



Società Nazionale Operatori della Prevenzione

PERCHE' SI SCONTRANO (O ESPLODONO) I TRENI ? **GIUGNO 2009 - SETTEMBRE 2016**

di Roberto Calisti

Il 12 luglio 2016 la tragedia (strage) ferroviaria in Puglia con lo scontro frontale tra due treni – passeggeri, che uccide anche un contadino che stava accudendo ai suoi ulivi a fianco dei binari (*e almeno lui, potrebbe dire un fatalista, quale sistema di prevenzione avrebbe mai potuto salvarlo ? la risposta è facile, la soluzione non avrebbe dovuto e potuto essere interna al lavoro del contadino, ma stare nella sicurezza del contesto, bastava che non si scontrassero i treni*).

Tra le vittime dell'incidente ci si può azzardare a includere anche il macchinista sopravvissuto e i due capi-stazione coinvolti, la cui vita può darsi per scontato che sia stata sconvolta a prescindere da come andranno le loro vicende processuali, così come quella di chi conduceva la motrice che poco più di dieci anni prima (il 28 giugno 2006) aveva travolto Daniele Maiolatesi nella stazione di Civitanova Marche (e, per questa vicenda di poco più di dieci anni fa, non possiamo che rimandare alla lettera dei familiari, già pubblicata sul sito SNOP).

“Insomma, una sovrapposizione di eventi, compreso il caos registratosi qualche minuto prima alla stazione di Andria. Un convoglio era appena ripartito, ma ha dovuto fare retromarcia perché una ragazza disabile doveva scendere. Così è arrivato il via libera al treno.” (da La Notizia Giornale.it, edizione on line del 14 luglio 2016)

Il 18 luglio 2016 il Ministro della Sanità visita i feriti ricoverati al Policlinico di Bari e, per quanto riportato dalla stampa, dichiara *“Li ho trovati tonici e combattivi”* (un po' come un generale che passi in rassegna un ospedale da campo in zona di guerra).

Il 20 luglio 2016 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria emana (e rende pubblica mettendone il testo sul proprio sito Internet) una nota intitolata *“Obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria - anno 2017”* contenente *“le criticità per le quali gli operatori ferroviari devono adottare, ciascuno per quanto di propria competenza, i provvedimenti necessari e inserire nei propri piani della sicurezza per l'anno 2017 progetti ed attività”*.

Uno dei punti sui quali il documento si articola è incentrato sul *“ridurre l'incidenza dell'errore umano sui processi di sicurezza”*.

Il 3 agosto 2016 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, anticipando un'intesa che dovrà essere deliberata dalla conferenza Stato - Regioni, annuncia uno stanziamento di 300 milioni di € per la sicurezza delle linee ferroviarie regionali, somma che dovrà essere resa disponibile da un prossimo Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

Il 22 settembre 2016 Il telegiornale di LA7 comunica che nel 2014, sulla stessa tratta del disastro del 12 luglio 2016, si era verificato un quasi-incidente con modalità in certa misura analoghe, ma la cosa non aveva dato luogo a migliorie.

Per il resto, a meno che non siano sfuggite altre novità importanti, poco più di due mesi dopo l'accadimento l'intera vicenda non desta forte interesse da parte dei mezzi di grande comunicazione, non scuote la coscienza nazionale, soprattutto non sembra imporre più provvedimenti urgenti, forti, di ampio respiro, risolutivi da parte tanto delle aziende del trasporto ferroviario italiano quanto del sistema pubblico del nostro Paese.

Il fatto che si siano attraversate l'estate e il periodo delle grandi ferie non giustifica l'indifferenza; se ci muore qualcuno in casa, il fatto che ciò avvenga a ferragosto, a Natale o nella giornata di una festa tra ex-compagni di scuola non ne attenua l'effetto.

Sono bastati un tempo relativamente breve e, indiscutibilmente, l'impatto di un'altra, ennesima tragedia collettiva (i quasi 300 morti per il terremoto che poco meno di un mese fa ha colpito la zona attorno ad Amatrice) perché la maggior parte degli sguardi e delle emozioni si volgesse altrove. SNOP si è impegnata e si impegna a tenere desta l'attenzione tanto sulla vicenda "terremoto" quanto l'altra: quella della sicurezza nei trasporti (e prima o poi si dovrà affrontare anche il tema della salute dei lavoratori in questo comparto).

