

La salute nel lavoro dei conducenti d'autobus

Un'indagine del settore VPT bus-GATU
del sindacato del personale dei trasporti (SEV)



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals

Syndicat du personnel
des transports

Sindacato del personale
dei trasporti



Il comitato del settore VPT bus-GATU

Il GATU (Groupement autonome des employés des transports urbains) è stato costituito negli anni novanta da alcuni conducenti di autobus, occupati nelle aziende di trasporto pubblico romande. Questi conducenti rivendicavano un sindacalismo più attivo nel campo dei «gommati», essendo a quel tempo la politica del SEV incentrata piuttosto sulle FFS e le altre ferrovie. Dal gennaio del 2010, il GATU è entrato a far parte della sottofederazione SEV VPT, che raggruppa gli impiegati delle imprese concessionarie di trasporto (ITC).

Questa sottofederazione è ora formata da cinque settori: ferrovia, bus-GATU, navigazione, turismo e pensionati.



I membri del comitato del settore bus-GATU che hanno dato origine al questionario. Da sinistra: Peter Bernet, Lugano; Johan Pain, Losanna; Ernst Rufener, Thun; Gilbert D'Alessandro, Friborg e Vincent Leggiero, Ginevra.

2

Ringraziamenti

Vogliamo ringraziare vivamente Conny Chenux, collaboratrice del segretariato SEV di Losanna, per la pazienza e la disponibilità di cui ha dato prova nello spoglio dei questionari provenienti dalla Svizzera romanda. Grazie pure a Sonja Heinen, collaboratrice al segretariato SEV di Berna, che ha fatto lo stesso lavoro con i questionari della Svizzera tedesca e del Ticino.

Grazie pure a tutti i conducenti che hanno dedicato il loro tempo al riempimento dei questionario.

Prefazione

I conducenti d'autobus interpellano i loro colleghi! Questa indagine è stata lanciata da alcuni conducenti, per conoscere lo stato di salute dei conducenti d'autobus. Le domande poste sono state elaborate sulla base delle loro esperienze personali.

Quest'indagine non pretende quindi di rivelare qualche verità scientifica rivoluzionaria. È il riflesso soggettivo che ogni conducente ha voluto dare del suo stato di salute. Sono dati certamente soggettivi, ma comunque significativi, perché raccolti in seno alla medesima categoria professionale e sull'insieme del territorio svizzero. Grazie ad un certo numero di risposte, rivelano per esempio che le opinioni dei conducenti anziani divergono a volte da quelli dei più giovani. Tuttavia, conducenti giovani o anziani, sia che lavorino a Ginevra, sia nell'Oberland bernese o ancora a Lugano, a proposito di una buona parte delle domande hanno le stesse preoccupazioni. È questa notevole similitudine in molte risposte che dà valore a questo questionario. Questa concordanza di riflessi soggettivi dimostra che i conducenti hanno scelto le domande giuste.

Gli autori dell'inchiesta sono membri del sindacato SEV. Il nostro sindacato ora ha il compito di trarre le dovute conclusioni, farle conoscere e metterle in atto. Sono convinta che il SEV, potendo contare su membri impegnati, ha la capacità di smuovere le cose, allo scopo di proteggere la salute dei conducenti d'autobus dei trasporti pubblici del nostro paese.

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

Perché questa indagine?

La salute sul lavoro è un po' il parente povero del lavoro sindacale. I sindacalisti sono impegnati soprattutto nelle trattative per la salvaguardia delle conquiste sociali e a cercare di migliorare la situazione, sia sul piano salariale, sia su quello della durata del lavoro. Spesso, i problemi connessi con la salute sul lavoro vengono trascurati, per mancanza di tempo e di mezzi.

Di fronte a questa constatazione, i sindacalisti del comitato SEV-GATU¹ (diventato nel frattempo il comitato del settore bus-GATU della sottofederazione VPT² SEV), già molto impegnati nella problematica delle aggressioni fisiche e verbali e avendo constatato l'impatto di queste sulla salute, hanno cominciato ad occuparsi anche delle questioni relative alla salute sul posto di lavoro. Parallelamente a questa presa di coscienza, questi sindacalisti si sono sempre più sentiti coinvolti dai sistemi adottati dalle imprese per tentare di diminuire il tasso d'astensionismo, tramite una politica di controllo «offensiva». Come se i problemi di salute legati all'attività professionale dovessero essere presi in considerazione con molta diffidenza.

Un altro elemento che ha spinto a dare avvio a questa inchiesta è l'aver partecipato al Forum europeo dei sindacati dei trasporti pubblici, tenutosi a Bologna nel 2008 e dedicato al problema dello stress.

Ecco perché i membri del comitato SEV-GATU hanno deciso di non limitarsi ad un semplice rilievo della situazione riguardo alla salute dei conducenti d'autobus. È nostra intenzione stabilire delle priorità per le future trattative in occasione del rinnovo dei contratti collettivi di lavoro, approfittandone per sviluppare un ampio dibattito sulle condizioni di lavoro nei trasporti pubblici, tramite il lancio di campagne tematiche.

1 I membri del comitato SEV-GATU sono tutti conducenti di professione

2 La sottofederazione VPT, forte di oltre 11'000 membri, riunisce in particolare i dipendenti delle imprese di trasporto pubblico urbane e regionali.

Metodo

Per allestire il questionario e verificare che le domande fossero pertinenti, un primo test è stato fatto coinvolgendo una decina di militanti. Queste risposte non sono state tenute in considerazione. Il questionario definitivo (v. allegato) è stato distribuito inizialmente in Svizzera romanda nella primavera del 2009, poi è stato tradotto in tedesco e in italiano. L'indagine si è perciò svolta in due fasi, sull'arco di un anno, la prima in Romandia, la seconda nella Svizzera tedesca e in Ticino.

I questionari sono stati consegnati ad ogni conducente (nel suo armadio personale) nelle imprese. Abbiamo approfittato delle assemblee sindacali per ricordare l'importanza dell'indagine e più volte i questionari sono stati riempiti in occasione delle assemblee.

Quattro i settori principali presi in esame:

- la salute (pagine 9–17)
- la pesantezza del lavoro (pagine 18–26)
- l'ergonomia (pagine 27–32)
- l'ambiente di lavoro (pagine 33–36)

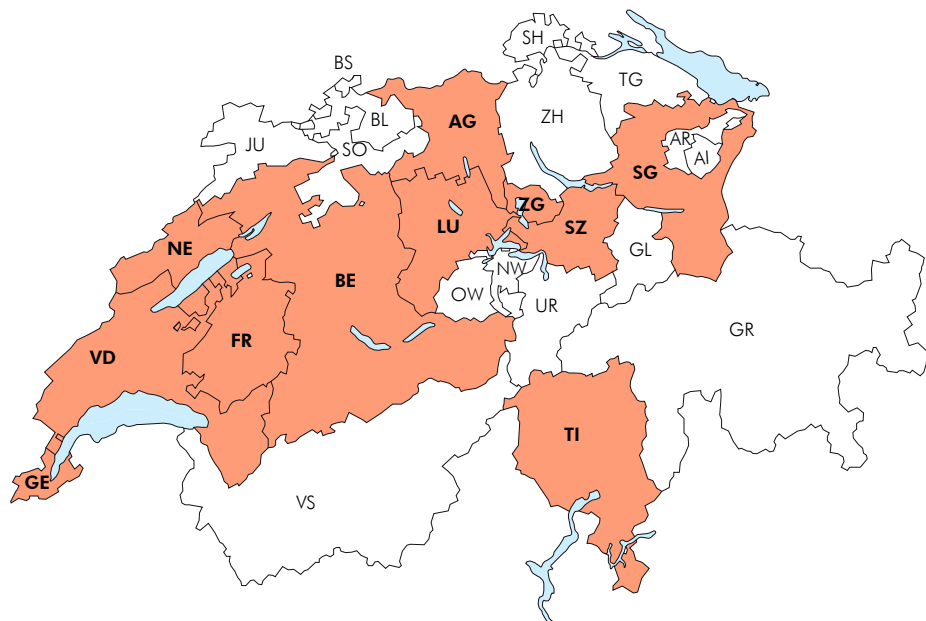
Le domande poste si riferivano quindi a questi quattro settori. Le risposte sono da considerare essenzialmente dal profilo soggettivo – ma certamente reale – poiché riflettono le sensazioni e le percezioni dei conducenti.

Quest'indagine non pretende di fornire dati «scientifici» sulle condizioni di vita e di lavoro, né dati «medici» su questi temi, ma di informare piuttosto sulla natura e la frequenza del vissuto individuale.

Abbiamo analizzato i 798 questionari ricevuti, sebbene una quindicina di persone abbiano rinunciato a comunicarci certi dati personali (età, scolarità, formazione, tipo di servizio), nonostante avessimo dato ampie garanzie del rispetto della privacy.

I risultati sono stati classificati per categoria d'età, ossia: 23–35 anni / 36–45 anni / 46–55 anni / 56–65 anni. Ci è infatti sembrato interessante vedere le differenze nella percezione a seconda dell'età, soprattutto a proposito della salute e della pesantezza del lavoro.

Cantoni in cui è stata svolta l'indagine



© 2010. Office fédéral de topographie. Tous droits réservés

© 2010. Bundesamt für Landestopografie. Alle Rechte vorbehalten

Grafico 1

In colore i cantoni dai quali abbiamo ricevuto risposte. Bisogna tener presente che, per motivi storici, i dipendenti dei trasporti pubblici di Basilea, Berna e Zurigo non sono affiliati al SEV.

