

Argomentazione sull'iniziativa dell'autista

V01, 05.07.2022

Perché questa iniziativa?

Gli eventi della pandemia della primavera 2020 e i problemi legati alla Brexit nel Regno Unito hanno dimostrato chiaramente che la logistica è rilevante dal punto di vista sistemico e deve funzionare al meglio in circostanze difficili. Gli autisti hanno una funzione chiave nella logistica. Se mancano gli autisti, non è possibile generarne di nuovi a breve termine.

D'altra parte, non c'è quasi nessun'altra professione con esigenze altrettanto elevate, lunghi orari di lavoro e salari bassi. Durante la pandemia, in Svizzera c'era carenza di autisti. È stato necessario aumentare le ore di lavoro. Se ci fossero state ancora più restrizioni per i pendolari transfrontalieri, la logistica sarebbe crollata. Avrebbe senso che gli autisti tornassero a vivere a una distanza più vicina dal luogo di lavoro e che un maggior numero di giovani conducenti provenisse dalla Svizzera.

Siamo dell'idea che una professione con lavoro in Svizzera abbia senso solo se si può vivere con lo stipendio Svizzero e se rende possibile condurre una vita familiare ragionevole.

Per circa 10 anni, la nuova generazione di autisti è stata reclutata principalmente dall'estero, soprattutto dall'Europa dell'Est. Sebbene la professione di autista sia fondamentalmente interessante e varia, mancano giovani talenti in Svizzera.

Allo stesso tempo, lo sforzo per la formazione continua deve essere meglio supportato. L'istruzione e la formazione sono importanti. Il senso di responsabilità dei conducenti è migliorato negli ultimi anni. I corsi hanno migliorato notevolmente la comunicazione e la gestione dei problemi. Ciò ha avuto un effetto anche sui dati relativi agli incidenti. Secondo la UPI, gli incidenti causati dai conducenti di veicoli pesanti sono molto meno numerosi. I costi della formazione e dell'aggiornamento sono in parte sostenuti dagli stessi autisti, anche se i costi totali dovrebbero essere sostenuti dalle aziende a secondo delle norme di legge. La prassi attuale non è una buona soluzione, perché porta a una maggiore dipendenza del conducente, se il certificato di qualificazione viene pagato dal datore di lavoro. Così appartiene anche moralmente al datore di lavoro. Pertanto, è necessario trovare un modo diverso di finanziamento.

L'introduzione di una legge sul cabotaggio è necessaria per chiudere le porte al dumping salariale.

Ogni anno sono necessari 5000 nuovi autisti. A livello nazionale, ogni anno circa 2.000 conducenti superano l'esame OAut o una formazione nazionale equivalente, di cui solo alcuni rimangono nella professione per diversi anni. Per soddisfare la domanda, ogni anno vengono assunti 3000 nuovi autisti dall'estero. Allo stato attuale, la professione non ha prospettive sufficienti per i residenti e non è attraente per un ingresso nel mondo del lavoro.

Fattore scatenante:

Oltre ai problemi di vecchia data, negli ultimi due anni sono emerse diverse ragioni aggiuntive per il lancio di un'iniziativa:

Condizioni di lavoro in generale

I salari sono sempre stati inadeguati e non paragonabili a quelli di altre professioni, considerando la responsabilità, le ore di lavoro, l'impegno e i rischi professionali. L'associazione dei datori di lavoro ASTAG non vuole un contratto collettivo di lavoro generalmente vincolante a livello nazionale per l'industria dei trasporti. Il motivo del rifiuto deriva principalmente dalla paura della controllabilità e dalla convinzione che gli imprenditori vogliano determinare autonomamente i salari.

Politica europea

Anche in Europa le condizioni di lavoro vengono regolarmente messe in discussione. Negli ultimi due anni, le legislazioni sociali sono stati adeguati. Tuttavia, in Europa esiste un divario sociale molto ampio. Mentre gli Stati occidentali come Francia, Belgio, Olanda e Germania sono favorevoli ai miglioramenti, gli Stati orientali vedono l'aumento degli standard sociali come uno svantaggio competitivo. Le discussioni sulla politica europea hanno dimostrato che l'Europa occidentale ha problemi simili ai nostri in Svizzera, ma l'Europa orientale non è disposta a seguire l'esempio. Paesi come la Polonia cercano ora i loro autisti in Ucraina o in Russia, ritenendo che questo rafforzi la loro posizione commerciale.

