



Governo
Nunzia Catalfo è ministro del lavoro e delle politiche sociali nel governo Conte bis

Servono gradualità e flessibilità per la fase due
Il trasporto pubblico si «libera» con ingressi e uscite scaglionati. I negozi dilateranno l'orario, cantieri coi turni
E, dopo lo smart working, tornerà il part-time

di **Antonella Baccaro**

DISTANZE E ORARI DI LAVORO COSA CAMBIERÀ E COME NELLA NOSTRA SECONDA VITA

Come cambieranno gli orari di lavoro nella ripartenza che richiederà il mantenimento del distanziamento fisico? Le parole d'ordine sono tre: gradualità, flessibilità e turnazione. Vuole dire che il rientro non riguarderà tutte le categorie di lavoratori e forse neanche tutti i territori nello stesso momento. Vuole dire che all'interno dello stesso ambito produttivo ci potranno essere modalità diverse di lavoro.

E che quello che una volta era l'orario, laddove possibile, potrà essere dilatato per evitare gli affollamenti ma an-

te dell'Asstra (la più grande associazione delle aziende di Tpl) e di Fnm, che la futura rarefazione richiederà che su un treno si passi da 900 a 200 passeggeri, su un mezzo extraurbano da 52 a 15, su un autobus urbano da 100 a 15. «Il sistema va rivisto: non si possono lasciare a terra i lavoratori — prosegue Gibelli —: bisognerà appiattire il più possibile gli attuali picchi di utilizzo dei mezzi, ridistribuendo gli orari di entrata e uscita al lavoro». Un esempio? «Tra le 9,30 e le 10 c'è un abisso in termini di flussi. Può bastare modificare gli orari di mezzogiorno e scaglionarli per migliorare». Naturalmente ogni città ha il suo traffico: a Milano prevale quello extraurbano, a Roma quello urbano. «Bisogna fare dei tavoli territoriali per organizzare gli orari diversamente — propone Gibelli —. Certo, poi ci saranno le app di prenotazione, ma cominciamo a lavorare su quello che è subito riorganizzabile».

A ripartire per prime, secondo i ragionamenti della commissione presieduta da Vittorio Colao, saranno le attività con grande impatto sul Pil e per le quali il rischio è più gestibile. Manifattura e edilizia sono in prima linea. Sono settori che in alcuni casi non si sono mai fermati e per i quali rivoluzionare i turni di lavoro, d'intesa con i sindacati, non è difficile. L'idea potrebbe essere quella di lavorare anche nel week end. «Nei cantieri si può immaginare di fare due turni di sei ore di lavoro al giorno anziché l'attuale turno di otto. Così si recuperano i maggiori costi con una maggior produttività» dice Giorgio Del Piano, vicepresidente di Confapi Aniem, l'unione nazionale delle im-

prese del settore edile e affini. Nelle fabbriche, dopo il protocollo generale firmato dalle parti sociali a livello nazionale, si stanno facendo accordi integrativi. «Il modello è quello Fca-Ferrari e di tante altre Pmi che non sono state con le mani in mano — dice Marco Bentivogli, Fim Cisl —. Si tratta di evitare gli straordinari, distribuire l'attività su due-tre turni giornalieri, mantenere lo smart working laddove è possibile. E, se le scuole non riapriranno, bisognerà accogliere le richieste di part-time volontario e temporaneo».

Nella pubblica amministrazione, dove lo smart working sarà preferito a ogni altro strumento, esiste già un protocollo, sottoscritto da ministero e sindacati, che prescrive tra le altre cose «la revisione degli orari di inizio dei turni di lavoro e il distanziamento degli stessi» e «la facilitazione dell'utilizzo della vettura personale, anche attraverso la più ampia possibilità di accesso alle aree parcheggio», in modo da liberare i mezzi pubblici. La scuola e le università partiranno più tardi, secondo lo schema del governo, e già si parla di possibili turnazioni, anche se la ministra Azzolina pare contraria, e di un mix tra lezioni in classe e on line.

Ma la flessibilità degli orari non è sempre possibile. Nei negozi la regola è (e sarà) quella del distanziamento. E pazienza se questo vuol dire che il numero dei clienti che possono essere serviti è inferiore a prima. «Quello che si potrà fare è tornare a ampliare gli orari che ora sono stati contingentati — afferma Guido Lazzarelli responsa-



Il nodo mobilità

Andrea Gibelli è presidente di Asstra (la più grande associazione delle aziende di Tpl) e di Fnm, principale gruppo integrato del trasporto e della mobilità in Lombardia

I numeri

90%

La diminuzione dell'affluenza sui convogli Trenord in Lombardia da quando è iniziato il lockdown

2%

La quota di italiani in smart working prima dell'emergenza. Solo il 30% delle Pmi è attrezzato per praticarlo

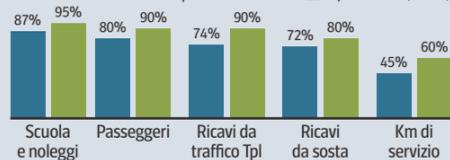
bile Contrattazione di Confcommercio —. Dopodiché se si vorranno mantenere i livelli occupazionali e non creare assembramenti sui mezzi pubblici servirà introdurre più turni di part-time con il vecchio contratto di solidarietà. Sperando che l'emergenza passi».

Stesso discorso per i bar e i ristoranti: «Per noi il tempo è una variabile relativa, ci serve solo una soluzione — interviene per i pubblici esercizi della Fipe, Lino Stoppani —: l'asporto. Quello che non potremo servire ai tavoli si deve poter ritirare con un sistema di prenotazioni che non crei file soprattutto nelle pause di lavoro. Si fatturerà di meno, ma almeno si starà aperti». La flessibilità degli orari c'entra poco con la riapertura di attività come i teatri e i cinema. La regola della distanza tra gli spettatori metterà a dura prova la profittabilità delle platee.

In coda restano le attività artigianali, come quella dei parrucchieri. Quelli di Confartigianato hanno offerto al governo un codice di autoregolamentazione in cui promettono di adottare il massimo dei presidi di sicurezza. Il loro tempo di lavoro non è dilatabile, al massimo può venire suddiviso in turni. «Sono molto scettico — commenta Michele Tiraboschi, giuslavorista e erede di Marco Biagi —, in un Paese che non riesce a garantire le norme minime di tutela del lavoro, pensare di riprogettarlo non è realistico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quanto costa il virus



Il nodo della ripartenza



che per salvaguardare l'occupazione.

In movimento

Il primo problema da affrontare è trasversale: la mobilità. Il solo sistema del trasporto pubblico locale muove ogni anno in Italia circa 5,4 miliardi di viaggiatori annui, circa 15-16 milioni al giorno. Finora la mobilità ha vissuto quotidianamente due fasi che sono identificabili, per semplificazione, nei momenti di punta, cioè di massimo carico, e in quelli di morbida (vedi grafico). Spiega Andrea Gibelli, presiden-