

Milano, 13 novembre 2025

CIRCOLARE TERRITORIALE N° 41 - 2025

MODIFICHE AL FASCICOLO LINEE

1. VALIDITÀ

Quanto disposto dalla presente Circolare Territoriale sarà in vigore dalle ore **03.00** del giorno **14 dicembre 2025**.

2. GENERALITÀ

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

- articoli 17. e 38., aggiornamento riguardante l'inserimento delle stazioni, poste sulle linee a semplice binario, munite di attraversamenti a raso a uso dei viaggiatori e prive delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR) nelle quali trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025;
- articolo 34., aggiornamento riguardante la nota di impresenziamento di alcune stazioni.

MODIFICHE APPORTATE AL FASCICOLO LINEE

Le pagine 5/6, 7/8, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 44-1/44-2, 44-3/44-4, 44-5/44-6, 71/72, 73/74, 229/230, 237/238, 239/240, 241/242, 243/244 e 245/246 del Fascicolo linee vengono sostituite dalle corrispondenti pagine indicate alla presente Circolare Territoriale; inoltre, vengono inserite le pagine 44-7/44-8.

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
84	CT n° 22/2024	5/6, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 79/80.	09/08/2024

NUMERO D'ORDINE	CIRCOLARE TERRITORIALE	PAGINE MODIFICATE	IN VIGORE DAL
85	CT n° 23/2024	5/6, 81/82.	31/08/2024
86	CT n° 24/2024	3/4, 5/6, 29/30.	01/09/2024
87	CT n° 26/2024	5/6, 77/78.	07/09/2024
88	CT n° 27/2024	5/6, 79/80.	20/09/2024
89	CT n° 30/2024	5/6, 79/80.	26/10/2024
90	CT n° 32/2024	5/6, 35/36.	28/11/2024
91	CT n° 36/2024	5/6, 75/76.	22/12/2024
92	CT n° 03/2025	5/6, 137/138.	26/03/2025
93	CT n° 04/2025	5/6, 7/8, 15/16, 29/30, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 44-1/44-2, 45/46, 47/48, 51/52, 53/54, 73/74, 75/76, 83/84, 105/106, 107/108, 175/176, 177/178, 245/246, 247/248.	04/04/2025
94	CT n° 05/2025	5/6, 13/14, 17/18, 29/30, 45/46, 51/52, 63/64, 65/66, 71/72, 79/80, 91/92, 139/140, 141/142, 143/144, 175/176, 207/208, 209/210, 211/212, 213/214.	27/04/2025
95	CT n° 10/2025	5/6, 81/82.	28/04/2025
96	CT n° 12/2025	5/6, 77/78, 91/92, 139/140.	07/06/2025
97	CT n° 14/2025	5/6, 13/14, 15/16, 29/30, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 44-1/44-2, 44-3/44-4, 44-5/44-6, 47/48, 53/54, 63/64, 65/66, 71/72, 73/74, 75/76, 81/82, 99/100, 101/102, 111/112, 161/162, 163/164, 165/166, 173/174, 175/176, 233/234, 235/236, 237/238, 245/246, 247/248.	01/09/2025
98	CT n° 33/2025	3/4, 5/6, 11/12, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 44-1/44-2, 44-3/44-4, 44-5/44-6, 53/54, 55/56, 75/76, 81/82, 83/84, 101/102, 103/104, 105/106, 165/166, 167/168, 169/170, 171/172, 173/174, 237/238, 239/240, 241/242, 243/244, 245/246.	07/09/2025
99	CT n° 34/2025	5/6, 9/10, 27/28, 29/30, 163/164, 175/176, 235/236, 237/238, 247/248, 251/252.	20/10/2025
100	CT n° 37/2025	5/6, 37/38, 79/80, 83/84.	27/10/2025
101	CT n° 39/2025	5/6, 157/158, 159/160.	01/12/2025
102	CT n° 40/2025	5/6, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 44-1/44-2, 51/52, 71/72, 77/78, 89/90, 131/132, 133/134, 197/198, 199/200, 201/202.	13/12/2025
103	CT n° 41/2025	5/6, 7/8, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 44-1/44-2, 44-3/44-4, 44-5/44-6, 44-7/44-8, 71/72, 73/74, 229/230, 237/238, 239/240, 241/242, 243/244, 245/246.	14/12/2025

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 ATTREZZATE CON SNEVATORI IN CORRISPONDENZA DEI DEVIATORI	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. GENERALITÀ.....	27
14.2. UTENZE TELEFONICHE ASSEGNAME AL COORDINATORE OPERATIVO MANUTENZIONE	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	40
18. DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTE DI LINEA.....	45
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

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

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. Borgonato - Adro

Sul fabbricato viaggiatori e alle estremità della banchina viaggiatori tra il I e il II binario sono installate le maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR).

3. Bornato - Calino

Sul fabbricato viaggiatori e alle estremità delle banchine viaggiatori tra il I e il II binario e tra il II e il III binario sono installate le maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR).

L'azionamento delle suddette maniglie è richiesto anche all'agente di condotta del treno pari proveniente da Passirano e giunto in stazione per consentire il ricevimento del treno pari proveniente da Rovato FN e viceversa.

Essendo una stazione con più di un binario di incrocio, qualora sui relativi binari di circolazione siano presenti più treni, le suddette maniglie devono essere azionate dall'agente di condotta giunto per ultimo.

4. Breno

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso

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

dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

5. Brescia

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

- il segnale di protezione esterno n° 5 comanda il proseguimento verso il segnale di protezione interno n° 3;
- il segnale di protezione interno n° 3 comanda gli arrivi sul I, sul II e sul III binario.

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.

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

6. 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.

7. Camnago - Lentate

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

- il segnale di protezione esterno n° 701 comanda gli arrivi sul I e sul II binario;
- i segnali di protezione interni n° 703A e n° 703B comandano gli arrivi sui binari I tronco e II tronco.

Il segnale di protezione esterno n° 701 è unico per i treni ricevuti sul II binario e diretti al «Deposito»; il segnale di protezione interno n° 703A 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 n° 704A e n° 704B comandano le partenze dai binari I tronco e II tronco;
- i segnali di partenza esterni n° 702A e n° 702B comandano il proseguimento dal I e dal II binario.

Il segnale di partenza esterno n° 702B del II binario è unico per i treni pari provenienti dal «Deposito» che partono dal binario stesso.

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.

8. Canzo

La fermata è ubicata nell'ambito della stazione di Asso, tra il segnale di protezione n° 687 e la galleria del Grimello.

9. Capo di Ponte

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

10. Castegnato

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

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

11. 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.

12. Cedegolo

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

13. Ceriano Laghetto - Solaro

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

14. Cividate - Malegno

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

15. Cogno - Esine

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

16. 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 dal 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 dal paraurti stesso. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

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 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.

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.

17. Darfo - Corna

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

In prossimità della fine delle banchine viaggiatori lato Cogno - Esine sono installati i dispositivi che permettono la disposizione a via libera dei segnali di partenza n° S3d, n° S4d e n° S5d per i treni pari a seguito della manifestazione della segnalazione di allarme proveniente dall'impianto di RTB/RTF, nel caso in cui la stazione stessa sia impresenziata.

18. 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 dal 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 dal paraurti stesso. Per ragioni impiantistiche, alla suddetta distanza l'apparecchiatura SCMT provoca il taglio trazione, l'intervento della frenatura d'urgenza e la visualizzazione a bordo del treno del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

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

Per i soli treni pari che hanno origine da tale stazione, 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.

19. 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.

20. 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*.

21. Inverigo

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

- il segnale di protezione esterno n° 668 comanda il proseguimento verso il segnale di protezione interno;
- il segnale di protezione interno n° 666 comanda gli arrivi sul I e sul II binario.

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

22. Iseo

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

- il segnale di protezione esterno n° 42 comanda il proseguimento verso il segnale di protezione interno n° 44;
- il segnale di protezione interno n° 44 comanda il proseguimento verso il segnale di protezione interno n° 46B;
- il segnale di protezione interno n° 46B comanda gli arrivi sul I, sul II e sul III binario.

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

- i segnali di partenza interni n° 49A, n° 49B e n° 49C comandano il proseguimento verso il segnale di partenza interno n° 47;
- il segnale di partenza interno n° 47 comanda il proseguimento verso il segnale di partenza esterno n° 45;
- il segnale di partenza esterno n° 45 comanda il proseguimento verso la piena linea.

Sul fabbricato viaggiatori e sulla banchina viaggiatori tra il II e il III binario sono installate le maniglie di consenso

per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR).

Il DCO, all'occorrenza, può ordinare verbalmente all'agente di condotta di un treno pari proveniente da Borgonato - Adro o di un treno dispari proveniente da Sale Marasino e fermo sul I, sul II o sul III binario di azionare le suddette maniglie, in assenza della relativa indicazione ottica e acustica, per consentire il successivo movimento di manovra proveniente dal IV binario verso il I, il II o il III binario e regolato dal segnale di prosecuzione di itinerario.

Inoltre, l'azionamento delle suddette maniglie è sempre richiesto, al manifestarsi o meno della relativa indicazione ottica e acustica, all'agente di condotta del movimento di manovra dal IV binario verso il I, il II o il III binario, regolato dal segnale di prosecuzione di itinerario e giunto in stazione, per consentire il ricevimento del successivo treno pari proveniente da Borgonato - Adro o del successivo treno dispari proveniente da Sale Marasino.

Essendo una stazione con più di un binario di incrocio, qualora sui relativi binari di circolazione siano presenti più treni (o movimenti di manovra regolati dai segnali di prosecuzione di itinerario), le suddette maniglie devono essere azionate dall'agente di condotta giunto per ultimo.

23. 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.

Limitatamente ai treni dispari in arrivo sul binario I tronco, per garantire da parte del corrispondente treno in partenza il rispetto dei punti informativi relativi al segnale di partenza, l'agente di condotta 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.

I segnali di partenza del II e del III binario 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.

