

## **I NUMERI POTENZIALI DEL TELELAVORO NELLA P.A. Economie e risparmi strutturali di un'innovazione possibile**

di Matteo GUCCIONE – CADIT ([www.cadiweb.org](http://www.cadiweb.org))

Sono oltre quindici anni che il telelavoro, la prima forma di lavoro a distanza codificata e possibile con l'avvento dell'era informatica, è entrata a far parte normativamente delle modalità di lavorare nel pubblico impiego. Una possibilità rimasta però a livelli minimi, quasi risibili, mentre tutto il resto del mondo correva e oggi accelera.

Le ultime statistiche disponibili, ci dicono che in Europa, le cifre indicano circa 12.000.000 di telelavoratori, l'8 % della forza lavoro, più del quadruplo della percentuale italiana (circa 2-3%, oggi forse stimabile a non più del 5% tra telelavoratori costanti e occasionali). L'Italia è la quartultima tra i 28 Paesi dell'Unione e ultima tra i maggiori Paesi del Continente di gran lunga distanziata dai paesi a maggiore diffusione (quasi tutti i Paesi del Nord Europa) dove le percentuali, in crescita, sono mediamente del 14-17 %).

All'esterno dell'UE, Stati Uniti, Canada, Giappone e Australia, si attestano tra il 13 e il 20%. Situazioni particolarmente sorprendenti nei Paesi terzi emergenti (India, Messico, Brasile, Argentina, Turchia, Indonesia, Cile, Australia) dove si viaggia tra il 30-50% e oltre.

Ma perché tanta difficoltà in Italia, soprattutto nel settore pubblico, ad estendere in modo consistente questi nuovi modi di lavorare?

Gli ostacoli che rallentano o a volte fermano i processi di introduzione del telelavoro nel settore pubblico, non sono pochi ma quasi tutti legati a una certa concezione del lavoro, della sua struttura gestionale e delle relazioni sociali all'interno degli ambienti di lavoro.

Ovviamente ci sono anche dei problemi tecnici oggettivamente complessi da affrontare, come:

- la necessità di rivedere l'intera organizzazione interna del lavoro, dove oggi prevalentemente impostata "per funzioni e processi" con una "per obiettivi e risultati";
- una obsoleta cultura organizzativa (spesso ancora ispirata a schemi definiti all'epoca della creazione dell'apparato statale della Repubblica Italiana negli ultimi anni dell'800), burocraticamente poco orientata ai risultati e basata sull'interpretazione del lavoro più come lavoro-adempimento che come servizio e che non trova inoltre, adeguati input legislativi per un suo rapido rinnovamento;
- la scarsa disponibilità di specifiche professionalità e le difficoltà per attivare iniziative formative e di aggiornamento professionale;
- le procedure interne, da sempre complesse e lente e le scarse disponibilità finanziarie, che allungano i tempi dell'attuazione del telelavoro anche in presenza di volontà definite;
- la mancanza di strutture centrali di riferimento, di dimensione e capacità adeguate, a disposizioni degli enti che vogliono intraprendere il percorso e hanno bisogno non solo di indicazioni teoriche ma anche di tutoraggio e supporto tecnico effettivo.

Ma i maggiori ostacoli, rimangono quelli di carattere culturale e non tanto provenienti dai lavoratori, tendenzialmente acconsenzienti, anche se non in modo assoluto, quanto (fatte salve molte eccezioni, fortunatamente in crescita) dai responsabili della dirigenza e dalle rappresentanze sindacali.

- I primi, generalmente tendono a pensare che il proprio ruolo si espliciti meglio con un controllo diretto dei propri collaboratori (migliore riaffermazione e relazione gerarchica).

I responsabili vedono in tutto questo una forte perdita di potere, si mostrano poco propensi e spesso creano ostacoli, comprimendo a livelli minimali il telelavoro.

- I sindacati, anch'essi convinti che la mancanza di contatto frequente con il lavoratore, diminuisce le possibilità dell'attività e azione sindacale e del loro ruolo all'interno dell'organizzazione lavorativa dell'ente, mostrano disinteresse e in qualche caso realizzano un tacito patto di convergenza con la controparte (dirigenza) sulla non priorità del telelavoro,

Tutti questi ostacoli, seppur non insormontabili, sino ad oggi, sono stati difficilmente considerati superabili, poiché attinenti alla sfera politico-culturale delle relazioni e connessi alla poca propensione degli apparati pubblici nei confronti dell'innovazione e della rapidità d'azione.