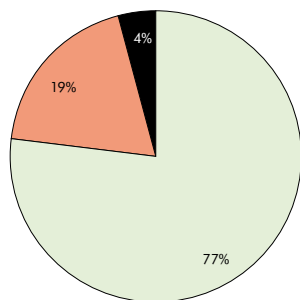


Grafico 2

Scolarità

Il 77% delle persone che hanno risposto al questionario hanno frequentato le scuole d'obbligo e il 19% una scuola secondaria (collegio, liceo).

Se si tiene conto del fatto che l'indagine coinvolge persone di diversi cantoni, in cui vigono sistemi scolastici differenti, non abbiamo fatto differenza fra i livelli primari e secondari.

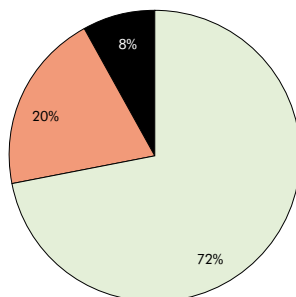
- Scuola obbligo
- Scuola secondaria
- Nessuna indicazione

Formazione professionale

Costatiamo che il 72% degli interrogati hanno svolto un apprendistato prima di diventare conducenti. Ricordiamo che in Svizzera non esiste ancora un apprendistato di conducenti di trasporti pubblici.

L'ordinanza che regola l'ammissione dei conducenti (OACP) risulta dalla trasposizione della direttiva europea 2003 / 59 relativa alla qualifica iniziale e la formazione dei conducenti impiegati nel trasporto merci o passeggeri.

L'OACP esige dai conducenti professionali un perfezionamento obbligatorio di 35 ore sull'arco di 5 anni.



- Apprendistato
- Senza apprendistato
- Nessuna indicazione

Grafico 3

Età dei partecipanti

Il 55% delle persone hanno fra i 45 e i 65 anni, ciò che si conferma alla struttura d'età della nostra organizzazione sindacale. Il risultato dimostra pure in maniera empirica che la struttura d'età nelle imprese rispecchia maggiormente uomini in età matura.

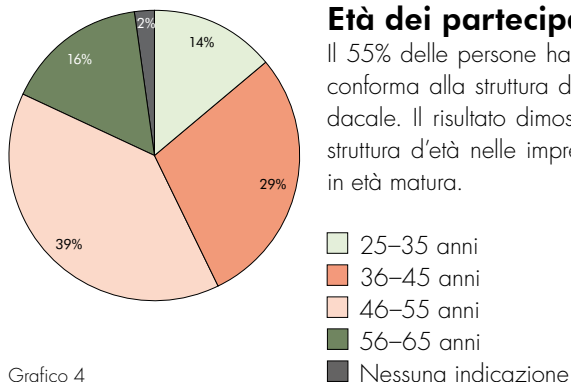


Grafico 4

Ripartizione uomo – donna

La stragrande maggioranza degli interrogati sono uomini (94%). Questa proporzione non si differenzia molto nelle varie imprese, poiché la guida nei trasporti pubblici è ancora un bastione maschile.

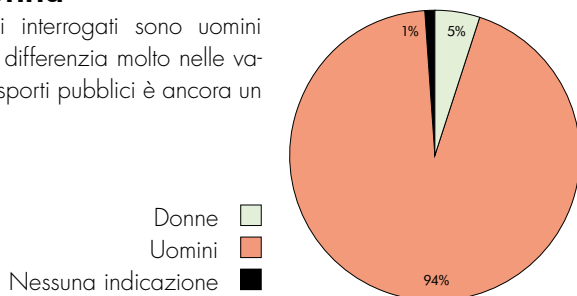


Grafico 5

Disturbi della salute secondo i gruppi di età

Secondo l'Organizzazione mondiale della salute (OMS), «la salute è uno stato di completo benessere fisico, mentale e sociale e non solo di assenza di malattia o di infermità».

Salute fra 23 e 35 anni

Alla domanda: «Hai già avuto, almeno una volta la mese, problemi di salute?» constatiamo, senza distinzione fra i gruppi di età, che circa la metà degli interrogati hanno avvertito una stanchezza anomala, come pure dolori alle spalle e alla schiena.

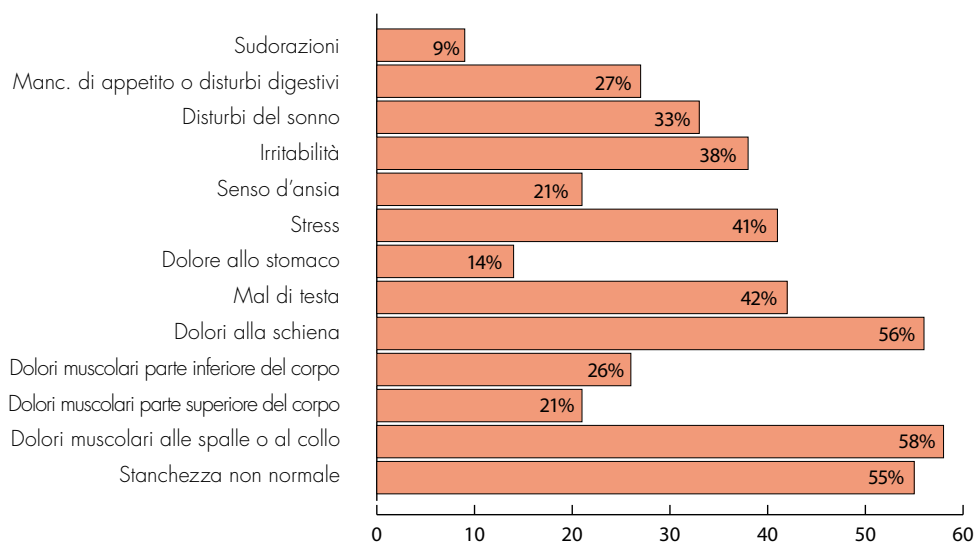


Grafico 6

Salute fra 36 e 45 anni

Costatiamo che un salariato su quattro lamenta disturbi dell'appetito o della digestione. Ciò si spiega con la tipologia delle giornate di lavoro, la frequenza dei cambiamenti d'orario (presto/medio/tardi) e la pratica, largamente diffusa e apprezzata (cosa denunciata dagli specialisti in ergonomia) delle giornate degradate (giornate in cui il lavoro termina sempre più presto). Questa constatazione trova conferma presso i salariati che lavorano ad orario irregolare.

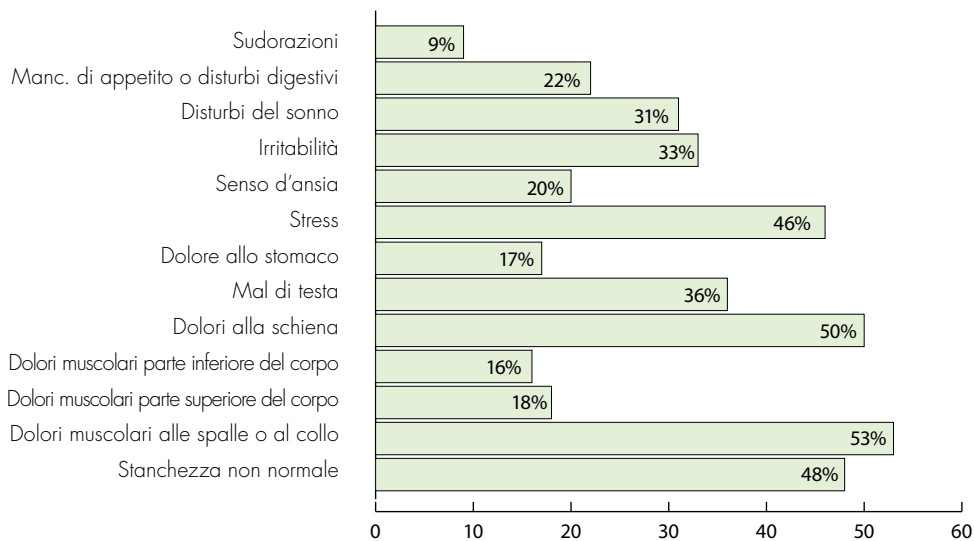


Grafico 7

Salute fra 46 e 55 anni

Un dipendente su cinque avverte, almeno una volta al mese, angoscia sul lavoro. In occasione di assemblee sindacali, abbiamo ricevuto numerose testimonianze di colleghi che detestano certe giornate lavorative. I turni più temuti sono le notti di venerdì e sabato, i "pigiama bus" o "noctambus", ecc. I conducenti dicono spesso di temere il comportamento dei festaioli ubriachi e chiedono rinforzi di personale, per non restare soli a gestire una clientela difficile, oltre a doversi concentrare nella guida. Inoltre, l'indagine dimostra che più i conducenti invecchiano e più lamentano disturbi del sonno.

