnale di protezione posto sul binario di sinistra lato Busto Arsizio Nord è munito dell'indicatore di direzione che può presentare la cifra «1» per gli inoltri verso Busto Arsizio RFI e la cifra «2» per gli arrivi sul I e sul II binario della stazione di Castellanza.

Per la circolazione dei treni da e per Busto Arsizio RFI trova applicazione la normativa di FERROVIENORD.

#### **6. Ceriano Laghetto - Solaro**

Il III binario è munito lato Groane del segnale ripetitore di partenza, al quale è applicato il segnale di avanzamento.

#### **7. Como 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 dispari ricevuti sui suddetti binari 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 relativi punti informativi, 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.

La stazione è munita del segnale di partenza comune a più binari; la partenza dei treni pari avviene a seguito della disposizione a via libera del segnale di partenza sussidiato dall'aspetto lampeggiante del relativo segnale basso.

Nel caso in cui il segnale basso non fornisca l'aspetto lampeggiante, per la partenza del treno l'agente di condotta deve essere autorizzato con le modalità previste dagli articoli 17.2. e 39.3. del RS.

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

L'agente incaricato dell'IF deve comunicare che il treno è pronto a partire (comunicazione «Treno pronto») nel rispetto di quanto previsto dalle norme in vigore.



## **8. 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 dispari 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.

## **9. Garbagnate Milanese**

Per l'ingresso dei treni dispari provenienti 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 dispari 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.

## **10. 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\*.

## **11. Inverigo**

La stazione è munita del segnalamento plurimo di protezione per il senso di marcia dei treni pari:

- 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.

## **12. 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 dispari 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.

## **13. Malpensa Aeroporto T1**

Le casse di manovra dei deviatori centralizzati sono munite di segnali indicatori da deviatoio permanentemente luminosi, posti su basamento proprio in prossimità dei deviatori stessi che forniscono, tramite due schermi contrapposti, le medesime indicazioni previste dall'articolo 54.2. del RS.

L'indicazione fornita dal segnale indicatore da deviatoio luminoso garantisce che il relativo deviatoio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale posizione; durante la manovra e finché le suddette condizioni non sono state realizzate, il segnale indicatore da deviatoio luminoso rimane spento.

Le relative casse di manovra sono comunque munite del rilevatore di fine manovra.

## **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 dispari 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 dai paraurti, che impone all'agente di condotta dei treni dispari 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.

#### **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.

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 Milano Lancetti RFI/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 pari 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.

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 dispari 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**

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 dispari 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 dispari provenienti da Garbagnate Milanese dalla linea locale e 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.

Tutte le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni, nell'ambito della suddetta stazione, devono essere scambiate tra l'agente di condotta e il DCO/ACCM di Milano Greco RFI.

I segnali di avanzamento e di avvio sono attivabili sia a luci fisse sia a luci lampeggianti; i deviatoi centralizzati sono muniti del segnale luminoso da deviatoio a luce blu di cui all'articolo 54.4. del RS.

Inoltre, per i movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita, ai treni stessi può essere notificata, se ne ricorre il caso, la prescrizione di movimento relativa all'avanzamento in manovra sull'itinerario interessato prevista dal modulo 0229/2.

## **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. dell'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 dispari, 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 dispari ricevuti sul suddetto binario 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. DISPOSIZIONI PARTICOLARI CHE INTERESSANO IL SERVIZIO DELLE MANOVRE**

Nel presente articolo sono riportate le disposizioni particolari che interessano il servizio delle manovre per determinate stazioni.

Le stazioni interessate (con le relative disposizioni) sono indicate in ordine alfabetico.

#### **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 previa 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 anomalia 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 previa 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.

In caso di movimento di manovra dal binario I tronco verso il I binario, i convogli non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale n° 608D.

## **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 previa 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 anomalia 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. Merone**

#### *a) Movimenti di manovra interessanti la stazione*

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.

### **9. Milano Bovisa Politecnico**

#### *a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi*

Vedasi il precedente comma 2. punto a).

## 10. Milano Cadorna

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

## 11. Novara Nord

- a) *Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi*  
Vedasi il precedente comma 6. punto a).

## 12. 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.

## 13. Rovato FN

a) *Movimenti di manovra dalla stazione di Rovato RFI alla stazione di Rovato FN*

I movimenti di manovra dalla stazione di Rovato RFI verso la stazione di Rovato FN hanno origine dall'Asta Brescia; il regolatore della circolazione della stazione di Rovato RFI autorizza, mediante la disposizione per il libero passaggio del segnale basso n° 112, il convoglio per avanzare dall'Asta Brescia fino al cartello "*fine zona centralizzata*".

Dal cartello "*fine zona centralizzata*" i movimenti devono essere autorizzati dagli agenti incaricati delle IF ai quali spettano anche il comando e l'esecuzione della manovra.

Lo sbloccamento della chiave n° 62 dall'unità bloccabile 202RFI e della chiave n° 44 dall'unità bloccabile 101FN assicurano la sospensione dei movimenti di treni e di manovra nell'ambito della stazione di Rovato FN e autorizzano gli agenti incaricati delle IF a eseguire la manovra.

L'agente incaricato delle IF deve predisporre il percorso verso la stazione di Rovato FN manovrando i deviatori con manovra a mano n° 204RFI nella posizione rovescia per la destra e n° 203RFI nella posizione normale per la destra.

Le chiavi n° 62 e n° 44 devono essere inserite nel fermascambio del deviatoio con manovra a mano n° 101FN/202RFI per consentire la manovra del deviatoio stesso e permettere la liberazione della chiave n° 63; tale chiave deve essere inserita nella scarpa fermacarri n° Sc1FN/Scf207RFI che deve essere manovrata in posizione di apertura.

Prima di autorizzare l'inoltro del convoglio dal cartello "*fine zona centralizzata*" al I o al II binario della stazione di Rovato FN, l'agente incaricato delle IF deve avvisare verbalmente il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN affinché quest'ultimo provveda alla manovra del deviatoio centralizzato n° 1 e alla chiusura del PL n° 1.

Nell'eseguire il movimento di manovra l'agente di condotta deve verificare, prima di impegnarli, la posizione di tutti i deviatori situati sul percorso nonché la chiusura del PL n° 1.

Una volta completata la manovra, l'agente incaricato delle IF deve provvedere a reinserire le chiavi utilizzate nelle relative unità bloccabili e deve avvisare verbalmente i regolatori della circolazione della stazione di Rovato FN e della stazione di Rovato RFI; il reinserimento delle chiavi nelle unità bloccabili equivale alla conferma che il movimento di manovra è ultimato.

I due regolatori della circolazione provvedono quindi a bloccare nuovamente le chiavi n° 62 e n° 44 di competenza.

b) *Movimenti di manovra dalla stazione di Rovato FN alla stazione di Rovato RFI*

I movimenti di manovra dalla stazione di Rovato FN verso la stazione di Rovato RFI hanno origine dal I o dal II binario della stazione di Rovato FN; tali movimenti devono essere autorizzati dagli agenti incaricati delle IF ai

quali spettano anche il comando e l'esecuzione della manovra.

Lo sbloccamento della chiave n° 44 dall'unità bloccabile 101FN e della chiave n° 62 dall'unità bloccabile 202RFI assicurano la sospensione dei movimenti di manovra non indipendenti sull'Asta Brescia della stazione di Rovato RFI.

L'agente incaricato delle IF deve predisporre il percorso verso la stazione di Rovato RFI manovrando i deviatoi con manovra a mano n° 203RFI nella posizione normale per la destra e n° 204RFI nella posizione rovescia per la destra.

Le chiavi n° 62 e n° 44 devono essere inserite nel fermascambio del deviatoio con manovra a mano n° 101FN/202RFI per consentire la manovra del deviatoio stesso e permettere la liberazione della chiave n° 63; tale chiave deve essere inserita nella scarpa fermacarri n° Sc1FN/Scf207RFI che deve essere manovrata in posizione di apertura.

Prima di autorizzare l'inoltro del convoglio dal I o dal II binario della stazione di Rovato FN al cartello "*inizio zona centralizzata*", ubicato nell'ambito della stazione di Rovato RFI, l'agente incaricato delle IF deve avvisare verbalmente il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN affinché quest'ultimo provveda alla manovra del deviatoio centralizzato n° 1 e alla chiusura del PL n° 1.

Nell'eseguire il movimento di manovra l'agente di condotta deve verificare, prima di impegnarli, la posizione di tutti i deviatoi situati sul percorso nonché la chiusura del PL n° 1.

Il convoglio deve arrestarsi in corrispondenza del cartello "*inizio zona centralizzata*", da cui sarà autorizzato a proseguire fino al segnale basso n° 103 dal regolatore della circolazione della stazione di Rovato RFI.

Una volta completata la manovra, l'agente incaricato delle IF deve provvedere a reinserire le chiavi utilizzate nelle relative unità bloccabili e deve avvisare verbalmente i regolatori della circolazione della stazione di Rovato RFI e della stazione di Rovato FN; il reinserimento delle chiavi nelle unità bloccabili equivale alla conferma che il movimento di manovra è ultimato.

I due regolatori della circolazione provvedono quindi a bloccare nuovamente le chiavi n° 44 e n° 62 di competenza.

#### **14. 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 deviatoio 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 dissigillato 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 dissigillato».*

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 dissigillato, 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 deviatoi/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.