Ma la questione più grossa è che ancora una volta, anche *"a freddo"* e quindi quando tutta la lucidità necessaria dovrebbe essere stata recuperata, non risulta che in tema di sicurezza ferroviaria si stiano ancora affrontando le criticità più grosse alla radice: cioè con azioni sistemiche di prevenzione.

Se le cose non stessero così, se invece qualcosa di sostanziale stesse avvenendo, certo sarebbe infinitamente meglio: ma allora, perché non dirlo forte e chiaro ?

Chi voglia essere *"portatore di prevenzione"*, in qualunque posizione professionale, sindacale, aziendale o istituzionale si trovi, qualcosa dovrà pur decidere e dovrà pur comunicare, partendo da ciò che è accaduto con lo sguardo rivolto a quanto altro potrà accadere in futuro nel sistema dei trasporti collettivi del nostro Paese.

A settembre 2016, un ulteriore elemento di cronaca torna a richiamare l'attenzione sulla sicurezza ferroviaria in Italia: entra in una fase cruciale, con le richieste di condanna formulate dal Pubblico Ministero, il processo per l'incidente ferroviario avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009 che provocò 31 morti per le conseguenze dirette dell'esplosione e dell'incendio causati dall'evento più, ragionevolmente, altri 2 per infarto miocardico.

Di seguito due passaggi dalla voce di Wikipedia dedicata a quell'evento (accesso del 23 settembre 2016, la pagina risulta essere stata aggiornata per l'ultima volta il 10 settembre 2016).

"Esso si verificò in seguito al deragliamento del treno merci 50325 Trecate - Gricignano e alla fuoriuscita di gas da una cisterna contenente GPL perforatasi nell'urto; per cause fortuite si innescò quasi subito un incendio di vastissime proporzioni che interessò la stazione di Viareggio, con il successivo scoppio della cisterna stessa, qualche centinaio di metri a sud del fabbricato viaggiatori e le aree circostanti."

"In attesa delle conclusioni ufficiali delle commissioni di inchiesta la probabile causa dell'incidente è attribuibile al cedimento strutturale di un'asse del carrello del primo carro-cisterna deragliato. La prima foto pubblicata sembra confermare che l'incidente sia stato provocato dalla rottura dell'asse per fatica (cricca della boccola), dato che la sezione fratturata mostra la classica superficie "marezzata" per il 90% della sua superficie. Questa modalità di rottura è tipica degli assili ferroviari, ma non è immediata, anzi si innesca e propaga nel lungo periodo: per prevenirla sono previste stringenti procedure cicliche di controllo che consentono di individuare la cricca

prima che si espanda e diventi pericolosa. Nel caso di specie la rottura dimostra che le procedure di controllo non sarebbero state rispettate.”

Tutto semplice, tutto chiaro ? Non proprio. Anche pensando a questo caso non si può immaginare che tutta la sicurezza possa essere affidata ai sistemi di automazione e a un’adeguata, corretta applicazione delle procedure di un sistema di qualità (che dovrebbero essere adeguate e corrette a loro volta): il “*fattore umano*” esiste, la stanchezza umana esiste, i limiti delle capacità di resilienza dei singoli individui esistono e non si può immaginare che continue pressioni sui lavoratori (a iniziare da quella che ne riduce il numero a parità di compiti o addirittura a compiti aumentati) rimangano sempre senza conseguenze.

Forse serve più innovazione nel sistema, non soltanto per migliorare l’immagine e la visibilità delle aziende, non soltanto per risparmiare sui materiali e sul personale.

Forse servono lavoratori messi in migliori condizioni di lavoro.

Forse servono anche più lavoratori (si dice che occorrono più controlli, ma le automazioni qualcuno deve pur progettarle e realizzarle e forse qualche controllo continua a dover essere fatto *de visu* da qualche essere umano; qualcuno dovrà operare nelle stazioni, lungo i binari, a bordo dei treni; tra l’altro, qualcuno le locomotive dovrà pur condurle).