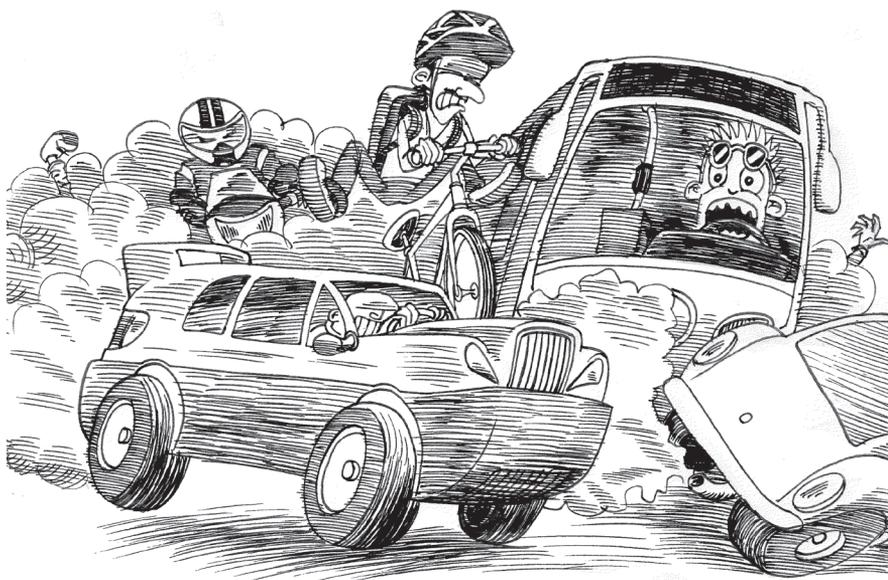




Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus

La salute sul lavoro

Indagine del settore bus
del sindacato del personale dei trasporti (SEV)





Prefazione

«Come va?» è la tipica domanda che ci rivolgiamo quando incontriamo amici, colleghi, parenti e vicini di casa. A volte, siamo veramente interessati alla risposta, ma spesso si tratta solo di una frase di circostanza.

Una decina di anni fa, invece, i conducenti di bus del SEV hanno voluto conoscere l'esatto stato di salute delle loro colleghe e dei loro colleghi e hanno promosso un'indagine sui disturbi indotti dalla professione. Il risultato ha chiaramente confermato la presenza generalizzata dei problemi analizzati dall'indagine.

Essa ha quindi potuto essere utilizzata quale base per un lavoro sindacale mirato che ha portato i primi frutti.

Oggi vogliamo procedere a una nuova indagine. Negli ultimi anni vi sono stati alcuni progressi, ma vorremmo capire, al di là delle percezioni soggettive dei partecipanti, se il nostro lavoro sindacale ha saputo individuare le priorità corrette. Per questo, riproponiamo le medesime domande della prima indagine.

Questa nuova inchiesta ci indica chiaramente i punti sui quali dobbiamo continuare a lavorare.

Barbara Spalinger,
Vicepresidente





Perché una nuova indagine

Nel 2010, i membri del comitato del settore bus del sindacato SEV avevano lanciato un allarme dopo aver constatato come le questioni inerenti alla salute sul posto di lavoro fossero troppo spesso trascurate, per mancanza di tempo e di mezzi.

Hanno quindi lanciato un progetto che aveva l'ambizione di andare oltre i confini di un semplice rilievo dello stato di salute dei conducenti di autobus. Questa indagine ha favorito il lancio di campagne sindacali su temi diversi, come «10 ore bastano!», che punta a migliorare la durata delle giornate lavorative, o «WC e non cespugli» per garantire l'accesso ad un WC.

A distanza di otto anni, abbiamo ricavato l'impressione che le problematiche inerenti alla salute sul posto di lavoro abbiano effettivamente fatto registrare progressi. Per verificarne la fondatezza, abbiamo sottoposto alle e ai conducenti di bus lo stesso questionario, in modo da poter paragonare la percezione dei dipendenti dei trasporti pubblici di tutta la Svizzera.

Metodo d'indagine

I questionari sono stati distribuiti nelle varie aziende, ad ogni conducente, tramite le caselle personali nei depositi. Abbiamo inoltre approfittato delle assemblee sindacali per ricordare l'importanza di questa indagine e, durante le stesse, abbiamo dedicato del tempo per permettere ai partecipanti di rispondere alle domande.

Il questionario affronta quattro temi principali:

- a. Salute
- b. Difficoltà sul lavoro
- c. Ergonomia
- d. Ambiente sul lavoro

Il questionario contempla domande sui singoli temi. Le rispettive risposte vanno considerate in modo essenzialmente soggettivo, ma riflettono in modo concreto le sensazioni e le percezioni delle e dei conducenti.

Questa indagine non ha quindi la pretesa di fornire dati «scientifici» sulle condizioni di vita e di lavoro, né indicazioni «mediche» su questi temi, ma di informare sulla natura e la frequenza delle percezioni individuali.

Abbiamo utilizzato tutti i 497 questionari, anche se alcuni interpellati hanno evitato di fornirci i dati personali richiesti (età, formazione scolastica e professionale, tipo di servizio), nonostante avessimo garantito di trattare tutti i questionari in modo assolutamente confidenziale.

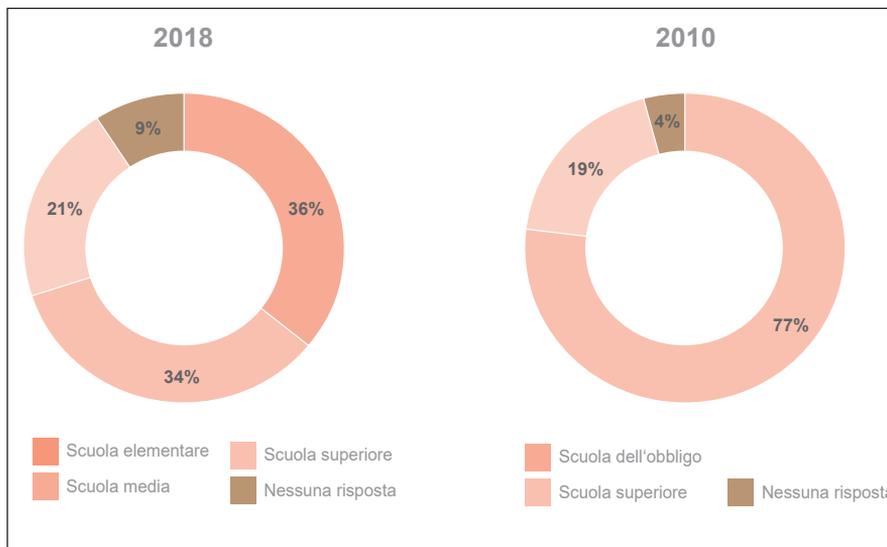
Abbiamo deciso di suddividere i risultati nelle seguenti categorie d'età:

25 – 35 anni / 36 – 45 anni / 46 – 55 anni / 56 – 65 anni. Abbiamo infatti ritenuto interessante verificare le differenze di percezioni a seconda dell'età, in modo particolare per le domande sulla salute e le difficoltà sul lavoro.

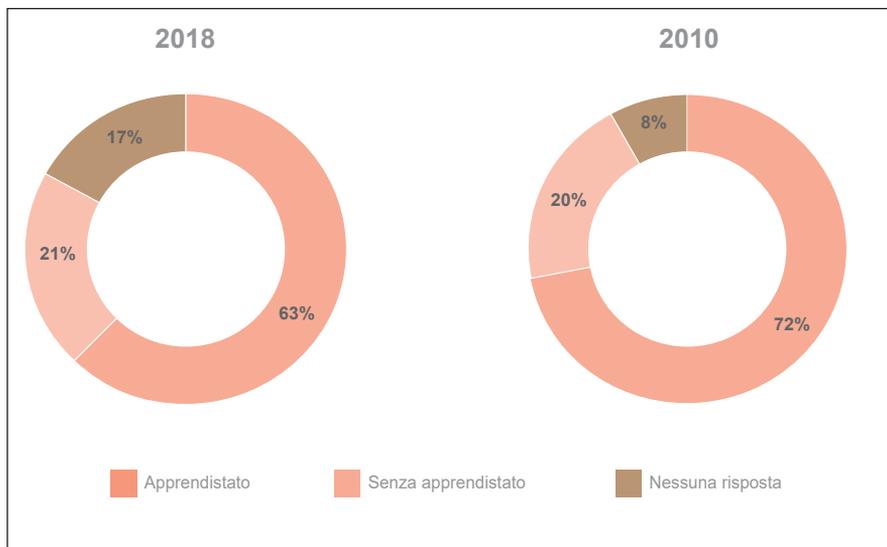




Formazione scolastica



Formazione professionale





«Cerco di relativizzare le difficoltà del lavoro»

Arthur, 58 anni, è un tipo tosto. Nell'azienda in cui lavorava prima come conducente di autobus aveva tenuto testa al suo direttore, finché quest'ultimo lo ha licenziato per una sciocchezza. Arthur ha fatto ricorso alla protezione giuridica del SEV, ma pur avendo vinto la causa si è dovuto cercare un altro posto di lavoro. «Non ho fatto nemmeno un giorno di disoccupazione. Mi hanno subito assunto nell'impresa dove lavoro adesso, ma con 1200 franchi di salario in meno. A quel tempo è stato molto duro digerire un simile taglio in busta paga, perché avevamo appena comprato una casa e con due bambini da crescere.»