24. Malonno

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

25. Malpensa Aeroporto T1

Le casse di manovra dei deviatoi centralizzati sono munite di segnali indicatori da deviatoio permanentemente luminosi, posti su basamento proprio in prossimità dei deviatoi 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.

26. 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.

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.

27. Mariano Comense

L'approccio ai 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

sudetta 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 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 dal binario I tronco, non devono superare la velocità massima di 15 km/h fino al segnale di partenza.

28. Marone - Zone

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

29. Meda

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

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

30. 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.

31. 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).

32. 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 Ghisolfa RFI.

Per la circolazione dei treni da e per Milano Lancetti RFI/PM Ghisolfa RFI trova applicazione la normativa di RFI:

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

33. 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 dal paraurti e, dopo l'espletamento del servizio viaggiatori e la chiusura delle porte, deve provvedere di iniziativa all'inserzione della modalità «MANOVRA» al fine di poter accostare il convoglio al paraurti stesso.

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

34. 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.

35. 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).

Per i soli treni che hanno origine da tale stazione, 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.

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.

36. Paderno Franciacorta

La fermata di Paderno Franciacorta è ubicata nell'ambito della stazione di Passirano, tra il segnale di protezione esterno n° 22 e il segnale di protezione interno n° 24.

37. Passirano

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

- il segnale di protezione esterno n° 22 comanda il proseguimento verso il segnale di protezione interno n° 24;
- il segnale di protezione interno n° 24 comanda gli arrivi sul I e sul II binario.

Sul fabbricato viaggiatori e alle estremità della banchina viaggiatori tra il I e il II binario sono installate le maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR).

38. Pian Camuno - Gratacasolo

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

39. Pisogne

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

In prossimità dei segnali di partenza n° S3s, n° S4s e n° S5s per i treni dispari sono installati i dispositivi che permettono la disposizione a via libera del relativo segnale a seguito della manifestazione della segnalazione di allarme proveniente dall'impianto di RTB/RTF, nel caso in cui la stazione stessa sia impresenziata.

40. Provaglio - Timoline

La fermata di Provaglio - Timoline è ubicata nell'ambito della stazione di Iseo, tra il segnale di protezione esterno n° 42 e il segnale di partenza esterno n° 45.

41. Rovato FN

L'approccio al paraurti del I binario 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.

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 sul suddetto binario deve comunque arrestare il treno a circa 5 metri dai paraurti e, dopo l'eventuale 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.

Nella suddetta stazione, per i treni dispari ricevuti sul III binario, 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° S5s).

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

42. 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.

L'indicatore di direzione relativo al segnale di protezione n° 225A può presentare la cifra «1» anche per i treni ricevuti al binario I Parco.

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.

L'indicatore di direzione relativo al segnale di protezione n° 228B può presentare la cifra «2» anche per i treni ricevuti al binario I Parco.

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).

43. Sale Marasino

Stazione munita di attraversamento a raso a uso dei viaggiatori e priva delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR). In caso di incrocio o di precedenza dei treni trovano applicazione le disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

44. 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.

45. 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.

46. Seveso

I treni dispari ricevuti sul I binario devono arrestarsi senza oltrepassare il segnale basso posto in precedenza al corrispondente segnale di partenza (n° 635A).

L'agente di condotta dei treni dispari in partenza dal I binario deve provvedere a effettuare l'operazione 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.

47. Vanzaghello - Magnago

In prossimità dei segnali di partenza n° 230A e n° 230B per i treni pari sono installati i dispositivi che permettono la disposizione a via libera del relativo segnale a seguito della manifestazione della segnalazione di allarme proveniente dall'impianto di RTB/RTF, nel caso in cui la stazione stessa sia impresenziata.

48. 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 dal 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 previi 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 anormalità 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 previi 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 anormalità 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) Generalità relative all'area di competenza del Gestore del deposito e all'area a terra

L'area non centralizzata di competenza del Gestore del deposito situata oltre il segnale di termine itinerario n° 49D e il segnale basso n° 112 è costituita dall'asta di manovra e dai binari che da essa si diramano relativi all'impianto di manutenzione dei veicoli gestito dal personale dell'IF.

L'area a terra non centralizzata situata oltre la scarpa fermacarri n° 7 è costituita dai binari secondari denominati «lavaggio-pesa».

In prossimità dei confini tra le suddette aree non centralizzate e l'area di giurisdizione dell'ACCM sono installati gli appositi cartelli di «INIZIO ZONA CENTRALIZZATA» e di «FINE ZONA CENTRALIZZATA».

Il IV binario (decentrato rispetto al FV) assume la funzione di binario per la presa e consegna dei veicoli da/per le suddette aree non centralizzate.

In assenza di movimenti di manovra interessanti il IV binario, il deviatoio n° 1a/b deve essere mantenuto nella posizione normale.

Tutti i movimenti di manovra interessanti il IV binario e/o le aree non centralizzate devono essere concordati verbalmente fra l'agente incaricato dell'IF e il DCO ed eseguiti con il mezzo di trazione agganciato. Per lo stazionamento dei veicoli devono essere osservate le norme previste dall'ISM.

Con il deviatoio n° 105 nella posizione normale, i movimenti di manovra interessanti il deviatoio stesso, i deviatoi a mano ubicati a valle del suddetto deviatoio, l'asta di manovra e i binari che da tali deviatoi si diramano possono essere gestiti autonomamente dall'agente incaricato dell'IF.

Tutte le attività di manutenzione e di riparazione dei veicoli devono avvenire solo all'interno dell'impianto di manutenzione dei veicoli.

b) Movimenti di manovra regolati dai segnali di prosecuzione di itinerario

I movimenti di manovra dal I, dal II e dal III binario verso il IV binario possono essere regolati tramite l'accensione a luce bianca fissa dei segnali di prosecuzione di itinerario applicati sotto ai rispettivi segnali di partenza n° 49A, n° 49B e n° 49C; in tal caso, i relativi istradamenti si estendono dal I, dal II e dal III binario fino al segnale di termine itinerario n° 49D.

Parimenti i movimenti di manovra dal IV binario verso il I, il II e il III binario possono essere regolati tramite

l'accensione a luce bianca fissa del segnale di prosecuzione di itinerario applicato sotto al rispettivo segnale di 1^a categoria n° 46A; in tal caso, i relativi istradamenti si estendono dal IV binario fino ai segnali di partenza n° 48A, n° 48B e n° 48C.

Il DCO, per effettuare i movimenti di manovra regolati dai segnali di prosecuzione di itinerario, deve utilizzare i relativi comandi di itinerario.

I movimenti di manovra di cui sopra 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 il IV binario e viceversa, regolati tramite l'accensione a luce bianca fissa dei segnali di prosecuzione di itinerario applicati sotto ai relativi segnali di partenza o al segnale 1^a categoria n° 46A, sono gestiti dal SST del SCMT. In particolare, per i movimenti di manovra:

- dal I, dal II e dal III binario verso il IV binario, il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di partenza e protegge l'intero istradamento sino al successivo segnale di termine itinerario n° 49D;
- dal IV binario verso il I, il II e il III binario, il tratto attrezzato con il SCMT inizia dal segnale di 1^a categoria n° 46A 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 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 anormalità al SST con arresto del movimento di manovra in precedenza al segnale di 1^a categoria n° 46A o di partenza oppure sull'itinerario interessato, il movimento stesso deve essere autorizzato dal DCO all'agente che comanda la manovra secondo le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando. In caso di guasto o anormalità al segnale di prosecuzione di itinerario devono essere adottate le norme previste dal punto c) o d).

L'approccio al segnale di termine itinerario n° 49D relativo al IV binario è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri dal segnale stesso, che impone all'agente di condotta dei movimenti di manovra in arrivo sul suddetto binario di non superare la velocità di circa 5 km/h a 5 metri dal suddetto segnale. 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 convoglio del codice e del messaggio di guasto a terra del SCMT.

L'agente di condotta in arrivo al IV binario deve comunque arrestare il convoglio a circa 5 metri dal suddetto segnale e deve provvedere di iniziativa all'inserzione della modalità «MANOVRA» al fine di poter accostare il convoglio al segnale stesso e/o di avanzare verso l'area di competenza del Gestore del deposito.

c) *Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi*

Nel caso previsto dal punto b), i movimenti di manovra dal I, dal II e dal III binario verso il IV binario possono essere effettuati senza la presenza del manovratore con il rispetto dei relativi segnali bassi n° 115, n° 113, n° 114 e con l'osservanza delle ulteriori condizioni previste dalle comuni norme regolamentari; in tal caso, i relativi istradamenti si estendono fino al segnale basso n° 112 (disposto permanentemente per la fermata).

Inoltre, i movimenti di manovra dal IV binario verso i binari secondari denominati «lavaggio-pesa» e viceversa possono essere effettuati senza la presenza del manovratore con il rispetto dei relativi segnali bassi n° 111 e n° 116; in tal caso, i relativi istradamenti si estendono rispettivamente fino al cartello «FINE ZONA CENTRALIZZATA» e fino al segnale basso n° 112.

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

Il DCO, per effettuare i movimenti di manovra regolati dai suddetti segnali bassi, deve utilizzare i relativi comandi di istradamento, previa istituzione delle corrispondenti zone di manovra stabilizzabili dal centro («ZMc02» e, se occorre, «ZMc01»).

d) *Altri movimenti di manovra*

Nell'ambito della stazione di Iseo i movimenti di manovra non previsti dai punti b) e c) devono avvenire con la presenza del manovratore e devono essere autorizzati dal DCO secondo le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando.

Il DCO, per effettuare i suddetti movimenti di manovra, deve utilizzare i relativi comandi di «Istradamento TM», previa istituzione delle corrispondenti zone di manovra stabilizzabili dal centro («ZMc01» e/o «ZMc02»).

e) *Zona di manovra stabilizzabile dalla periferia*

Relativamente al IV binario, è prevista un'apposita zona di manovra stabilizzabile dalla periferia «ZMp03».