## **15. Saronno**

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

## **16. Seveso**

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

## **17. Varese Nord**

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

**Collegamenti con la Rete Ferroviaria Italiana**

Località di servizio	Distanze in km	Caratteristiche del tratto di collegamento	Velocità massime in km/h						Grado di frenatura
			Binario di sinistra o legale			Binario di destra o illegale			
			A	B	C	A	B	C	
<b>Milano Bovisa Politecnico</b>	-		50	60	-	50	-	-	VI
Milano Lancetti RFI	1,911								
Milano Lancetti RFI	-								
<b>Milano Bovisa Politecnico</b>	1,911								I <sub>6</sub>
<b>Milano Bovisa Politecnico</b>	-	⌘	60	60	-	60	60	-	III
PM Ghisolfa RFI	0,975								
PM Ghisolfa RFI	-								
<b>Milano Bovisa Politecnico</b>	0,975								I <sub>a3</sub>
<b>Milano Bovisa Politecnico (1)</b>	-		-	-	-	-	-	-	-
Milano Farini RFI	1,080								
Milano Farini RFI (1)	-								
<b>Milano Bovisa Politecnico</b>	1,080								
<b>Laveno Mombello Lago</b>	-		30	30	-	-	-	-	I
Laveno - Mombello RFI	0,773								
Laveno - Mombello RFI	-								
<b>Laveno Mombello Lago</b>	0,773								IX
<b>Castellanza (deviatoio n° 8)</b>	-		30	30	-	-	-	-	I <sub>6</sub>
Busto Arsizio RFI	1,058								
Busto Arsizio RFI	-								
<b>Castellanza (deviatoio n° 8)</b>	1,058								VI
<b>Novara Nord (deviatoio n° 4)</b>	-		30	30	-	-	-	-	I
Novara Boschetto RFI (deviatoio n° 31)	-								
Novara Boschetto RFI (deviatoio n° 31)	-								
<b>Novara Nord (deviatoio n° 4)</b>	-								I
<b>Novara Nord (deviatoio n° 5)</b>	-		30	30	30	-	-	-	I <sub>4</sub>
Novara Boschetto (deviatoio n° 30)	0,810								
Novara Boschetto (deviatoio n° 30)	-								
<b>Novara Nord (deviatoio n° 5)</b>	0,810								IV
<b>Brescia (1)</b>	-		30	30	-	-	-	-	-
Brescia RFI	-								
Brescia RFI (1)	-								
<b>Brescia</b>	-								
<b>Rovato FN</b>	-		30	30	-	-	-	-	-
Rovato RFI	-								
Rovato RFI	-								
<b>Rovato FN</b>	-								

(1) Collegamento temporaneamente chiuso all'esercizio.



**Collegamenti con la Rete Ferroviaria Italiana**

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km	Località di servizio	Segni convenzionali del tratto di collegamento
Ascesa	Discesa				
3	18	5	1,911	<b>Milano Bovisa Politecnico</b> Milano Lancetti RFI	
18	3	12	1,911	Milano Lancetti RFI <b>Milano Bovisa Politecnico</b>	
15	17	9	0,975	<b>Milano Bovisa Politecnico</b> PM Ghisolfa RFI	
17	15	12	0,975	PM Ghisolfa RFI <b>Milano Bovisa Politecnico</b>	
-	-	-	1,080	<b>Milano Bovisa Politecnico (1)</b> Milano Farini RFI	
-	-	-	1,080	Milano Farini RFI (1) <b>Milano Bovisa Politecnico</b>	
33	-	14	0,773	<b>Laveno Mombello Lago</b> Laveno - Mombello RFI	
-	33	12	0,773	Laveno - Mombello RFI <b>Laveno Mombello Lago</b>	
19	-	23	1,058	<b>Castellanza (deviatoio n° 8)</b> Busto Arsizio RFI	
-	19	1	1,058	Busto Arsizio RFI <b>Castellanza (deviatoio n° 8)</b>	
-	-	1	-	<b>Novara Nord (deviatoio n° 4)</b> Novara Boschetto RFI (deviatoio n° 31)	
-	-	18	-	Novara Boschetto RFI (deviatoio n° 31) <b>Novara Nord (deviatoio n° 4)</b>	
1	4	11	0,810	<b>Novara Nord (deviatoio n° 5)</b> Novara Boschetto RFI (deviatoio n° 30)	
4	1	1	0,810	Novara Boschetto RFI (deviatoio n° 30) <b>Novara Nord (deviatoio n° 5)</b>	
-	-	-	-	<b>Brescia (1)</b> Brescia RFI	
-	-	-	-	Brescia RFI (1) <b>Brescia</b>	
-	-	-	-	<b>Rovato FN</b> Rovato RFI	
-	-	-	-	Rovato RFI <b>Rovato FN</b>	

(1) Tratto temporaneamente chiuso all'esercizio.



**Segle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta)**

Circolazione sul binario legale

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C		*160C		*160C		*140C		*160B		*140B		*140B	
			125%		120%		105%		90%		115%		120%		105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	°MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
	km	0,662	/	90	/	90	/	50	/	50	/	50	/	85	/	50
	SI COD	0,763	90	50	90	50	50	.	50	.	50	.	85	50	50	.
	Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	5,226	140	.	140	.	.	.	.	.	.	.	135	.	.	.
	Milano Quarto Oggiaro	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	°NOVATE MILANESE	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Bollate Centro	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Bollate Nord	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Garbagnate Parco delle Groane	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	°GARBAGNATE MILANESE	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cesate	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Caronno Pertusella	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Saronno Sud	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Deviatoi ingresso Saronno	20,264	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
	°SARONNO	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Segle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta)**

Circolazione sul binario legale

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B		*120A		*100A		*90A		*90A		*80A		*60A	
			75%		90%		70%		90%		G75%		G60%		G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	°MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
	km	0,662	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	45
	SI COD	0,763	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	45	.
	Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	50
	km	5,226	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Milano Quarto Oggiaro	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	°NOVATE MILANESE	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Bollate Centro	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Bollate Nord	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Garbagnate Parco delle Groane	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	°GARBAGNATE MILANESE	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cesate	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Caronno Pertusella	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Saronno Sud	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Deviatoi ingresso Saronno	20,264	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°SARONNO	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta)**

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
km	0,662	/	90	/	90	/	50	/	50	/	50	/	85	/	50
Milano Domodossola	1,720	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	5,226	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
Milano Quarto Oggiaro	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°NOVATE MILANESE	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Centro	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Nord	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Garbagnate Parco delle Groane	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°GARBAGNATE MILANESE	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Cesate	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Caronno Pertusella	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Saronno Sud	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Deviatoi ingresso Saronno	20,264	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
°SARONNO	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta)**

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
km	0,662	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	45
Milano Domodossola	1,720	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	50
km	5,226	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Milano Quarto Oggiaro	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°NOVATE MILANESE	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Centro	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Nord	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Garbagnate Parco delle Groane	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°GARBAGNATE MILANESE	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Cesate	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Caronno Pertusella	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Saronno Sud	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Deviatoi ingresso Saronno	20,264	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°SARONNO	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.



**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea diretta)**

Circolazione sul binario legale

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C		*160C		*160C		*140C		*160B		*140B		*140B	
			125%		120%		105%		90%		115%		120%		105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2	<b>SARONNO</b>	21,157	90	50	90	50	50	50	50	50	50	50	85	50	50	50
	Deviatoi uscita Saronno	20,171	140	.	140	.	.	.	.	.	.	.	135	.	.	.
	<i>Saronno Sud</i>	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesate</i>	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Nord</i>	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Centro</i>	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,860	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
4	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	3,323	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Domodossola</i>	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	0,763	-	90	-	90	-	.	-	.	-	.	-	85	-	.
	km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
	<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea diretta)**

Circolazione sul binario legale

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B		*120A		*100A		*90A		*90A		*80A		*60A	
			75%		90%		70%		90%		G75%		G60%		G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2	<b>SARONNO</b>	21,157	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Deviatoi uscita Saronno	20,171	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Saronno Sud</i>	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesate</i>	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Nord</i>	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Centro</i>	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,860	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	3,323	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Domodossola</i>	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	0,763	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
	km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
	<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea diretta)**

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>SARONNO</b>	21,157	-	90	-	90	-	50	-	50	-	50	-	85	-	50
Deviatoi uscita Saronno	20,171	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
<i>Saronno Sud</i>	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cesate</i>	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Nord</i>	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Centro</i>	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,860	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	3,323	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Milano Domodossola</i>	1,720	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea diretta)**

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>SARONNO</b>	21,157	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50
Deviatoi uscita Saronno	20,171	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Saronno Sud</i>	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cesate</i>	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Nord</i>	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Centro</i>	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,860	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	3,323	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Milano Domodossola</i>	1,720	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Segle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea locale)**

Circolazione sul binario di sinistra/legale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C		*160C		*160C		*140C		*160B		*140B		*140B	
		125%		120%		105%		90%		115%		120%		105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2 °MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
km	0,662	/	90	/	90	/	50	/	50	/	50	/	85	/	50
SI COD	0,763	90	50	90	50	50	.	50	.	50	.	85	50	50	.
Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	3,323	60	.	60	.	.	.	.	.	.	.	60	.	.	.
2 MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	5,226	120	.	120	.	.	.	.	.	.	.	120	.	.	.
Milano Quarto Oggiaro	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °NOVATE MILANESE	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bollate Centro	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bollate Nord	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Garbagnate Parco delle Groane	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °GARBAGNATE MILANESE	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cesate	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Caronno Pertusella	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Saronno Sud	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoi ingresso Saronno	20,264	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
°SARONNO	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Segle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea locale)**

