



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

**GESTIONE GOVERNATIVA**  
**FERROVIA CIRCUMETNEA**

**ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO CON SISTEMA**  
**DI BLOCCO ELETTRICO CONTA ASSI**

**Edizione 2023**

<b>REV.</b>	<b>DATA</b>	<b>DESCRIZIONE DELLA REVISIONE</b>	<b>REDATTO</b>	<b>VERIFICATO</b>	<b>APPROVATO</b>
1	27/04/2023	Prima Emissione	A. Galisano	S. Ferlito	D. Zito

## Sommario

Articolo 1 .....	4
<b>Caratteristiche e funzioni del blocco conta-assi</b> .....	4
Articolo 2 .....	4
<b>Descrizione dell'impianto di Blocco Conta-Assi</b> .....	4
Articolo 3 .....	5
<b>Dispositivi ed indicazioni per l'inversione del Blocco</b> .....	5
Articolo 4 .....	6
<b>Esercizio Normale</b> .....	6
Articolo 5 .....	7
<b>Manovre</b> .....	7
Articolo 6 .....	7
<b>Anormalità e Guasti</b> .....	7
Articolo 7 .....	8
<b>Movimenti di Treni con Segnali disposti a Via Impedita</b> .....	8
Articolo 8 .....	8
<b>Liberazione Artificiale del Blocco</b> .....	8
Articolo 9 .....	9
<b>Guasto del Blocco Conta-Assi</b> .....	9
Articolo 10 .....	10
<b>Lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di Blocco</b> .....	10

**ACRONIMI**

<b>Sigla</b>	<b>Acronimi</b>
<b>AdC</b>	Agente di Condotta
<b>ACEI</b>	Apparato centrale elettrico ad itinerario
<b>AM</b>	Agente della manutenzione
<b>B.ca</b>	Blocco elettrico conta-assi
<b>DCO</b>	Dirigente centrale operativo
<b>DET</b>	Disposizioni per l'esercizio in Telecomando
<b>RdC</b>	Regolatore della Circolazione
<b>IF</b>	Impresa Ferroviaria
<b>PL</b>	Passaggio a livello
<b>OMG</b>	Operatore di Movimento e Gestione
<b>OdM</b>	Operatore di Manovra
<b>QL</b>	Quadro luminoso
<b>RCT</b>	Regolamento Circolazione Treni CIRCUMETNEA
<b>Tl B.ca</b>	Tasto per la liberazione artificiale del blocco conta-assi
<b>TmRcs</b>	Tasto per la presa e stabilizzazione del senso del blocco conta-assi

## Articolo 1

### Caratteristiche e funzioni del blocco conta-assi

Il sistema di blocco conta-assi (B.ca) provvede ad assicurare il distanziamento dei treni a mezzo di segnali controllati o comandati da apposite apparecchiature, azionate dai treni stessi, che contando gli assi del treno in due punti determinati accertano la libertà della via.

Con l'impianto di B.ca le linee o tratti di linea, indicati nell'Orario di Servizio con apposito simbolo, vengono divise in sezioni di blocco, di lunghezza variabile, delimitate da segnali.

La sezione di blocco per ciascun senso di marcia è delimitata dal segnale di partenza (che è anche segnale di blocco) di una stazione e dal segnale di protezione della stazione successiva.

Tutte le stazioni sono distinte con numeri progressivi riportati nell'Orario di servizio.

I segnali di blocco delle stazioni (segnali di partenza) sono normalmente disposti a via impedita e si dispongono a via libera, treno per treno, con la formazione automatica o manuale dell'itinerario di partenza, ma si dispongono a via impedita automaticamente con il passaggio del treno sul dispositivo di occupazione.

## Articolo 2

### Descrizione dell'impianto di Blocco Conta-Assi

1. Per ciascuna sezione di blocco esistono le seguenti apparecchiature:
  - a. **due pedali elettronici bidirezionali**, che rappresentano per ogni sezione di blocco i due punti di conteggio atti a rilevare il passaggio degli assi sul binario inviando, per ogni asse transitato, la relativa informazione all'unità conta-assi. In relazione alla doppia direzionalità, ogni pedale è punto di conteggio per i movimenti in entrambi i sensi. Nelle stazioni i pedali sono evidenziati da apposito picchetto;
  - b. **un dispositivo unità conta-assi** che riceve, conta e memorizza le informazioni trasmesse dai punti di conteggio degli assi; ne confronta il numero d'ingresso con quello di uscita dalla sezione, accertando lo stato di libero od occupato della sezione stessa.

