

# Osservazioni sul Piano della Mobilità dell'Istat

## di Sergio Vaccaro

All'Istat siamo abituati alle rivoluzioni copernicane. Le *riorganizzazioni* incalzano a ritmi sempre più serrati e ogni quattro anni un nuovo Presidente approda all'Istat con le proprie idee innovative, destinate cambiare radicalmente l'Istituto: nulla sarà più come prima. Ma con la *modernizzazione*, questa volta, le novità saranno ancora più straordinarie.

All'Istat siamo abituati anche alle numerose attività immobiliari in cui, per esigenze statistiche, l'Istituto si impegna. A memoria, dal 1998 ad oggi possiamo ricordare la chiusura della sede di via Gaeta, la chiusura della sede di via Licoride, l'apertura della sede di via Magenta, la chiusura della sede di via Ravà, l'apertura della sede di viale Oceano Pacifico, la chiusura della sede di via Magenta, l'apertura della sede di piazza Indipendenza, la chiusura della sede di piazza Indipendenza, fino a ad arrivare all'imminente chiusura delle sedi di via Torino e di viale Oceano Pacifico e all'imminente apertura della sede di piazzale Marconi e di via Balbo 39. Quanto ai traslochi, i dipendenti Istat hanno un'esperienza niente male.

In più, i lavori di ristrutturazione si susseguono incessantemente, a partire da quelli necessari per la messa in esercizio delle nuove sedi fino a quelli che da parecchi anni interessano la Sede Centrale. Un piano alla volta, l'edificio di via Balbo viene rimesso a nuovo: ormai manca solo la conclusione del terzo piano e tutto il secondo piano. Un po' di pazienza, insomma: avremo uno stabile dagli interni completamente ristrutturati entro pochi anni. Più o meno del tempo che ci vorrà per avere la mitica *sede unica*? Chissà.

Ma niente paura: la modernizzazione ha pensato anche a regolamentare la localizzazione del personale nelle diverse sedi, con l'edizione del *Piano della Mobilità*, capitolo strategico della modernizzazione stessa.

Il Piano della Mobilità è un vero e proprio piano di deportazioni dei lavoratori da una sede all'altra. La collocazione nelle varie sedi, costruita nel tempo conciliando quanto più possibile le esigenze lavorative con quelle di spostamento dei dipendenti, viene azzerata. Al suo posto, un piano autoritario calato dall'alto che non tiene in nessuna considerazione i luoghi di origine dei lavoratori e le loro esigenze di spostamento. Nessuna considerazione, insomma, per la razionalizzazione degli spostamenti in una città al collasso come Roma. Un piano che si basa sull'aumento puro e semplice del fabbisogno di mobilità individuale e collettivo, che coinvolge 1112 dipendenti su un totale di 1875 (tanti sono quelli delle sedi romane) e che assegna le sedi solo e soltanto in base alle Direzioni di appartenenza.

Vale la pena di iniziare a parlarne con il prospetto degli spostamenti, così come indicato nel piano stesso.

SEDE DI DESTINAZIONE		SEDE DI PROVENIENZA									
		POLO CENTRALE						ALTRI POLI		Situazione Futura	
		Balbo 16	Balbo 39	Depretis 74	Depretis 77	Torino	Liegi	Tuscolana	Oceano Pacifico		
Balbo 16	291		5	16	53	45	74	81	565		
Balbo 39	90			1	12	27	23	96	249		
Depretis 74	2		117					1	120		
Depretis 77	14		1	11	2	4	23	55	110		
Torino									0		
Liegi	30			59		129	25	20	264		
Tuscolana	42		5		22	18	220	88	389		
Oceano Pacifico									0		
Nuova Sede	5			2	5	4	11	151	178		
Situazione Attuale		474	0	129	89	94	227	376	486	1875	
BILANCIO	SEDI	Cambio sede	183		12	78	94	98	156	486	1107
		Stessa Sede	291		117	11		129	220		768
	POLI	Cambio Polo	103						156	335	594
		Stesso Polo	910						220	151	1281

Naturalmente ci sono degli errori di calcolo: ad esempio da via Depretis 74 verranno trasferite 11 persone (5 + 5 + 1) o 12 come indicato nel totale? E a Oceano Pacifico ci sono 492 persone (come si evince sommando i numeri in colonna) o 486 come riportato nel totale?

