

CIRCOLARE TERRITORIALE N° 02 - 2026

STAZIONE DI ISEO

1. VALIDITÀ

Quanto disposto dalla presente Circolare Territoriale sarà in vigore dalle ore **03.00** del giorno **28 febbraio 2026**.

2. ATTIVAZIONE DI ULTERIORI MANIGLIE DI CONSENSO PER L'INGRESSO DEI TRENI INCROCIANTI

All'estremità delle banchine viaggiatori del I binario e tra il II e il III binario, lato Sale Marasino, vengono attivate due ulteriori maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrociati (maniglie RAR).

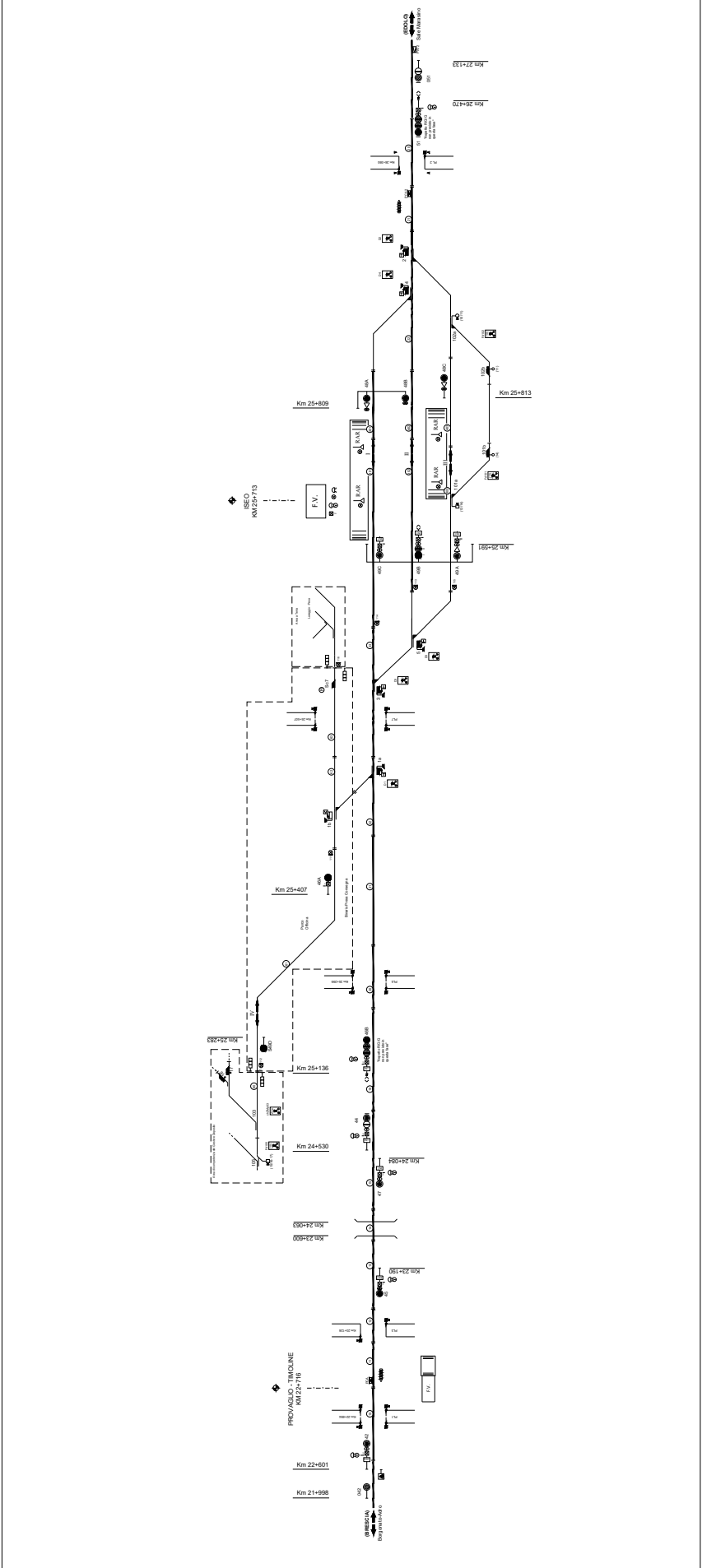
Per l'utilizzo delle suddette maniglie trova applicazione quanto previsto dalla normativa vigente.

In allegato si trasmette il piano schematico riportante le suddette modifiche che annulla e sostituisce quello riportato in allegato alla Circolare Territoriale n° 21/2025.