Quando si superano prove così difficili sul piano professionale, ci si fa per forza una certa corazza. Così Arthur non dà volutamente troppo peso ai problemi del suo lavoro come conducente di autobus. «È vero, cerco di relativizzare le difficoltà del mestiere. Però si deve ammettere che lavoriamo con orari molto ristretti. **Al termine del percorso, il tempo per invertire la direzione di corsa non basta per recuperare eventuali ritardi.**

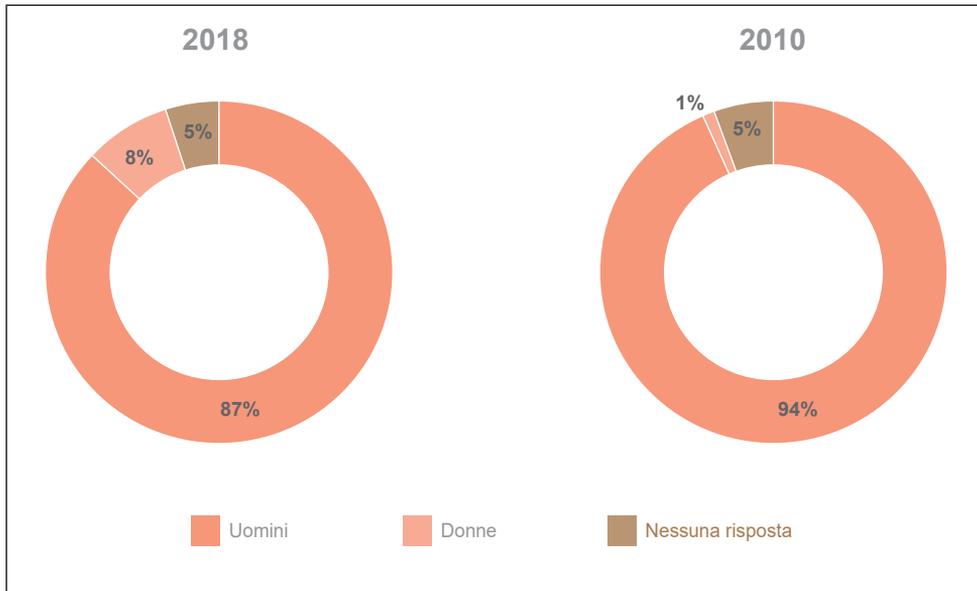
Il risultato è che spesso siamo al volante per tre o quattro ore di fila. Se a questo aggiungi gli automobilisti aggressivi che non amano stare dietro a un autobus, capisci perché a volte qualche nostro collega perde le staffe.»

Gli autisti di bus si suddividono in conducenti di città e di campagna. Arthur rientra nella seconda categoria, dato che lavora sulle linee regionali. «**Confesso che non potrei guidare sempre nel cuore di una città. È davvero troppo stressante.** Io viaggio alternativamente su due linee regionali. Conosco la maggior parte dei miei clienti. In generale si tratta di persone simpatiche. A volte capita di dover affrontare passeggeri nervosi perché siamo in ritardo. Cerco di non prenderla troppo sul personale, mi dico che se gli orari non vengono rispettati la colpa è dell'azienda e non mia. Eppure con il SEV facciamo continuamente notare alla direzione che i tempi di percorrenza sono calcolati senza sufficienti margini di manovra.»





Autista di bus – una professione maschile



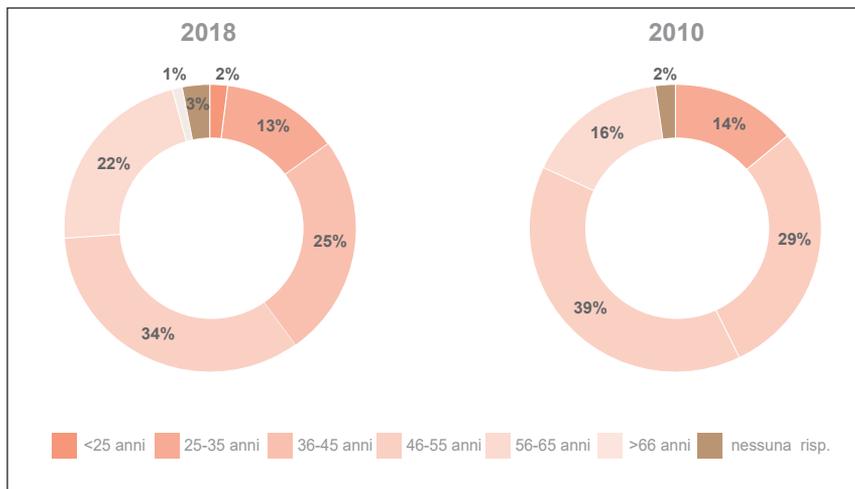
A dieci anni di distanza, possiamo constatare un lieve calo della quota di uomini che lavorano nei trasporti pubblici. Siamo tuttavia ancora molto lontani da una parità tra i generi nella professione. In una fase in cui le aziende stanno reclutando personale, è interessante chiedersi perché il settore richiami così poche donne. Si potrebbe infatti pensare che l'organizzazione del lavoro e gli orari atipici dovrebbero permettere l'integrazione del lavoro a tempo parziale e la conciliazione delle esigenze di lavoro con quelle familiari.

Abbiamo identificato gli elementi seguenti che giustificano la mancanza di attrattività di questo lavoro: 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 le esigenze di lavoro e famiglia. Nelle aziende, il lavoro a tempo parziale è troppo spesso ancora considerato come una soluzione di ripiego da concedere a lavoratori stanchi, poi impiegati per risolvere i problemi di pianificazione. 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.





Età dei partecipanti

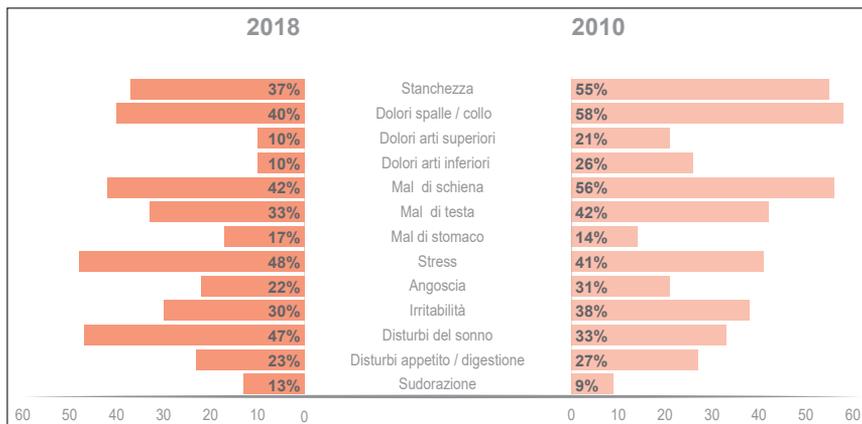


Si può constatare un aumento delle persone oltre i 55 anni d'età che, da 16% del 2010, sono ormai il 22% del personale. A questo aumento non corrisponde un aumento del numero dei più giovani. In mancanza di un'inversione di tendenza, le aziende si ritroveranno confrontate con gravi problemi di effettivi.

Problemi di salute rispetto alle categorie d'età

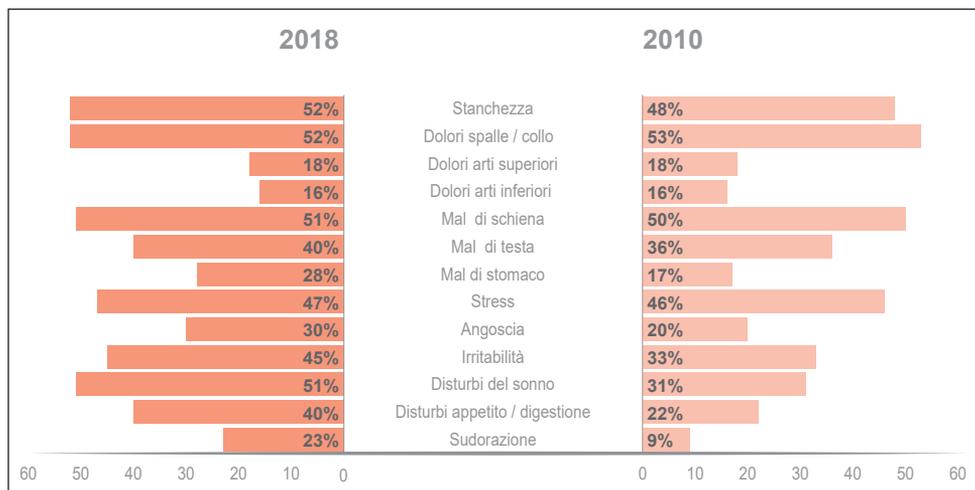
Salute; gruppo da 25 a 35 anni

Secondo l'organizzazione mondiale della salute (OMS) «la salute è uno stato di completo benessere fisico, psichico e sociale e non semplicemente assenza di malattia».

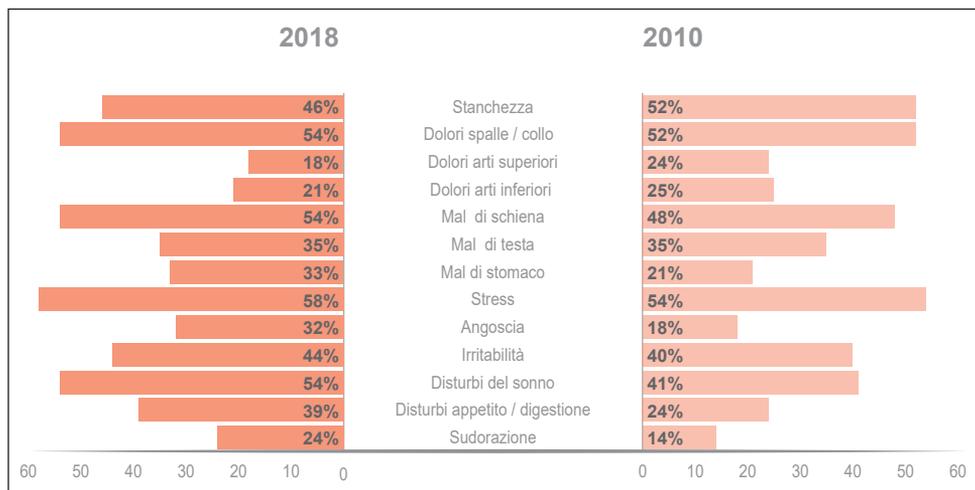




Salute; gruppo da 36 a 45 anni

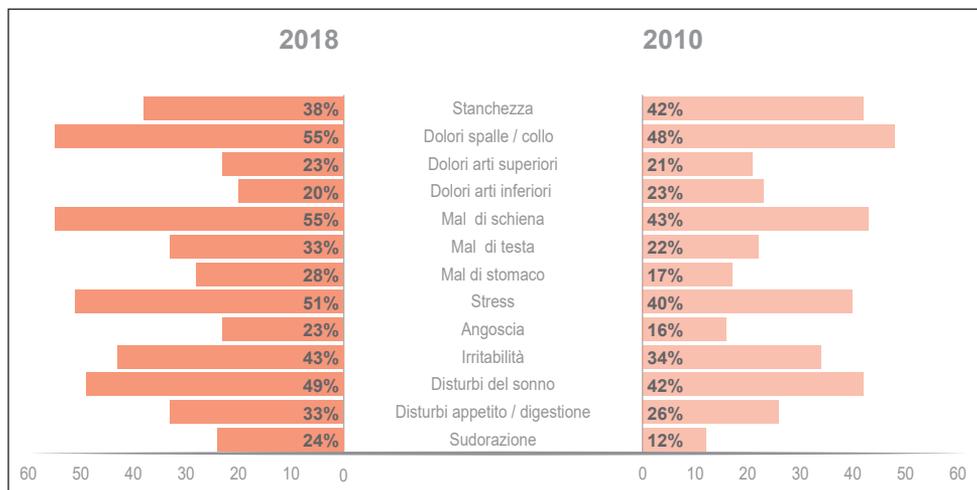


Salute; gruppo da 46 a 55 anni





Salute; gruppo da 56 a 65 anni



A distanza di 8 anni, possiamo constatare un aumento dei disturbi del sonno, dell'appetito e della digestione, che appaiono come elementi preponderanti dei problemi che affliggono i e le conducenti dei trasporti pubblici. Il questionario chiedeva alle e ai conducenti di descrivere i disturbi della salute che li inducono a consultare un medico.

