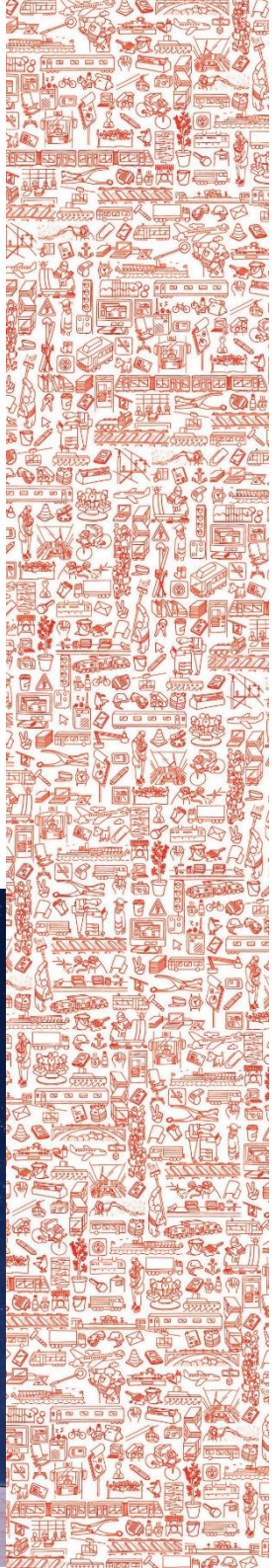




Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus

Finché c'è la salute...

Nuova indagine sulle condizioni di lavoro
e la salute nel settore bus



Prefazione

«Finché c'è la salute...». Quante volte ci siamo detti questa frase, per rinfrancarci pensando che l'essenziale sia salvo. Purtroppo, però, non possiamo affermare che per i nostri colleghi che guidano i bus il lavoro sia molto salubre. Infatti, solo il 4 % dei conducenti non ha problemi di salute derivanti dal lavoro.

È uno degli aspetti che emerge dalla terza inchiesta sulla salute nel settore dei bus, condotta nel 2022 da SEV, syndicom, VPOD e Unisanté, i cui risultati, riassunti qui, sono stati pubblicati recentemente.

Un'altra constatazione allarmante fatta da Unisanté è che le condizioni di lavoro e di salute della maggioranza dei conducenti di bus sono peggiorate nel corso degli ultimi 12 anni. Siamo costretti a lanciare l'allarme. Questa professione provoca troppe malattie professionali.

Cosa fare? A titolo preventivo, le condizioni di lavoro devono essere migliorate rapidamente: i turni di servizio non devono superare le 10 ore, i capilinea devono essere dotati di servizi igienici e bisogna allestire corsie preferenziali a uso esclusivo dei bus. Per i nostri colleghi affetti da malattie, dobbiamo migliorare la formazione e la riqualifica professionale e creare un polo occupazionale comune per il trasporto pubblico.

La situazione è grave. La generazione del baby-boom andrà in pensione nei prossimi 5 – 10 anni e solo rendendo il settore più attrattivo si potrà affrontare il ricambio con tranquillità. Infine, poiché il trasporto pubblico è una delle soluzioni al problema cruciale del cambiamento climatico, sarebbe assurdo investire miliardi senza pensare alla salute e alla sicurezza dei conducenti. La situazione è grave e richiede risposte urgenti.

Christian Fankhauser,
vicepresidente del SEV.

Dicembre 2023

Perché una nuova indagine

Già nel 2010, dando seguito alle proprie intuizioni che indicavano come lo stato di salute degli addetti ai lavori fosse pesantemente compromesso, i membri del comitato del settore bus del sindacato SEV avevano promosso una prima inchiesta sulla salute degli autisti. Una seconda inchiesta ha poi avuto luogo nel 2018, che aveva permesso di constatare un ulteriore degrado delle condizioni di salute dei nostri colleghi, derivante in particolare dall'aumento dei disturbi del sonno, dell'appetito e della digestione.

Abbiamo quindi giudicato importante, nel 2022, a quattro anni di distanza, di misurare l'evoluzione di questi fattori, sottoponendo alle colleghe e ai colleghi autisti di bus il medesimo questionario, in modo da avere un paragone diretto tra le loro percezioni. Questo nuovo studio ha visto l'adesione di due altri sindacati: syndicom, il sindacato dei media e della comunicazione e vpod, il sindacato dei servizi pubblici, che ha permesso di ampliare il numero dei partecipanti e di includere anche un maggior numero di autiste e autisti della Svizzera tedesca, nonché i colleghi di AutoPostale.

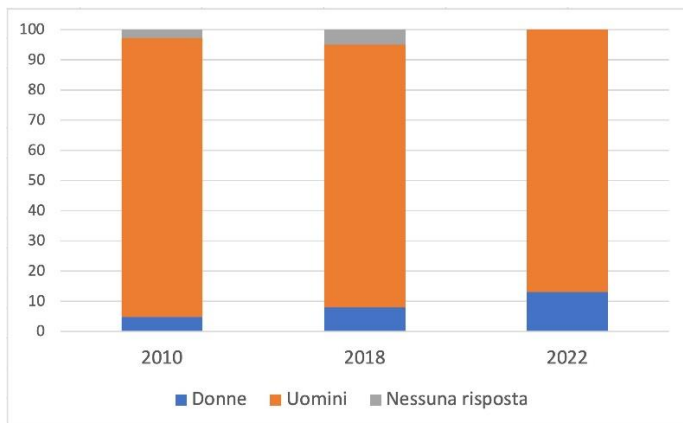
L'altra novità è stata la partecipazione di Unisanté, centro universitario di medicina generale di salute pubblica di Losanna, con la professoressa Irina Guseva Canu e la dottoranda Viviane Remy che hanno collaborato con i sindacati nell'analisi delle risposte al sondaggio. Esse si sono basate sul medesimo questionario, aggiungendo alcune domande, riguardanti per esempio il percorso professionale di ogni autista. L'analisi ha approfondito anche l'impatto avuto dalla pandemia di Covid sugli autisti. I risultati di questo studio sono stati pubblicati in articoli scientifici e devono ancora essere oggetto di approfondimento tramite uno "studio di coorte", che permetterebbe di seguire un importante gruppo di autiste e autisti e valutare gli effetti a lungo termine sullo stato di salute dell'esposizione ai fattori di rischio della professione. Questa ricerca potrebbe essere avviata nella prima metà del 2024. Vi riferiremo a breve.

Metodo d'indagine

Il questionario messo in rete nel 2022 ha ripreso le domande delle inchieste del SEV del 2010 e 2018, con l'aggiunta di domande sull'impatto e la gestione della crisi sanitaria, sul percorso professionale personale e in merito a un futuro studio di coorte per la categoria. I tre sindacati hanno distribuito ai propri membri del settore bus il link e il codice QR, inviando un promemoria quindici giorni dopo e un altro a cinque giorni dalla scadenza del termine per la raccolta dei dati. L'inchiesta è iniziata il 22 febbraio e si è conclusa il 6 aprile 2022. SEV, syndicom e VPOD hanno inviato 4324 questionari ai loro membri autisti. Hanno risposto 916 persone, con un tasso di partecipazione molto valido del 21 %.

Caratteristiche sociodemografiche

Autista di bus – una professione maschile



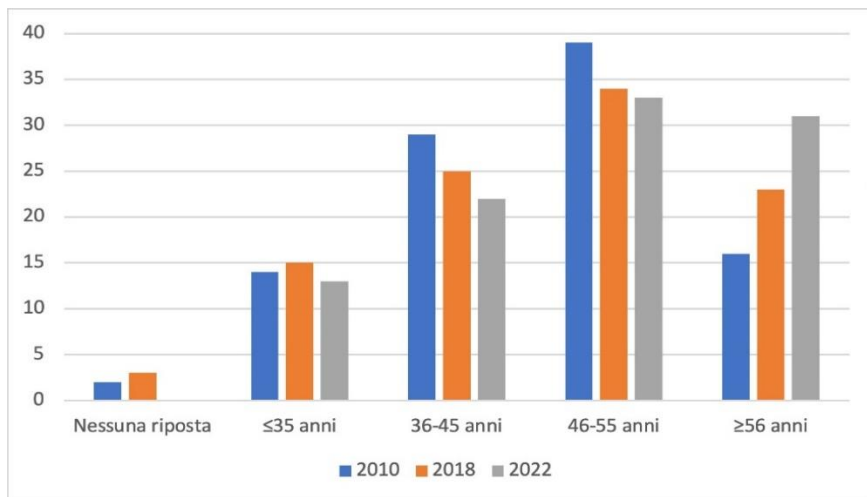
Evoluzione della percentuale di donne nella professione di autista di bus

Tra i partecipanti al sondaggio, la percentuale di donne nel 2022 era del 13,2% e quella degli uomini dell'86,8%. Pur restando modesta, la **quota di donne** sta facendo registrare una **crescita** sensibile, passando dal **4,7% nel 2010** all' **8% nel 2018** e al **13% nel 2022**. Ciò nonostante, siamo ancora molto lontani da una femminilizzazione della professione.