Ora però, tenuto conto della nuova normativa, si realizzano quelle condizioni favorevoli per affrontare il discorso in modo serio e pragmatico, discutendo con numeri alla mano e dove i detrattori di questo tipo di innovazione lavorativa (ancora numerosi), sono chiamati a controbattere con elementi oggettivi e altrettanti calcoli a non con frasi di principio o peggio di pregiudizio spesso in totale ignoranza dell'argomento o in malafede, non avvalorati da elementi concreti e riscontrabili.

Il percorso per il cambiamento culturale necessario, è certo, non sarà breve e nemmeno semplice, ma un contributo positivo fondamentale per diminuire nel tempo le difficoltà, è quello che deriva dalla circolazione costante delle informazioni e in particolare delle positività e dei risultati che il telelavoro apporta o può apportare alla Pubblica Amministrazione.

È con questo spirito che dunque si è voluto costruire il presente contributo dove i dati elaborati, essenzialmente strutturati su calcoli proporzionali, non sono certamente da intendersi di valore scientifico assoluto e pur tuttavia, rappresentano un'indicazione sulle dimensioni delle ricadute che il telelavoro può generare quando applicato a masse critiche importanti. Base di riferimento per il calcolo delle stime è quello di circa 2 milioni di dipendenti pubblici, ovvero tutto il contingente pubblico (circa 3,3 milioni – 3 milioni a tempo indeterminato, 300.000 a tempo determinato, fonte Dip.to Funzione Pubblica) detratti i profili professionali che non sono compatibili con il lavoro a distanza, come insegnanti e docenti, medici e infermieri, forze armate e forze dell'ordine, operatori delle emergenze e pronto intervento / soccorso (es. vigili del fuoco, ambulanze, ecc.).

Il presupposto dei calcoli sugli spostamenti casa lavoro e viceversa e loro effetti, si basano sulla concordanza degli studi analizzati e che dicono che in Italia, dal 65 all'85 % di questo tipo di spostamenti, avvengo per lo più con autovettura privata; che gli orari di maggiore riscontro di inquinanti dannosi nell'aria, così come i momenti in cui si verifica il maggior numero di incidenti (in città più gravi e mortali che in aree extraurbane) coincidono con gli orari di punta degli spostamenti mattutini e tardo-pomeridiani; che l'esposizione maggiore a questi inquinanti e il rischio di danni alla salute conseguente avviene negli stessi orari. Ora, per precisione, bisognerebbe riproporzionare i dati calcolati a l'effettivo numero di autoveicoli utilizzati dai contingenti di lavoratori considerati. Ma anche qui ci sarebbero delle imprecisioni perché pure i mezzi pubblici, seppur in una ripartizione per utente, con un consumo procapite più basso, inquinano. Anzi di più di un'autovettura, essendo per lo più mezzi alimentati a motore diesel. E poi, per quelle sono state considerate emissioni "teoriche" riprese dagli standard della normativa europea che come si sa, si discostano anche molto dai dati effettivi delle vetture circolanti, puntualmente con emissioni reali molto più alte, a volte il doppio di quanto fissato dall'UE. Questo per dire che alle fine, le imperfette valutazioni si bilanciano con le stime assolutamente prudenziali considerate.

Per ciò che riguarda le valutazioni sugli incidenti, le proporzioni, riferite sempre a scaglioni di 200 mila, 400 mila e 600.000 dipendenti (parliamo solo di pubblici e non di privati) sono calcolate sulla base di ciò che riportano i dati ISTAT del censimento generale 2011 e quelli dell'annuale rapporto incidenti (per il presente studio, è stato utilizzato il rapporto 2013). I dati considerati riguardano in ogni caso, i livelli minimi riscontrati nelle statistiche. Ciò per rimanere un una dimensione più che prudenziale e allo stesso tempo consci che i fenomeni possono essere, anzi quasi sicuramente sono, di maggiori dimensioni.

Per esempio si è scelto di adoperare il dato di "incidenti / anno per ogni 1000 veicoli circolanti, piuttosto che il n.ro di incidenti per tratto e tipologia di strada, algoritmo che porta a valori ben più alti di quelli qui dedotti ovvero di 4 incidenti / anno ogni 1000 veicoli circolanti (maggior parte degli incidenti in aree urbane e tra l'altro più gravi e mortali; molte vittime sono pedoni investiti);

Così come per i decessi, stimati tra 1,3 a 4 morti ogni 100 incidenti (in genere 50 % a bordo della macchina, 50 % pedoni investiti o di persone a bordo di altre vetture colpite), si è scelto il valore più basso anche in ragione di discordanze tra varie fonti e dove i numeri sono molto variabili a seconda degli studi e delle metodologie adottate.

