

Navetismul și implicațiile lui social-economice

Ritmurile înalte care au caracterizat dezvoltarea economică a țării noastre în ultimele decenii au generat, odată cu trecerea la construirea societății socialiste multilateral dezvoltate, desfășurarea în plan teritorial a unor fenomene sociale de adîncă semnificație social-economică cu incidență pregnantă în funcționalitatea comunităților umane. Printre aceste fenomene și procese sociale dintre care putem menționa schimbarea structurii sociale a populației, reducerea ponderii populației ocupate în agricultură prin trecerea treptată a acesteia spre munca industrială, trecerea de la ocupație la profesie în agricultură, urbanizarea, migrația sat-orăș, un loc aparte din punct de vedere economic și social trebuie acordat mișcării pendulatorii a forței de muncă.

Cunoscut mai ales sub denumirea de rezultă din tipul mișcării prin care forța de muncă se integrează locului de muncă — naveta —, acest fenomen are o mare însemnătate pentru desfășurarea procesului general de dezvoltare a țării noastre în stadiul actual. Imprecizia care caracterizează definirea acestui fenomen rezultă din faptul că în dezbaterile ce i se consacră* se pune în prim plan actul mecanic al deplasării spațiale și se lasă în umbră toate celelalte laturi ale fenomenului, care, de regulă, constituie elemente esențiale ale acestuia și în același timp au incidențe numeroase pe planurile vieții sociale ale localităților urbane și rurale de proveniență și de destinație.

Toată complexitatea problemelor care sînt generate de navetism, și pe care instituțiile noastre sînt solicitate să le rezolve azi într-un mod eficient a sporit preocupările manifestate la diferite nivele ale organelor de partid și de stat ca și ale activității științifice de a cunoaște și interpreta în mod acțional acest fenomen.

Se poate afirma că navetismul a constituit obiect de cercetare și analiză pentru toate organele locale de partid și de stat, pentru centrale și întreprinderi care în colaborare cu sociologii și alți cercetători din științele sociale au investigat în ultimii ani, pe diferite planuri, mișcarea pendulară a resurselor de muncă. Semnificativ este faptul că în programul prioritar de cercetare din domeniul științelor sociale și politice în perioada 1976—1980, aprobat de conducerea de partid și coordonat de Academia de Științe Sociale și Politice este înscrisă o temă consacrată acestui proces: *Navetismul și implicațiile sale economice și sociale*. Acestea i s-au adăugat investigații realizate și de alte unități de cercetare, cadre didactice, specialiști din producție. Rezultatele obținute au îndreptățit în multe privințe așteptările, dar, în același timp au impus necesitatea unor confruntări a concluziilor și a unei corelări a contribuțiilor realizate. Acestui obiectiv i-a fost consacrată organizarea de către Academia de Științe Sociale și Politice, în colaborare cu comitetul județean P.C.R. Olt și Universitatea din București, Catedra de sociologie, la Slatina, a unei dezbateri științifice, care a reunit specialiști din aproape toate zonele țării. În cadrul dezbaterii s-au realizat: o trecere în revistă a principalelor investigații întreprinse, o analiză critică a rezultatelor obținute și s-a încercat să se determine direcțiile viitoare de investigație a navetismului, în așa fel încît complexele implicații ale acestui proces să poată fi dirijate cît mai riguros și mai eficient.

Dezbaterea științifică a debutat prin referatele: 1. *Caracteristici, dimensiuni și tendințe ale navetismului în județul Olt* (Gheorghe Constantin — secretar al Comitetului județean P.C.R. Olt); 2. *Coordonate ale navetismului în etapa actuală în țara noastră* (Virgil Constantinescu — Catedra de sociologie a Universității din București); 3. *Direcții și tendințe în procesul de utilizare optimă a forței de muncă navetiste* (Pompiliu Grigorescu — Catedra de sociologie a Universității din București).

* Navetismul este definit, îndeobște, ca reprezentînd mișcarea pendulatorie între un loc de muncă exterior localității de domiciliu și rezidența permanentă a subiecților implicați.

În jurul acestor teme s-a realizat convergența celorlalte contribuții ale participanților care au expus rezultatele unor investigații valoroase și au contribuit la cunoașterea unor experiențe utile pentru activitatea practică.