Nel nostro studio del 2018, avevamo avanzato alcune ipotesi per spiegare la **mancanza di attrattività di questo lavoro per le donne, ma anche per i giovani**, che si confermano tutt'ora di grande attualità. In primo luogo, in un lavoro a tempo pieno, gli orari atipici non permettono, soprattutto a causa della loro imprevedibilità a corto termine, di conciliare esigenze di lavoro e famiglia. Nelle aziende, il lavoro a tempo parziale è ancora troppo spesso considerato come una soluzione di ripiego da concedere a lavoratori stanchi, poi impiegati per risolvere i problemi di pianificazione. Nel 2022, solo il 12% degli uomini e il 37% delle donne lavoravano a tempo parziale.

Anche il fatto che per assumere donne le aziende devono mettere a disposizione infrastrutture sanitarie (WC e spogliatoi) separate costituisce un freno. Non da ultimo, vi è poi il servizio notturno che, nei terminali posti in zone isolate, pone spesso problemi di sicurezza alle impiegate. Nonostante le nostre campagne e le intenzioni dichiarate il 14 giugno, le direzioni sono restie a prendere provvedimenti indispensabili come il tempo parziale, che permetterebbero di risolvere, almeno in parte, il problema della durata eccessiva di certi turni di servizio. [Vedi le nostre proposte alle pagine 26 e 27.](#)

Età dei partecipanti



Evoluzione in percentuale delle fasce di età nel 2010, 2018 e 2022

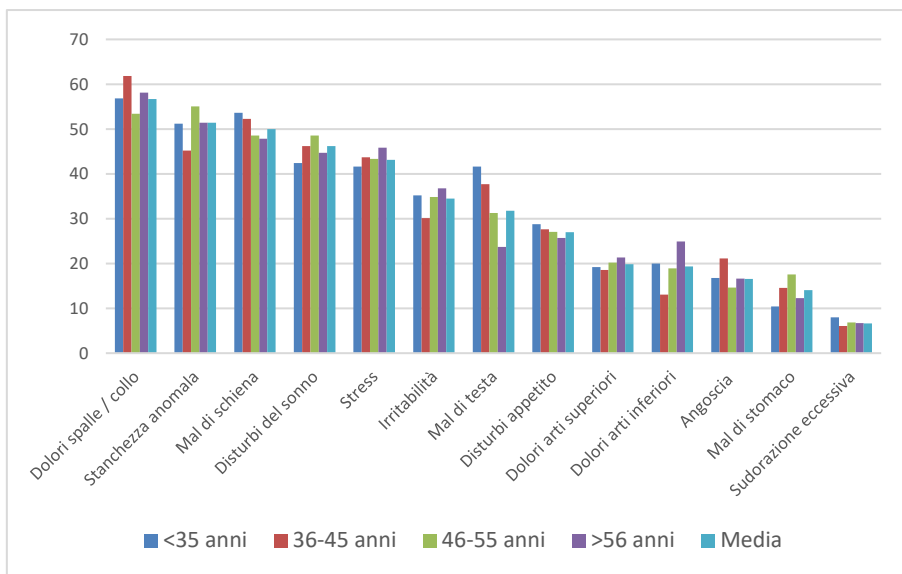
Nel 2022, l'età media era di 48,2 anni e l'anzianità di guida media di 11,5 anni. La fascia d'età più numerosa degli autisti (34 %) era quella da «46-55 anni», seguita da quella «≥ 56 anni» con il 31 % degli autisti. In seguito, vi era la fascia «36-45 anni» (22 %), mentre la fascia d'età meno numerosa era quella «≤ 35 anni», che contava solo il 13 % degli autisti.

Dal 2010, la fascia «46-55 anni» era sempre quella numericamente più importante, anche se risulta evidente un costante travaso verso la «≥ 56 anni», passata dal 23 % al 31 % negli ultimi quattro anni e che ha raddoppiato il proprio effettivo in otto anni. Il grafico evidenzia chiaramente **il netto aumento dell'età media nel settore bus**.

Dal 2010, le fasce d'età tra 36 e 55 anni sono in forte diminuzione, mentre la «≤ 35 anni» marcia sul posto, confermando le difficoltà del settore per risultare attrattivo per i giovani. È quindi chiaro che **il passaggio alla pensione della generazione del baby-boom** porrà un **problema molto difficile** alle aziende, dal momento che la generazione con meno di 35 anni non va oltre al 15 %.

Abbiamo già denunciato questa preoccupante tendenza nel nostro studio del 2018, precisando che «in mancanza di un'inversione di tendenza, le aziende si ritroveranno confrontate con gravi problemi di effettivi». Purtroppo, l'attuale **penuria** di autiste e autisti conferma la nostra previsione. Migliorare le condizioni di lavoro diventa così fondamentale per rendere il settore maggiormente attrattivo per le donne e per i giovani.

Problemi di salute



Problemi di salute ripartiti per fascia d'età e popolazione totale nel 2022

Gli autisti hanno dovuto indicare i problemi di salute, tra quelli proposti in una lista, percepiti almeno una volta al mese. Il grafico qui sopra riproduce la percentuale degli autisti che nel 2022 hanno dichiarato di soffrire di ognuno di questi problemi. In media, ogni conducente dichiara di soffrire di **quattro problemi** di salute e il 3,8 % degli autisti ha dichiarato di soffrire di dieci o più problemi. **Solo il 3,9% dei conducenti non ha problemi di salute.**

Le cifre sono impressionanti. Oltre un autista su due accusa **dolori muscolari (DM) alle spalle o al collo (56,7 %)**, **stanchezza anomala (51,4 %)** e **mal di schiena (50 %)**.

Oltre un autista su tre soffre di disturbi **del sonno (46,2 %)**, di **stress (43,1 %)**, di **irritabilità (34,5 %)** e di **mal di testa (31,8 %)**. Il problema più raro è la sudorazione eccessiva (7 %), seguita dai dolori allo stomaco (14 %).

Vi sono problemi di salute che affliggono in modo particolare alcune fasce d'età, generando quelle che vengono definite «differenze di frequenza secondo l'età statisticamente significative». È quanto possiamo constatare per i dolori muscolari delle spalle e del collo, di cui soffrono in misura maggiore gli autisti della fascia «36-45 anni». La stanchezza anomala affligge i «46-55enni», mentre i dolori di schiena e i mal di testa colpiscono con maggior frequenza la

fascia «≤ 35 anni», alle prime esperienze nella professione. I disturbi del sonno peggiorano con l'età, salvo negli ultimi anni della carriera.

Possiamo così ipotizzare una **trasformazione dei problemi di salute a seguito dell'evoluzione della carriera**. I mal di testa di cui soffrono i più giovani diminuiscono in modo progressivo e significativo con il tempo, mentre i mal di schiena diminuiscono leggermente ma continuano ad affliggere una persona su due durante tutta la carriera.

Interiorizzazione dello stress tramite somatizzazione

All'inizio della professione, i giovani autisti appaiono più soggetti a stanchezza anomala, mal di testa e ansia. Inoltre, soffrono maggiormente di dolori alle spalle e al collo. Tra i 36 e i 45 anni, la stanchezza, il mal di schiena, i dolori agli arti inferiori e superiori e l'irritabilità diminuiscono. I dolori alle spalle e al collo risultano così più accentuati e aumentano i disturbi del sonno, l'ansia e i dolori allo stomaco.

Possiamo ipotizzare che, con il tempo, il corpo si abitui temporaneamente a posizioni scomode. I dolori si spostano.

Lo stress legato alla professione di guida viene in gran parte interiorizzato. I disturbi del sonno e l'irritabilità aumentano. L'ipotesi avanzata nel 2018 sembra trovare conferma: questi peggioramenti sono un effetto della somatizzazione dello stress, che viene interiorizzato ma che non sparisce.

In un contesto stressante, il nostro organismo reagisce con 3 fasi: allarme, resistenza e sfinimento. Quando lo stress diventa permanente, vi è in ogni caso un'alterazione della nostra capacità di reazione, con uno sfinimento del nostro organismo e l'insorgere di diverse conseguenze patologiche. «**A forza di incassare così tanto stress, i nostri colleghi e le nostre colleghe lo somatizzano e sviluppano malattie**», è la preoccupazione espressa da Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV.

