



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

UN TRENO CARICO DI STRESS

IL RISCHIO SPECIFICO PER MACCHINISTI E CAPITRENO

UNA RICERCA SUL "CAMPO"

CONTIENE SCHEDA ANONIMA DA STACCARE, COMPILARE E RICONSEGNARE



PROGETTO PER LA SPERIMENTAZIONE DI UNO STRUMENTO D'INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO STRESS-LAVORO-CORRELATO, SPECIFICI NEL PERSONALE FERROVIARIO IN SERVIZIO SUI TRENI

PERCHE' UNA RICERCA SUL CAMPO

Lo stress sul lavoro, anche se da più parti viene sottovalutato, è un fattore di rischio che si aggiunge a tutti quelli già presenti, causa di innumerevoli malattie e infortuni, e ne può diventarne un fattore moltiplicatore. Oggi, finalmente, una legge obbliga ogni azienda a valutarne il rischio correlato. Gli strumenti utilizzati si stanno però rivelando inadeguati, perché normalmente basati, per semplicità e risparmio, esclusivamente su un questionario standard uguale per tutti, in ciascun comparto e in ogni mansione. Agli RLS è stato subito evidente questo limite, per questo ci siamo organizzati ed attivati per ottenere uno strumento che potesse "leggere"

REGIONE TOSCANA E ASL FIRENZE 10

La Regione Toscana, Settore Prevenzione Igiene e Sicurezza nei luoghi di lavoro, e l'Azienda Sanitaria 10 di Firenze, Dipartimento della Prevenzione, da sempre hanno mostrato grande interesse per la tutela della salute dei lavoratori in ambito ferroviario coordinando, tra l'altro, per molti anni il gruppo tecnico delle Regioni che

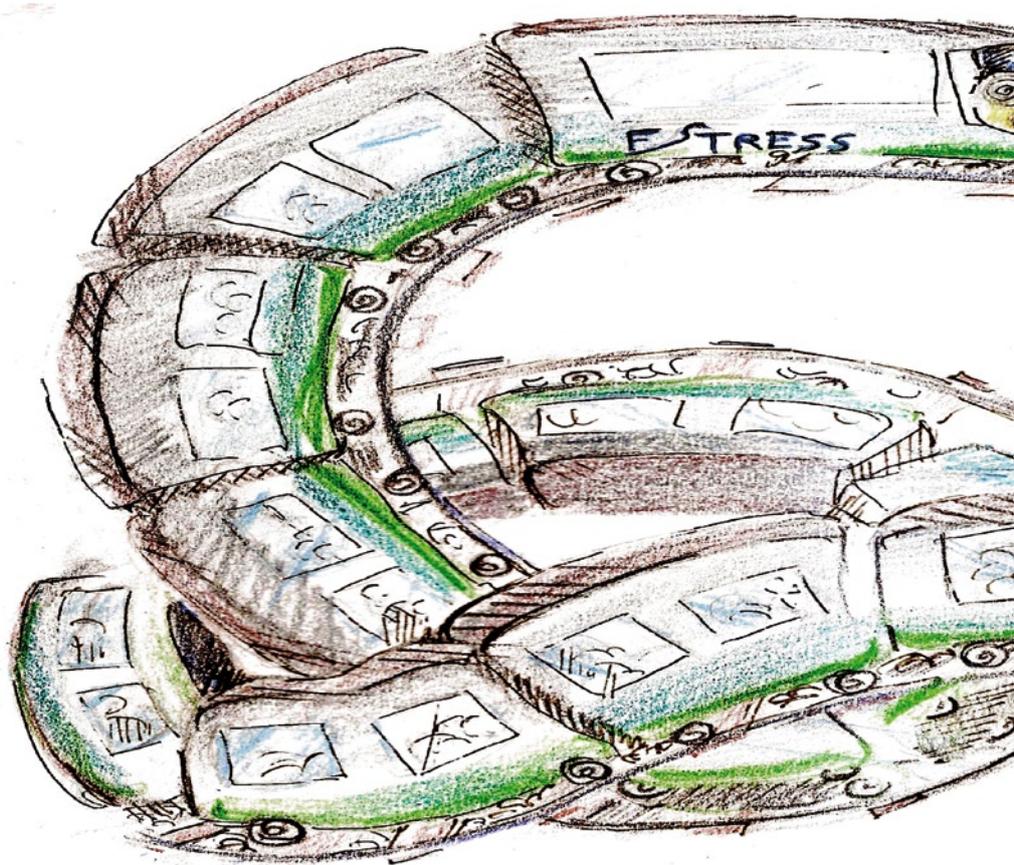
COLLABORANO AL PROGETTO:

- Cattedra di Psicofisiologia Clinica, Facoltà di Psicologia dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
- ASL 10 Firenze, Dipartimento di Prevenzione
- Regione Toscana
- Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) di Trenitalia
- Associazione "In Marcia!"



UN TRENO CARICO DI STRESS: RICERCA SU

Questa ricerca sullo stress lavoro correlato, la cui valutazione è ormai resa obbligatoria in tutte le aziende dal D.Lgs. 81/08, nasce dalla volontà e per impulso di alcuni RLS del personale di macchina e di bordo di Trenitalia. Consapevoli della complessità della materia e delle difficoltà di vedere correttamente realizzata la valutazione del rischi nel nostro specifico ambito, hanno cercato ed ottenuto il supporto scientifico della Cattedra di Psicofisiologia Clinica della Facoltà di Psicologia dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", formulando al prof. Vezio Ruggieri e alla dott.ssa Laura Marrucci una proposta di studio, in attuazione della previsione dell'art. 9 dello Statuto dei lavoratori. È stato così avviato un percorso, che ha visto coinvolti nella fase di preparazione del questionario oltre cinquanta lavoratori tra Capi Treno e Macchinisti e la collaborazione del dott. Giuseppe Petrioli, direttore del Dipartimento di Prevenzione della ASL 10 di Firenze, del dott. Gabriele Corbizzi, sociologo e del dott. Franco Simonini, psicologo, entrambi funzionari della medesima USL. La rivista collabora nella divulgazione e nel supporto logistico necessario alla ricerca. L'obiettivo è quello di coinvolgere e consultare il più alto numero possibile di personale in servizio sui treni e, come sarà meglio chiarito più avanti, di capire i fattori di rischio stress **specifici** di queste professioni per molti aspetti atipiche, nonché di misurare lo stress soggettivamente percepito dal lavoratore, nel concreto dell'attività lavorativa. Fornire quindi uno strumento di lettura dello stress lavoro correlato, senza sostituirsi al datore di lavoro, che resta obbligato per legge alla sua corretta valutazione, ed elaborare un piano di miglioramento.



INFORMAZIONI GENERALI PER LA PARTECIPAZIONE ALLA RICERCA

Per partecipare alla ricerca dovranno essere compilate tre schede ed alcuni quadri informativi, tutti anonimi; una scheda ed il quadro informativo prevedono anche opzioni di risposta differenziate macchinista - capotreno, mentre le altre due schede contengono questionari validati sulla popolazione sana. La prima scheda, o *griglia degli eventi*, frutto del lavoro dei gruppi omogenei di macchinisti e capotreno, al fine di ottenere una più precisa descrizione degli eventi percepiti, dovrà essere compilata durante lo svolgimento del lavoro, le altre, invece, potranno essere compilate alla fine dell'orario di lavoro. **Tutte dovranno essere compilate l'ultimo giorno di**

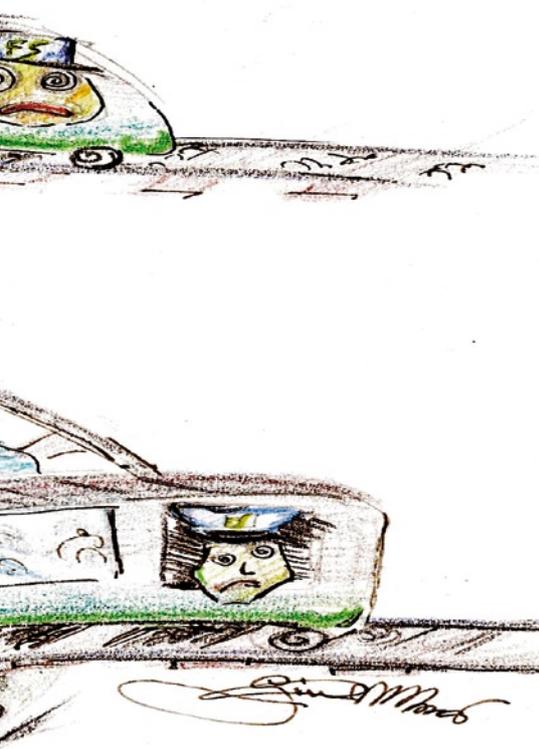
una settimana lavorativa.

