

## **La salute e la sicurezza secondo il documento della Commissione Parlamentare d'Inchiesta**

Quasi tutti i commentatori del documento redatto dalla Commissione parlamentare d'Inchiesta della Camera dei Deputati del 10 Settembre scorso, si sono soffermati sui 14 punti proposti in conclusione, trascurando la parte, a mio parere più interessante, riguardante il "Contesto complessivo".

Il documento è centrato sull'incidente di Brandizzo, avvenuto poco più di un anno fa, sul tratto ferroviario Torino-Milano. Cinque operai deceduti travolti da un treno diretto al deposito che viaggiava a 160 km orari.

L'incidente in effetti presenta tratti ricorrenti anche in altri incidenti fuori dall'ambiente ferroviario e quindi si presta bene a ragionamenti di carattere generale. Tra gli altri, "l'assuefazione del rischio" che può nascere dopo aver svolto una attività rischiosa in modo non corretto e che si tende a ripetere ogni volta, prendendo via via più confidenza con la situazione fino a dimenticarne il contesto pericoloso, oppure la pratica, mai applicata, del coinvolgimento attivo dei lavoratori. E' quest'ultimo un aspetto importante, esplicitamente previsto dalle norme, che invece è talmente trascurato da arrivare ad escludere dai processi di valutazione dei rischi aziendali, non solo i lavoratori, ma persino il loro rappresentante l'RLS. Insomma, il documento riporta alla luce, potremmo dire per l'ennesima volta, quei punti deboli che resistono, benché noti, dall'inizio dell'applicazione della nuova normativa europea e cioè dal 1994. Trent'anni fa!

L'elemento però meno considerato anche da commentatori interni al mondo della sicurezza è il paragrafo che segue la premessa, quello sul Contesto complessivo. In questa parte del documento vengono descritti in modo chiarissimo due concetti che sono alla base dell'approccio al tema delle politiche di prevenzione aziendale: la cultura e il clima della sicurezza. E rappresentano la base per il motivo che se non sono ben presenti a tutti gli attori aziendali, senza nessuna eccezione, tutto ciò che si decide poi è già debole, se non sbagliato.

In premessa va detto che questi due aspetti non sono avulsi dal resto dei processi aziendali, ma anzi ne sono parte integrante e non separabile, essendo dice il documento "un sottoinsieme della cultura dell'organizzazione".

La cultura della sicurezza, spesso citata, ma raramente assunta, non è altro che "l'insieme dei processi organizzativi, delle norme scritte e delle convenzioni informali, dei linguaggi e dei modi di pensare, di percepire e di rappresentare il rischio lavorativo in azienda". In sostanza la cultura, compresa quella della sicurezza, è un sistema di saperi formali e informali che si creano attraverso l'apprendimento e per esperienza individuale che in un gruppo ne delinea i rapporti e il modo di agire.

Nell'esame che viene spesso fatto degli incidenti sui posti di lavoro emerge con chiarezza che senza questo retroterra ben impostato tutto il resto è inefficace. Senza la presenza di una buona cultura della sicurezza il Documento di Valutazione dei rischi si trasforma in un obbligo burocratico da togliersi dai piedi il prima possibile, la formazione diventa una noiosa incombenza che si dimentica dopo poche settimane, i dispositivi di protezione vengono appoggiati da una parte, i dispositivi elettronici di sicurezza delle macchine vengono disattivati e così via. Potremmo dire che la cultura della sicurezza è il presupposto per rendere concreta ed efficace ogni attività volta alla prevenzione dei rischi. "Una componente fondamentale della cultura della sicurezza è il clima della sicurezza" e cioè "lo stato di sicurezza percepito in comune dai componenti di un

gruppo (di lavoro) in uno specifico ambiente di lavoro in un dato momento". In breve, è come si realizza la cultura della sicurezza in un gruppo, in un ambiente concreto di lavoro, in un dato momento.

Qui l'incidente di Brandizzo, in effetti, è ancor più esemplare.

Siamo dentro una grande impresa pubblica italiana, RFI (Rete Ferroviaria Italiana), che gestisce l'infrastruttura ferroviaria del nostro Paese. Un'azienda che ha redatto montagne di documenti sulla sicurezza, che gestisce con attenzione la fase di appalto dei lavori di manutenzione, che, come a Brandizzo, è presente con un proprio rappresentante che ha funzioni di vigilare sul rispetto di quelle indicazioni. Eppure, ciò che è accaduto è talmente assurdo da riportarci a modi di lavorare di più di un secolo fa. Gli operai sono stati travolti, infatti, perché non è stata rispettata l'indicazione di attendere, per iniziare i lavori sulla linea, il passaggio dell'ultimo treno. Non solo la Ditta di manutenzione, ma secondo le ricostruzioni della magistratura, lo stesso rappresentante di RFI hanno preferito iniziare il lavoro subito con l'unica accortezza di avvisare i lavoratori di stare attenti al grido "se dico treno mettetevi da quella parte". E già siamo dentro una situazione inaccettabile che espone i lavoratori a un rischio enorme, ma come se non bastasse sembra che la stessa persona dopo aver lanciato il grido abbia risposto a una telefonata non controllando che il suo avvertimento fosse stato udito ed eseguito.

Risulta chiaro che la "cultura della sicurezza", coltivata dai vertici aziendali, non sia penetrata efficacemente fino al livello delle attività lavorative e che sia mancata una attività di verifica da parte della stessa struttura di vertice dell'avvenuta assimilazione, tale da farla diventare un modo abituale e normale di svolgere le attività di manutenzione. Il "clima di sicurezza" appunto.

La Commissione parlamentare scrive di assenza di "*sensemaking*". Definizione data dallo Psicologo del Comportamento organizzativo Karl E. Weick e che consiste "nell'insieme dei processi mediante i quali le persone attribuiscono un senso all'esperienza collettiva". Insomma, come costruiscono un senso della realtà a partire dalle esperienze collettive. Nella vicenda di Brandizzo gli stessi lavoratori, probabilmente per fare presto e tornare a casa, e anche, come dichiarato, perché non era la prima volta che il lavoro si svolgeva con le linee ferroviaria ancora aperta al passaggio di treni, condividevano una percezione del rischio distorta. Il senso c'era, ma era quello sbagliato. Non procedere a lavorare con correttezza e attenzione alla sicurezza, ma fare presto.

E' quindi più importante aggiungere sistemi elettronici che avvisino i lavoratori dell'arrivo del treno oppure una radicata cultura della sicurezza? La nostra risposta è semplice: entrambi. Solo insieme, infatti, risultano efficaci.