



Salute e sicurezza sul lavoro: lo stress correlato

(documento estratto da una email pervenuta alla nostra O.S.)

Sintesi dell'incontro tenuto il 20 dicembre 2010 all'Università "LA SAPIENZA" di Roma:

Si riconferma la piena sintonia, la cortese e attenta sensibilità con cui il Professore e l'Assistente ci hanno ascoltato, la ricchezza della materia per lo studio che ne deve partire. Il più ampio coinvolgimento dei colleghi è fondamentale, compresi dell'importanza a medio e lungo termine di una tale ricerca. Non aspettiamoci cioè risultati di immediata conseguenza (non risolveranno i nostri problemi contrattuali o normativi, non sono l'ASL, non fanno loro la valutazione dello stress correlato al lavoro), ma uno studio che faccia letteratura in materia che ci serva da strumento per eventuali prese di posizione successive. I nostri compiti sono stati fino ad oggi di parlare ed illustrare il lavoro che svolgiamo, domani affinare il test perché possa mettere in luce e misurare quanto emerso nei gruppi omogenei, aiutare la diffusione del test e raccogliarlo per la sintesi nello studio.

Ieri abbiamo precisato quattro punti di distinzione del lavoro da capotreno rispetto a quello del macchinista:

- 1 - il fatto di svolgere prevalentemente il lavoro in piedi (talvolta con i treni sovraffollati dove non si passa oppure solo pesticiandosi)
- 2 - se al macchinista viene richiesto un tipo di attenzione costante, il nostro lavoro si svolge per alti e bassi: momenti di stacco dell'attenzione se tutto va bene, ma se ci sono grane tutto di somma e concentra (circolazione, malfunzionamento degli impianti delle vetture, telefonate, viaggiatori, coordinamento di più lavorazioni etc)
- 3 - il contatto con il pubblico (inteso nello spaccato più ampio della popolazione) e i rischi -tra cui le aggressioni- (o i piaceri) che eventualmente ne conseguono, con la doverosa sottolineatura, non sufficientemente messa in risalto durante l'incontro, del fatto di svolgere funzioni di responsabili di qualcosa, "controllori di irregolarità" e mediatori del sistema ferroviario nei confronti dei viaggiatori (dalla generale assistenza/informazione alla proposta di soluzioni alternative in caso di disservizi).
- 4 - i turni sono per noi diversificati non solo in un senso quantitativo (orari) ma anche qualitativo, ovvero un numero di un treno 227 piuttosto che 833 per i macchinisti è sempre un locomotore da condurre, per noi significa invece una tipologia di vetture, persone, servizio IC/AV/EXP/solo WL e CC/reg in fascia pendolari o no etc che rappresenta una grossa differenza, per esempio in termini di fatica o di ansia in preparazione.

Poi abbiamo approfondito la questione orari e abbiamo convenuto che i disturbi dell'attenzione a seguito dell'alterazione sonno/veglia, che a lungo andare per esempio danno luogo all'ottundimento di certe facoltà di sorveglianza e autosorveglianza come la caduta della memoria o un senso di rincoglionimento generale dove veglia e sonno non hanno la necessaria distinzione, devono essere meglio recepiti nel test.

Le prossime riunioni saranno di natura tecnica ossia per mettere meglio a punto il test. Le date ci saranno comunicate. Intanto prego i partecipanti della lista di intervenire a commento o contributo della discussione. Per esempio, che ne dite di far conoscere quanto detto in questa mailing list alle liste di impianto? chiedo per esempio se ci sono contenuti che è ancora prematuro far uscire come pubblici; è mia opinione di no e, come al solito non c'è niente di segreto, potrebbe invece avvicinare la curiosità di qualcuno (continuo ad incontrare persone che si dichiarano interessate ma non sapevano..)

Roma, 20 Dicembre 2010