Per l'istituzione della suddetta zona devono essere presi accordi verbali fra l'agente incaricato dell'IF e il DCO. A seguito dell'istituzione della suddetta zona, viene realizzato il bloccamento del deviatoio centralizzato n° 1a/b nella posizione normale, garantendo quindi l'indipendenza dei movimenti di manovra interessanti il IV binario da/per l'area non centralizzata di competenza del Gestore del deposito rispetto ai movimenti dei treni sui binari di circolazione (I, II e III binario). In tal caso, tali movimenti di manovra possono essere gestiti autonomamente dall'agente incaricato dell'IF mentre la circolazione dei treni può continuare a essere gestita dal DCO.

Dovendo provvedere all'istituzione della zona di manovra, l'agente incaricato dell'IF deve ruotare nella posizione di richiesta consenso «Rc.» la maniglia posta nel dispositivo di stabilizzazione della zona di manovra ubicato in prossimità del cartello di «FINE ZONA CENTRALIZZATA».

Il DCO, dopo aver impartito la relativa funzione di esclusione della zona di manovra, deve ordinare verbalmente all'agente incaricato dell'IF di ruotare nella posizione di bloccamento della zona di manovra «Blocc.» la leva posta nel dispositivo di stabilizzazione ed estrarre la relativa chiave tipo «Yale» dal dispositivo stesso, ricevendone conferma verbale.

Tale operazione provoca la stabilizzazione della zona di manovra e viene inoltre inibita la possibilità, da parte del DCO, di rimuovere tale funzione; viene inoltre liberata la chiave n° 15 dalla relativa unità bloccabile, consentendo la manovra a mano del deviatoio n° 105 nella posizione rovescia nonché delle scarpe fermacarri n° 16 e n° 17 nella posizione di apertura.

Con l'istituzione della zona di manovra, il DCO autorizza implicitamente i movimenti di manovra interessanti il IV binario da/per l'area non centralizzata di competenza del Gestore del deposito senza ulteriori incombenze.

La chiave tipo «Yale» deve essere custodita dall'agente incaricato dell'IF per tutto il periodo di svolgimento delle manovre stesse.

A manovre ultimate, tale agente deve disporre le scarpe fermacarri n° 16 e n° 17 nella posizione di chiusura e il deviatoio n° 105 nella posizione normale, inserire la chiave n° 15 nella relativa unità bloccabile e comunicare al DCO la conclusione dei movimenti di manovra con la comunicazione registrata:

«Manovre a Iseo interessanti il IV binario ultimate»,

garantendo, in particolare, la libertà del tratto di binario comprendente il deviatoio n° 103 e le scarpe fermacarri n° 16 e n° 17 (circuito di binario n° 60).

Il DCO, dopo aver ricevuto la comunicazione di cui sopra, deve ordinare verbalmente all'agente incaricato dell'IF di reinserire la chiave tipo «Yale» nel dispositivo di stabilizzazione e ruotare nella posizione di liberazione della zona di manovra «Lib.» la relativa maniglia, ricevendone conferma verbale; a seguito di quanto sopra, il DCO deve impartire la funzione per la reinclusione della zona di manovra.

Tale operazione provoca la reinclusione della zona di manovra e la conseguente possibilità di manovrare elettricamente il deviatoio n° 1a/b.

Qualora il dispositivo di sbloccamento della chiave (n° 15) del deviatoio n° 105 non dovesse funzionare, il DCO deve autorizzare l'agente incaricato dell'IF ad azionare il tasto di liberazione artificiale con la comunicazione registrata:

«Azioneate tasto di liberazione chiave deviatoio n° 105 ed estraete la relativa chiave».

Nel caso in cui l'agente incaricato dell'IF trovasse già dissigillato il tasto di liberazione della chiave del deviatoio n° 105, deve darne avviso verbale al DCO; quest'ultimo deve autorizzarlo a estrarre la relativa chiave (n° 15) con la comunicazione registrata:

«Estraete chiave deviatoio n° 105 con tasto di liberazione dissigillato».

Qualora nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazione artificiale risultasse dissigillato, l'agente incaricato dell'IF, dopo aver provveduto alla disposizione del suddetto deviatoio nella posizione normale, deve sempre introdurre la relativa chiave (n° 15) nell'unità bloccabile e confermare tale operazione al DCO con la comunicazione registrata:

«Chiave deviatoio n° 105 inserita nell'unità bloccabile».

In caso di mancata esclusione della zona di manovra (per guasto al dispositivo di stabilizzazione), il DCO deve provvedere, tramite l'apposita funzione, a bloccare manualmente il deviatoio n° 1a/b nella posizione normale (eventualmente attivando la corrispondente zona di manovra stabilizzabile dal centro «ZMc02») e autorizzare lo sbloccamento della chiave (n° 15) del deviatoio n° 105 con le modalità sopra descritte. In tal caso, i movimenti di manovra interessanti il IV binario da/per l'area non centralizzata di competenza del Gestore del deposito devono essere autorizzati dal DCO all'agente che comanda la manovra secondo le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando.

Qualora, per guasto al dispositivo di stabilizzazione, non sia possibile reincludere la zona di manovra, il DCO, dopo aver ricevuto le comunicazioni registrate di ultimate manovre e di inserimento della chiave del deviatoio n° 105 nell'unità bloccabile di cui sopra, deve ordinare verbalmente all'agente incaricato dell'IF di reinserire la chiave tipo «Yale» nel dispositivo di stabilizzazione e ruotare nella posizione di liberazione della zona di manovra «Lib.» la relativa maniglia, ricevendone conferma verbale; a seguito di quanto sopra, il DCO deve utilizzare le apposite funzioni di soccorso relative all'esclusione degli enti interessati descritte nelle Istruzioni di dettaglio relative all'ACCM della linea Brescia - Iseo, al fine di reincludere la zona di manovra stessa.

Qualora l'impossibilità di reincludere la zona di manovra sia dovuta a un guasto all'unità bloccabile relativa alla chiave del deviatoio n° 105 o agli enti corrispondenti, trovano applicazione anche le norme di cui al punto f).

f) *Casi particolari per i guasti riguardanti alcuni enti*

In caso di necessità (guasto al fermadeviatoio n° 105 o alla relativa unità bloccabile, guasto alle scarpe fermacarri n° 16 e n° 17, guasto al dispositivo di stabilizzazione, esclusione degli enti interessanti l'area non centralizzata di competenza del Gestore del deposito, ecc...), il DCO può richiedere verbalmente all'agente incaricato dell'IF di accertare le scarpe fermacarri n° 16 e n° 17 nella posizione di chiusura, il deviatoio n° 105 nella posizione normale e la libertà del circuito di binario n° 60, ricevendone conferma con la comunicazione registrata:

«*Confermo scarpe fermacarri n° 16 e n° 17 nella posizione di chiusura, deviatoio n° 105 nella posizione normale, chiave deviatoio n° 105 inserita nell'unità bloccabile e circuito di binario n° 60 libero.*

In tal caso, i suddetti enti potranno essere manovrati solo a seguito di una successiva stabilizzazione della zona «ZMp03».

g) *Casi particolari per i lavori riguardanti alcuni enti*

Per i lavori di manutenzione e di riparazione ai deviatoi n° 103 e n° 105, alle scarpe fermacarri n° 16 e n° 17, al circuito di binario n° 60, all'unità bloccabile in cui viene custodita la chiave relativa alla manovra del deviatoio n° 105 o al dispositivo di stabilizzazione, il DCO, prima di autorizzare l'inizio dei lavori o di concedere l'interruzione, deve avvisare verbalmente l'agente incaricato dell'IF per la sospensione delle manovre interessanti gli enti interessati ai lavori, ricevendone conferma con la comunicazione registrata:

«*Confermo, fino a contrario avviso, la sospensione delle manovre interessanti (specificare gli enti interessati ai lavori).*

In tali casi, si deve provvedere all'esclusione stabilizzata della zona di binario «ZB06» al fine di mantenere il deviatoio n° 1a/b nella posizione normale.

Al termine dei lavori, il DCO deve trasmettere all'agente incaricato dell'IF la comunicazione registrata:

«*Nulla osta alla ripresa delle manovre interessanti (specificare i relativi enti).*

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) *Collegamento tra le stazioni di Rovato RFI e di Rovato FN*

La stazione di Rovato FN è situata sul ramo Iseo della rete FERROVIENORD che è stato individuato come rete funzionalmente isolata ai sensi della normativa vigente.

Tra le stazioni di Rovato RFI e di Rovato FN è possibile lo scambio di veicoli con le modalità di seguito descritte. Per ogni movimento di manovra il regolatore della circolazione che inoltra il convoglio deve prendere gli opportuni accordi verbali con il regolatore della circolazione della stazione attigua.

Prima di iniziare il movimento di manovra, il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN deve provvedere ad assicurare la sospensione dei movimenti di treni e di manovra nell'ambito della stazione stessa.

- b) *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 della stazione di Rovato RFI.

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 di manovra devono essere autorizzati dagli agenti incaricati delle IF ai quali spettano anche il comando e l'esecuzione delle manovre.

Lo sbloccamento della chiave n° 62 dall'unità bloccabile 202RFI e della chiave n° 44 dall'unità bloccabile 101FN autorizza l'agente incaricato dell'IF a eseguire la manovra. Il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN deve inoltre provvedere per lo sbloccamento della chiave n° 13 dall'unità bloccabile n° 102FN; tale chiave deve essere inserita nella cassa di manovra del suddetto deviatoio per consentire la manovra a mano del deviatoio stesso, tramite l'apposito dispositivo.

L'agente incaricato dell'IF deve predisporre il percorso verso la stazione di Rovato FN manovrando i deviatoi con manovra a mano n° 204RFI nella posizione rovescia per la destra e n° 203RFI nella posizione normale per la destra nonché il deviatoio n° 102FN nella posizione rovescia per la sinistra.

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 nella posizione rovescia per la destra e permettere la liberazione della chiave n° 63; tale chiave deve essere inserita nella scarpa fermacarri n° 1FN/207RFI che deve essere manovrata nella posizione di apertura.