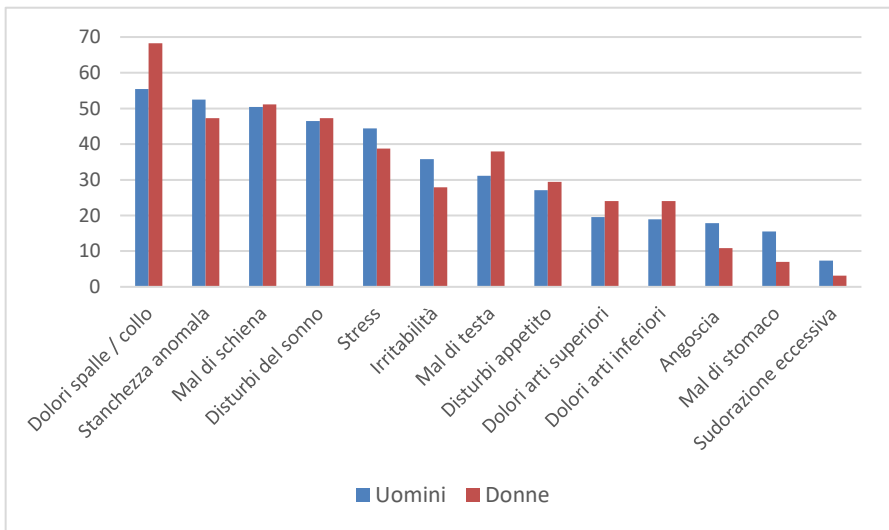
Con l'avanzare dell'età, una volta trascorsa la fase di adattamento alla professione, i dolori muscolari agli arti superiori e inferiori aumentano in modo marcato, soprattutto da metà quarantina. Non sorprende che il corpo risenta delle difficoltà della professione: l'evoluzione tecnologica e i progressi del confort dei sedili non riescono a cancellare i dolori derivanti da posture scomode e dai lunghi periodi in posizione seduta.

Stare seduti per lunghi periodi crea disagio, intorpidimento e formicolio, per sfociare in dolori, in particolare alla schiena, al collo, alle spalle e agli arti superiori, ma anche agli arti inferiori. Questi disturbi sono causati da **movimenti ripetitivi delle mani e delle braccia**, da **posture scomode e dolorose del corpo**. Questi disturbi muscoloscheletrici (DMS) colpiscono i muscoli, le articolazioni, i tendini, i legamenti, i nervi e la circolazione sanguigna locale.

Per approfondire: articolo (in inglese) Remy VFM et Guseva Canu I (2023), Healthy Bus Drivers, Sustainable Public Transport: studio trasversale ripetuto a tre riprese in Svizzera; *International Journal of Public Health* (IJPH).

<https://www.ssph-journal.org/articles/10.3389/ijph.2023.1605925/full>

Differenze uomo-donna



Problemi di salute ripartiti secondo il genere nel 2022

È possibile individuare differenze tra uomini e donne per quanto riguarda i problemi di salute percepiti? La risposta dello studio è affermativa, ravvisando un **rischio due volte più elevato di dolori muscolari (DM) alle spalle o al collo per le donne** (55 % per gli uomini, 68 % per le donne). Si tratta di un'indicazione importante, considerato come la professione di autista diventi sempre più femminile. I bus non risultano adeguati alla statura delle donne, generalmente inferiore.

Questo fattore dovrebbe venir considerato anche nella concezione dei nuovi veicoli, dato che le **donne soffrono più spesso di mal di testa e di dolori muscolari agli arti superiori e inferiori**. Questi dolori sono certamente in relazione all'**ergonomia** di volanti e pedali.

Per quanto riguarda i mal di testa, la medicina afferma che le donne sono colpite in genere due volte più spesso da **emicranie**, che possono risultare talmente dolorose e penose da rendere impossibile qualsiasi attività. In alcune donne, il ciclo mestruale può pure scatenare mal di testa e dolori al ventre (qui raccolti come disturbi dell'appetito). Le donne possono soffrire anche di altri dolori, come quelli legati all'**endometriosi**, una malattia ginecologica che colpisce il 10 - 15 % delle donne in età fertile e che sovente risulta dolorosa al momento del **ciclo**. In questi casi, si potrebbe introdurre un **congedo mestruale** che permetta alle donne di assentarsi da uno a cinque giorni al mese, continuando a percepire il salario, quando soffrono di mestruazioni «forti» e «irregolari», - oppure trovare un'altra soluzione adeguata alle donne.

Vedi le proposte elaborate dalle autiste del SEV alle pagine 26-27.

Una professione particolarmente esposta, a causa dell'organizzazione e dell'ambiente di lavoro

Perché gli/le autisti/e di autobus hanno così tanti problemi di salute? Il sondaggio non consente di dare una risposta definitiva. Le ricercatrici di Unisanté criticano che, nonostante gli autisti di bus siano riconosciuti come «una delle categorie professionali più esposte al mondo», i loro problemi di salute «non siano mai stati considerati in modo sufficiente». Il prossimo studio di Unisanté permetterà senz'altro di fornire risposte più precise. Tuttavia, afferma il centro universitario, «vista l'alta percentuale di alcuni problemi di salute abbastanza specifici, è possibile pensare che **questi problemi siano legati all'ambiente di lavoro**».

Le condizioni di lavoro risultano in effetti molto esigenti e le difficoltà che le caratterizzano sono riconosciute da anni. Diversi studi internazionali sulla salute degli autisti hanno rilevato i **numerosi rischi professionali e ambientali** ai quali questi lavoratori sono esposti.

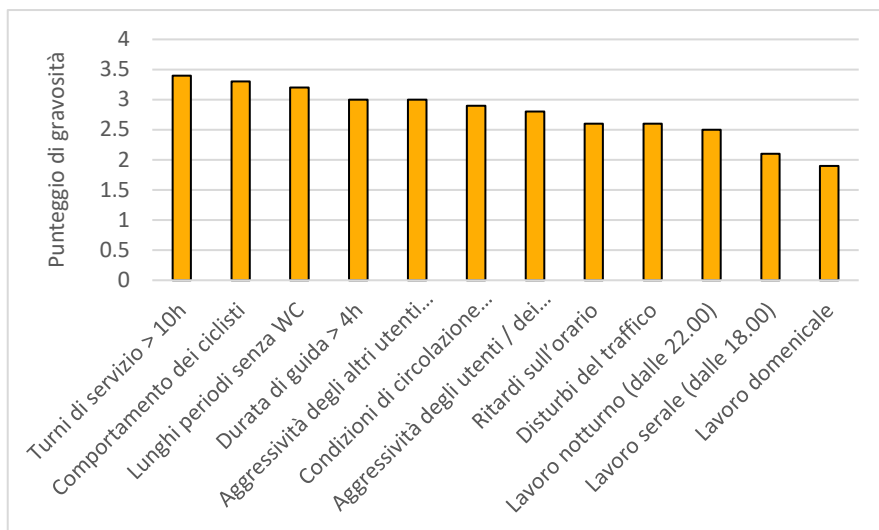
Tra questi, figurano i **rischi organizzativi**, quali gli **orari di lavoro prolungati e irregolari**, il lavoro durante le ore di punta, le ore supplementari, il lavoro nei **week-end**, di **notte**, gli **orari frammentati** e le esigenze psichiche, con movimenti ripetitivi e una posizione scomoda da tenere durante lunghi periodi. Nonostante il lavoro notturno venga considerato sempre meno pesante (ma oltre il 40 % degli autisti tra 36 e 55 anni lo giudicano comunque da pesante a molto pesante), ciò non significa che sia privo di **conseguenze sulla salute**.

Le **conseguenze del lavoro notturno e in orari irregolari** sono **accertate**: sonnolenza, scarsa **qualità e durata del sonno**, **effetti** sulla sindrome metabolica (pressione alta, glicemia alta, grossa circonferenza vita dovuta al grasso addominale in eccesso e alterazione dei livelli ematici di colesterolo e altri grassi) e influssi sulla **salute psichica**, sulle prestazioni cognitive, sull'**obesità** e sull'aumento di peso. Gli studi evidenziano anche una prevalenza di diabete di tipo 2. Oltre ai rischi organizzativi, vi è anche una carenza cronica di personale a causa del crescente numero di assenze per malattia e, di conseguenza, un aumento del carico di lavoro per gli autisti di autobus rimasti, che a loro volta diventano più vulnerabili.

L'ambiente di lavoro stressante costituisce un altro fattore strettamente connesso ai problemi di sicurezza, come incidenti e alterchi con **altri utenti della strada e passeggeri**. L'ambiente di lavoro del personale di guida presenta inoltre numerosi **rischi di origine fisica, chimica e biologica**, quali l'esposizione a rumori, vibrazioni, inquinamento dell'aria (in particolare ai gas di scarico), diodi elettroluminescenti (LED), campi elettromagnetici e, dal 2020, al SRASCoV-2 (Covid).

Queste esposizioni durante l'attività professionale potrebbero, secondo Unisanté, favorire l'insorgere di diverse malattie, in particolare il cancro ai polmoni e altre malattie respiratorie, malattie cardiovascolari e gastro-intestinali, perdite d'udito, disturbi muscolo-scheletrici, problemi di salute mentale, disturbi del sonno e stanchezza. In Svizzera, in proporzione alla popolazione, gli autisti di bus sono stati identificati come portatori di rischi più elevati di mortalità a seguito di cancro ai polmoni, gastro-intestinale e di suicidio. Una possibilità per accertare quali oneri pesino particolarmente sulla salute dei nostri colleghi, sarebbe di chiedere loro di definire gli elementi ritenuti più gravosi nel loro lavoro.