Abbiamo inoltre chiesto alle e ai conducenti di esprimersi sulle condizioni soggettive di salute, ossia sullo stress percepito.

Stress e peso del lavoro

In linea generale, possiamo constatare come le domeniche, considerate nel 2010 come un fattore di scarso peso, siano ora considerate come molto più difficili da sopportare. La stessa considerazione è applicabile alle ore di punta, percepite dalle autiste e dagli autisti come molto stressanti. Il peso del lavoro notturno è per contro diminuito del 10 – 20%, a seconda della categoria d'età.

Fattori di stress legati al lavoro di autista sono la guida in condizioni di traffico denso, l'aggressività degli altri utenti della strada e la crescita del numero di due ruote. Un autista su due dichiara di soffrire di stress, mentre secondo il Job Stress Index 2018 in Svizzera questa proporzione è di un/a salariato/a su quattro.





Lo stress consiste in uno stato di tensione, di eccitazione sgradevole e continua, generata da un compito o da un'esigenza che la persona in questione non è sicura di saper affrontare. Per contro, ciò che induce una persona ad impegnarsi nel proprio lavoro e a dimostrare come lei sia importante e indispensabile non viene considerato stress. Gli autori considerano quindi lo stress un fattore negativo.

Lo stress si concretizza di conseguenza in:

- disagi dei collaboratori per le scadenze e la mole di lavoro;
- un assenteismo sovente superiore alla media, disturbi del sonno, dolori gastrici, nausea, mal di testa ecc.;
- un aumento degli infortuni, degli incidenti e dei malfunzionamenti;
- un clima di lavoro compromesso da impazienza e irritazione.

La conoscenza del legame tra stress e disturbi permanenti della salute deve sensibilizzarci nei confronti della continuità causale del processo, in quanto lo stress è un fenomeno di adattamento del nostro corpo volto a permetterci di reagire agli stimoli dell'ambiente che ci circonda. In un contesto stressante, il nostro organismo reagisce in 3 fasi: allarme, resistenza e sfinimento, secondo la sindrome generale di adattamento scoperta nel 1935 da Hanni Selye. 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.

Questo processo può indurre a considerare che un sintomo sia risolto quando sparisce, mentre invece ciò potrebbe essere dettato dall'aumento dello stress. Nel 2010, i e le conducenti si lamentavano del lavoro notturno. Ora sembra che si siano piuttosto ben adattati, mentre è aumentato il peso del lavoro domenicale e nelle ore di punta.

Fattori di stress come aggressività degli altri utenti della strada e dei clienti, ritardi sull'orario e disturbi del traffico sono calati. La contestualizzazione di questo calo con l'ambiente di lavoro e i disturbi di salute ci porta a considerarlo come una forma di interiorizzazione dello stress che si manifesta in disturbi dell'appetito, della digestione e del sonno, ossia una somatizzazione dello stress.

I tipi di dolore più comuni sono i DMS (disturbi muscoloscheletrici), che colpiscono i muscoli, le articolazioni, i tendini, i legamenti, i nervi e la circolazione sanguigna locale. Stare seduti per lunghi periodi di tempo crea disagio, intorpidimento e formicolio, che si manifestano con 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.





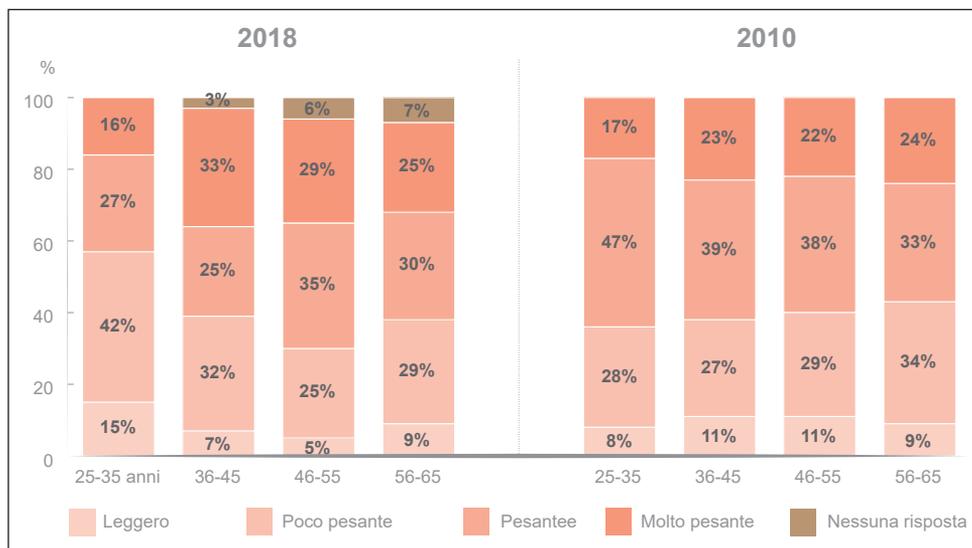
Ambiente sul lavoro

La soddisfazione complessiva sul lavoro è una questione di contesto. Infatti, in un contesto di tensione sul mercato del lavoro, flessibilità e salari poco attraenti legati in particolare al livello di formazione, i dipendenti valutano positivamente il loro lavoro in aziende di trasporto sussidiate in termini di sicurezza del posto di lavoro. Si parla molto spesso di libertà e indipendenza. Anche se il lavoro è sempre più «regolato», con orari di lavoro sempre più tesi, interventi e controlli del servizio di gestione del traffico nelle grandi città, si ha ancora la sensazione di avere il controllo a bordo del proprio mezzo. È gratificante notare che in questo lavoro, che si ritiene solitario, i dipendenti citano regolarmente la solidarietà tra i lavoratori come elemento di soddisfazione. Non c'è dubbio che il lavoro sindacale non sia estraneo a tutto questo.

Notiamo che circa un terzo dei conducenti ritiene di aver lavorato senza essere in pieno possesso delle proprie facoltà. Dobbiamo concludere che la politica di gestione dell'assenteismo messa in atto dalle aziende sia molto spesso percepita dal personale come una fonte di pressione e molti preferiscano andare a lavorare ammalati piuttosto che dover giustificare le loro assenze. Ciò dovrebbe costringerci a riflettere sulla sicurezza degli utenti e, in caso di incidenti che coinvolga un dipendente ritenuto «non idoneo alla guida», sulla sua responsabilità e su quella del suo datore di lavoro.

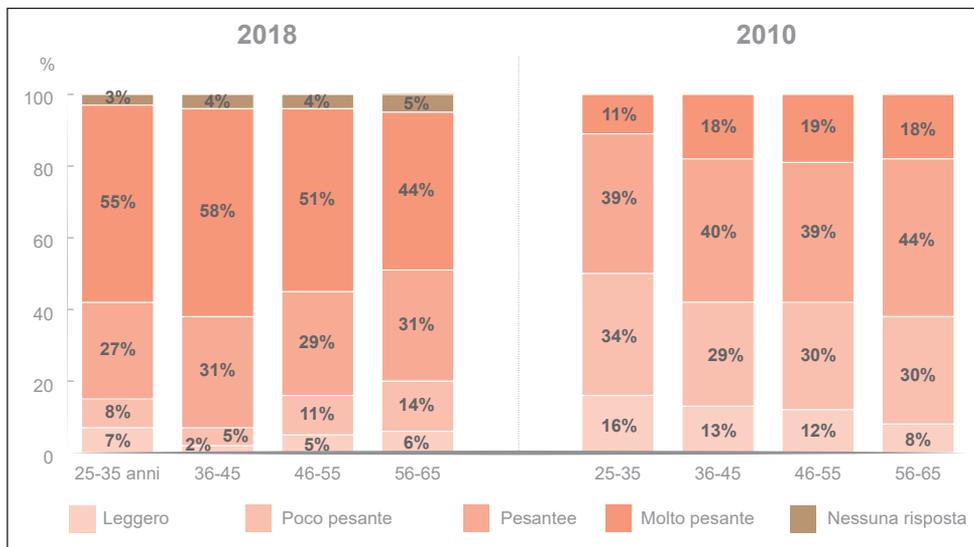
¹ <https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2011SA0088Ra.pdf>