La prima scheda (*griglia degli eventi*) esamina una serie di sensazioni (ansia, irritazione, etc.) che possono comparire nel corso di una giornata lavorativa, e dovrà essere compilata **ogni ora** (non alla fine della giornata), a partire da **tre ore prima** dell'inizio del turno di lavoro e fino a **tre ore dopo** la fine dello stesso. Poiché questa prima scheda DEVE ESSERE COMPILATA DURANTE IL LAVORO, SARA' CURA DI CIASCUNO DI NOI CHE CIO' NON INTERFERISCA COL LAVORO STESSO. Essa verrà presentata più avanti con degli esempi per renderne più semplice la compilazione. In questa scheda dovremo dedicare particolare attenzione alla rilevazione delle sensazioni di "Ansia", "Irritazione", "Sforzo" e "Fatica". Poiché la distinzione tra queste sensazioni (soprattutto quella tra sforzo e fatica), potrebbe non essere immediatamente chiara, sono riportate brevi definizioni delle sensazioni delle quali dovremo segnalare l'eventuale presenza e l'intensità *soggettivamente percepita* (0= per nulla; 1 = un poco; 2 = abbastanza; 3 = molto). Le altre due

gli elementi specifici che sono alla base dello stress sofferto da macchinisti e capotreno, categorie di lavoratori atipiche che prevedono turni aciclici, responsabilità, concentrazione, rigidità orarie e regolamentari, disciplina, solitudine, isolamento, ecc. Abbiamo così contribuito ad una "ricerca sul campo", in collaborazione con le prestigiose Istituzioni co-promotrici del progetto: Università "La Sapienza" di Roma e ASL di Firenze. Vogliamo partecipare attivamente, oltre che sul piano sindacale, anche attraverso questo contributo scientifico, al miglioramento delle nostre condizioni di lavoro e alleggerire, almeno un po', questo nostro... "Treno carico di stress".

La redazione

IL CAMPO



schede sono molto più semplici ma anche queste, come la prima, dovranno essere compilate **l'ultimo giorno** della sestina lavorativa. **La seconda scheda** rileva lo *stato soggettivo di salute*. In questa scheda sono elencati alcuni disturbi di salute e dovremo indicare se e quanto abbiamo avuto quel disturbo e, se sì, per quanti giorni. **La terza scheda** invece, misura lo *stato di stress* soggettivamente percepito, e consiste in un elenco di affermazioni che dovremo valutare tracciando una crocetta sul numero che indica quanto quell'affermazione è vera per noi secondo la medesima scala. Vengono, inoltre, richieste informazioni **socio anagrafiche**, sul tipo di **turno**, di **treno** e di **sestina**, sui **disturbi** di salute ed **altre informazioni**. **E' importante compilare tutti i campi** altrimenti le schede **non potranno essere utilizzate**.

Le schede sono anonime e, una volta compilate, le potremo consegnare direttamente al collega referente per la ricerca, oppure inviarle per posta ordinaria, alla sede della rivista,

“Ancora in Marcia”, sita in P.zza Baldinucci 8r, 50134 Firenze, Tel: 055.4631.872 - Fax 055.4625.985

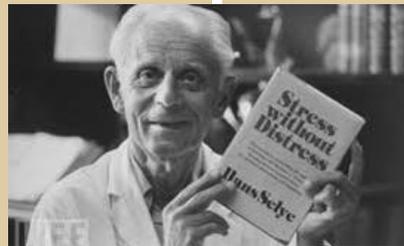
e-mail: inmarcia@tiscali.it;

redazione@ancorainmarcia.it

www.ancorainmarcia.it

INQUADRAMENTO TEORICO

Lo stress è la risposta fisiologica dell'organismo a stimoli stressogeni, ossia che ne minacciano la sopravvivenza. Il fisiologo che per primo ne ha rilevato e descritto le caratteristiche l'ha definita “Sindrome generale di adattamento”, perché a suo avviso i sintomi osservati (riconducibili all'attivazione dell'asse ipotalamo-ipofisi-surrene) erano dovuti allo sforzo dell'organismo per adattarsi alla situazione avversa, di qualunque natura essa fosse (Selye, 1956). In seguito la ricerca ha meglio chiarito che quanto osservato da Selye rappresenta la componente aspecifica della risposta stress (ossia sempre presente in risposta a uno stimolo dannoso di qualunque natura), alla quale si aggiunge una risposta stimolo/specifica, ossia, ad esempio, il danno all'udito in caso di esposizione a rumore. È dunque una risposta utile e adattiva, in quanto mira a rendere disponibili all'organismo le risorse per far fronte



–contrastare–resistere alla situazione stimolo che lo minaccia, ma diventa disadattiva, e quindi patogena, se e quando viene sollecitata troppo intensamente oppure di frequente: ossia, con una frequenza tale da non consentire all'organismo il recupero delle risorse che vengono spese per resistere alla situazione stimolo stressogena. Nella definizione del concetto di stress il vissuto soggettivo di chi lo sperimenta è centrale, oltre che sintomatico. La persona stressata si sente inadeguata al compito richiesto, sente che quell'attività (magari precedentemente svolta

senza alcun problema) richiede un impegno fisico o emotivo che eccede, sopravanza, le sue possibilità. La centralità del vissuto soggettivo è data dal fatto che il comportamento (anche quello lavorativo), così come la risposta fisiologica che, nel tempo, potrà evitare in patologia stress correlata, sarà conseguente e coerente a quel vissuto. La patologia quale esito di un processo che si sviluppa nel tempo è uno dei concetti fondamentali derivati dallo studio della risposta stress, ma all'inizio dell'esposizione

all'agente dannoso - e per un tempo più o meno lungo a seconda dalla sua capacità di resistenza - la persona collocata in un contesto stressogeno avvertirà piuttosto i vissuti soggettivi

di ansia, sforzo, fatica, potrà avere il sonno disturbato e sonnolenza diurna, o potrà sentirsi irritabile, depressa e demotivata (Ruggieri 1984). Lo strumento che intendiamo sperimentare, si colloca quindi in una prospettiva ergonomica Sistemica, o “di prevenzione” (Mantovani 2000). Tale prospettiva, abbandonata la concezione ergonomica “correttiva” ritenuta valida fino agli anni 50 e che mirava ad adattare l'individuo al contesto dato, invece di prendere in considerazione uno solo dei due termini del problema alla volta (o l'uomo o il contesto) esamina l'interazione tra i due.

Mantovani G. (2000) ERGONOMIA Lavoro, Sicurezza e Nuove Tecnologie, Il Mulino, Bologna - Ruggieri V. (1984) Verso una psicosomatica da lavoro, Kappa, Roma - Selye, H. (1956) The stress of life, McGraw-Hill, New York; Selye, H. (1956) The stress of life, McGraw-Hill, New York

ha operato su questi temi e sul VACMA in particolare. Il decreto legislativo 106/2009 ha parzialmente modificato il quadro delle competenze per il controllo in ambito ferroviario riducendo il ruolo delle ASL soprattutto riguardo al personale viaggiante. L'obbligo di aver provveduto ad effettuare, entro il 31/12/2010, la valutazione dei rischi relativamente allo stress rappresenta una delle novità principali del D.L.vo 81/2008 e su questo terreno la Regione Toscana si è molto adoperata producendo proprie linee guida finalizzate a rendere tale obbligo non un semplice adempimento formale. Con interesse quindi Regione Toscana e ASL di Firenze guardano a questa ricerca finalizzata a definire in maniera seria e qualificata il rischio stress per il personale che lavora in ambito ferroviario, coinvolgendolo direttamente. *USL 10 Firenze Dip. Prevenzione*



Sonno in residenza: In questo spazio potrai indicare il numero totale di ore di sonno, in residenza, che hanno preceduto il turno di lavoro. **Esempio:** se hai dormito in residenza dalle ore 23.00 alle ore 06.00 nella casella "n° ore sonno in residenza" scriverai "7". Negli spazi seguenti potrai indicare se la **qualità del sonno** è stata buona, mediocre o pessima.

In questa riga dovrai indicare le ore dell'intero turno di lavoro a partire da **tre ore prima** dell'inizio del turno e, in progressione, fino a **tre ore dopo** la fine del turno stesso. **Esempio:** treno Roma-Brescia, inizio turno alle ore 19.00, fine turno ore 10.00, scriverai: 16.00, 17.00, 18.00 (le tre ore *prima*), 19.00, 20.00, 21.00... 01.00, 02.00 e così via fino alle ore 13.00 (ossia fino a tre ore *dopo* la fine del turno).

Ore di scorta (CT) o di condotta (PdM): in questa riga potrai segnalare le ore di presenza sul treno apponendo una crocetta in corrispondenza delle ore indicate nella riga soprastante. **Esempio:** treno Roma-Brescia, le crocette saranno apposte in corrispondenza delle ore 19, 20, 21, 22 (andata Roma - Brescia) e poi 07, 08, 09, 10 (ritorno Brescia - Roma).

Eventi, contesto e stato psicofisico: se l'evento che vuoi segnalare è uno di quelli elencati tra gli esempi, puoi riportare nella colonna solo il numero corrispondente. **Ad esempio:** se hai avvertito "molta" *ansia* un'ora prima dell'inizio del turno di lavoro (che è iniziato alle ore 19.00) per il **timore di arrivare in ritardo**, metterai la crocetta sul numero 3, nella riga "Ansia", in corrispondenza dell'ora "18.00" e, sempre in corrispondenza della stessa ora, indicherai "8" nella riga "Eventi, contesto e stato psicofisico".

