

CIRCOLARE TERRITORIALE N° 22 - 2026

MODIFICHE AL PIAZZALE E AL SEGNALAMENTO NELLA STAZIONE DI CAMNAGO - LENTATE

1. VALIDITÀ

Quanto disposto dalla presente Circolare Territoriale sarà in vigore dalle ore **03.00** del giorno **30 agosto 2026**.

2. MODIFICHE AL PIAZZALE

Viene tolto d'opera il deviatoio centralizzato n° 02a/b.

Viene attivato il deviatoio n° 25a/b. Il suddetto deviatoio è immobilizzato in posizione rovescia con i dispositivi di cui all'articolo 4.6. del Regolamento per la circolazione dei treni; le relative casse di manovra sono munite dell'indicatore da deviatoio di cui all'articolo 54.1. del Regolamento sui segnali.

Viene attivato il deviatoio n° 31/32 formante una comunicazione. Il suddetto deviatoio è immobilizzato in posizione normale con i dispositivi di cui all'articolo 4.6. del Regolamento per la circolazione dei treni; le relative casse di manovra sono munite dell'indicatore da deviatoio di cui all'articolo 54.2. del Regolamento sui segnali.

Viene tolto d'opera il deviatoio semplice n° 04 e viene attivato un nuovo deviatoio inglese doppio n° 04/26. Il deviatoio n° 26 è immobilizzato in posizione normale con i dispositivi di cui all'articolo 4.6. del Regolamento per la circolazione dei treni.

Inoltre, viene modificato il tracciato tra le progressive chilometriche 22+736 e 23+130.

In allegato si trasmette il piano schematico della stazione di Camnago - Lentate.

3. MODIFICHE AL SEGNALAMENTO

Vengono modificati gli aspetti del segnale n° 703A; tale segnale diviene a una luce, assume solo la funzione di segnale di termine itinerario per i treni dispari ricevuti al II binario e diretti al «Deposito» e viene traslato lateralmente. Dallo stesso vengono tolti d'opera il segnale di avanzamento di cui all'articolo 38.1. del Regolamento sui segnali, il segnale di chiamata telefonica dell'agente di condotta di cui all'articolo 2. dell'allegato 1 del Regolamento sui segnali e la tabella di individuazione dei segnali delle località di servizio munite di segnalamento plurimo di cui all'articolo 24. dell'allegato 1 del Regolamento sui segnali.

Il segnale di protezione interno n° 703B, mantenendo gli attuali aspetti e funzioni, viene spostato alla destra del binario cui comanda.

Vengono modificati gli aspetti del segnale di partenza interno n° 704A; tale segnale diviene a una luce.

Il segnale n° 702B assume solo la funzione di segnale di partenza unico dal II binario per i treni pari provenienti dal «Deposito». Dallo stesso viene tolta d'opera la tabella di individuazione dei segnali delle località di servizio munite di segnalamento plurimo di cui all'articolo 24. dell'allegato 1 del Regolamento sui segnali.

In allegato si elencano funzioni e aspetti di tutti i segnali della stazione di Camnago - Lentate.

4. MOVIMENTI DI MANOVRA

Le norme previste per i movimenti di manovra regolati dai segnali fissi per i treni nell'ambito della suddetta stazione vengono modificate così come riportato nell'articolo 17.3. del Fascicolo linee.

5. PRESCRIZIONI AI TRENI

A tutti i treni che, dalle ore **03.00** del giorno **30 agosto 2026** e sino alle ore **03.00** del giorno **29 settembre 2026**, impegneranno la stazione di Camnago - Lentate, dovranno essere praticate le seguenti prescrizioni.

- **Ai treni dispari:**

«Come da Circolare Territoriale n° 22/2026 in vostro possesso, a Camnago - L. modificato il segnalamento di protezione interno e il dispositivo di armamento».

- **Ai treni pari:**

«Come da Circolare Territoriale n° 22/2026 in vostro possesso, a Camnago - L. modificato il segnalamento di partenza e il dispositivo di armamento».