Aggressività degli utenti / dei clienti

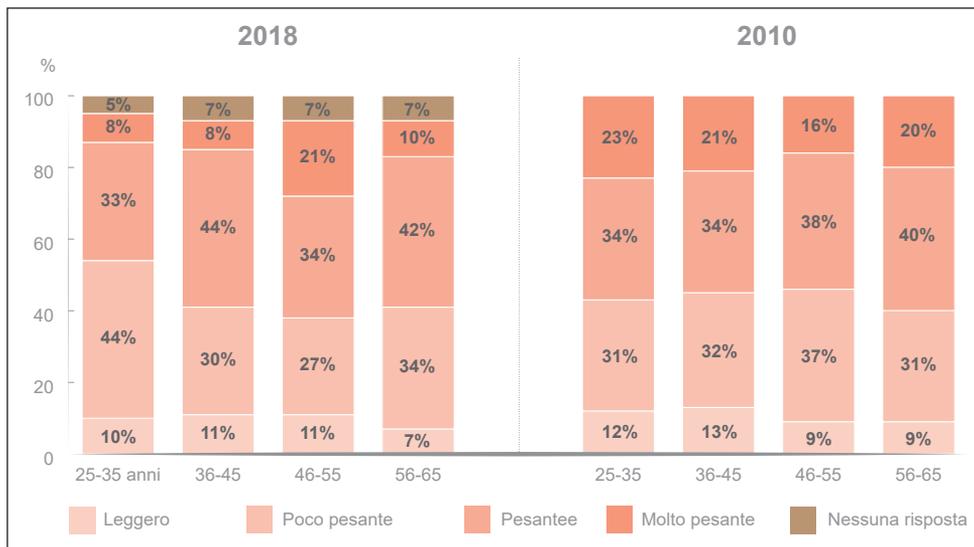




Ritardi sull'orario

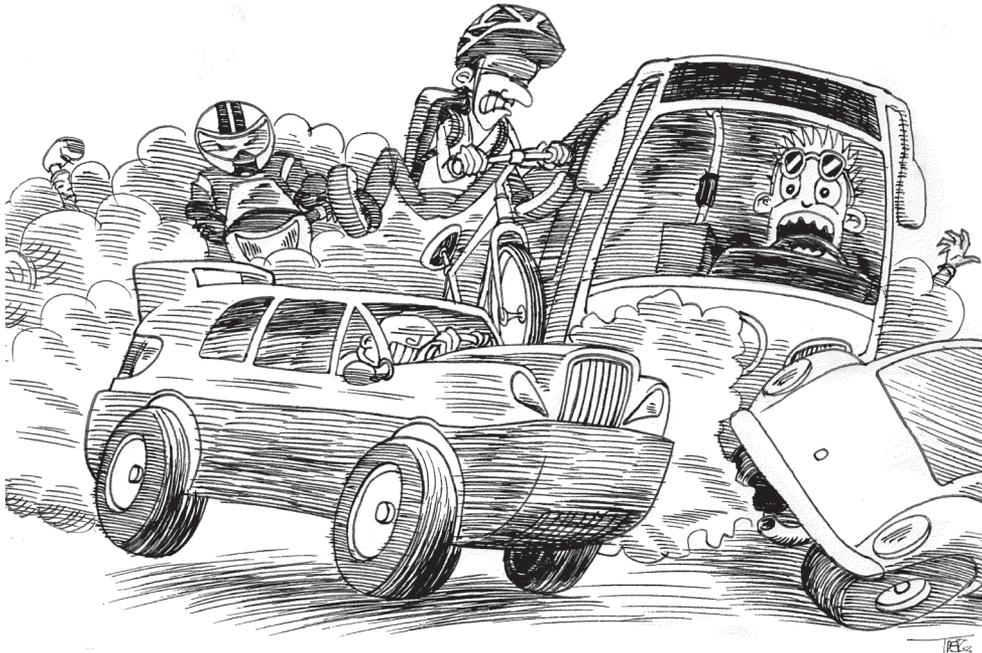
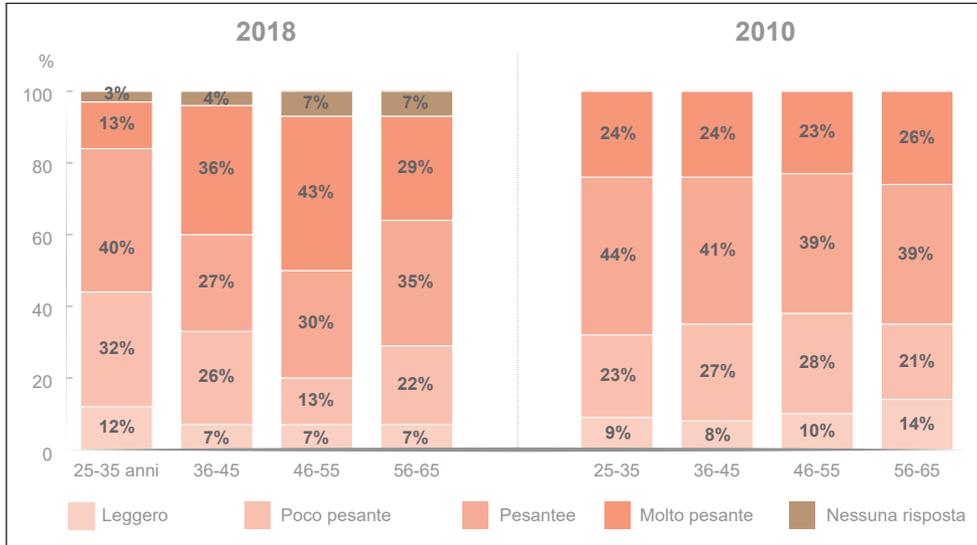


Disturbi del traffico





Aggressività degli altri utenti della strada





Lavoro notturno e a orari irregolari

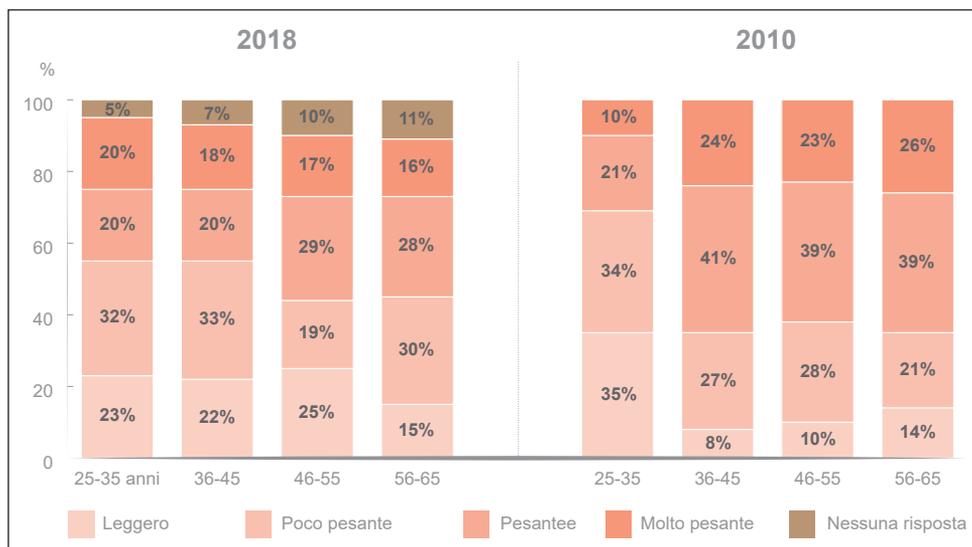
È stato dimostrato che il lavoro notturno e a orari irregolari influisce su eventuale sonnolenza, sulla qualità e la durata del sonno e sulla sindrome metabolica. Vi sono influssi anche sulla salute mentale, le prestazioni cognitive, l'obesità e l'aumento di peso. Gli studi indicano anche una prevalenza del diabete di tipo 2 e delle malattie coronariche e sono probabili effetti anche sulla gravidanza.

C'è una variazione individuale degli effetti degli orari unita ad altri fattori che possono essere individuali, come il cronotipo, o sociali e soprattutto a seconda che si tratti di una scelta personale o imposta da vincoli economici.

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.

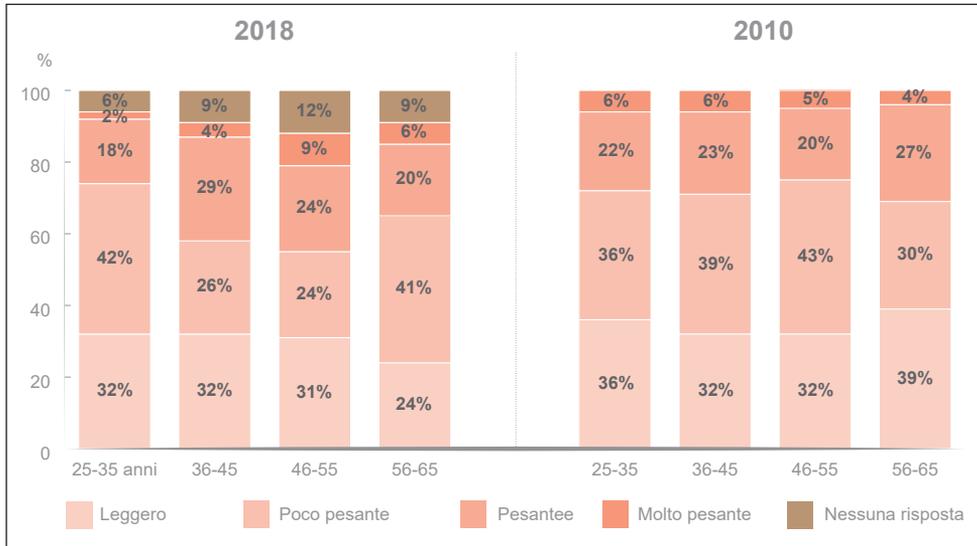
Circa 8 lavoratori su 10 considerano faticoso un turno di servizio di oltre 10 ore. Essere a disposizione del proprio datore di lavoro per più di 10 ore al giorno ha conseguenze importanti sulla vita dei dipendenti (difficoltà ad integrarsi nei club sportivi, vita associativa praticamente impossibile, vita familiare molto compromessa). I dipendenti più anziani sono i meno critici nei confronti dei lunghi orari di lavoro. Spesso hanno completamente interiorizzato questo problema e organizzato la loro vita sociale durante le lunghe pause, soprattutto nel traffico regionale dove ci sono fasce orarie deboli.

Lavoro notturno (dalle 22.00)

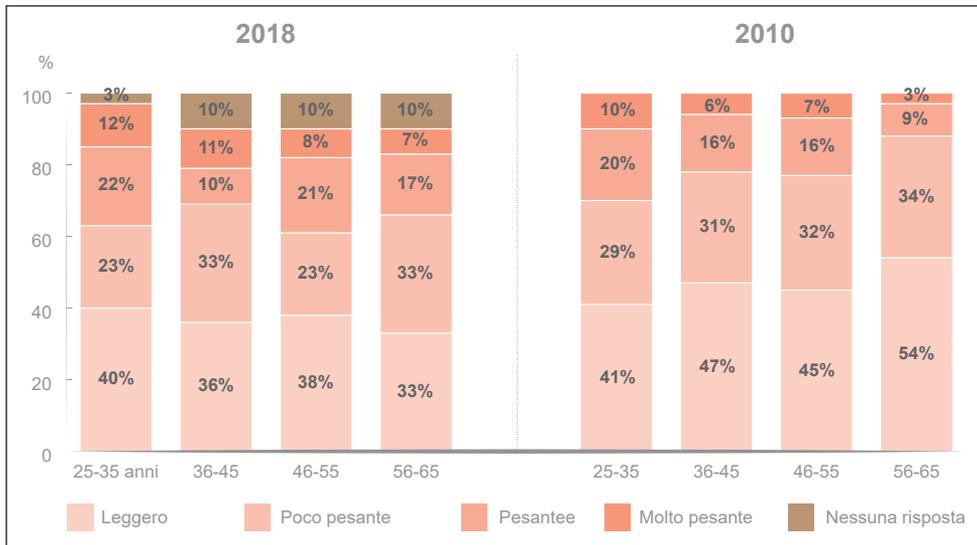




Lavoro serale (dalle 18.00)



Lavoro domenicale





«Mi sono fatta dare della stupida»

Per certe persone la vita è più complicata che per altre. È il caso di Greta, 56 anni. Data in affidamento all'età di sette anni, da giovane adulta è poi stata abbandonata dal marito. Anche se sola, carica di debiti e con due bambini in tenera età, Greta non si è mai data per vinta. «Per poter dare ai miei ragazzi una vita dignitosa ho accettato molti piccoli lavori. In seguito ho cercato un impiego stabile. Sono riuscita a farmi assumere dall'impresa di trasporti pubblici per la quale lavoro ancora oggi. Ero finalmente sicura di poter ricevere un salario il 25 di ogni mese.»

