

# SOMMARIO RASSEGNA STAMPA

Data	Argomento	Sommaro	Pag
<b><u>Confederazione Italiana Dirigenti e Alte Professio</u></b>			
14/09/2009	Italia Oggi	Intervista a Sergio Graziosi (Fict) . Trasporti, L'obiettivo è la sicurezza. In mare , in terra e nel cielo. I safety management è una fetta di groviera	1

Ancora marginale nel nostro paese l'investimento sul traffico ferroviario: vince la gomma

# Trasporti, l'obiettivo è la sicurezza

## L'incidente di Viareggio sollecita rapide e diverse strategie

**L**a sicurezza nei trasporti è un argomento che purtroppo, sempre più spesso, occupa spazio sui media. Per comprendere meglio la situazione italiana e per dare un'occhiata a quella internazionale, abbiamo sentito Sergio Graziosi, ingegnere, presidente della Fict (Fédération internationale des cadres des transport) e vicepresidente Cec (Confédération européenne des cadres), organizzazioni delle quali la Cida è socio fondatore.

**Domanda.** La tragedia di Viareggio, mette in luce la necessità di nuove norme per la sicurezza. Lei che ne pensa?

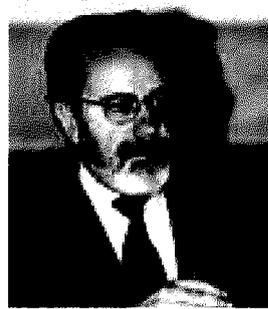
**Risposta.** Secondo me non occorrono altre norme. Gli edifici normativi esistono, sia a livello nazionale che sovranazionale. Si deve invece pensare a una loro maggiore omogeneizzazione e, soprattutto, a una loro maggiore applicazione. Se non ci sono i controlli, infatti, qualsiasi norma diventa ben presto desueta. Nella gestione dei sistemi complessi, siano essi industriali, finanziari o di trasporto, la questione della sicurezza è fondamentale. Negli anni si è passati da un modello di sicurezza basata esclusivamente sull'ingegneria a uno che univa l'ingegneria al fattore umano fino ad arrivare a un modello, quello attuale, che deve tener conto anche del più generale aspetto organizzativo. Mi spiego meglio. Qualche decennio fa

si pensava che costruire buone strade o buone ferrovie fosse sufficiente ad avere standard di sicurezza alti, oggi si è capito che questo non basta, così come non basta considerare accanto alle strutture il fattore umano, che certo è importante, ma non esaustivo. Oggi ci si è resi conto che per prevenire le sciagure occorre considerare tutta l'organizzazione

dei trasporti. Il vero problema rimane la strada, soprattutto in Italia, dove la raccomandazione europea di diminuire del 50% entro il 2010 il numero dei morti non ha trovato terreno fertile. In Francia, per esempio, si è facilmente ottenuta una diminuzione del 43% negli ultimi anni, mentre in Italia si sfiora appena il 26%.

**D.** A quanto ammontano le merci pericolose trasportate in Italia su rotaia?

**R.** Le merci pericolose che vengono trasportate su ferrovia ammontano al 7% del totale delle merci trasportate su rotaia. Ma occorre precisare che in Italia il trasporto ferroviario delle merci in generale è poco utilizzato. Noi ci muoviamo su un rapporto di uno a sette, vale a dire che per ogni unità di merce trasportata su ferrovia ce ne sono sette che vengono trasportate su gomma. Il problema però non è solo italiano. Anche in Europa la



Sergio Graziosi

concorrenza della strada è spietata. Per esempio, in Francia il rapporto è di uno a cinque e in Germania è di uno a tre. Ciò è imputabile, fra le altre cose, anche agli alti costi e ai lunghi

tempi che servono per costruire una rete ferroviaria.