6. ABROGAZIONI

Le Circolari Territoriali n° 22/2022, n° 13/2026 e n° 15/2026 sono abrogate.

MODIFICHE APPORTATE AL FASCICOLO LINEE

Le pagine 6-1/6-2, 31/32, 39/40, 53/54, 81/82, 107/108 e 161/162 del Fascicolo linee vengono sostituite dalle corrispondenti pagine allegate alla presente Circolare Territoriale.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Gianluca TACCHI)

FUNZIONI E ASPETTI DEI SEGNALI DELLA STAZIONE DI CAMNAGO - LENTATE

1. SEGNALI DI PROTEZIONE

- Segnale n° **701**, luminoso di 1ª categoria a due luci e tre aspetti (**Rosso, Giallo o Rosso-Giallo**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 922 metri dai successivi segnali.
Ha la funzione di segnale di protezione esterno per i treni dispari e di avviso ai successivi segnali di protezione interno n° 703B e di termine itinerario n° 703A; per i treni dispari diretti al «Deposito» ha la funzione di segnale di protezione unico.
Lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché del segnale di chiamata telefonica dell'agente di condotta (allegato 1 articolo 2. RS), della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (articolo 38.3. RS) e della tabella di individuazione dei segnali delle località di servizio munite di segnalamento plurimo (allegato 1 articolo 24 RS).
La funzione di avviso a tale segnale è data dai segnali di partenza della stazione di Seveso.
- Segnale n° **703B**, luminoso di 1ª categoria a tre luci e due aspetti (**Rosso o Rosso-Giallo-Giallo**), posto alla destra del binario cui comanda a una distanza di 652 metri dai successivi segnali.
Ha la funzione di segnale di protezione interno per i treni dispari e di avviso ai successivi segnali di termine itinerario n° 705A e n° 705B; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché del segnale di chiamata telefonica dell'agente di condotta (allegato 1 articolo 2. RS) e della tabella di individuazione dei segnali delle località di servizio munite di segnalamento plurimo (allegato 1 articolo 24 RS).
La funzione di avviso a tale segnale è data dal segnale di protezione esterno n° 701.

2. SEGNALI DI PARTENZA

- Segnale n° **704A**, luminoso di 1ª categoria a una luce e quattro aspetti (**Rosso, Giallo, Giallo lampeggiante o Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 600 metri dal successivo segnale.
Ha la funzione di segnale di partenza interno per i treni pari dal binario I tronco e di avviso al successivo segnale di partenza esterno n° 702A; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché del segnale di chiamata telefonica dell'agente di condotta (allegato 1 articolo 2. RS) e della tabella di individuazione dei segnali delle località di servizio munite di segnalamento plurimo (allegato 1 articolo 24 RS).
- Segnale n° **704B**, luminoso di 1ª categoria a una luce e quattro aspetti (**Rosso, Giallo, Giallo lampeggiante o Verde**), posto alla destra del binario cui comanda a una distanza di 600 metri dal successivo segnale.
Ha la funzione di segnale di partenza interno per i treni pari dal binario II tronco e di avviso al successivo segnale di partenza esterno n° 702A; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS), nonché della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS), del segnale di chiamata telefonica dell'agente di condotta (allegato 1 articolo 2. RS) e della tabella di individuazione dei segnali delle località di servizio munite di segnalamento plurimo (allegato 1 articolo 24 RS).
- Segnale n° **702A**, luminoso di 1ª categoria a due luci e quattro aspetti (**Rosso, Giallo, Verde o Giallo-Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 607 metri dal successivo segnale.
Ha la funzione di segnale di partenza esterno per i treni pari dal I binario e di avviso al successivo segnale di protezione della stazione di Seveso; lo stesso è munito del segnale di chiamata telefonica dell'agente di condotta (allegato 1 articolo 2. RS) e della tabella di individuazione dei segnali delle località di servizio munite di segnalamento plurimo (allegato 1 articolo 24 RS).
- Segnale n° **702B**, luminoso di 1ª categoria a due luci e quattro aspetti (**Rosso, Giallo, Verde o Giallo-Verde**), posto alla destra del binario cui comanda a una distanza di 607 metri dal successivo segnale.
Ha la funzione di segnale di partenza unico dal II binario per i treni pari provenienti dal «Deposito» e di avviso al successivo segnale di protezione della stazione di Seveso; lo stesso è munito della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS) e del segnale di chiamata telefonica dell'agente di condotta (allegato 1 articolo 2. RS).