Discussione sui salari, salario minimo

È difficile guadagnarsi da vivere come autista in Svizzera con un salario mensile lordo inferiore a 5000 Fr. (x13). A causa degli orari di lavoro e degli incarichi, è necessario disporre di una propria automobile. In linea di massima si lavora in media 200 ore al mese, ma sono consentiti anche picchi fino a 250 ore al mese. L'autista ha una maggiore responsabilità nei confronti del legislatore e dei partner di trasporto, che può essere garantita solo con una vita privata ordinata e affidabile.

Gli autisti dell'Europa dell'Est vengono assunti in Svizzera per 3500-4500 franchi al mese. Una vita ordinata e decente non è possibile in Svizzera con questo salario.

Dobbiamo combattere il dumping salariale degli autisti provenienti dall'Europa dell'Est.

Esempio di Brexit

Per anni, la Gran Bretagna ha contato anche su autisti provenienti dall'Europa dell'Est. Con la Brexit e ulteriormente con la pandemia, questo ha portato ad un'interruzione della logistica. Le stazioni di servizio sono rimaste a secco, i negozi non sono più stati riforniti e anche l'industria ha avuto problemi nelle consegne.

La mancanza di autisti porta immediatamente al collasso della logistica. Il commercio al dettaglio e la fornitura di carburante ne risentirebbero gli effetti per primi. Seguiranno anche altri settori con tempi di consegna brevi, elevati fabbisogno di materiale e magazzini con riserve ristrette.

Autisti dall'Africa

Con la pandemia e la Brexit, la questione della carenza di autisti è stata discussa più intensamente nei media. Poiché anche in Europa gli autisti scarseggiano, alcune aziende di trasporto stanno già puntando a nuove fonti di autisti, ancora più economiche e provenienti da luoghi ancora più lontani. L'attenzione è rivolta all'Africa, all'Ucraina, alla Russia e alla Cina. Vogliamo evitare scenari simili alla Svizzera.

Gli autisti hanno un'importanza sistemica

La pandemia e la Brexit hanno dimostrato che l'economia ha assolutamente bisogno di conducenti di mezzi pesanti. Anche con il dispiegamento dell'esercito, non sarebbe possibile garantire i servizi di trasporto nemmeno a breve termine.

Demografia

L'età media degli attuali conducenti è di 52 anni. Molti andranno in pensione nei prossimi anni. Molti sono in pensione e hanno continuato a lavorare per esigenze del loro datore di lavoro. Inoltre, molti stanno ancora migrando verso altre professioni. La professione deve tornare ad essere interessante per i residenti in Svizzera, altrimenti ci sarà ancora più reclutamento di mano d'opera da paesi lontani.

Negli ultimi decenni, pochissimi giovani conducenti sono stati formati; la maggior parte dei giovani di età compresa tra i 25 e i 40 anni proviene dall'estero.

Differenze di abitudini, mentalità, formazione ed esperienza.

Più gli autisti devono essere reclutati lontano, meno le loro competenze corrispondono alle nostre esigenze. Oltre alle esigenze dei clienti e delle aziende di trasporto, ci sono anche quelle degli altri partner di trasporto sulla strada e quelle dei colleghi locali. Un autista la cui attività professionale

principale si svolge in Svizzera deve essere in grado di adattarsi alle esigenze Svizzere. Lavora ogni giorno in pubblico, circondato da molte altre persone. L'ambiente può aspettarsi una certa affidabilità e comprensione.

