

CIRCOLARE TERRITORIALE N° 20 - 2024

DISPOSIZIONI VARIE PER DETERMINATI SEGNALI PERMISSIVI UBICATI SULLA TRATTA VARESE CASBENO - LAVENO MOMBELLO LAGO

1. VALIDITÀ

Quanto disposto dalla presente Circolare Territoriale è in vigore dalle ore **03.00** del giorno **03 agosto 2024**.

2. DISPOSIZIONI VARIE

A integrazione delle norme previste dagli articoli 35.2.1. e 35.2.2. del Regolamento sui segnali (RS), per la ripresa della corsa dopo l'arresto del treno a un segnale permissivo disposto a via impedita riportato nel seguente elenco, il Dirigente Centrale Operativo deve notificare all'agente di condotta, oltre alla prescrizione prevista dall'articolo 35.2.1. del RS, anche la marcia a vista specifica in corrispondenza di tutti i passaggi a livello (PL) di linea protetti dal segnale stesso.

- Tratta Varese Casbeno - Laveno Mombello Lago
 - PBA n° 105 (per treni dispari) PL progressiva km 55+676;
 - PBA n° 116 (per treni pari) PL progressiva km 66+399 e km 65+181.

In riferimento all'articolo 6.8. del Regolamento per la circolazione dei treni, si rammenta che l'ordine di marcia a vista specifica in corrispondenza di un PL, impartito con prescrizione di movimento, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'eventuale codice captato a bordo.

MODIFICHE APPORTATE AL FASCICOLO LINEE

Dalla data e ora di cui all'articolo 1., le pagine 5/6, 43/44 e 45/46 del Fascicolo linee sono sostituite dalle corrispondenti pagine allegate alla presente Circolare Territoriale.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Domenico MARINO)

NUMERO D'ORDINE	CIRCOLARE TERRITORIALE	PAGINE MODIFICATE	IN VIGORE DAL
56	CT n° 17/2023	5/6, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 71/72, 77/78, 195/196.	08/07/2023
57	CT n° 18/2023	5/6, 7/8, 9/10, 23/24, 27/28, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	23/07/2023
58	CT n° 20/2023	5/6, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	12/08/2023
59	CT n° 21/2023	5/6, 63/64, 65/66, 161/162, 163/164, 175/176.	30/08/2023
60	CT n° 24/2023	5/6, 80/81.	10/09/2023
61	CT n° 25/2023	5/6, 73/74.	11/09/2023
62	CT n° 30/2023	5/6, 11/12, 73/74, 99/100, 101/102, 161/162, 165/166, 233/234, 235/236, 237/238.	10/12/2023
63	CT n° 31/2023	5/6, 73/74.	12/12/2023
64	CT n° 32/2023	5/6, 77/78, 123/124.	21/12/2023
65	CT n° 33/2023	5/6, 81/82.	27/12/2023
66	CT n° 35/2023	5/6, 29/30.	01/01/2024
67	CT n° 36/2023	5/6, 75/76.	18/01/2024
68	CT n° 38/2023	5/6, 77/78.	20/01/2024
69	CT n° 01/2024	5/6, 13/14, 63/64, 251/252.	10/02/2024
70	CT n° 02/2024	5/6, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	22/02/2024
71	CT n° 04/2024	5/6, 71/72, 77/78, 195/196.	01/03/2024
72	CT n° 05/2024	5/6, 77/78.	09/03/2024
73	CT n° 06/2024	5/6, 75/76.	11/03/2024
74	CT n° 07/2024	5/6, 71/72, 73/74.	23/03/2024
75	CT n° 08/2024	5/6, 77/78.	13/04/2024
76	CT n° 10/2024	5/6, 151/152, 153/154, 155/156.	20/04/2024
77	CT n° 11/2024	5/6, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	22/04/2024
78	CT n° 12/2024	5/6, 83/84.	18/05/2024
79	CT n° 15/2024	5/6, 9/10, 15/16, 17/18, 25/26, 79/80, 95/96, 97/98, 151/152, 153/154, 155/156, 157/158, 159/160, 223/224, 225/226, 227/228, 229/230, 231/232.	01/06/2024
80	CT n° 16/2024	5/6, 77/78.	09/06/2024
81	CT n° 18/2024	5/6, 27/28, 29/30.	01/07/2024
82	CT n° 19/2024	5/6, 73/74.	01/08/2024
83	CT n° 20/2024	5/6, 43/44, 45/46.	03/08/2024

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*).

18. DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTE DI LINEA

Nei successivi commi sono riportate le disposizioni varie che riguardano determinate tratte di linea, secondo il senso di marcia dei treni dispari per il ramo Milano e dei treni pari per il ramo Iseo.

Quando una disposizione interessa entrambi i sensi di marcia, tra i nomi delle località di servizio (indicando per primo quello della località che per prima viene incontrata nel senso di marcia dei treni dispari) che delimitano tale tratta viene inserito il segno ⇄.

