

Divisione Passeggeri N/I

Esercizio N/I

Produzione N/I

Programmazione e Formazione Equipaggi

Roma, 23-02-2009

D.P.E.N/I.P.N/I.P.F.E..N/I.M.F.T.521/018

Divisione Passeggeri N/I

Produzione N/I - Triveneto

Impianto Condotta PN/I - Venezia

Impianto di Riferimento - Venezia

p.c. Produzioni N/I - Tutte (escluso Triveneto)

p.c. Coord. Diretrici - Tutte

Oggetto: ES City effettuati con Loco E.414 in doppia trazione simmetrica - Regresso nella Stazione di Venezia S. Lucia

Allegato: 1

Come noto, in caso di regresso dei treni di cui all'oggetto, la partenza resta subordinata all'esecuzione della "Prova del freno tipo D" eseguita a cura del PdC e che, come previsto, richiede ai due agenti di condotta (AdC) uno spostamento sequenziale coda - testa partenza (il primo per effettuare il cambio del banco di manovra, il secondo al termine della prova del freno).

Recentemente si sono verificati alcuni casi di ritardo in partenza da Venezia S. Lucia dei treni:

- **ES City 9711 Venezia SL - Trieste** che rispetto al treno corrispondente in arrivo, ES City 9711 Torino - Venezia SL, ha un tempo di sosta di 12 minuti;
- **ES City 9746 Venezia SL - Torino** che rispetto al treno corrispondente in arrivo, ES City 9746 Trieste - Venezia, ha un tempo di sosta di 17 minuti.

Ciò stante, in via sperimentale, si dispone che l'esecuzione della *Prova del freno tipo D* dei treni suddetti sia diretta dal Capotreno il quale, all'arrivo del treno corrispondente a quello di partenza, si presenterà alla cabina di guida della loco testa arrivo prendendo i relativi accordi con il PdC in partenza (comunque presente anche in caso di cambio PdC per ricevere le consegne dal PdC in arrivo).

Per le modalità di effettuazione della Prova del freno tipo D si rimanda al foglio notizie allegato.

Una volta che il PdC ha effettuato il cambio banco, per le comunicazioni fra Capotreno e PdC inerenti la prova del freno, dovrà essere utilizzato il telefono cellulare (artt. 9 ter - 13 c.3 IEFCA) con l'avvertenza che la "sfrenatura" dovrà essere richiesta dal Capotreno, come previsto dalle Norme Particolari per la Circolazione delle loco E.414 (§ 2.2. Disp. RFI n° 15 del 13.06.2008), mediante apertura del rubinetto di emergenza posto nella cabina di guida della motrice di coda.

Al termine della prova freno il Capotreno, dopo aver comunicato il "Terminato" al PdC, si porterà nella propria postazione lavorativa avendo cura di chiudere con chiave di servizio la porta della locomotiva utilizzata (convenuta in precedenza con il PdC al quale resta la competenza di assicurare la chiusura con chiave di servizio delle altre porte d'accesso della locomotiva).

Produzione N/I Triveneto a cui appartiene il PdB e PdC in servizio sui treni in questione resta incaricata:

- di attivare il presente provvedimento a partire dal 02.03.2009 previa informativa al PdB e PdC interessato, comprensiva di formale consegna della presente e, per il PdB, del foglio notizie allegato;
- di monitorare il provvedimento riferendo a questa Sede dopo 30 giorni di attuazione.

Vincenzo BRUNETTI