Nelle righe **Ansia, Irritazione, Sforzo, Fatica (*), Sonnolenza, Difficoltà di concentrazione**, potrai indicare l'eventuale presenza, e l'intensità (0= per nulla; 1= un poco; 2= abbastanza; 3= molto), **secondo la tua valutazione soggettiva**, delle diverse sensazioni, in corrispondenza dell'ora in cui le hai avvertite. **Esempio:** se hai avvertito "abbastanza" **Sonnolenza** intorno alle ore 8 metterai la crocetta sul numero 2, nella riga **Sonnolenza**, in corrispondenza dell'ora "8".

Andamento del turno - Indica con una X	
SENSO ORARIO	
SENSO ANTIORARIO	
NESSUNA REGOLARITA'	
TURNO FISSO	

Per "**senso orario**" si intende quel turno in cui l'ora di inizio è sempre spostata in avanti, ad esempio: il primo giorno inizio alle 6, il secondo alle 7, ecc. Nel "**senso antiorario**" l'ora d'inizio è sempre spostata indietro: primo giorno alle 6, il secondo alle 5, ecc.

GRIGLIA RILEVAMENTO EVENTI E AMBIENTE

Quantità e qualità sonno <u>IN RESIDENZA</u> prima del turno	n° ore ?.....
Inserire l'ora, cominciando dalla prima colonna, dell'INTERA FASCIA ORARIA DI LAVORO INIZIANDO DA 3 ORE PRIMA INIZIO ACCESSORI FINO A 3 ORE DOPO FINE ACCESSORI	16 1
Ore di condotta per il PdM e di scorta per il PdB	
EVENTI, CONTESTO E STATO PSICOFISICO: In questi spazi potranno essere brevemente descritte (oppure segnalate utilizzando il numero relativo), in corrispondenza dell'ora in cui si sono presentate, gli eventi e le condizioni ambientali o psicofisiche, che consideri rilevanti, secondo la tua valutazione soggettiva. Esempi: 1) ritardo del treno; 2) guasti sulla linea o al treno; 3) molte gallerie; 4) vetri sporchi; 5) aggressione da parte di viaggiatori; 6) cambio P.O.C; 7) impossibilità di espletare bisogni fisiologici; 8) timore di arrivare tardi al lavoro; 9) timore di arrivare tardi a casa; 10) telefonate pressanti; 11) porte guaste; 12) treno affollato; 13) incomprensioni-diverbi con viaggiatori; 14) impossibilità o fretta di mangiare; 15) treno a rischio ladri-borseggiatori; 16) viaggiatore sprovvisto di biglietto; 17) compartimento di servizio non assegnato; 18) altre ragioni, specificare.	
Ambiente: qui potrai segnalare, sempre in corrispondenza dell'ora in cui si sono verificate, utilizzando il numero relativo, le eventuali condizioni inadeguate dell'ambiente di lavoro: 1) RUMORE eccessivo o fastidioso; 2) TEMPERATURA inadeguata; 3) VIBRAZIONI eccessive; 4) POSIZIONE di guida scomoda; 5) ILLUMINAZIONE inadeguata; 6) guida CONTRO SOLE ; 7) TRENO o CABINE DI GUIDA sporchi; 8) BAGNI guasti, sporchi o indisponibili; 9) altro, specificare.	
(*) Ansia (eccesso di eccitazione che crea difficoltà a concentrarsi serenamente nell'esecuzione di un compito)	3 2 1 0
(*) IRRITAZIONE (sensazione di nervosismo e/o rabbia)	3 2 1 0
(*) SFORZO (eccesso di attenzione/tensione durante l'esecuzione di un compito)	3 2 1 0
(*) FATICA (sensazione di mancanza di forza)	3 2 1 0
SONNOLENZA (sbadigli, movimenti rallentati, difficoltà a rimanere vigili, perdita di tono muscolare, ecc.)	3 2 1 0
DIFFICOLTA' DI CONCENTRAZIONE (sensazione di ottundimento)	3 2 1 0
(*) Vedi definizioni box qui sotto e articolo a pagina 12	

(*) Definizioni: **ANSIA:** eccesso di eccitazione che crea difficoltà a concentrarsi serenamente nell'esecuzione di un compito. Talvolta questa sensazione può combinarsi con uno stato di preoccupazione/paura; **IRRITAZIONE:** sensazione di nervosismo e/o rabbia; **SFORZO:** si intende la sensazione di *eccessivo* impegno di attenzione/*tensione* nel lavoro di controllo e di esecuzione di un compito, **DA NON CONFONDERSI CON LA FATICAZIONE;** **FATICA:** sensazione di *mancanza di forza*. Spesso la fatica compare come conseguenza di uno sforzo prolungato. Le due sensazioni possono essere presenti allo stesso tempo.



STRESS LAVORO CORRELATO PER MACCHINISTI E CAPITRENO: PERCHÉ QUESTA RICERCA ?

Di Laura Marrucci (*)

Con il D.lgs. n. 81/2008 è divenuta obbligatoria in tutte le aziende la valutazione del rischio da "stress lavoro-correlato". La lettera Circolare del 18 novembre 2010, del Ministero del Lavoro ha fornito alle aziende le indicazioni necessarie per questa valutazione. In sintesi, tali indicazioni, sebbene non impediscano alle aziende "virtuose" che liberamente lo sceglieranno, di realizzare una reale valutazione del rischio da stress, di fatto considereranno soddisfatto l'obbligo legislativo anche a seguito di una valutazione che rischia di avere scarsa, o nulla, validità, in quanto basata sulla compilazione di una lista di indicatori (cosiddetti oggettivi e verificabili) dal significato non univoco, e secondo l'esclusivo punto di vista (soggettivo in molti casi) del datore di lavoro. Per definizione, un indicatore, o uno strumento di misura, sono considerati validi quando *"misurano realmente ciò che intendono misurare"*. Per fare un esempio, nella valutazione del rischio da stress uno degli indicatori inclusi è il "numero di assenze dal lavoro", e ciò perché, secondo l'esperienza, le persone stressate si assentano dal lavoro con maggiore frequenza. Nel caso del personale ferroviario in servizio sui treni (Personale di Macchina e Personale di Bordo) però, il nesso tra l'indicatore: "assenza dal lavoro", e ciò che si vuole misurare, ossia lo stress, non è diretto bensì mediato dal fatto che l'assenza dal lavoro comporta una grave penalizzazione economica dovuta alla perdita della parte accessoria dello stipendio. In questo contesto professionale quindi, l'indicatore *"assenze dal lavoro"*, seppure indubbiamente oggettivo e facilmente



verificabile, non potrà essere considerato un valido indicatore di stress in quanto l'assenza dal lavoro sarà il più possibile evitata dal lavoratore (a costo di recarsi al lavoro in condizione di malattia) per una questione economica. Lo stesso può dirsi per il "turnover" (impossibile in alcune professioni), le "segnalazioni al medico competente" (probabilmente non effettuate in presenza di rischio di inidoneità alla mansione, e quindi con ripercussioni sul salario) e, a maggior ragione, per indicatori più ambigui oppure per quelli che, con buona probabilità otterrebbero una valutazione opposta se fossero compilati dal lavoratore anziché dal datore di lavoro (ad esempio: *"Accade di frequente che i dirigenti/preposti forniscano informazioni contrastanti circa il lavoro da svolgere"*). Insomma, quand'anche le liste di indicatori oggettivi e verificabili fossero compilate dall'azienda con scrupolo, rigore e imparzialità, non avremmo comunque la misura del rischio da stress da lavoro perché tali indicatori, almeno in alcuni contesti lavorativi, non sono validi, cioè non misurano realmente ciò che intendono misurare. L'obiettivo che ci poniamo con questa ricerca è quello di individuare

e misurare i fattori di rischio stress lavoro correlati specifici nel personale ferroviario in servizio sui treni. La scheda per la raccolta dei dati riprodotta più avanti, è stata costruita nella prima fase della ricerca nel corso dei gruppi omogenei realizzati con i Macchinisti e i Capitreno, all'interno dei quali sono stati messi a fuoco i fattori lavorativi ritenuti maggiormente stressogeni. La scheda consentirà di registrare la presenza e l'intensità soggettiva dei vissuti di ansia, irritazione, sforzo, fatica, sonnolenza e difficoltà di concentrazione, nel corso del turno lavorativo, in occasione di eventi prevedibili (ad es. prima ora di scorta o di condotta) oppure no (ad es. guasto porte). Con questo lavoro non intendiamo sostituirci all'azienda, alla quale spetta il dovere oltre che l'obbligo di valutare anche questo rischio, quanto piuttosto prendere la parola in un dibattito che interessa la sicurezza lavorativa, il nesso tra lavoro e patologia, gli interventi possibili per la prevenzione della patologia lavoro stress correlata, e i costi sociali ed economici che questa comporta.