Le negatività complessive degli incidenti sono senz'altro maggiori di quelle da noi riportate poiché coinvolgono tanti altri costi indiretti o non facilmente rilevabili, come la perdita di giornate lavorative per ricoveri, cure e convalescenze; costi per sostituzione del personale improvvisamente mancante, ecc.

Simile discorso e forse ancora peggio, è il fenomeno dei danni alla salute da inquinamento. Le maggiori patologie sono bronchiti, asma, allergie, malattie cardio-circolatorie, tutte accompagnate da ricoveri, cure specifiche, convalescenze. Ma poiché non è facilmente distinguibile chi si ammala per sue fragilità e chi per inquinamento, questi dati, seppure intuitivamente molto importanti, non sono facilmente rappresentabili

Allorquando il telelavoro e le altre forme di lavoro agile saranno diventate realtà a larga scala negli uffici pubblici e si sarà adottato un sistema specifico di monitoraggio e rendicontazione, chiaro e trasparente, allora potremo contare su informazioni oggettive e utili a valutare, scegliere ed eventualmente correggere. Oggi però le percezioni sono queste e non possiamo permetterci di indugiare ancora. L'approccio dell'attivismo precauzionale, s'impone. A parità di dubbi, è necessario fare piuttosto che non fare. Il futuro, bisogna sempre ricordare, puntualmente presenta i suoi conti. A noi, predisporre le cose per evitare siano ancora, come sino ad oggi, salatissimi.

**Tabella 1: Scenari di vantaggi e risparmi legati ad una diffusione massiccia di telelavoro negli enti pubblici.**

I vantaggi economici / sociali / ambientali, in pratica	N.ro nota fonte infor.	n.ro dipendenti pubblici collocabili in telelavoro (scenari per scaglioni)		
		10% = 200.000 dipendenti (a)	20% = 400.000 dipendenti (b)	30% = 600.000 dipendenti (c)
Risparmi economici diretti → ≥ 5000 € a postazione/anno (quota affitto o ammortamento locali ufficio, utenze, climatizzazione, pasti)	(1)	1 miliardo di Euro	2 miliardi di Euro	3 miliardi di Euro
Risparmi efficientamento Informatico → ≥ 1380 € dipendente /anno	(2)	0,28 miliardi di Euro	0,55 miliardi di Euro	0,83 miliardi di Euro
Diminuzione Incidenti stradali (media: 4 incidenti/anno/1000 veicoli circolanti)	(3)	800 incidenti/anno in meno	1600 incidenti/anno in meno	2400 incidenti/anno in meno
Risparmio economico per costi e risarcimenti incidenti stradali (Costo medio per incidente = 11.000 Euro per incidente, per danni a cose)	(3)	8,8 milioni di Euro	17,6 milioni di Euro	26,4 milioni di Euro
Diminuzione morti per incidenti (media: 1,3 morti / 100 incidenti)	(3)	10 morti in meno	20 morti in meno	30 morti in meno
Risparmio economico risarcimenti incidenti mortali (media: 1,5 mil. di Euro per vittima)	(3)	15 milioni di Euro	30 milioni di Euro	45 milioni di Euro
Diminuzione feriti in incidenti (media: 142 feriti / 100 incidenti)	(3)	1136 feriti in meno	2272 feriti in meno	3408 feriti in meno
Risparmio economico risarcimenti feriti in incidenti (media: 43.000 Euro per ferito)	(3)	c.ca 50 milioni di Euro	c.ca 100 milioni di Euro	c.ca 150 milioni di Euro
Diminuzione morti per malattie da inquinamento (34.000 morti /anno stimati in Italia dall'OMS / OECD)	(4)	22 morti in meno	44 morti in meno	66 morti in meno
Diminuzione assenze per malattia (60% in meno. 9,6 giorni invece di 17 gg/anno, media assenze per malattie impiegati pubblici – dato 2014)	(5)	1,92 milioni di giornate di assenza per malattia in meno	3,84 milioni di giornate di assenza per malattia in meno	5,76 milioni di giornate di assenza per malattia in meno
Risparmi emissioni di CO <sub>2</sub> / anno (120 g / Km x 6000 km, media percorrenza annua per lavoratore per recarsi in ufficio)	(6)	150 mila tonnellate in meno	300 mila tonnellate in meno	450 mila tonnellate in meno
Equivalenti alberi di media dimensione necessari per assorbimento CO <sub>2</sub> (150 kg anidride carbonica / albero /anno)	(7)	1 milione di alberi	2 milioni di alberi	3 milioni di alberi
Minore spesa in carburanti ( Km x 6000 km, media percorrenza annua per lavoratore, diviso 15 km/litro, per 1,5 euro/litro)	(8)	120 milioni di Euro	240 milioni di Euro	360 milioni di Euro

