

CONVEGNO

“UN TRENO CARICO DI STRESS”

Firenze 30 maggio 2011

Stress lavoro-correlato e valutazione dei rischi per lavoratori “atipici”; a Firenze, il 30 Maggio 2011 si è svolto presso l’Educatario di Fuligno il convegno intitolato “Un treno carico di stress” che ha presentato la proposta di nuovi metodi di rilevazione dello stress lavoro-correlato legato ad ambienti di lavoro atipici come quello delle ferrovie.

RELAZIONE

Buongiorno,

A nome di OrSA Toscana saluto i partecipanti a questo convegno e confermo il pieno appoggio di OrSA all’iniziativa nata da AIM e cui partecipano numerosi RLS e lavoratori iscritti e non iscritti alle Organizzazioni sindacali.

Per chi abbia a cuore i temi oggi discussi, l’avvio di questi lavori non può che rappresentare un motivo di grande attesa e di soddisfazione. La decisione di dedicarsi ad un obiettivo importante come quello di elaborare un progetto di valutazione dello stress da lavoro correlato per il personale di Macchina e Bordo è più che mai fondamentale per fornire ad esso un valido e adeguato strumento per la difesa delle proprie condizioni di vita e di lavoro.

Sappiamo da sempre che i turni del personale dei treni sono soggetti ad una delle rotazioni più irregolari che esistano in tutto il mondo dei lavori a turni ripartiti sulle 24 ore e sui 365 giorni all’anno. Eppure, a differenza di quanto avviene per le più diffuse tipologie di lavoro turnificato, non esistono a tutt’oggi riconoscimenti per questo tipo di attività che sottopone l’organismo a sforzi spesso gravosi, cambiando continuamente il ciclo del sonno e dell’alimentazione di chi lavora, e invadendone spesso la vita relazionale e affettiva.

Davanti a queste anomalie, per molti lavoratori appare ingiusto vedere nella propria cartella sanitaria che gli unici rischi cui sono sottoposti sono quelli derivanti dall’assunzione di alcoolici in eccesso e sostanze stupefacenti: ossia le alterazioni che essi potrebbero procurarsi da soli, senza una parola su quelle a cui li fa essere soggetti la natura stessa del lavoro che svolgono. Osserviamo così da una parte la severità verso chi faccia uso di sostanze stupefacenti e la messa a punto di numerosi controlli tossicologici sui lavoratori, al fine della sicurezza dell’esercizio, ma, dall’altra, nessuna attenzione, anzi, se possibile, un ulteriore tentativo di aggravio dell’orario e delle condizioni lavorative, senza la minima preoccupazione del rischio ben più elevato che questo rappresenta per la sicurezza. Non sembra qui di essere lontani dal modo in cui oggi si affrontano i problemi: una pura questione di repressione.

Un motivo di questo silenzio è senz’altro la carenza di letteratura scientifica in merito, data la difficoltà della raccolta di dati, che lo sforzo dei ricercatori qui presenti, come quello di altri in passato, cercano di colmare. Ma di questa carenza si è cercato e si cerca di approfittare per ignorare il problema e al massimo compensare evidenti

sacrifici di ulteriori flessibilità mediante ritorni economici che con la dignità del lavoro non hanno niente a che fare.

Si comprenderà dunque come OrSa Toscana veda la ricerca di strumenti quantitativi per determinare la valutazione dello stress l.c., non come l'ozioso capriccio di stilare un triste albo d'oro dell'aristocrazia del sacrificio (di cui peraltro nel mondo di oggi ogni categoria lavorativa potrebbe legittimamente reclamare le prime posizioni), ma sostenere una lotta rivendicativa che oggi è urgente. Più che mai urgente, nel momento in cui la pressione della ricerca della produttività tende ad allungare l'orario di lavoro e ad abbreviare i riposi settimanali e giornalieri del personale dei treni. Più che mai urgente, purtroppo, anche in una congiuntura di relazioni industriali che vede le azioni sindacali in arretramento e difficoltà nella difesa del diritto alla salute ed al benessere psicologico del lavoratore, valori oggi soffocati dalla minaccia della perdita del potere d'acquisto o del lavoro stesso e sempre più considerati come fattori che possono essere scambiati con questi ultimi.