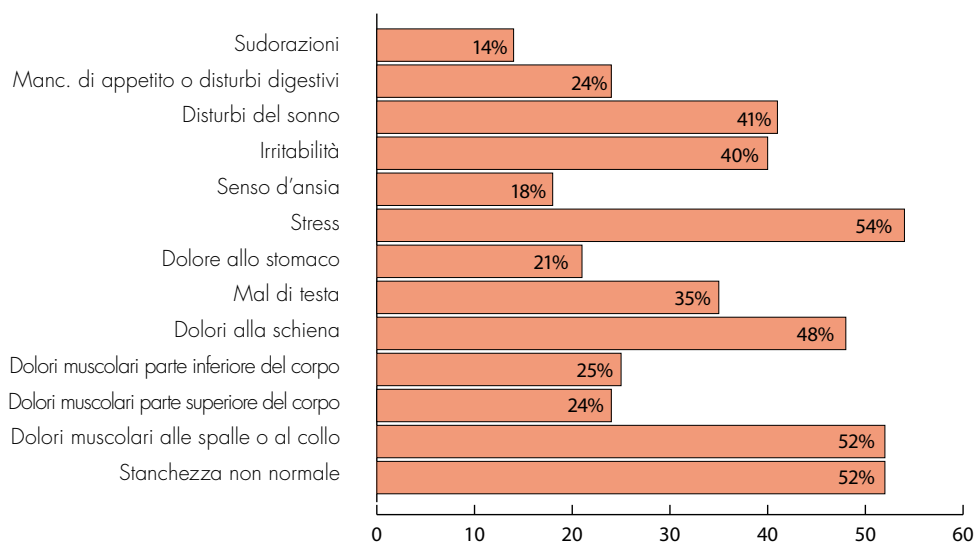


Grafico 8

Salute fra 56 e 65 anni

Poco meno della metà dei dipendenti afferma soffrire di stress di lavoro. Secondo Rüeegsegger³, lo stress è uno stato di tensione, di continua eccitazione sgradevole, suscitato da un compito o da un'esigenza, di cui la persona non sa se riuscirà ad uscirne. Il fatto che una persona si impegni al massimo nel suo lavoro, per dimostrare fino a che punto è importante e indispensabile non viene considerato stress. Con stress, l'autore intende quindi qualcosa di negativo.

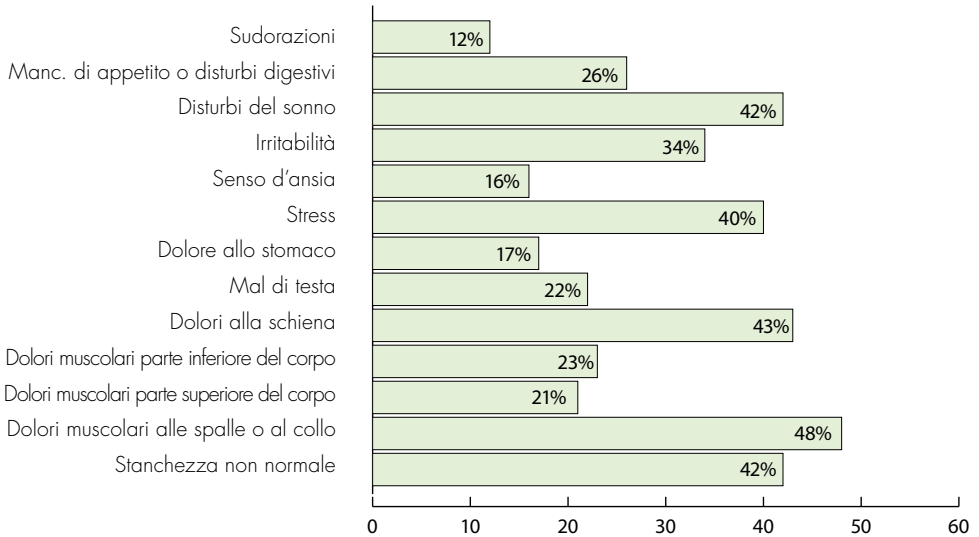


Grafico 9

Lo stress si traduce in:

- lamentele dei collaboratori a proposito di scadenze e massa di lavoro;
- assenteismo spesso superiore alla media, disturbi del sonno, dolori gastrici, nausea, mal di testa, ecc.;
- recrudescenza di infortuni, incidenti e malfunzionamenti;
- clima di lavoro sovente caratterizzato da una certa impazienza e irritazione.

Il gruppo d'età fra 46 e 55 anni sembra essere il più sensibile allo stress e più della metà degli interrogati (54%) dichiara di soffrirne.

La sofferenza maggiormente diffusa è quella dei dolori muscolari. I DMS (disturbi muscolo-scheletrici) legati al lavoro colpiscono i muscoli, le articolazioni, i tendini, i legamenti, i nervi e la circolazione sanguigna locale. Essi si avvertono in particolare a livello della schiena, della nuca, delle spalle e degli arti superiori, ma anche negli arti inferiori e si manifestano con dolori, malessere, sensazione di intorpidimento. Questi disturbi sono provocati da funzioni fisiche come i movimenti ripetitivi delle mani e delle braccia, le posizioni scomode e dolorose del corpo, come pure nel caso di trasporto di carichi pesanti. A seconda del gruppo d'età o professionale, si possono riscontrare differenze assai marcate. In termini generali, il rischio di comparsa di questo tipo di malattia è associato a fattori fisici, organizzativi e psicosociali, come il grado di autonomia e di soddisfazione dal lavoro. Nel 2005, sull'insieme della popolazione attiva, il 18% – ossia un quinto circa – dei lavoratori si lamentava per dolori dorsali e il 13% – un ottavo – di dolori muscolari alla spalle e/o alla nuca, messi in relazione con il lavoro. La manifestazione di questi dolori si caratterizza presso i lavoratori con mancanza di gioia di vita e, in certi casi, con una perdita di guadagno. Le assenze dovute a dolori muscolo-scheletrici incidono sulle imprese e l'economia svizzera con una perdita di circa 2,5–3 miliardi di franchi all'anno.⁴

Fra i conducenti di bus, il 58% del gruppo d'età 25–35 avverte almeno una volta al mese dolori muscolari alle spalle o al collo, il 53% del gruppo 46–45 anni, il 52% del gruppo 46–55 e il 48% del gruppo 56–65.

La proporzione degli autisti che avvertono mal di schiena è praticamente identica, cosa che avvalorava l'importanza che

4 <http://www.suva.ch/fr/startseite-suva/die-suva-suva/medien-suva/medienmitteilungen-suva/2007/11.-schweizerische-tagung-fuer-arbeitssicherheit-in-luzern/medienmitteilung-detail-suva.htm>

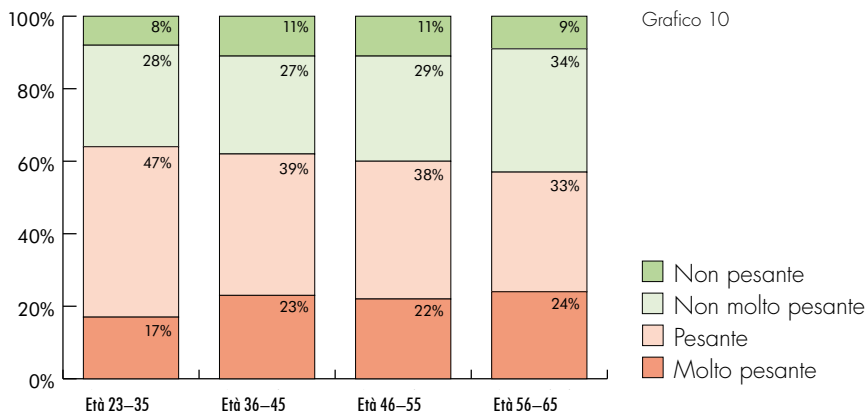
essi danno alla qualità del sedile (circa l'80% reputano molto importante la qualità dei sedili, v. grafico 22).

Fattori di stress

Durante un'assemblea⁵, abbiamo raccolto alcune testimonianze sui fattori di stress per i conducenti⁶. Queste testimonianze servono a commentare i quattro grafici seguenti.

Aggressività degli utenti

«Se fossi sempre stressato al volante, non potrei lavorare. Avverto lo stress soprattutto quando si verifica un alterco con un viaggiatore aggressivo. Capita spesso a causa dell'alcol e si verifica sempre più in fine settimana.»



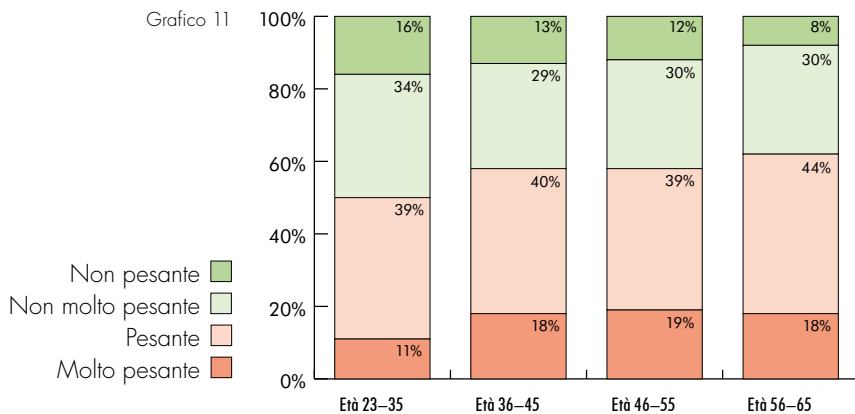
⁵ Assemblea del 7 marzo 2008 a Gruyères.