1. Caracteristici social-economice ale navetismului

Prin analiza efectuată asupra condițiilor specifice ale dezvoltării economice și sociale a județului Olt s-a oferit debaterilor o serie de elemente de referință privind bogata experiență a forurilor locale în ceea ce privește utilizarea forței de muncă navetiste. S-a relevat că, județul Olt, alături de celelalte județe ale țării, a cunoscut un amplu proces de industrializare, cu rezonanțe profunde asupra întregii vieți economice și sociale a zonei. Ultimele două cincinale au reprezentat perioada celor mai profunde transformări pe aceste meleaguri. Cele 6,8 miliarde lei, sumă ce constituie investițiile făcute de stat în perioada 1966—1970, au fost orientate cu precădere spre importante obiective industriale: în zona Slatina, prin construirea și darea în folosință a Întreprinderii de aluminiu, a Întreprinderii de prelucrare a aluminiului, a Întreprinderii de produse cărbunoase, conturându-se o puternică platformă industrială; în același interval de timp, în zona Balș s-au pus bazele unei puternice unități a industriei constructoare de mașini — Întreprinderea de osii și boghiuri; prin construirea Fabricii de brinzeturi și de conserve la Caracal, a Tăbăcării minerale și Fabricii de zahăr de la Corabia, au prins profil noi platforme industriale la nivelul județului.

Cincinalul 1971—1975, prin cele aproape 12 miliarde lei alocate investițiilor (din care mai mult de 60% au fost orientate spre dezvoltarea industriei), a determinat noi mutații în configurația industrială a județului: s-a mărit și diversificat potențialul productiv al Întreprinderii de osii și boghiuri din Balș, au intrat în circuitul valorilor materiale primele vagoane produse la Caracal, a început producerea de utilaj alimentar la Slatina. Totodată, avându-se în vedere posibilitățile de utilizare cât mai rațională a forței de muncă disponibile, existente la nivelul județului, prin construirea Întreprinderii textile Slatina, a Întreprinderii de tricotaie Caracal, Filaturii de bumbac Drăgănești — Olt, s-au creat reale condiții pentru integrarea în activitatea desfășurată în domeniul industriei a forței de muncă feminine. În același interval de timp au fost extinse capacitățile de producție la unele întreprinderi: Întreprinderea județeană de industrie locală Olt, Întreprinderea „Iul” — Balș, IMAIA — Balș și altele.

Și agricultura județului a constituit obiectul unor profunde transformări. Procesul de mecanizare, chimizare și irigații au contribuit în mod substanțial la crearea posibilităților ca, paralel cu dezvoltarea intensivă și ridicarea cantității și calității muncii din agricultură, să fie eliberat un important volum de forță de muncă. Corelând această situație cu politica de investiții din domeniul industriei a fost posibilă asigurarea forței de muncă solicitată de dezvoltarea industriei (de exemplu: în cincinalul 1971—1975, la nivelul județului Olt au fost create peste 20 000 noi locuri de muncă în sectoarele neagricole) pe de o parte, iar pe de altă parte a putut fi absorbit și folosit în mod eficient excedentul de forță de muncă existent în agricultură.

Navetismul, ca fenomen social s-a manifestat ca o consecință firească în actuala etapă a industrializării socialiste. Desigur, cunoașterea fenomenului în sine își are importanța sa; pentru factorii de conducere și de decizie este de un real folos modul în care această cunoaștere poate fi utilizată în optimizarea relațiilor din cadrul procesului de muncă. Ca fenomen distinct și cu caracteristici specifice, navetismul în județ se constituie ca o mișcare zilnică, în general, între locul de rezidență și locul de muncă. Dezvoltarea într-un ritm accelerat a industriei județului Olt și penetrația progresului tehnic în toate domeniile de activitate, au determinat o amplificare și diversificare a mobilității teritoriale a forței de muncă. Specific județului este naveta de tip industrial, rural-urban, dar s-a constatat în diverse împrejurări că aceasta coexistă cu navetismul de tip urban-rural (îndeosebi pentru forța de muncă superior profesionalizată). Acest ultim tip de navetism, are însă o pondere foarte mică în raport cu tipul predominant.

Având un număr de 5 orașe și 96 comune, județul Olt deține de 22% din totalul populației care locuiește în mediul urban. Forța de muncă activă ajunge la aproximativ 280 000, din care, peste 50 000 este ocupată în cadrul activităților de tip industrial. Pentru asigurarea acestui necesar a fost antrenată forța de muncă excedentară, apărută ca rezultat direct al modernizării activităților din domeniul agriculturii. Acest proces de atragere și folosire a forței de muncă s-a desfășurat în mod treptat odată cu intrarea în funcțiune a noilor capacități de producție.

Ca efect numărul navetiștilor a crescut rapid. La nivelul județului Olt, numai cu mijloacele Întreprinderii de transport auto fac naveta, aproximativ, 22 000 persoane. Deplasarea zilnică a navetiștilor de la domiciliu la locul de muncă și invers, se realizează în prezent pe mai mult de 45 de trasee auto, a căror lungime medie este de 30 km, deservite de peste 400 autobuze

cu o capacitate totală de transport de aproape 15 000 locuri (în raport cu 1970, când existau 200 de autobuze, parcul auto s-a dublat). Menționăm că o altă parte a populației navetiste la nivelul județului Olt se deplasează cu alte mijloace, dintre care transportul pe calea ferată deține o pondere însemnată (în anul 1976 au fost eliberate aproximativ 5 300 abonamente de transport pentru căile ferate, persoanelor ce efectuează naveta zilnic).

Repartizarea judicioasă, sub aspectul delimitărilor geografice, a principalelor platforme industriale pe teritoriul județului Olt, a condus la folosirea rațională a potențialului uman existent. Ca o consecință imediată, pe harta județului s-au conturat câteva bazine, din care se asigură marea majoritate a forței de muncă din cadrul respectivei platforme. Putem vorbi în această perspectivă de bazinul Balșului, al Slatinei sau al Caracalului. Spre exemplu, Balșul focalizează forța de muncă necesară, în principal, din 14 comune din zonă ce aparțin județului Olt, situație ce influențează pozitiv timpul de transport auto.

În sensul temei menționate, în cursul discuțiilor s-a conturat o metodă de evaluare a fenomenului navetist și s-au intuit noi indicatori de etalonare socială a persoanelor care practică deplasarea pendulatorie între domiciliu și localitățile de prestare a muncii. Astfel, spre deosebire de punctele de vedere care evaluau navetismul în termeni de semnificație exclusiv negativă și care îi atribuiau orice nereușită acțională, actualmente, se reține, în primul rând, geneza lui obiectivă și determinarea lui complexă, dincolo de motive de ordin strict personal sau general. Se atestă în multiple modalități că în fondul său real de elemente, navetismul are un caracter educativ ce decurge din însăși dezvoltarea societății moderne, din extinderea industriei în plan național și din cerința imperioasă de a plasa forța de muncă în noile condiții de muncă create, deși nu totdeauna este posibil de realizat și condiții de rezidență superioară celor din localitățile de proveniență, astfel încât integrarea instituțională să poată fi dublată de asocierea unei integrări de natură comunitară. Date fiind aceste situații, în mișcarea pendulatorie a forței de muncă, se includ variate categorii profesionale, persoane de vârste diferite și de ambe sexe. În acest din urmă sens, a reținut atenția și analiza localizată asupra faptului că, în domeniul învățământului, din estimări preliminare, reiese că numărul navetiștilor cuprinde un număr însemnat din rîndul cadrelor didactice (Emil Bildeșeu, *Navetismul în domeniul învățământului*). Numărul cadrelor didactice de sex feminin este superior celui de gen masculin cu situație pendulatorie. În județul Olt, ca și în Teleorman, din totalul cadrelor didactice ce fac naveta majoritatea sînt femeile, ceea ce adaugă un plus de dificultate, atît în plan social, cît și în cel de factură personală, provenit din cerințe cu caracter familial, ceea ce presupune o acțiune convergentă a factorilor de resort, care să conducă la îmbunătățirea resurselor de cadre în acest domeniu.

2. Coordonate ale navetismului în raport cu dezvoltarea forțelor de producție în plan teritorial

Luînd în considerare raportul enunțat, în referat se arată că mișcarea pendulatorie a forței de muncă este explicabilă, ca fenomen social, prin raportarea sa la : potențialul economic al fiecărui județ ; tradițiile dezvoltării industriale din fiecare oraș ; nivelul de amenajare teritorială și de construire a rețelelor rutiere și feroviare ; raportul dintre sectoarele de activitate socială ; nivelul pregătirii școlare și formele de calificare a navetiștilor ; proporția navetiștilor în raport cu volumul populației, în general din comune și în comparație cu cea activă, în particular ; densitatea populației ; mijloacele de transport cu care se efectuează naveta.

Cercetările efectuate în județe ca Brașov, Mureș, Timiș au relevat că există deosebiri de fond, datorate în special unei diferențieri marcante în tradiția lor industrială și particularitățile economice și naturale, în funcție de care se estimează perimetrul zonei urbane și tendința de evoluție socială atît a orașelor, cît și a localităților rurale.

Astfel, din totalul comunelor existente în județul Brașov, un număr de 26 gravitează în jurul a 7 din cele 10 localități urbane. În ansamblul s-a constatat că din comunele aflate pe o rază de 30 km de un centru urban de navetă pendulează cel mai mare număr de navetiști spre acel centru. Comparativ cu orașele care primesc forță de muncă navetistă, Brașovul are ponderile cele mai mari de navetiști în totalul populațiilor comunelor respective (comuna Cristian cu 19%

navetiști, Sînpetru cu 37% navetiști, Hărman cu 39% navetiști etc.), deoarece atrage prin diversitatea industriilor existente în oraș, prin posibilitățile sporite de școlarizare și calificare, prin dotările social-culturale.

O notă aparte a orașului Brașov o constituie faptul că un număr destul de mare de navetiști lucrează în sectorul terțiar spre deosebire de celelalte orașe ale județului sau țării, care primesc navetiști în special în sectorul industrie-construcții, cea mai mică pondere a navetiștilor deținând-o sectorul terțiar, fără să mai amintim de cel agricol. Atragerea forței de muncă și din alte județe ale țării constituie o altă particularitate a județului Brașov.

Existența unui mare număr de orașe și amplasarea lor unitară în spațiul administrației județene elimină, în bună măsură, existența unor rute de navetă mai mari de 60—70 km între orașul de navetă și comună, iar bogata rețea CFR și rutieră face ca aceste distanțe să nu fie un impediment în efectuarea navetei.

Navetismul din rural în rural este nesemnificativ, iar deplasările diurne din alte județe pentru a presta lucrări în întreprinderile acestora sînt, de asemenea, limitate.

O situație asemănătoare județului Brașov se întâlnește în județele Timiș și Mureș. Ambele au un istoric bogat în privința tradițiilor meșteșugărești și industriale.

Din cele 6 orașe ale județului Timiș toate primesc forță de muncă navetistă din cadrul județului. Orașul Timișoara are cel mai mare număr de navetiști din totalul navetiștilor județului: 39 268 persoane navetiste din totalul de 52 370 navetiști. Majoritatea forței de muncă navetiste vine din comunele care se situează pe o rază de 30—35 km în jurul orașului. Numărul lor variază între 3 540 — comuna Ghiroda și 1 508 navetiști pentru comuna Șag (ambele comune fiind situate la 5—10 km de oraș). Pentru comunele situate la o distanță mai mare, numărul navetiștilor scade brusc la ordinul sutelor sau chiar al unităților (comuna Pischia 511 navetiști, iar comuna Știuca numai 7 navetiști). Al doilea oraș din județ cu o pondere ridicată a navetiștilor este Lugoj, dar față de Timișoara există o sensibilă diferențiere: 3 165 de navetiști din totalul județului. Aceasta se explică prin aceea că orașul Lugoj comparativ cu Timișoara are cantitativ și calitativ o varietate mai scăzută de activități industriale și terțiare.

Pentru comune numărul navetiștilor variază de la 466 în comuna Boldur (care se află la o distanță sub 20 km), la Recaș cu 4 navetiști (distanța peste 30 km). Cel mai mic număr de navetiști (35) îl primește orașul Buziaș.

Cea mai mare parte a navetiștilor se îndreaptă către sectorul industrie-construcții (75,3%) și spre sectorul terțiar (20,2%) aceste sectoare oferind o motivație mai ridicată prin calificarea muncii pe care o presupun și prin retribuție.

Navetismul de tip rural-rural în cadrul județului este ridicat. Dintre comunele județului, 63 primesc navetiști. Ei vin din comunele cu profil cerealier spre cele cu profil cerealier mixt. Spre exemplu, comuna Beregsău Mic are un complex zootehnic intercooperatist. Cărpiniș o fabrică de ceramică, Biled o fabrică de prelucrare a cînepiilor. Se remarcă faptul că navetismul se face tot către activități industriale sau agro-industriale.

O altă parte din navetiști se îndreaptă spre acele comune care vor deveni centre urbane: Nădrag primește peste 600 navetiști la fabrica „Ciocanul”, Făget peste 400 de navetiști la fabrica de cherestea.

Comparativ cu județele Botoșani unde mai mult de jumătate din navetiști efectuează naveta în afara limitelor județului, navetiștii din Timiș fac naveta în interiorul județului deoarece există suficiente locuri de muncă, retribuția medie lunară fiind mare, numărul dotărilor culturale foarte ridicat, iar rețeaua CFR și rutieră oferind posibilități de transport rapid.

Ca și în cazul jud. Brașov, județul Timiș deține atât orașe cu tradiție industrială cit și orașe în curs de industrializare. La acestea se adaugă localități cu profil intermediar care atrag întreg excedentul de forță de muncă din arealul administrativ dat. Mai mult, fiind vorba de o regiune reînscăpălită prin deficit de forță de muncă, județul Timiș absoarbe un apreciazabil volum de muncă și din alte județe, ceea ce nuanțează caracterul etnocentric al zonelor sale urbane cu urmări asupra completării necesarului de forță de muncă și a integrării normale a acesteia.

În ce privește mișcarea pendulatoare a forței de muncă, în județul Mureș există o ușoară diferență față de Timiș și Brașov. Sînt 8 orașe de navetă: Tg. Mureș, Luduș, Reghin, Sovata, Tîrnăveni, Sighișoara, Singeorgiu de Pădure și Sărmaș. Navetiștii din cele mai multe comune (39) se îndreaptă către orașul Tg. Mureș, ajungînd la 27 363. O cauză ar fi situarea geografică a orașului, aproximativ în centrul județului, existența unor industrii diversificate comparativ cu celelalte orașe ale județului, precum și căile de acces situate aproape radial față de reședința județului. Din Tg. Mureș se desprinde în manieră aproape geometrică o rețea rutieră și de căi ferate densă care se desfășoară ordonat către toate localitățile importante din județ, ceea ce face posibil un navetism extins și un efort de

navetă minim. Comunele cu cel mai mare număr de navetiști sînt așezate aproape circular în jurul reședinței de județ, iar cele plasate în alte puncte geografice, au avantajul de a beneficia de căi de acces rutiere sau feroviare adecvate unei deplasări diurne către unitățile productive din Tg. Mureș.

Al doilea oraș ca mărime, în ceea ce privește numărul de comune din care provin navetiștii, este Reghinul. Acesta atrage forța de muncă dintr-un număr de 14 comune, dintre care rețin atenția Gurghin 1 106; Solovăstru 679; Brincovenesti 610 și Secura 424.

În ordine imediat următoare se situează orașul Sighișoara, în ale cărui unități economice activează un număr de 3 261 de navetiști, proveniți din opt comune. În cifre absolute, volumul cel mai mare de lucrători ce se deplasează către orașul Sighișoara provine din comuna Vinători (976), urmind Bălăușeri (674), Albești și Apold (cu câte 591 fiecare).

Considerate din punctul de vedere al profilelor economice care le caracterizează, între comunele din care provin navetiștii, domină cele de factură cerealiară, situație întrucîtva justificată atît prin ponderea accentuată a producției cerealiere, cît și prin aceea că în localitățile cu profil zootehnic se manifestă o evidentă stabilitate a forței de muncă. Semnificativ în acest sens este cazul Tg. Mureșului, în care 24 897 navetiști provin din comunele cu profil cerealier. Din punctul de vedere al numărului de comune, situația se prezintă astfel: din cele 39 de localități din care provin navetiști, 28 au profil cerealier, situație similară și celorlalte localități din care provin navetiști.

În ceea ce privește sectoarele de muncă în care se încadrează navetiștii, se observă o concentrare a acestora în industrie și construcții, urmind apoi cei din sectorul terțiar, pe ultimul loc situindu-se ca număr navetiștii care se deplasează pentru activități agricole. În dependența de acest aspect apar probleme ale necesarului de forță de muncă în agricultură.

Pentru cele trei județe, cu evoluție industrială îndelungă și cu tradiție economică dominant nonagrară este facilitată apariția unei zonări pronunțat epicentrice a mișcării navetiste, cu tendința unei distribuiri echilibrate și a unei așezări unitare a centrelor urbane în arealul județean. În consecință, tendințele centripete sînt dominante în raport cu cele centrifuge, iar structurile de factură endogenă sînt prioritare în raport cu cele de tip exogen. Deci, pentru cele trei județe menționate este potrivită formula conform căreia zona unui centru urban capătă o concentricitate maximă, urmind orașele cu coeficienți de atracție medie, cu zone de influență intermediară, care polarizează un volum important de forță de muncă navetistă și imprimă un caracter unitar structurilor de organizare socială. Aceste zone de valoare intermediară domină sub aspect numeric, arealul județean și-i conferă acestuia un caracter echilibrat și o structură accentuat unitară. Aceasta se datorește și faptului că centrele urbane de dimensiuni restrinse sînt puțin numeroase, iar tendința lor evolutivă consemnează o dinamică accentuată. Totuși, atari centre au o influență scăzută asupra localităților limitrofe și oferă accesibilități de servicii puțin diversificate, ceea ce face să le corespundă zone de influență de slabă pregnanță urbană care trebuie evaluate ca avînd o slabă contribuție în ceea ce privește locul și rolul lor în funcționalitatea de ansamblu a cadrului județean.

În ceea ce privește dimensiunile fenomenului navetist, atît referatele cît și intervențiile prezentate de către participanți*, atestă ritmuri încă accentuate de creștere a numărului de persoane care pendulează între sat și oraș, precum și apariția unor dezechilibre funcționale între localități urbane, atît în cadrul aceluiași unități administrativ-teritoriale, cît și între unități plasate în județe diferite.

Astfel, în cazul arealului administrativ ieșean, distribuția centrelor de atracție socială, cît și situarea în spațiu a nucleelor de concentrare cu caracter industrial sînt neunitare. Existența unui număr mic de centre urbane, precum și existența unei densități demografice peste media pe țară, fac ca fluxurile migratorii să fie dominant unidirectionale, iar coeficientul de intensitate izocronă să fie variat. Rețeaua actuală de localități, ca și sectoarele nonagrare din județ nu pot absorbi integral excedentul de forță de muncă rurală, iar axele de circulație rutieră și feroviară nu sînt satisfăcătoare. O notă de acest fel poartă asupra necesității emigrării unui important volum de forță de muncă în afara județului, către localități tradițional dezvoltate din punct de vedere industrial, în timp ce pe plan intern se prelină mișcarea populației rurale

* Stan Constantin, Dtru Rențea, Ion Berilă, Elena Călin și Elena Opreșiu, *Evaluarea implicățiilor psihosociologice și medicale ale navetiștilor în cadrul întreprinderii Electroputere-Craiova*; A. Mocanu, O. Iliescu și M. Cioară, *Caracteristici ale deplasărilor pentru muncă în județul Argeș*; Vasile Miftode și E. Scripcaru, *Navetismul rural-urban în zona Iași*; E. Dobrescu și M. Moraru, *Starea de sănătate a navetiștilor*; I. Băcănar, M. Băcănar, Carmen Furtună, Ioana Petre, *Mișcarea navetistă în jud. Buzău*. Au avut intervenții, de asemenea, ing. Alex. Orzață, director general adjunct al Centralei industriei de metale neferoase, prof. dr. doc. C. Belea, Universitatea — Craiova; F. Ciotea, sociolog și alți specialiști.

din localitățile limitrofe, din spațiul periurban sau din imediata apropiere a acestuia. Situații similare s-au menționat și pentru alte județe, ca Buzău, Dolj, Bacău, Botoșani, Teleorman, Satu Mare, Vilcea.

3. Perfecționarea condițiilor de navetă

În etapa actuală atenția organelor de decizie se concentrează în mod deosebit asupra optimizării utilizării forței de muncă navetiste și a condițiilor de viață a acestora. Referatul dedicat acestei teme a redat contextul general specific în care se realizează măsurile stabilite de conducerea de partid și de stat în ceea ce privește utilizarea forței de muncă. În referat ca și în dezbateri s-a insistat asupra condițiilor navetei și a efectelor sale asupra activității și vieții de familie a navetiștilor. În rîndul persoanelor cuprinse în mișcarea pendulară se formulează o serie de opinii în care se exprimă, pe de o parte, evaluări ale conținutului și modului de desfășurare a acestui fenomen, iar pe de altă parte aprecieri asupra propriei situații ca și asupra vieții familiei.

Privitor la primele două aspecte sînt de remarcat opiniile care rețin ca factor important în realizarea contactului cu locul de muncă durata navetei. Cu deosebire este reclamat faptul că timpul necesar deplasării de la rezidență la postul de lucru devine excesiv de mare în cazul localităților rurale care se află la limitele zonelor de afluență a forței de muncă.

Astfel, durata deplasării nu mai este în mod strict dependentă de distanță, ci de mijloacele de transport, de ritmul lor și de căile de deplasare. Este expresivă această concluzie prin comparație cu distanțele care separă satele de cele mai apropiate orașe din județ.

Devine deosebit de edificator faptul că actuala dispersie a localităților rurale face necesară modernizarea căilor de comunicație în continuare, precum și lărgirea rețelei de transporturi, corespunzător intensității proceselor economice ce se desfășoară în plan teritorial, asigurarea unor mijloace de transport cu capacitate corespunzătoare și cu ritmicitate adecvată spre a elimina pierderile de timp și a reduce timpul de navetă. În numeroase cazuri timpul afectat navetei depășește 5 ore, ceea ce este semnificativ pentru influența pe care un astfel de regim de viață o poate avea asupra calității resurselor umane. Dealtfel, consumul de timp între 1—3 ore prezintă frecvența cea mai mare (între 45—60 %) în toate județele.

Repercusiunile navetei sînt resimțite pe mai multe planuri de navetiști: a. dificultăți în însușirea unei discipline a muncii industriale; b. lipsa unor obiective profesionale și participare redusă la problemele generale ale întreprinderii; c. dificultăți în însușirea unei discipline a muncii industriale.

Pentru a putea evalua cît mai fidel multiplele implicații ale navetismului și a se găsi forme de intervenție în vederea perfecționării condițiilor de navetă s-au adus numeroase argumente pentru a susține necesitatea de a opera pe cel puțin două mari planuri:

1. Mai întîi să se urmărească raportul care trebuie să existe între navetism, ca fenomen de sine stătător, necesar și buna desfășurare a procesului de producție. Astfel a rezultat că, organele locale de partid și de stat s-au preocupat în mod continuu de crearea, în limita posibilităților, a tuturor condițiilor materiale, care să ducă în ultimă instanță la scurtarea timpului de navetă, determinînd prin aceasta atît o mărire a timpului extraprofesional al indivizilor cît și o participare la procesul de producție cu depline posibilități intelectuale și fizice.

În cadrul acestor acțiuni ale organelor de partid și de stat, se înscrie și inițiativa înființării de noi locuri de muncă, în mediul rural, prin construirea de spații industriale asemănătoare celor din marile întreprinderi care să funcționeze ca microsecții ale acestora și care să fie orientate să producă repere și ansamble necesare marii industrii. Se preconizează ca în perioada 1976—1980, prin acest gen de activități să se înființeze zece mii de noi locuri de muncă în mediul rural, ceea ce va influența în mod pozitiv procesul de urbanizare-modernizare a unor localități rurale, determinînd prin aceasta și o raționalizare a navetismului.

Dealtfel, s-a constatat că deși ritmul de atragere a forței de muncă din agricultură spre activitățile industriale este intens, nu se manifestă o așa-zisă depopulare a satelor, care să determine o lipsă acută de forță de muncă necesară bunei desfășurări a activităților agricole. În luările de cuvînt s-a insistat, de asemenea, asupra faptului că este necesar ca pe lîngă o serie de măsuri menite să contribuie la micșorarea efectivă a timpului de navetă (respectarea minuțioasă a graficelor traseelor și orarelor de transport auto), fiecare unitate să analizeze situația actuală și de perspectivă a zonei proprii din care își recrutează forța de muncă și să urmărească ca această recrutare să facă referiri în special la persoanele ce se situează la o distanță cît mai mică de unitatea economică.

Un rol deosebit de pozitiv l-a avut și pregătirea profesională a resurselor umane. Odată cu amplasarea noilor obiective economice și cu apariția primelor platforme industriale s-au luat măsurile necesare pentru a se putea profesionaliza prin școli necesarul de forță de muncă calificată. Au fost înființate grupuri școlare și licee industriale ce sînt patronate direct de marile unități economice. Relația învățămînt-producție capătă noi valențe fiind subordonată nevoilor imediate ale județelor. În ultimul timp, s-a rezolvat și problema reprofilării unor clase de la liceele teoretice, în sensul transformării lor în clase „cu profil”, situație ce va determina o satisfacere mai deplină cu forță de muncă calificată necesară și reclamată de către noile obiective industriale. Concomitent calificarea la locul de muncă asigură navetiștilor calificarea necesară în raport cu cerințele producției.

2. În al doilea rînd, s-a propus luarea în considerare a consecințelor navetismului în sfera culturală, morală, familială, educativă, de grup. Prin intermediul navei asistăm la o nouă raportare a individului față de sistemul de norme și valori din comunitatea urbană, navetismul constituind un mijloc de dispărare a acestora în mediul rural.

Numeroase sînt acțiunile ce au fost întreprinse în această direcție. S-au creat condiții ca navetiștii să participe la diverse acțiuni cu caracter politic, ideologic, cultural, sportiv. Navetiștii s-au dovedit receptivi la asemenea manifestări, creîndu-se prin aceste acțiuni un climat propice dezvoltării multilaterale a personalității acestora.

De cele mai multe ori, relația lor de domiciliu — loc de muncă, este privită și analizată doar dintr-un singur punct de vedere: necesitatea ca navetistul să fie la timp și să răspundă cu promptitudine la solicitările impuse de realizarea sarcinilor de serviciu. Problema este importantă dar nu trebuie neglijat și celălalt aspect: cunoașterea preocupărilor, de ordin multiplu, a acțiunilor pe care le întreprinde și desfășoară navetistul și familia acestuia, în sinul microcolectivității rurale unde își are el domiciliul. Dialogul inițiat de unele conducători ale marilor unități industriale cu familiile navetiștilor, dialoguri amplificate și de desfășurarea unor manifestări sportive, culturale, ce au avut loc cu acest prilej în localitățile rurale, au confirmat importanța unor asemenea acțiuni. Comunitatea rurală, prin membrii ei, ia cunoștință în mod nemijlocit de realizările și participările unei părți a colectivității la realizarea unor importante sarcini economice. Asemenea manifestări și dezbateri, pot avea loc în localitățile rurale ce furnizează unităților industriale din zonă o importantă parte din necesarul de forță de muncă.

De asemenea, în mod curent, conducerea unor unități economice adresează scrisori, felicitări și oferă diplome, persoanelor fruntașe în activitatea de producție. Cu același prilej sînt informate și organele locale din respectivele localități rurale în vederea popularizării muncitorilor fruntași în cadrul colectivității rurale.

Prin asemenea acțiuni inițiate de către conducerea unor întreprinderi industriale, se tinde să se atragă personalul care face naveta în activități extraprofesionale, pe de o parte, în același timp, urmărindu-se integrarea într-un singur proces social bine controlat al relației: muncitori productivi-muncitori navetiști.

Pentru o mărire a gradului de receptivitate față de noile valori morale și culturale ale societății noastre, se impune o atragere în mai mare măsură și la activitatea artistică de amatori din mediul rural, a unei părți însemnate din persoanele care fac naveta.

Se cunoaște faptul că o parte din familiile navetiștilor continuă să domicilieze în mediul rural, prestînd activități utile în cadrul C.A.P.-urilor sau I.A.S.-urilor. În vederea creșterii nivelului de trai și pentru a se asigura o mai bună desfășurare a activităților economico-sociale, în numeroase localități rurale au fost inițiate o serie de măsuri, de care vor beneficia în primul rînd familiile navetiștilor. În cîincinalul trecut, am asistat la o creștere a numărului de creșe și grădinițe din mediul rural, s-a luat inițiativa constituirii de băi comunale și brutării în cele mai importante localități rurale.

Navetismul oferă și alte avantaje muncitorilor în concordanță cu nivelul dezvoltării economico-sociale a județului, cum ar fi: păstrarea unor condiții de locuit în zone nepoluante, posibilitatea de a se aproviziona cu alimente din gospodăria personală și de a le completa cu utilități existente la nivelul urbanului, cheltuieli reduse pentru chirie, apă și întreținere, realizarea unor importante cîștiguri bănești care vor completa veniturile realizate de familia acestora în cadrul comunei.

Pe un alt plan apar, de asemenea, menționate efectele mișcării pendulare asupra stării de sănătate. În mod aparte apare, alături de oboseală și epuizare, o mare frecvență a concediilor medicale care afectează un număr mare de zile de muncă.

Sensibilitatea care apare în raport cu unele condiții de muncă, precum și modul în care se raportează la sarcinile profesionale impun, o urmărire mai atentă a măsurilor de protecție a muncii și chiar a utilizării unor antidoturi.

Apare frecvent formulat dezideratul de a dispune de o asistență medicală mai dezvoltată la locul de domiciliu deoarece aceasta ar avea o eficiență mai mare, prin accesibilitatea pe care o poate asigura și prin posibilitatea de a beneficia în mod real de dotările și serviciile medicale.

Există însă și o altă categorie de cerințe care rezultă din compararea situației sociale din mediul rural în raport cu ceea ce se observă de către navetiști a fi în comunitatea urbană. Printre acestea se explică necesitatea ca în schițele de sistematizare teritorială, ca și în acțiunile de dotare cu servicii sociale să se rețină importanța diversificării unităților comerciale pentru a realiza o varietate funcțională cu cea caracteristică în mediul urban. Ar fi util, în același timp, de a se extinde acțiunea de valorificare în plan local a unor produse din cooperativele agricole de producție, care continuă să fie aduse de la oraș, deși sunt de proveniență agricolă.

Dezbateră științifică organizată la Slatina a permis ca într-o manieră eficientă să se juxtapună experiențe ale activității practice și ale cercetării științifice spre a fi operaționalizate și utilizate pentru perfecționarea metodelor de lucru.

Remarcăm interesul sporit care se manifestă față de luarea în considerare la toate nivelele de coordonare și decizie din unitățile economice a factorilor sociali, precum și față de includerea, ca directive permanente în munca specialiștilor din domeniul științelor sociale și economice, atât a elementelor de eficiență economică, cât și socială.

În această privință s-a relevat, încă o dată, că sociologia marxistă oferă atât cadrul cât și instrumentele cele mai adecvate unei inginerii sociale puse în slujba desăvârșirii societății socialiste multilaterale dezvoltate în țara noastră.