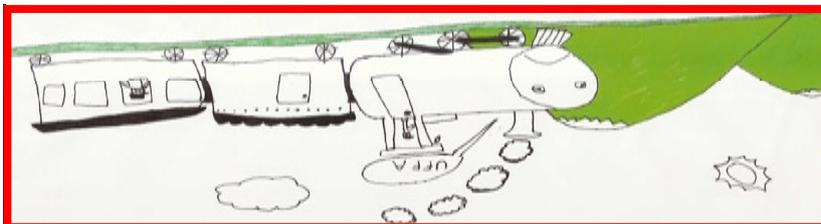
(*) *Psicologa clinica, Psicoterapeuta, collaboratrice Cattedra Psicofisiologia Clinica.*

I "GRUPPI OMOGENEI": L'INTELLIGENZA COLLETTIVA AL SERVIZIO DELLA SALUTE

Chi conosce i problemi che esistono nei posti di lavoro meglio dei lavoratori stessi? Dalla ovvia risposta a questa semplice domanda è nato alla fine degli anni '60 un metodo nuovo, democratico e partecipato, praticato in molti *Consigli di Fabbrica*, per difendere salute e sicurezza. Ci si lasciava alle spalle la vecchia impostazione in cui solo "sapienti notabili" esterni - noti come medici di fabbrica - dall'alto della loro "scienza" affrontavano le malattie e i disturbi individuali di ciascun operaio senza tenere conto dell'insieme delle condizioni di lavoro e degli effetti a lungo termine. Divenne chiaro a tutti che la scienza e la medicina non sono mai neutrali. Nascevano così, in un momento storico di conquiste civili e sociali, i *Gruppi Omogenei*, organismi di studio e discussione, composti dagli stessi lavoratori e supportati

da medici e tecnici disposti ad ascoltare ed elaborare anche le ragioni degli operai. La conoscenza diretta dei problemi, la loro forte motivazione a studiarne anche gli aspetti scientifici, assieme all'ausilio degli esperti ha consentito grandi passi in avanti nella conoscenza delle nocività del proprio lavoro. Le conoscenze acquisite, tramite la condivisione del sapere sugli effetti del lavoro, uscirono dai segreti cassetti aziendali e divennero materia centrale di trattativa sindacale ed elemento di emancipazione. Quella che un tempo veniva definita *"soggettività operaia"*, opportunamente aggiornata ed applicata alla nostra azienda, ha portato capitreno e macchinisti alla definizione di questa ricerca. Il confronto senza filtri aziendali su turni, organizzazione del lavoro, disagi, timori ed emozioni, ha consentito alla nostra intelligenza collettiva di esprimersi al meglio per individuare i fattori di stress che dobbiamo indagare al fine di tutelare al meglio la nostra salute.

**CONTIENE SCHEDA ANONIMA DI RILEVAMENTO
DA INVIARE ENTRO IL 25 SETTEMBRE 2011**



**IL RISCHIO SPECIFICO PER MACCHINISTI E CAPITRENO
RICERCA SUL CAMPO**

UN TRENO CARICO DI STRESS

Piegare qui e richiudere agli angoli con poca colla o scotch

NON USARE SPILLE O PUNTI METALLICI !



Affrancare e inviare a:
**Redazione *ancora In Marcia* !
Piazza Baldinucci, 8r - 50134 Firenze**

**INFORMAZIONI SOCIO ANAGRAFICHE ANONIME, SUL TIPO DI TURNO, DI SERVIZIO E DI SESTINA (Barrare con una X la risposta)**

Età	Sesso	M	F	Divisione: PAX <input type="checkbox"/> REG <input type="checkbox"/> CARGO <input type="checkbox"/>	Anni anzianità di servizio	Regione di Lavoro
Stato civile: CELIBE <input type="checkbox"/> NUBILE <input type="checkbox"/> CONIUGATO/A <input type="checkbox"/> SEPARATO/A <input type="checkbox"/> DIVORZIATO/A <input type="checkbox"/>				Minori o anziani da accudire ?	NO	SI
Tipo di treno: MERCI - SERV.BASE - FRECCIA ARGENTO/ROSSA - REGIONALE				DENOMINAZIONE TURNO ATTUALE		
Tipo di servizio: DOPPIO MACCHINISTA <input type="checkbox"/> MACCHINISTA SOLO <input type="checkbox"/> MACCHINISTA E CAPOTRENO <input type="checkbox"/> SQUADRA CAPOTRENO E CST <input type="checkbox"/> SOLO						
Composizione sestina: MATTINE PRESTO N°..... IN GIORNATA N° A CAVALLO NOTTE N° NOTTE PIENA N° RIPOSO FUORI RESIDENZA N°.....						

Andamento del turno - Indica con una X

SENSO ORARIO	<input type="checkbox"/>
SENSO ANTIORARIO	<input type="checkbox"/>
NESSUNA REGOLARITA'	<input type="checkbox"/>
TURNO FISSO	<input type="checkbox"/>

Seconda scheda: DA COMPILARE ALLA FINE DELL'ULTIMO SERVIZIO DELLA SESTINA

Indica con una X

DISTURBI E PROBLEMI DI SALUTE COMUNI.	Per niente	Un poco	Abbastanza	Molto	Per quanti giorni ?
ISTRUZIONI: qui di seguito troverai elencati alcuni malesseri/disturbi e/o problemi di salute comuni. Fai attenzione ad ognuno di essi e rispondi riferendoti al grado del disturbo sofferto durante l'ultimo mese.					
Raffreddore/ influenza	0	1	2	3	
Tosse/ bronchite	0	1	2	3	
Asma	0	1	2	3	
Mal di testa	0	1	2	3	
Dolori al collo	0	1	2	3	
Dolori alla parte alta schiena	0	1	2	3	
Dolori alla parte bassa schiena	0	1	2	3	
Dolori alle braccia	0	1	2	3	
Dolori alle spalle	0	1	2	3	
Dolori alle gambe	0	1	2	3	
Emicrania	0	1	2	3	
Tachicardia	0	1	2	3	
Dolore al petto	0	1	2	3	
Difficoltà nel respirare	0	1	2	3	
Dolori ai piedi durante l'attività	0	1	2	3	
Brucciori al petto	0	1	2	3	
Imbarazzo di stomaco	0	1	2	3	
Gastrite/ulcera	0	1	2	3	
Dolori di stomaco	0	1	2	3	
Emissione di aria dall'intestino	0	1	2	3	
Diarrea	0	1	2	3	
Stitichezza	0	1	2	3	
Eczema	0	1	2	3	
Problemi allergici cutanei	0	1	2	3	
Vampate, sensazioni di caldo	0	1	2	3	
Problemi con il sonno	0	1	2	3	
Stanchezza	0	1	2	3	
Sensazione di vertigine	0	1	2	3	
Ansia	0	1	2	3	
Tristezza, depressione	0	1	2	3	
Altro.....	0	1	2	3	

GRIGLIA RILEVAMENTO EVENTI E AMBIENTEQuantità e qualità sonno IN RESIDENZA prima del turnon° ore
.....

Inserire l'ora, cominciando dalla prima colonna, dell'INTERA FASCIA ORARIA DI LAVORO INIZIANDO DA 3 ORE PRIMA INIZIO ACCESSORI FINO A 3 ORE DOPO FINE ACCESSORI

Ore di condotta per il PdM e di scorta per il PdB

EVENTI, CONTESTO E STATO PSICOFISICO: In questi spazi potranno essere brevemente descritte (oppure segnalate utilizzando il numero relativo), in corrispondenza dell'ora in cui si sono presentate, gli eventi e le condizioni ambientali o psicofisiche, che consideri rilevanti, secondo la tua valutazione soggettiva. Esempi: 1) ritardo del treno; 2) guasti sulla linea o al treno; 3) molte gallerie; 4) vetri sporchi; 5) aggressione da parte di viaggiatori; 6) cambio P.O.C; 7) impossibilità di espletare bisogni fisiologici; 8) timore di arrivare tardi al lavoro; 9) timore di arrivare tardi a casa; 10) telefonate pressanti; 11) porte guaste; 12) treno affollato; 13) incomprensioni-diverbi con viaggiatori; 14) impossibilità o fretta di mangiare; 15) treno a rischio ladri-borseggiatori; 16) viaggiatore sprovvisto di biglietto; 17) compartimento di servizio non assegnato; 18) altre ragioni, specificare.

Ambiente: qui potrai segnalare, sempre in corrispondenza dell'ora in cui si sono verificate, utilizzando il numero relativo, le eventuali condizioni inadeguate dell'ambiente di lavoro: 1) **RUMORE** eccessivo o fastidioso; 2) **TEMPERATURA** inadeguata; 3) **VIBRAZIONI** eccessive; 4) **POSIZIONE** di guida scomoda; 5) **ILLUMINAZIONE** inadeguata; 6) guida **CONTRO SOLE**; 7) **TRENO** o **CABINE DI GUIDA** sporchi; 8) **BAGNI** guasti, sporchi o indisponibili; 9) altro, specificare.

(*) **Ansia (eccesso di eccitazione che crea difficoltà a concentrarsi serenamente nell'esecuzione di un compito)**

3	2	1	0
---	---	---	---

(*) **IRRITAZIONE (sensazione di nervosismo e/o rabbia)**

3	2	1	0
---	---	---	---

(*) **SFORZO (eccesso di attenzione/tensione durante l'esecuzione di un compito)**

3	2	1	0
---	---	---	---

(*) **FATICA (sensazione di mancanza di forza)**

3	2	1	0
---	---	---	---

SONNOLENZA (sbadigli, movimenti rallentati, difficoltà a rimanere vigili, perdita di tono muscolare, ecc.)