Prima di autorizzare l'inoltro del convoglio dal cartello «*fine zona centralizzata*» al II binario della stazione di Rovato FN, l'agente incaricato dell'IF che comanda la manovra deve avvisare verbalmente il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN affinché quest'ultimo provveda alla chiusura del PL ubicato alla progressiva chilometrica 5+801.

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 ubicato alla progressiva chilometrica 5+801.

Una volta completata la manovra e dopo avere riposizionato gli enti interessati nella posizione iniziale (scarpa fermacarri n° 1FN/207RFI nella posizione di chiusura, deviatoio n° 101FN/202RFI nella posizione normale per la

sinistra e deviatoio n° 102FN nella posizione normale per la destra), l'agente incaricato dell'IF deve provvedere a reinserire le chiavi utilizzate nelle relative unità bloccabili e deve avvisare verbalmente i regolatori della circolazione delle stazioni di Rovato FN e di Rovato RFI; il reinserimento delle chiavi n° 62, n° 44 e n° 13 nelle unità bloccabili equivale alla conferma che il movimento di manovra è ultimato.

I due regolatori della circolazione provvedono quindi a bloccare le chiavi n° 62, n° 44 e n° 13 di competenza. Il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN deve verificare l'esistenza del controllo elettrico cumulativo del deviatoio n° 101FN/202RFI nella posizione normale e della scarpa fermacarri n° 1FN/207RFI nella posizione di chiusura, nonché del controllo elettrico del deviatoio n° 102FN nella posizione normale e provvedere alla riapertura del PL ubicato alla progressiva chilometrica 5+801.

c) *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 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 delle manovre.

Lo sbloccamento della chiave n° 44 dall'unità bloccabile 101FN e della chiave n° 62 dall'unità bloccabile 202RFI autorizza l'agente incaricato dell'IF a eseguire la manovra. Il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN deve inoltre provvedere per lo sbloccamento della chiave n° 13 dall'unità bloccabile n° 102FN; tale chiave deve essere inserita nella cassa di manovra del suddetto deviatoio per consentire la manovra a mano del deviatoio stesso, tramite l'apposito dispositivo.

L'agente incaricato dell'IF deve predisporre il percorso verso la stazione di Rovato RFI manovrando il deviatoio n° 102FN nella posizione rovescia per la sinistra nonché 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 nella posizione rovescia per la destra e permettere la liberazione della chiave n° 63; tale chiave deve essere inserita nella scarpa fermacarri n° 1FN/207RFI che deve essere manovrata nella posizione di apertura.

Prima di autorizzare l'inoltro del convoglio dal II binario della stazione di Rovato FN al cartello «*inizio zona centralizzata*» ubicato nell'ambito della stazione di Rovato RFI, l'agente incaricato dell'IF che comanda la manovra deve avvisare verbalmente il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN affinché quest'ultimo provveda alla chiusura del PL ubicato alla progressiva chilometrica 5+801.

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 ubicato alla progressiva chilometrica 5+801.

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 e dopo avere riposizionato gli enti interessati nella posizione iniziale (deviatoio n° 102FN nella posizione normale per la destra, scarpa fermacarri n° 1FN/207RFI nella posizione di chiusura e deviatoio n° 101FN/202RFI nella posizione normale per la sinistra), l'agente incaricato dell'IF deve provvedere a reinserire le chiavi utilizzate nelle relative unità bloccabili e deve avvisare verbalmente i regolatori della circolazione delle stazioni di Rovato FN e di Rovato RFI; il reinserimento delle chiavi n° 13, n° 44 e n° 62 nelle unità bloccabili equivale alla conferma che il movimento di manovra è ultimato.

I due regolatori della circolazione provvedono quindi a bloccare le chiavi n° 13, n° 44 e n° 62 di competenza.

Il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN deve verificare l'esistenza del controllo elettrico cumulativo del deviatoio n° 101FN/202RFI nella posizione normale e della scarpa fermacarri n° 1FN/207RFI nella posizione di chiusura, nonché del controllo elettrico del deviatoio n° 102FN nella posizione normale e provvedere alla riapertura del PL ubicato alla progressiva chilometrica 5+801.

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

Tutte 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 nei limiti delle traverse limite dei relativi binari. Per lo stazionamento dei veicoli devono essere osservate le norme previste dall'ISM.

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

Nell'ambito della stazione, relativamente al III binario, deve essere attivato il TPM. Con tale comando viene realizzato il bloccamento del deviatoio centralizzato n° 1a/b nella posizione normale; contestualmente non è

più possibile la liberazione elettrica della chiave n° 50 per la manovra a mano del deviatoio n° 104 nella posizione rovescia (nel caso in cui quest'ultimo sia già nella posizione rovescia per una precedente manovra tra il II e il III binario, deve essere riportato nella posizione normale prima di provvedere all'attivazione del TPM). In tal caso, viene garantita l'indipendenza dei movimenti di manovra sul III binario rispetto ai movimenti dei treni sui binari di circolazione; i movimenti di manovra possono essere gestiti autonomamente dall'agente incaricato dell'IF operante nell'impianto di manutenzione dei veicoli 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, l'agente incaricato dell'IF deve richiedere al DCO l'attivazione del suddetto comando ruotando nella posizione 2 l'apposita chiave tipo «Yale» nella relativa serratura meccanica posta sul banco di manovra dell'apparato centrale ubicato nell'impianto di manutenzione dei veicoli. Il DCO, dopo aver accertato l'esistenza dei controlli elettrici dei deviatoi n° 1a/b e n° 104 nella posizione normale, deve impartire a sua volta il comando TPM; tale operazione determina lo sbloccamento della chiave n° 30 nella relativa unità bloccabile. L'agente incaricato dell'IF deve estrarre la chiave n° 30 dalla relativa unità bloccabile, manovrare il deviatoio n° 105 nella posizione rovescia, reinserire le chiave n° 30 nella relativa unità bloccabile, ruotare nella posizione 3 la chiave tipo «Yale» nella relativa serratura meccanica nonché estrarla, dandone conferma verbale al DCO.

Con tale operazione viene inibita la possibilità, da parte del DCO, di rimuovere il comando TPM e viene inoltre consentita la manovra elettrica, da parte dell'agente incaricato dell'IF, del deviatoio n° 40 di accesso all'impianto di manutenzione dei veicoli, tramite il banco di manovra dell'apparato centrale ubicato nell'impianto stesso.

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

La chiave tipo «Yale», relativa al TPM, deve essere custodita dall'agente incaricato dell'IF per tutto il periodo di svolgimento delle manovre stesse.

A manovre ultimate, l'agente incaricato dell'IF deve disporre il deviatoio n° 40 nella posizione normale e comunicare al DCO la conclusione dei movimenti di manovra con la comunicazione registrata:

«Manovre a Rovato FN interessanti il III binario ultimate»,

garantendo, in particolare, la libertà dei tratti di binario comprendenti i deviatoi n° 105 e n° 1a (circuiti di binario n° 26 e n° 27).

Dovendo provvedere alla rimozione del comando TPM, l'agente incaricato dell'IF, dopo la comunicazione della conclusione dei movimenti di manovra di cui sopra, deve richiedere al DCO la rimozione del suddetto comando inserendo l'apposita chiave tipo «Yale» nella relativa serratura meccanica posta sul banco di manovra dell'apparato centrale ubicato nell'impianto di manutenzione dei veicoli e ruotandola nella posizione 1 (di riposo). Il DCO, dopo aver accertato l'esistenza del controllo elettrico del deviatoio n° 40 nella posizione normale, deve impartire a sua volta il comando di rimozione del comando TPM; tale operazione determina lo sbloccamento della chiave n° 30 nella relativa unità bloccabile. L'agente incaricato dell'IF deve estrarre la chiave n° 30 dalla relativa unità bloccabile, manovrare il deviatoio n° 105 nella posizione normale, reinserire la chiave n° 30 nella relativa unità bloccabile, dandone conferma verbale al DCO.

Tale operazione provoca la rimozione automatica del comando TPM e la conseguente possibilità di manovrare il deviatoio n° 1a/b e liberare elettricamente la chiave n° 50 per la manovra a mano del deviatoio n° 104 nella posizione rovescia.

Qualora il dispositivo di sbloccamento della chiave (n° 30) del deviatoio n° 105 non dovesse funzionare, il DCO deve autorizzare l'agente incaricato dell'IF ad azionare il tasto di liberazione artificiale con la comunicazione registrata:

«Azioneate tasto di liberazione chiave deviatoio n° 105 ed estraete la relativa chiave».

Nel caso in cui l'agente incaricato dell'IF trovasse già dissigillato il tasto di liberazione della chiave del deviatoio n° 105, deve darne avviso verbale al DCO; quest'ultimo deve autorizzarlo a estrarre la relativa chiave (n° 30) con la comunicazione registrata:

«Estraete chiave deviatoio n° 105 con tasto di liberazione dissigillato».

Qualora nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazione artificiale risultasse dissigillato, l'agente incaricato dell'IF, dopo aver provveduto alla disposizione del suddetto deviatoio nella posizione normale, deve sempre introdurre la relativa chiave (n° 30) nell'unità bloccabile e confermare tale operazione al DCO con la comunicazione registrata:

«Chiave deviatoio n° 105 inserita nell'unità bloccabile».

In caso di indisponibilità del comando TPM, i movimenti di manovra interessanti il III binario devono essere autorizzati dal DCO all'agente che comanda la manovra secondo le modalità previste dall'ISM relative alle manovre nelle località di servizio ubicate sulle linee esercitate in telecomando; in tal caso, il DCO deve inoltre autorizzare, con comunicazione registrata, l'agente incaricato dell'IF ad azionare il tasto di liberazione artificiale della chiave (n° 30) del deviatoio n° 105.

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 deve essere confermata con la comunicazione registrata di cui sopra.

È a carico dell'agente incaricato dell'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 III binario dopo avere regolarmente autorizzato l'esecuzione dei movimenti di manovra, deve prendere accordi con l'agente incaricato dell'IF per la conclusione anticipata di quest'ultimi movimenti, secondo le modalità sopra descritte.