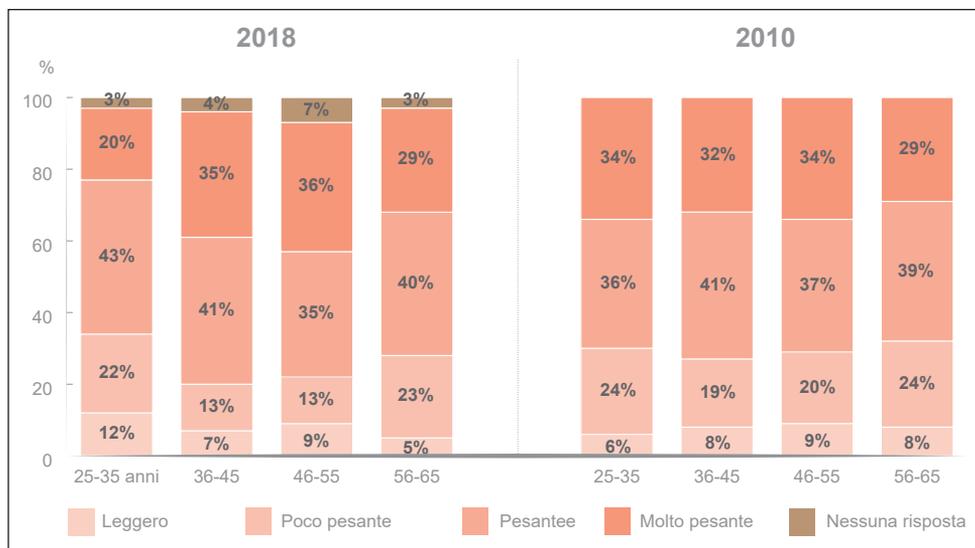
Sono ormai 19 anni che Greta si guadagna da vivere alla guida di un autobus. «Non si può immaginare come sono cambiate le condizioni di lavoro in tutti questi anni. **Praticamente a ogni angolo c'è un cantiere che rallenta la tua corsa.** Il traffico stradale si è terribilmente intensificato. Siamo circondati da monopattini e skateboard, oltre ai pedoni che attraversano distratti la strada a testa bassa. Occorre restare vigili ogni momento. Non è facile fermare un veicolo di dieci tonnellate e, ancora peggio, un autobus articolato che ne pesa 18.» A rendere il lavoro sempre più difficile per Greta, in questi 19 anni, non contribuisce solo la densità del traffico. La colpa è anche dei turni troppo lunghi e degli episodi di inciviltà. «Oltre a dover guidare nel traffico sempre più caotico, ci sono i nostri orari di lavoro che continuano ad allungarsi; tutto questo incide sulla vita privata ed esige particolare disponibilità da parte nostra. Senza dimenticare la recrudescenza della maleducazione. C'è gente che sa essere davvero sgarbata con noi autisti. Di recente un tipo mi ha dato della stupida perché la mia corsa non era in orario. Gli insulti sono duri da incassare, soprattutto se non ne hai colpa e non stai bene.»

Anche se fondamentalmente positiva, oggi per Greta diventa sempre più difficile recarsi al lavoro. «Da qualche mese non mi sento a mio agio. Ho dolori alle braccia e alle mani. **Tuttavia non intendo mollare, perché so che se perdo la salute, perdo anche il mio lavoro.** E, non per niente, il lavoro ci valorizza.»