Circolazione sul binario di sinistra/legale

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B		*120A		*100A		*90A		*90A		*80A		*60A	
		75%		90%		70%		90%		G75%		G60%		G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2 °MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
km	0,662	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	45
SI COD	0,763	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	45	.
Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	3,323	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	50
km	5,226	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Milano Quarto Oggiaro	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °NOVATE MILANESE	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bollate Centro	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bollate Nord	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Garbagnate Parco delle Groane	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °GARBAGNATE MILANESE	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cesate	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Caronno Pertusella	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Saronno Sud	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoi ingresso Saronno	20,264	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°SARONNO	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea locale)**

Circolazione sul binario di destra/illegale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2 °MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
km	0,662	/	90	/	90	/	50	/	50	/	50	/	85	/	50
SI COD	0,763	90	50	90	50	50	.	50	.	50	.	85	50	50	.
Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	3,323	60	.	60	.	.	.	.	.	.	.	60	.	.	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	-	60	-	60	-	.	-	.	-	.	-	60	-	.
km	5,226	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
Milano Quarto Oggiaro	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°NOVATE MILANESE	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Centro	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Nord	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Garbagnate Parco delle Groane	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°GARBAGNATE MILANESE	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Cesate	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Caronno Pertusella	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Saronno Sud	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Deviatoi ingresso Saronno	20,264	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
°SARONNO	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea locale)**

Circolazione sul binario di destra/illegale

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2 °MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
km	0,662	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	45
SI COD	0,763	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	45	.
Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	3,323	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	50
km	5,226	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Milano Quarto Oggiaro	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°NOVATE MILANESE	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Centro	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Bollate Nord	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Garbagnate Parco delle Groane	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°GARBAGNATE MILANESE	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Cesate	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Caronno Pertusella	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Saronno Sud	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Deviatoi ingresso Saronno	20,264	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°SARONNO	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea locale)**

Circolazione sul binario legale/di sinistra

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C		*160C		*160C		*140C		*160B		*140B		*140B	
			125%		120%		105%		90%		115%		120%		105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	<b>SARONNO</b>	21,157	90	50	90	50	50	50	50	50	50	50	85	50	50	50
	Deviatoi uscita Saronno	20,171	120	.	120	.	.	.	.	.	.	.	120	.	.	.
	<i>Saronno Sud</i>	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesate</i>	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Nord</i>	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Centro</i>	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Segnale protez. Milano Bovisa P.	5,334	60	.	60	.	.	.	.	.	.	.	60	.	.	.
3	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	3,323	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
	<i>Milano Domodossola</i>	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	0,763	-	90	-	90	-	.	-	.	-	.	-	85	-	.
	km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
	<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea locale)**

Circolazione sul binario legale/di sinistra

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B		*120A		*100A		*90A		*90A		*80A		*60A	
			75%		90%		70%		90%		G75%		G60%		G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	<b>SARONNO</b>	21,157	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Deviatoi uscita Saronno	20,171	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Saronno Sud</i>	19,306	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesate</i>	16,408	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Nord</i>	10,857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bollate Centro</i>	9,472	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Segnale protez. Milano Bovisa P.	5,334	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	3,323	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Domodossola</i>	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	0,763	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
	km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
	<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea locale)**

Circolazione sul binario illegale/di destra

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>SARONNO</b>	21,157	-	90	-	90	-	50	-	50	-	50	-	85	-	50
Deviatoi uscita Saronno	20,171	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
<i>Saronno Sud</i>	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cesate</i>	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Nord</i>	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Centro</i>	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	5,334	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
<b>3 MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	60	50	60	50	50	.	50	.	50	.	60	50	50	.
km	3,323	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
<i>Milano Domodossola</i>	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
NO COD	0,763	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Milano Cadorna (linea locale)**

Circolazione sul binario illegale/di destra

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>SARONNO</b>	21,157	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50
Deviatoi uscita Saronno	20,171	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Saronno Sud</i>	19,306	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Caronno Pertusella</i>	17,448	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cesate</i>	16,408	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°GARBAGNATE MILANESE</b>	14,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Garbagnate Parco delle Groane</i>	13,496	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Nord</i>	10,857	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Bollate Centro</i>	9,472	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°NOVATE MILANESE</b>	8,162	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Milano Quarto Oggiaro</i>	6,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	5,334	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>3 MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.
km	3,323	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Milano Domodossola</i>	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
NO COD	0,763	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
km	0,662	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
<b>°MILANO CADORNA</b>	0,000	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

## Sigle complementari tronco Varese Nord - Saronno

Circolazione sul binario legale da Malnate a Saronno

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>VARESE NORD</b>	49,867	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
km	49,445	70	.	70	.	.	.	.	.	.	.	70	.	.	.
Deviatoio ingresso Malnate	45,428	60	.	60	.	.	.	.	.	.	.	60	.	.	.
<b>Malnate</b>	45,079	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	44,570	85	.	85	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
<i>Vedano Olona</i>	42,570	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	42,396	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	90	.	.	.
<i>Venegono Superiore - Castiglione Olona</i>	40,424	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Venegono Inferiore</i>	37,997	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Tradate</b>	34,719	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Abbate Guazzone</i>	33,375	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Locate Varesino - Carbonate</i>	31,471	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Mozzate</i>	29,457	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Cislago</i>	26,894	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Gerenzano - Turate</i>	24,364	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoi ingresso Saronno	21,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
<b>SARONNO</b>	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

## Sigle complementari tronco Varese Nord - Saronno

Circolazione sul binario legale da Malnate a Saronno

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>VARESE NORD</b>	49,867	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
km	49,445	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio ingresso Malnate	45,428	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Malnate</b>	45,079	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	44,570	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Vedano Olona</i>	42,570	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	42,396	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Venegono Superiore - Castiglione Olona</i>	40,424	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Venegono Inferiore</i>	37,997	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Tradate</b>	34,719	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Abbate Guazzone</i>	33,375	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Locate Varesino - Carbonate</i>	31,471	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Mozzate</i>	29,457	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Cislago</i>	26,894	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Gerenzano - Turate</i>	24,364	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoi ingresso Saronno	21,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>SARONNO</b>	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

## Sigle complementari tratta Malnate - Saronno

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>Malnate</b>	45,079	-	60	-	60	-	50	-	50	-	50	-	60	-	50
km	44,570	/	85	/	85	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
<i>Vedano Olona</i>	42,570	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	42,396	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
<i>Venegono Superiore - Castiglione Olona</i>	40,424	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Venegono Inferiore</i>	37,997	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>Tradate</b>	34,719	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Abbate Guazzone</i>	33,375	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Locate Varesino - Carbonate</i>	31,471	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Mozzate</i>	29,457	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cislago</i>	26,894	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Gerenzano - Turate</i>	24,364	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Deviatoi ingresso Saronno	21,442	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
<b>SARONNO</b>	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

## Sigle complementari tratta Malnate - Saronno

Circolazione sul binario illegale da Malnate a Saronno

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>Malnate</b>	45,079	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50
km	44,570	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Vedano Olona</i>	42,570	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	42,396	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Venegono Superiore - Castiglione Olona</i>	40,424	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Venegono Inferiore</i>	37,997	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>Tradate</b>	34,719	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Abbate Guazzone</i>	33,375	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Locate Varesino - Carbonate</i>	31,471	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Mozzate</i>	29,457	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cislago</i>	26,894	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Gerenzano - Turate</i>	24,364	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Deviatoi ingresso Saronno	21,442	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>SARONNO</b>	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.



**Sigle complementari tronco Laveno Mombello Lago - Varese Nord**

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	<b>LAVENO MOMBELLO LAGO</b>	72,152	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
	km	71,693	/	70	/	70	/	50	/	50	/	50	/	70	/	50
	SI COD	71,461	70	50	70	50	50	.	50	.	50	.	70	50	50	.
	<b>Cittiglio</b>	67,778	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Deviatoio uscita Cittiglio	67,344	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Gemonio</i>	66,052	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Cocquio Trevisago</b>	63,625	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Gavirate Verbano</i>	62,000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	61,442	60	.	60	.	.	.	.	.	.	.	60	.	.	.
	<i>Gavirate</i>	61,106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	60,367	70	.	70	.	.	.	.	.	.	.	70	.	.	.
	<b>Barasso - Comerio</b>	57,973	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Morosolo Casciago</i>	55,682	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	55,422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	52,613	50	.	50	.	.	.	.	.	.	.	50	.	.	.
	<b>Varese Casbeno</b>	52,376	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Deviatoio uscita Varese Casbeno	52,106	70	.	70	.	.	.	.	.	.	.	70	.	.	.
	Deviatoio ingresso Varese Nord	50,316	50	.	50	.	.	.	.	.	.	.	50	.	.	.
	<b>VARESE NORD</b>	49,867	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Laveno Mombello Lago - Varese Nord**

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	<b>LAVENO MOMBELLO LAGO</b>	72,152	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
	km	71,693	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50
	SI COD	71,461	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.
	<b>Cittiglio</b>	67,778	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Deviatoio uscita Cittiglio	67,344	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Gemonio</i>	66,052	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Cocquio Trevisago</b>	63,625	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Gavirate Verbano</i>	62,000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	61,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Gavirate</i>	61,106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	60,367	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Barasso - Comerio</b>	57,973	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Morosolo Casciago</i>	55,682	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	55,422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	52,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Varese Casbeno</b>	52,376	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Deviatoio uscita Varese Casbeno	52,106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Deviatoio ingresso Varese Nord	50,316	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>VARESE NORD</b>	49,867	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