⁶ Alberto Cherubini, «L'Événement syndical», 19 marzo 2008, n. 12-13

Ritardi sull'orario

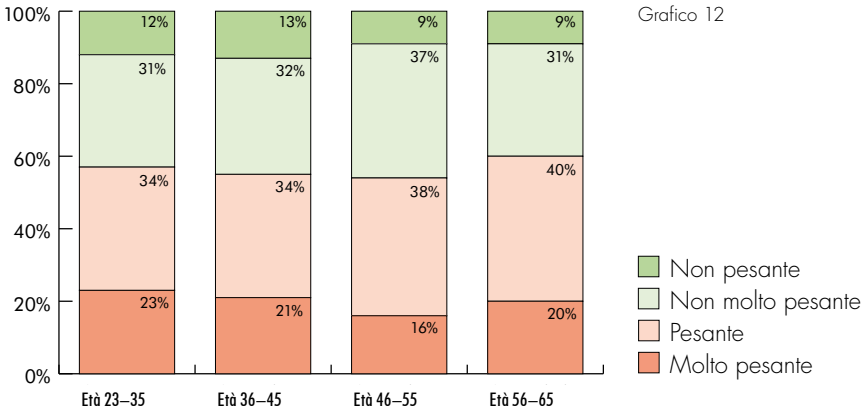
«Posso dire che gli orari di lavoro non soltanto mi causano stress, ma rompono la vita sociale. Inoltre, ho due giorni di riposo consecutivi soltanto una volta ogni cinque settimane!»

«Gli orari dei bus troppo compressi mi mettono sotto pressione.»



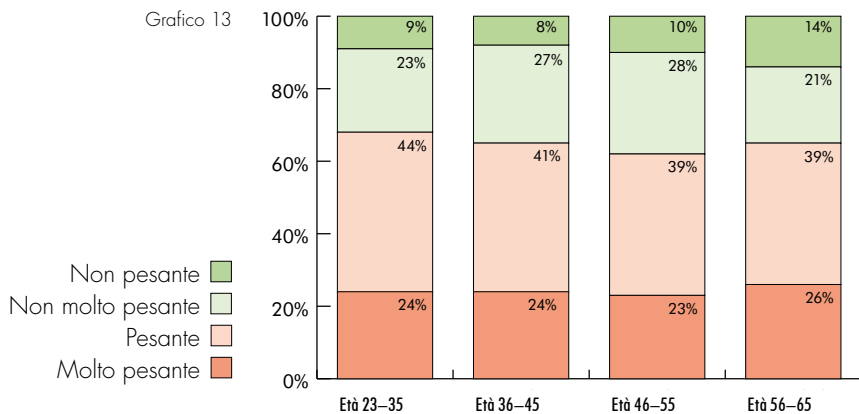
Perturbazioni nel traffico

«È vero che noi facciamo un mestiere iperstressante a causa degli orari di lavoro, del traffico, dell'inciviltà di certi utenti e tutto il resto. Ma in certi momenti sul bus la situazione diventa elettrica: nelle ore di punta! A Ginevra queste situazioni sono a volte impossibili da sopportare. Se un pedone improvvisamente attraversa la strada a testa bassa e con gli auricolari nelle orecchie e io devo frenare bruscamente per evitarlo, ecco che nel bus c'è il caos. In quei momenti mi sento solo.»



Aggressività degli altri utenti della strada

«Quello che ci crea stress è la vendita dei biglietti. Alle fermate, siamo noi che vendiamo i biglietti ai clienti che ne sono sprovvisti. L'apparecchio in dotazione è molto lento e mentre funziona, vediamo nel retrovisore i clienti che si spazientiscono, perché hanno paura di perdere la coincidenza alla stazione e se si guarda fuori, si vedono gli automobilisti innervositi perché il bus blocca la strada.»



Serge Volkoff⁷ dà diverse definizioni della pesantezza del lavoro. La definizione più semplice potrebbe essere «tutto ciò che fa di un lavoro qualcosa di penoso per chi lo esercita». È una definizione molto ampia, che rinvia alle sensazioni e alle percezioni della persona che lavora, in tutte le sue dimensioni: fisica, mentale, psichica, relazionale, ecc. Si può pure considerare la pesantezza legata con i problemi di salute dei conducenti, provocata o meno dalla loro professione. Questo approccio rinvia direttamente alla salute individuale, ai dispositivi di aggiustamento del posto di guida, alla compatibilità dei compiti, ossia ai casi di inabilità.

Nella nostra indagine, abbiamo rilevato la pesantezza risentita dagli autisti attraverso dodici domande:

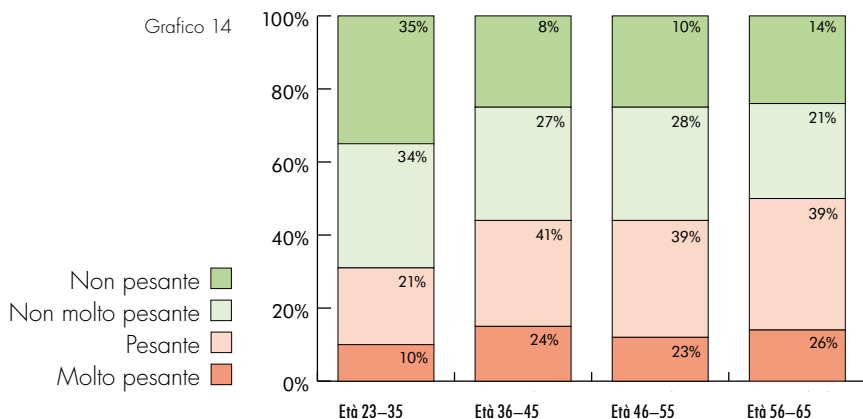
- aggressività degli utenti (grafico 10)
- ritardi sull'orario (grafico 11)
- perturbazioni nel traffico (grafico 12)
- aggressività degli altri utenti della strada (grafico 13)
- lavoro notturno a partire dalle ore 22 (grafico 14)
- lavoro serale a partire dalle ore 18 (grafico 15)
- lavoro domenicale (grafico 16)
- condizioni di circolazione (grafico 17)
- comportamento dei ciclisti (grafico 18)
- tempo di guida per più di 4 ore (grafico 19)
- lunghi periodi senza accesso ai servizi igienici (grafico 20)
- estensione delle giornate con più di 10 ore⁸ (grafico 21)

⁷ In Francia, Serge Volkoff, statistico e ergonomo, è amministratore dell' INSEE (Istituto nazionale di statistica e di studi ergonomici) e direttore di ricerca al CEE (Centro di studi del lavoro). È stato responsabile degli studi e delle statistiche sulle condizioni di lavoro al Ministero francese del lavoro. Le sue attività si sono orientate verso un'articolazione fra metodi statistici e ergonomia, specialmente nel campo dell'invecchiamento al lavoro. Dirige dal 1991 il Centro di ricerche e degli studi sull'età e la popolazione al lavoro, gruppo d'interesse scientifico che raggruppa diversi ministeri, imprese e università. Siede in qualità di esperto nel Conseil d'Orientation des Retraites.

⁸ L'ampiezza corrisponde al turno di servizio che comprende il tempo di lavoro e le pause (Legge sulla durata del lavoro, art.6)

Lavoro notturno (dalle ore 22)

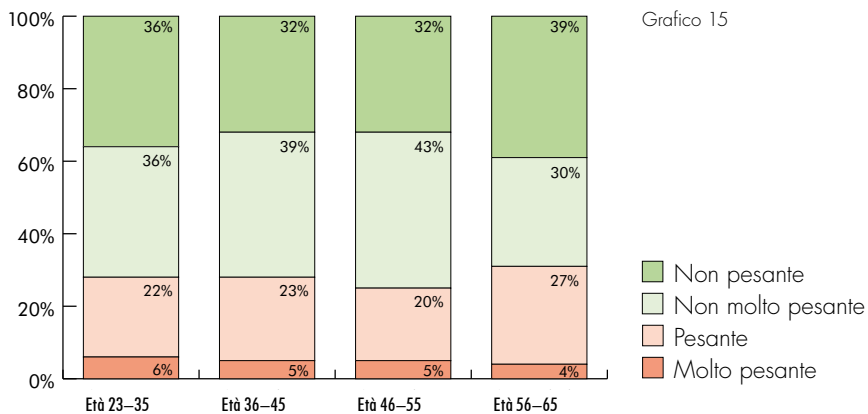
La metà dei salariati con più di 56 anni considerano penoso il lavoro notturno. Il 42% di loro dice di soffrire di disturbi del sonno⁹ e hanno difficoltà a recuperare le ore di sonno. Hanno paura dei turni di notte, che vengono pure malvisti per una questione di insicurezza. Per contro, «solo» un terzo dei più giovani (25–35 anni) considerano penoso o molto penoso il lavoro notturno. I giovani recuperano più in fretta che gli anziani e il versamento di indennità per inconvenienti li stimolano certo a fare servizio di notte.