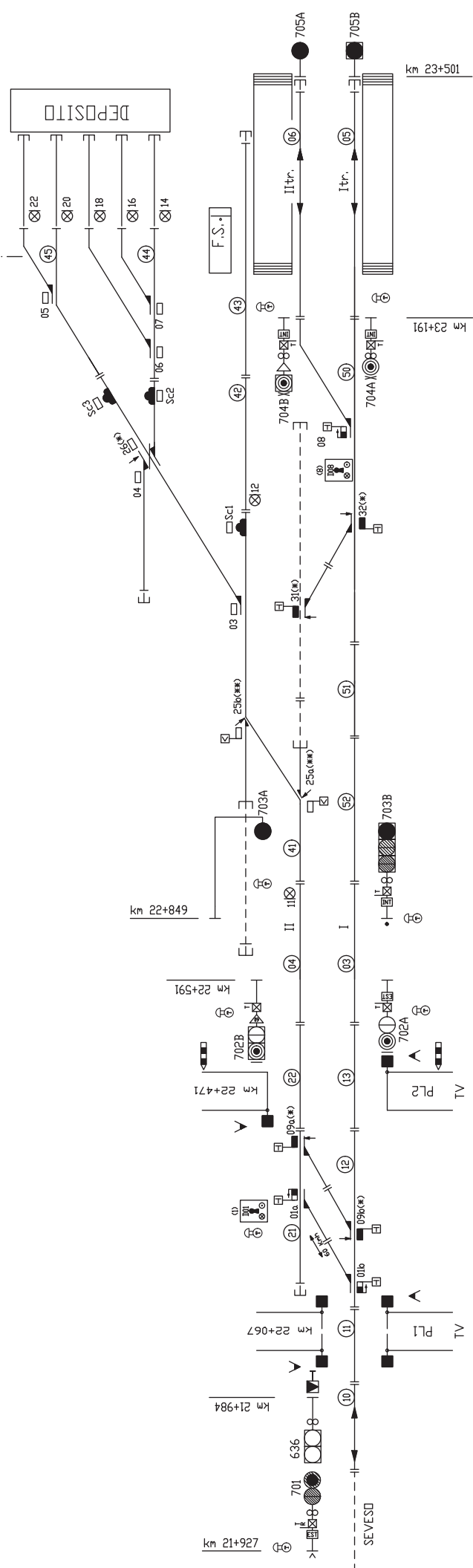
3. SEGNALI DI TERMINE ITINERARIO

- Segnale n° **703A**, luminoso di 1ª categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla sinistra del binario cui comanda.
Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni dispari ricevuti al II binario e diretti al «Deposito».

- Segnale n° **705A**, luminoso di 1ª categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla sinistra del binario cui comanda in corrispondenza del relativo paraurti.
Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni dispari ricevuti al binario II tronco.
- Segnale n° **705B**, luminoso di 1ª categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla destra del binario cui comanda in corrispondenza del relativo paraurti.
Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni dispari ricevuti al binario I tronco.

(*) Deviato immobilizzato
con articolo 46 RCT
in posizione NORMALE
(**) Deviato immobilizzato
con articolo 46 RCT
in posizione RIVESCIA

CAMNAGO - LENTATE



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. o 51.2. 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;
- il segnale di protezione interno n° 703B comanda 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 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;
- il segnale di partenza esterno n° 702A comanda il proseguimento dal I binario verso Seveso.