## Sigle complementari tronco Saronno - Como Lago

Circolazione sul binario legale da Saronno a Como Camerlata

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
3	°SARONNO	21,157	90	50	90	50	50	50	50	50	50	50	85	50	50	50
	km	21,814	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	90	.	.	.
	km	24,302	75	.	75	.	.	.	.	.	.	.	75	.	.	.
	<i>Rovello Porro</i>	24,738	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	25,133	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	90	.	.	.
	<i>Rovellasca - Manera</i>	26,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	29,786	75	.	75	.	.	.	.	.	.	.	75	.	.	.
	<i>Lomazzo</i>	30,117	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Caslino al Piano</i>	31,547	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cadorago</i>	33,748	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Fino Mornasco</b>	35,833	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	36,332	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	90	.	.	.
	<i>Portichetto - Luisago</i>	37,325	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	39,482	60	.	60	.	.	.	.	.	.	.	60	.	.	.
	<i>Grandate - Breccia</i>	39,998	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	41,221	-	60	-	60	-	.	-	.	-	.	-	60	-	.
	<b>Como Camerlata</b>	41,964	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	43,237	/	50	/	50	/	.	/	.	/	.	/	50	/	.
	<b>Como Borghi</b>	44,935	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Deviatolo uscita Como Borghi	45,076	/	20	/	20	/	20	/	20	/	20	/	20	/	20
	PLA <input type="checkbox"/>	45,321	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	°COMO LAGO	46,088	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

## Sigle complementari tronco Saronno - Como Lago

Circolazione sul binario legale da Saronno a Como Camerlata

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>3</b> °SARONNO	21,157	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
km	21,814	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	24,302	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rovello Porro</i>	24,738	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	25,133	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rovellasca - Manera</i>	26,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	29,786	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Lomazzo</i>	30,117	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Caslino al Piano</i>	31,547	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Cadorago</i>	33,748	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Fino Mornasco</b>	35,833	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	36,332	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Portichetto - Luisago</i>	37,325	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	39,482	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Grandate - Breccia</i>	39,998	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45	n.a.	n.a.
NO COD	41,221	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	n.a.	n.a.
<b>Como Camerlata</b>	41,964	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	40	n.a.	n.a.
km	43,237	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	n.a.	n.a.
<b>Como Borghi</b>	44,935	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	n.a.	n.a.
Deviatolo uscita Como Borghi	45,076	/	20	/	20	/	20	/	20	/	20	/	20	n.a.	n.a.
PLA <input type="checkbox"/>	45,321	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	n.a.	n.a.
°COMO LAGO	46,088	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	n.a.	n.a.

## Sigle complementari tratta Saronno - Como Camerlata

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°SARONNO	21,157	-	90	-	90	-	50	-	50	-	50	-	85	-	50
km	21,814	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
km	24,302	/	75	/	75	/	.	/	.	/	.	/	75	/	.
Rovello Porro	24,738	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	25,133	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
Rovellasca - Manera	26,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	29,786	/	75	/	75	/	.	/	.	/	.	/	75	/	.
Lomazzo	30,117	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Caslino al Piano	31,547	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Cadorago	33,748	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Fino Mornasco	35,833	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	36,332	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
Portichetto - Luisago	37,325	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	39,482	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
Grandate - Breccia	39,998	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Como Camerlata	41,964	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

## Sigle complementari tratta Saronno - Como Camerlata

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°SARONNO	21,157	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	/	50	-	50
km	21,814	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	24,302	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Rovello Porro	24,738	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	25,133	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Rovellasca - Manera	26,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	29,786	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Lomazzo	30,117	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Caslino al Piano	31,547	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Cadorago	33,748	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Fino Mornasco	35,833	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	36,332	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Portichetto - Luisago	37,325	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	39,482	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Grandate - Breccia	39,998	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	45	n.a.	n.a.
Como Camerlata	41,964	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	n.a.	n.a.

## Sigle complementari tronco Como Lago - Saronno

Circolazione sul binario legale da Como Camerlata a Saronno

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°COMO LAGO	46,088	-	25	-	25	-	25	-	25	-	25	-	25	-	25
PLA ■□	45,321	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Dev. ingresso Como Borghi	45,076	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50
<b>Como Borghi</b>	44,935	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	43,237	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
<b>Como Camerlata</b>	41,964	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
SI COD	41,221	60	50	60	50	50	.	50	.	50	.	60	50	50	.
<i>Grandate - Breccia</i>	39,998	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	39,482	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	90	.	.	.
<i>Portichetto - Luisago</i>	37,325	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	36,332	75	.	75	.	.	.	.	.	.	.	75	.	.	.
<b>Fino Mornasco</b>	35,833	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Cadorago</i>	33,748	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Caslino al Piano</i>	31,547	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Lomazzo</i>	30,117	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	29,653	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	90	.	.	.
<i>Rovellasca - Manera</i>	26,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	25,133	75	.	75	.	.	.	.	.	.	.	75	.	.	.
<i>Rovello Porro</i>	24,738	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	24,302	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	90	.	.	.
km	21,362	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
<b>SARONNO</b>	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

## Sigle complementari tronco Como Lago - Saronno

Circolazione sul binario legale da Como Camerlata a Saronno

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°COMO LAGO	46,088	-	25	-	25	-	25	-	25	-	25	-	25	-	25
PLA ■□	45,321	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Dev. ingresso Como Borghi	45,076	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50
<b>Como Borghi</b>	44,935	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	43,237	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>Como Camerlata</b>	41,964	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
SI COD	41,211	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.
<i>Grandate - Breccia</i>	39,998	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	39,482	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Portichetto - Luisago</i>	37,325	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	36,332	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Fino Mornasco</b>	35,833	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Cadorago</i>	33,748	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Caslino al Piano</i>	31,547	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45	45
<i>Lomazzo</i>	30,117	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	29,653	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rovellasca - Manera</i>	26,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	50
km	25,133	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rovello Porro</i>	24,738	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	24,302	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	21,362	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>SARONNO</b>	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tratta Como Camerlata - Saronno**

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>Como Camerlata</b>	41,964	-	60	-	60	-	50	-	50	-	50	-	60	-	50
<i>Grandate - Breccia</i>	39,998	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	39,482	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
<i>Portichetto - Luisago</i>	37,325	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	36,332	/	75	/	75	/	.	/	.	/	.	/	75	/	.
<b>Fino Mornasco</b>	35,833	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cadorago</i>	33,748	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Caslino al Piano</i>	31,547	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Lomazzo</i>	30,117	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	29,653	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
<i>Rovellasca - Manera</i>	26,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	25,133	/	75	/	75	/	.	/	.	/	.	/	75	/	.
<i>Rovello Porro</i>	24,738	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	24,302	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	90	/	.
km	21,362	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
<b>SARONNO</b>	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

**Sigle complementari tratta Como Camerlata - Saronno**

Circolazione sul binario illegale

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>Como Camerlata</b>	41,964	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50	-	50
<i>Grandate - Breccia</i>	39,998	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	39,482	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Portichetto - Luisago</i>	37,325	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	36,332	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>Fino Mornasco</b>	35,833	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cadorago</i>	33,748	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Caslino al Piano</i>	31,547	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	45
<i>Lomazzo</i>	30,117	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	29,653	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Rovellasca - Manera</i>	26,339	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	50
km	25,133	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Rovello Porro</i>	24,738	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	24,302	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	21,362	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>SARONNO</b>	21,157	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.



## Sigle complementari tronco Busto Arsizio Nord - Saronno

Circolazione sul binario di sinistra

Località	Progressive chilometriche														
		1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C		*160C		*160C		*140C		*160B		*140B		*140B	
		125%		120%		105%		90%		115%		120%		105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>BUSTO ARSIZIO NORD</b>	35,614	120	50	120	50	50	50	50	50	50	50	115	50	50	50
Deviatolo ingresso Castellanza	34,178	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>2 °CASTELLANZA</b>	33,675	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Rescaldina</b>	27,853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	27,074	160	.	160	.	.	.	.	.	.	.	140	.	.	.
km	24,009	140	.	140	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	22,854	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	21,980	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
<b>SARONNO</b>	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

## Sigle complementari tronco Busto Arsizio Nord - Saronno

Circolazione sul binario di sinistra

Località	Progressive chilometriche														
		7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B		*120A		*100A		*90A		*90A		*80A		*60A	
		75%		90%		70%		90%		G75%		G60%		G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>BUSTO ARSIZIO NORD</b>	35,614	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Deviatolo ingresso Castellanza	34,178	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>2 °CASTELLANZA</b>	33,675	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Rescaldina</b>	27,853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	27,074	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	24,009	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	22,854	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	21,980	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>SARONNO</b>	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

### Sigle complementari tronco Busto Arsizio Nord - Saronno

Circolazione sul binario di destra

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
BUSTO ARSIZIO NORD	35,614	120	50	120	50	50	50	50	50	50	50	115	50	50	50
2 °CASTELLANZA	33,675	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rescaldina	27,853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	27,074	160	.	160	.	.	.	.	.	.	.	140	.	.	.
km	24,009	140	.	140	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	22,854	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	21,980	90	.	90	.	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.
SARONNO	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