Qualche errore può sempre capitare, si sa che all'Istat non tutti sanno far bene di conto. È molto meno probabile, invece, che nonostante gli errori i totali tornino. E infatti non tornerebbero se il totale orizzontale di Liegi fosse 263 invece di 265, e quello di Tuscolana 395 invece di 389, come dice la calcolatrice. Ma un buon diavoletto deve aver sistemato tutto e così i conti tornano.

Guardiamo qualche numero di quelli più significativi, trascurando i totali, e raggruppiamo le sedi di via Balbo, via Depretis, e via Torino.

- Da Balbo, 69 persone verrebbero trasferite a Tuscolana, 12 a Marconi e 89 a Liegi.
- Da Liegi, 76 persone verrebbero trasferite a Balbo, 18 a Tuscolana e 4 a Marconi.
- Da Tuscolana, 120 persone verrebbero trasferite a Balbo, 25 a Liegi e 11 a Marconi.
- Da Oceano Pacifico, 233 verrebbero trasferite a Balbo, 20 a Liegi e 88 a Tuscolana.

Il criterio, come si è detto, **non è** il luogo di provenienza delle persone. 765 persone contribuirebbero ad aumentare il fabbisogno complessivo di mobilità della città, con spese individuali, riduzione grave dei tempi di vita e presumibile aumento complessivo dell'affollamento dei mezzi pubblici, del traffico, dell'inquinamento e degli incidenti stradali. Bel colpo!

## Perché tutto questo?

Iniziamo dal linguaggio, che come appreso dalle tecniche più moderne della politica all'italiana, è ingannevole perfino all'interno del dispositivo ufficiale. Naturalmente le espressioni *modernizzazione* e *razionalizzazione* condiscono qualsiasi piatto, figuriamoci questo. Si parla

frequentemente anche di *benessere organizzativo* e di *conciliazione dei tempi vita-lavoro*, dando per scontato, quindi, che il personale Istat sarebbe ben felice di passare un'ora in più nel traffico pur di sedere accanto all'amata collega della propria Direzione, invece che al solito antipatico impiegato di una Direzione "straniera".

Naturalmente si parla anche di risparmio, laddove però poco è chiaro quale voce di risparmio ci sia nell'allungare gli spostamenti dei dipendenti. Forse si risparmierebbero le telefonate? Forse le email? Dettagli sul risparmio non ve ne sono.

Ve ne sono invece sulle spese, visto che il piano per la mobilità prevede incentivi alla mobilità sostenibile per poco meno di 623mila euro. Come a dire: prima ti costringo a spostarti di più e poi ti pago per spostarti in modo più sostenibile. Non sembra un risparmio.

Poiché, però, ogni dipendente avrà ogni anno a disposizione fino a 270€ per acquistare biciclette, ci sarà chi arrotonderà qualcosa comprando una bicicletta all'anno, acquisendo il rimborso e poi vendendola su subito.it, ancora imballata: fanno 400€ all'anno eh. Poi via di corsa in ufficio, in auto, perché mi hanno mandato a lavorare sul Raccordo Anulare.

D'altra parte questo denaro sembra provenire dal risparmio derivante dalla collocazione in *part-time* di alcuni dipendenti. Insomma: ti rendo la vita impossibile e spero che ti metti in *part-time*: sembra una forma strisciante di licenziamento a tempo parziale.

Nulla, invece, viene programmato per incentivare il telelavoro, che affronterebbe alla radice il problema della mobilità e il cui aumento è previsto dalla Legge 124/2015 (la cosiddetta legge Madia) che dovrebbe portare a questa formula almeno il 10% del personale. Questo strumento riguarda molto da vicino la questione della mobilità.

E nulla viene fatto per rendere definitivamente flessibile l'orario di lavoro, consentendo finalmente anche ai lavoratori di livello dal IV in poi di cercare di evitare le ore di traffico più congestionato. Anche la flessibilità dell'orario riguarda molto da vicino la questione della mobilità.

Si legge anche che il Piano «attiene alla transizione dalla fase attuale fino al pieno trasferimento dell'Istituto presso la sede unica di Roma - Pietralata». Non si capisce quale sia il nesso. Se l'arrivo della sede di Pietralata è imminente, come scritto nel Piano stesso, non sembra aver senso distogliere i dipendenti dal loro lavoro ordinario per fare pacchi e traslochi per una fase transitoria. Che sia una forma di allenamento?