⁹ Cfr. i grafici 6, 7, 8 e 9 sui disturbi del sonno secondo l'età

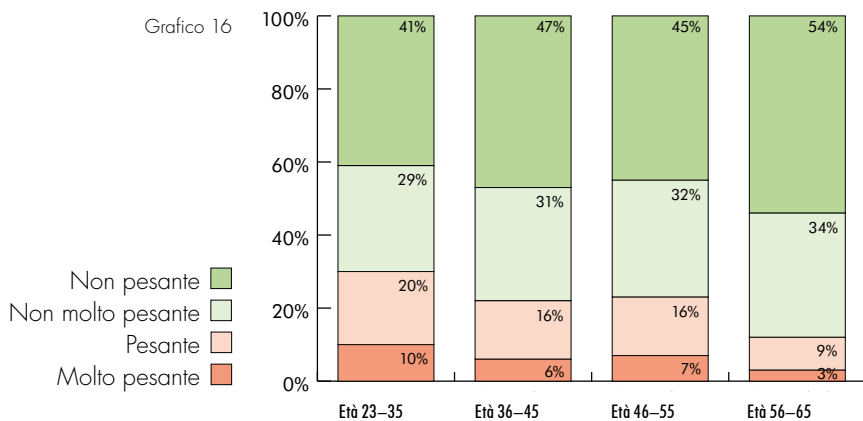
Lavoro serale (dalle ore 18)

La prospettiva della diminuzione del traffico e delle ore di punta, che si verifica verso le 19, può spiegare perché due terzi degli interrogati non considera penoso circolare la sera, anche se impedisce le attività socioculturali.



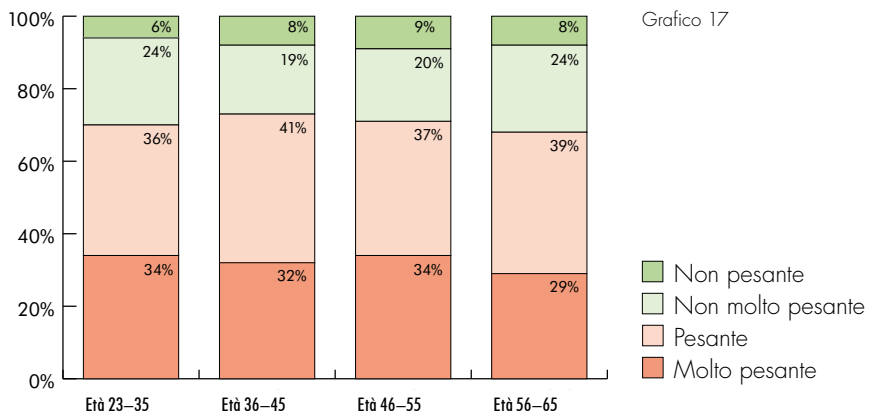
Lavoro domenicale

Il 20% dei più giovani considera penoso il lavoro domenicale ed il 10% come molto penoso. La vita sociale è certamente uno dei motivi di questa percezione. Dover lavorare nel giorno in cui tradizionalmente si vive con la famiglia, con i figli è spesso vissuto male. Il livello di insoddisfazione sarebbe certamente superiore, se non ci fossero le indennità del servizio ad arrotondare lo stipendio. Al contrario, i più anziani apprezzano il fatto di poter lavorare in condizioni di circolazione più favorevoli (meno densa e più «tranquilla»).



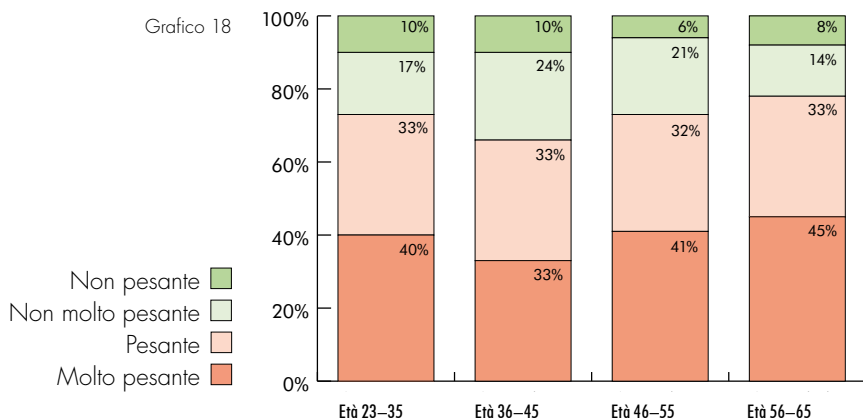
Condizioni di circolazione

Posizione unanime, quasi i tre quarti degli interrogati di ogni categoria reputano che le condizioni di circolazione siano difficili.



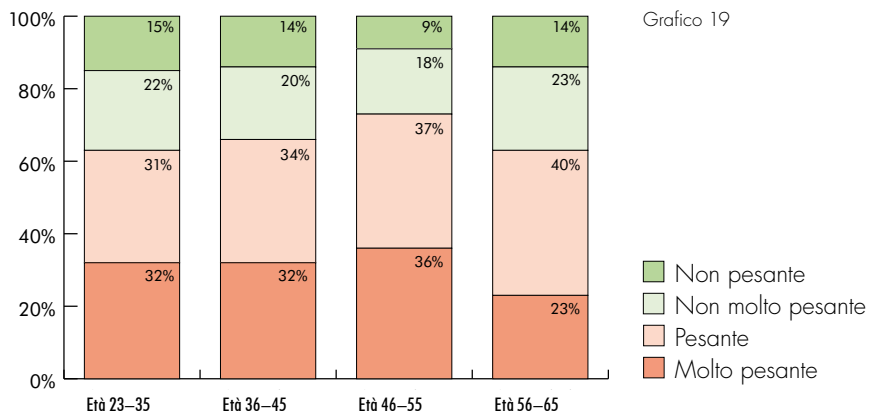
Comportamento dei ciclisti

«La concentrazione è importante. Chi riflette incessantemente o un sognatore non dovrebbe diventare conducente di tram, perché può succedere qualcosa in ogni momento, con auto, bici, pedoni. Tutto dipende dalla reazione. E quando hai azionato la frenatura d'urgenza, non puoi fare altro che stare a guardare. Bisogna sapere che i tempi di frenatura sono due o tre volte superiori a quelli di un'auto, per via della velocità, dello stato dei binari, della meteo. Il peggio arriva quando la pioggia rende i binari sdruciolevoli.»



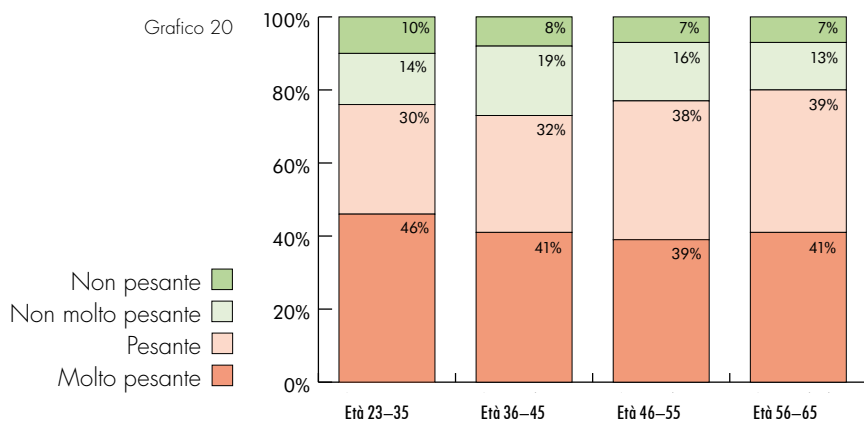
Tempo di guida superiore alle 4 ore

Se due terzi degli autisti giudicano pesante essere al volante per più di 4 ore, può essere messo in relazione al fatto di non poter andare alla toilette per lunghi periodi.



Lunghi periodi senza accesso ai servizi igienici

Sempre più spesso, i tempi ai terminali sono ridotti. I ritardi dovuti alle condizioni di traffico sono mal sopportati¹⁰ perché eliminano la possibilità di soddisfare i propri bisogni fisiologici. Inoltre, i ritardi sull'orario sono essi stessi un fattore di stress.¹¹



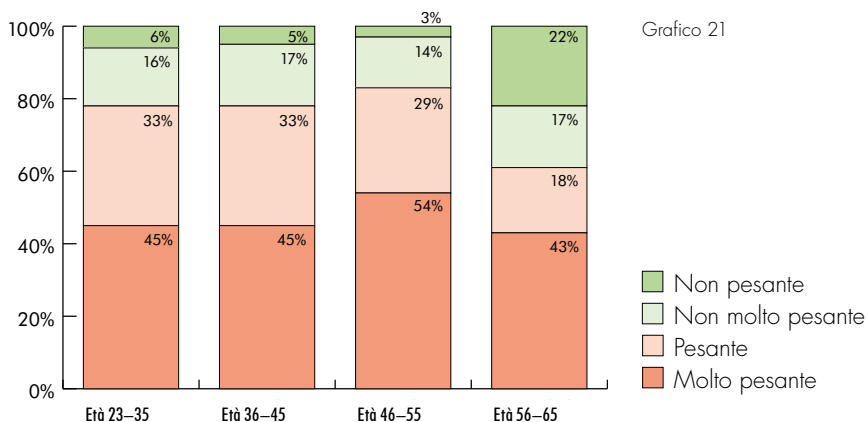
¹⁰ v. grafico 17

¹¹ v. grafico 11

Estensione delle giornate di più di 10 ore

L'estensione è il tempo che passa fra l'inizio e la fine di una giornata di lavoro e comprende il tempo di lavoro effettivo e le pause.