Quando la differenza tra i due punti di conteggio è nulla, il dispositivo segnala che la sezione di blocco è libera.

In tutti gli altri casi, indipendentemente dal valore della differenza, segnala l'occupazione della sezione. I punti di conteggio, contando in ambo i sensi di marcia, e cioè in aumento (ingresso in sezione) o in diminuzione (uscita dalla sezione), rendono possibile il controllo del movimento dei veicoli in qualsiasi senso, anche contemporaneamente, in entrambi i punti di conteggio.

Le indicazioni di **libero ed occupato del blocco** sono fornite da due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che la sezione di blocco è libera ed una a luce rossa indicante che la sezione di blocco è occupata), che si manifestano sul quadro luminoso (QL) dell'apparato della stazione;

- c. **un tasto "T1 B.ca"** per la liberazione artificiale del blocco a due posizioni:
  - centrale di riposo;
  - ruotato a sinistra, previa rimozione del sigillo, e con ritorno automatico nella posizione centrale, effettua la liberazione artificiale del blocco.

In FCE esistono due tipi di Bca: condizionato nelle tratte da Paternò a Passo Zingaro, ed incondizionato in tutte le altre tratte.

Il tasto è corredato da una lampadina normalmente accesa a luce bianca che si spegne con l'occupazione del blocco; per la liberazione artificiale del blocco conta-assi il tasto dovrà essere mantenuto azionato per circa 5 secondi e quindi lasciato ritornare nella posizione centrale. Se l'operazione eseguita ha avuto effetto positivo, la lampadina si accenderà e sul quadro luminoso apparirà l'indicazione di blocco libero.

2. Sulle linee CIRCUMETNEA sono previsti due tasti per ogni sezione di blocco, installati nelle due stazioni che delimitano la sezione stessa, ad eccezione della tratta Randazzo-Riposto, ove è presente un solo tasto nella stazione di Randazzo.

Il tasto Tl B.ca, normalmente sigillato, deve essere risigillato di volta in volta subito dopo il suo uso. Analogamente, qualora esista la funzione Tl B.ca l'operatore, di volta in volta, deve accertare che la stessa sia ritornata nello stato di riposo, dopo il suo impiego.

Per l'uso del tasto Tl B.ca devono essere osservate le modalità previste all'Art. 8.

### **Articolo 3**

#### **Dispositivi ed indicazioni per l'inversione del Blocco**

1. In aggiunta alle apparecchiature del blocco, sulle linee CIRCUMETNEA, a semplice binario, sono previsti:

- a. **sul banco di manovra:**

**un tasto "Tm RCs"** per ogni direzione di partenza, per la presa e la stabilizzazione del senso del blocco quando l'operazione non fosse realizzata automaticamente con la formazione dell'itinerario. Tale tasto è a due posizioni:

- centrale di riposo;
- ruotato a destra: orienta e stabilizza il blocco per la partenza.

Il tasto, una volta utilizzato, deve essere riportato nella posizione normale solo dopo che il treno ha abbandonato l'itinerario.

- b. **sul QL:**

**frecche direzionali del blocco** normalmente spente; si accendono a luce bianca congiuntamente nelle due stazioni limitrofe (senso di partenza e libertà di blocco nell'una e senso di arrivo nell'altra), **con la presa di senso da parte della stazione interessata alla partenza del treno.**

2. **Blocco elettrico conta assi di tipo «condizionato»**

Con l'impianto del B.ca di tipo «condizionato», l'efficacia del tasto o della funzione «TlB.ca» è subordinata all'effettivo e regolare rilevamento, da parte dell'unità conta assi, di almeno un asse in uscita dalla relativa sezione di blocco.