Poi naturalmente c'è il piano vero e proprio: «Il Piano consentirà, a regime, di disporre di un'articolazione organizzativa più efficace con una collocazione centrale delle strutture di supporto tecnico e amministrativo-giuridico ai poli di produzione e ricerca statistica, collocati intorno allo stesso polo centrale.» Il piano, insomma, è tenere separati produzione e supporto. Che sia il preludio a un piano governativo di ben altra portata?

E poi c'è la ragione reale, che spiega una parte del Piano: i locali di piazzale Marconi hanno 178 posti, mentre a viale Oceano Pacifico ci sono 492 persone. Insomma, bisognerebbe stringersi e più di 300 persone dovrebbero essere deportate comunque. Ecco dov'è il risparmio! Ecco dov'è la razionalizzazione! È nella riduzione del numero complessivo di locali disponibili.

## Le conseguenze sarebbero gravi

Venendo meno il principio della minimizzazione degli spostamenti casa-lavoro, il Piano della Mobilità produrrà grosse conseguenze.

Per iniziare, gli spostamenti casa-lavoro sono un costo e un tempo **di lavoro** che tradizionalmente grava sulle spalle dei lavoratori. Inutile raccontarci la favoletta delle 7 ore e 12 minuti. Molte persone impiegano un paio d'ore per ciascuno spostamento e se consideriamo che la "pausa" non è tempo libero (nel tempo libero io non mangio un pessimo tramezzino dalle parti di via Depretis o dello snodo di Anagnina), non è esagerato affermare che il tempo di lavoro arriva per molti a 12 ore, come nell'Ottocento. Il Piano della Mobilità, insomma, può essere letto grossomodo come un

aumento per molti dell'orario di lavoro, inutile dirlo in altro modo. Ancora più grave, l'aumento dell'orario non sarà uguale per tutti.

Naturalmente gli spostamenti hanno anche un costo in denaro. E poiché anche questo grava sulle spalle dei lavoratori, il Piano della Mobilità può essere letto anche come una riduzione del salario, anche questa volta senza equità.

E, ancora, come è noto la mobilità comporta il rischio di incidenti, che sono a tutti gli effetti incidenti sul lavoro, tanto è vero che l'INAIL li risarcisce. Quindi il Piano della Mobilità comporta un aumento del rischio incidenti sul lavoro. Insomma, in poche parole dovremmo prevedere, se andrà in porto, qualche gamba rotta in più, speriamo niente di peggio.

In questo quadro, con che coraggio si può parlare di *benessere organizzativo*?

Ma alla visione individuale bisogna aggiungere la responsabilità sociale. Può un soggetto dotato di capacità organizzativa, come l'Istat, per di più Ente Pubblico, sottrarsi alla responsabilità di immettere un nuovo fabbisogno di mobilità nello scenario già strangolante di una città al collasso?

Aumentare i tempi di spostamento dei dipendenti di un Istituto come l'Istat non è solo un danno per i dipendenti stessi, ma è un danno per tutta la collettività, che si troverà ulteriormente ingorgata dall'ulteriore fabbisogno di mobilità.

Il costo degli spostamenti non aumenterebbe solo per i dipendenti Istat, ma aumenterebbe per tutti. Il Comune di Roma, che attraversa un periodo di grandissima quanto strutturale crisi organizzativa e che notoriamente non ha le capacità economiche per garantire servizio di TPL e strade all'altezza di una capitale, avrebbe un piccolo contributo disgregativo da questa operazione. Insomma, già non ci sono i soldi per far camminare gli autobus, già gli autobus sono affollatissimi. Un soggetto pubblico non dovrebbe permettersi di lavorare ai danni di un altro soggetto pubblico.

E non solo: gli incidenti stradali aumenterebbero per tutti, non solo per i dipendenti Istat. E l'inquinamento atmosferico e acustico aumenterebbero per tutti. Il costo è sociale e la responsabilità che l'Istat sembra volersi assumere è altrettanto importante.

Sarà una piccola percentuale? A Roma si spostano ogni giorno 900mila persone per andare al lavoro (<http://dati-censimentopopolazione.istat.it/>). L'Istat potrebbe dirsi tranquillamente titolare di un aumento che si aggira intorno allo 0.1% di questo fabbisogno di mobilità.

È poco? Posso buttare la cartaccia per terra, perché è una soltanto... È questo il sistema di valori con cui opera l'Istat, che per di più è un Ente Pubblico?