3	2	1	0
---	---	---	---

DIFFICOLTA' DI CONCENTRAZIONE (sensazione di ottundimento)

3	2	1	0
---	---	---	---

(*) *Vedi definizioni box a pagina 4 e articolo a pagina 12*

3	2	1	0
---	---	---	---



L'INCUBO DEL RITARDO AL TRENO QUANDO LO STRESS "ESCE" DAL LAVORO ED ENTRA IN FAMIGLIA

di Roberto Testa (*)

Ore di colloqui e incontri fra lavoratori e docenti dell'Università sono serviti, a chi vi ha partecipato, a riconoscere negli altri le proprie ansie, paure, difficoltà e necessità. Macchinisti e capitreno si sono specchiati in momenti di narrazione della propria vita lavorativa: allo stesso tempo hanno confermato, a chi ascoltava e analizzava le loro storie, come alcune costanti fossero troppo evidenti per non richiedere un intervento da chi è preposto allo studio e alla realizzazione dell'organizzazione del lavoro, delle sue modalità e dei suoi tempi. Il sonno, o meglio, il risveglio brusco durante le prime ore della notte: la sveglia che si rischia sempre di non sentire o di tacitare senza rendersene conto. Allora scattano le contromisure: chi predispone due o tre sveglie, con suonerie di volume diverso o dislocate in punti della casa lontani dal letto in cui si dorme per essere certi di alzarsi; la sveglia con la vibrazione sotto il cuscino, per non svegliare anche chi ti dorme vicino: la paura di non sentire l'allarme ma anche l'attenzione a fare in modo che mogli, mariti o, soprattutto, figli non vengano ridestati nel cuore della notte. L'ansia di non raggiungere in tempo il luogo di lavoro divora tutti allo stesso modo: il treno deve partire all'ora prevista dall'orario e non ammette orari flessibili o altre possibilità, come per chi svolge altre mansioni. Il servizio di riserva, previsto in questi casi, spesso viene tagliato per eliminare un costo oppure perché deve coprire altre mancanze dovute al normale svolgimento dei turni e allora per macchinisti e capitreno potrebbe venir meno anche la possibilità di porre rimedio a una loro mancanza; comunque il ritardo è una grave negligenza che lascia traccia nella storia lavorativa di ognuno di noi e che deve essere evitato a tutti i costi: anche quello,



purtroppo, di non dormire o di non riposare. Dormire ma non riposare. Dormire ma alzarsi più stanche e stanchi di quando ci si è coricati: tutti hanno provato questa sensazione e lo hanno raccontato, con parole diverse e storie diverse ma sempre uguali nel contenuto. La scommessa quotidiana di arrivare in tempo al treno, una specie di gioco d'azzardo dove si vince se i mezzi pubblici non ritardano, se non incontri traffico e trovi parcheggio. Ovvietà ma purtroppo pane quotidiano quando si lavora anche in orari, quelli notturni, dove tutto può divenire più difficile e complesso. L'ansia che ci portiamo a casa a fine turno e che conosce bene chi ci vive a fianco: quando continuiamo a muoverci e a comportarci come se fossimo ancora in ritardo. Come se dovessimo continuare a recuperare quei "maledetti 120 secondi" che l'azienda ci richiede dai cartelli monitori appesi dentro gli impianti. L'ansia di dover svolgere un certo servizio, quello più difficile, più rischioso, più faticoso, dove si rischia di sbagliare, dove ci vuole tanta/troppa attenzione e che ti costringe a pensarci anche se sei nelle tue ore di libertà, quando

"Osessione Puntualità"

Puntualità in partenza fascia 0-2':

100%

Puntualità in arrivo fascia 0-15':

93%

Responsabilità SU ETR AV in arrivo oltre 15':

25 casi/mese

Cartello monitor presente nei corridoi degli impianti di Trenitalia

dovresti concentrarti sulle persone che hai più care o semplicemente sui tuoi interessi privati. Invece sei lì a pensare come andrà, come potrai fronteggiare quella situazione scabrosa, come ti comporterai se qualcuno proverà a aggredirti o se quella macchina ti lascerà in asso sotto una galleria. Insomma a come fare per uscirne fuori, ancora una volta, senza farti male. Senza che altre persone si facciano male. Senza che il treno faccia tardi: perché questo cerchiamo di farlo sempre e nel miglior modo possibile. Allora ci si chiede, visto che i problemi si trascinano sempre uguali da generazione in generazione, perché non attaccarli decisamente alla ricerca di una soluzione che metta al primo posto la funzione della persona piuttosto che quella puramente meccanica dello svolgimento del turno nella sua tecnica di sommatoria di numeri e orari e treni senza rispetto di chi quegli elementi li deve subire. Abbiamo trovato chi ci ha voluto ascoltare e comprendere nella nostra veste di lavoratori atipici fra gli atipici; ma abbiamo davanti a noi troppe resistenze per costruire un percorso che migliori la qualità delle nostre esistenze e non riduca la nostra vita lavorativa a pura ricerca di profitto.

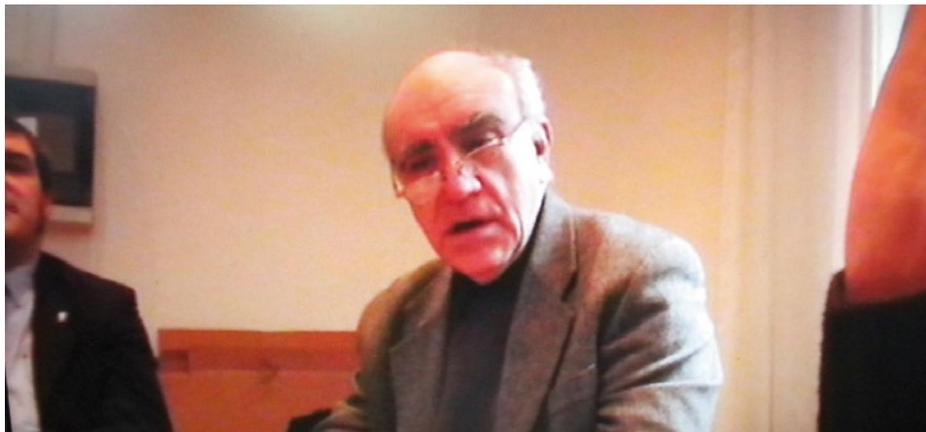
(*) RLS Trenitalia, trasporto regionale Lazio



Qui di seguito viene riportato un estratto della trascrizione di un incontro di gruppo omogeneo in cui alcuni dei presenti hanno chiesto a Ruggieri dei chiarimenti che potranno essere utili anche a tutti i partecipanti alla ricerca.

Macchinista: (...) professore, potremmo dedicare qualche momento alla definizione esatta di sforzo, fatica, che sono concetti portanti della nostra ricerca (...)

Professor Ruggieri: prima ancora di dare una definizione precisa e specifica, dobbiamo chiarire alcuni concetti che dobbiamo usare con prudenza, perché un coltello si può usare per tagliare il pollo o per ammazzare qualcuno... È la discussione sulla **soggettività**: dobbiamo sapere che la soggettività è un **apparato psicofisiologico**. Ad esempio, se ho molta luce sull'occhio la pupilla si chiude, se la luce è scarsa la pupilla si allarga: questa è una *risposta riflessa*, non ci devo pensare, mentre se sento **dolore** mi comporto in rapporto al dolore che sento, il dolore che cos'è? Un segnale fisiologico, che avverto soggettivamente e che mi serve per sopravvivere. La soggettività è un insieme di *autosegnali* che io utilizzo per rispondere in modo adeguato alla vita stessa, alle sollecitazioni, agli stimoli, ai compiti; la soggettività è una dimensione fisiologica che presenta dei gradi di libertà nella risposta. Se mi sento "oppresso", questa è una verità che mi racconta il mio corpo, è il corpo che mi dice che non sta bene lì in quel momento, perché me lo dice? Non è un sistema di regolazione così lineare come quello "luce-pupilla", è più complesso, passa attraverso possibili risposte più complicate in cui posso scegliere più o meno. Quindi la soggettività è un capitolo della fisiologia, più complicato (...) Qual è il limite di questa valutazione soggettiva? Che è una verità, perché se uno le avverte...! È l'opportunità di **mentire**, ma non che sono meno vere; l'uomo che sente la tensione e lo sforzo ha un apparato psicofisico che è come la spia della macchina che gli manca l'olio... è un sistema personale



Il Prof. Vezio Ruggieri in un momento della discussione nel gruppo omogeneo

di autovalutazione (...) "come ti senti"? La valutazione è soggettiva perché è un **riepilogo** di tutto quello che il corpo mi racconta e lo **unifico**: "sto bene". Perché ho l'ansia? Perché ho paura? Per proteggermi dal pericolo! Sono auto-segnali (...) anche il Sistema Sanitario Nazionale dovrebbe capire che la soggettività ha una funzione importante di **prevenzione** della salute, negando la soggettività, la lettura dei segnali di malessere personali, ci si trova con la patologia. Ma qual è il trucco? Che spesso le patologie sono considerate "fatti misteriosi" che non si capisce da dove vengono, invece l'individuo le produce lentamente, è dopo un paio di giorni che avete litigato che vi viene il mal di stomaco (...) cominciare a valutare l'**accumulo** delle situazioni (...) individuare la situazione stress come convergenza di più fattori (...) inutile che qualcuno dica che il rumore è a norma, è la **sommazione** dei rumori per situazione! Con il vetro che vibra, il rumore del freno etc (...) sarebbe necessario far capire come si lega alla malattia, perché se la malattia è un problema individuale non ci sarebbe niente da discutere, se invece la malattia è una responsabilità dell'azienda è un concetto diverso (...) "Capo Trento: (...) vedo un po' di ottimismo, io non sono sicura che tutti i lavoratori (come tutte le persone in generale), siano così in grado di autovalutarsi rispetto a questi parametri.