Se accanto alla lotta sindacale, irrinunciabile, si potrà disporre di strumenti scientifici che dimostreranno ciò che i lavoratori del personale di macchina e bordo e i loro familiari e amici fanno molto bene, gli Organi di controllo avranno titolo per intervenire qualora nell'elaborazione dei turni di un'unità produttiva si riscontrassero condizioni lavorative particolarmente gravose, pur nel rispetto formale di un contratto la cui applicazione non garantisce però che non si creino situazioni di disagio.

La prova è recente. Quando pochi anni fa la grancassa mediatica annunciò il completamento della rete metropolitana d'Italia, i turni del personale PdM e PdB peggiorarono fino a divenire insostenibili, perché il lavoro venne diviso secondo la tipologia dei treni, senza alcun riguardo per un corretto equilibrio dei disagi e degli svantaggi. In molte regioni peggioravano anche le condizioni del personale di scorta e macchina del trasporto locale per l'aumento dei treni e le croniche carenze di organico che si affrontavano e tuttora si affrontano con il massiccio ricorso allo straordinario e alla compressione dei turni. A Firenze quasi cinquanta lavoratori del PdB Divisione Passeggeri, cui erano rimasti praticamente solo treni notturni, ICN e Espresso, chiesero di essere sottoposti a sorveglianza sanitaria e l'ASL individuò nei due servizi notturni consecutivi che abbondavano nel turno una causa di stress. Da allora tali servizi sono stati in maggioranza rimossi, e per alcuni lavoratori è stata prescritta non più di una notte per settimana lavorativa. È significativo che la parte datoriale si affannasse a dichiarare che il turno in vigore era pienamente rispettoso del CCNL. Per l'organismo dei lavoratori era una magra consolazione. E l'iniziativa da essi condotta ha dimostrato che ormai contratti e accordi manifestano pretese inesigibili in materia di orario di lavoro.

È per noi chiaro che se si accettano compromessi sempre più al ribasso tra la mera "conservazione del posto di lavoro" e quanto della propria vita debba essere dedicato a ciò, allora le "crisi" e le necessità di "responsabilità", come oggi si chiamano, ossia di adeguamento incondizionato ai dettami di un mercato sempre più esigente, a scapito di ciò che dovrebbe permettere a ciascuno di vivere con dignità la propria vita, non finiranno mai e trascineranno i lavoratori non solo ferroviari, ma di tutte le categorie, verso condizioni inaccettabili e troppo simili a scenari ottocenteschi che si credevano superati.

Eppure anche in quell'Ottocento, in condizioni di povertà estremamente diffusa, i lavoratori ritenevano centrale il problema del loro benessere fisico, psicologico e sociale. Tra i molti slogan per la rivendicazione delle otto ore lavorative (sappiamo che oggi in ferrovia, siamo già tornati a dieci ore massime diurne), vorrei che ne fosse ricordato uno molto semplice: "Otto ore per lavorare, otto ore per riposare, otto ore per studiare", esiste anche questa variante. Le ultime parole mi hanno sempre colpito. Ci si poneva a difendere la possibilità di studiare anche a quei tempi, in un mondo che conosceva la fame e le ristrettezze di vita. Il termine poi, può essere allargato a tutta la sfera degli interessi, delle relazioni affettive e della libera attività di ciascuno.

E allora per noi non ci sono dubbi su cosa debba essere il lavoro e quali siano i punti irrinunciabili e non negoziabili che fanno capo alla dignità di ogni lavoratore, contro la flessibilità esclusivamente orientata al profitto. Sappiamo che la ricerca che si presenta nel convegno di oggi è uno strumento per difendere questo principio, e per questo le ribadiamo il nostro sostegno, ringraziando gli accademici e gli esperti di psicologia del lavoro che hanno accettato di prendervi parte e i lavoratori che vorranno collaborare numerosi.