### Sigle complementari tronco Busto Arsizio Nord - Saronno

Circolazione sul binario di destra

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
BUSTO ARSIZIO NORD	35,614	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
2 °CASTELLANZA	33,675	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rescaldina	27,853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	27,074	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	24,009	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	22,854	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	21,980	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
SARONNO	21,157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Saronno - Seregno**

Circolazione sul binario di sinistra da Saronno a Groane

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>3</b>	<b>SARONNO</b>	21,157	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	<i>Saronno Sud</i>	23,107	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	23,523	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.
	km	25,345	120	.	120	.	120	.	110	.	120	.	120	.	120	.
	°Ceriano Laghetto - Solaro	26,164	.	.	.	.	.	.	120	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Ceriano Laghetto Parco delle Groane</i>	27,739	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	29,118	-	120	-	120	-	115	-	105	-	120	-	120	-	115
	°Groane	29,147	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Deviatoi uscita Groane	29,360	/	100	/	100	/	100	/	100	/	100	/	100	/	100
	<i>Cesano Maderno Parco delle Groane</i>	29,829	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	<i>Cesano Maderno</i>	31,259	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,530	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	<i>Seveso Baruccana</i>	32,828	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	33,215	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	33,590	/	90	/	90	/	90	/	90	/	90	/	90	/	90
	Segnale di protezione Seregno	35,650	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
	°SEREGNO	36,397	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

## Sigle complementari tronco Saronno - Seregno

Circolazione sul binario di sinistra da Saronno a Groane

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>3 SARONNO</b>	21,157	60	50	60	.	60	50	60	50	60	50	60	50	50	50
<i>Saronno Sud</i>	23,107	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km	23,523	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	80	.	.	.
km	25,345	100	.	110	.	100	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Ceriano Laghetto - Solaro</b>	26,164	110	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	55	.
<i>Ceriano Laghetto Parco delle Groane</i>	27,739	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
NO COD	29,118	-	95	-	105	-	90	-	90	-	75	-	65	-	55
<b>°Groane</b>	29,147	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Deviatoi uscita Groane	29,360	/	.	/	100	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cesano Maderno Parco delle Groane</i>	29,829	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cesano Maderno</i>	31,259	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,530	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Seveso Baruccana</i>	32,828	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	33,215	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	33,590	/	90	/	90	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Segnale di protezione Seregno	35,650	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
<b>°SEREGNO</b>	36,397	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

### Sigle complementari tratta Saronno - Groane

Circolazione sul binario di destra

	Località	Progressive chilometriche														
			1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C		*160C		*160C		*140C		*160B		*140B		*140B	
			125%		120%		105%		90%		115%		120%		105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	
3	<b>SARONNO</b>	21,157	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	<i>Saronno Sud</i>	23,107	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	23,523	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.
	km	25,345	120	.	120	.	120	.	110	.	120	.	120	.	120	.
	<b>°Ceriano Laghetto - Solaro</b>	26,164	.	.	.	.	.	.	120	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Ceriano Laghetto Parco delle Groane</i>	27,739	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	29,118	-	120	-	120	-	115	-	105	-	120	-	120	-	115
	<b>°Groane</b>	29,147	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

### Sigle complementari tratta Saronno - Groane

Circolazione sul binario di destra

	Località	Progressive chilometriche														
			7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B		*120A		*100A		*90A		*90A		*80A		*60A	
			75%		90%		70%		90%		G75%		G60%		G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	
3	<b>SARONNO</b>	21,157	60	50	60	.	60	50	60	50	60	50	60	50	50	50
	<i>Saronno Sud</i>	23,107	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	23,523	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	80	.	.	.
	km	25,345	100	.	110	.	100	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°Ceriano Laghetto - Solaro</b>	26,164	110	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	55	.
	<i>Ceriano Laghetto Parco delle Groane</i>	27,739	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	29,118	-	95	-	105	-	90	-	90	-	75	-	65	-	55
	<b>°Groane</b>	29,147	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

### Sigle complementari tratta Milano Bovisa Politecnico - Seveso

Circolazione sul binario di sinistra (1)

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
3	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	Deviatoi uscita Milano Bovisa P.	4,955	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.
	<b>MILANO AFFORI</b>	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Bruzzano Parco Nord</i>	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Cormano - Cusano Milanino</b>	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Paderno Dugnano</i>	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Palazzolo Milanese</b>	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Varedo</i>	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bovisio Masciago</i>	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesano Maderno</i>	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°SEVESO</b>	21,208	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Bovisa Politecnico a Milano Affori.

### Sigle complementari tratta Milano Bovisa Politecnico - Seveso

Circolazione sul binario di sinistra (1)

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
3	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	Deviatoi uscita Milano Bovisa P.	4,955	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	80	.	.	.
	<b>MILANO AFFORI</b>	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Bruzzano Parco Nord</i>	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Cormano - Cusano Milanino</b>	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Paderno Dugnano</i>	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Palazzolo Milanese</b>	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Varedo</i>	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bovisio Masciago</i>	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesano Maderno</i>	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°SEVESO</b>	21,208	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Bovisa Politecnico a Milano Affori.

### Sigle complementari tratta Milano Bovisa Politecnico - Seveso

Circolazione sul binario di destra (1)

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C		*160C		*160C		*140C		*160B		*140B		*140B	
			125%		120%		105%		90%		115%		120%		105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
3	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	Deviatoi uscita Milano Bovisa P.	4,955	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.
	<b>MILANO AFFORI</b>	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Bruzzano Parco Nord</i>	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Cormano - Cusano Milanino</b>	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Paderno Dugnano</i>	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Palazzolo Milanese</b>	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Varedo</i>	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bovisio Masciago</i>	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesano Maderno</i>	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°SEVESO</b>	21,208	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Bovisa Politecnico a Milano Affori.

### Sigle complementari tratta Milano Bovisa Politecnico - Seveso

Circolazione sul binario di destra (1)

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B		*120A		*100A		*90A		*90A		*80A		*60A	
			75%		90%		70%		90%		G75%		G60%		G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
3	<b>MILANO BOVISA POLITECNICO</b>	4,165	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	Deviatoi uscita Milano Bovisa P.	4,955	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	80	.	.	.
	<b>MILANO AFFORI</b>	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Milano Bruzzano Parco Nord</i>	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Cormano - Cusano Milanino</b>	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Paderno Dugnano</i>	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Palazzolo Milanese</b>	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Varedo</i>	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bovisio Masciago</i>	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cesano Maderno</i>	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°SEVESO</b>	21,208	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Bovisa Politecnico a Milano Affori.

## Sigle complementari tratta Seveso - Milano Bovisa Politecnico

Circolazione sul binario di sinistra (1)

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°SEVESO	21,208	65	50	65	50	65	50	65	50	65	50	65	50	65	50
km	20,633	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.
Cesano Maderno	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bovisio Masciago	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Varedo	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Palazzolo Milanese	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Paderno Dugnano	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cormano - Cusano Milanino	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Milano Bruzzano Parco Nord	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °MILANO AFFORI	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,734	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Affori a Milano Bovisa Politecnico.

## Sigle complementari tratta Seveso - Milano Bovisa Politecnico

Circolazione sul binario di sinistra (1)

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°SEVESO	21,208	65	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
km	20,633	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	80	.	.	.
Cesano Maderno	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bovisio Masciago	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Varedo	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Palazzolo Milanese	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Paderno Dugnano	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cormano - Cusano Milanino	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Milano Bruzzano Parco Nord	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °MILANO AFFORI	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,734	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Affori a Milano Bovisa Politecnico.



## Segle complementari tratta Seveso - Milano Bovisa Politecnico

Circolazione sul binario di destra (1)

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°SEVESO	21,208	65	50	65	50	65	50	65	50	65	50	65	50	65	50
km	20,633	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.
Cesano Maderno	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bovisio Masciago	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Varedo	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Palazzolo Milanese	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Paderno Dugnano	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cormano - Cusano Milanino	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Milano Bruzzano Parco Nord	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °MILANO AFFORI	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,734	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Affori a Milano Bovisa Politecnico.

## Segle complementari tratta Seveso - Milano Bovisa Politecnico

Circolazione sul binario di destra (1)

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°SEVESO	21,208	65	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
km	20,633	90	.	90	.	90	.	90	.	90	.	80	.	.	.
Cesano Maderno	19,244	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bovisio Masciago	17,167	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Varedo	15,094	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Palazzolo Milanese	13,467	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Paderno Dugnano	11,613	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cormano - Cusano Milanino	9,227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Milano Bruzzano Parco Nord	7,845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2 °MILANO AFFORI	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. ingresso Milano Bovisa P.	4,734	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.	60	.
MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(1) Linea diretta da Milano Affori a Milano Bovisa Politecnico.