Carenza di autisti

In Svizzera abbiamo un problema strutturale che si è sviluppato negli ultimi tre decenni. Dal 1980 sono stati immatricolati e utilizzati in Svizzera 50.000 autocarri. Questo numero non è praticamente cambiato nel corso degli ultimi 40 anni, anche se oggi i camion trasportano molto più merci di allora. Prima del 1990, molti autisti provenivano dall'agricoltura o da altre professioni e venivano formati nell'esercito. Negli anni '90, con l'apertura dell'Europa dell'Est, le aziende svizzere del trasporto internazionale sono state messe duramente sotto pressione. Durante questo periodo, la Svizzera ha perso il lavoro per circa 5.000 camion. Alcuni autisti hanno lasciato il settore, una gran parte ha trovato lavoro nel trasporto nazionale. Il numero di nuove assunzioni è diminuito notevolmente. Dopo il 2000, i pesi totali dei veicoli pesanti sono stati aumentati da 28 a 40 tonnellate e, inoltre, è stato necessario evitare i chilometri a vuoto a causa dei costi della TTPCP. Di conseguenza, l'industria dei trasporti è diventata più efficiente. La domanda di nuove assunzioni è stata ancora una volta molto bassa. Inoltre, a seguito dell'espansione dell'UE verso est, i prezzi dei trasporti sono ulteriormente diminuiti, cosicché i trasporti di importazione ed esportazione sono stati assegnati ancora di più a società di trasporto straniere. Si può anche ipotizzare che il numero di trasporti di cabotaggio non dichiarati sia aumentato.

Da circa 10 anni non c'è più alcuna influenza esterna di questo tipo sui trasporti. Ciò nonostante, gli autisti mancanti vengono ancora reclutati all'estero. A causa dell'enorme divario salariale in Europa, gli autisti provengono sempre più spesso da Romania, Bulgaria, Ungheria e Slovacchia. Il settore stesso non è più abituato a formare un numero sufficiente di giovani conducenti indigeni, poiché negli ultimi anni è sempre stato possibile acquistare a basso costo.

Società a due classi

Attualmente esistono due gruppi di conducenti nel settore del trasporto su strada. Un gruppo è autoctono, ha un passaporto svizzero o è immigrato da molto tempo. Sono cresciuti qui o si sono integrati molto bene come immigrati. Di solito sono adeguatamente retribuiti e conoscono le esigenze del loro ambiente di lavoro.

Il secondo gruppo limita il proprio rapporto con la Svizzera al solo lavoro. Conoscono il codice della strada, le esigenze dei clienti e dei datori di lavoro. Il loro stipendio è inferiore di Fr. 1500.- a Fr. 2000.-. In Svizzera cercano di spendere il meno possibile perché tutto è troppo caro. Il loro centro di vita è la famiglia, lontano da qui. Non possono e non vogliono integrarsi qui. In Svizzera vivono nelle cabine dei camion, nelle stanze utilizzate più volte da più persone o negli alloggi in container. A causa delle norme sui pendolari transfrontalieri, dovrebbero tornare a casa dalla loro famiglia almeno ogni fine settimana, ma non lo fanno a causa delle lunghe distanze. La maggior parte del cibo consumato da loro in Svizzera proviene dai loro paesi d'origine.

Non c'è quasi nessuna comunicazione tra questi due gruppi. Entrambi i gruppi non si fidano l'uno dell'altro. Alcuni temono di perdere il lavoro a causa delle differenze salariali, mentre gli altri si considerano semplicemente dei lavoratori stranieri indesiderati ma tollerati.

Iniziativa di cura

L'associazione degli infermieri ha dimostrato che una votazione su questo tema è decisamente vincente. Certo, la pandemia ha causato un buon vento di coda durante e prima del voto. Ma i problemi erano noti da tempo. Nel 2017, al momento della raccolta delle firme, nessuno si aspettava una pandemia.

La pandemia ha evidenziato i problemi e aumentato il dibattito pubblico. Non dobbiamo aspettarci che un simile livello di sostegno alla nostra iniziativa si crei da solo fino al momento della votazione. Tuttavia, il nostro problema è più visibile perché i camion e gli autisti lavorano sotto gli occhi di tutti. Anche i politici dell'Europa occidentale vedono sempre più spesso il problema. Il nostro problema si è acuito negli ultimi anni e continuerà a farlo negli anni a venire.

Sulle singole parti del testo dell'iniziativa:

Gli autisti devono risiedere in Svizzera o nei Paesi limitrofi.