Condizioni di lavoro e gravosità della professione



Punteggio di gravosità per elemento da 1 (per nulla) a 4 (molto)

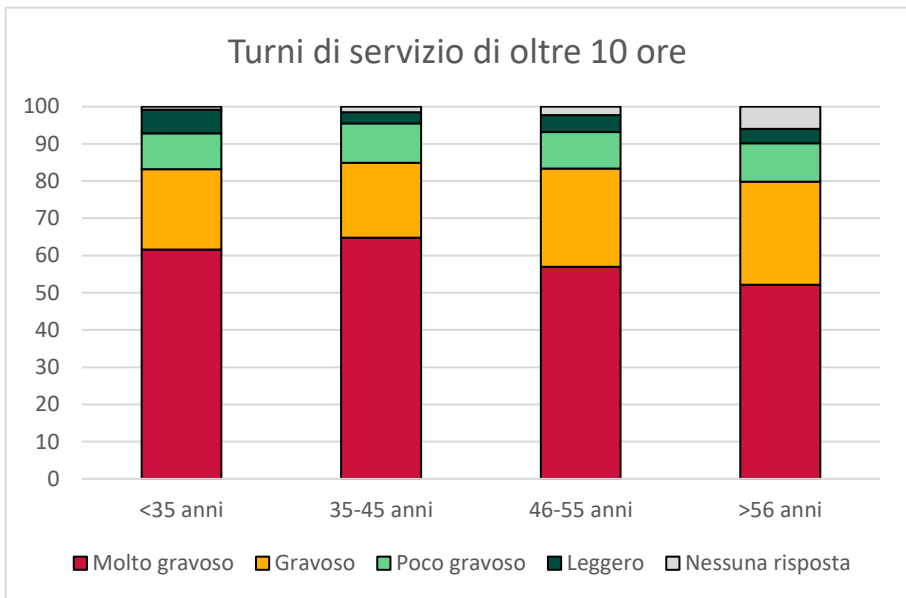
I nostri colleghi devono far fronte a numerosi **obblighi, percepiti** come gravosi. Una parte delle domande puntava a valutare la gravosità di diversi elementi secondo la scala seguente: 4 (molto gravoso), 3 (gravoso), 2 (non molto gravoso), 1 (per nulla gravoso). Per ogni elemento è poi stato calcolato un punteggio. Più elevato è lo stesso, più gravoso è l'elemento.

Le **tre condizioni di lavoro** ritenute **più gravose** sono le **giornate di lavoro di oltre 10 ore (durata del turno di servizio)**, il **comportamento dei ciclisti** e i **lunghi periodi senza poter accedere alle toilette**.

Questi fattori sono particolarmente gravosi per gli autisti di autobus
1 – Turni di oltre 10 ore
2 - Comportamento dei ciclisti
3 - Lunghi periodi senza servizi igienici
4 - Aggressività degli altri utenti della strada
5 - Durata di guida di oltre 4 ore
<i>Origine: Unisanté</i>

Il turno di servizio comprende il tempo che intercorre tra l'inizio e la fine di una giornata di lavoro, ossia il tempo di lavoro effettivo e le pause. Essere a disposizione del proprio datore di lavoro per più di 10 ore al giorno ha conseguenze importanti sulla vita dei dipendenti (difficoltà ad integrarsi nei club sportivi, vita associativa praticamente impossibile, vita familiare molto compromessa). « Succede così che una persona debba lavorare dalle 5 alle 9 prima di andare in pausa sino alle 11, riprendere il lavoro sino alle 14, far di nuovo pausa sino alle 16 per poi finire lavorando sino alle 18. Questi **orari frammentati** comportano un'**estensione della giornata lavorativa** che risulta estremamente faticosa», spiega Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV.

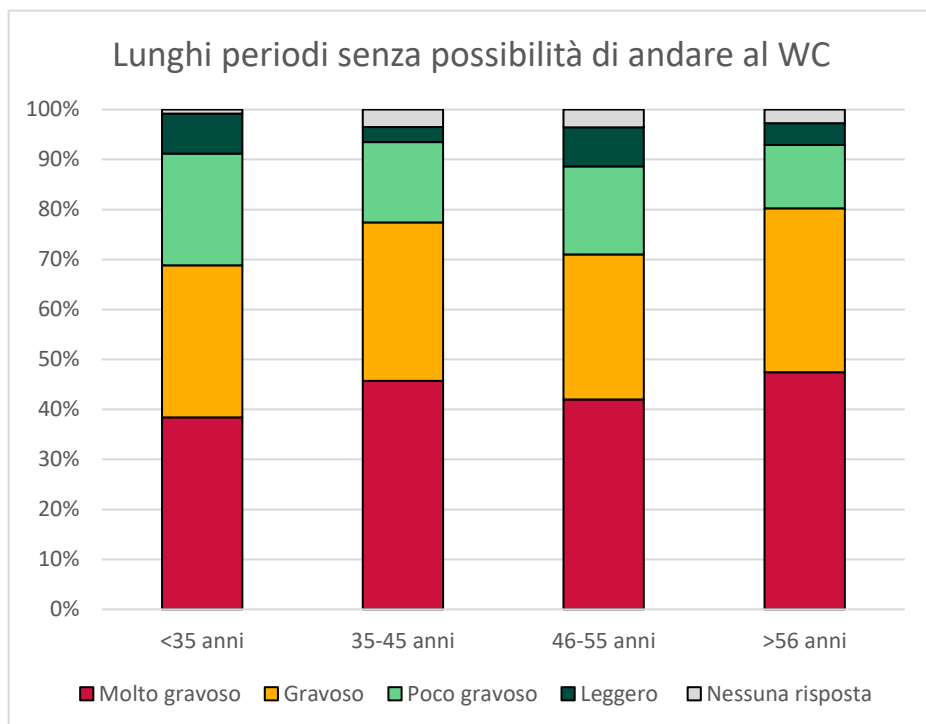
«Giornate di lavoro suddivise in tre parti con tempi di presenza fino a 13 ore sono terribili. Nella nostra azienda, assieme al sindacato, siamo riusciti a ridurre questi turni estremi», conferma Markus, 57 anni, autista esperto.



«Per quanto riguarda la durata di oltre 10 ore, è impressionante notare che se sommiamo le persone che la trovano «gravosa» a quelle che la trovano «molto gravosa», arriviamo a più dell'80 % degli intervistati. E il 75 % si lamenta dei lunghi periodi senza servizi igienici» sottolinea Christian Fankhauser, vicepresidente del SEV.

«Questo ci dice che **le nostre campagne** «10 ore bastano» e «Bagni, non cespugli sono giuste e prioritarie». Il numero di persone che trovavano i turni lunghi molto gravosi aveva già mostrato una forte crescita tra il 2010 e il 2018 ed è di nuovo nettamente aumentato negli ultimi 4 anni: dal 55 al 61,6 % per i ≤ 35 anni, dal 58 al 64,8 % per i 36-45 anni, dal 51 al 57 % per i 46-55 anni e dal 44 al 52,2 % per i 56-65 anni.

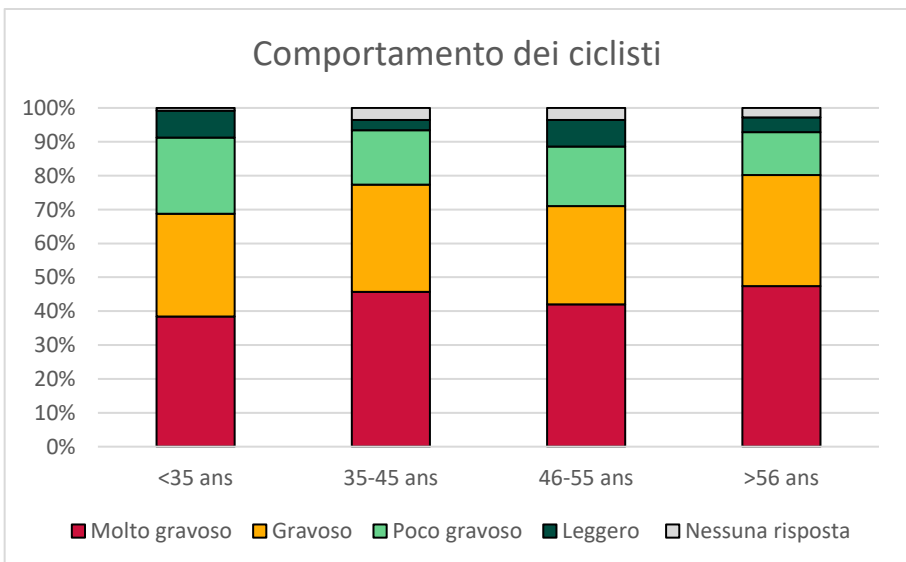
Al terzo posto in ordine di gravosità troviamo i lunghi periodi senza accesso a servizi igienici. «Grazie all'aumento delle donne alla guida, abbiamo avuto un aumento delle toilettes messe a disposizione, che però spesso non possono essere utilizzate a causa degli orari sempre più serrati e dai frequenti ritardi. Vi sono così colleghe e colleghi che evitano di bere, anche nei giorni di canicola», spiega Fankhauser.