Quando invece una disposizione interessa un solo senso di marcia, tra il nome della località di servizio incontrata per prima, nel senso di circolazione per il quale la disposizione è da osservare, e quello delimitante la tratta, viene inserito il segno →.

- 1. Tratte:** **Milano Cadorna ⇄ Laveno Mombello Lago;**
Saronno ⇄ Como Lago;
Saronno ⇄ Novara Nord;
Sacconago ⇄ Malpensa Aeroporto T1;
Seveso ⇄ Asso.

Sulle suddette tratte deve essere garantito un valore minimo di percentuale di massa frenata esistente nel treno uguale o superiore al 120%; per i treni che non rispettano tale valore minimo, l'agente di condotta deve essere affiancato in cabina di guida da un altro agente abilitato ai segnali e deve osservare le norme previste dall'articolo 32. comma 2. della POS.

- 2. Tratte:** **Milano Cadorna ⇄ Milano Bovisa Politecnico;**
Malnate ⇄ Laveno Mombello Lago;
Seveso ⇄ Asso.

In riferimento alle norme previste dall'articolo 32. comma 3. della POS, sulle suddette tratte l'agente di condotta deve regolare la corsa del treno in modo da portarsi a una velocità non superiore a 60 km/h in corrispondenza dei segnali di 1ª categoria e di avviso che presentino l'aspetto «giallo» oppure «giallo-verde» (a luci fisse o comunque lampeggianti), nonché dei segnali di avviso dei segnali di protezione propria dei PL di cui all'articolo 40. punto b) del RS che presentino l'aspetto di «avviso di via impedita».

3. Tratta Milano Cadorna ⇄ Milano Bovisa Politecnico

I segnali di PBA n° 3A, n° 3B, n° 3C, n° 5A, n° 5B, n° 5C, n° 8A, n° 8B e n° 8C sono muniti dell'indicatore di permissività temporanea e proteggono un punto singolare della linea.

La permissività temporanea è disattivabile dal DM della stazione di Milano Cadorna qualora ricorrano le condizioni di emergenza nel tratto in galleria posto a valle dei suddetti segnali.

4. Tratta Milano Bovisa Politecnico → Milano Cadorna

Per i soli treni pari nei giorni feriali è ammesso l'anticipo di corsa dei treni viaggiatori sul proprio orario. Tale anticipo è contraddistinto sulla scheda treno nella colonna «Orario» con il simbolo «Ao».

5. Tratta Milano Bovisa Politecnico → PM Ghisolfa RFI

La circolazione dei treni è regolata con il consenso elettrico imperativo.

I segnali di partenza dal I e dal II binario della stazione di Milano Bovisa Politecnico assumono anche la funzione di segnali di protezione del PM Ghisolfa RFI per i treni inoltrati verso quest'ultima località di servizio (i relativi indicatori di direzione presentano la cifra «5»).

Per la particolarità del collegamento tra gli impianti, l'itinerario interessato si estende dai segnali di partenza di Milano Bovisa Politecnico fino al termine dell'itinerario di arrivo del PM Ghisolfa RFI.

I deviatoi n° 19 e n° 20 della stazione di Milano Bovisa Politecnico sono sprovvisti del segnale luminoso da deviatoio a luce blu. In caso di autorizzazione al movimento con avanzamento in manovra e con accertamento dell'integrità e della posizione dei deviatoi, gli stessi devono essere considerati come se fossero sussidiati da segnale luminoso da deviatoio a luce blu spento. Pertanto, per il loro superamento deve essere notificata, contestualmente alle altre prescrizioni di movimento, anche la seguente: «*Deviatoio n° 19 (o n° 20) di Milano Bovisa Politecnico da impegnare, dopo la fermata oltre il picchetto speciale, in posizione per la deviata*».

6. Tratta Varese Casbeno ⇄ Laveno Mombello Lago

A integrazione delle norme previste dagli articoli 35.2.1. e 35.2.2. del RS, per la ripresa della corsa dopo l'arresto del treno a un segnale permissivo disposto a via impedita riportato nel seguente elenco, il DCO deve notificare all'agente di condotta, oltre alla prescrizione prevista dall'articolo 35.2.1. del RS, anche la marcia a vista specifica

in corrispondenza di tutti i PL di linea protetti dal segnale stesso:

- PBA n° 105 (per treni dispari) PL progressiva km 55+676;
- PBA n° 116 (per treni pari) PL progressiva km 66+399 e km 65+181.

In riferimento all'articolo 6.8. del RCT, si rammenta che l'ordine di marcia a vista specifica in corrispondenza di un PL, impartito con prescrizione di movimento, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'eventuale codice captato a bordo.

7. Tratta Laveno Mombello Lago → Laveno - Mombello RFI

La circolazione dei treni è regolata con il consenso elettrico imperativo.

I segnali di partenza dal II e dal III binario della stazione di Laveno Mombello Lago assumono anche la funzione di segnali di protezione della stazione di Laveno - Mombello RFI per i treni inoltrati verso quest'ultima località di servizio (i relativi indicatori di direzione presentano la cifra «2»).