Il segnale di partenza 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, del segnale di protezione interno 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 dei 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.

disposizioni particolari previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 02/2025.

45. 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 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.

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.

46. 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.

47. 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).

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

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

48. 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.

49. 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 binario verso i binari I tronco e II tronco possono essere regolati tramite la disposizione a via libera del rispettivo segnale di protezione interno (n° 703B); in tal caso, i relativi istradamenti si estendono dal I binario fino ai rispettivi segnali di termine itinerario (n° 705A e n° 705B).

Parimenti i movimenti di manovra dai binari I tronco e II tronco verso il I 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 al rispettivo segnale di partenza esterno (n° 702A).

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

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

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

Dovendo eseguire i suddetti movimenti di manovra con i veicoli muniti del SSB del SCMT, l'agente di condotta deve mantenere inserita la funzione SCMT; in tal caso, devono essere adottate le norme previste per tale sistema, tenendo presente che, in caso di guasto o anomalia al SST con arresto dei movimenti di manovra in precedenza al segnale di protezione interno o ai segnali 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.

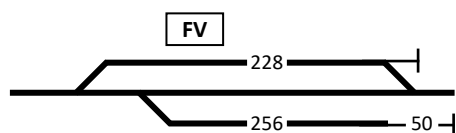
Nel caso di guasto al segnale basso, il movimento di manovra deve avvenire con le norme previste dall'ISM relative ai guasti e alle anomalie riguardanti i segnali bassi.

LOCALITÀ DI SERVIZIO	SEGNALI DI							BINARI INTERESSATI
	Avviso	Protezione	Partenza	Termine itinerario	Protezione propria PL	PBA	Visibilità (m)	
Tronco Seregno - Saronno								
Saronno				■				VII
Tronco Saronno - Seregno								
Ceriano Laghetto - Solaro			■					III (1)
Groane			■					III
Tratta Milano Bovisa Politecnico - Seveso								
Milano Bovisa Politecnico			■					VIII
Seveso				■				IV
Tratta Seveso - Milano Bovisa Politecnico								
Seveso			■					III
Milano Bovisa Politecnico			■					V - VII
Tronco Seveso - Asso								
Meda			■					II
Mariano Comense			■					II
Arosio			■					II
Merone			■					I - III
Erba			■					II
				■				III
Tronco Asso - Seveso								
Erba			■					I
Merone			■					II
Inverigo			■					I
Arosio			■					I
Mariano Comense			■					I
Meda			■					I
Seveso		■						-
Tronco Seveso - Camnago-Lentate								
Camnago - Lentate		■						Segnale di protezione interno
				■				I tronco
Tronco Camnago-Lentate - Seveso								
Camnago - Lentate			■					II
Seveso		■						-

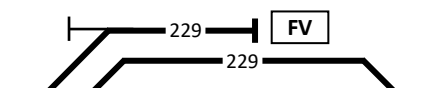
(1) Segnale ripetitore di partenza posto a 437 metri dal relativo segnale di partenza.

LOCALITÀ DI SERVIZIO	SEGNALI DI							BINARI INTERESSATI
	Avviso	Protezione	Partenza	Termine itinerario	Protezione propria PL	PBA	Visibilità (m)	
Tronco Brescia - Iseo								
Brescia Borgo San Giovanni			■					I
Castegnato			■					II
Passirano	■	■						Segnali di protezione esterno e interno
Borgonato - Adro			■					II
Tronco Iseo - Brescia								
Bornato - Calino			■					I
Castegnato			■					I
Brescia Borgo San Giovanni			■					II
Tronco Iseo - Edolo								
Sale Marasino			■					II
Pisogne			■					I
Pian Camuno - Gratacasolo			■					I
Darfo - Corna			■					II
Capo di Ponte			■					II
Malonno			■					II
Edolo				■				I
Tronco Edolo - Iseo								
Edolo			■					II
Breno			■					III
Cividate - Malegno			■					III
Cogno - Esine			■					I
Pian Camuno - Gratacasolo			■					II
Tronco Bornato-Calino - Rovato FN								
Bornato - Calino			■					I
Rovato FN				■				I - II
Tronco Rovato FN - Bornato-Calino								
Rovato FN			■					I - III