**D.** C'è un regolamento per il trasporto di questo materiale?

**R.** Sì, ed è anche molto severo. Si chiama Rid, e mira ad armonizzare le regole applicabili al trasporto nazionale e comunitario di merci pericolose per ferrovia. Questo per consentire di eliminare gli ostacoli alla libera circolazione, fra gli stati membri, per quanto riguarda le attrezzature di trasporto. Negli ultimi anni questa norma è stata più volte aggiornata, anche in vista dei forti cambiamenti che hanno investito il settore ferroviario.

**D.** Le statistiche affermano che il trasporto su rotaia resta più sicuro rispetto a quello su gomma. Secondo lei è così?

**R.** Sì, è così. Ma come dicevo prima, purtroppo in Italia non viene sfruttato abbastanza, né per le merci né per i passeggeri. Il problema della sicurezza stra-



dale, d'altro canto, è sempre attuale. Il problema di un sistema legislativo che cambia in continuazione pesa molto sul numero dei morti. La patente a punti, che doveva essere lo strumento che avrebbe sconfitto le tragedie della strada, dopo qualche anno non funziona più; non perché ha smesso di essere valido ma perché sono state previste troppe deroghe, troppe scappatoie, per cui l'autista non ha più paura di perdere punti, perché tanto basta poco per riaverli. In base alle statistiche, i numeri di morti in incidenti ferroviari è limitato rispetto a quelli su strada. Il treno è un mezzo molto sicuro, sia in valore assoluto che in rapporto alla quantità di passeggeri trasportati.

**D.** E in Europa, la situazione è simile a quella italiana oppure no?

**R.** Sì, è molto simile, anche se noi restiamo il fanalino di coda. La media europea di trasporto di passeggeri su rotaia per chilometro si attesta sul 7%, noi siamo al 5,6%. La Francia è al 9,3% e la Germania al 7,7%. Se guardiamo i dati relativi ai trasporti terrestri, in Italia il 94% dei trasporti avviene su gomma, il 5,6% su ferrovia e un piccolo 0,4% su tram e metropolitane.

**D.** L'Italia non è un paese molto adatto al traffico ferroviario, per la forte presenza di rilievi montuosi e di tratti sicuramente sfavorevoli per il traffico su rotaia. Nonostante

questo ci stiamo attrezzando per l'alta velocità. Tra quanto tempo, secondo lei, saremo sui livelli di paesi come la Francia e gli altri?

**R.** Difficile rispondere a questa domanda, perché la struttura ferroviaria francese è molto particolare, costituita da un centro, Parigi, e da una serie di rami che attraversano tutto il paese. La struttura delle ferrovie italiane, invece, è molto diversa, senza un centro, con diramazioni a volte capillari, a volte meno. L'alta velocità nel nostro paese è un traguardo ormai quasi raggiunto su due principali direttrici: una che unisce Torino a Venezia e l'altra che va da Milano a Roma, quasi a formare una sorta di T. Ma nonostante questo, se non ci sarà una più oculata politica dei trasporti, le ferrovie italiane non sono destinate a migliorare. Se non si investe sui passeggeri, non vale la pena puntare le poche risorse disponibili su altre tratte di alta velocità. Secondo me sarebbe più proficuo investire sul miglioramento degli orari, delle macchine, dell'accesso alle stazioni. Sarebbe conveniente, ad esempio investire sugli over 60, su passeggeri più avanti con gli anni che spesso non usano la macchina e che potrebbero essere un'ottima utenza per le ferrovie, se solo si pensassero specifiche agevolazioni di diverso genere in grado di attrarli e incentivarli.

La Federazione internazionale di settore

# *In mare, in terra e nel cielo*

**F**ondata nel 1970, la Fict è un'associazione, che raccoglie organizzazioni professionali di quadri nei settori dei trasporti: ferroviario, stradale, marittimo, aereo, urbano e degli assistenti dei trasporti. La Fict, con sede a Parigi, è presente anche a Bruxelles visto che è una delle organizzazioni aderenti alla Confederazione Europea dei Quadri (Cec). La Fict è composta da otto organizzazioni, fra le quali anche Federmanager-Cida, dei quadri del settore dei trasporti che raccolgono 10 mila membri, presenti in Francia, Gran Bretagna, Danimarca, Svezia, Italia, Spagna e Svizzera. La maggior parte di queste è firmataria di accordi e di convenzioni nei loro paesi. Fino al 2004, la Fict ha incontrato molte volte la Dg Tren (Commissione europea per i trasporti e l'energia) su temi quali la liberalizzazione dei mercati, in particolare nel settore ferroviario, e la sicurezza