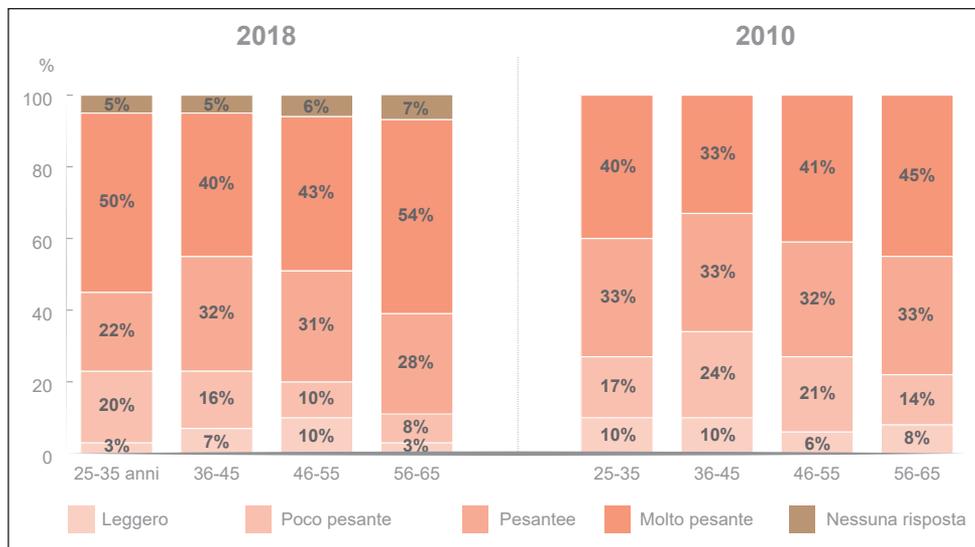




Condizioni di circolazione

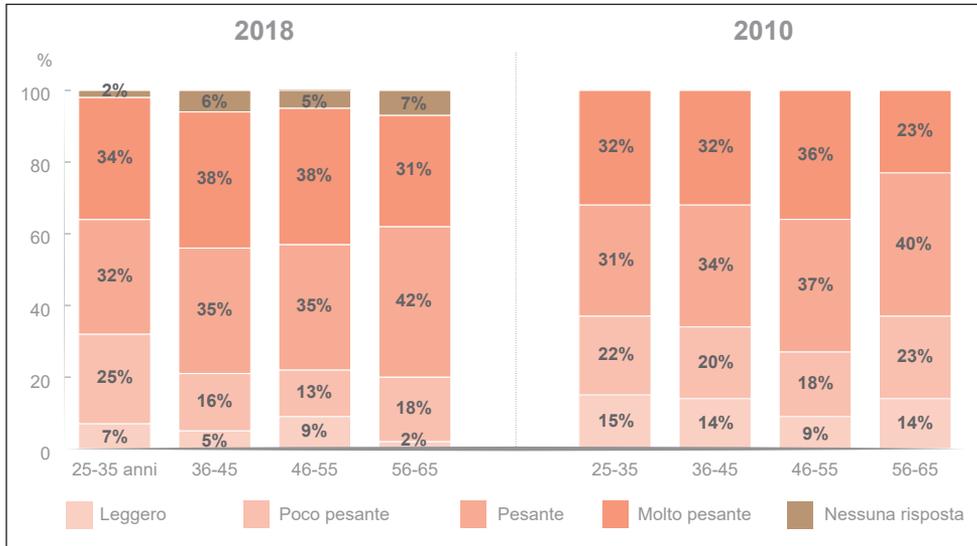


Comportamento dei ciclisti

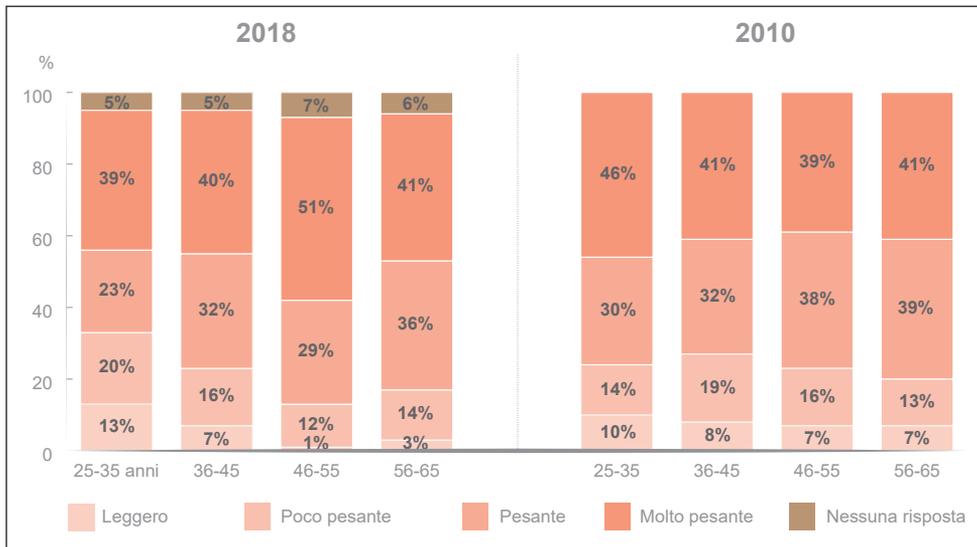




Durata di guida di oltre 4 ore

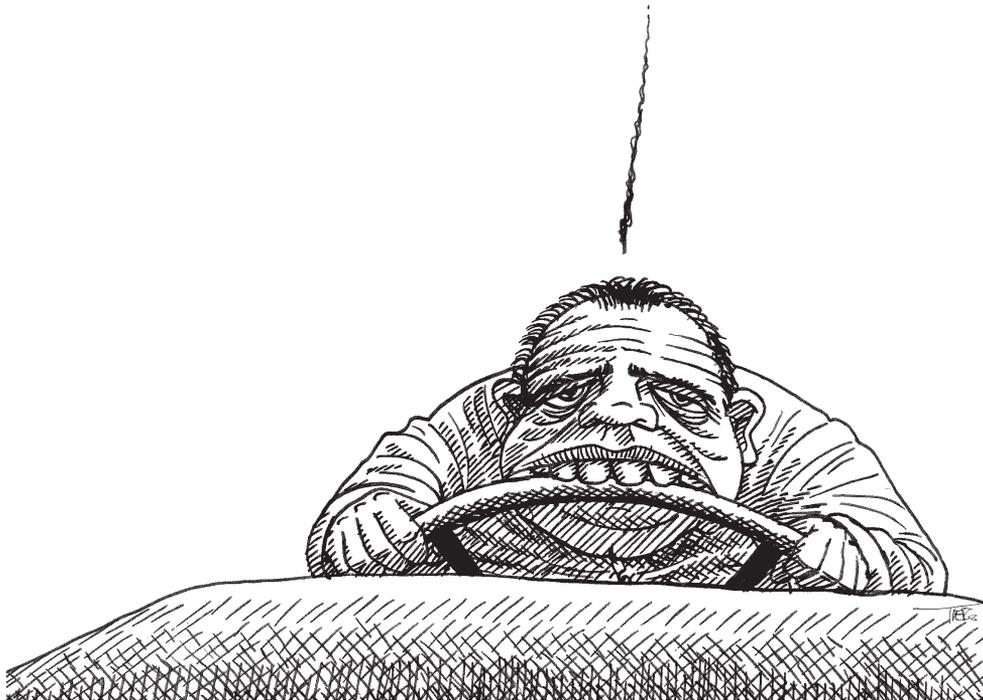
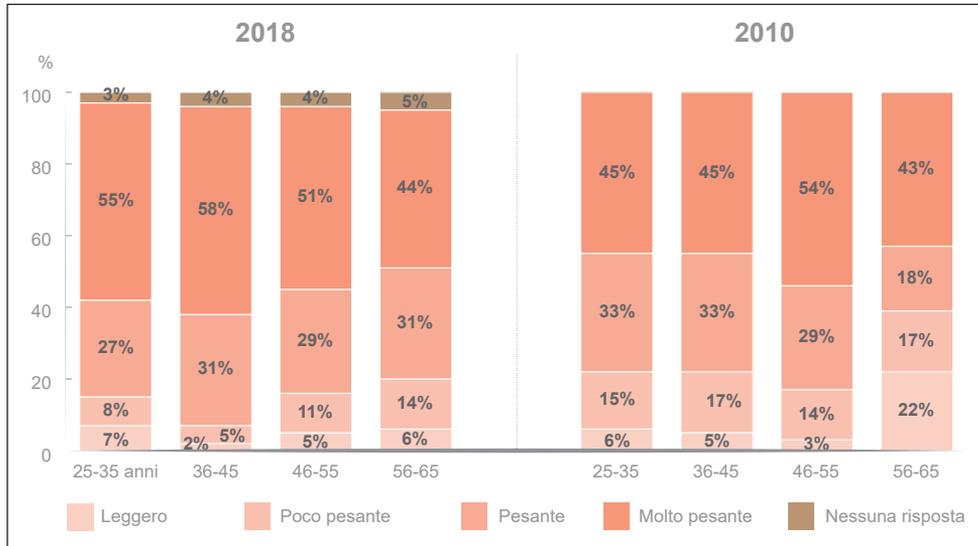


Lunghi periodi senza possibilità di andare al WC



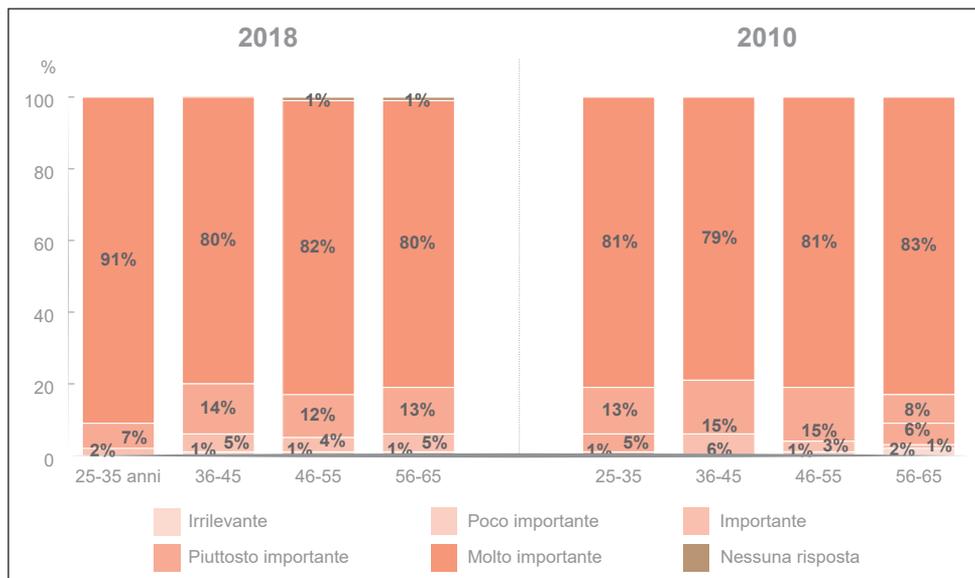


Turni di servizio di oltre 10 ore

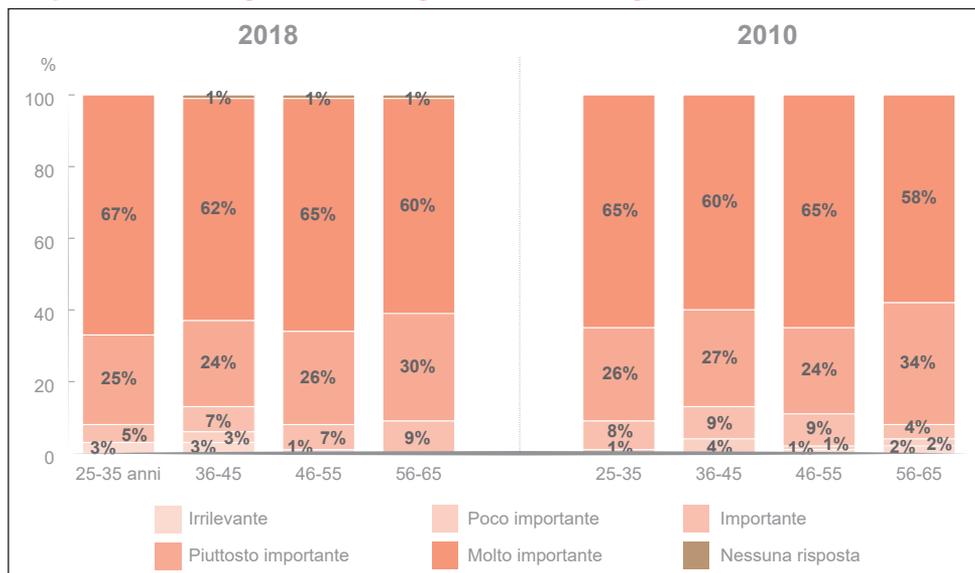




Ergonomia Qualità del sedile



Disposizione e regolazione degli strumenti di guida





«Di fronte all'inciviltà, gli autisti devono sentirsi sostenuti dalla direzione»

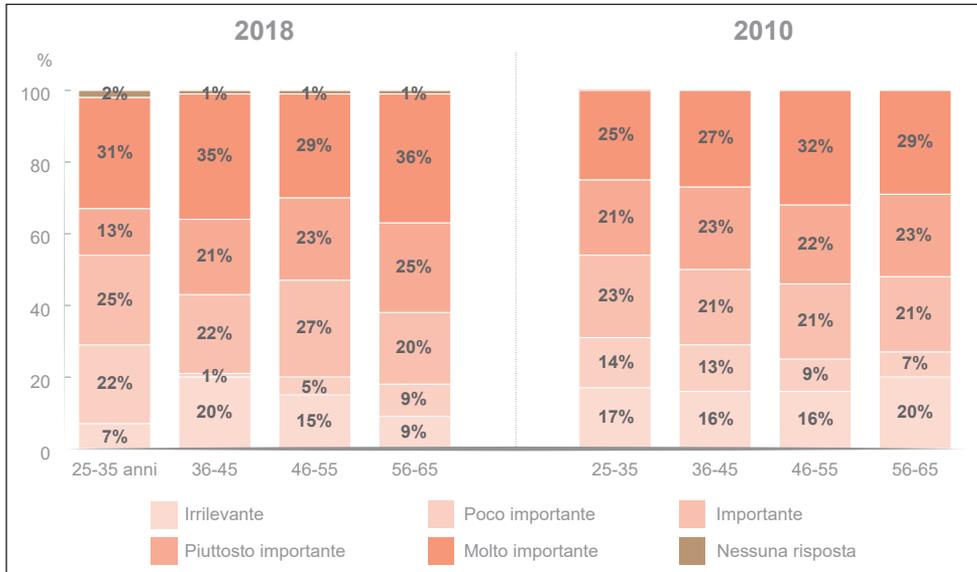
«Quel che più mi dà fastidio nel mio lavoro sono i clienti che spediscono e-mail alla nostra direzione direttamente dall'autobus, con il loro smartphone, per segnalare ritardi, errori che secondo loro abbiamo commesso o comportamenti inappropriati che abbiamo avuto. Per fortuna da qualche mese la direzione ha smesso di mostrarci queste segnalazioni. Ti assicuro che alcuni sanno essere davvero offensivi. **I reclami, i maleducati che ti insultano, pensala come vuoi, ma sono cose che ti entrano dentro, che ti porti a casa e ti impediscono di dormire.** In generale, credo che la nostra sia una società poco rispettosa. Purtroppo però non è sempre possibile cambiarla. Per questo, di fronte a certi episodi gli autisti devono sentire il sostegno della loro direzione.» Markus, 55 anni, è tutto salvo che un piagnucolone. Quest'uomo ben piantato si impegna con coraggio e responsabilità nella sua sezione sindacale ed è un autista rispettato in seno all'azienda, dove è anche formatore. «Quel che più fa male agli autisti è la maleducazione dei clienti e degli utenti della strada. A gravare ulteriormente ci sono poi la situazione viepiù difficile del traffico e la pessima programmazione dei turni di servizio. Giornate di lavoro suddivise in tre parti con presenze fino a 13 ore sono terribili. Nella nostra azienda siamo riusciti a ridurre questi turni estremi insieme al sindacato.»

