

TELELAVORO e SMART WORKING

Le differenze



Telelavoro e Smart Working

Smart working e telelavoro rappresentano due modelli culturali di organizzazione del lavoro differenti.

Le regole e le prassi imposte al telelavoro tendono a replicare, in modo più o meno rigido, l'organizzazione lavorativa e le modalità di controllo tipicamente utilizzate nel luogo di lavoro nel diverso assetto logistico (in genere il domicilio del dipendente).

Il successo dello smart working risiede invece nella capacità di innovare il modo di pensare e di agire di manager e dipendenti attraverso cooperazione, fiducia, responsabilizzazione. Si tratta dunque di un processo che ha come esiti un ampio grado di autonomia decisionale del lavoratore su modalità, tempi e luoghi di svolgimento della propria attività lavorativa e la capacità dei manager di organizzare le attività e controllarne l'andamento in funzione di obiettivi.

Sotto il profilo economico, è possibile conseguire benefici personali, aziendali e collettivi attraverso entrambi i sistemi. La riduzione della domanda di mobilità lavorativa si traduce, in ogni caso, in una riduzione di consumi energetici, emissioni inquinanti e di gas serra, tempi costi e infortuni legati agli spostamenti casa-lavoro.

Tuttavia il telelavoro, per la rigidità organizzativa che caratterizza l'attuale modalità di attuazione, permette ipotesi di sviluppo che sul medio - lungo periodo si assestano tra il 7 e il 10% del personale dipendente. Assetti di lavoro domiciliare con uno o due rientri settimanali fissi nella sede lavorativa sono infatti incompatibili o mal si conciliano con numerose tipologie di attività e alla rigidità organizzativa sono associati alcuni aspetti negativi, quale isolamento lavorativo e personale per il dipendente e scarsa confidenza da parte di manager e responsabili che ne limitano il gradimento e la diffusione.

Sono invece poche le tipologie di attività che non permettono, ricorrendo allo smart working, di ridurre o distribuire diversamente il numero degli spostamenti per motivi di lavoro. Quasi tutte le attività lavorative comprendono parti di lavoro, più o meno rilevanti, che non richiedono di essere svolte in un luogo predeterminato. Snellire la sede di lavoro e integrarla con la possibilità di accedere a postazioni in centri o spazi di co-working permette, altresì, di distribuire su uno spazio territoriale più ampio un'ulteriore parte degli spostamenti e contribuisce a ridurre la congestione del traffico pendolare sul territorio. Inoltre gli assetti organizzativi flessibili e collaborativi non presentano gli aspetti negativi evidenziati per il telelavoro e, una volta superati alcuni pregiudizi ideologici, raccolgono un elevato grado di gradimento sia tra i dipendenti che tra i manager. Per lo smart working le ipotesi di scenario permettono quindi di comprendere, in una prospettiva di medio-lungo periodo, i $\frac{3}{4}$ del personale dipendente.

H 00:00:0.00

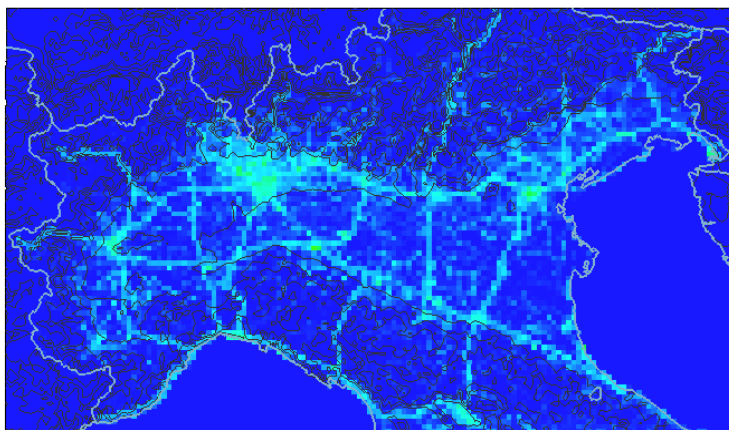


Figura 1 Livelli orari di NOx - Elaborazioni ENEA dall'inventario nazionale APAT 2000 – Progetto MINNI

Impatti ambientali del pendolarismo casa-lavoro e ipotesi di mitigazione

Oltre il 30% degli spostamenti sono legati a motivi di lavoro. In Italia, per raggiungere il posto di lavoro si muove ogni giorno un esercito di 19 milioni di persone, che percorre 703 milioni di chilometri, consuma 29 tonnellate di combustibile e scarica in atmosfera 87 tonnellate di CO₂, 18 tonnellate di polveri sottili e 243 tonnellate di ossidi di azoto, congestionando servizi e aree urbane di parte delle città e ne svuota altre. E' un colosso goffo ed estremamente vulnerabile perché le sue abilità, sono fortemente condizionate dalla sua possibilità di muoversi e il suo movimento è causa di inquinamento, incidenti, malattie e disagi per la collettività. Non solo la sua capacità di produrre, ma anche quella di avere relazioni familiari e umane, di realizzarsi nel lavoro, di partecipare alla vita culturale, sociale, religiosa e politica della comunità, di divertirsi sono artificialmente legate alla capacità di muoversi del colosso. Più lento è il suo movimento più gli intervalli di tempo si riducono e spingono tutti gli ambiti della vita in una feroce concorrenza. Basta un intralcio anche minimo, un evento meteo di particolare intensità, uno sciopero dei trasporti, un avvenimento che attira un elevato numero di persone esterne alla comunità urbana per determinare fenomeni di paralisi generale.