L'obiettivo è che gli autisti possano iniziare a lavorare con brevi spostamenti e vivere con le loro famiglie, ove possibile e necessario. L'attuale normativa sullo status di frontaliere prevede un viaggio di ritorno a casa ogni settimana. Il ritorno a casa nell'Europa orientale è difficilmente possibile a causa dei lunghi tempi di viaggio. Chi deve tornare a casa in Ungheria o in Slovacchia dopo il lavoro il venerdì e deve rientrare al lavoro alle 05:00 del lunedì mattina non può rispettare questo requisito senza mettere a rischio la propria salute e affidabilità.

Per questo motivo la maggior parte di loro rimane in Svizzera per diverse settimane. Questo non sarebbe nello spirito delle norme sui pendolari transfrontalieri e sarebbe vietato. Ma è difficilmente controllabile.

Sarebbe meglio se questi autisti si integrassero in Svizzera o nei paesi esteri vicini e si adattassero alle abitudini, alle leggi e ai valori locali. Chi dovrebbe ricevere lo stesso stipendio per lo stesso lavoro in Svizzera dovrebbe anche avere costi di vita comparabili. Se violano la legge, dovrebbero essere sanzionati in modo analogo con misure amministrative e non semplicemente cambiare paese e datore di lavoro.

Questa proposta impone solo lievi restrizioni alla libera circolazione delle persone. Tuttavia, questa misura non riguarda le restrizioni sull'origine, ma piuttosto l'adattamento delle persone interessate alle abitudini e ai requisiti del loro nuovo posto di lavoro.

Inoltre, tempi di percorrenza più brevi portano a una salute migliore, a una maggiore libertà e a maggior tempo per la famiglia e meno impatto per l'ambiente.

Il Consiglio federale dovrebbe fissare un salario minimo vincolante al livello delle industrie comparabili.

Da 15 anni stiamo cercando di creare un contratto collettivo di lavoro con regole chiare con l'ASTAG. Non ci siamo riusciti. ASTAG semplicemente non è disposta. Le attuali normative regionali sono molto diverse l'una dall'altra e non possono essere giustificate da un diverso costo della vita. Inoltre, i regolamenti regionali sono pieni di scappatoie ed eccezioni. Le cifre mostrano piuttosto i poteri regionali tra i partner negoziali più che normative adeguate per i conducenti. Inoltre, solo i membri dell'ASTAG sono tenuti a rispettare i salari minimi. Coloro che vogliono aggirare il salario minimo sono usciti dall'ASTAG o si servono di appaltatori che non sono tenuti a rispettare il salario minimo. Nelle trattative, l'ASTAG sostiene ripetutamente che non è possibile ottenere salari minimi migliori a causa della situazione di concorrenza. L'ASTAG non vuole un CCL generalmente vincolante, perché sarebbe controllabile e non sarebbero più possibile le scappatoie. Inoltre, l'ASTAG dovrebbe monitorare e, se necessario, rimproverare i singoli membri. Dobbiamo presumere che non sarà possibile negoziare un contratto collettivo di lavoro generalmente vincolante con l'ASTAG nei prossimi anni.

Cabotaggio

Chiediamo una legge per combattere il cabotaggio.

Un veicolo immatricolato all'estero può effettuare solo trasporti di importazione ed esportazione. Non è consentito effettuare trasporti nazionali. Tuttavia, questo viene fatto regolarmente. Grazie ai costi più bassi, questi trasporti sono interessanti e redditizi per tutte le parti coinvolte. Poiché tutti i soggetti coinvolti traggono profitto da questi trasporti e sono difficili da controllare sulla strada, il numero di casi non denunciati è molto alto. Le operazioni di carico e scarico avvengono spesso su proprietà private chiuse.