Il **comportamento dei ciclisti** e **l'aggressività degli altri utenti della strada** sono al secondo e al quinto posto tra gli elementi più gravosi. Questi aspetti erano già stati individuati nell'indagine del 2018, ma sono **umentati in modo significativo** per i ciclisti. L'aumento della mobilità dolce e delle biciclette a seguito del confinamento ha probabilmente giocato un ruolo importante. Per risolvere i problemi occorrerebbe un maggior rispetto delle regole da parte dei ciclisti e la separazione delle infrastrutture per trasporti pubblici e per biciclette. «Purtroppo, sono misure difficili da applicare, soprattutto laddove vanno in conflitto con la "vacca sacra" dei nostri tempi: l'automobile» critica Christian Fankhauser.

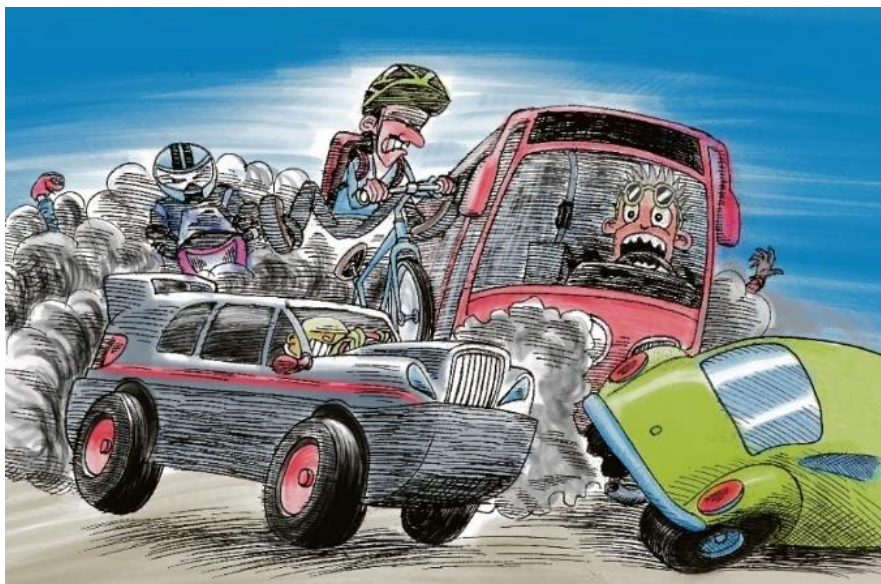


Vignetta: Tiemo Wydler



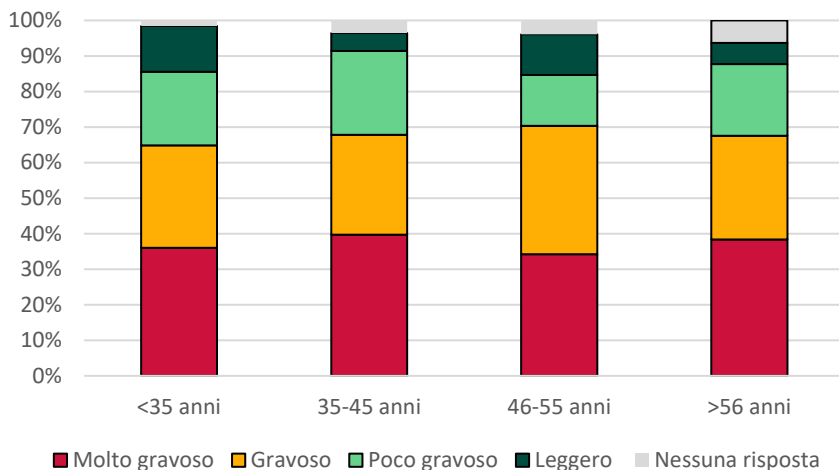
«Certi ciclisti pensano di essere soli in strada»

Anche Fritz Hänni, autista di bus ai trasporti pubblici di Friburgo, è convinto che si tratti di un problema di comportamento: «Una volta, i ciclisti rispettavano i bus. Oggi, circolano come se fossero in strada da soli. Se poi portano delle cuffie per ascoltare musica, non si accorgono nemmeno più di quanto accade attorno a loro». Inoltre, grazie alle bici elettriche, possono raggiungere velocità elevate: «quando mi trovo dietro a due bici elettriche con un articolato da 18 metri e 100 persone a bordo, non ho alcuna possibilità di superarle», ci spiega Hänni. Ciò scatena la collera dei passeggeri: «Perdere la coincidenza a Friburgo per Berna e Zurigo, porta a volte a reazioni spiacevoli nei confronti degli autisti». Ciò nonostante, Fritz Hänni continua a consigliare questa professione: «si tratta comunque di un lavoro magnifico. Io sono autista con impegno e passione. A dover cambiare sarebbe però l'ambiente.»



Vignetta: Tiemo Wydler

Durata di guida di oltre 4 ore



«Guidare per più di quattro ore è ritenuto il 4° fattore più gravoso per la professione. A questo bisogna porre rimedio» insiste Fankhauser, che aggiunge: «lo stress del traffico urbano attuale e l'estrema concentrazione che esso richiede, rendono **quattro ore filate alla guida** una specie di **abuso sistemico**. I datori di lavoro hanno delle responsabilità per quanto riguarda la salute del loro personale». L'Ufficio federale della sanità pubblica afferma: «gli studi dimostrano che restare seduti a lungo senza interruzioni rappresenta di per sé un fattore di rischio per la salute. Più prolungati e ininterrotti sono i periodi della giornata che trascorriamo seduti, più aumenta il rischio di malattie non trasmissibili come malattie cardiocircolatorie, sovrappeso, diabete e cancro».

Tuttavia, non è sempre possibile alzarsi poiché, per motivi finanziari, le aziende adottano orari molto serrati e impiegano il minimo possibile di bus. Se un bus viene ritardato da una colonna, viene a mancare il tempo di pausa al capolinea.

«Lo stress genera stress»

Un autista di Ginevra spiega: «Bisogna stare attenti ai pedoni, ai ciclisti ed essere sempre vigili» denunciando allo stesso tempo «tempi di percorrenza difficili da rispettare» che vanno ad alimentare le lamentele degli utenti e, quindi, lo stress per gli autisti: «È lo stress che genera stress».

«Tempi di inversione insufficienti»

Arthur, 58 anni, è un tipo tosto, ma deve comunque ammettere che la professione ha le sue difficoltà: «È vero, cerco di relativizzare le difficoltà del mestiere. Però si deve ammettere che lavoriamo con orari molto stretti. **Al termine della corsa, il tempo per invertire la direzione non basta per recuperare eventuali ritardi.**

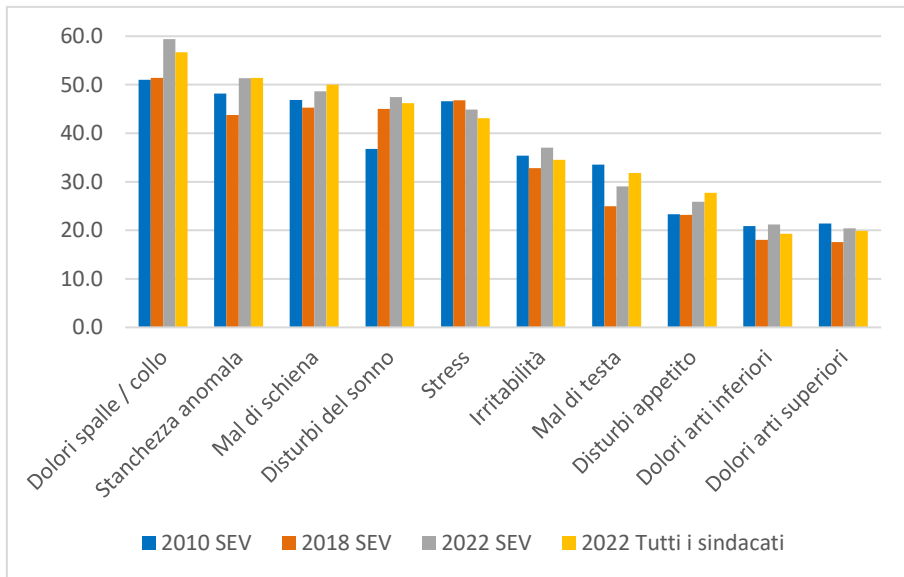
Dopo 30 - 45 minuti, dovremmo avere la possibilità di alzarci, di muoverci, ma spesso siamo al volante per tre o quattro ore di fila. Se a questo aggiungi gli automobilisti aggressivi, che non amano stare dietro a un autobus, capisci perché a volte qualche nostro collega perde le staffe».



Vignetta: Tiemo Wydler

Cambiamenti dei problemi di salute, degli incidenti e delle condizioni di lavoro tra il 2010, il 2018 e il 2022

Tutt'e tre le inchieste hanno indicato che i dolori muscolari (DM) alle spalle e al collo sono il problema più diffuso (51 % nel 2010, 51,4 % nel 2018 e 59,4 % nel 2022).