Professor Ruggieri: (...) chi compila il questionario deve capire che cosa gli si sta chiedendo, qualcuno di voi si assume il compito di far capire ai

colleghi come fare? Il lavoro che facciamo è anche "pedagogico" in senso più ampio. Uno dei temi importanti della psicologia clinica è la difficoltà che hanno i soggetti a leggere le proprie emozioni, il bambino va dalla mamma e le chiede: "sono contento"? Perché non è ancora abituato a leggere le emozioni, le vive (...) Partiamo dallo sforzo: **LO SFORZO È QUELLA TENSIONE CHE SI AVVERTE DURANTE L'ESECUZIONE DI UN COMPITO**. Se un collega vi chiede di spiegare che cos'è lo sforzo fate l'esempio dello spostare un tavolino. Se devo spostare un tavolino faccio un programma dell'impegno di forza che ci devo mettere, se questo tavolino è più pesante di quello che immaginavo - o di quello che posso muovere - quando provo a spostarlo oppone resistenza, e questa resistenza comporta un aumento di tensione dei muscoli che io avverto come tensione, quindi sforzo. Quindi non è l'aumento di forza, che io penso e ci metto un po' di forza in più, **LO SFORZO È QUANDO IL COMPITO FA RESISTENZA AL PROGRAMMA**, quindi non è la contrazione di muscoli che fanno questo compito ma è: "non lo posso fare...", vivo soggettivamente la tensione, oggi, domani, dopodomani, non ce la faccio più: **FATICA**. La fatica è quando non ce la faccio più, quando i muscoli cedono, non rispondono ai movimenti programmati. La fatica è il sentirsi incapaci di assolvere a un compito, perché il corpo non risponde bene ai comandi... Quindi **LA FATICA È LA CONSEGUENZA DELLO SFORZO**. La conseguenza dello sforzo prolungato comporta



anche un accumulo di sostanze tossiche epatolesive ecc., che è altra cosa dal sentimento di stanchezza esaurimento dovuto alla ripetizione monotona di un gesto. Perché, ad esempio, la marcia stanca di più del lavoro domestico dove si cammina per km ? Perché cambiano i muscoli interessati e quindi c'è una distribuzione del lavoro, la ripetizione di un gesto crea fatica, ma perlopiù la fatica è la conseguenza dello sforzo (...). Cominciarsi a conoscere in questo senso è importante (...). Allora la tensione è anche qualcosa che c'è nel corso di un compito in rapporto, per esempio all'ANSIA! L'**attenzione** prolungata è una tensione che aumenta in rapporto a un compito, ma la tensione è fisica! Se dico: "Voglio capire questo", è una tensione polarizzata, non è fatica intellettuale ma del corteo corporeo che si organizza attorno alla concentrazione, allora l'attenzione prolungata è uno sforzo (...) anche qui ci sono dei limiti perché alcuni livelli di tensione possono essere piacevoli, come nello sport ad esempio... Per cui tutta questa parte fisiologica, imparare a coglierla, a capirla, è importantissimo! Anche per una visione diversa della salute. L'**attenzione** è un capitolo della tensione, se prolungata può creare SFORZO, lo sforzo prolungato crea FATICA! E quindi perdi capacità di **concentrazione**, perché una delle caratteristiche della fatica è di presentarsi come sconcertante, disorganizzante... naturalmente ci sono anche dei sistemi correttivi: l'ottimismo, il significato progettuale, perché se una cultura valorizza soltanto gli aspetti negativi non si vive! Se noi qui diciamo che il vostro è un lavoro faticoso non dobbiamo perdere la possibilità di cogliere con quanto entusiasmo lo fate (...) questo è un altro punto difficile da discutere, ma si è studiato che il livello di ottimismo in rapporto alle malattie cardiache, e si è visto che incide! Perché il pessimismo e l'ottimismo modificano il livello degli ormoni (...) e quindi va anche valorizzato il proprio lavoro, perché lo è! E in ogni caso, se non ci fossero macchinisti e capi treno, nessuno andrebbe da nessuna parte...".

IL NOSTRO LAVORO: RACCONTI E RIFLESSIONI CONDIVISE

Macchinista: "...io avevo il sonno pesante, adesso un fruscio mi sveglia, quando sono passato ad agente solo, per due mesi ho avuto una contrattura continua al mascellare e al collo, poi dolori sotto il plesso solare, temevo l'infarto ma mi hanno detto che è stress. La violenza morale con cui l'azienda ha deciso e imposto di cambiare orari, condotta... mi sono sentito umiliato, adesso dormo male, ho il sonno frammentato, mi è capitato di alzarmi, vestirmi e rendermi conto che erano due ore prima...".

Capo Treno: "... quando il medico mi ha chiesto se mi piace questo lavoro gli ho risposto che combattere ogni giorno con l'italiano medio che come soluzione al disservizio ha quella di insultarti e metterti le mani addosso non è il massimo... Mi ha detto che sono depresso !"

Macchinista: "...fino a qualche anno fa mi potevo permettere una vita normale perché la mia attività era condivisa con un altro macchinista che poteva anche compensare i miei errori... mi è capitata una guida ad agente solo con forte emicrania, sono arrivato con le lacrime...".

Capo Treno: "... è la lima sorda che scava... per lo sbalottamento dei turni, e alla fine gli effetti si cronicizzano... i sintomi all'inizio li prendi alla leggera ma poi piano piano vanno a incidere profondamente... noi abbiamo vissuto il problema dell'aumento delle notti, all'inizio non ti accorgi, perché ti sfugge il meccanismo interno di controllo del disagio, si abbassa la soglia di attenzione... non è irritazione, o ansia, è quell'ottundimento, basso, sordo, continuo, sonno e veglia non sono più ben distinti, separati, ti accorgi che non leggi più un libro, che sei un po' assente, però non è immediatamente percepibile, perché il meccanismo che te lo farebbe intercettare è proprio quello che è stato danneggiato...".

Macchinista: "...se succede qualcosa e sei in due l'altro può cominciare a fare qualcosa, a fare delle telefonate, adesso fai da solo, mentre guidi, perché non puoi sempre fermare il treno, poi cominciano le telefonate, è tutto raddoppiato come carico di lavoro...".

Capo Treno: "... mi ha detto un medico del Policlinico che dopo 20, 30 anni quasi tutti i Capo Treno e i Macchinisti soffrono di patologie alle articolazioni, ernie... ma non vengono

associate al lavoro..."

Macchinista: "...certi problemi c'erano anche quando eravamo in due, ma ti potevi confrontare! Quante volte mi è capitato che il mio collega mi dicesse "no, guarda non è così", adesso non lo so... c'era uno scambio anche per le "soluzioni", oggi non c'è più... Erano rapporti che duravano 6-7 anni... le ferie si prendevano insieme... perché andare a lavorare con uno che non conoscevi, non sapevi se ti potevi fidare... preferivo non andare...".

Capo Treno: "... abbiamo un servizio in cui si parte alle 9 e si arriva alle 16 a Napoli l'azienda ci dà la 'dormita' fuori e ripartiamo all'una e mezzo di notte da Caserta ...come si fa a dormire dalle 16 all'una ? Ma non è questo il problema; su quei treni ci sono invariabilmente i borsaioli, l'ho fatto 3 volte in 10 giorni e 3 volte li ho fronteggiati da solo...come si sente uno che sa che dovrà fare quel treno? Quant'è che non c'è la scorta Polfer sul treno? Almeno un anno !

Macchinista: "...Lo stress è aumentato anche perché la velocità da 140 è arrivata a 300 Km/h, da solo, devi accelerare e decelerare in continuazione, è tutto manuale, ti metti a filo dei 300 Km/h e devi mantenerlo altrimenti ti chiamano al telefono: "Hai perso un minuto !" Qui lo stress che dicevi viene amplificato perché devi stare vigile fino a quando non arrivi, non c'è stazione, non hai punti di riferimento, non c'è niente, solo i cippi chilometrici... c'è un'aggravante, sai i P.O.C. ? Ci sono quei disgraziati che fanno Roma Torino e si fanno 12 P.O.C., 12 P.O.C. significa che 12 volte il treno si deve riconfigurare da 3000 a 25.000 volt e tu dici speriamo che vada bene"! Appena il treno si ferma cominciano a chiamarti al telefono ! Non è lo stress solo della condotta, è tutto il resto...".