Nelle categorie d'età 23–55, circa 8 lavoratori su 10 considerano pesante un'estensione di più di 10 ore, mentre nella categoria d'età 46–55 uno su due la considerano molto pesante. Essere a disposizione del datore di lavoro per più di 10 ore al giorno ha importanti conseguenze sulla vita dei dipendenti (difficile integrarsi in gruppi sportivi, vita associativa praticamente impossibile, vita familiare molto disturbata). I più anziani sono i meno critici su questo punto. Essi hanno spesso interiorizzato questa problematica e organizzano la loro vita sociale durante le lunghe pause, soprattutto nel traffico regionale, dove si registrano più ore vuote che in città.



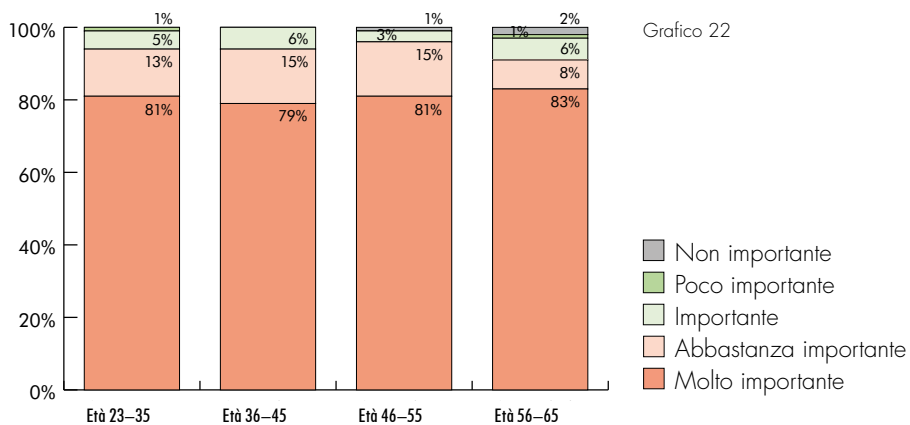
Il consiglio dell'International Ergonomics Association (IEA) ha adottato nell'agosto 2000 una definizione ufficiale dell'ergonomia: «L'ergonomia (o lo studio dei fattori umani) è la disciplina scientifica che persegue la comprensione fondamentale delle interazioni tra gli esseri umani e le altre componenti di un sistema, e la messa in atto nella concezione di teorie, principi, metodi e dati pertinenti, al fine di migliorare il benessere degli uomini e l'efficacia globale dei sistemi.»

Gli interrogati hanno valutato, su una scala da 1 a 5 (dove 1 significa meno importante e 5 molto importante) il valore che danno al loro ambiente professionale. Le domande hanno riguardato:

- la qualità del sedile (grafico 22)
- la disposizione e la regolazione degli strumenti di guida (grafico 23)
- la chiusura della cabina (grafico 24)
- la chiusura della porta anteriore (grafico 25)
- le correnti d'aria (grafico 26)
- il rumore all'interno del veicolo (grafico 27)
- la ventilazione e la climatizzazione (grafico 28)

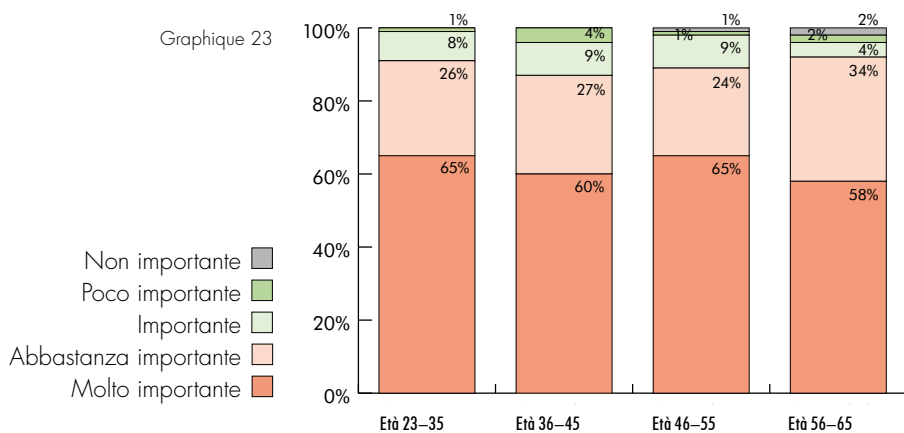
Qualità del sedile

Come già detto al capitolo sulla salute, più della metà degli autisti lamentano dolori alla schiena, almeno una volta al mese. Non può quindi sorprendere che considerino da importante a molto importante (80%) la qualità del sedile, soprattutto se si tien conto che devono rimanere spesso più di tre ore senza poter lasciare il posto di guida.



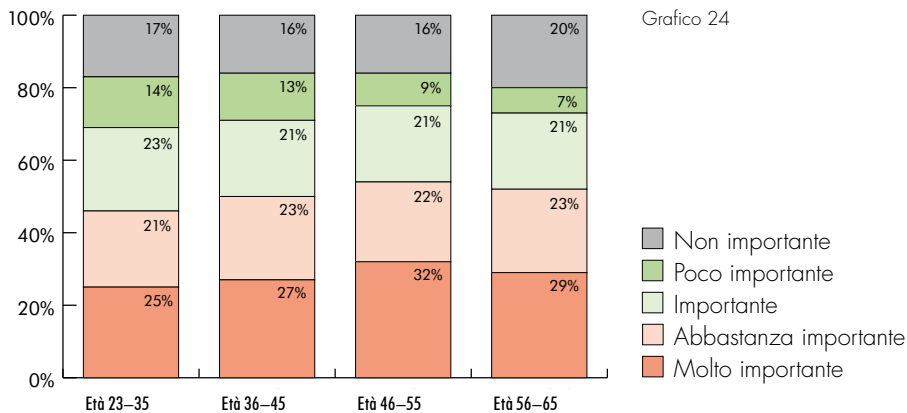
Disposizione e regolazione degli strumenti di guida

La medesima constatazione è stata fatta a proposito della disposizione e della regolazione degli strumenti di guida.



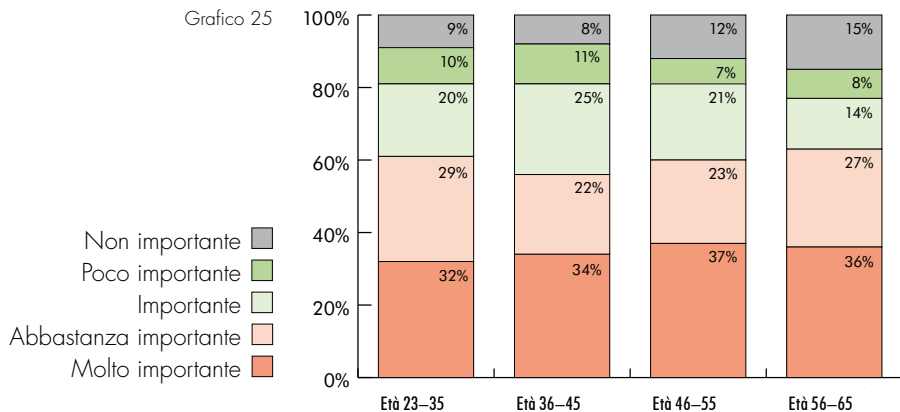
Chiusura della cabina

Un ampio dibattito si è avuto negli anni scorsi a proposito dell'opportunità di chiudere il posto di guida, a seguito degli atti di violenza di cui sono sempre più spesso vittima gli autisti. Per poco meno della metà di loro, è importante e persino molto importante chiudere il posto di guida, per evitare gli inconvenienti (correnti d'aria, rumori, violenza). Un po' più della metà reputa che sarebbe peccato isolarsi così dai viaggiatori. Va poi detto che per le imprese del traffico regionale, che praticano la vendita dei biglietti sul bus, questa misura è semplicemente impensabile. Le medesime osservazioni valgono pure per la chiusura della porta anteriore.