Tutto il personale dell'IF operante nell'impianto di manutenzione dei veicoli deve adottare tutte le cautele a salvaguardia della propria incolumità e della sicurezza della circolazione.

e) Particularità relative a un treno in partenza dal III binario

Per i convogli provenienti dall'impianto di manutenzione dei veicoli, al termine delle operazioni di manovra ed espletate le incombenze propedeutiche alla partenza, l'agente incaricato dell'IF deve comunicare verbalmente al DCO che il treno è pronto a partire dal III binario.

f) Casi particolari per i guasti riguardanti alcuni enti

Il deviatoio n° 40, ubicato nell'ambito dell'impianto di manutenzione dei veicoli, è da considerare laterale per l'itinerario di arrivo dei treni dispari sul III binario.

All'atto della formazione di tale itinerario, qualora venga a mancare il controllo del suddetto deviatoio, il DCO deve avvisare verbalmente l'agente incaricato dell'IF il quale, ottemperato a quanto previsto dalla normativa vigente, deve trasmettere la comunicazione registrata:

«Confermo, fino a contrario avviso, la sospensione delle manovre interessanti il deviatoio n° 40».

Tale conferma ha validità fino al momento in cui ricorre la possibilità, da parte del DCO, di togliere il suddetto vincolo con la comunicazione registrata:

«Nulla osta alla ripresa delle manovre interessanti il deviatoio n° 40».

g) Casi particolari per i lavori riguardanti alcuni enti

I lavori di manutenzione e di riparazione ai deviatoi n° 105 e n° 40 devono essere sempre eseguiti in regime di interruzione; in tale circostanza, il DCO deve avvisare verbalmente l'agente incaricato dell'IF per l'impossibilità di effettuare le manovre interessanti i suddetti deviatoi adottando, se ne ricorre il caso, le norme previste dal punto f).

14. Sacconago

a) Generalità relative al terminal ferroviario

Il binario I Parco, il binario secondario a esso adiacente e il binario tronco posto oltre la scarpa fermacarri n° 32 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, del binario secondario e del binario tronco 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, a cui si accede attraverso il deviatoio di confine n° 103a/b.

Tutti i movimenti di manovra nell'ambito del binario I Parco, del binario secondario, del binario tronco 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 sul binario I Parco, sul binario secondario e/o sul binario tronco, 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 sul binario I Parco, sul binario secondario e/o sul binario tronco, l'agente incaricato oppure il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve prendere visione del modulo 0181, controfirmendo 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 sul binario I Parco, sul binario secondario e/o sul binario tronco è a carico dell'IF interessata.

c) Precauzioni rispetto alle condutture di trazione elettrica

Il binario I Parco, il binario secondario, il binario tronco e i binari elettrificati 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.

Il personale delle IF, prima di mettere in presa i pantografi di un mezzo di trazione elettrico in sosta, deve richiedere verbalmente il benestare al DCO. Quest'ultimo, in base alle condizioni di esercizio in atto (relativamente al ripristino di eventuali interruzioni o al fuori servizio di zone elettriche interessanti i suddetti binari), può autorizzare verbalmente il suddetto personale a eseguire tale operazione.

Fatta eccezione per i binari non elettrificati 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 dal binario I parco

Esplicate le incombenze propedeutiche alla partenza, l'agente incaricato dell'IF 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, il binario secondario, il binario tronco e quelli per l'ingresso/uscita al/dal terminal ferroviario devono essere effettuati previi accordi verbali tra i «Responsabili di scalo» delle IF interessate e il DCO.

Nell'ambito della stazione, relativamente al binario I Parco, al binario secondario e al binario tronco, può essere attivato il TPM. Con tale comando viene realizzato il bloccamento dei deviatoi n° 11a/b e n° 18a/b nella posizione normale, garantendo quindi l'indipendenza dei movimenti di manovra sul binario I Parco, sul binario secondario, sul binario tronco e quelli per l'ingresso/uscita al/dal terminal ferroviario 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° 31, n° 32 e n° 33 dalle relative unità bloccabili, consentendo la manovra dei deviatoi di accesso al binario secondario e la manovra della scarpa fermacarri n° 32 nella posizione di apertura.

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.

Nel caso in cui sia necessario utilizzare il deviatoio di confine n° 103a/b per effettuare un movimento di manovra di ingresso/uscita al/dal terminal ferroviario, la chiave n° 40 deve essere inserita, unitamente alla chiave n° 50 (custodita dal «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo), nel fermadeviatoio del deviatoio con manovra a mano n° 103a per consentire la manovra del deviatoio stesso e permettere la liberazione della chiave n° 15; quest'ultima chiave deve essere inserita nel fermadeviatoio del deviatoio con manovra a mano n° 103b per consentire la manovra del deviatoio stesso.

Qualora il dispositivo di sbloccamento della chiave di un deviatoio di accesso al binario secondario o della chiave per la manovra della scarpa fermacarri n° 32 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:

«Azioneate tasto di liberazione chiave deviatoio 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 deviatoio di accesso al binario secondario o della chiave per la manovra della scarpa fermacarri n° 32 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 deviatoio n° con tasto di liberazione dissigillato».

In ogni caso, a manovre ultimate, il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve disporre i deviatoi n° 101a/b, n° 102a/b, n° 103a/b nella posizione normale e la scarpa fermacarri n° 32 nella posizione di chiuso, 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 deviatoi nella posizione normale e della scarpa fermacarri nella posizione di chiuso, 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° e scarpa 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 sul binario I Parco, sul binario secondario e/o sul binario tronco 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.

In caso di indisponibilità del comando TPM, i movimenti di manovra interessanti il binario I Parco, il binario secondario e il binario tronco 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° 31, n° 32 e n° 33 possono essere liberate singolarmente dal DCO.

In tale situazione, qualora sia necessario estrarre la chiave n° 40 dalla relativa unità bloccabile, il DCO deve autorizzare il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata ad azionare il tasto di liberazione artificiale con la comunicazione registrata:

«Azioneate tasto di liberazione chiave n° 40 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 n° 40, deve darne avviso verbale al DCO; quest'ultimo deve autorizzarlo a estrarre la relativa chiave con la comunicazione registrata:

«Estraete chiave n° 40 con tasto di liberazione dissigillato».

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 sul binario I Parco, sul binario secondario e/o sul binario tronco) 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 avere 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.

f) *Casi particolari per i lavori riguardanti alcuni enti*

Per i lavori di manutenzione e di riparazione al deviatoio n° 103a/b, l'agente manutentore del settore segnalamento deve prendere opportuni accordi con il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo; in tal caso, tali lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

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).

STAZIONI E FERMATE	INDIRIZZO	CLASSIFICAZIONE	SERVIZI		INSTALLAZIONI					BINARI			ACCESSO AI BINARI					
			Viaggiatori	Merci	Piano caricatore	Piattaforma girevole	Pesa a ponte	Sagoma limite	Rifornitore	Binari di circolazione	Lunghezza banchine	Banchine con pensilina	Attraversamenti a raso	Sottopassaggi	Sovrapassaggi	Scale fisse	Scale mobili	Ascensori
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Venegono Superiore - Castiglione Olona	Piazza Cadorna, 2 21040 Venegono Superiore (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 218 II 218	I II	-	Si	-	Si	-	-
Vedano Olona	Piazza Trento e Trieste, 1 21040 Vedano Olona (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 210 II 209	I II	-	Si	-	Si	-	-
Malnate	Piazza B. Luraschi, 3 21046 Malnate (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	A	3	I 235 II-III 225	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Varese Nord	Piazzale Trento, 1 21100 Varese (VA)	S	V	C	F	-	-	-	-	4	Itr 212 II-III 220	Itr I 351 II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Varese Casbeno	Piazzale A. Meucci, 15 21100 Varese (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 236 II 234	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Morosolo Casciago	Via A. Manzoni, 2 21020 Casciago (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 217	I	-	-	-	-	-	-
Barasso - Comerio	Via F. Rossi, 42 21020 Barasso (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 214 II 212	I II	-	Si	-	Si	-	-
Gavirate	Piazza A. Dante, 1 21026 Gavirate (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 216	-	-	Si	-	Si	-	-
Gavirate Verbano	Viale Verbano 21026 Gavirate (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 216	I	-	-	-	-	-	-
Cocquio Trevisago	Via Stazione, 1 21034 Cocquio Trevisago (VA)	S (1)	V	C	F	-	-	-	-	2	I 218 II 218	I II	-	Si	-	Si	-	-
Gemonio	Piazza Rosaspina, 10 21036 Gemonio (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 246	-	-	Si	-	Si	-	-
Cittiglio	Via G. Marconi, 77 21033 Cittiglio (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 235 II 237	I II	-	Si	-	Si	-	-
Laveno Mombello Lago	Viale G. Garibaldi, 9 21014 Laveno Mombello (VA)	S (1) (2)	V	-	-	-	-	-	A	6	Itr 141 I 225 II-III 212 IV-V 212	I	-	-	-	-	-	
Rovello Porro	Via V. Veneto, 5 22070 Rovello Porro (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 250 II 250	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Rovellasca - Manera	Via XXV Aprile, 1 22069 Rovellasca (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 205 II 215	I II	-	Si	-	Si	-	-
Lomazzo	Piazza Stazione, 1 22074 Lomazzo (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 200 II 200	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Caslino al Piano	Via IV Novembre, 6 22071 Cadorago (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 210 II 208	I II	-	Si	-	Si	-	-
Cadorago	Via Roma, 8 22071 Cadorago (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 202 II 202	I II	-	Si	-	Si	-	-
Fino Mornasco	Piazza Stazione, 7 22073 Fino Mornasco (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 220 II 220	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Portichetto - Luisago	Piazza Stazione, 1 22070 Luisago (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 214 II 214	I II	-	Si	-	Si	-	-
Grandate - Breccia	Via Colombo, 30 22100 Como (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 208 II 208	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Como Camerlata	Via G. B. Scalabrin, 45 22100 Como (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 210 II-III 210	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Como Borghi	Piazzale Gerbetto, 1 22100 Como (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 196 II 196	I II	-	Si	-	Si	-	-
Como Lago	Largo G. Leopardi, 3 22100 Como (CO)	S	V	-	-	-	-	-	-	4	Itr 82 I 177 II 170 III 201	I II III	-	-	-	-	-	-
Rescaldina	Via V. Bellini 20027 Rescaldina (MI)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 216 II 216	I II	-	Si	-	Si	-	Si

