



Società Nazionale Operatori della Prevenzione

Ringraziamo i lavoratori di OR.S.A. MACCHINISTI UNITI per le sollecitazioni che hanno ripetutamente rivolto al sistema pubblico del nostro Paese riguardo ai problemi della sicurezza ferroviaria: problemi diffusi e seri, che accomunano fasce ampie di lavoratori, utenti, cittadini in genere e la cui criticità è testimoniata, purtroppo, da una serie di ben noti e tragici incidenti.

Nemmeno va dimenticato che, in ambito ferroviario come in altri contesti, tanti sono anche i "quasi incidenti", situazioni che in incidenti "compiuti" non sono evitate solo per un concorso di circostanze fortuite o grazie alla presenza di una qualche misura di prevenzione concreta, idonea, centrata rispetto al rischio da evitare.

SNOP ha ben chiaro come in qualsiasi contesto produttivo (di beni come di servizi), sia centrale e imprescindibile il ruolo di un'organizzazione della produzione e del lavoro concretamente a misura degli esseri umani, della loro sicurezza e della loro salute.

Anche la tematica specifica della sicurezza ferroviaria ci è presente. Ad essa abbiamo dedicato, nel corso del tempo, diversi interventi dei quali è presente traccia sul nostro sito associativo [www.snop.it](http://www.snop.it); con piena convinzione raccogliamo ora un invito che valutiamo robusto e giustamente pressante e torniamo a presentare la questione all'attenzione pubblica generale e a quella delle Istituzioni in particolare.

E' noto che un incidente (ferroviario o meno), soprattutto se di una certa complessità e importanza, non deriva mai da una causa sola, di per sé davvero "sufficiente": si genera invece da una molteplicità di elementi (certo, alcuni assai più forti e "prossimi all'evento avverso" di altri) che hanno aumentato la sua probabilità di accadimento ed i cui singoli pesi si sono assommati, o addirittura sono entrati in sinergia, fino a travalicare i meccanismi di auto-protezione del sistema di contesto.

Ne deriva che, per prevenire un incidente grave (così come per interpretarlo a posteriori), è necessario:

- aver chiaro, in primo luogo, l'intero scenario in cui l'evento avverso potrebbe verificarsi (o si è verificato), senza trascurare alcuna delle componenti di rilievo e sapendo di non poterle avere mai tutte sotto controllo (per cui si deve fare sempre i conti con un certo margine di incertezza delle previsioni di rischio);
- non dimenticare, in specifico, i "fattori umani", troppo spesso ridotti alla sola idea di "portatori di errori umani" (magari invocata ad arte per minimizzare l'impatto di carenze organizzative e/o strutturali), troppo spesso poco o per nulla valorizzati a fronte di ciò che è il potenziale umano di interpretazione delle realtà meno codificabili a priori e di aumento della resilienza di un sistema a fronte di imprevisti;
- davvero, infine, "prevenire", che significa agire per tempo su qualunque componente del sistema possa ragionevolmente incrementare i margini di sicurezza nonché potenzialmente "smontare" o almeno "inceppare" i meccanismi che possono condurre all'evento avverso.

E' inutile - perfino pericoloso - invocare, a priori come a posteriori, le virtù taumaturgiche dei sistemi di qualità, delle procedure operative che tutto dovrebbero prevedere, codificare, organizzare, così come dei dispositivi cosiddetti "vigilanti" che dovrebbero funzionare "invece" dell'intelligenza, delle competenze e della responsabilità dell'uomo (per non dire quanto la ripetizione prolungata di operazioni monotone e "piatte", come quella di azionare ripetutamente un pedale al solo fine di documentare il proprio stato di coscienza, rischi di diminuire i livelli di attenzione e di vigilanza consapevole, potendo compromettere la sicurezza delle prestazioni nell'espletamento di mansioni di responsabilità). Non sono questi gli antidoti al rischio se si opera in carenza di personale dotato di formazione ed esperienza adeguate, in assenza di