Sembra assurdo. Siamo noi a produrre le statistiche sull'uso del tempo, sull' peso degli spostamenti, sugli incidenti stradali, sui consumi delle famiglie, sull'inquinamento.

Le produciamo e poi non sappiamo utilizzarle? È piuttosto paradossale.

## La modernizzazione e la modernità

Pochi sembrano essersene accorti, ai vertici dell'Istat, ma la modernità sta producendo - nel bene e nel male - una rivoluzione nel sistema dei rapporti tra le persone. Soprattutto se si parla di rapporti lavorativi o di capacità organizzative, a cena fuori ci andiamo comunque.

Ma sembra necessario, per quanto appaia ripetitivo, ricordare che negli ultimi vent'anni i rapporti tra le persone si articolano utilizzando sistemi di comunicazione a distanza che sono poderosi. È vero che non è "istituzionale", ma i rapporti tra le persone si svolgono attraverso Whatsapp, Gmail, Snapchat, Dropbox e mille altre diavolerie per tutto quello che concerne lo scambio di informazioni. Nessuno va più all'agenzia di viaggi, nessuno scrive annotazioni su foglietti da passare di mano in

mano (a parte i mafiosi), nessuno sente più il bisogno di incontrarsi per scambiare idee o informazioni. Nessuno usa più nemmeno il telefono fisso, l'unico telefono che ci dà l'Istat.

Sanno, i modernizzatori, che tra colleghi ci telefoniamo usando i nostri cellulari, che ci mandiamo messaggi con Whatsapp, che quando ci inviamo file usiamo Gmail e che se i file sono grandi usiamo Dropbox? Sanno, i modernizzatori, che la modernizzazione globale, quella di Internet, si appoggia su un'infrastruttura fatta per tre quarti da sistemi Linux, realizzati da persone infilate ai quattro angoli del pianeta, che lavorano insieme senza essersi mai visti in faccia? Sanno, ad esempio, che per uno sviluppatore di software la comunità è fatta dagli iscritti a GitHub e non dai colleghi Istat?

Sanno che se il supporto alla produzione viene tenuto lontano dalla produzione stessa, si sarà prodotta una distanza che i dipendenti colmeranno come sanno fare, utilizzando gli strumenti della modernità - quella fuori, cioè cercando di scavalcare la modernità che viene proposta da un'organizzazione la cui visione appare tutt'altro che moderna?

Come mai per lavorare abbiamo bisogno di rispolverare sistemi relazionali che non ricordiamo nemmeno più tanto bene? Dobbiamo usare il telefono fisso, dobbiamo cercarci stanza per stanza, dobbiamo preferire la comunicazione orale a quella scritta, come se fossimo semianalfabeti? Noi non viviamo così.

Come mai in questo periodo storico l'Istat sente il bisogno di far stare i propri dipendenti vicini vicini tra loro - nonostante i costi di cui si è parlato - quando comunque lavoreranno scambiandosi file e annotazioni?

Che tipo di modernità viene prospettata, in Istat, quando si preferisce spostare le persone e non le informazioni? Il mondo sta facendo il contrario. Noi ne siamo capaci?

Così facendo l'Istat sta diventando sempre di più una comunità di persone isolate, che faticano a seguire gli sviluppi del mondo e che, come nei più scolastici casi di studio antropologico, se privati delle comunicazioni col mondo restano a scheggiare la selce mentre fuori inventano la macchina a vapore. È questo il piano?

Noi che siamo un Ente di Ricerca che si occupa di raccogliere e organizzare informazioni, non dovremmo essere all'avanguardia nel dotarci di questi strumenti?

Come dipendenti, ci sentiamo perfettamente in grado di lavorare con i nostri colleghi, e anche di lavorare con i nostri omologhi di tutto il mondo. Essere spostati come pacchi, da un luogo all'altro, vincolati da un regolamento che non tiene conto delle nostre ordinarie capacità non produce *benessere organizzativo* produce frustrazione. Siamo fortunati, privilegiati, se si vuole, il nostro mezzo di produzione è il nostro valore intellettuale e la dotazione ordinaria di cui tutti disponiamo: un libro un telefono in tasca, un computer. E invece si cerca di spostarci come pacchi, nell'idea un po' *naive* di che se uno sta nel posto X invece che nel posto Y trova un mezzo di produzione diverso o opportunità diverse.

Noi non viviamo così. E tutto quello che sappiamo e possiamo fare non si fa così.