STAZIONI E FERMATE	INDIRIZZO	CLASSIFICAZIONE	SERVIZI		INSTALLAZIONI					BINARI			ACCESSO AI BINARI					
			Viaggiatori	Merci	Piano caricatore	Piattaforma girevole	Pesa a ponte	Sagoma limite	Rifornitore	Binari di circolazione	Lunghezza banchine	Banchine con pensilina	Attraversamenti a raso	Sottopassaggi	Sovrapassaggi	Scale fisse	Scale mobili	Ascensori
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Castellanza	Via L. Morelli 21052 Busto Arsizio (VA)	S (1) (2)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 264 II-III 264	I II-III	-	-	Si	Si	-	Si
Busto Arsizio Nord	Via V. Monti, 1 21052 Busto Arsizio (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 210 III-IV 210	I-II III-IV	-	-	Si	Si	Si	Si
Sacconago	Via P. F. Calvi 20020 Magnago (MI)	S (1)	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vanzaghello - Magnago	Via Carroccio 20020 Magnago (MI)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 250 II 250	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Castano Primo	Piazzale Stazione, 1 20022 Castano Primo (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 250 II 250	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Turbigo	Via Stazione, 8 20029 Turbigo (MI)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 250 II 250	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Lido di Turbigo	Via Novara 20029 Turbigo (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 117	I	-	-	-	-	-	-
Galliate Parco del Ticino	SS 341 Regionale Ponte Ticino, 2 28066 Galliate (NO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 220	-	-	-	-	-	-	-
Galliate	Via Adua, 13 28066 Galliate (NO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 218 II 218	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Novara Nord	Via L. da Vinci 28100 Novara (NO)	S (1) (2)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 288 II-III 270	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Ferno - Lonate Pozzolo	Via Trento 21015 Lonate Pozzolo (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 252 II 252	I II	-	Si	Si	Si	Si	Si
Malpensa Aeroporto T1	Aeroporto Malpensa Terminal 1 21010 Ferno (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I 250 II 330 III 330 IV 250	I II III IV	-	-	Si	Si	Si	Si
Malpensa Aeroporto T2	Aeroporto Malpensa Terminal 2 21010 Ferno (VA)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	4	I-II 212 III-IV 212	I-II III-IV	-	-	Si	Si	Si	Si
Seregno	Piazza XXV Aprile, 3 20831 Seregno (MB)	S (4)	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seveso Baruccana	Via Montecassino 20822 Seveso (MB)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 220	I	-	-	-	-	-	-
Cesano Maderno	Via Volta 20811 Cesano Maderno (MB)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 220	I	-	-	-	Si	-	Si
Cesano Maderno Parco delle Groane	Via Julia 20811 Cesano Maderno (MB)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 220	I	-	-	-	Si	-	Si
Groane	Via Groane, 29 20811 Cesano Maderno (MB)	S (1)	-	C (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ceriano Laghetto Parco delle Groane	Via Milano, 8 20816 Ceriano Laghetto (MB)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 220 II 220	I II	-	Si	-	Si	-	-
Ceriano Laghetto - Solaro	Via 1° Maggio, 71 20816 Ceriano Laghetto (MB)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 220 II 220	I II	-	Si	-	Si	-	-
Saronno Sud	Via D. L. Sturzo, 1 21047 Saronno (VA)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 230 II 230	I II	-	-	Si	Si	-	Si
Milano Affori	Via Astesani 20161 Milano (MI)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 250 II-III 250	I II-III	-	Si	-	Si	Si	Si
Milano Brizzano Parco Nord	Via Pesaro 20161 Milano (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I-II 250 III 250	I-II III	-	-	Si	Si	-	Si
Cormano - Cusano Milanino	Via Sacco e Vanzetti 20095 Cusano Milanino (MI)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 250 II-III 250	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Paderno Dugnano	Via IV Novembre, 2 20037 Paderno Dugnano (MI)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 250 II 250	I II	-	Si	-	Si	-	Si

STAZIONI E FERMATE	INDIRIZZO	CLASSIFICAZIONE	SERVIZI		INSTALLAZIONI					BINARI			ACCESSO AI BINARI					
			Viaggiatori	Merci	Piano caricatore	Piattaforma girevole	Pesa a ponte	Sagoma limite	Rifornitore	Binari di circolazione	Lunghezza banchine	Banchine con pensilina	Attraversamenti a raso	Sottopassaggi	Sovrapassaggi	Scale fisse	Scale mobili	Ascensori
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Palazzolo Milanese	Via A. Coti Zelati, 55 20030 Paderno Dugnano (MI)	S (1)	V	C	-	-	-	-	-	3	I 230 II-III 268	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Varedo	Piazzale Stazione, 1 20814 Varedo (MB)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 250 II 250	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Bovisio Masciago	Via V. Veneto, 1 20813 Bovisio Masciago (MB)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 250 II 250	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Cesano Maderno	Via Volta 20811 Cesano Maderno (MB)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 275 II 275	I II	-	Si	Si	Si	-	Si
Seveso	Piazza G. Mazzini, 6 20822 Seveso (MB)	S	V	C	-	-	-	-	-	4	I 247 II-III 237 IV 200	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Meda	Piazza Stazione, 13 20821 Meda (MB)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 220 II 230 III 220	I II III	-	Si	-	Si	-	Si
Cabiate	Piazza Libertà, 6 22060 Cabiate (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 232	I	-	-	-	-	-	-
Mariano Comense	Piazza A. Diaz, 3 22066 Mariano Comense (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	Itr 230 I 232 II 234	Itr I II	-	Si	-	Si	-	Si
Carugo - Giussano	Via E. Toti, 82 22060 Carugo (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 220	I	-	-	-	-	-	-
Arosio	Via Trieste, 3 22060 Arosio (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 271 II 192	I	Si	-	-	-	-	-
Inverigo	Via degli Alpini, 9 22044 Inverigo (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 212 II 220	-	Si	-	-	-	-	-
Lambrugo - Lurago d'Erba	Via Stazione, 3 22045 Lambrugo (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 220	-	-	-	-	-	-	-
Merone	Via S. G. Emiliani, 14 22046 Merone (CO)	S (1) (5)	V	C	-	-	-	-	A	3	I 220 II-III 220	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Erba	Piazza Padania, 10 22036 Erba (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 230 II-III 240	I II-III	-	Si	-	Si	-	Si
Lezza - Carpesino	Via P. Mascagni, 2 22036 Erba (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 142	-	-	-	-	-	-	-
Ponte Lambro - Castelmarte	Viale Premuda, 3 22037 Ponte Lambro (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 216	-	-	-	-	-	-	-
Caslino d'Erba	Via Lambro 22030 Caslino d'Erba (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 215	-	-	-	-	-	-	-
Canzo	Piazza R. Sordo, 4 22035 Canzo (CO)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 225	-	-	-	-	-	-	-
Asso	Piazza A. Verza, 2 22035 Canzo (CO)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 259 II-III 208	-	-	-	-	-	-	-
Camnago - Lentate	Via XXIV Maggio, 24 20823 Lentate sul Seveso (MB)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	Itr 300 Itr 260	-	-	-	-	-	-	-
Brescia	Viale della Stazione, 58 25122 Brescia (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 167 II-III 106	II-III	-	-	-	-	-	-
Brescia Borgo San Giovanni	Via Villa Glori, 24 25126 Brescia (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 157 II 157	I II	-	Si	-	Si	-	Si
Brescia Violino	Via Re Rotari 25132 Brescia (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 101	I	-	-	-	Si	-	-
Mandolossa	Via Roncadelle 25132 Brescia (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 42	-	-	-	-	-	-	-
Castegnato	Via Roma, 3 25045 Castegnato (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 129 II-III 100	I II-III	-	Si	-	Si	-	-
Paderno Franciacorta	Via Stazione, 9 25050 Paderno Franciacorta (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 109	-	-	-	-	-	-	-