**Sigle complementari tratta Milano Bovisa Politecnico - Milano Affori (linea locale)**

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
4	MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	MILANO AFFORI	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tratta Milano Bovisa Politecnico - Milano Affori (linea locale)**

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
4	MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	MILANO AFFORI	6,442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tratta Milano Affori - Milano Bovisa Politecnico (linea locale)**

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	MILANO AFFORI	6,442	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tratta Milano Affori - Milano Bovisa Politecnico (linea locale)**

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1	MILANO AFFORI	6,442	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50	60	50
	MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Sigle complementari tronco Seveso - Asso

	Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
			*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2	°SEVESO	21,208	90	50	90	50	50	50	50	50	50	50	90	50	50	50
	Deviatoi uscita Seveso	21,289	65	.	65	.	.	.	.	.	.	.	65	.	.	.
	NO COD	22,738	-	65	-	65	-	.	-	.	-	.	-	65	-	.
	°Meda	23,453	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	23,814	/	85	/	85	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
	Cabiate	25,151	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	26,926	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
	°Mariano Comense	27,362	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	27,618	/	85	/	85	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,779	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Carugo - Giussano	29,279	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,295	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Arosio	31,049	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	31,604	/	70	/	70	/	.	/	.	/	.	/	70	/	.
	Segnale di avviso Inverigo	32,948	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Inverigo	34,011	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	35,373	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	36,821	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Lambrugo - Lurago d'Erba	36,905	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	38,929	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
	Merone	39,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	39,670	/	70	/	70	/	.	/	.	/	.	/	70	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	41,469	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Segnale di avviso Erba	42,109	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	°Erba	43,332	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Lezza - Carpesino	44,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Ponte Lambro - Castelmarte	45,188	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Caslino d'Erba	46,112	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	47,028	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	°Canzo	49,679	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	49,845	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
	°ASSO	50,412	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

Sigle complementari tronco Seveso - Asso

	Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
			*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
			RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
2	°SEVESO	21,208	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Deviatoi uscita Seveso	21,289	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	NO COD	22,738	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
	°Meda	23,453	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	23,814	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Cabiate	25,151	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	26,926	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	°Mariano Comense	27,362	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	27,618	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,779	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Carugo - Giussano	29,279	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,295	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Arosio	31,049	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	31,604	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Segnale di avviso Inverigo	32,948	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Inverigo	34,011	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	35,373	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	36,821	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Lambrugo - Lurago d'Erba	36,905	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	38,929	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Merone	39,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	39,670	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	41,469	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Segnale di avviso Erba	42,109	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	°Erba	43,332	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Lezza - Carpesino	44,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Ponte Lambro - Castelmarte	45,188	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	Caslino d'Erba	46,112	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	PLA <input checked="" type="checkbox"/>	47,028	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	°Canzo	49,679	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
	km	49,845	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
	°ASSO	50,412	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

Sigle complementari tronco Asso - Seveso

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°ASSO	50,412	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
km	49,845	/	70	/	70	/	50	/	50	/	50	/	70	/	50
°Canzo	49,679	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	47,028	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Caslino d'Erba	46,112	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Ponte Lambro - Castelmarte	45,188	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Lezza - Carpesino	44,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	44,292	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°Erba	43,332	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	41,469	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Segnale di protezione Merone	39,844	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	39,670	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
Merone	39,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	38,929	/	70	/	70	/	.	/	.	/	.	/	70	/	.
Lambrugo - Lurago d'Erba	36,905	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	36,821	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	35,409	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Segnale di avviso Inverigo	35,373	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°Inverigo	34,011	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	32,948	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	31,604	/	85	/	85	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
Arosio	31,049	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,295	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Carugo - Giussano	29,279	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,779	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	27,618	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
°Mariano Comense	27,362	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	26,926	/	85	/	85	/	.	/	.	/	.	/	85	/	.
Cabiate	25,151	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	25,136	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	24,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	24,453	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	23,814	/	65	/	65	/	.	/	.	/	.	/	65	/	.
°Meda	23,453	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
SI COD	22,738	65	50	65	50	50	.	50	.	50	.	65	50	50	.
°SEVESO	21,208	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Asso - Seveso**

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
<b>°ASSO</b>	50,412	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	n.a.
km	49,845	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	45	/	n.a.
<b>°Canzo</b>	49,679	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	n.a.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	47,028	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	n.a.
<i>Caslino d'Erba</i>	46,112	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	n.a.
<i>Ponte Lambro - Castelmarte</i>	45,188	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	n.a.
<i>Lezza - Carpesino</i>	44,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	50	/	45
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	44,292	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°Erba</b>	43,332	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	41,469	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Segnale di protezione Merone	39,844	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	50
km	39,670	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>Merone</b>	39,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	38,929	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Lambrugo - Lurago d'Erba</i>	36,905	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	36,821	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	35,409	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Segnale di avviso Inverigo	35,373	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°Inverigo</b>	34,011	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	32,948	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	31,604	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>Arosio</b>	31,049	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,295	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Carugo - Giussano</i>	29,279	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,779	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	27,618	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°Mariano Comense</b>	27,362	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	26,926	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<i>Cabiate</i>	25,151	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	25,136	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	24,788	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	24,453	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	23,814	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
<b>°Meda</b>	23,453	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
SI COD	22,738	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.
<b>°SEVESO</b>	21,208	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

### Sigle complementari tronco Seveso - Camnago-Lentate

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1 °SEVESO	21,208	90	50	90	50	90	50	90	50	90	50	90	50	90	50
NO COD	21,222	-	90	-	90	-	90	-	90	-	90	-	90	-	90
Deviatoi uscita Seveso	21,289	/	65	/	65	/	65	/	65	/	65	/	65	/	65
°CAMNAGO - LENTATE	23,501	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

### Sigle complementari tronco Seveso - Camnago-Lentate

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1 °SEVESO	21,208	90	50	90	50	90	50	90	50	90	50	80	50	60	50
NO COD	21,222	-	90	-	90	-	90	-	90	-	80	-	75	-	60
Deviatoi uscita Seveso	21,289	/	65	/	60	/	60	/	60	/	60	/	60	/	.
°CAMNAGO - LENTATE	23,501	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.













### Sigle complementari tronco Camnago-Lentate - Seveso

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°CAMNAGO - LENTATE	23,501	-	65	-	65	-	65	-	65	-	65	-	65	-	65
°SEVESO	21,208	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

### Sigle complementari tronco Camnago-Lentate - Seveso

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
°CAMNAGO - LENTATE	23,501	-	65	-	60	-	60	-	60	-	60	-	60	-	60
°SEVESO	21,208	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

Sigle complementari tronco Brescia - Iseo









Località	Progressive chilometriche	1	2	3	4	5	6*	6
		*160C	*160C	*160C	*140C	*160B	*140B	*140B
		125%	120%	105%	90%	115%	120%	105%
<b>BRESCIA</b>	0,000	30	30	30	30	30	30	30
km	0,461	80	80	80	80	80	80	80
km	1,589	75	75	75	75	75	75	75
<b>Brescia Borgo San Giovanni</b>	2,087	.	.	.	.	.	.	.
km	2,409	85	85	85	85	85	85	85
km	3,000	.	.	.	.	.	.	.
km	3,387	90	90	90	90	90	90	90
PLA 	4,666	.	.	.	.	.	.	.
<i>Mandolossa</i>	5,148	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	5,160	.	.	.	.	.	.	.
km	6,023	60	60	60	60	60	60	60
PLA 	6,174	.	.	.	.	.	.	.
km	6,345	90	90	90	90	90	90	90
PLA 	7,461	.	.	.	.	.	.	.
<b>Castegnato</b>	8,695	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	11,296	.	.	.	.	.	.	.
<i>Paderno Franciacorta</i>	12,052	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	12,154	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	12,712	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	13,203	.	.	.	.	.	.	.
<b>Passirano</b>	14,087	.	.	.	.	.	.	.
km	14,643	75	75	75	75	75	75	75
km	16,167	60	60	60	60	60	60	60
<b>BORNATO - CALINO</b>	16,685	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio uscita Bornato - Calino	16,953	80	80	80	80	80	80	80
PLA 	18,085	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	19,500	.	.	.	.	.	.	.
<b>Borgonato - Adro</b>	20,813	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	22,694	.	.	.	.	.	.	.
<i>Provaglio - Timoline</i>	22,716	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	23,128	.	.	.	.	.	.	.
km	23,564	75	75	75	75	75	75	75
km	24,193	80	80	80	80	80	80	80
Deviatoi ingresso Iseo	25,395	60	60	60	60	60	60	60
<b>ISEO</b>	25,713	.	.	.	.	.	.	.



Sigle complementari tronco Brescia - Iseo

Località	Progressive chilometriche	7	8	9	9*	10	11	12
		*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A 90%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
<b>BRESCIA</b>	0,000	30	30	30	30	30	30	30
km	0,461	50	80	50	80	50	50	50
km	1,589	.	70	.	70	.	.	.
<b>Brescia Borgo San Giovanni</b>	2,087	.	.	.	.	.	.	.
km	2,409	.	80	.	80	.	.	.
km	3,000	.	.	.	.	.	.	.
km	3,387	.	85	.	85	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	4,666	.	.	.	.	.	.	.
<i>Mandolossa</i>	5,148	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	5,160	.	.	.	.	.	.	.
km	6,023	.	60	.	60	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	6,174	.	.	.	.	.	.	.
km	6,345	.	90	.	90	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	7,461	.	.	.	.	.	.	.
<b>Castegnato</b>	8,695	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	11,296	.	.	.	.	.	.	.
<i>Paderno Franciacorta</i>	12,052	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	12,154	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	12,712	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	13,203	.	.	.	.	.	.	.
<b>Passirano</b>	14,087	.	.	.	.	.	.	.
km	14,643	.	70	.	70	.	.	.
km	16,167	.	60	.	60	.	.	.
<b>BORNATO - CALINO</b>	16,685	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio uscita Bornato - Calino	16,953	.	75	.	75	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	18,085	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	19,500	.	.	.	.	.	.	.
<b>Borgonato - Adro</b>	20,813	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	22,694	.	.	.	.	.	.	.
<i>Provaglio - Timoline</i>	22,716	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	23,128	.	.	.	.	.	.	.
km	23,564	.	70	.	70	.	.	.
km	24,193	.	75	.	75	.	.	.
Deviatoi ingresso Iseo	25,395	.	60	.	60	.	.	.
<b>ISEO</b>	25,713	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Iseo - Brescia**