Conduttore del gruppo al capotreno: "... nel vostro lavoro è necessario stare in piedi tanto tempo, ed è presumibile che vengano dei disturbi alle gambe; voi non li segnalate altrimenti vi fanno inidonei... ma come approfondire questo tema...?" **Capo Treno:** "... facciamo delle visite periodiche..."

Conduttore del gruppo: "... e quanto dei problemi alle gambe l'azienda pensa che dipenda dal lavoro...?"

Capo Treno: "... bèh, non vengono proprio presi in considerazione...".



UNA VITA ALLA GUIDA, NEL TRAFFICO URBANO

L'IMPORTANZA DELLA VALUTAZIONE DELLO STRESS LAVORO-CORRELATO NEL COMPARTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

di **Franco Simonini (*)**, **Gabriele Corbizzi Fattori (**)** e **Vincenza Bruno (***)**

Negli ultimi decenni sono avvenuti, nel mondo del lavoro, significativi mutamenti che hanno realizzato profonde modificazioni della patologia professionale. Modificazioni determinate dal passaggio da attività prevalentemente motorie ad attività a carattere mentale basate sulla trasformazione ed elaborazione delle informazioni. Di conseguenza molti lavoratori hanno sperimentato e sperimentano quegli stati di malessere psico-fisico che nel linguaggio comune vanno sotto il nome di stress. Nei sistemi produttivi complessi, che risentono di variabili psicosociali importanti connesse al contesto in cui si svolge l'attività, si possono produrre, se non vengono gestite, fenomeni stressanti. Queste considerazioni trovano nel comparto del trasporto pubblico un'ulteriore aggravante derivante dalla specifica complessità e variabilità delle attività a cui le persone che vivono in quel contesto organizzato partecipano. Si connettono, inoltre, allo stress aspetti ergonomici relativi alla guida degli autoveicoli come ad esempio le condizioni di confort dei sedili, la gestione delle pause dopo un determinato tempo di guida, la possibilità o meno di avere idonei locali di riposo, ecc. Per un corretto processo di studio del fenomeno stress lavoro-correlato vorremmo richiamare il concetto di salute aziendale, che può essere definito come: insieme sufficientemente armonico delle condizioni relazionali, gerarchiche, organizzative, all'interno delle quali agiscono le dinamiche lavorative che se non gestite attivano processi di deterioramento dell'intera organizzazione. Lo schema mentale e comportamentale incentrato sulla condizione di malattia rende l'individuo incapace di affrontare le prestazioni richieste dal ruolo, riduce la possibilità di instaurare normali relazioni interpersonali in un crescendo vertiginoso che include effetti sulla sfera delle relazioni intime della persona. Nel 2002 viene definita la "Strategia europea per la sicurezza" (Comunicazione della Commissione: "Adattarsi alle trasformazioni del lavoro e della società: una nuova strategia

comunitaria per la salute e la sicurezza-2002 - 2006"). Il quadro che emerge è quello di una visione globale del benessere sul luogo di lavoro, una vera proposizione di un lavoro di "qualità": il benessere sul lavoro viene letto come leva del miglioramento delle prestazioni lavorative, con ricadute importanti sui lavoratori, sulle imprese, sull'economia. Lo studio che verrà effettuato dalla ASL 10 sul trasporto pubblico urbano di Firenze, col patrocinio della Regione Toscana, prevede la possibilità di seguire i processi



senza soffermarsi sulla mera fotografia dell'esistente. Per questo motivo lo strumento di misura verrà somministrato almeno 6 volte, una volta alla settimana. Questo ci permetterà attraverso la statistica delle carte X (Metodo MQSC vedi "Stress lavoro-correlato: valutazione e gestione pratica Ed. Ipsoa MI 2010) di seguire nel tempo le variabili psicosociali per capirne gli aspetti di positività ed i loro punti critici in modo da poter intervenire con la massima consapevolezza sulle priorità di miglioramento. Lo studio che la nostra struttura ha intenzione di realizzare vuole ricercare come le variabili legate allo stress lavoro-correlato e più in generale al clima psicosociale delle aziende, possono essere inserite in analisi gestionali capaci di mutare i punti critici in opportunità di miglioramento, come indicato dalle ISO 18001. La Regione Toscana ha trovato un significativo interesse proprio nella novità di associare lo stesso standard OHSAS

18001 cioè un sistema di gestione e organizzazione della salute e della sicurezza nelle aziende convalidato dall'art. 30 del DLgs 81/2008. E' ovvio che il patrimonio d'esperienza nella materia relativa alla sicurezza e alla salute dei lavoratori nelle ASL è così ampia da poter realizzare studi che hanno molteplici punti d'osservazione; ad esempio, le problematiche riscontrate in un comparto lavorativo possono venire integrate da miglioramenti già realizzati in altri comparti simili. Quest'ultima capacità è relativa al compito d'istituto stesso del Servizio di Prevenzione e Igiene sui Luoghi di Lavoro della ASL e della sua funzione di controllo e verifica della sicurezza e della salute sui luoghi di lavoro. L'intervento terrà conto dei diversi approcci connessi allo stress e cioè: tecnico, fisiologico e psicologico, come indicato dalle linee guida dell'Agenzia Europea per la Salute e la Sicurezza del Lavoro. Gli strumenti di misura delle condizioni di rischio psicosociale verranno costruiti su misura tenendo conto delle specificità delle attività ATAF. Lo studio avrà inoltre la necessaria triangolazione (confronto tra dati oggettivi, percezione dei lavoratori e aspetti fisiologici) come indicato dalle linee guida Europee. Non necessariamente il lavoro deve essere motivo di stress può, al contrario, conferire all'esistenza uno scopo e un significato. Può dare struttura e contenuto alla giornata o all'intero corso della vita. Può offrire un senso di identità, dignità e sostegno sociale. Tutto ciò avviene quando l'impegno richiesto è ottimale, quando i lavoratori hanno un buon grado di autonomia e quando nell'organizzazione del lavoro vige un clima solidale. La valutazione e bonifica dei rischi psicosociali, di conseguenza, produce quella condizione di benessere sul luogo di lavoro in grado di migliorare la qualità della vita.

(*) ASL 10 Firenze, Psicologo-psicoterapeuta del lavoro e delle organizzazioni (**),

ASL 10 Firenze, European Ergonomist, Sociologo del lavoro e delle organizzazioni

(***) Psicologa del lavoro e delle organizzazioni



“LA MIA MAMMA GIRA A CAVALLO SUI TRENI” IL CONFLITTO COSTANTE TRA DUE DOVERI: L'ANSIA DEI GENITORI TURNISTI

Questo lavoro ha una caratteristica molto originale: può iniziare e finire a qualsiasi ora del giorno e della notte. Durare otto ore o ventiquattro, in una sola giornata solare o “a cavallo” della nottata.

Turni aciclici senza alcuna regolarità, che rendono ancora più faticosa la vita di un genitore. Questi turni hanno sempre accompagnato la vita dei ferrovieri ma le cose sono sensibilmente peggiorate quando, di recente, qualcuno ha deciso di separare i treni di “mercato” che viaggiano solo di giorno da quelli “del popolo” che viaggiano sempre: per noi, capitreno “popolari”, sono aumentate sensibilmente le notti lavorate, la perdita di sonno, l'ansia di



educare al meglio i figlioli e non far pesare le troppe assenze della loro mamma. Sentire Tuo figlio parlare dei “giri a cavallo” e capire che lui Ti immagina felice a cavalcare tra verdi praterie... Andare alle feste di compleanno dei compagni di scuola dei Tuoi figli in divisa. Ad ogni ritardo del treno allertare una persona diversa per “pararTi” le uscite dei bambini da scuola (benedetti i cellulari... accesi !). Per le Feste mancare

da casa proprio quando i bambini ci sono per le vacanze scolastiche. IlluderTi che lavorare di notte Ti permetta di essere più presente di giorno, salvo poi riconoscere che

la stanchezza accumulata Ti brucia la tranquillità di cui avrebbero bisogno proprio i bambini. Sentire che non basta arrivare a casa per recuperare un equilibrio dopo un episodio lavorativo stressante. Queste sono alcune semplici considerazioni sui condizionamenti imposti da un impiego a turni così anomalo, come quello di Capotreno. Certo, la difficoltà di conciliare il lavoro con i tempi della vita familiare è sicuramente sentita anche da genitori di altre realtà lavorative visto che viviamo in contesti sociali e politici così sfavorevoli a noi lavoratori. Sono però convinta che l'azienda dovrebbe, organizzare meglio il nostro lavoro per ridurre al minimo questi disagi che generano un costante conflitto tra due doveri e la conseguente ansia di non farcela. Secondo me lo stress è proprio questo.

I.M.