Il cabotaggio è vietato dall'Accordo sui trasporti terrestri con l'UE. Tuttavia, poiché non esiste una legge che lo attui, le autorità non controllano il cabotaggio, o lo fanno solo occasionalmente e con molta cautela, e solo in singoli casi. Il numero di casi non segnalati rimane elevato. Le indagini condotte presso i nostri membri mostrano che il cabotaggio è un evento regolare. Mancano le possibili misure di controllo e le autorizzazioni per le autorità a ispezionare in modo rapido e veloce i documenti di mittenti, destinatari, trasportatori e altre autorità. Mancano anche metodi per la valutazione delle sanzioni.

Senza una legislazione sul cabotaggio, le aziende di trasporto nazionali sono ripetutamente costrette ad abbassare i prezzi al di sotto del prezzo di costo, poiché le aziende di trasporto straniere possono calcolare e offrire costi inferiori. Si può anche ipotizzare che le aziende di trasporto nazionali e gli agenti di trasporto passeranno gli ordini alle aziende straniere, guadagnando così denaro o almeno diventando più competitivi.

Formazione e perfezionamento

Il dispendio per la formazione è aumentato negli ultimi anni. Oltre alla formazione dei conducenti, dal 2009 è obbligatoria anche la formazione per il certificato di qualificazione dei conducenti (OAut). Senza contare il tempo necessario, per la formazione sono necessari tra i 5.000 e i 10.000 franchi svizzeri. In seguito, per il mantenimento della licenza sono dovuti circa 200 Fr. all'anno di costi di corso (senza contare il tempo impiegato). La formazione e l'aggiornamento sono fondamentalmente buoni, in quanto si concentrano sullo sviluppo del senso di responsabilità, sull'uso attento delle risorse e sulla sicurezza stradale. Inoltre, la cultura della discussione è notevolmente migliorata e c'è un modo più aperto e responsabile di affrontare i problemi. Questo ha ridotto il numero di incidenti negli ultimi 10 anni e ha portato a benefici personali anche ai conducenti.

Raramente la formazione dell'autista avviene con un apprendistato professionale. Sono disponibili circa 250 posti di apprendistato per soddisfare la domanda di 5000 autisti all'anno. La maggior parte degli autisti completa la propria formazione dopo il diploma, di solito a proprie spese o come misura per il mercato del lavoro offerta da un ufficio regionale di collocamento.

La legge considera unico responsabile l'autista e solo lui è responsabile dell'ottenimento della licenza di qualificazione. In linea di principio, questo è un bene e dovrebbe rimanere tale nel senso di mantenere la responsabilità. Poiché si tratta di mantenere la propria licenza, alcuni autisti finanziano da soli i costi della formazione continua e molti di loro mettono a disposizione anche il tempo.

Le discussioni sul pagamento dei costi del corso da parte del datore di lavoro sono noiose e spiacevoli per alcuni conducenti. Di conseguenza, la partecipazione al corso viene rimandata all'ultimo giorno possibile e il conducente non ha alcuna garanzia di poter rinnovare la propria licenza. La formazione costa 200 franchi all'anno per autista. In alcune aziende, i superiori vedono il pagamento dei costi del corso come un regalo al dipendente. A prescindere da ciò, molte aziende responsabili supportano i loro conducenti anche nella formazione continua, purtroppo non tutte.

Sarebbe quindi opportuno che gli autisti potessero frequentare i corsi indipendentemente dalla volontà del loro datore di lavoro. In altri settori di lavoro dove l'istruzione è obbligatoria, la formazione è sovvenzionata dallo Stato.

Perseguiamo l'obiettivo di una giornata di formazione professionale continua all'anno, ma questo non deve portare a una maggiore dipendenza dal datore di lavoro. Dovrebbe essere possibile finanziare la formazione continua indipendentemente dall'influsso del datore di lavoro. In ogni caso, il pagamento dei contributi di formazione non dovrebbe avvenire al datore di lavoro, al fine di garantire l'indipendenza del conducente. Inoltre, molti autisti lavorano per diversi datori di lavoro.

Dovrebbe essere possibile coprire i costi annuali per le riqualifiche professionali con un budget di 30 milioni di franchi svizzeri. Come in precedenza, le persone con una formazione completa arriveranno dall'estero, saranno formate dall'esercito o avranno completato una formazione professionale. Il calcolo si basa su una media di 7500 Fr. di costi di formazione per persona per 4000 nuove persone riqualificate.

