

SIMON, per esempio, inizia il suo lavoro alle 05.40, ha una pausa dalle 08.00 alle 11.30; ricomincia alle 11.30, ha una nuova pausa dalle 14.00 alle 16.30 per poi riprendere fino alle 19.00, ora in cui stacca. La sua è una giornata di lavoro lunga e pesante: 13 ore, con due pause molto lunghe che non può sfruttare veramente; alla fine Simon resta assente da casa per 14 ore.

ERNST inizia la sua giornata alle 05.45, fa una "piccola" pausa dalle 09.00 alle 17.00, riprende il lavoro alle 17.00, per poi staccare alle 20.30. Da una parte questa "piccola" pausa gli permette di tornare a casa, occuparsi delle faccende domestiche e dei figli, ma dall'altra fa in modo che Ernst resti in ballo per una giornata intera, per di più molto lunga (dalle 5.45 alle 20.30; quasi 15 ore), per essere retribuito per sole 6 ore e 45 minuti, cioè meno di una giornata normale. La legge federale sulla durata del lavoro nelle imprese di trasporto pubblico (LDL) permette al datore di lavoro di Simon e Ernst di farli lavorare 6 giorni in una settimana lavorativa di 42 ore; consente inoltre di farli lavorare la domenica, a Natale, a Pasqua, negli altri festivi e fino a tarda notte.

Questa stessa legge prevede una grande flessibilità nella struttura della giornata lavorativa, organizzando lavoro e pause. Così un giorno di lavoro può raggiungere 13, persino 14 ore, per poter coprire con lo stesso turno gli orari di punta della mattina, del mezzogiorno e della sera. Per un tempo di lavoro pagato di 7 ore!

La nostra inchiesta conferma le pressioni che la professione di autista di autobus esercita su **SIMON, ERNST, VINCENZO** e sui loro colleghi. Essi, infatti, sono particolarmente esposti a numerose situazioni di stress: aggressività dei clienti e degli altri utenti della strada, ritardi e pressioni sull'orario legate alle perturbazioni del traffico. L'irregolarità degli orari di riposo e dei pasti ha inoltre conseguenze anche sul loro stato di salute e sconvolge la loro vita familiare e sociale.

Ecco perché il SEV ha deciso di promuovere una campagna allo scopo di ridurre la durata delle giornate di lavoro al massimo a 10 ore al giorno. Ciò migliorerà non solo la qualità di vita dei conducenti di autobus, bensì anche la sicurezza degli utenti. Questa soluzione potrebbe tra l'altro comportare l'aumento del numero delle corse di autobus durante le ore buche, migliorando così l'offerta dei trasporti pubblici.



1 LA SALUTE DEI CONDUCENTI DI AUTOBUS — UN'INCHIESTA DEL SETTORE VPT BUS-GATU DEL SINDACATO DEL PERSONALE DEI TRASPORTI (SEV), MAGGIO 2011

Il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) ha promosso un'inchiesta¹ sulla salute dei conducenti di autobus. Oltre l'80% dei conducenti professionali consultati nel quadro di questa inchiesta, considera **una giornata di lavoro che supera le 10 ore faticosa**. Anzi, molto faticosa. Una buona metà delle persone interpellate soffre di problemi alla schiena, di problemi di sonno e di appetito. Il SEV ha deciso di promuovere una campagna allo scopo di accorciare la giornata lavorativa, che per i conducenti può raggiungere 13 e persino 14 ore.



PRESENTE 13 ORE

PER 7 ORE DI LAVORO