MODIFICHE APPORTATE AL FASCICOLO LINEE

Le pagine 5/6, 35/36 e 37/38 del Fascicolo linee vengono sostituite dalle corrispondenti pagine allegate alla presente Circolare Territoriale.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Domenico MARINO)



NUMERO D'ORDINE	CIRCOLARE TERRITORIALE	PAGINE MODIFICATE	IN VIGORE DAL
56	CT n° 17/2023	5/6, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 71/72, 77/78, 195/196.	08/07/2023
57	CT n° 18/2023	5/6, 7/8, 9/10, 23/24, 27/28, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	23/07/2023
58	CT n° 20/2023	5/6, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	12/08/2023
59	CT n° 21/2023	5/6, 63/64, 65/66, 161/162, 163/164, 175/176.	30/08/2023
60	CT n° 24/2023	5/6, 80/81.	10/09/2023
61	CT n° 25/2023	5/6, 73/74.	11/09/2023
62	CT n° 30/2023	5/6, 11/12, 73/74, 99/100, 101/102, 161/162, 165/166, 233/234, 235/236, 237/238.	10/12/2023
63	CT n° 31/2023	5/6, 73/74.	12/12/2023
64	CT n° 32/2023	5/6, 77/78, 123/124.	21/12/2023
65	CT n° 33/2023	5/6, 81/82.	27/12/2023
66	CT n° 35/2023	5/6, 29/30.	01/01/2024
67	CT n° 36/2023	5/6, 75/76.	18/01/2024
68	CT n° 38/2023	5/6, 77/78.	20/01/2024
69	CT n° 01/2024	5/6, 13/14, 63/64, 251/252.	10/02/2024
70	CT n° 02/2024	5/6, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	22/02/2024
71	CT n° 04/2024	5/6, 71/72, 77/78, 195/196.	01/03/2024
72	CT n° 05/2024	5/6, 77/78.	09/03/2024
73	CT n° 06/2024	5/6, 75/76.	11/03/2024
74	CT n° 07/2024	5/6, 71/72, 73/74.	23/03/2024
75	CT n° 08/2024	5/6, 77/78.	13/04/2024
76	CT n° 10/2024	5/6, 151/152, 153/154, 155/156.	20/04/2024
77	CT n° 11/2024	5/6, 35/36, 37/38, 39/40, 41/42, 43/44.	22/04/2024
78	CT n° 12/2024	5/6, 83/84.	18/05/2024
79	CT n° 15/2024	5/6, 9/10, 15/16, 17/18, 25/26, 79/80, 95/96, 97/98, 151/152, 153/154, 155/156, 157/158, 159/160, 223/224, 225/226, 227/228, 229/230, 231/232.	01/06/2024
80	CT n° 16/2024	5/6, 77/78.	09/06/2024
81	CT n° 18/2024	5/6, 27/28, 29/30.	01/07/2024
82	CT n° 19/2024	5/6, 73/74.	01/08/2024
83	CT n° 20/2024	5/6, 43/44, 45/46.	03/08/2024
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
104	CT n° 43/2025	5/6, 7/8, 9/10, 11/12, 13/14, 15/16, 17/18, 19/20, 21/22, 25/26, 31/32, 33/34, 35/36, 37/38, 39/40, 43/44, 44-1/44-2, 44-3/44-4, 44-5/44-6, 44-7/44-8, 45/46, 47/48, 49/50, 51/52, 59/59-1, 59-2/60, 63/64, 65/66, 67/68, 71/72, 73/74, 79/80, 93/94, 113/114, 115/116, 117/118, 119/120, 127/128, 131/132, 133/134, 135/136, 137/138, 139/140, 141/142, 143/144, 145/146, 147/148, 149/150, 155/156, 213/214, 215/216, 217/218.	17/01/2026
105	CT n° 48/2025	5/6, 157/158, 159/160.	27/01/2026
106	CT n° 02/2026	5/6, 35/36, 37/38.	28/02/2026

22. 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.

23. 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 FV, all'estremità lato Sale Marasino delle banchine viaggiatori del I binario e tra il II e il III binario, nonché su quest'ultima banchina viaggiatori in corrispondenza del FV, 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.

24. 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 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.

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.

25. 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.

26. Malpensa Aeroporto T1

Le casse di manovra dei deviatori centralizzati n° 7a/b e n° 8a/b sono munite di segnali indicatori da deviatoio permanentemente luminosi, posti su basamento proprio in prossimità dei deviatori stessi che forniscono, tramite due schermi contrapposti, le medesime indicazioni previste dall'articolo 54.2. del RS.

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

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

27. Malpensa Aeroporto T2

Le casse di manovra dei deviatori centralizzati n° 11 e n° 15 sono munite di segnali indicatori da deviatoio permanentemente luminosi, posti su basamento proprio in prossimità dei deviatori stessi che forniscono, tramite due schermi contrapposti, le medesime indicazioni previste dall'articolo 54.2. del RS.

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

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

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.

28. Mariano Comense

L'approccio al paraurti del binario tronco è gestito dal SCMT mediante lo sviluppo di una curva di frenatura, a partire da circa 100 metri 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.

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.

29. Marone - Zone

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

30. 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.

31. 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 Bovisio 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.

32. 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).

33. Milano Bovisa Politecnico

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

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

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

34. Milano Cadorna

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

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

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

35. 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.

36. 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.

37. 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.

38. 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).

39. 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.

40. 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.

41. 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.

42. 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 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.

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'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.

43. 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).

44. 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