Sono necessari 20 milioni di franchi per i costi di formazione nel settore del trasporto merci. Considerando le entrate della TTPCP, si tratta di importi molto ridotti. Tale somma è sufficiente a coprire i costi della formazione continua dell' OAut nel settore del trasporto merci e passeggeri.

La formazione continua degli autisti di 3,5 t (categoria furgoni) non è regolamentata in questo senso. Non esiste una formazione obbligatoria, anche se ci sono delle buone ragioni per farlo. L'esperienza ha dimostrato che la formazione continua volontaria per i conducenti non è molto promettente, poiché vi partecipano solo persone con un'attitudine alla formazione. Se venisse introdotta una formazione continua obbligatoria per questo settore, anche i costi dovrebbero essere sostenuti dallo Stato. Poiché non esiste una formazione continua obbligatoria per i conducenti di veicoli più leggeri di 3,5 t, un autista di furgoni per le consegne di merci potrebbe almeno beneficiare dell'assunzione dei costi di formazione come un autista di autobus o camion. Il dispendio di tempo è a carico dell'autista o del suo datore di lavoro, a seconda delle possibilità. La legge prevede già che il tempo per la formazione continua obbligatoria sia a carico del datore di lavoro. Non ha alcun senso che la Costituzione federale lo preveda ulteriormente.

La formazione continua deve essere completata in Svizzera. Anche coloro che lavorano in Svizzera devono seguire una formazione complementare in base alle condizioni locali. Non si tratta solo degli aspetti tecnici della professione di guida. Comprende anche come trattare con i clienti e i partner di trasporto e di conoscere la legislazione e i valori svizzeri.

Temi e argomenti

Determinare dove vivono e lavorano gli autisti è populista?

Sono poche le professioni che fanno così tanto affidamento su dipendenti provenienti dall'estero. Inoltre, il lavoro è rilevante dal punto di vista sistemico. Da un lato, vogliamo pendolari con distanze ragionevoli e dignitosi che permettano alle persone di arrivare al lavoro riposate. D'altra parte, con la Brexit, abbiamo visto cosa succede quando molti autisti non si presentano al lavoro la settimana successiva perché non possono viaggiare.

Riteniamo che sia sbagliato e moralmente riprovevole cercare autisti all'estero per la Svizzera, farli lavorare in Svizzera e sapere che sarebbe impossibile vivere con il salario per questo lavoro qui nel nostro paese. Importiamo manodopera a basso costo che non vogliamo far vivere qui perché sarebbe troppo costosa. D'altra parte, sappiamo che c'erano molti autisti locali che amavano il loro lavoro, ma erano costretti ad accettare altri lavori a causa del salario troppo basso e del costo della vita elevato.

Non si tratta di escludere le persone di origine lontane, ma piuttosto di integrarle qui e di evitare percorsi lavorativi e tempi di viaggio disumani.

Questa iniziativa è xenofoba?

L'iniziativa è destinata ad avere un effetto positivo su tutti gli autisti che lavorano in Svizzera e vivono in Svizzera o nei Paesi vicini. Non si tratta di origine o di cittadinanza. L'iniziativa ha un effetto protezionistico sulle persone che esercitano la professione e le protegge dalla concorrenza a basso costo e dal dumping salariale proveniente dall'estero. L'iniziativa non è xenofoba. Vogliamo piuttosto che i colleghi professionisti provenienti dall'estero si integrino meglio con noi.

Perché abbiamo bisogno di autisti locali?

Se la maggior parte degli autisti vive all'estero, anche l'azienda di trasporti può essere trasferita all'estero. Non ci sarebbe quindi bisogno di una legge sul cabotaggio. Non c'è più bisogno di un'industria di trasporto nazionale per i trasporti in Svizzera. I camion possono essere dislocati all'estero per molti trasporti e il mercato nazionale può essere servito dall'estero. Questo potrebbe essere più economico già oggi. Ma gli effetti sulla sicurezza degli approvvigionamenti sarebbero fatali.