dotazioni organiche anche numericamente idonee, in condizioni ambientali e organizzative che generano situazioni di stress e stanchezza non necessari, senza garanzia di poter comunicare adeguatamente con i colleghi e con la struttura organizzativa. La formazione professionale scarsa e/o solo formale, l'inesperienza di chi è mandato allo sbaraglio nell'esecuzione di compiti per i quali non è realmente esperto, la compressione del numero dei lavoratori che spesso si accompagna (come conseguenza più o meno diretta) a tensione, fatica fisica e mentale, difficoltà e incertezza delle comunicazioni sono esse stesse dei fattori di rischio: vanno risolte alla radice e in via diretta, non passando per strade traverse.

Questo in generale.

Per lo specifico del trasporto ferroviario, SNOP ha chiaro anche il peso della "separatezza" di tale comparto rispetto all'assieme del sistema produttivo nazionale: separatezza come portata storica di un'epoca trascorsa in cui, a motivo della loro importanza strategica militare, i treni, le stazioni e le strade ferrate sottostavano (potremmo dire "inevitabilmente") a un regime speciale di organizzazione e di controllo dell'organizzazione, cosa che (ancora "inevitabilmente") si rifletteva pure sui temi della sicurezza e della salute dei lavoratori. Riteniamo che tale separatezza, anche legislativa, non abbia più alcun motivo di permanere, dal momento in cui nel trasporto ferroviario opera una molteplicità di soggetti aziendali in buona parte privati e non solo nazionali, rispetto ai quali lo Stato italiano dovrebbe esercitare un ruolo forte e coerente di programmazione/indirizzo strategico, di monitoraggio del servizio prestato e delle condizioni in cui esso viene prestato nonché, ogni volta che occorra, di correzione di quanto è da correggere, anche in tema di sicurezza e salute dei lavoratori.

Se si vogliono prevenire gli incidenti, è necessario un approccio sistemico a maggior ragione in un settore ad alta complessità come quello del trasporto ferroviario: a tutela di chi i treni li conduce come di chi ci viaggia (per lavoro o per qualunque altro motivo) come anche di persone che, a terra, semplicemente siano vicine ad una linea o a una stazione (ricordiamo l'incidente di Viareggio del 2009 e quello avvenuto tra Andria e Corato nel 2016 e le rispettive dinamiche). In questo contesto, ancora più che in altri, la pressione organizzativa sul personale (così come quella sui costi di manutenzione e ammodernamento) deve essere considerata come un diretto fattore di rischio e trattata per tale.

Le criticità che sono state poste all'attenzione collettiva riguardo alle condizioni di lavoro dei macchinisti ferroviari (comprese quelle della limitatezza dei riposi e dell'incertezza di un soccorso tempestivo in caso di malore quando a bordo treno vi sia una sola persona in grado di condurre) sono senz'altro da riconoscersi come elementi che possono contribuire alla rete di causazione di un incidente ferroviario: anche per SNOP esse meritano di essere doverosamente considerate nelle valutazioni di rischio sia delle aziende ferroviarie, sia dei sistemi pubblici che a vario titolo e a vario livello svolgono funzioni di indirizzo strategico, di controllo e di prevenzione in questo comparto.

Chiediamo alle Istituzioni, anche su questi argomenti, un impegno concreto che vada al di là dei semplici richiami alla ripartizione degli obblighi giuridici di tutela della sicurezza e della salute: i modelli organizzativi sono certamente nella libera scelta e nella piena responsabilità delle aziende, ma le Istituzioni possono e devono far sì che l'applicazione dei modelli medesimi garantisca davvero sicurezza e salute. A tal fine non si può concludere senza richiamare in particolare la necessità che per ciascun punto della rete ferroviaria il modello organizzativo adottato dalle aziende del settore garantisca un soccorso qualificato ai lavoratori, nei tempi più rapidi possibili, anche ai fini del trasporto degli infortunati.

Ufficio di Presidenza SNOP

30 luglio 2018