STAZIONI E FERMATE	INDIRIZZO	CLASSIFICAZIONE	SERVIZI		INSTALLAZIONI					BINARI			ACCESSO AI BINARI					
			Viaggiatori	Merci	Piano caricatore	Piattaforma girevole	Pesa a ponte	Sagoma limite	Rifornitore	Binari di circolazione	Lunghezza banchine	Banchine con pensilina	Attraversamenti a raso	Sottopassaggi	Sovrapassaggi	Scale fisse	Scale mobili	Ascensori
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Passirano	Via Stazione, 8 25050 Passirano (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 110 II 110	-	Si	-	-	-	-	-
Bornato - Calino	Viale Stazione, 10 25046 Cazzago San Martino (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 89 II-III 108	-	Si	-	-	-	-	-
Borgonato - Adro	Via Stazione, 24 25040 Corte Franca (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 109 II 105	-	Si	-	-	-	-	-
Provaglio - Timoline	Via Stazione Nuova, 1 25050 Provaglio d'Iseo (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 83	-	-	-	-	-	-	-
Iseo	Via XX Settembre, 29 25049 Iseo (BS)	S (1)	V	-	-	P(6) 23	-	-	G (7)	3	I 140 II-III 120	I II-III	Si	-	-	-	-	-
Pilzone	Via Giovanni XXIII, 4 25049 Iseo (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 55	-	-	-	-	-	-	-
Sulzano	Via S. Pericoli, 5 25058 Sulzano (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 109	I	-	-	-	-	-	-
Sale Marasino	Via Mazzini, 83 25057 Sale Marasino (BS)	S (1)	V	-	F	-	-	-	-	2	I 100 II 95	-	Si	-	-	-	-	-
Marone - Zone	Piazzale della Stazione 25054 Marone (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 78 II 78	-	Si	-	-	-	-	-
Vello	Via Rampa - Località Vello 25054 Marone (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 52	-	-	-	-	-	-	-
Toline	Via Lago, 9 - Località Toline 25055 Pisogne (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 28	-	-	-	-	-	-	-
Pisogne	Via Roma, 3 25055 Pisogne (BS)	S (1)	V	-	F	-	-	-	-	3	I 90 II-III 180	-	Si	-	-	-	-	-
Pian Camuno - Gratacasolo	Via XXV Aprile, 97 25050 Pian Camuno (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 65 II 62	-	Si	-	-	-	-	-
Artogne - Gianico	Via C. Battisti, 1 25040 Artogne (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 75	-	-	-	-	-	-	-
Darfo - Corna	Via C. Tassara, 10 25047 Darfo Boario Terme (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 131 II-III 110	-	Si	-	-	-	-	-
Boario Terme	Piazzale Einaudi, 7 25047 Darfo Boario Terme (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 102	-	-	-	-	-	-	-
Erbanno - Angone	Viale Stazione, 16 25047 Darfo Boario Terme (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 60	-	-	-	-	-	-	-
Pian di Borno	Viale Stazione, 21 25052 Piancogno (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 52	-	-	-	-	-	-	-
Cogno - Esine	Via Vittorio Veneto, 6/A 25052 Piancogno (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 85 II 85	-	Si	-	-	-	-	-
Cividate - Malegno	Via Roma, 26 25040 Cividate Camuno (BS)	S (1)	V	-	F	-	-	-	-	2	I 90 II 90	-	Si	-	-	-	-	-
Breno	Via C. Tassara, 29 25043 Breno (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	3	I 97 II 91 III 60	I	Si	-	-	-	-	-
Niardo - Losine	Via Brendibusio 25050 Niardo (BS)	F (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ceto - Cerveno	Via Stazione, 1 25040 Ceto (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 85	-	-	-	-	-	-	-
Capo di Ponte	Via Nazionale, 30 25044 Capo di Ponte (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 100 II 88	I	Si	-	-	-	-	-
Sellero	Via Scianica, 2 25050 Sellero (BS)	F (1)	V	-	-	-	-	-	-	1	I 50	-	-	-	-	-	-	-
Cedegolo	Via Statale, 42 25050 Sellero (BS)	S (1)	V	-	-	-	-	-	-	2	I 83 II 59	I	Si	-	-	-	-	-

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 █	28,779	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Carugo - Giussano	29,279	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA █	29,295	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Arosio	31,049	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	31,604	/	70	/	70	/	.	/	.	/	.	/	70	/	.
Segnale di avviso Inverigo	32,948	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°Inverigo	34,011	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	35,373	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA █	36,821	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Lambrugo - Lurago d'Erba	36,905	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	38,929	/	60	/	60	/	.	/	.	/	.	/	60	/	.
1 MERONE	39,336	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	39,670	/	70	/	70	/	.	/	.	/	.	/	70	/	.
PLA █	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 █	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 █	28,779		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Carugo - Giussano	29,279		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA █	29,295		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Arosio	31,049		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	31,604		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Segnale di avviso Inverigo	32,948		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°Inverigo	34,011		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	35,373		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA █	36,821		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
Lambrugo - Lurago d'Erba	36,905		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	38,929		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
1 MERONE	39,336		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	39,670		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
PLA █	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 █	47,028		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
°Canzo	49,679		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.
km	49,845		/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
°ASSO	50,412		/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

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%
°ISEO	25,713		50	60	50	60	50	50	50
Deviatoi uscita Iseo	25,395		.	70	.	70	.	.	.
km	23,564		.	75	.	75	.	.	.
°Provaglio - Timoline	22,716		.	.	.	.	.	.	.
°Borgonato - Adro	20,813		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	18,085		.	.	.	.	.	.	.
km	17,466		.	60	.	60	.	.	.
1	°BORNATO - CALINO		.	.	.	.	.	.	.
km	16,085		.	70	.	70	.	.	.
km	14,643		.	95	.	90	.	.	.
°Passirano	14,087		.	.	.	.	.	.	.
km	12,536		.	110	.	.	.	.	.
°Paderno Franciacorta	12,052		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	9,974		.	.	.	.	.	.	.
°Castegnato	8,695		.	.	.	.	.	.	.
km	6,345		.	80	.	80	.	.	.
PLA 	6,174		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	5,160		.	.	.	.	.	.	.
Mandolossa	5,148		.	.	.	.	.	.	.
PLA 	4,666		.	.	.	.	.	.	.
Brescia Violino	3,952		.	.	.	.	.	.	.
km	3,000		.	.	.	.	.	.	.
km	2,409		.	70	.	70	.	.	.
Brescia Borgo San Giovanni	2,087		.	.	.	.	.	.	.
km	0,461		30	30	30	30	30	30	30
°BRESCIA	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%
°ISEO	25,713		60	60	60	60	60	60
Deviatoio uscita Iseo	25,934		80	80	80	80	80	80
PLA █	28,559		.	.	.	.	.	.
PLA █	28,878		.	.	.	.	.	.
Pilzone	28,885		.	.	.	.	.	.
PLA █	29,386		.	.	.	.	.	.
PLA █	29,778		.	.	.	.	.	.
km	30,338		70	70	70	70	70	70
PLA █	30,943		.	.	.	.	.	.
PLA █	31,227		.	.	.	.	.	.
Sulzano	31,324		.	.	.	.	.	.
PLA █	31,474		.	.	.	.	.	.
PLA █	31,941		.	.	.	.	.	.
PLA █	32,766		.	.	.	.	.	.
°Sale Marasino	34,171		.	.	.	.	.	.
Deviatoio uscita Sale Marasino	34,354		80	80	80	80	80	80
Segnale di protez. Marone - Zone	37,147		65	65	65	65	65	65
°Marone - Zone	37,740		.	.	.	.	.	.
Vello	39,670		.	.	.	.	.	.
PLA █	39,708		.	.	.	.	.	.
Toline	44,591		70	70	70	70	70	70
PLA █	44,661		.	.	.	.	.	.
PLA █	46,039		.	.	.	.	.	.
°Pisogne	47,377		.	.	.	.	.	.
km	47,856		90	90	90	90	90	90
PLA █	50,161		.	.	.	.	.	.
PLA █	50,673		.	.	.	.	.	.
PLA █	51,216		.	.	.	.	.	.
°Pian Camuno - Gratacasolo	52,090		.	.	.	.	.	.
km	53,224		75	75	75	75	75	75
PLA █	54,246		.	.	.	.	.	.
PLA █	54,907		.	.	.	.	.	.
Artogne - Gianico	54,948		.	.	.	.	.	.
PLA █	55,251		.	.	.	.	.	.
PLA █	56,282		.	.	.	.	.	.
PLA █	57,310		.	.	.	.	.	.
°Darfo - Corna	58,452		.	.	.	.	.	.

Seguono Sige 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%
°Darfo - Corna	58,452		75	75	75	75	75	75	75
Boario Terme	59,664		.	.	.	.	.	.	.
Erbanno - Angone	60,682		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	60,813		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	61,641		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	63,048		.	.	.	.	.	.	.
Pian di Borno	63,345		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	63,609		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	63,916		.	.	.	.	.	.	.
°Cogno - Esine	65,498		.	.	.	.	.	.	.
°Cividate - Malegno	68,226		70	70	70	70	70	70	70
km	71,843		60	60	60	60	60	60	60
°Breno	72,047		.	.	.	.	.	.	.
km	72,368		80	80	80	80	80	80	80
PLA  	73,647		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	73,826		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	74,720		.	.	.	.	.	.	.
Niardo - Losine	75,331		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	76,273		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	76,680		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	76,964		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	77,463		.	.	.	.	.	.	.
Ceto - Cerveno	77,494		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	79,142		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	79,966		.	.	.	.	.	.	.
km	80,667		60	60	60	60	60	60	60
°Capo di Ponte	81,967		.	.	.	.	.	.	.
km	82,892		85	85	85	85	85	85	85
Sellero	84,579		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	84,652		.	.	.	.	.	.	.
km	86,247		60	60	60	60	60	60	60
°Cedegolo	86,758		.	.	.	.	.	.	.
km	87,821		50	50	50	50	50	50	50
km	88,376		65	65	65	65	65	65	65
km	90,205		50	50	50	50	50	50	50
PLA  	90,721		.	.	.	.	.	.	.
Forno Allione	90,745		.	.	.	.	.	.	.
°Malonno	94,247		.	.	.	.	.	.	.
km	94,575		65	65	65	65	65	65	65
PLA  	96,498		.	.	.	.	.	.	.
Sonica	100,140		.	.	.	.	.	.	.
PLA  	100,778		.	.	.	.	.	.	.
EDOLO	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%
°ISEO	25,713		50	60	50	60	50	50	50
Deviatoio uscita Iseo	25,934		.	75	.	75	.	.	.
PLA █	28,559		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	28,878		.	.	.	.	.	.	.
Pilzone	28,885		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	29,386		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	29,778		.	.	.	.	.	.	.
km	30,338		.	70	.	70	.	.	.
PLA █	30,943		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	31,227		.	.	.	.	.	.	.
Sulzano	31,324		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	31,474		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	31,941		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	32,766		.	.	.	.	.	.	.
°Sale Marasino	34,171		.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio uscita Sale Marasino	34,354		.	75	.	75	.	.	.
Segnale di protez. Marone - Zone	37,147		.	60	.	60	.	.	.
°Marone - Zone	37,740		.	.	.	.	.	.	.
Vello	39,670		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	39,708		.	.	.	.	.	.	.
Toline	44,591		.	65	.	65	.	.	.
PLA █	44,661		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	46,039		.	.	.	.	.	.	.
°Pisogne	47,377		.	.	.	.	.	.	.
km	47,856		.	85	.	85	.	.	.
PLA █	50,161		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	50,673		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	51,216		.	.	.	.	.	.	.
°Pian Camuno - Gratacasolo	52,090		.	.	.	.	.	.	.
km	53,224		.	70	.	70	.	.	.
PLA █	54,246		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	54,907		.	.	.	.	.	.	.
Artogne - Gianico	54,948		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	55,251		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	56,282		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	57,310		.	.	.	.	.	.	.
°Darfo - Corna	58,452		.	.	.	.	.	.	.