In caso di crisi, accadrebbe la stessa cosa che è successa con le mascherine igieniche all'inizio della pandemia nel 2020: mancherebbe il trasporto. L'unica differenza è che sarà più difficile giustificare la non necessità di questi trasporti.

Perché la professione di autista ha bisogno di un trattamento speciale?

Da un lato, la professione di autista è rilevante dal punto di vista sistemico, dall'altro, non c'è quasi nessun'altra professione che abbia un carico di lavoro orario così elevato con salari così bassi. Negli ultimi anni, molti autisti hanno abbandonato la professione e hanno cambiato attività. Inoltre, negli ultimi 30 anni non è stato formato un numero sufficiente di nuovi conducenti. Ma il servizio deve essere fornito qui ed è necessario per mantenere la nostra economia. Anche la Svizzera aveva una carenza di autisti all'inizio della pandemia. La logistica ha funzionato perché gli altri hanno lavorato più intensamente e più di quanto normalmente consentito. L'OLR ha dovuto essere temporaneamente adattato con una legge d'emergenza.

I salari sono già abbastanza alti

I residenti hanno spesso stipendi tra i 5.000 e i 6.500 franchi al mese. Si può vivere con questi stipendi. Gli stranieri non ancora integrati hanno un salario da Fr. 3'500.- a Fr. 4'500.-. Dopo aver detratto l'affitto, l'assicurazione sanitaria e le tasse, non rimane molto. Non si può vivere in Svizzera con salari così bassi. Attualmente l'economia funziona e non c'è quasi disoccupazione tra gli autisti. Solo pochi anni fa un autista di 55 anni aveva difficoltà a trovare un nuovo lavoro. Invece di uno stipendio mensile di 5.500 franchi moltiplicato per 13, gli sono stati offerti solo 4.500 franchi moltiplicati per 12. Questi tempi si ripeteranno.

Ci sarebbero altri problemi più importanti come il parcheggio, gli ingorghi e i controlli di polizia.

Questi problemi esistono. La Svizzera è sempre più congestionata. Lo spazio è costoso e i proprietari privati sono sempre meno disposti a mettere a disposizione del pubblico gli spazi inutilizzati. Il trasporto internazionale su strada oggi gestisce la logistica senza depositi propri. La maggior parte delle aziende non è più in grado di disporre di parcheggi per il proprio parco veicoli, almeno nella sede aziendale. I veicoli circolano sempre negli spazi pubblici senza pagare. Questi problemi sono ancora più difficili da risolvere. Poiché il lavoro diventa sempre più difficile, dovrebbe almeno essere retribuito adeguatamente.

Gli autisti cambiano lavoro a causa di ingorghi e controlli di polizia

Negli ultimi anni i controlli di polizia sono diventati più cordiali e comprensibili. Grazie al miglioramento della formazione degli autisti, anche il numero di reclami è diminuito. Gli ingorghi sono ancora presenti, per di più con una tendenza all'aumento. Ogni professione ha le sue sgradevolezze. A volte gli autisti devono chiedere comprensione ai clienti. Se l'azienda e il responsabile della spedizione comunicano e pianificano in modo corretto e onesto con i clienti, il lavoro funziona meglio.

I prezzi dei trasporti sono troppo bassi, motivo in più per avere bisogno di autisti economici.

Chiunque segua questa strategia commerciale commette un errore e pensa a breve termine. A un certo punto, finiranno gli autisti. Un'azienda può permettersi questa strategia per un breve periodo. Un'intera industria sta rovinando anche le buone aziende e si sta avviando al collasso.

Che cos'è un autista, chi ne fa parte?

Fondamentalmente, chiunque trasporti merci o persone per lavoro dovrebbe essere considerato un autista. Il gruppo più semplice da definire è quello delle persone che effettuano trasporti con veicoli commerciali pesanti. Per principio, possiedono una licenza di qualificazione OAut.

Appartengono a questo gruppo anche gli autisti di furgoni per le consegne che svolgono questa attività a livello professionale. La distinzione dai tassisti spesso non è così semplice e deve essere definita più chiaramente nell'implementazione. Questo vale in particolare per i numerosi lavoratori part-time o autonomi. Le norme contenute nel testo dell'iniziativa si applicano fondamentalmente a tutti gli autisti, indipendentemente dal settore. Al di fuori del settore dei trasporti, le condizioni sono di solito migliori e non sarà un problema per questi settori rispettare queste norme.