Località	Progressive chilometriche	1	2	3	4	5	6*	6
		*160C 125%	*160C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 120%	*140B 105%
<b>ISEO</b>	25,713	60	60	60	60	60	60	60
Deviatoi uscita Iseo	25,395	80	80	80	80	80	80	80
km	24,193	75	75	75	75	75	75	75
km	23,564	80	80	80	80	80	80	80
PLA 	23,128	.	.	.	.	.	.	.
<i>Provaglio - Timoline</i>	22,716	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	22,694	.	.	.	.	.	.	.
<b>Borgonato - Adro</b>	20,813	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	18,085	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio ingresso Bornato - Calino	16,953	60	60	60	60	60	60	60
<b>BORNATO - CALINO</b>	16,685	.	.	.	.	.	.	.
km	16,167	75	75	75	75	75	75	75
km	14,643	90	90	90	90	90	90	90
<b>Passirano</b>	14,087	.	.	.	.	.	.	.
<i>Paderno Franciacorta</i>	12,052	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	11,296	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	9,974	.	.	.	.	.	.	.
<b>Castegnato</b>	8,695	.	.	.	.	.	.	.
km	6,345	60	60	60	60	60	60	60
PLA 	6,174	.	.	.	.	.	.	.
km	6,023	90	90	90	90	90	90	90
PLA 	5,160	.	.	.	.	.	.	.
<i>Mandalossa</i>	5,148	.	.	.	.	.	.	.
PLA 	4,666	.	.	.	.	.	.	.
km	3,387	85	85	85	85	85	85	85
km	3,000	.	.	.	.	.	.	.
km	2,409	75	75	75	75	75	75	75
<b>Brescia Borgo San Giovanni</b>	2,087	.	.	.	.	.	.	.
km	1,589	80	80	80	80	80	80	80
km	0,461	30	30	30	30	30	30	30
<b>BRESCIA</b>	0,000	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Iseo - Brescia**

Località	Progressive chilometriche	7	8	9	9*	10	11	12
		*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A 90%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
<b>ISEO</b>	25,713	50	60	50	60	50	50	50
Deviatoi uscita Iseo	25,395	.	75	.	75	.	.	.
km	24,193	.	70	.	70	.	.	.
km	23,564	.	75	.	75	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	23,128	.	.	.	.	.	.	.
<i>Provaglio - Timoline</i>	22,716	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	22,694	.	.	.	.	.	.	.
<b>Borgonato - Adro</b>	20,813	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	18,085	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio ingresso Bornato - Calino	16,953	.	60	.	60	.	.	.
<b>BORNATO - CALINO</b>	16,685	.	.	.	.	.	.	.
km	16,167	.	70	.	70	.	.	.
km	14,643	.	90	.	90	.	.	.
<b>Passirano</b>	14,087	.	.	.	.	.	.	.
<i>Paderno Franciacorta</i>	12,052	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	11,296	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	9,974	.	.	.	.	.	.	.
<b>Castegnato</b>	8,695	.	.	.	.	.	.	.
km	6,345	.	60	.	60	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	6,174	.	.	.	.	.	.	.
km	6,023	.	85	.	85	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	5,160	.	.	.	.	.	.	.
<i>Mandalossa</i>	5,148	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	4,666	.	.	.	.	.	.	.
km	3,387	.	80	.	80	.	.	.
km	3,000	.	.	.	.	.	.	.
km	2,409	.	70	.	70	.	.	.
<b>Brescia Borgo San Giovanni</b>	2,087	.	.	.	.	.	.	.
km	1,589	.	80	.	80	.	.	.
km	0,461	30	30	30	30	30	30	30
<b>BRESCIA</b>	0,000	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Iseo - Edolo**

Località	Progressive chilometriche	1	2	3	4	5	6*	6
		*160C 125%	*160C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 120%	*140B 105%
<b>ISEO</b>	25,713	60	60	60	60	60	60	60
Deviatoio uscita Iseo	25,934	80	80	80	80	80	80	80
PLA	28,559	.	.	.	.	.	.	.
PLA	28,878	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pilzone</i>	28,885	.	.	.	.	.	.	.
PLA	29,386	.	.	.	.	.	.	.
PLA	29,778	.	.	.	.	.	.	.
km	30,338	70	70	70	70	70	70	70
PLA	30,943	.	.	.	.	.	.	.
PLA	31,227	.	.	.	.	.	.	.
<i>Sulzano</i>	31,324	.	.	.	.	.	.	.
PLA	31,474	.	.	.	.	.	.	.
PLA	31,941	.	.	.	.	.	.	.
PLA	32,766	.	.	.	.	.	.	.
<b>Sale Marasino</b>	34,171	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio uscita Sale Marasino	34,354	80	80	80	80	80	80	80
Segnale di protez. Marone - Zone	37,147	65	65	65	65	65	65	65
<b>Marone - Zone</b>	37,740	.	.	.	.	.	.	.
<i>Vello</i>	39,670	.	.	.	.	.	.	.
PLA	39,708	.	.	.	.	.	.	.
<i>Toline</i>	44,591	70	70	70	70	70	70	70
PLA	44,661	.	.	.	.	.	.	.
PLA	46,039	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio ingresso Pisogne	47,229	30	30	30	30	30	30	30
<b>Pisogne</b>	47,377	.	.	.	.	.	.	.
km	47,779	90	90	90	90	90	90	90
PLA	50,161	.	.	.	.	.	.	.
PLA	50,673	.	.	.	.	.	.	.
PLA	51,216	.	.	.	.	.	.	.
<b>Pian Camuno - Gratacasolo</b>	52,090	.	.	.	.	.	.	.
km	53,224	75	75	75	75	75	75	75
PLA	54,246	.	.	.	.	.	.	.
PLA	54,907	.	.	.	.	.	.	.
<i>Artogne - Gianico</i>	54,948	.	.	.	.	.	.	.
PLA	55,251	.	.	.	.	.	.	.
PLA	56,282	.	.	.	.	.	.	.
PLA	57,310	.	.	.	.	.	.	.
<b>Darfo - Corna</b>	58,452	.	.	.	.	.	.	.

Seguono Sigle complementari tronco Iseo - Edolo

Località	Progressive chilometriche	1	2	3	4	5	6*	6
		*160C 125%	*160C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 120%	*140B 105%
<b>Darfo - Corna</b>	58,452	75	75	75	75	75	75	75
<i>Boario Terme</i>	59,664	.	.	.	.	.	.	.
<i>Erbanno - Angone</i>	60,682	.	.	.	.	.	.	.
PLA	60,813	.	.	.	.	.	.	.
PLA	61,641	.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,048	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pian di Borno</i>	63,345	.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,609	.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,916	.	.	.	.	.	.	.
<b>Cogno - Esine</b>	65,498	.	.	.	.	.	.	.
<b>Cividate - Malegno</b>	68,226	70	70	70	70	70	70	70
km	71,843	60	60	60	60	60	60	60
<b>Breno</b>	72,047	.	.	.	.	.	.	.
km	72,368	80	80	80	80	80	80	80
PLA	73,647	.	.	.	.	.	.	.
PLA	73,826	.	.	.	.	.	.	.
PLA	74,720	.	.	.	.	.	.	.
<i>Niardo - Losine</i>	75,331	.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,273	.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,680	.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,964	.	.	.	.	.	.	.
PLA	77,463	.	.	.	.	.	.	.
<i>Ceto - Cerveno</i>	77,494	.	.	.	.	.	.	.
PLA	79,142	.	.	.	.	.	.	.
PLA	79,966	.	.	.	.	.	.	.
km	80,667	60	60	60	60	60	60	60
<b>Capo di Ponte</b>	81,967	.	.	.	.	.	.	.
km	82,892	85	85	85	85	85	85	85
<i>Sellero</i>	84,579	.	.	.	.	.	.	.
PLA	84,652	.	.	.	.	.	.	.
km	86,247	60	60	60	60	60	60	60
<b>Cedegolo</b>	86,758	.	.	.	.	.	.	.
km	87,821	50	50	50	50	50	50	50
km	88,736	65	65	65	65	65	65	65
km	90,205	50	50	50	50	50	50	50
PLA	90,721	.	.	.	.	.	.	.
<i>Forno Allione</i>	90,745	.	.	.	.	.	.	.
<b>Malonno</b>	94,247	.	.	.	.	.	.	.
km	94,575	65	65	65	65	65	65	65
PLA	96,498	.	.	.	.	.	.	.
<i>Sonico</i>	100,140	.	.	.	.	.	.	.
PLA	100,778	.	.	.	.	.	.	.
Segnale di protezione Edolo	101,876	30	30	30	30	30	30	30
<b>EDOLO</b>	102,709	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Iseo - Edolo**

Località	Progressive chilometriche	7	8	9	9*	10	11	12
		*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A 90%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
<b>ISEO</b>	25,713	50	60	50	60	50	50	50
Deviatoio uscita Iseo	25,934	.	75	.	75	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,559	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,878	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pilzone</i>	28,885	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,386	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,778	.	.	.	.	.	.	.
km	30,338	.	70	.	70	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	30,943	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,227	.	.	.	.	.	.	.
<i>Sulzano</i>	31,324	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,474	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,941	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	32,766	.	.	.	.	.	.	.
<b>Sale Marasino</b>	34,171	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio uscita Sale Marasino	34,354	.	75	.	75	.	.	.
Segnale di protez. Marone - Zone	37,147	.	60	.	60	.	.	.
<b>Marone - Zone</b>	37,740	.	.	.	.	.	.	.
<i>Vello</i>	39,670	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	39,708	.	.	.	.	.	.	.
<i>Toline</i>	44,591	.	65	.	65	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	44,661	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	46,039	.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio ingresso Pisogne	47,229	30	30	30	30	30	30	30
<b>Pisogne</b>	47,377	.	.	.	.	.	.	.
km	47,779	50	85	50	85	50	50	50
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	50,161	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	50,673	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	51,216	.	.	.	.	.	.	.
<b>Pian Camuno - Gratacasolo</b>	52,090	.	.	.	.	.	.	.
km	53,224	.	70	.	70	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	54,246	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	54,907	.	.	.	.	.	.	.
<i>Artogne - Gianico</i>	54,948	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	55,251	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	56,282	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	57,310	.	.	.	.	.	.	.
<b>Darfo - Corna</b>	58,452	.	.	.	.	.	.	.