Organizzare diversamente il lavoro è la prima pedina di un domino che si muove nella direzione di disaccoppiare le abilità dalla necessità di muoversi tutti insieme come un assurdo colosso. Nell'ipotesi di scenario del 10% degli impiegati del settore pubblico e del settore privato in telelavoro (oltre 700.000 persone che rientrano in ufficio un solo giorno alla settimana), si potrebbero raggiungere risparmi annuali di quasi 200.000 t di combustibile, 600.000 t di CO₂, 120 t di polveri sottili.

Nell'ipotesi di scenario per lo smart working nella PA e nel privato i $\frac{3}{4}$ dei pendolari che abitualmente utilizzano la propria auto che non si recano nel luogo di lavoro in media 1 giorno alla settimana. In quel giorno restano presso il proprio domicilio oppure si spostano in modalità prevalentemente “dolce” per raggiungere uno spazio o una postazione lavorativa posta entro il 5km dal proprio domicilio oppure ricorrono al TPL per raggiungere una postazione lavorativa ben collegata con il proprio domicilio. Su base annuale si ridurrebbero del 20% il numero dei km percorsi i auto con un risparmio di circa 950 t di combustibile/anno, oltre 2.800.000 t di CO₂, e circa 550 t di polveri sottili e 8.000 t di ossidi di azoto.



Il progetto Smart Working X Smart Cities

Comunemente si associa al concetto di smart city un insieme di dotazioni infrastrutturali e reti tecnologiche materiali e immateriali a servizio di gruppi o individui. Ma l'IT è solo il propulsore del cambiamento la chiave del successo è nella capacità di innovare il proprio modo di pensare e di agire

Come all'interno di un'azienda lo smart working non è solo una metodologia di lavoro flessibile e da remoto ma soprattutto una crescita culturale e una innovazione organizzativa basata su cooperazione, fiducia responsabilizzazione e obiettivi, così estendendo gli stessi concetti all'intero contesto urbano, le iniziative di telelavoro e di smart working delle singoli organizzazioni potrebbero essere stimulate, coordinate, sostenute e governate in uno strumento di policy unitario e partecipato, per operare sull'organizzazione delle città.

Diventerebbe possibile influire sulla domanda di mobilità e quindi su consumi e inquinamento, mitigare la polarizzazione di attività economiche, servizi e sviluppo sociale che congestionano i centri e priva di identità le periferie, migliorare la vita sociale attraverso un miglior utilizzo della risorsa tempo e molto altro.

Alla base della smart city c'è, infatti, l'idea che la grande capacità di connessione ed elaborazione di informazione offerta dalle tecniche ICT possa contribuire a costruire un modello di collettività molto più cooperativa che in passato, e per questo più "abile", cioè in grado di perseguire soluzioni collettive e personali più efficienti, più competitive e più inclusive.

Le logiche di governance delle smart cities vanno nella direzione contraria agli approcci "per competenze", che ambiscono a soddisfare,

in modo separato, le molteplici esigenze delle comunità urbane e affidano a successivi compromessi il bilanciamento degli interessi concorrenti. Il grado di “smartness” si misura nella capacità di recuperare e imparare a gestire il complesso contesto di connessioni e relazioni che intercorrono tra i settori della mobilità, dell’energia, dell’ambiente, dell’urbanistica, della cultura, dello sviluppo economico, dell’innovazione, della sicurezza, dell’inclusione sociale e così via.

E’ proprio tramite queste connessioni funzionali e gestionali, confinate in zone grigie dalle logiche di governance per competenze, che si apre la possibilità di paradigmi nuovi all’interno dei quali trasformare in risorsa la diversità di interessi. L’attività lavorativa è il più grande bacino di connessioni e relazioni funzionali all’interno di una comunità urbana. In esso si intrecciano economia, qualità della vita di persone e famiglie, domanda di mobilità, consumi, relazioni sociali, sviluppo urbano, formazione, cultura, genere, ICT e l’inestimabile “risorsa tempo”. Per questo è una chiave di volta per innescare il rinnovamento delle logiche di governo delle città.

Ricerca, attraverso nuove organizzazioni del lavoro, la conciliazione degli interessi di aziende, dipendenti e collettività è un approccio che mette in funzione innumerevoli “connessioni” permettendo ad esse di moltiplicare “in positivo” gli effetti.

Marina Penna