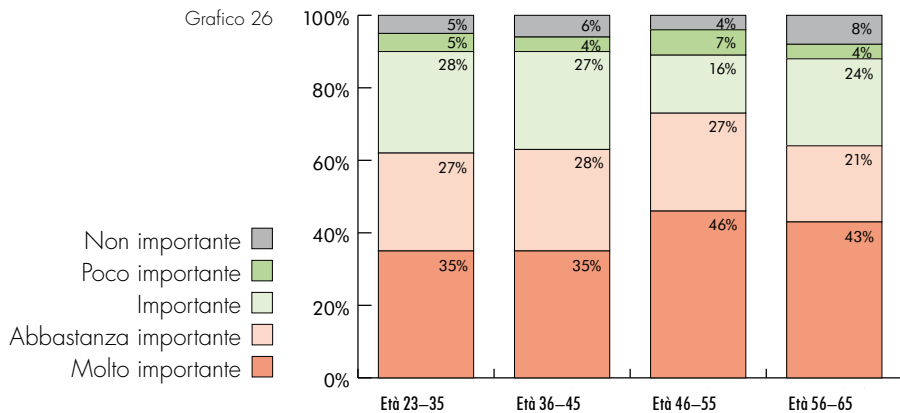
Chiusura della porta anteriore

Grafico 25

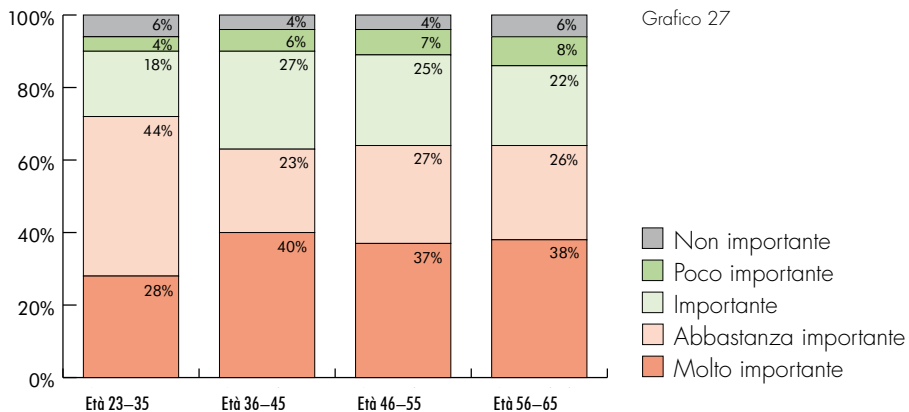


Correnti d'aria

Grafico 26

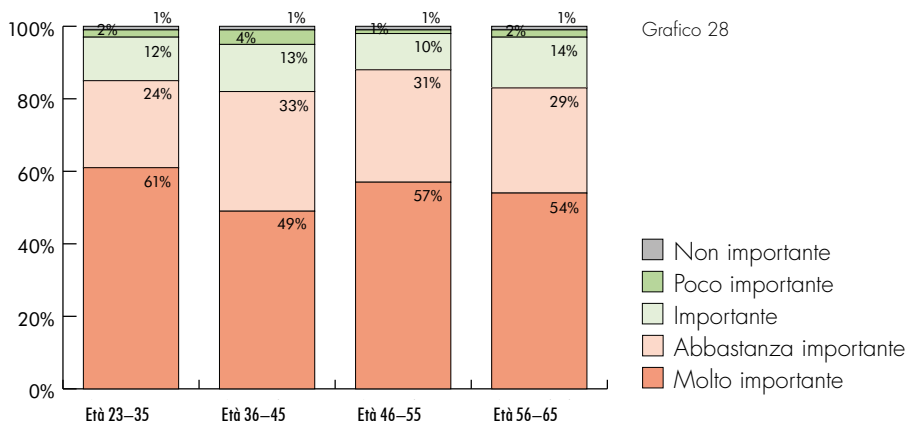


Rumore nel veicolo



Ventilazione – climatizzazione

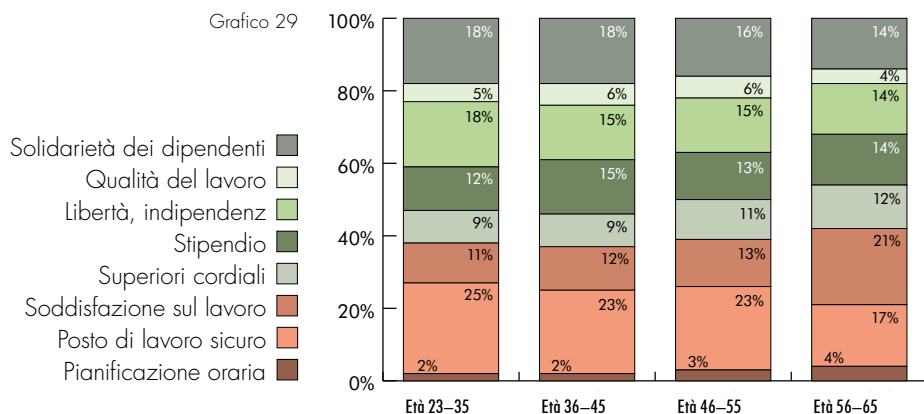
Ventilazione e climatizzazione sono considerati elementi importanti per il confort di guida. I conducenti più giovani (23-35 anni) sottolineano in modo più marcato degli altri l'importanza della climatizzazione.



Che cosa va bene?

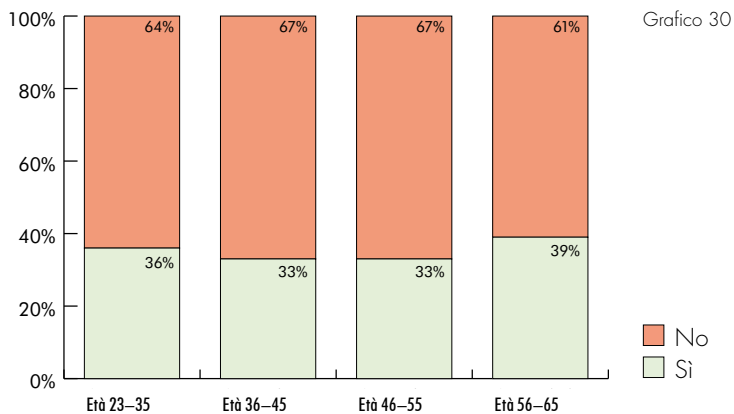
I conducenti potevano citare tre elementi positivi relativi al loro lavoro. La sicurezza del posto di lavoro viene nettamente al primo posto e questo può essere spiegato con il fatto che il sondaggio è avvenuto in piena crisi finanziaria. I dipendenti dei trasporti pubblici vedevano i loro colleghi del settore privato perdere il posto di lavoro. I più anziani sono i più soddisfatti del loro lavoro. La libertà e l'indipendenza sono evocate spesso, mentre il loro lavoro è sempre più regolamentato, gli orari sempre più compressi, l'intervento e il controllo del servizio di gestione del traffico nelle grandi città sempre più assillante.

Aspetto rallegrante, in questo lavoro considerato solitario, i dipendenti citano regolarmente come elemento di soddisfazione la solidarietà tra i lavoratori. A non averne dubbio, c'entra anche il lavoro sindacale. Per contro, molto pochi fra gli interrogati si dicono soddisfatti degli orari di lavoro.



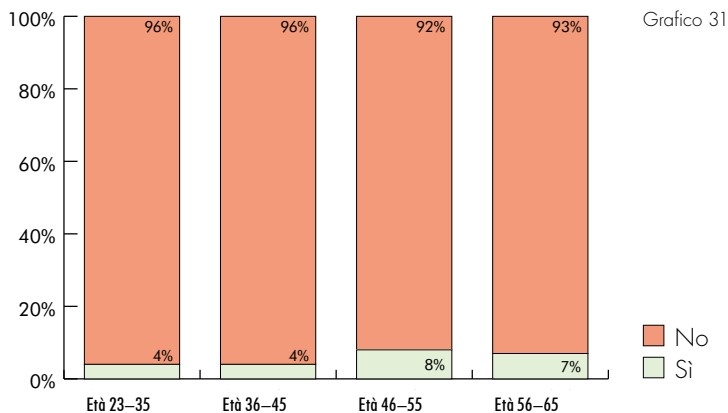
Sei stato assente per motivi di salute durante l'anno?

Un terzo dei dipendenti dichiara di essere mancato dal lavoro almeno una volta durante l'anno, per motivi di salute.



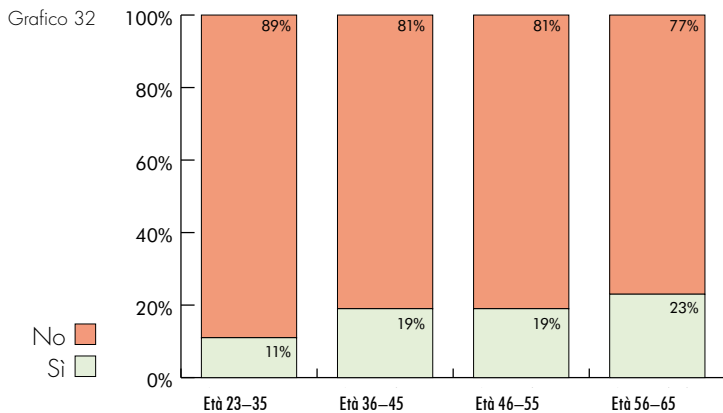
Sei già stato vittima di un infortunio professionale con assenza dal lavoro?

Chi è stato assente dal lavoro a causa di un infortunio professionale si situa fra il 4 e l'8%.



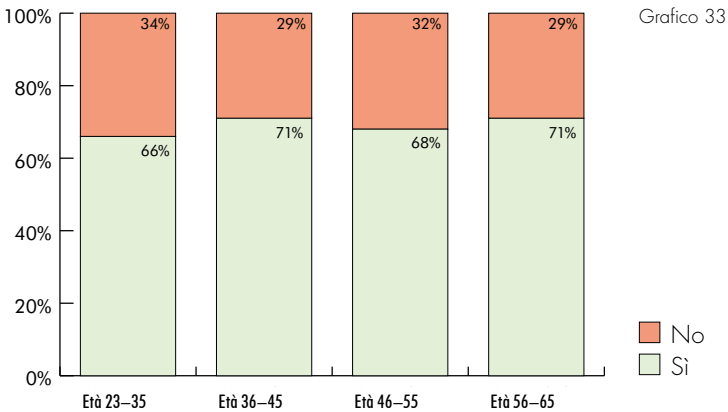
Sei già stato colpito da una malattia legata al lavoro?

Un quarto dei dipendenti di età fra 56 e 65 anni hanno risposto affermativamente a questa domanda.



Ti metti al volante sempre in piena forma?