Tale tipologia di impianto richiede che, nel caso di ripristino a seguito di un guasto o nel caso di lavori di manutenzione e di riparazione al B.ca, l'AM, al termine dell'intervento, deve eseguire l'azionamento di uno specifico comando per la liberazione artificiale del B.ca

## Articolo 4

### Esercizio Normale

1. Con la formazione dell'itinerario di partenza si effettua automaticamente sia la richiesta che la presa di senso del blocco. Negli apparati ACEI, la presa di senso avviene con la registrazione dell'itinerario. La presa di senso è subordinata alla verifica automatica delle necessarie condizioni di apparato e della libertà della sezione di blocco. L'avvenuta presa di senso si manifesta con l'accensione a luce fissa della freccia nelle due stazioni limitrofe alla tratta.
2. La disposizione a via libera del segnale di partenza garantisce che la sezione da esso protetta è sgombra da veicoli e che il consenso di blocco si è stabilizzato in maniera da non consentire il contemporaneo invio, con segnale a via libera, nella medesima sezione di blocco, di un altro treno viaggiante in direzione opposta. Il tasto di soccorso Tl B.ca è sempre previsto nei Posti di Servizio.
3. La presa di senso può essere effettuata anche manualmente dalla stazione richiedente, se presenziata, a mezzo del tasto Tm RCs. L'accensione a **luce bianca della freccia di senso** per la partenza cumula anche la condizione di libertà della sezione e **costituisce via libera di blocco solo a condizione che il senso del blocco venga stabilizzato** con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure, nella stazione presenziata, a mezzo dell'apposito tasto di bloccamento Tm RCs.
4. Dopo la stabilizzazione del senso del blocco per la partenza dalla stazione richiedente, restano inibiti gli itinerari di partenza nella stazione limitrofa, per il senso opposto fino alla liberazione provocata dal treno.
5. In caso di mancata partenza del treno per il quale era stata effettuata la presa di senso, questa si annulla automaticamente con la liberazione del punto origine o finale (apparati ACEI). Quando la presa di senso sia stata effettuata a mezzo del tasto Tm RCs l'annullamento della stessa si otterrà riportando il tasto in posizione di riposo. Negli apparati predisposti per il telecomando (come gli ACEI 019 presenti sulla rete CIRCUMETNEA), l'annullamento della presa di senso del blocco è sempre subordinato all'azionamento del tasto di liberazione artificiale del punto di origine (Tl/S) anche dopo l'eventuale spegnimento della freccia di senso.
6. L'occupazione del senso e della sezione avviene quando il treno impegna con il primo asse il pedale conta assi: l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco a rosso e contemporaneamente si spegne la freccia di senso.
7. Sul QL della stazione limitrofa, con l'occupazione del B.ca si verifica quanto segue:
  - d. l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso;
  - e. resta accesa la freccia di senso fino alla liberazione della sezione di blocco.
8. Quando il treno in arrivo supera il pedale del B.ca e occupa il C,d,B. 10, liberando la sezione di blocco, sul QL di entrambe le stazioni limitrofe alla detta sezione di blocco, le indicazioni di libero/occupato si riaccendono a luce bianca e sul QL della stazione di arrivo si spegne anche la freccia di senso. In tali condizioni l'apparato è in grado di consentire una nuova richiesta di senso con la procedura precedentemente descritta, per l'invio di un altro treno a seguito od in senso contrario.
9. Nelle consegne scritte, fra i RdC che si succedono in servizio, dev'essere sempre esplicitamente dichiarato se il funzionamento del B.ca è regolare, o quali irregolarità siano in atto.

## Articolo 5

### Manovre

1. Nel caso in cui in manovra occorra impegnare il pedale di blocco, è necessario che tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino detto pedale onde evitare un possibile anomalo funzionamento del dispositivo di conteggio.
2. Nel caso in cui non avvenga la regolare liberazione del blocco dopo che la relativa sezione sia stata impegnata da una manovra, si dovrà procedere alla liberazione artificiale con il tasto Tl B.ca **dopo aver acquisito la certezza che la tratta sia libera da veicoli.**
3. La circolazione dei treni sulla sezione interessata dovrà riprendere solo dopo l'avvenuta sigillatura del Tl B.ca.

