

Premessa.

"In una qualunque giornata lavorativa del 2006 il ferroviere Daniele Maiolatesi si trovava ad operare lungo i binari alla stazione ferroviaria di Civitanova Marche. Usava un macchinario molto rumoroso. Il macchinista di un convoglio che stava per avviarsi nella direzione in cui si trovava Daniele azionò il segnale acustico di avviso di partenza e, come da procedura aziendale (che non comportava un feedback da parte di chi si trovava lungo la linea), partì. Il convoglio giunse nel punto in cui si trovava Daniele alla velocità di circa 70 km/h; lo travolse, uccidendolo. E' probabile che fu per il forte rumore che Daniele non si accorse del segnale acustico inviato dal collega."

La famiglia di un ferroviere che è morto in un incidente sul lavoro alla stazione di Civitanova nel 2006 ha fatto a Roberto Calisti questa lettera

Puglia luglio 2016 Civitanova Marche giugno 2006

(Il lavoro serve per vivere, non per morire!) *

Quali analogie

Quale denominatore comune

Quali perchè meno evidenti ci sono dietro a due tragedie avvenute in luoghi e tempi diversi.

Diversi anche per la dimensione che ha assunto il numero delle vittime.

Mi voglio soffermare in un paio di punti che rendono simili la tragedia del 12 luglio 2016 in Puglia e l'incidente di Daniele il 28 giugno 2006, nella stazione di Civitanova Marche.

Il primo obiettivo aziendale è quello di far costare sempre meno qualunque servizio offerto per dimostrare al mondo di essere bravi e competitivi per meritare di stare nel mercato.

Come?

Il primo provvedimento che viene adottato, a volte anche l'unico, è quello della riduzione della spesa sul personale.

Allora, come nei nostri casi, a guidare il treno si mette una sola persona.

Questa persona non ha esperienza ma non può essere affiancata da un "anziano" che è stato esodato.

Non importa, può andate da solo perchè è stato abilitato a fare quel mestiere e, per questa sola ragione, deve saperlo fare.

Mentre nella squadra tecnica che esegue i lavori lungo i binari si mettono cinque persone invece di sette, tre persone invece di cinque,...

La deficiente comunicazione tra le persone addette ad avvisare i lavoratori, ad avviare i treni e quelli che lavorano, che credono di essere protetti, in entrambi i casi, non ha dato certezza e sicurezza.

Alla fine rimangono: un dolore infinito in un caso e un dolore infinito moltiplicato venticinque o ventisei, il risultato è lo stesso!

L'analogia tra i due casi è fortissima: l'inefficienza della comunicazione!!!

Pare impossibile che, con i mezzi oggi disponibili, la sicurezza delle persone che lavorano, sia affidata ad un sistema così "debole e vulnerabile".

C'è un ulteriore dato da evidenziare:

Chi guida il treno, riceve un'ulteriore pressione: il treno deve "fare l'orario" (?).

Per soddisfare questo ulteriore bisogno, quando si passa accanto alle persone che

lavorano sui binari, il treno può andare a 70 km/h, come in linea, come nulla fosse, invece di procedere “marcia a vista” per potersi fermare praticamente all'istante.

Troppo viene sacrificato sull'altare dell'efficientismo e della competitività in spregio al valore della vita e dell'integrità psicofisica delle persone.

Ma se vogliamo scendere nel basso livello dei conti economici potremmo domandarci: ma le morti e le invalidità non costano?

La risposta è SI ma a carico di altri...

Mio nonno mi raccontava che, agli alti comandanti del Regio Esercito Italiano della guerra 1915/18, interessava più salvare i cavalli che gli uomini. La ragione era che i primi erano del Re, mentre i secondi si potevano sostituire con altri a costo zero!

Ma noi non facciamo più ragionamenti come quelli di cento anni fa, vero signori!?

Laura Maiolatesi sorella
Marisa Cortucci mamma
Giuliano Maiolatesi babbo

*Questo fu, più o meno, il pensiero di Daniele, qualche mese prima che succedesse a lui, commentando la morte sul posto di lavoro di un giovane operaio.