dei trasporti. Il 2005 e il 2006 sono stati dedicati ad una sorta di ristrutturazione interna dell'organizzazione, ma a partire dal 2007 la Fict ha ripreso il suo dialogo e ha presentato nuovamente le sue proposte. La Fict si prefigge: la difesa degli interessi delle organizzazioni affiliate e dei loro membri in tutte le organizzazioni europee; lo studio dei problemi di trasporti sotto gli aspetti tecnici, di sicurezza, economici, sociali ed ambientali; la collaborazione con le altre parti sociali; la condivisione delle istanze dell'Ue, delle istituzioni nazionali e dei loro responsabili politici; la diffusione di informazioni con l'edizione di una rivista mensile; la partecipazione alle riunioni organizzate dalle istituzioni internazionali e informali della Commissione europea.

Gli indirizzi della sede di Parigi sono: 59-63 rue du Rocher - F 75008 Paris, e-mail: ficteuropa@laposte.net.

Una disciplina complessa utilizzabile dalle organizzazioni

# *Il safety management è una fetta di groviera*

**I**l mondo moderno è dominato da sistemi complessi, dai trasporti all'energia, dalle telecomunicazioni alla finanza. Essi hanno sensibilmente aumentato le loro performance di sicurezza, particolarmente in rapporto ai grandi sviluppi che hanno avuto, ma sono lo stesso sotto accusa, in particolare da parte della pubblica opinione, e sono sotto l'occhio della magistratura per presunta insicurezza ed inaffidabilità.

Tali sistemi in effetti hanno avuto significativi fallimenti recenti, come l'interruzione dell'erogazione del servizio per tempi più o meno lunghi oppure incidenti con morti e feriti nonché crack finanziari.

Assimilando l'impresa ad un organismo vivente possiamo pensare alle falle latenti come ad una degenerazione di organi prodotta da virus, da agenti patogeni vaganti nell'organizzazione e indotti dai più svariati fattori. Compito dell'analisi organizzativa è la ricerca di tali virus e quindi anche della loro rimozione con la riparazione delle falle.

Un Safety Management System, al di là di una sua definizione rigorosa, consiste nel mettere in piedi un'organizzazione che consenta la cattura e l'eliminazione dei virus, la riparazione delle falle e la gestione il più possibile in si-

curezza dei grandi processi aziendali. Tutto ciò in continuità, senza fermarsi mai, per mantenere sempre in buona forma l'organismo vivente chiamato azienda. Questi concetti sono illustrabili con il cosiddetto modello della groviera di Reason, che è lo studioso che ha introdotto e sviluppato questa nuova cultura della sicurezza. In tale modello ciascuna barriera di difesa è rappresentata come una fetta di groviera, formaggio di grande qualità ma per sua natura inevitabilmente pieno di buchi.

Ciascuna fetta può rappresentare la barriera umana, la barriera tecnologica, la barriera legislativa e normativa, ecc. Le barriere, cioè le fette, sono da intendersi continuamente in movimento verticale, in relazione alla vita dinamica dell'organizzazione, e gli stessi buchi per ciascuna fetta sono da intendersi cangianti nel tempo, in numero ed in grandezza.

Se si realizza per una durata di tempo significativa l'allineamento dei buchi di tutte le fette/barriere allora l'organizzazione collassa e si ha il disastro. L'allineamento dei buchi di una parte soltanto delle fette/barriere evidenzia le situazioni di pericolo, gli hazards, insomma un incidente mancato perché ha tenuto almeno una barriera.

Pagina a cura di  
**CIDA**  
Confederazione italiana  
Dirigenti e Alte professionalità  
Via Padova 41, 00161 Roma