Costatiamo che circa un terzo dei conducenti ammette di aver lavorato non in piena forma. Si deve forse concludere che la politica per combattere l'assenteismo, messa in atto dalle imprese, è risentita dal personale come una messa sotto pressione? Diversi conducenti preferiscono andare a lavorare anche se ammalati, piuttosto che dover giustificare l'assenza. Così però mettono a rischio l'incolumità dei viaggiatori. Questo dovrebbe indurci a riflettere sulla sicurezza degli utenti della strada e dei clienti che viaggiano sul bus. Nel caso di un incidente che coinvolgesse un autista che guida in uno stato di salute che si potrebbe definire «non adatto alla guida», quale sarebbe la parte di responsabilità del dipendente e quale quella del datore di lavoro?



Conclusione

L'80% dei 798 conducenti professionali che hanno risposto con il questionario soffrono quando le giornate di lavoro hanno un'estensione che va oltre le 10 ore; tre quarti degli interrogati si lamentano per le difficili condizioni di circolazione; due terzi di loro trovano pesante, anche molto pesante, stare al volante più di quattro ore consecutive. Orari difficili da rispettare a causa di un traffico sempre più denso e dei cantieri stradali che non finiscono mai; l'aggressività di certi viaggiatori e degli utenti della strada; lunghi tempi di guida e posti di guida non sempre organizzati in modo confortevole e pratico, ecco le altre principali cause che minacciano la salute dei conducenti. Si sapeva che il mestiere di conducente di autobus dei trasporti pubblici è ben piazzato nella classifica delle professioni che più danneggiano la salute. Grazie ai risultati di quest'indagine abbiamo la certezza, anche senza la pretesa di essere scientifici, che queste sono le cause. La prova? Più della metà dei conducenti interrogati lamentano dolori muscolo-scheletrici e stress professionale. Un dato nettamente superiore alla media (34%) dei lavoratori del nostro paese, secondo il rapporto della Seco «Lavoro e salute», pubblicato nel 2009.

Di fronte a questa sofferenza professionale, che provoca inevitabilmente assenze per malattia, certe imprese di trasporto pubblico mettono in atto programmi per lottare contro l'assenteismo, facendo così aumentare la pressione sui conducenti.

Prendendo spunto dal proverbio che è meglio prevenire che curare, il SEV reputa che la ricchezza dei risultati di questa indagine debba servire da punto di partenza per rivendicazioni sindacali che tendano a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti. In quest'ottica, la diminuzione dell'estensione della giornata lavorativa e pause più lunghe ai terminali dovranno essere in prima linea nel programma del nostro sindacato. Diamoci da fare!

Bibliografia

- «Le condizioni di lavoro» di Michel **Gollac** e Serge **Volkoff**, coll. Repères, Ed. La Découverte, 2001.
- «Antidote, indispensable contrepoison», saggio biografico di un autista di bus di Parigi, di Enrique **Jolasous**, Ed. Imprilia, 2007.
- «Sofferenza psicologica sul lavoro», guida nei meandri del tormento psicologico di Denise **Fromageat** e Gabriella **Wennubst**, Ed. Conférence romande e tessinoise des Offices cantonaux de protection des travailleurs, 2000.
- «Precarizzazione sociale, lavoro e salute» sotto la direzione di Béatrice **Appay** e Annie **Thébaud-Mony**, Ed. CNRS Institut de recherche sur les sociétés contemporaines, 1997.
- «La flessibilità del lavoro e dell'impiego», Jean-Claude **Barbier** e Henri **Nadel**, coll. Dominos, Ed. Flammarion, 2000.
- «Evoluzione del mondo del lavoro e patologie emergenti», coordinato da David **Vernez**, Sandrine **Kurt** e Viviane **Gonik**. Bollettino della società di studi economici e sociali, giugno 2004.
- «Condizioni di lavoro, disoccupazione e salute», la situazione in Svizzera alla luce dell'inchiesta svizzera sulla salute 2007, Jean-François **Marquis**, coll. Cahiers libres, Ed. Page deux, 2007.
- «Lavorare può nuocere gravemente alla salute», Annie **Thébaud-Mony**, Parigi, La Découverte, 2007.
- «Effetti di condizioni di lavoro sfavorevoli sulla salute dei lavoratori e loro conseguenze economiche», Elisabeth **Conne-Préard**, Marie José **Glardon**, Jean **Parrat**, Massimo **Usel**. Conférence romande e tessinoise des Offices cantonaux de protection des travailleurs, dicembre 2001.
- «Il lavoro senza limiti?» Riorganizzare il lavoro e ripensare la salute dei lavoratori. Bollettino d'informazione dell'**ufficio tecnico sindacale europeo per la salute e la sicurezza** (BTS), febbraio 2001.
- «La violenza nel lavoro», Peter **Meier**, responsabile del settore condizioni di lavoro, Ufficio dell'economia e del lavoro del canton Zurigo, Communications CFST, dicembre 2009.
- «Violenza nel lavoro, come possono i sindacati contenere la crescente violenza che si manifesta nel trasporto di passeggeri?», **Transport international**, giornale della Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti (ITF), 4-2009.
- «Per non perdere la vita per guadagnarcela. Elementi per un dossier sulla salute nel lavoro», **Collectif travail santé e mondialisation**, 2002.
- «Tempi moderni, orari antichi», Pietro **Basso**, Cahiers libres, Ed. Page deux, 2005.

Salute

**Hai lamentato almeno una volta al mese uno dei seguenti problemi di salute?
(è possibile dare più risposte)**

- Stanchezza non normale
- Dolori muscolari alle spalle o al collo
- Dolori muscolari nella parte superiore del corpo
- Dolori muscolari nella parte inferiore del corpo
- Dolori alla schiena
- Mal di testa
- Dolore allo stomaco
- Stress
- Senso d'ansia
- Irritabilità
- Disturbi del sonno
- Mancanza di appetito o disturbi digestivi
- Sudorazioni

Quanto ti pesa il lavoro

molto pesante	pesante	non molto pesante	non pesante	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lavoro notturno (dalle 22.00)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lavoro serale (dalle 18.00)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lavoro festivo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Condizioni del traffico
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Più di 4 ore alla guida
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prolungamento del lavoro oltre le 10 ore
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ritardi nel piano orario
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aggressività dei passeggeri
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aggressività di altre persone
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Intralci al traffico (incidenti/furgoni parcheggiati)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Comportamento dei ciclisti
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lunghe attese prima di usufruire di un WC

Ergonomia

Che valore attribuisci a:

metti un cerchio attorno alla nota, 1 corrisponde a «non importante» e 5 a «molto importante»

	non importante			molto importante	
Qualità dei sedili	1	2	3	4	5
Disposizione degli strumenti di guida ¹ (volante)		2	3	4	5
Chiusura della cabina	1	2	3	4	5
Circolazione d'aria – compensazione ¹ della temperatura		2	3	4	5
Chiusura della porta anteriore	1	2	3	4	5
Corrente d'aria	1	2	3	4	5
Rumore all'interno del veicolo	1	2	3	4	5

Ambiente di lavoro

Indica dei lati positivi del lavoro

Mettere la crocetta al massimo a tre risposte

- Solidarietà dei dipendenti
- Superiori cordiali
- Qualità del lavoro
- Soddisfazione sul lavoro
- Libertà, indipendenza
- Posto di lavoro sicuro
- Stipendio
- Pianificazione oraria

Altri motivi:

Altre indicazioni particolari

Nell'ultimo anno, sei stato assente dal lavoro per malattia?

- No Sì

Nell'ultimo anno sei stato vittima di un infortunio professionale, con assenza dal lavoro?

- No Sì

Nell'ultimo anno hai avuto una malattia in relazione al tuo lavoro?

- No Sì

Ti siedi al volante sempre in buone condizioni?

- No Sì

42 Se no, perchè?:

Alcuni dati personali

Età: Sesso: Posto di lavoro: Impresa (facoltativo):

Formazione scolastica

Scuole dell'obbligo scuola media Scuola superiore

Formazione professionale

nessuna apprendistato

Anni di servizio:

Tipo di servizio:

bus urbani bus regionali misto tram e metro

Impressum

Editore

SEV Sindacato del personale dei trasporti

Redazione

Christian Fankhauser

Traduzione

Segretariato regionale Bellinzona

Illustrazioni/Ideazione

Jörg Matter

Disegno

Alain Pellet

Stampa

SEV Sindacato del personale dei trasporti

Copyright

SEV Sindacato del personale dei trasporti
Berna, maggio 2011

Segretariato centrale SEV

Steinerstrasse 35
Casella postale
3000 Berna 6
Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Segretariato regionale Losanna:

Rue St-Martin 36
1005 Losanna
Tel. 021 321 42 52, Fax 021 321 42 51
sev-lausanne@sev-online.ch

Segretariato regionale Bellinzona:

Viale Stazione 31
Casella postale 1469
6501 Bellinzona
Tel. 091 825 01 15, Fax 091 826 19 45
sev-ticino@sev-online.ch

Segretariato regionale Coira:

Gürtelstrasse 24
Casella postale 668
7001 Coira
Tel. 081 284 49 07, Fax 081 284 91 01
sev-chur@sev-online.ch

Segretariato regionale San Gallo:

Zwinglistrasse 3
9001 San Gallo
Tel. 071 223 80 25, Fax 071 223 80 65
sev-ostschweiz@sev-online.ch

Segretariato regionale Zurigo:

Birmensdorferstrasse 65
8004 Zurigo
Tel. 044 242 84 66, Fax 044 242 84 68
sev-zuerich@sev-online.ch

Sito Internet della sottofederazione del personale delle aziende private di trasporto VPT: **www.vpt-online.ch**