Per la particolarità dei collegamenti tra gli impianti, l'itinerario interessato si estende dai segnali di partenza di Laveno Mombello Lago fino al termine dell'itinerario di arrivo di Laveno - Mombello RFI.

8. Tratta Rescaldina → Castellanza

I segnali di PBA n° 213A e n° 213B sono muniti dell'indicatore di permissività temporanea e proteggono un punto singolare della linea.

La permissività temporanea è disattivabile dal DCO (o localmente dalla stazione di Castellanza) qualora ricorrano le condizioni di emergenza nel tratto in galleria posto a valle dei suddetti segnali.

9. Tratta Castellanza → Rescaldina

I segnali di partenza della stazione di Castellanza sono muniti dell'indicatore di permissività temporanea e proteggono anche un punto singolare della linea.

La permissività temporanea eventualmente conferita a tali segnali è disattivabile dal DCO (o localmente dalla stazione di Castellanza) anche nel caso in cui ricorrano le condizioni di emergenza nel tratto in galleria posto a valle dei suddetti segnali.

10. Tratta Castellanza → Busto Arsizio RFI

La circolazione dei treni è regolata con il consenso elettrico imperativo.

Il segnale di protezione per i treni pari provenienti dal binario di sinistra della stazione di Castellanza assume anche la funzione di segnale di protezione della stazione di Busto Arsizio RFI per i treni inoltrati verso quest'ultima località di servizio (il relativo indicatore di direzione presenta la cifra «1»).

Per la particolarità del collegamento tra gli impianti, l'itinerario interessato si estende dal segnale di protezione di Castellanza fino al termine dell'itinerario di arrivo di Busto Arsizio RFI.

11. Tratta Novara Nord → Novara Boschetto RFI

La circolazione dei treni è regolata con il consenso elettrico imperativo.

Il segnale di protezione della stazione di Novara Nord assume anche la funzione di segnale di protezione della stazione di Novara Boschetto RFI per i treni inoltrati verso quest'ultima località di servizio (il relativo indicatore di direzione presenta la cifra «1»).

I segnali di partenza dal I, dal II e dal III binario della stazione di Novara Nord assumono anche la funzione di segnali di protezione della stazione di Novara Boschetto RFI per i treni inoltrati verso quest'ultima località di servizio (i relativi indicatori di direzione presentano la cifra «2»).

Per la particolarità dei collegamenti tra gli impianti, gli itinerari interessati si estendono dal segnale di protezione o dai segnali di partenza di Novara Nord fino al termine dell'itinerario di arrivo di Novara Boschetto RFI.

12. Tratta Seveso ⇄ Camnago - Lentate

La circolazione dei treni è regolata con il consenso elettrico imperativo.

Tale tratta, agli effetti della circolazione dei treni, è da considerare a semplice binario.

Per la particolarità del collegamento tra gli impianti, l'itinerario di partenza (unico o esterno) di una delle suddette stazioni si estende fino al segnale di protezione (unico o esterno) della stazione attigua.

Qualora il consenso elettrico imperativo risulti inefficiente, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni, procurandosi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato sulla tratta.

Su tale tratta, in caso di movimenti dei treni con il segnale di partenza (unico o esterno) disposto a via impedita, ai treni non devono essere notificate le prescrizioni di movimento relative al distanziamento previste dal modulo 0229/2.

13. Tratte: Brescia ⇄ Edolo;

Rovato FN ⇄ Bornato - Calino.

Sulle suddette tratte deve essere garantito un valore minimo di percentuale di massa frenata esistente nel treno uguale o superiore al 90%; per i treni che non rispettano tale valore minimo, l'agente di condotta deve essere affiancato in cabina di guida da un altro agente abilitato ai segnali e deve osservare le norme previste dall'articolo 32. comma 2. della POS.

In riferimento alle norme previste dall'articolo 32. comma 3. della POS, sulle suddette tratte l'agente di condotta deve regolare la corsa del treno in modo da portarsi a una velocità non superiore a 50 km/h in corrispondenza dei segnali di 1ª categoria e di avviso che presentino l'aspetto «giallo» oppure «giallo-verde» (a luci fisse), nonché dei segnali di avviso dei segnali di protezione propria dei PL di cui all'articolo 40. punto *b*) del RS che presentino l'aspetto di «avviso di via impedita».

14. Tratta Brescia Borgo San Giovanni → Brescia

Nel caso di arresto di un treno dispari tra le stazioni di Brescia Borgo San Giovanni e di Brescia sul tratto attrezzato con entrambi i sistemi di protezione della marcia dei treni, SSC e SCMT (doppio attrezzaggio), a causa di un guasto o di un'anormalità al SST del SCMT oppure a entrambi i sistemi, trovano applicazione le norme previste dall'IEAT.

15. Tratta Pisogne → Marone - Zone

Sulla tratta Pisogne - Marone-Zone l'agente di condotta deve limitare a 50 km/h la velocità di approccio al segnale di avviso al segnale di protezione propria del passaggio a livello ubicato alla progressiva chilometrica 38+952, comunque disposto.