Seguono Sige 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%
°Darfo - Corna	58,452		50	70	50	70	50	50	50
Boario Terme	59,664		.	.	.	.	.	.	.
Erbanno - Angone	60,682		.	.	.	.	.	.	.
PLA	60,813		.	.	.	.	.	.	.
PLA	61,641		.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,048		.	.	.	.	.	.	.
Pian di Borno	63,345		.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,609		.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,916		.	.	.	.	.	.	.
°Cogno - Esine	65,498		.	.	.	.	.	.	.
°Cividate - Malegno	68,226		.	.	.	.	.	.	.
km	71,843		.	60	.	60	.	.	.
°Breno	72,047		.	.	.	.	.	.	.
km	72,368		.	75	.	75	.	.	.
PLA	73,647		.	.	.	.	.	.	.
PLA	73,826		.	.	.	.	.	.	.
PLA	74,720		.	.	.	.	.	.	.
Niardo - Losine	75,331		.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,273		.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,680		.	.	.	.	.	.	.
PLA	76,964		.	.	.	.	.	.	.
PLA	77,463		.	.	.	.	.	.	.
Ceto - Cerveno	77,494		.	.	.	.	.	.	.
PLA	79,142		.	.	.	.	.	.	.
PLA	79,966		.	.	.	.	.	.	.
km	80,667		.	60	.	60	.	.	.
°Capo di Ponte	81,967		.	.	.	.	.	.	.
km	82,892		.	80	.	80	.	.	.
Sellero	84,579		.	.	.	.	.	.	.
PLA	84,652		.	.	.	.	.	.	.
km	86,247		.	60	.	60	.	.	.
°Cedegolo	86,758		.	.	.	.	.	.	.
km	87,821		.	50	.	50	.	.	.
km	88,376		.	60	.	60	.	.	.
km	90,205		.	50	.	50	.	.	.
PLA	90,721		.	.	.	.	.	.	.
Forno Allione	90,745		.	.	.	.	.	.	.
°Malonno	94,247		.	.	.	.	.	.	.
km	94,575		.	60	.	60	.	.	.
PLA	96,498		.	.	.	.	.	.	.
Sonica	100,140		.	.	.	.	.	.	.
PLA	100,778		.	.	.	.	.	.	.
EDOLO	102,709		.	.	.	.	.	.	.

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%
EDOLO	102,709		65	65	65	65	65	65	65
PLA	100,778		.	.	.	.	.	.	.
<i>Sonica</i>	100,140		.	.	.	.	.	.	.
PLA	96,498		.	.	.	.	.	.	.
km	94,575		50	50	50	50	50	50	50
^o Malonno	94,247		.	.	.	.	.	.	.
<i>Forno Allione</i>	90,745		.	.	.	.	.	.	.
PLA	90,721		.	.	.	.	.	.	.
km	90,205		65	65	65	65	65	65	65
km	88,376		50	50	50	50	50	50	50
km	87,821		60	60	60	60	60	60	60
^o Cedegolo	86,758		.	.	.	.	.	.	.
km	86,247		85	85	85	85	85	85	85
PLA	84,652		.	.	.	.	.	.	.
<i>Sellero</i>	84,579		.	.	.	.	.	.	.
PLA	83,186		.	.	.	.	.	.	.
km	82,892		60	60	60	60	60	60	60
PLA	82,882		.	.	.	.	.	.	.
^o Capo di Ponte	81,967		.	.	.	.	.	.	.
km	80,667		80	80	80	80	80	80	80
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	60	60	60	60	60
^o Breno	72,047		.	.	.	.	.	.	.
km	71,843		70	70	70	70	70	70	70
PLA	70,133		.	.	.	.	.	.	.
PLA	69,668		.	.	.	.	.	.	.
PLA	69,463		.	.	.	.	.	.	.
PLA	69,242		.	.	.	.	.	.	.
^o Cividate - Malegno	68,226		75	75	75	75	75	75	75
^o Cogno - Esine	65,498		.	.	.	.	.	.	.

Seguono Sige 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%
°Cogno - Esine	65,498		75	75	75	75	75	75	75
PLA	63,916		.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,609		.	.	.	.	.	.	.
Pian di Borno	63,345		.	.	.	.	.	.	.
PLA	63,048		.	.	.	.	.	.	.
PLA	61,641		.	.	.	.	.	.	.
PLA	60,813		.	.	.	.	.	.	.
Erbanno - Angone	60,682		.	.	.	.	.	.	.
Boario Terme	59,664		.	.	.	.	.	.	.
°Darfo - Corna	58,452		.	.	.	.	.	.	.
PLA	55,251		.	.	.	.	.	.	.
Artogne - Gianico	54,948		.	.	.	.	.	.	.
PLA	54,907		.	.	.	.	.	.	.
PLA	54,246		.	.	.	.	.	.	.
PLA	53,336		.	.	.	.	.	.	.
km	53,224		90	90	90	90	90	90	90
PLA	52,772		.	.	.	.	.	.	.
°Pian Camuno - Gratacasolo	52,090		.	.	.	.	.	.	.
km	47,856		70	70	70	70	70	70	70
°Pisogne	47,377		.	.	.	.	.	.	.
PLA	44,661		.	.	.	.	.	.	.
Toline	44,591		65	65	65	65	65	65	65
PLA	39,708		.	.	.	.	.	.	.
Vello	39,670		.	.	.	.	.	.	.
PLA	38,952		.	.	.	.	.	.	.
°Marone - Zone	37,740		.	.	.	.	.	.	.
km	37,147		80	80	80	80	80	80	80
Deviatoio ingresso Sale Marasino	34,354		70	70	70	70	70	70	70
°Sale Marasino	34,171		.	.	.	.	.	.	.
PLA	31,941		.	.	.	.	.	.	.
PLA	31,474		.	.	.	.	.	.	.
Sulzano	31,324		.	.	.	.	.	.	.
PLA	31,227		.	.	.	.	.	.	.
PLA	30,943		.	.	.	.	.	.	.
km	30,338		80	80	80	80	80	80	80
PLA	29,778		.	.	.	.	.	.	.
PLA	29,386		.	.	.	.	.	.	.
Pilzone	28,885		.	.	.	.	.	.	.
PLA	28,878		.	.	.	.	.	.	.
PLA	28,559		.	.	.	.	.	.	.
PLA	27,579		.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio ingresso Iseo	25,934		60	60	60	60	60	60	60
°ISEO	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%
EDOLO	102,709		50	60	50	60	50	50	50
PLA	100,778		.	.	.	.	.	.	.
<i>Sonica</i>	100,140		.	.	.	.	.	.	.
PLA	96,498		.	.	.	.	.	.	.
km	94,575		.	50	.	50	.	.	.
^o Malonno	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	.	.	.
^o Cedegolo	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		.	.	.	.	.	.	.
^o Capo di Ponte	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	.	.	.
^o Breno	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.
^o Cividate - Malegno	68,226		.	.	.	.	.	50	50
^o Cogno - Esine	65,498		.	.	.	.	.	.	.

Seguono Sige 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%
°Cogno - Esine	65,498		50	70	50	70	50	50	50
PLA █	63,916		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	63,609		.	.	.	.	.	.	.
Pian di Borno	63,345		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	63,048		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	61,641		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	60,813		.	.	.	.	.	.	.
Erbanno - Angone	60,682		.	.	.	.	.	.	.
Boario Terme	59,664		.	.	.	.	.	.	.
°Darfo - Corna	58,452		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	55,251		.	.	.	.	.	.	.
Artogne - Gianico	54,948		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	54,907		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	54,246		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	53,336		.	.	.	.	.	.	.
km	53,224		.	85	.	85	.	.	.
PLA █	52,772		.	.	.	.	.	.	.
°Pian Camuno - Gratacasolo	52,090		.	.	.	.	.	.	.
km	47,856		.	65	.	65	.	.	.
°Pisogne	47,377		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	44,661		.	.	.	.	.	.	.
Toline	44,591		.	60	.	60	.	.	.
PLA █	39,708		.	.	.	.	.	.	.
Vello	39,670		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	38,952		.	.	.	.	.	.	.
°Marone - Zone	37,740		.	.	.	.	.	.	.
km	37,147		.	75	.	75	.	.	.
Deviatoio ingresso Sale Marasino	34,354		.	70	.	70	.	.	.
°Sale Marasino	34,171		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	31,941		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	31,474		.	.	.	.	.	.	.
Sulzano	31,324		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	31,227		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	30,943		.	.	.	.	.	.	.
km	30,338		.	75	.	75	.	.	.
PLA █	29,778		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	29,386		.	.	.	.	.	.	.
Pilzone	28,885		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	28,878		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	28,559		.	.	.	.	.	.	.
PLA █	27,579		.	.	.	.	.	.	.
Deviatoio ingresso Iseo	25,934		.	60	.	60	.	.	.
°ISEO	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%
°ROVATO FN	5,740	30	30	30	30	30	30	30
Deviatoi uscita Rovato FN	5,246	70	70	70	70	70	70	70
Rovato Centro	4,195	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,956	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,502	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,189	.	.	.	.	.	.	.
Cazzago San Martino	2,114	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,015	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	1,489	.	.	.	.	.	.	.
km	0,524	30	30	30	30	30	30	30
°BORNATO - CALINO	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%
°ROVATO FN	5,740	30	30	30	30	30	30	30
Deviatoi uscita Rovato FN	5,246	50	70	50	70	50	50	50
Rovato Centro	4,195	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,956	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,502	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,189	.	.	.	.	.	.	.
Cazzago San Martino	2,114	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	2,015	.	.	.	.	.	.	.
PLA ████	1,489	.	.	.	.	.	.	.
km	0,524	30	30	30	30	30	30	30
°BORNATO - CALINO	0,000	.	.	.	.	.	.	.