Seguono Sigle complementari tronco Edolo - Iseo

Località	Progressive chilometriche	1	2	3	4	5	6*	6
		*160C 125%	*160C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 120%	*140B 105%
<b>Cogno - Esine</b>	65,498	75	75	75	75	75	75	75
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	63,916	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	63,609	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pian di Borno</i>	63,345	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	63,048	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	61,641	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	60,813	.	.	.	.	.	.	.
<i>Erbanno - Angone</i>	60,682	.	.	.	.	.	.	.
<i>Boario Terme</i>	59,664	.	.	.	.	.	.	.
<b>Darfo - Corna</b>	58,452	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	55,251	.	.	.	.	.	.	.
<i>Artogne - Gianico</i>	54,948	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	54,907	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	54,246	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	53,336	.	.	.	.	.	.	.
km	53,224	90	90	90	90	90	90	90
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	52,772	.	.	.	.	.	.	.
<b>Pian Camuno - Gratacasolo</b>	52,090	.	.	.	.	.	.	.
km	47,779	30	30	30	30	30	30	30
<b>Pisogne</b>	47,377	.	.	.	.	.	.	.
Deviatio uscita Pisogne	47,229	70	70	70	70	70	70	70
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	44,661	.	.	.	.	.	.	.
<i>Toline</i>	44,591	65	65	65	65	65	65	65
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	39,708	.	.	.	.	.	.	.
<i>Vello</i>	39,670	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	38,952	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marone - Zone</b>	37,740	.	.	.	.	.	.	.
km	37,147	80	80	80	80	80	80	80
Deviatio ingresso Sale Marasino	34,354	70	70	70	70	70	70	70
<b>Sale Marasino</b>	34,171	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,941	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,474	.	.	.	.	.	.	.
<i>Sulzano</i>	31,324	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,227	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	30,943	.	.	.	.	.	.	.
km	30,338	80	80	80	80	80	80	80
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,778	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,386	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pilzone</i>	28,885	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,878	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,559	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	27,579	.	.	.	.	.	.	.
Deviatio ingresso Iseo	25,934	60	60	60	60	60	60	60
<b>ISEO</b>	25,713	.	.	.	.	.	.	.

Sigle complementari tronco Edolo - Iseo






Località	Progressive chilometriche	7	8	9	9*	10	11	12
		*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A 90%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
<b>EDOLO</b>	102,709	30	30	30	30	30	30	30
km	102,444	50	60	50	60	50	50	50
PLA	100,778	.	.	.	.	.	.	.
<i>Sonico</i>	100,140	.	.	.	.	.	.	.
PLA	96,498	.	.	.	.	.	.	.
km	94,575	.	50	.	50	.	.	.
<b>Malonno</b>	94,247	.	.	.	.	.	.	.
<i>Forno Allione</i>	90,745	.	.	.	.	.	.	.
PLA	90,721	.	.	.	.	.	.	.
km	90,205	.	60	.	60	.	.	.
km	88,376	.	50	.	50	.	.	.
km	87,821	.	60	.	60	.	.	.
<b>Cedegolo</b>	86,758	.	.	.	.	.	.	.
km	86,247	.	80	.	80	.	.	.
PLA	84,652	.	.	.	.	.	.	.
<i>Sellero</i>	84,579	.	.	.	.	.	.	.
PLA	83,186	.	.	.	.	.	.	.
km	82,892	.	60	.	60	.	.	.
PLA	82,882	.	.	.	.	.	.	.
<b>Capo di Ponte</b>	81,967	.	.	.	.	.	.	.
km	80,667	.	75	.	75	.	.	.
PLA	79,966	.	.	.	.	.	.	.
PLA	79,142	.	.	.	.	.	.	.
<i>Ceto - Cerveno</i>	77,494	.	.	.	.	.	.	.
PLA	77,463	.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,964	.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,680	.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,273	.	.	.	.	.	.	.
<i>Niardo - Losine</i>	75,331	.	.	.	.	.	.	.
PLA	74,720	.	.	.	.	.	.	.
PLA	73,826	.	.	.	.	.	.	.
PLA	73,647	.	.	.	.	.	.	.
km	72,368	.	60	.	60	.	.	.
<b>Breno</b>	72,047	.	.	.	.	.	40	n.a.
km	71,843	.	70	.	70	.	.	n.a.
PLA	70,133	.	.	.	.	.	.	n.a.
PLA	69,668	.	.	.	.	.	.	n.a.
PLA	69,463	.	.	.	.	.	.	n.a.
PLA	69,242	.	.	.	.	.	.	n.a.
<b>Cividate - Malegno</b>	68,226	.	.	.	.	.	50	50
<b>Cogno - Esine</b>	65,498	.	.	.	.	.	.	.








Seguono Sigle complementari tronco Edolo - Iseo

Località	Progressive chilometriche	7	8	9	9*	10	11	12
		*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A 90%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
<b>Cogno - Esine</b>	65,498	50	70	50	70	50	50	50
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	63,916	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	63,609	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pian di Borno</i>	63,345	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	63,048	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	61,641	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	60,813	.	.	.	.	.	.	.
<i>Erbanno - Angone</i>	60,682	.	.	.	.	.	.	.
<i>Boario Terme</i>	59,664	.	.	.	.	.	.	.
<b>Darfo - Corna</b>	58,452	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	55,251	.	.	.	.	.	.	.
<i>Artogne - Gianico</i>	54,948	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	54,907	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	54,246	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	53,336	.	.	.	.	.	.	.
km	53,224	.	85	.	85	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	52,772	.	.	.	.	.	.	.
<b>Pian Camuno - Gratacasolo</b>	52,090	.	.	.	.	.	.	.
km	47,779	30	30	30	30	30	30	30
<b>Pisogne</b>	47,377	.	.	.	.	.	.	.
Deviatio uscita Pisogne	47,229	50	65	50	65	50	50	50
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	44,661	.	.	.	.	.	.	.
<i>Toline</i>	44,591	.	60	.	60	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	39,708	.	.	.	.	.	.	.
<i>Vello</i>	39,670	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	38,952	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marone - Zone</b>	37,740	.	.	.	.	.	.	.
km	37,147	.	75	.	75	.	.	.
Deviatio ingresso Sale Marasino	34,354	.	70	.	70	.	.	.
<b>Sale Marasino</b>	34,171	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,941	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,474	.	.	.	.	.	.	.
<i>Sulzano</i>	31,324	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	31,227	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	30,943	.	.	.	.	.	.	.
km	30,338	.	75	.	75	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,778	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	29,386	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pilzone</i>	28,885	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,878	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	28,559	.	.	.	.	.	.	.
PLA <input checked="" type="checkbox"/>	27,579	.	.	.	.	.	.	.
Deviatio ingresso Iseo	25,934	.	60	.	60	.	.	.
<b>ISEO</b>	25,713	.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Rovato FN - Bornato-Calino**

Località	Progressive chilometriche		1	2	3	4	5	6*	6
			*160C 125%	*160C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 120%	*140B 105%
<b>ROVATO FN</b>	5,740		30	30	30	30	30	30	30
km	5,328		70	70	70	70	70	70	70
<i>Rovato Centro</i>	4,195		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,956		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,502		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,189		.	.	.	.	.	.	.
<i>Cazzago San Martino</i>	2,114		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,015		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	1,489		.	.	.	.	.	.	.
km	0,524		30	30	30	30	30	30	30
<b>BORNATO - CALINO</b>	0,000		.	.	.	.	.	.	.

**Sigle complementari tronco Rovato FN - Bornato-Calino**

Località	Progressive chilometriche		7	8	9	9*	10	11	12
			*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A 90%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
<b>ROVATO FN</b>	5,740		30	30	30	30	30	30	30
km	5,328		50	70	50	70	50	50	50
<i>Rovato Centro</i>	4,195		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,956		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,502		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,189		.	.	.	.	.	.	.
<i>Cazzago San Martino</i>	2,114		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	2,015		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	1,489		.	.	.	.	.	.	.
km	0,524		30	30	30	30	30	30	30
<b>BORNATO - CALINO</b>	0,000		.	.	.	.	.	.	.