

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 02 settembre 2009

Prot. n° 954/1

Spett. Trenitalia S.p.A.
Amministratore Delegato
Ing. Vincenzo Soprano
Sede

Spett. A.N.S.F.
Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Sede

Oggetto: ETR 450 - 460/463 - 485 custodia chiave nera di scorta.

Sulle Norme Particolari di Circolazione (NPC) degli ETR 4xx, è stabilito che ogni materiale abbia *“... in dotazione due chiavi di abilitazione del banco di manovra. Una delle suddette chiavi dovrà essere custodita in un apposito vano chiuso e piombato; la stessa dovrà essere utilizzata solo nei casi di rottura o smarrimento dell'altra. ...”*

Però, contrariamente a quanto stabilito, è oramai consuetudine che detta chiave (denominata “chiave nera”), invece di essere *“custodita in apposito vano chiuso e piombato”*, si trovi completamente a disposizione di chiunque acceda a una delle cabine di guida (cabine con porte che si chiudono con una normale “chiave tripla” a disposizione di operatori del servizio ristorazione, pulitori, operai e personale vario).

I motivi di detta “prescrizione” sono chiari: evitare che, per qualsiasi motivo, si verifichi la contemporanea abilitazione dei due banchi di guida; evitare che, mentre un addetto opera su apparecchiature in A.T. (con regolare “giro di chiavi” e relativa messa a terra) un altro possa metterle sotto tensione.

Purtroppo la suddetta abitudine fa sì che in concreto ogni banco di guida ha il suo “corredo di chiavi” pronto all’uso.

Alla scrivente risulta che da diverso tempo il personale di macchina, sia sui libri di bordo dei singoli ETR che con rapporti di servizio segnala tale situazione, ma sembra che non esista soluzione.

Se quanto esposto, (che a noi fa pensare a drammatici incidenti avvenuti con personale folgorato) risultasse anche alle SV in indirizzo, riteniamo urgente un intervento tecnico/normativo che renda il “giro chiavi” regolare solo se la “chiave nera” è chiusa e piombata.

Distinti Saluti

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