**Note:** (a) livello minimo stabilito dall'art. 14 della L. 124/2015; (b) media stimata dall'UE per il 2018 (oggi al 16%); (c) media di telelavoratori nei Paesi Scandinavi; da evidenziare che in molti Paesi esteri cosiddetti emergenti (es. Messico, Turchia, India, Indonesia) la media di telelavoratori nel settori impiegatizi si aggira attorno il 30-50 %.

(1): ricerca congiunta Unindustria-Università Tor Vergata-Federmanager – “Telelavoro fra cultura e tecnologia”, 2011; (2): ricerca INAIL / G. Cardinale Ciccotti – “Smartworking, leveraging the technology to change the mindset”, presentata al Forum PA 2015; (3): Rapporto ACI-ISTAT – “Incidenti stradali 2013”; Rapporto OMS / OCSE – “Economic cost of the health impact of air pollution in Europe”, 2015; (5); ricerca del BT Workstyle Institute, 2010, stime incrociate con i dati della Funzione Pubblica e dell'INPS; (6): dati ISTAT, ACI ed ENEA; (7) studio Università di Padova e Provincia di Trento; (8): nostra elaborazione su dati ISTAT e Unione Petrolifera.

Ma quanto ci è costato non applicare dal 2000 (anno dell'accordo tra ARAN e Sindacati per il telelavoro negli enti pubblici) il telelavoro nella Pubblica Amministrazione al minimo del 10%?

**Tabella 2: Ricalcolo su 15 anni (2001 – 2015) ovvero dall'accordo del 2000 sul telelavoro nella P.A. ad oggi.**

<b>I VANTAGGI ECONOMICI / SOCIALI / AMBIENTALI, STIMATI</b>	Quello che ci è costato non aver applicato il telelavoro al 10% = 200.000 dipendenti pubblici (livello minimo stabilito dalla L.124/2015)
Risparmi economici diretti → ≥ 5000 € a postazione/anno (quota affitto o ammortam. locali ufficio, utenze, climatizz., pasti)	15 miliardi di Euro di risparmi diretti per postazioni in sedi in affitto o di proprietà
Risparmi efficientamento Informatico → ≥ 1380 € dipendente /anno	4,2 miliardi di Euro di risparmi indiretti per migliore performance
Diminuzione Incidenti stradali (media: 4 incidenti/anno/1000 veicoli circolanti)	12.000 incidenti/anno
Risparmio economico per costi e risarcimenti incidenti stradali (Costo medio per incidente = 11.000 Euro per incidenti a cose)	132 milioni di Euro per indennizzi materiali incidenti
Diminuzione morti per incidenti (media: 1,3 morti / 100 incidenti)	150 morti da incidenti stradali
Risparmio economico risarcimenti incidenti mortali (media: 1,5 mil. di Euro per vittima)	225 milioni di Euro per indennizzi incidenti mortali
Diminuzione feriti in incidenti (media: 142 feriti / 100 incidenti)	17.000 feriti da incidenti stradali
Risparmio economico risarcimenti feriti in incidenti (media: 43.000 Euro per ferito)	750 milioni di Euro per costi diretti e indiretti per ferito stradale
Diminuzione morti per malattie da inquinamento (34.000 morti /anno stimati in Italia dall'OMS / OECD)	3.300 morti per inquinamento aria
Diminuzione assenze per malattia (60% in meno. 9,6 giorni dei telelavoratori invece di 17 gg/anno per chi basa la propria attività in ufficio, media assenze per malattie impiegati pubblici 2014)	30 milioni di giornate di assenza per malattia
Risparmi emissioni di CO2 / anno (120 g / Km x 6000 km, media percorrenza annua per lavoratore per recarsi in ufficio)	2 milioni e 250 mila tonnellate di anidride carbonica emessa in atmosfera
Minore spesa in carburanti ( Km x 6000 km, media percorrenza annua per lavoratore, diviso 15 km/litro, per 1,5 euro/litro)	1,8 miliardi di Euro di spesa per carburanti