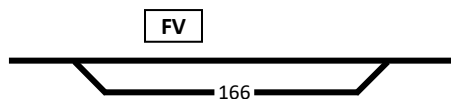
MEDA



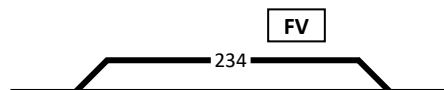
MARIANO COMENSE



AROSIO



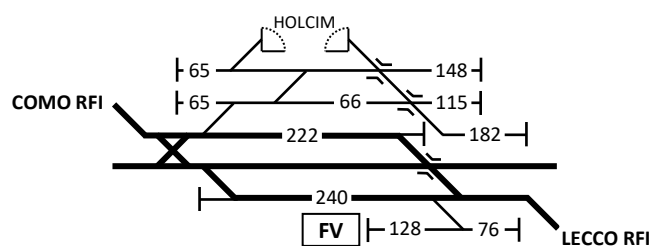
INVERIGO



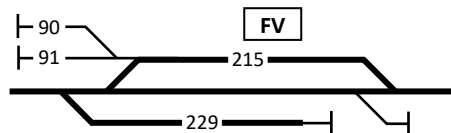
LAMBRUGO - LURAGO D'ERBA



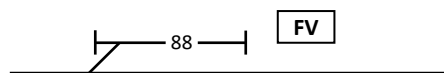
MERONE



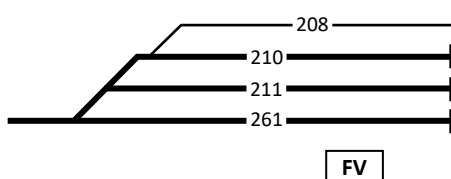
ERBA



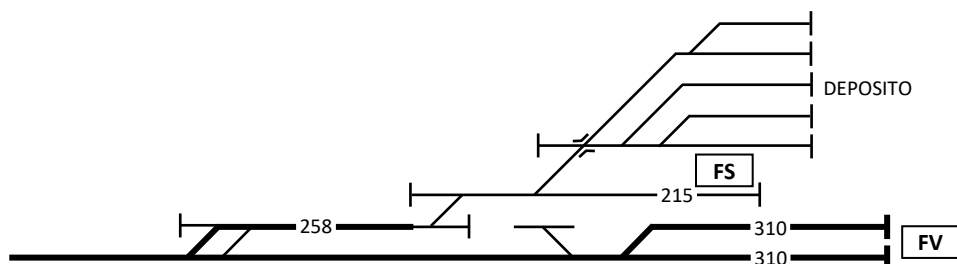
PONTE LAMBRO - CASTELMARTE



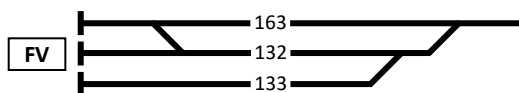
ASSO



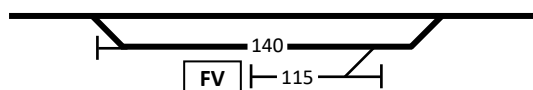
CAMNAGO - LENTATE



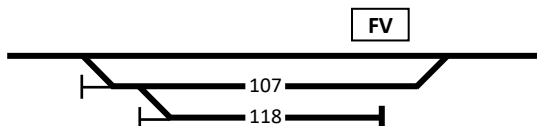
BRESCIA



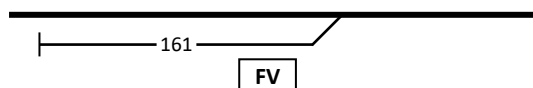
BRESCIA BORGO SAN GIOVANNI



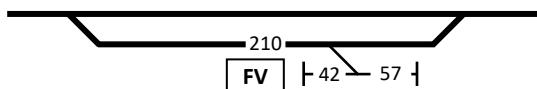
CASTEGNATO



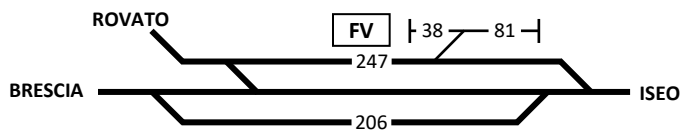
PADERNO FRANCIACORTA



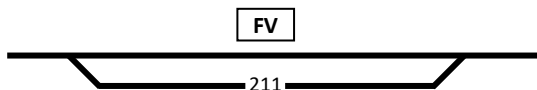
PASSIRANO



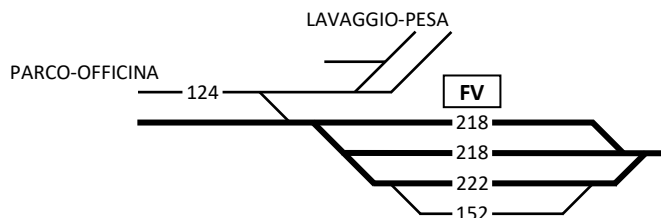
BORNATO - CALINO



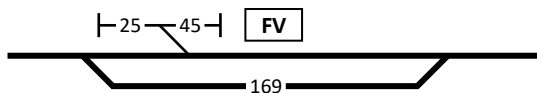
BORGONATO - ADRO



ISEO



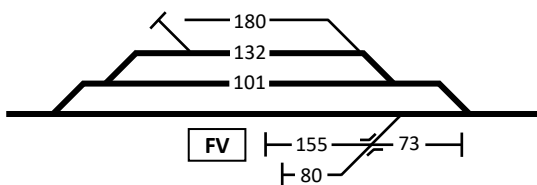
SALE MARASINO



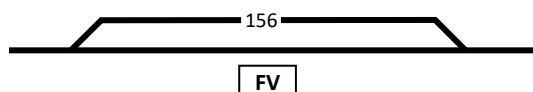
MARONE - ZONE



PISOGNE



PIAN CAMUNO - GRATACASOLO



Collegamenti con la Rete Ferroviaria Italiana

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

(1) Collegamento temporaneamente chiuso all'esercizio.

Fiancata principale tronco Seveso - Camnago-Lentate