La normativa si applica anche ai conducenti stranieri che lavorano in Svizzera ma sono impiegati all'estero?

In linea di principio, queste norme si applicano a tutti gli autisti che lavorano con un veicolo immatricolato in Svizzera. Sono compresi gli autisti che prendono residenza in Svizzera, che lavorano come pendolari transfrontalieri, che lavorano con permessi di 90 o 120 giorni o che comunque lavorano in Svizzera per periodi più lunghi o su base ricorrente.

Sono esclusi gli autisti che guidano un veicolo straniero in transito o che effettuano solo viaggi di importazione o esportazione con un veicolo straniero. Inoltre, questi non hanno un contratto di lavoro svizzero. Il divieto di cabotaggio deve quindi essere rigorosamente controllato.

Anche nell'UE ci sono sforzi per migliorare le condizioni di lavoro degli autisti.

I trasporti diventano più costosi

Ciò che non costa nulla non vale nulla. La sostenibilità non riguarda solo i camion ecologici e puliti, ma anche gli autisti che possono vivere del loro lavoro. Inoltre, lo stipendio dell'autista rappresenta solo una piccola parte dei costi totali di trasporto. È probabile che gli operatori di mercato più economici debbano aumentare i loro prezzi o scomparire. In cambio, il consumatore può essere certo che l'autista lavora con piacere.

Anche gli autisti stranieri sono persone

I criteri per un'assunzione devono essere ricercati nelle loro competenze. Oltre a guidare un veicolo, però, c'è di più. Si tratta di abilità nel caricare e scaricare, nel trattare con i clienti e con l'ambiente sia nel traffico che fuori strada. Gran parte del lavoro si svolge in pubblico. Per questo motivo, il pubblico e il legislatore hanno il diritto di avanzare richieste e di aspettarsi un comportamento rispettoso. Un autista che non conosce la Svizzera e non può o non vuole integrarsi perché vive lontano avrà difficoltà a soddisfare queste richieste. Per questo motivo, ci aspettiamo che la formazione venga completata anche in Svizzera.

Non si tratta di escludere gli stranieri, ma di integrarli, di trattarli in modo uguale e di pagarli in modo uguale.

Il Consiglio federale non farà regali con il salario minimo

Ci aspettiamo che il Consiglio federale stabilisca un salario minimo che permetta di vivere in Svizzera con una famiglia. Si presume che chiederà informazioni alle varie parti interessate e che sappia di chi ha bisogno per un'offerta nazionale funzionante: autisti e aziende di trasporto. Un salario minimo dignitoso non deve essere un danno per le aziende di trasporto. Alla fine è il mittente che deve pagare. Il Consiglio federale sa che ha bisogno di autisti nella buona e nella cattiva sorte.

Finanziamento

Un'iniziativa comporta costi per la raccolta delle firme e per la campagna di voto. I costi per la raccolta delle firme possono essere sostenuti dall'associazione Les Routiers Suisses.

Per una campagna di votazione popolare, i finanziamenti non sono sufficienti e dobbiamo cercare un sostegno finanziario. Non ci sono partiti, ricchi finanziatori, associazioni imprenditoriali o investitori dietro questa iniziativa. Dietro questa iniziativa ci sono persone e necessità.

5 anni sono troppi

Possono passare diversi anni prima che l'influenza di un'iniziativa si faccia sentire. Spesso passano 5 anni dall'inizio della raccolta delle firme al voto. È molto difficile per noi prevedere in quale situazione economica e politica si troverà la Svizzera. Può anche darsi che, sulla base dei nostri attuali sforzi, tra 5 anni alcuni dei nostri problemi saranno stati risolti prima del voto.

Se non iniziamo oggi, non cambierà mai nulla. Il lancio di un'iniziativa fa riflettere. Il Consiglio federale e il Parlamento possono fare delle controproposte. Forse certe opinioni cambieranno anche dall'ASTAG.