STRESS DA LAVORO: “SPIACERE DI AVERTI CONOSCIUTO”

Inizio lavoro alle otto di mattina un po' di accessori poi si parte, treno regionale a macchinista solo (oggi non ho fatto l'M 40 di protesta per avere il capotreno in cabina). La stazione prima di quella per il mio cambio, ingresso in deviatore... boh! Suona il telefono: pronto sono il collega che ti deve dare il cambio, qui è caduta la linea, dove sei ? Passa un'ora, sono solo in cabina, comincio a telefonare. Un coordinatore non risponde, un'altro

riattacca, il Capodeposito del mio impianto è gentile ma non sa nulla, la sala operativa che hanno messo su mi dice per quattro cinque volte che mi richiamerà ma poi non mi richiama. Sono passate due ore, squilla il telefono “sono il tuo cambio qui hanno soppresso il treno, io vado a casa, ciao collega”. Sono ancora solo, sono passate tre ore, ho continuato a telefonare inutilmente. Si apre il segnale, il capotreno: “maestro si parte”. Ma come, il cambio è andato via, fino a dove debbo andare, non avevano soppresso il treno ? Il capotreno: “maestro allora ti decidi vuoi partire o no, i viaggiatori si arrabbiano”. Sono solo, si parte. Sono quasi le tre del pomeriggio, sto per arrivare nessuno si è preoccupato se ho mangiato, di come sto, a quest'ora dovevo già essere tornato a casa e sono ancora a fare l'andata, sono solo. Solo. Il telefono suona, è la sala operativa: “pronto maestro, quando arrivi devi fare il treno...” Gli rispondo: o mi fate tornare fuori servizio o chiamo un'ambulanza, non sono in condizioni di condurre e non ho la forza o la voglia di discutere, decidete voi. Ero solo mentre tornavo, solo con una pesante stanchezza e la sensazione di essere debole ed indifeso. Forse lo stress da lavoro correlato di cui ho sentito parlare è anche questo.

TRENITALIA E SERVIZIO SANITARIO FS DECLINANO L'INVITO

L'a.d. di Trenitalia Spa e il direttore del Servizio Sanitario Fs, (organo di RFI Spa e “datore di lavoro” dei medici competenti utilizzati da Trenitalia) sono stati invitati entrambi a collaborare a questo numero, con un articolo, per descrivere le modalità pratiche della valutazione effettuata su macchinisti e capitreno. Col silenzio il primo e con garbate “scuse” il secondo, hanno declinato l'invito. Ce ne dispiace soprattutto perché si conferma lo scarso spirito partecipativo, caratteristico della dirigenza FS, che è invece alla base delle norme di prevenzione. Nonostante questo, senza scoraggiarci, continueremo a ricercare il coinvolgimento aziendale in materia di salute e sicurezza.

PERCHE'

PROPRIO LO STRESS ?

La piaga sociale degli “omicidi bianchi” e delle malattie professionali nel nostro Belpaese non si arresta. I timidi segni di riduzione degli infortuni nel 2010 sono il frutto della riduzione delle ore lavorate conseguente alla grave crisi economica e non al miglioramento delle condizioni di sicurezza. Le malattie professionali sono fortemente sottostimate o addirittura ignorate: pochissimi sono, infatti, i casi analizzati e sottoposti a inchiesta. In questo panorama potrebbe sembrare che occuparsi dello stress da lavoro sia quasi un lusso riservato a categorie privilegiate di lavoratori. Non è così. Perché di lavoro ci si ammala anche a causa dei ritmi, dei conflitti tra le responsabilità del lavoro e quelli della vita familiare, del contrasto tra le esigenze fisiologiche e quelle produttive, e per la paura di perdere il lavoro. Quando l'organismo, considerato nel suo complesso corpo-mente, non riesce a recuperare la fatica del lavoro, cioè esce dal campo della stanchezza reversibile non riesce più a difendersi e si creano le condizioni per ammalarsi. I datori di lavoro tendono a sopravvalutare lo “stress della vita quotidiana” per sminuire il ruolo dall'organizzazione aziendale ed evitare così di modificarla. Ma il nostro ruolo è quello di migliorare le condizioni di lavoro, intervenendo su fattori di stress ad esso correlati, quale che siano le condizioni sociali esterne, il cui miglioramento va perseguito soprattutto in altri ambiti. La nostra iniziativa è nata dalla constatazione degli RLS di macchinisti e capitreno sull'inadeguatezza delle iniziative aziendali e dalla volontà di non rassegnarsi a subirla passivamente. Ci siamo fatti soggetti promotori per utilizzare al meglio lo strumento di tutela che la legge - pur con tutte le sue lacune - ci ha messo a disposizione per migliorare le nostre condizioni di lavoro e quindi di vita. Il nostro è un progetto specifico per categorie atipiche, soggette a particolari fattori di stress, ma il metodo propositivo e partecipativo, basato sulla consultazione per gruppi omogenei e l'ausilio di esperti esterni, può essere preso a riferimento e adattato ad ogni settore ed avere un “effetto” più generale. Ringraziamo per la sensibilità istituzionale la Regione Toscana e la ASL Firenze 10, che hanno reso possibile l'estensione e la divulgazione del progetto di ricerca. Un'affettuosa e sincera gratitudine va al Prof. Vezio Ruggieri e alla Dott.ssa Laura Marrucci per le loro rare doti umane e professionali dimostrate nel lungo e paziente lavoro di preparazione ed, infine, un sentito ringraziamento a tutti i ferrovieri che partecipano a questa iniziativa.

Ancora In Marcia !

Dalla parte di chi lavora, dal 1908

La rivista autogestita dai macchinisti, per i macchinisti, che parla a tutti i ferrovieri, al mondo del lavoro e a tutti i cittadini

Nel Novembre del 1908 esce, dalla Tipografia Vannucci di Pisa, il primo numero di *"In Marcia! Organo dei Macchinisti Fuochisti e affini. Sindacato Ferrovieri Italiano"*. Ha una tiratura di 1600 copie che vengono esaurite - come si dirà in uno dei numeri seguenti - nel giro di pochissimi giorni. L'*In Marcia* non si pone dunque come vessillo di una delle numerose frange di agitatori, né la sua nascita é determinata da fattori episodici e transitori anche se di rilevante importanza. Testimoni ne sono per un verso la durata delle pubblicazioni (soppressa dal Fascismo nel 1926 riprenderà subito dopo la liberazione fino ai nostri giorni), per un altro l'impianto organizzativo su cui poteva contare. La Redazione provvisoria risulta composta dai macchinisti Castrucci, Ercole, Fiorentini, Portanova e Segaturi. L'articolazione della rivista è opera di Castrucci il quale cela la propria identità sotto numerosissimi pseudonimi per firmare

articoli, denunce, critiche. La Rivista, rinata nel 1945 con il sottotitolo *"Vecchia rivista del personale di macchina"* e chiusa per volontà dei Sindacati nel 1979, torna ad essere pubblicata in seguito all'approvazione di una mozione apposita votata nel corso di una riunione di rappresentanti di vari consigli, tenutasi a Firenze il 13 Maggio del 1982. Il primo numero (numero "zero") viene impostato sul treno che riporta a casa alcuni dei macchinisti che hanno partecipato ad una manifestazione di protesta a Roma, il 28 Maggio 1982. Rinasce così, e vive ancora, dopo 103 anni, *"Ancora IN MARCIA!"*.



Diffusa nei depositi locomotive di tutta Italia con una capillare rete di macchinisti collaboratori volontari, la rivista resta un punto di riferimento informativo, indipendente, puntuale ed affidabile di quanto accade nell'universo ferroviario. Senza abbandonare la sua specificità tecnica e di categoria, *"Ancora In Marcia !"* resta un laboratorio di idee ed iniziative finalizzate a difendere, da un punto di vista sociale e solidale, anche con la lotta, le condizioni di tutti i lavoratori in piena continuità col sentimento di unità che l'ha caratterizzata

fin dalla sua nascita, in quel lontano 1908. Dalle tipografie clandestine alle moderne tecnologie, dalla censura fascista alle attuali, raffinate, tecniche governative contro la libertà di stampa, continuiamo ad essere uno strumento libero di informazione e partecipazione civile dei ferrovieri alla vita politica del paese; promuovendo iniziative di natura sociale e sindacale, nel campo

della salute e sicurezza, della tutela dei beni comuni, della cultura e dei diritti del lavoro. Dopo un secolo condividiamo ancora lo spirito, che non vogliamo deludere, con cui Augusto Castrucci presentava il primo numero e si rivolgeva, nel 1908: *"a forti e gagliardi lavoratori che guidano i colossali monumenti meccanici per portare ovunque la civiltà, per facilitare lo scambio dei prodotti; per arrecare domani la felicità alla società avvenire, ai figli tutti della terra (...)* La nostra Rivista deve essere tecnica, di critica, ed aggiungiamo di *elevamento morale"*.

ABBONATEVI AD

"Ancora IN MARCIA !"

15.00 Euro/anno per la rivista e la preziosa **"AGENDA DEL MACCHINISTA"** con 20.00 Euro, anche il DVD *"Quando combattono gli elefanti"* c.c.p. n°99862666 intestato a *"In Marcia"*

Inoltre, chiedendo a: redazione@ancorainmarcia.it, oppure allo 055.486838

potete avere GRATIS notizie IN MARCIA ! Post@ dall'universo ferroviario, e oltre

Sono disponibili anche le "Guide Pratiche" dei seguenti mezzi di trazione

E 656CE- E444R - E632/633/652 E 402 "A" e "B" ETR 450/460 - TD345/668 - TD445

www.ancorainmarcia.it