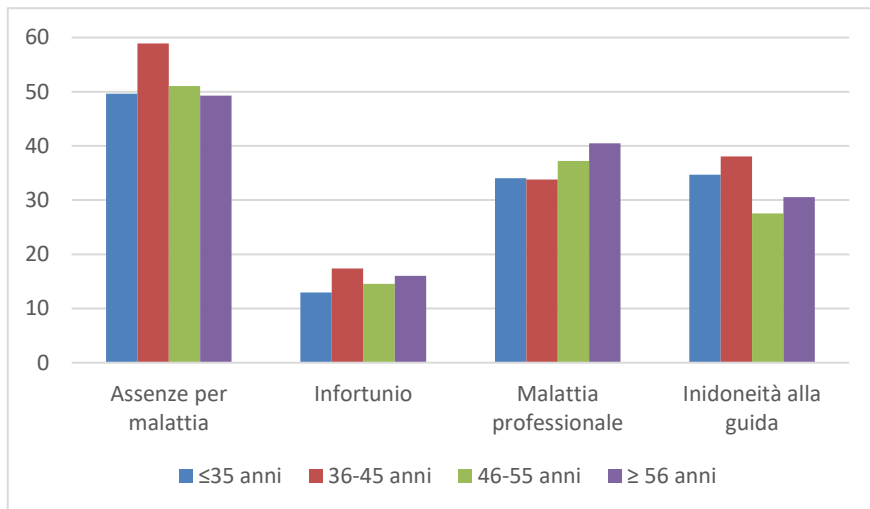


Prevalenza dei problemi di salute nel 2010, 2018 e 2022

I disturbi muscolari alle spalle e al collo e quelli del sonno hanno fatto registrare un forte aumento tra il 2010 e il 2022. La stessa tendenza, sia pure meno accentuata, è riscontrabile per i mal di schiena e i disturbi dell'appetito. L'inchiesta constata inoltre che la frequenza dei disturbi del sonno aumenta con l'età e l'anzianità.

I mal di testa e la stanchezza anomala, dopo aver registrato una diminuzione nel 2018, sono tornati ad aumentare nel 2022. Lo stesso fenomeno, in misura meno marcata, è avvenuto per i disturbi muscolari agli arti inferiori e superiori. Restano poi molto diffusi i disturbi derivanti da posizioni scomode e dolorose e da lunghi periodi in posizione seduta.

Assenze per malattia e incidenti di guida



Assenze per malattia, infortunio, malattie professionali e inidoneità alla guida per fasce d'età nel 2021

Anche per questo aspetto, le cifre sono impressionanti: un **autista intervistato su due** risponde positivamente alla domanda se ha **avuto almeno un'assenza per malattia** nel corso dell'ultimo anno (2021) (52%). La percentuale sale al 59 % per la categoria 36-45 anni e scende al 49 % per i ≥ 56 anni. Il tasso d'infortuni, ovvero la percentuale di persone che rispondono positivamente alla domanda se sono state vittime di un infortunio sul lavoro con conseguente assenza dal lavoro nel 2021, è del 15 % per la popolazione totale e varia tra il 13 % e il 17 % a seconda delle fasce d'età.

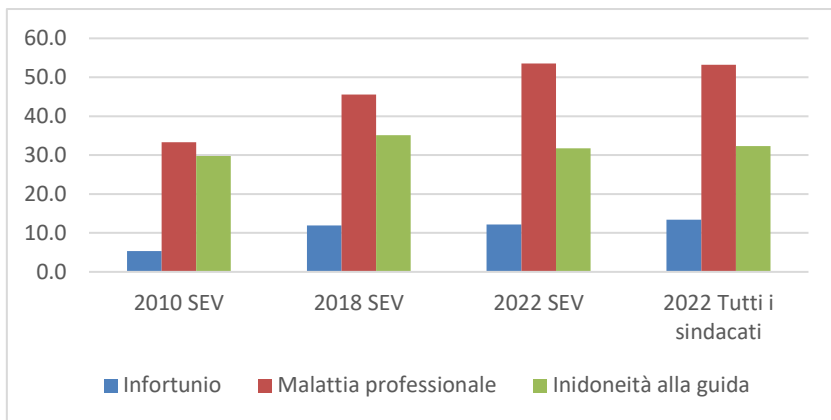
Il **37 %** dei conducenti dichiara di aver **subito una malattia legata al lavoro**. Questa percentuale varia dal minimo del 34 % per i 36-45 anni al massimo del 40 % per i ≥ 56 anni.

Quasi un autista di autobus su tre (32 % degli interrogati) **ha risposto di avere preso a volte al volante nonostante una capacità di guida ridotta**, derivante da stanchezza eccessiva, durata insufficiente del riposo o dolori. Questa percentuale varia da un massimo del 38 % per i 36-45 anni a un minimo del 28 % per i 46-55 anni.

Le risposte più frequenti alla domanda sulle ragioni della ridotta capacità di guida sono state: stanchezza, mancanza di riposo e dolori muscolari. «È inaccettabile che collaboratrici e collaboratori si sentano in obbligo di lavorare pur essendo ammalati», precisa Christian Fankhauser.

Ma perché così tanti collaboratori si mettono talvolta al volante nonostante abbiano una capacità di guida ridotta? Christian Fankhauser spiega: «Gli autisti percepiscono una certa **pressione da parte dei loro superiori**. Se chiedono di assentarsi perché hanno dormito male, spesso viene loro risposto che devono venire al lavoro. Quindi, molti preferiscono prendere qualche medicina e presentarsi al lavoro, anche perché sanno che altrimenti qualche collega sarà chiamato a rinunciare al proprio giorno di libero per sostituirlo».

Gli autisti di bus sono fieri del loro lavoro e hanno un grande senso del dovere. Però, la situazione attuale è pericolosa, anche per i passeggeri. «Occorrono norme nuove», indica Fankhauser. Non si tratta di un lavoro d'ufficio, che si può svolgere anche se si è stanchi, ma di una professione che richiede un impegno totale. «Bisogna evitare che i colleghi che hanno posti di responsabilità si sentano obbligati a recarsi al lavoro anche se sono stanchi o ammalati. **Bisogna smettere di fare pressione su di loro quanto sono ammalati e di angustiarli con controlli fuori luogo**. E occorre anche più personale».



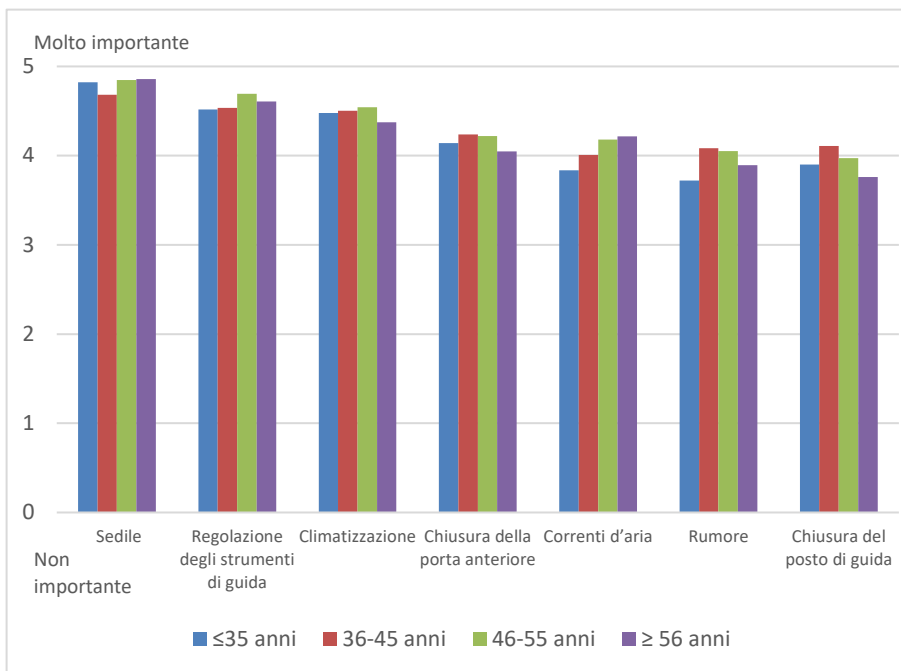
Assenze per infortunio professionale, malattia e inidoneità, evoluzione tra 2010 e 2022

Esaminando l'evoluzione tra il **2010, il 2018 e il 2022**, si è colpiti dal netto aumento dei casi di autisti che hanno avuto assenze. In particolare, gli autisti con **assenze per malattia**, indicati in rosso nel grafico, sono **passati dal 33,5 % al 45,5 % e poi al 53,5%** (53,2 % considerati tutti i sindacati). Una **progressione vertiginosa**.

Anche se più o meno stabili tra il 2018 e il 2022, i casi con **infortuni sul lavoro** restano a un livello più che doppio rispetto al 2010 (dal 5,3% al 12 – 13%). Le risposte positive alla domanda se ci si mette al volante nonostante **non si sia in grado di guidare** non sono mai scese sotto il 30%. Un risultato molto allarmante.

Ergonomia

L'inchiesta chiedeva di indicare l'importanza di alcuni parametri ergonomici, classificandoli in note da 1 (non importante) a 5 (molto importante). In seguito, per ogni parametro è stato calcolato un punteggio medio.



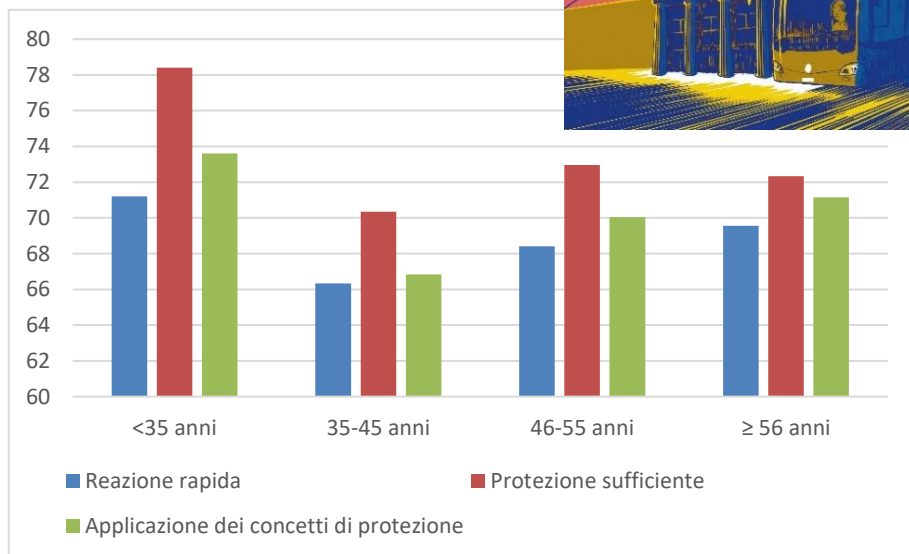
Punteggio dei parametri ergonomici suddiviso per fasce d'età, nel 2022

Sei dei sette parametri hanno ricevuto una nota globale superiore a 4 e possono quindi essere considerati importanti. L'inchiesta ha evidenziato l'importanza che quasi tutti i partecipanti hanno dato alle questioni legate all'ergonomia, in particolare a quelle riguardanti i sedili.

Il **punteggio più elevato (4,8)** è in effetti andato ai **sedili**, aspetto giudicato importante dall'85 % degli autisti, seguito dalla **regolazione** e dalla **disposizione degli strumenti di guida (4,6)** considerate molto importanti dal 69 % degli autisti. Terzo elemento in ordine di importanza è la **climatizzazione**, che ha ricevuto una nota di 4,5 ed è stata considerata come molto importante dal 59% degli autisti.

Seguono la chiusura della porta anteriore (4,2) e le correnti d'aria (4,0), repute importanti dal 54 %, rispettivamente dal 46 % degli autisti. Il punteggio più basso è andato alla chiusura del posto di guida, che ha ricevuto un punteggio medio di 3,9 ed è stato reputato molto importante dal 43 % delle e degli autisti.

Covid



Gestione della crisi sanitaria del Covid 19. Percentuale di risposte positive nel 2022.

L'inchiesta 2022 contemplava anche domande sulla crisi del Covid, da marzo 2020 a febbraio 2022, le cui risposte hanno fatto registrare differenze statisticamente significative a seconda delle fasce di età. **Oltre il 70 % degli autisti si è sentito sufficientemente protetto.** I più soddisfatti (83 %) sono stati i ≤ 35 anni, mentre i meno soddisfatti sono stati 36-45 anni (70 %). Poco più del 70 % degli autisti (78 % dei ≤ 35 anni e 65 % dei 36-45 anni) pensano che i concetti di protezione siano stati ben applicati, mentre poco **meno del 70 % ha giudicato rapida la reazione alla crisi sanitaria.** Anche qui, i meno soddisfatti (64 %) sono stati i 36-45 anni, mentre i più soddisfatti sono stati i ≥ 56 anni (73 %). La sensazione di essere sufficientemente protetti ha fatto registrare differenze statisticamente significative tra uomini (72 %) e donne (88 %).

La **gestione della crisi sanitaria** da parte delle aziende ha ricevuto la nota 4,0 (= **sufficiente**), con differenze statisticamente significative secondo le regioni. La media più bassa (3,2) è stata registrata in Svizzera orientale, quella più elevata in Svizzera Nord-occidentale. Questa nota dipende senz'altro dal fatto che la gestione della crisi è avvenuta prevalentemente a livello cantonale e dalla diversa grandezza delle aziende.

Per quanto riguarda le **conseguenze** della crisi sanitaria del Covid-19, **poco meno del 60 % degli autisti ha dovuto svolgere sostituzioni a breve termine** (53 % per i 36-45 anni, ossia la fascia meno coinvolta; 61 % per i 46-55 anni, **la fascia maggiormente coinvolta**). La regione meno colpita è stata la Romandia, mentre in Svizzera orientale, toccata anche da un aumento della mole di lavoro, le sostituzioni sono state sei volte più numerose.

Tra il 38 % e il 45 % degli autisti sono stati chiamati a svolgere **ore supplementari** a seguito della crisi Covid. Questo valore è inversamente proporzionale all'età. Le ore supplementari in Svizzera centrale sono state il doppio rispetto a quelle della regione dell'Altopiano. La **riduzione dei periodi di riposo** è stata applicata in Svizzera orientale con una frequenza doppia di quella nella regione dell'Altopiano, mentre i casi nelle regioni del lago Lemano e in Ticino sono stati meno frequenti.

Per il 41 % degli autisti di bus, le limitazioni a seguito del Covid hanno avuto un impatto negativo sulla loro salute psichica o mentale. La fascia d'età che più ne ha sofferto è quella da 36 a 45 anni (51 %), quella che ne ha sofferto meno sono i ≥ 56 anni (35 %). Circa il 40 % degli autisti hanno risentito di una **riduzione del periodo di riposo**. La percentuale varia tra il 38 % e il 42 %, secondo le fasce d'età.

Tra il 33 % (≥ 56 anni) e il 43 % (46-55 anni) degli autisti, con una media del 38 %, ha dovuto far fronte a un **aumento dei carichi di lavoro**. In generale, le donne hanno subito meno conseguenze del Covid rispetto agli uomini. L'aumento è derivato in particolare dalle **assenze dovute al Covid** (per isolamento o quarantena). «Nel 2021, abbiamo riscontrato un **forte aumento delle assenze per malattia**, ma non siamo in grado di dimostrare un nesso di causalità diretto con la pandemia», precisa Viviane Remy, dottoranda all'Università di Losana e a Unisanté, coautrice dello studio.

«Quello del Covid è stato un periodo molto difficile», conferma Gilbert d'Alessandro, 59 anni, autista presso i trasporti pubblici di Friburgo da 34 anni e presidente centrale della VPT. «Inizialmente, la direzione si era rifiutata di sbarrare le porte anteriori dei bus. Poi, ha finalmente cambiato idea e ha persino installato pareti in plexiglas per isolare l'autista dalla clientela».

Conclusioni

I **risultati** dello studio riportati in questo opuscolo sono **inquietanti**. La sua lettura genera un **senso di oppressione** ed evidenzia tutta l'**urgenza** di affrontare seriamente le **minacce alla salute** dei nostri colleghi, tramite l'**adozione** di provvedimenti che rendano più salubri l'organizzazione e l'ambiente di lavoro. Secondo Unisanté, «le **condizioni di lavoro** e la **salute** delle autiste e degli autisti di bus **si sono deteriorate** durante gli ultimi 12 anni». Tra il 2010 e il 2022, la **gravosità di dieci delle dodici condizioni di lavoro analizzate è aumentata!** Inoltre, «numerose autiste e autisti soffrono oggi di più problemi di salute cumulati e questa tendenza si è aggravata **tra il 2010 e il 2022**».

Come già nel 2010 e nel 2018, i problemi più frequenti sono stati quelli di ordine **muscolo – scheletrico**, in particolare i dolori muscolari alle spalle o al collo e i mal di schiena. Il secondo disturbo più frequente è legato alla **stanchezza anomala**, segnalata da oltre la metà degli autisti. Il Covid ha ulteriormente peggiorato la situazione, con un **impatto negativo sulla salute psichica e mentale** del 41% di loro.

La conseguenza diretta dell'aumento di questi problemi di salute è l'**esplosione** delle **assenze per malattia**, che nel 2021 hanno interessato un autista su due. Anche gli **infortuni professionali** restano su un livello elevato e quasi un terzo dei nostri colleghi si ritrova a prendere il volante con una **capacità di guida ridotta**. Il sistema è ormai al limite e i **tassi d'assenteismo** esplodono. Lo stress interiorizzato durante tutta la carriera e il lavoro gravoso rendono sempre più fragile l'organismo, stancato e sollecitato da problemi di salute che molti ritengono derivanti dalla professione.

Invece di ripensare l'ambiente di lavoro per offrire buone condizioni, ci si **accanisce sugli ammalati**. Estromettere dall'azienda collaboratori con problemi di salute, magari appoggiandosi al parere del medico di fiducia dell'azienda o dell'assicurazione perdita di guadagno che dichiara l'autista inabile al proprio lavoro per liquidarlo, è però del tutto controproducente. Questo atteggiamento non dimostra solo mancanza di discernimento e di responsabilità sociale da parte dei dirigenti, ma invia anche un pessimo segnale alla prossima generazione di autisti. Come possiamo attirare i giovani verso questa magnifica professione se non cerchiamo di ridurre gli aspetti negativi ed estenuanti, facendo oltretutto sentire in colpa coloro la cui salute ne risente? Troppi colleghi a fine carriera e alle soglie della pensione, laddove il datore di lavoro non vuole o non riesce a **reinserirli in azienda**, vengono semplicemente spinti verso la **disoccupazione** e la **precarità**.

Le FFS hanno implementato una struttura di **riconversione interna** in caso di malattia di lunga durata o di infortunio, volta a permettere di arrivare in modo

più **dignitoso alla pensione**, invece di essere sballottati tra **disoccupazione e assistenza sociale**. Questo esempio dovrebbe costituire uno spunto di riflessione per tutte le aziende di trasporto pubblico.

Si dovrebbe andare verso soluzioni settoriali, cantonali o persino regionali che permettano di costituire dei pools **d'impiego**. Il settore dei macchinari ha dimostrato di sapersi occupare del mantenimento del know-how. Un fondo alimentato e gestito in modo paritetico da aziende e sindacati permetterebbe di affrontare la questione della formazione **continua** e del mantenimento dell'occupabilità in quest'epoca caratterizzata dalla digitalizzazione. Il settore dei trasporti pubblici stenta a rispondere alle sollecitazioni del SEV di riunire tutte le parti attorno ad un tavolo. Questo studio conferma i pericoli dell'attuale situazione e l'estrema urgenza di trovare soluzioni!

È ora di agire, per evitare le malattie degli autisti e rendere la professione maggiormente attrattiva! Un'attenzione particolare va data ai colleghi appena arrivati alla professione, afflitti in maggior misura da mal di testa, di schiena, da dolori muscolari a spalle e collo e da disturbi dell'appetito. Essi patiscono inoltre in modo particolare per la durata eccessiva dei turni, che ostacola una vita privata e sociale degna di questo nome. La struttura d'età conferma un netto **invecchiamento del settore**, reso ancora più preoccupante dal passaggio alla pensione della generazione del baby-boom in una professione già confrontata con importanti problemi di mancanza **di personale**, che pesano sulla salute degli autisti. Abbiamo segnalato il fatto che le aziende trascurano la possibilità di offrire il lavoro a tempo parziale per attirare giovani e donne. Altri **provvedimenti che riguardano le donne** sono proposti alle pagine 4, 8 e 26-27.

I turni di servizio di **oltre 10 ore** devono essere **vietati**. I lunghi periodi senza potersi recare alla toilette sono uno scandalo e mettono in chiaro pericolo la salute dei nostri colleghi. Periodi di oltre quattro ore al volante senza possibilità di fermarsi, alzarsi e sgranchirsi sono al limite del maltrattamento. Organizzazione del lavoro, turni di servizio e durata sono condizioni che devono essere riviste con **l'obiettivo** di migliorare il benessere e, di conseguenza, la salute gli autisti, invece di tener conto solo di vincoli finanziari e di pressioni in favore di redditività e produttività. La priorità deve andare e rimanere all'essere umano.

Non possiamo **lasciare i nostri colleghi soli con le loro farmacie** alle quali far capo per resistere, prendendo regolarmente paracetamolo per alleviare i mal di testa e ansiolitici e anti depressivi per sopravvivere alla pressione e ai burn-out. Una possibilità è di ridurre la durata del lavoro, senza ridurre il salario. Un'altra è di rivedere l'organizzazione e l'ambiente di lavoro (disporre di corsie proprie, di cabine di guida isolate, ecc...).

I **datori di lavoro** hanno una certa **responsabilità** per il degrado delle condizioni di salute dei nostri colleghi, in quanto sono tenuti a occuparsi della loro **integrità fisica e psichica**. È veramente ora che essi, con le autorità, si assumano queste responsabilità e agiscano.

I sindacati, e il SEV in particolare, continuano a battersi al vostro fianco, indicando i problemi che devono essere risolti con urgenza. Ci battiamo con voi per cambiare le cose, con la forza del collettivo e della solidarietà, poiché uniti siamo forti. Assieme, possiamo far cambiare le cose. Questa è la forza del collettivo e della solidarietà, che dimostrate di apprezzare. Tra gli aspetti professionali più graditi troviamo infatti la sicurezza dell'impiego (62,4 %), la **solidarietà** tra colleghi (54,7 %) e la libertà/indipendenza (42,3 %).

Per stabilire un nesso causale tra i problemi di salute e l'ambiente di lavoro, si sta preparando **un quarto studio**, noto come studio di coorte, per il **2024**, una volta completate tutte le fasi necessarie alla realizzazione dell'indagine. Dovrebbe approfondire la stima dell'esposizione professionale ed effettuare un controllo della salute personale, garantendo la protezione dei dati personali.

MIGLIORARE L'INTEGRAZIONE DELLE DONNE NEL SETTORE BUS

La giornata indetta dal SEV per le donne romande iscritte al sindacato il 2 giugno 2023 ha permesso di elaborare un **quaderno di rivendicazioni specifico per le donne** nel trasporto pubblico. Esso si prefigge di suscitare la discussione nelle sezioni, in seguito con le direzioni aziendali nell'ottica di raggiungere finalmente la parità.

· Migliorare la conciliabilità tra vita professionale e privata:

- Sviluppo del lavoro a **tempo parziale** per tutte e tutti;
- Creazione di **asili nido aziendali**.

· Rispetto e sicurezza sul lavoro:

- Creazione di una **carta "TOLLERANZA ZERO"** nei confronti delle **violenze sessiste e sessuali**, delle **molestie sessuali** e di ogni forma di **discriminazione** (di genere, orientamento sessuale, origini etniche o geografiche, aspetto fisico ecc.);
- **Formazione obbligatoria continua** delle e dei dipendenti e di tutti i dirigenti sui temi della discriminazione, delle molestie sessuali, della violenza sessuale e di genere e del mobbing.

• **Parità salariale:**

- Creazione di **processi di controllo** che garantiscano la **parità** nella determinazione del **salario** d'entrata in azienda;
- **Controlli regolari del rispetto** della parità salariale garantita dalla LPar, definita da griglie salariali.

• **Salute:**

- Maggior considerazione delle problematiche di salute **specificatamente femminili** (**mestruazioni, menopausa, ...**).

• **Maternità – Paternità :**

- Maggior considerazione delle problematiche legate alla **gravidanza**;
- **Protezione dal licenziamento** di un anno **al rientro dal congedo di maternità**;
- Computo degli anni dedicati **all'educazione** dei figli nell'**esperienza professionale**;
- **Due settimane supplementari** di **congedo paternità**.

• **Infrastrutture:**

- **Toilettes e spogliatoi adeguati e** numericamente sufficienti per il personale femminile;
- **Uniformi** rispettose della **fisionomia femminile**;
- **Locali adeguati, dotati di accesso facile, facilitato e reso sicuro per l'allattamento**, nel rispetto della legislazione vigente sul tempo per l'allattamento, con particolare riguardo al personale viaggiante.



Il video dei risultati dell'inchiesta:

Realizzazione dell'opuscolo:

Testo : Yves Sancey, incaricato della comunicazione al SEV.

Grafici: Unisanté.

Vignette: Tiemo Wydler.

Traduzione: Pietro Gianolli.

Per approfondire il nostro dossier: sev-online.ch/it/i-nostre-priorita/gesundheits-und-sicherheit-am-arbeitsplatz/

Losanna, gennaio 2024.



**Personal privater Transportunternehmen
Personnel des entreprises de transport privées
Personale delle aziende private di trasporto**

DIVENTARE MEMBRO DEL SEV?

Oltre alla sua attività principale di sostenere gli interessi collettivi dei propri membri nelle trattative salariali e sulle condizioni di lavoro, il SEV propone anche numerose prestazioni individuali.

Aderite anche voi! Diventate membri del SEV, il sindacato del personale dei trasporti. Scansionate il codice QR o copiate il link internet.



<https://urlz.fr/oZzs>

<https://sev-online.ch/it/deine-vorteile/associarsi/>

Grazie

Questo opuscolo non avrebbe mai visto la luce senza le migliaia di partecipanti del settore bus che si sono dati la pena di riempire i moduli dei sondaggi del 2010, 2018 e 2022, senza la squadra di Unisanté che ha trattato e analizzato i dati, senza la VPT-SEV qui ha promosso le prime inchieste, senza la passione di Christian Fankhauser, che ha sempre sostenuto l'esigenza di documentare la questione della salute sul lavoro e senza i tre sindacati SEV, syndicom e vpod. A tutti e tutte vada il nostro ringraziamento per il tempo e l'energia dedicati al miglioramento delle condizioni di salute dei nostri colleghi!

**Branche Bus
Settore Bus**