Markus è assolutamente convinto che il sindacato possa assumere un ruolo importante per cambiare le condizioni di lavoro degli autisti e, con questo, contribuire a una migliore prevenzione della salute. **«Il nostro compito come sindacalisti è di fare in modo che si crei un buon clima tra i colleghi. Un buon ambiente di lavoro è più importante di quanto si creda!»**

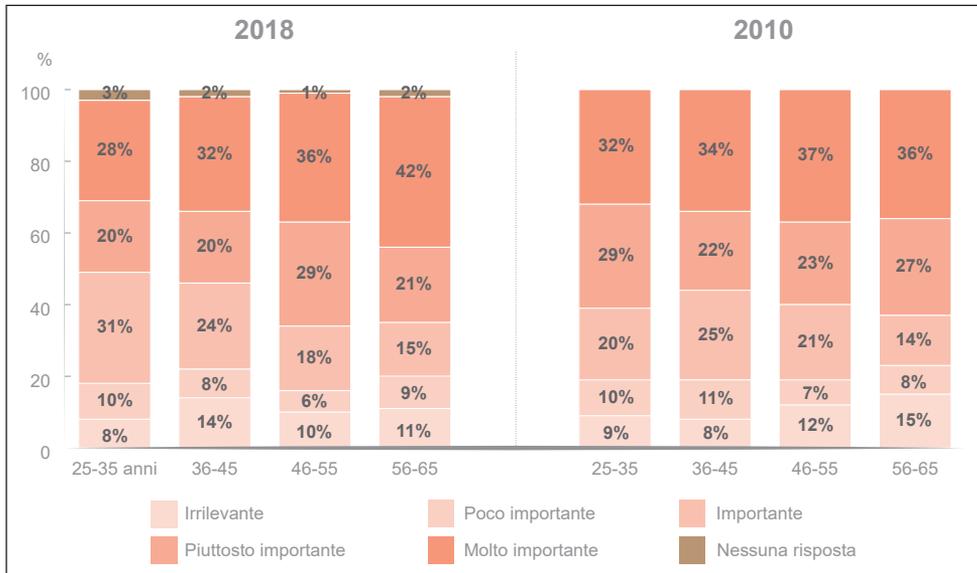




Chiusura del posto di guida



Chiusura della porta anteriore





«A volte ho l'impressione di guidare in apnea»

«Ho scelto questo mestiere perché adoro lavorare in città. È pieno di gente dappertutto. Lavorare in città è respirare la vita!» Renaud, 61 anni, svolge il suo lavoro di conducente di autobus e di filobus da quasi trent'anni. E non ha mai rimpianto la scelta fatta. Tuttavia, gettando uno sguardo all'indietro osserva che in 30 anni le condizioni di lavoro si sono deteriorate. «Oggi siamo continuamente sotto stress per rispettare gli orari. L'impresa spinge al massimo la redditività. **Quando arrivi all'ultima fermata non puoi nemmeno tirare il fiato che già devi ripartire per non essere in ritardo.»**

Renaud ritiene che nell'allestire i tempi di percorso l'azienda non tenga abbastanza in considerazione la densità del traffico. «Al volante devi essere sempre e assolutamente attento. A volte ho l'impressione di guidare in apnea, a furia di trattenere il respiro a causa degli utenti della strada poco disciplinati o pericolosi. La tensione è quasi permanente. Siamo talmente sotto pressione per rispettare gli orari che riesco a capire come, per molti fra gli autisti, il nostro non sia più un lavoro gratificante. E un momento o l'altro, le conseguenze sulla salute si fanno sentire, eccome! Io personalmente ho la fortuna di avere una buona costituzione. Nondimeno, in fine di giornata provo sempre più spesso i sintomi della fatica e del lavoro sfiibrante. **So di colleghi che non ce la fanno. Nella nostra azienda il tasso di assenteismo è in costante crescita.»**

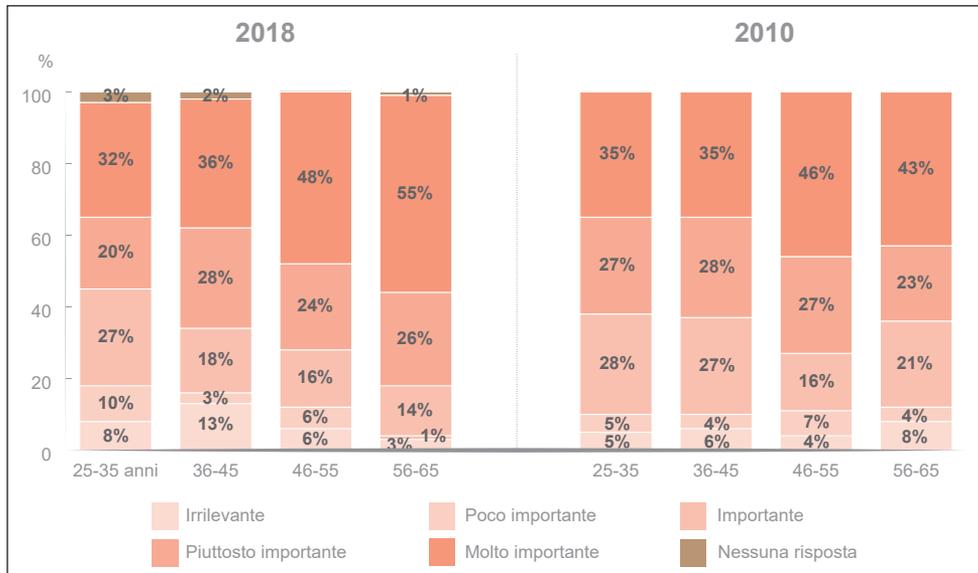
Anche Renaud pensa che il sindacato debba assumere un ruolo importante per poter rimediare a questa situazione. «Dobbiamo continuamente informare la nostra direzione sulle nostre condizioni di lavoro, denunciare i tempi di percorrenza troppo corti e l'eccessiva lunghezza dei turni giornalieri. Bisogna che ai vertici capiscano quanto sia importante prevedere pause a fine corsa per poter scaricare lo stress.»



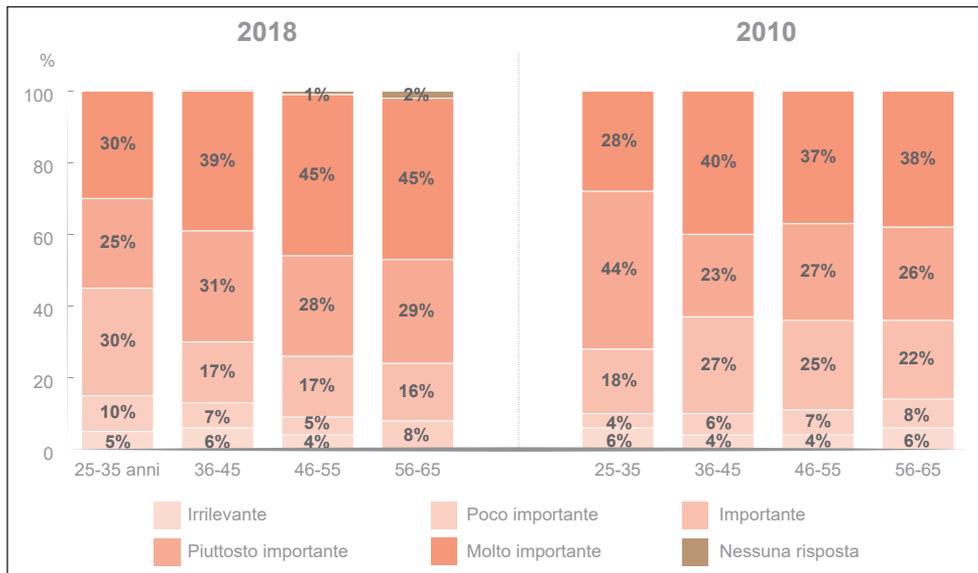




Correnti d'aria

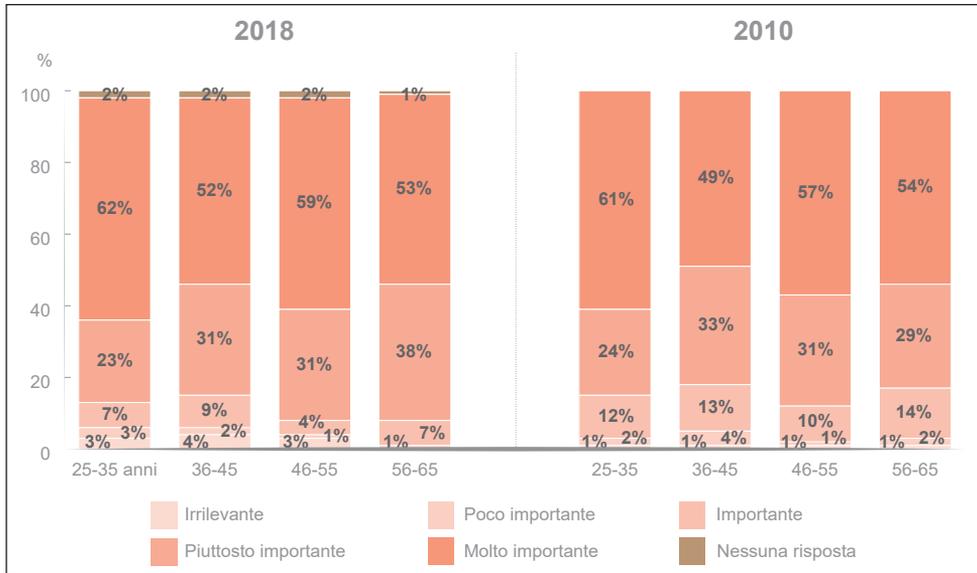


Rumore nel veicolo

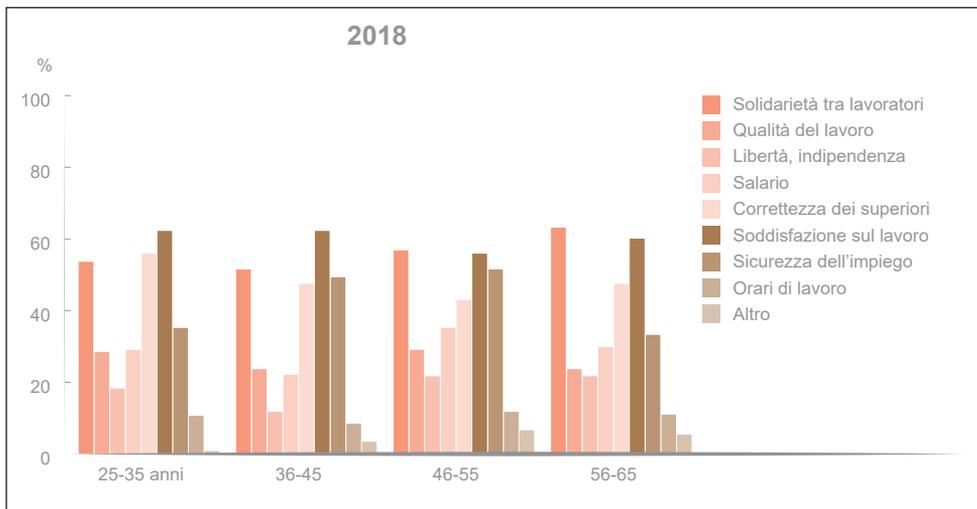




Ventilazione – Climatizzazione



Aspetti positivi





«Mi ha sorpreso leggere che oltre la metà degli autisti soffre di disturbi del sonno»

«Leggendo i risultati del sondaggio del SEV, sono rimasto meravigliato dal grande numero di autisti che soffrono di disturbi del sonno.» Se dormi male non potrai essere al 100 per cento al volante. Io però sono fortunato. Da un lato non mi servono molte ore di sonno, dall'altro riesco a scaricare lo stress facendo... politica. Credo che per il nostro equilibrio sia importante svolgere una o più attività fuori del lavoro.»