## Articolo 6

### Anormalità e Guasti

1. Quando sul QL è accesa la freccia bianca di senso del B.ca, ma il segnale di partenza comandato non si dispone a via libera (per un qualsiasi guasto), il RdC solo nella stazione presenziata deve provvedere, nel caso in cui l'accensione della freccia sia stata ottenuta automaticamente con la formazione dell'itinerario, alla stabilizzazione del senso di blocco a mezzo dell'apposito tasto di bloccamento "Tm RCs" e quindi dare i necessari avvisi ai treni per la partenza con segnale a via impedita come è stabilito dalle norme regolamentari, **ritenendo efficiente il B.ca agli effetti del distanziamento.**
2. In caso di **spegnimento di entrambe le lampade** (oltre all'indicazione delle ripetizioni sui tasti Tl BCA che indicano lo stato della sezione di blocco) dell'indicazione di libero/occupato, **il B.ca può essere considerato efficiente se, in presenza di itinerario o per azionamento del tasto TM RCs, è accesa a luce fissa la freccia di senso.**
3. Nel caso in cui resti spenta la freccia di senso, **il B.ca deve essere considerato efficiente se il segnale di partenza si dispone a via libera;** l'agente della manutenzione deve essere avvisato e deve essere praticata la relativa annotazione sul mod. M. 101.
4. In caso di mancata accensione della freccia di senso a seguito della formazione dell'itinerario in stazione presenziata, si potrà tentare di ottenere l'accensione della stessa con l'azionamento del tasto Tm RCs .
5. **La mancata accensione della freccia di senso, o il suo spegnimento, con la contemporanea disposizione del segnale a via impedita, determina l'inefficienza del B.ca;** pertanto, la circolazione del treno per il quale era stata fatta la richiesta di senso (con la formazione dell'itinerario o con il tasto Tm RCs), dovrà essere regolata con **l'accertamento della libertà della tratta da parte del DCO**, con le modalità di cui all'Art.9.  
Nel caso in cui l'anormalità si ripeta per più treni consecutivi dovrà essere avvisato l'agente della manutenzione.
6. Un'eventuale **mancanza dell'alimentazione provoca l'immediata occupazione del B.ca;** con la rialimentazione dell'apparato non si avrà il ripristino automatico del blocco, ma lo si potrà tentare di ottenere agendo artificialmente sul dispositivo di liberazione con le modalità di cui all'Art. 8. Nel caso in cui non si ottenga la liberazione del B.ca dovrà ripetersi l'operazione della liberazione

artificiale dopo la circolazione nella tratta del primo treno con blocco inefficiente. Non ripristinandosi ancora la libertà del B.ca dovrà essere richiesto l'intervento dell'agente della manutenzione.

## Articolo 7

### Movimenti di Treni con Segnali disposti a Via Impedita

1. **L'esistenza della condizione di blocco non è mai accertabile dal posto centrale**, per cui, quando il relativo segnale non si dispone a via libera, **il blocco deve essere considerato guasto a meno che l'esistenza della via libera di blocco non venga accertata da un agente sul posto**, rilevabile dalle indicazioni sul Quadro Luminoso.

Alle estremità dei QL degli ACEI di stazione, viene evidenziata l'indicazione freccia di consenso di blocco.

Il Capotreno può accertare l'aspetto delle suddette indicazioni previo azionamento di apposito tasto che determina l'accensione del QL che contiene le indicazioni stesse.

Tra le indicazioni è compresa anche quella relativa al tasto TI B.ca.

2. Affinché il blocco possa essere utilizzato in caso di movimenti con segnale a via impedita occorre che sia **accesa e giustamente orientata la freccia di consenso** e che sia stata comandata **l'inibizione apertura segnali** nella stazione verso cui il treno è diretto. Nelle stazioni presenziate oltre alla freccia di consenso del blocco esistono anche le indicazioni gemellate di libero (bianco) ed occupato (rosso). Tuttavia, perché il blocco possa essere utilizzato basta che sia accesa a luce fissa la suddetta freccia di consenso anche se le ripetizioni gemellate sono spente.

## Articolo 8

### Liberazione Artificiale del Blocco

1. Se anche dopo uscito il treno dalla sezione, permane la segnalazione di blocco occupato, si dovrà procedere alla liberazione artificiale del blocco conta-assi, utilizzando il tasto TIBca. Ove nulla osti, se il tasto, ubicato sull'ACEI della stazione nella quale il treno si trova, è quello corrispondente alla sezione guasta e la lampada a sussidio del tasto è spenta, il DCO ne ordinerà con **dispaccio** l'azionamento da parte del Capotreno tentando così il ripristino del funzionamento del blocco (azzeramento del conta-assi reso evidente dalla riaccensione della lampada). Tale operazione può essere tuttavia eseguita solo da agenti in possesso delle specifiche competenze professionali e idoneità. Nel dispaccio dovranno sempre essere specificati il numero del tasto TI B.ca, la stazione ove è ubicato il tasto TI B.ca ed il lato della stazione limitrofa al tratto interessato, utilizzando la seguente formula:

<p><i>“Agente .... / OMG ... / autorizzò rimozione sigillo tasto TIB.ca n. .... (numero 1 o 2) di .... (stazione) lato .... (stazione limitrofa al tratto interessato)”</i></p>
---

L'agente autorizzato con dispaccio del DCO dovrà poi sigillare nuovamente il tasto dandone conferma con dispaccio al DCO:

*“DCO ..... rimosso sigillo n ..... applicato sigillo n. .... al tasto TIB.ca n. .... (numero 1 o 2) di ..... (stazione) lato ..... (stazione limitrofa al tratto interessato). Esito negativo/positivo”.*

Perdurando l'anormalità il DCO avviserà l'agente della manutenzione del servizio IS.

Per la liberazione artificiale del blocco in stazioni impresenziate, il DCO, se più opportuno agli effetti della regolarità, può utilizzare anche **altri agenti** purché in possesso di apposita idoneità.

Anche quando il tasto è ubicato in stazione presenziata da Regolatore della Circolazione locale (OMG) la sua utilizzazione deve essere autorizzata dal DCO che dovrà ricevere conferma con dispaccio dell'avvenuta nuova sigillatura.

Resta inteso che in ogni caso **la sezione di B.ca non deve essere mai impegnata da treni finché il tasto TIB.ca è privo di sigillo**, e questo anche qualora la liberazione artificiale abbia avuto esito negativo.

Con l'impianto del B.ca di tipo «condizionato», nel caso di ripristino a seguito di un guasto o nel caso di lavori di manutenzione e di riparazione al B.ca, l'AM, al termine dell'intervento deve eseguire l'azionamento di uno specifico comando per la liberazione artificiale del B.ca.

Il DCO annoterà il guasto sull'apposita piattaforma di segnalazione guasti. Analoga annotazione dovrà essere fatta dall'AM, se intervenuto per la liberazione, o dal Rdc in stazione presenziata, sull'M.101 di stazione.

2. Nel caso in cui, anche dopo la liberazione artificiale, permanga sul Quadro Luminoso la segnalazione di sezione occupata, per il distanziamento del treno successivo il DCO si avvarrà del dispaccio di giunto avuto in precedenza. Il treno deve essere avvisato del mancato funzionamento del blocco fino al posto corrispondente limitrofo.

Non riuscendo, per più di un treno, a ripristinare il regolare funzionamento del blocco il DCO, se lo reputa opportuno, può non ricorrere più alla liberazione artificiale e regolare la circolazione dei treni successivi con **l'accertamento della libertà della tratta (giunto)**.

## Articolo 9

### Guasto del Blocco Conta-Assi

Qualora manchi la condizione di blocco il DCO, avutane comunicazione, prima di autorizzare la partenza del treno, dovrà:

- a. **Comandare l'inibizione apertura segnali** di partenza nelle stazioni limitrofe al tratto interessato dalla anormalità ovvero, se impossibilitato, vincolare a proprio dispaccio di nulla osta la partenza di tutti i treni pari o dispari dalle stazioni limitrofe oppure, al bisogno (es. disconnessione), da altre precedenti stazioni;
- b. Verificare, nel caso in cui il blocco risulti inefficiente, **l'efficienza del segnale di protezione della stazione successiva**; a tale scopo il DCO deve effettuare il ricontrollo della stazione successiva e, se non ottiene il controllo di via impedita del relativo segnale di protezione, deve prescrivere al treno di fermarsi a quel segnale di protezione comunque disposto per ricevere ulteriori prescrizioni;

- c. **procurarsi il giunto del treno** immediatamente precedente che ha circolato nella tratta; il DCO si farà trasmettere tale giunto dall'agente di condotta;
- d. notificare al treno che **la tratta** fino alla stazione successiva **è libera da treni**;
- e. regolarsi secondo quanto stabilito per le partenze con segnale a via impedita **praticando le altre necessarie prescrizioni del mod. MV.13Telec/Bca** (le modalità di compilazione ed il facsimile sono riportati nell'Allegato 1); si precisa che il doppio ricontrollo effettuato per verificare l'applicazione del comando d'inibizione apertura segnali nella stazione limitrofa (quella ove è diretto il treno) cumula la citata verifica di efficienza del segnale di protezione, ad eccezione del caso in cui il DCO non sia stato in grado di applicare il comando d'inibizione apertura segnali.