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km		Località di servizio, fermate, PL, punti caratteristici e segnali di PBA	Identificativo numerico dei segnali	Segni convenzionali segnalamento e protezione PL	Segni convenzionali linea
Ascesa	Discesa		Parziali	Progressive				
8	-	8		21,208	SEVESO (1)	635	 (2)	
			0,081	21,289	Deviatoi uscita Seveso			
			0,137	21,426	PL		Segnale di partenza Seveso	
			0,641	22,067	PL	701	 (3)	
			0,404	22,471	PL		Segnale di protezione esterno Camnago - L.	
							Segnale di protezione esterno Camnago - L.	
			1,030	23,501	CAMNAGO - LENTATE (5) (6)	703	 (4)	

Fiancata principale tronco Camnago-Lentate - Seveso

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km		Località di servizio, fermate, PL, punti caratteristici e segnali di PBA	Identificativo numerico dei segnali	Segni convenzionali segnalamento e protezione PL	Segni convenzionali linea
Ascesa	Discesa		Parziali	Progressive				
-	8	1		23,501	CAMNAGO - LENTATE (5) (7) (8)	704	 (9)	
						702	 (10)	
			1,030	22,471	PL		Segnale di partenza esterno Camnago - L.	
			0,404	22,067	PL		Segnale di partenza esterno Camnago - L.	
			0,641	21,426	PL	636	 (11)	
			0,218	21,208	SEVESO	634	 (12)	

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

(2) Per i soli treni in partenza per Camnago - Lentate, la ripetizione continua dei segnali in macchina termina in corrispondenza dei segnali di partenza.

(3) Segnale di protezione esterno. Il segnale n° 701 è unico per i treni dispari ricevuti sul binario II e diretti nel «Deposito».

(4) Segnale di protezione interno. Il segnale n° 703A è di termine itinerario per i treni dispari ricevuti sul binario II e diretti nel «Deposito».

(5) Progressiva chilometrica riferita al termine delle banchine viaggiatori.

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

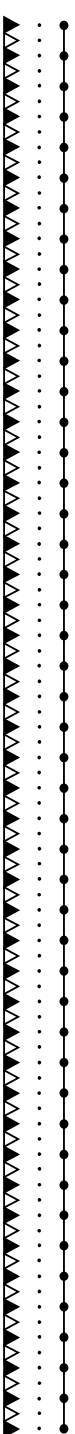
(7) Il tratto attrezzato con il SCMT inizia dai segnali di partenza interni.

(8) Per i treni pari provenienti dal «Deposito» il tratto attrezzato con il SCMT inizia dal segnale di partenza.

(9) Segnale di partenza interno.

(10) Segnale di partenza esterno. Il segnale n° 702B è unico per i treni pari provenienti dal «Deposito» e in partenza dal binario II.

Fiancata principale tronco Brescia - Iseo

Pendenza massima ‰		Grado di prestazione	Distanze in km		Località di servizio, fermate, PL, punti caratteristici e segnali di PBA	Identificativo numerico dei segnali	Segni convenzionali segnalamento e protezione PL	Segni convenzionali linea
Ascesa	Discesa		Parziali	Progressive				
4	2	5		0,000	BRESCIA (1)	2	 Segnale di partenza Brescia	
			0,433	0,433	PL			
			0,028	0,461	km			
			0,392	0,853	PL		Segnale di partenza Brescia	
			0,928	1,781	PL	4	 Segnale di protezione Brescia B. S. Giovanni	
			0,157	1,938	PL		Segnale di protezione Brescia B. S. Giovanni	
7	7		0,149	2,087	Brescia Borgo San Giovanni	6	 Segnale di protezione Brescia B. S. Giovanni	
			0,322	2,409	km			
-	12	1	0,591	3,000	Cippo			
			0,952	3,952	<i>Brescia Violino (2)</i>			
			0,714	4,666	PLA 		Segnale km 4,510	
8	2	7	0,482	5,148	<i>Mandolossa</i>			
			0,012	5,160	PLA 		Segnale km 4,510	
			1,014	6,174	PLA 		Segnale km 5,857 - Disp. com. km 3,405	
			0,171	6,345	km			
			0,917	7,262	Segnale di protezione propria PL	14		
			0,199	7,461	PLA 		Segnale km 7,262 - Disp. com. km 4,400	
						16		
11	-	10	1,234	8,695	Castegnato	18	 (3)	
			1,279	9,974	PLA		Segnale di partenza Castegnato	
			1,322	11,296	PL	22	 (4)	
			0,756	12,052	<i>Paderno Franciacorta</i>			
			0,102	12,154	PL		Segnale di protezione esterno Passirano	
			0,382	12,536	km			
			0,176	12,712	PL		Segnale di protezione esterno Passirano	
			0,491	13,203	PL		Segnale di protezione esterno Passirano	
						24	 (5)	
8	1		0,884	14,087	Passirano (RAR)	26	 Segnale di partenza Passirano	
			0,191	14,278	PL			
			0,365	14,643	km			
			0,336	14,979	PLA		Segnale di partenza Passirano	
			0,681	15,660	PLA		Segnale di partenza Passirano	
			0,425	16,085	km			
			0,445	16,530	PL	30	 Segnale di protezione Bornato - Calino	
12	9		0,155	16,685	BORNATO - CALINO (RAR) (6)	32		

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

(2) Progressiva chilometrica riferita all'asse della banchina viaggiatori.

(3) Il binario III è provvisto di segnale di termine itinerario.

(4) Segnale di protezione esterno.

(5) Segnale di protezione interno.

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