Sono ormai 17 anni che Tomaso, 46 anni, lavora come conducente di autobus. A suo avviso, la sedentarietà della professione è sicuramente una delle cause principali che colpiscono la salute degli autisti. «Non solo perché sei sempre seduto, ma devi anche mangiare a orari impossibili e sei confrontato con un traffico stradale sempre più intenso e stressante. Negli orari di punta ti ritrovi facilmente imprigionato nelle colonne di auto, avanzi a piccoli passi e questo ovviamente non rende felice la clientela.»

È risaputo che per i conducenti di autobus i ciclisti sono causa di difficoltà, se non di conflitti. Tomaso ritiene che il rapido avvento delle biciclette elettriche non aiuti a migliorare la situazione. «L'alta velocità con cui circolano può sorprenderti. Sono davvero difficili da gestire.»

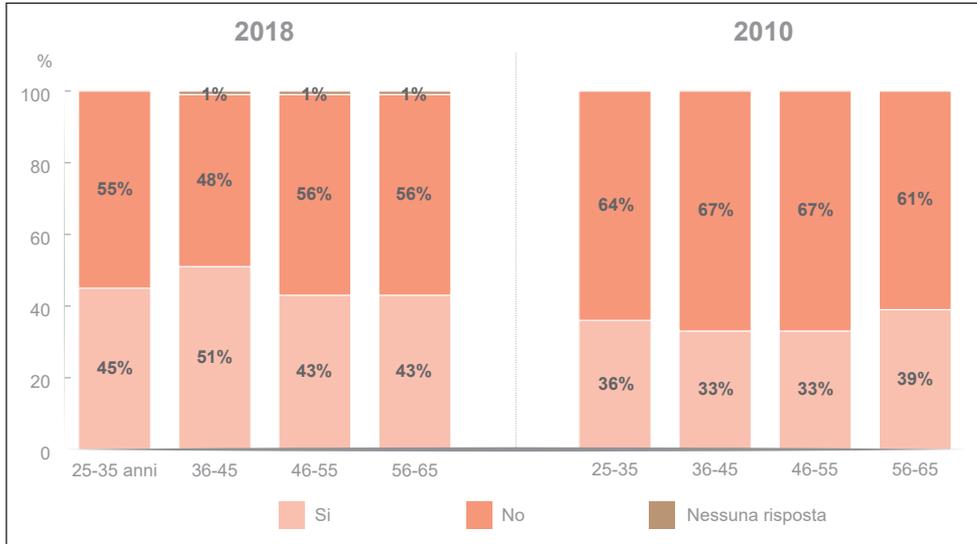
L'azienda in cui lavora Tomaso è in piena crescita, fatica tuttavia a trovare nuovi autisti. «Non si riesce nemmeno a sostituire quelli che se ne vanno. **E di colpo non hai più personale di riserva. E quando sai che nessun collega può rimpiazzarti, tendi a pretendere di più da te stesso e a lavorare anche quando non ti senti bene.»**

Tomaso solleva un altro problema, ossia quello dei servizi igienici ai punti finali delle linee. «Negli ultimi anni, nella nostra azienda abbiamo assistito a un netto miglioramento. Restano però ancora alcune località **dove per andare in bagno devi entrare in un bar o in una casa per anziani!»**

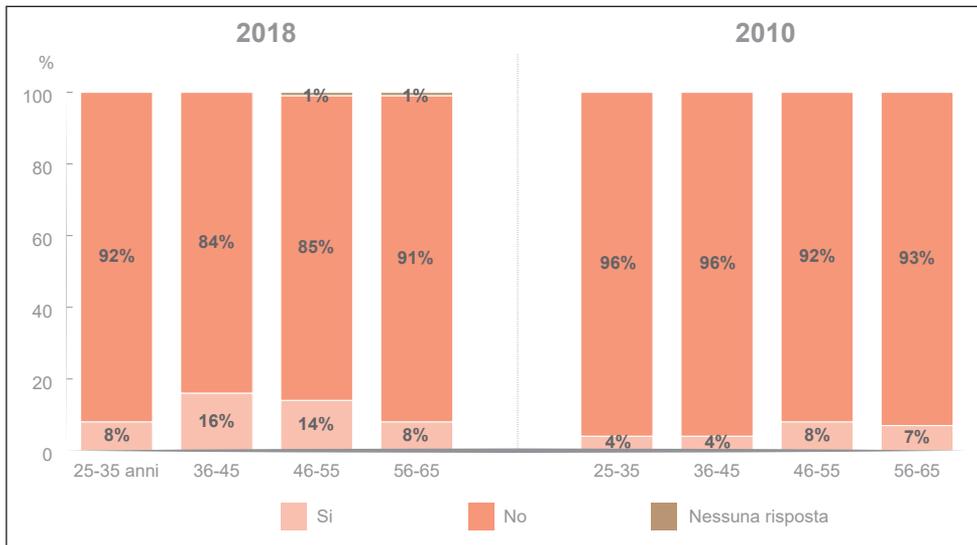




Durante l'ultimo anno, siete mancati sul lavoro per motivi di salute

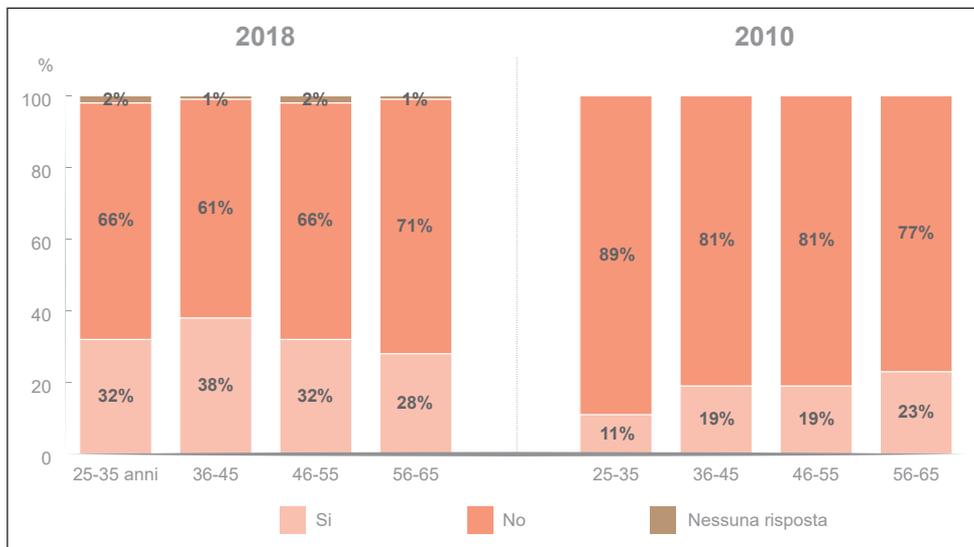


Avete già subito un infortunio sul lavoro con interruzione del lavoro?

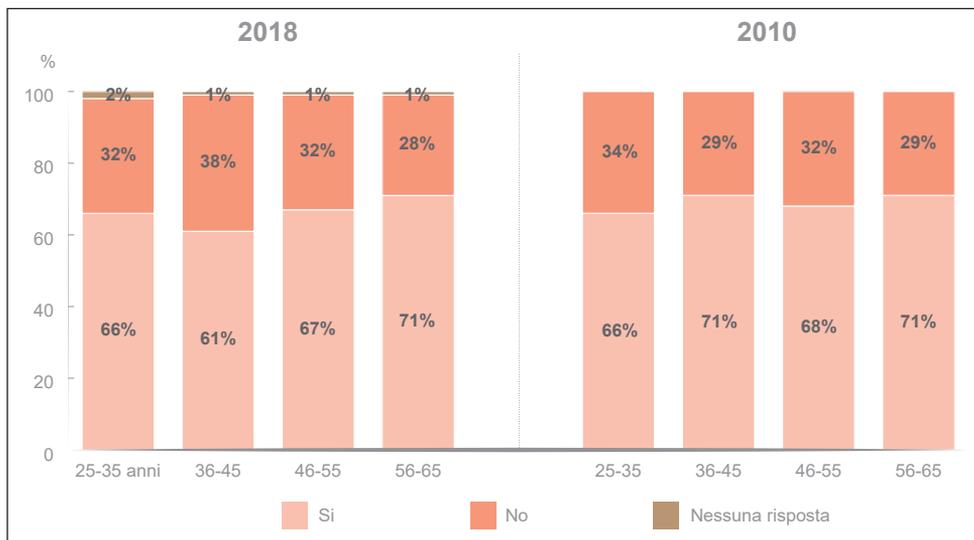




Siete già stati colpiti da una malattia legata al lavoro?



Siete sempre in pieno possesso delle vostre facoltà quando prendete il volante?





**Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus**

Segretariato centrale SEV
Steinerstrasse 35
Casella postale
CH-3000 Berna 6

tél +41 31 357 57 57
www.sev-online.ch





Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invio commerciale risposta
Envoi commercial-réponse

SEV
Sindacato del personale dei trasporti
Casella postale 1008
3000 Berna 6





E se ti iscrivessi anche tu?

Unisciti a noi e potrai approfittare della nostra esperienza nel settore dei trasporti pubblici, nonché incaricarci di rappresentare i tuoi interessi nei confronti del tuo datore di lavoro e sul piano politico.

Signora

Signor

Nome

Cognome

Via e no.

NAP, Località

Tel. privato

mobile

professionale

E-mail privato

Nationalità

Data di nascita

Impiego Professione

Datore di lavoro

Luogo di lavoro

Tempo parziale% tempo pieno

Apprendista / in formazione Inizio

Fine

Protezione giuridica Sottoscrivo la protezione giuridica privata SEV Multi (CHF 78.-/anno)

Giornale SEV Rinuncio alla versione cartacea; leggerò il pdf online

Lingua tedesco francese italiano

Data

Firma

Firmando questo modulo, accetto gli attuali statuti e regolamenti. Acconsento a che il mio datore di lavoro/la mia cassa pensione trasmetta i miei cambiamenti al SEV e, se del caso, deduca i miei contributi dal mio stipendio/dalla mia rendita.

Reclutato da

Membro SEV numero:

