

L'Uomo Morto

la solitudine volontaria

(a cura del RLS Roberto Testa – Roma)

Nei precedenti incontri della nostra commissione con i referenti delle altre organizzazioni sindacali europee a noi vicini spesso, oltre ai temi all'ordine del giorno, la discussione spazia sui temi più ricorrenti legati allo svolgimento delle funzioni proprie di ogni diversa figura professionale.

Sull'argomento "Uomo Morto" i macchinisti francesi sono quelli che maggiormente hanno affrontato il problema e più a lungo hanno discusso gli aspetti di questa aberrante pratica imposta come sistema di sicurezza; inoltre più a lungo hanno sperimentato sul campo l'applicazione di questa apparecchiatura in tutte le diverse fasi e evoluzioni che ha subito nel tempo.

Dopo aver subito per almeno 40 anni la "sveglietta" a più di qualche lavoratore è cominciato a insorgere patologie e disturbi non riconducibili alle normali esposizioni ai rischi del nostro mestiere.

La stessa organizzazione aziendale, o le strutture che ne condividono l'impostazione, sono state costrette a ammettere un disagio fra il personale che hanno deciso di etichettare con la definizione "solitudine volontaria".

A chi si è cimentato nella lettura del testo (1) rimane un certo senso di disorientamento: a un approccio iniziale di analisi delle condizioni di sviluppo e crescita di alcuni fenomeni legati alla lotta e alle rivendicazioni dei lavoratori delle ferrovie francesi fa seguito una tesi che lascia stupiti, per non dire altro, chi questo lavoro, come noi, lo pratica.

Infatti sarebbe difficile nascondere una situazione di conflittualità, come quella francese, che nel corso degli anni ha espresso livelli così alti nelle lotte durate periodi di tempo per noi neanche immaginabili; al tempo stesso viene riconosciuto il forte impatto che questi lunghi scioperi hanno creato nell'utenza che diffusamente ha solidarizzato con i ferrovieri in agitazione. Allo stesso tempo viene riconosciuta al lavoratore specifico, il macchinista, una sua peculiarità nei confronti delle altre figure professionali, sempre all'interno del mondo ferroviario.

Nonostante ciò, al momento di passare a una sintesi di tutte queste tematiche, ci si lascia andare a una elaborazione teorica che tende alla dimostrazione di una ricercata e voluta "solitudine" del macchinista.

Perché dobbiamo dare attenzione a questi scritti e ai suoi contenuti, più o meno palesi?

Perché soffermarsi sulle pagine di questa rivista, dal sapore filo-aziendale, tanto simile a alcune pubblicazioni che anche noi siamo abituati a trovare nella nostra cassetta postale?

Perché uno psicosociologo di una società di "Consultant" (2) si occupa di un aspetto così particolare della professione del macchinista?

Viene il sospetto che l'argomento non sia di così poco conto e soprattutto abbia radici in una condizione che non possa essere trascurata.

Vediamo quali sono i principali punti affrontati: la prima parte dell'articolo esamina la posizione in cui si genera il problema. Le lotte sociali, gli scioperi e i blocchi che si sono succeduti negli anni, l'appoggio della popolazione, la forte conflittualità nel settore dei trasporti (pensioni, paghe, logistica, poca sicurezza nel lavoro, la battaglia delle 35 ore) hanno determinato, da

parte aziendale, un interesse a certe problematiche: per ben 15 anni sono stati studiati i macchinisti, considerati un gruppo di riferimento standard.

Cosa ha prodotto questa osservazione? Un' analisi sui tempi e i modi della mansione professionale del macchinista e sulla "solitudine" che questa genera nel personale. Inutile descrivere, soprattutto a chi queste cose le conosce perché le vive, cosa vuol dire vivere con ritmi di lavoro aciclici e atipici, "isolati" dalla vita sociale e quindi spinti a una "solitudine" che ci rimane difficile immaginare scelta volontariamente.

Interessante è notare quali sono le cause individuate dagli studiosi per classificare i disagi di "una lavorazione solitaria per un servizio reso pubblico"; elementi diagnosticati di questo disagio sono da ascrivere a :

- separazione fisica dei posti di lavoro;
- dispersione geografica dei lavoratori nei vari impianti;
- brevi scambi con quelli che vengono riconosciuti come clienti;
- mancata attitudine a quello che viene definito "gioco di squadra" dall'azienda
- tecnologia del lavoro vissuta come singolo;
- maggior uso della tecnologia nella mansione rispetto ad altri lavoratori;
- normativa del lavoro gestita individualmente.

La risposta da parte datoriale si può riassumere in una ricerca di organizzazioni gerarchiche piramidali che svolgono funzioni che vengono però avvertite dal lavoratore come strumenti di controllo e di pompieraggio delle attività sindacali da questi svolte.

Fondamentale è la considerazione fatta dal ricercatore nell'individuare le fasi di sviluppo tecnologico del trasporto ferroviario in Francia; i passaggi fondamentali sono tre e vanno ricondotti alle voci: vapore, vacma, terra-treno.

Perché individuare in questi termini uno sviluppo su un arco temporale che viaggia dalla locomotiva a vapore alla reiterazione del tempo di intervento sull'"Uomo Morto"?

Queste sono le fasi fondamentali dello sviluppo tecnologico ferroviario francese per quello che riguarda la vita del macchinista?

Perché la soppressione del secondo agente, valutato come ritorno di esperienza e valore aggiunto alla professionalità del primo, non viene considerata una spinta a quello che preoccupa il ricercatore, il cosiddetto "isolamento volontario"?

Ancora una volta ci sembra che il disagio di quella che viene considerata una patologia a tutti gli effetti non viene ricercata nel sistema che la ingenera ma viene riferito di una certa predisposizione del lavoratore a svilupparla piuttosto che subirla; viene difficile pensare che intervenendo sulla sua "predisposizione" si possa risolvere il problema mentre nessuno sforzo possa essere fatto sulla struttura che lo ingenera.

Ancora: se altrove questo malessere ancora non è stato rilevato (forse perché ancora non sono stati spinti così a fondo i termini della "solitudine" lasciando ancora in vita la presenza di un secondo agente) perché non trarre "ispirazione" da ciò piuttosto che avvilupparsi in congetture accademiche.

Forse essere in due non è una sufficiente risposta alla solitudine sul posto di lavoro?

A maggior ragione se i ruoli e le caratteristiche di alcune lavorazioni potrebbero non prescindere dalla presenza di due macchinisti, di un macchinista e un capotreno o comunque da quattro occhi anziché due.

- (1) Jean-Francois Révah : Le discours de la solitude volontarie. Lien social et conflictualité dans les métiers de conduite du transport collectif en France. Da **Revue Générale des Chemins de Fer**, janvier 2000.
- (2) Jean-Francois Révah é psicopsicologo, direttore di Trans/formation, società du Group Bernard Brunhes Consultants ; incaricato di svolgere studi sui cambiamenti nel mondo dei trasporti nei vari gruppi francesi (FNTR, Groupe Air France, RATP, RVI, SNCF, Groupe TLF, Groupe Transdev, UTP, Groupe Via- GTI e altri)