Il DCO accertato il guasto del blocco, ne darà subito avviso all'agente della manutenzione.

## Articolo 10

### Lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di Blocco

1. I lavori di riparazione o di manutenzione che possono compromettere la sicurezza della circolazione devono essere eseguiti in regime di interruzione; per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate, oltre alle norme previste dal presente articolo, anche le altre stabilite dalla Direzione CIRCUMETNEA.

Prima che venga concessa l'autorizzazione per l'inizio dei lavori, il DCO dovrà sempre impartire il comando di inibizione dell'apertura dei segnali delle stazioni interessate, che dovrà essere mantenuta fino al termine dei lavori. Al termine dei lavori il DCO dovrà annullare i comandi di inibizione dei segnali precedentemente impartiti.

Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, dovranno essere emanate dalla Direzione di CIRCUMETNEA.

2. Qualora, durante l'esecuzione dei lavori di manutenzione, sia necessario l'azionamento del tasto Tl B.ca, la rimozione del sigillo deve essere richiesta verbalmente dall'Agente della manutenzione al DCO e da questi autorizzata, dopo aver accertato la libertà della tratta interessata, utilizzando la seguente formula:

*“Agente .... per prove tecniche siete autorizzato ad azionare il tasto Tl B.ca n. ... (numero 1 o 2) di ..... (stazione) lato .... (stazione limitrofa al tratto interessato)”* Cognome in stampatello e firma del DCO”.

L'Agente della manutenzione, dopo l'esecuzione delle prove e dopo aver risigillato il tasto Tl B.ca, darà conferma al DCO utilizzando la seguente formula:

*“DCO ..... tolto sigillo n. ... applicato sigillo n. ... al tasto Tl B.ca n. ... (numero 1 o 2) di ..... (stazione) lato .... (stazione limitrofa al tratto interessato). Esito positivo/negativo”* Cognome in stampatello e firma dell'agente della manutenzione”.

**Allegato 1**

		<b>Mod. MV. 13 Telec./B. ca</b>	<b>N°</b>
Mod. 00006		Data.....	
Località di servizio.....		N° ...../.....dell'Agente Trasm.	
		Ora di trasmissione.....	
Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno.....di rispettare le sottoelencate prescrizioni			
N° .....la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni			
DCO	PRESCRIZIONI		
<b>ITINERARIO</b>	1	Partite da.....segnale di Partenza disposto a via impedita.	
2	Superate il segnale di Protezione di.....disposto a via impedita.		
3	Marcia a vista non superando la velocità di 15 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato.		
4	Avanzate in manovra sull'itinerario interessato senza impegnare i deviatoi e superate gli scambi a valle del picchetto solo dopo averne accertata l'integrità e la regolare disposizione.		
5	Fermatevi al segnale di protezione di .....comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni dal DCO.		
<b>DISTANZIAMENTO</b>	6	Blocco elettrico conta-assi non funziona da .....a ..... su tale tratta rispettare ugualmente tutti i segnali.	
7	Tratta da ..... a ..... libera da treni.		
8	Esiste via libera telefonica fino alla successiva stazione di.....		
9	Esiste via libera di blocco elettrico conta-assi		
10	Nella stazione di.....trasmettete dispaccio di giunto vostro treno.		
11	Partenza vostro treno da.....vincolata a mio nulla osta.		
<b>MOVIMENTO</b>	12	Capotreno treno.....del .....partenza vostro treno da..... dopo arrivo treno.....per incrocio normale/anormale, vincolata a mio nulla osta.	
13	Capotreno treno.....a.....(località sede d'incrocio) incrociate treno..... Partenza vostro treno da.....(località sede d'incrocio) rispettando le indicazioni del segnale.		
<b>VARIE</b>	14	Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P. L. km.....	
15	Partite da.....rispettando le indicazioni del segnale.		
16	Tratto di linea da ..... a ..... libero da treni autorizzo spiombamento Ti B. ca.		
17	.....		
18	.....		
19	.....		
20	.....		
DCO (Cognome)	DLM Agente ricevente/firma	Il Macchinista	Il Capotreno
.....	.....	.....	.....
Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO il seguente n° ...../.....(progressivo/saltuario)			