

CATECHETICA ED EDUCAZIONE

«Stare in mezzo»: pendolarità urbana e risposte pastorali

- ▶ L'uomo e la città. Una lettura sociologica
- ▶ Il pendolarismo nell'epoca moderna. Le implicazioni psicosociali
- ▶ Gli italiani non cittadini. I figli dell'immigrazione
- ▶ Dai «Muri di Stato» alla cultura della convivialità: suggestioni a partire dai *Border Studies*
- ▶ Cittadini nella Chiesa, cristiani nel mondo. Libertà e autenticità, educazione e fede nelle società democratiche
- ▶ Fostering Transformation: Towards Authentic Christian Identity in a Commuting World
- ▶ «Nel cuore della città». La pastorale urbana
- ▶ Stare in mezzo, fra ragazzi che corrono ovunque
- ▶ La formazione degli operatori pastorali in comunità cristiane al passo coi tempi
- ▶ Sono cittadino romano (At 22,26). Il Vangelo nella città: sguardo biblico

MAGGIO 2017

ANNO II ▶ NUMERO 1

Teresa Doni ■
Sara Schietroma ■
Maurizio Rizzuto ■
Andrea Farina ■
Antonino Romano ■
José Luis Moral ■
Jerome Vallabara ■
Gustavo Cavagnari ■
Michele Falabretti ■
Ubaldo Montisci ■
Cesare Bissoli ■

RIVISTA «ON-LINE» DELL'«ISTITUTO DI CATECHETICA»
Facoltà di Scienze dell'Educazione - Università Pontificia Salesiana (ROMA)

CATECHETICA ED EDUCAZIONE

Anno II ► Numero 1 – Maggio 2017

indice

«Stare in mezzo»: pendolarità urbana e risposte pastorali

Editoriale	3
▪ TERESA DONI <i>L'uomo e la città. Una lettura sociologica</i>	5
▪ SARA SCHIETROMA – MAURIZIO RIZZUTO <i>Il pendolarismo nell'epoca moderna. Le implicazioni psicosociali</i>	17
▪ ANDREA FARINA <i>Gli italiani non cittadini. I figli dell'immigrazione</i>	27
▪ ANTONINO ROMANO <i>Dai «Muri di Stato» alla cultura della convivialità: suggerimenti a partire dai Border Studies</i>	39
▪ JOSÉ LUIS MORAL <i>Cittadini nella Chiesa, cristiani nel mondo. Libertà e autenticità, educazione e fede nelle società democratiche</i>	49
▪ JEROME VALLABARAJ <i>Fostering Transformation: Towards Authentic Christian Identity in a Commuting World</i>	61
▪ GUSTAVO CAVAGNARI <i>«Nel cuore della città». La pastorale urbana</i>	75
▪ MICHELE FALABRETTI <i>Stare in mezzo, fra ragazzi che corrono ovunque</i>	87
▪ UBALDO MONTISCI <i>La formazione degli operatori pastorali in comunità cristiane al passo coi tempi</i>	99
▪ CESARE BISSOLI <i>«Sono cittadino romano» (At 22,26). Il Vangelo nella città: sguardo biblico</i>	115

Il pendolarismo nell'epoca moderna Le implicazioni psicosociali

Sara Schietroma – Maurizio Rizzuto*

Pendolarism in the Modern Era The Psychosocial Implications

► SOMMARIO

La dislocazione del luogo di lavoro o di studio rispetto al luogo di residenza comporta oggi, per una vasta fetta della popolazione attiva, la necessità di spostamenti quotidiani che, oltre a scandire in modo netto l'organizzazione del tempo, possono incidere profondamente sulla qualità di vita. Le implicazioni del fenomeno del pendolarismo verranno qui prese in esame sia dal punto di vista individuale, nello specifico dei correlati psicofisiologici che accompagnano l'esperienza del continuo spostamento, sia dal punto di vista familiare e di appartenenza sociale e comunitario in senso più ampio.

► PAROLE CHIAVE

Benessere; Identità sociale; Impatto familiare; Pendolarismo; Qualità relazionali; Salute; Senso di appartenenza; Stress.

* **Sara Schietroma** è Docente Stabilizzata di Psicologia sociale nella Facoltà di Scienze dell'Educazione dell'Università Pontificia Salesiana di Roma.
Maurizio Rizzuto è Docente Invitato per Psicologia sociale nella Facoltà di Scienze dell'Educazione dell'Università Pontificia Salesiana di Roma.

Il fenomeno del pendolarismo, con il quale si intende lo spostamento quotidiano necessario per recarsi sul luogo di lavoro o di studio a partire dal proprio luogo abitativo, rappresenta nel contesto storico e socio-culturale attuale, una condizione preminente, le cui implicazioni possono essere valutate alla luce di un complesso rapporto costi/benefici a livello multidimensionale. Nel presente articolo, a partire da una descrizione generale del fenomeno del pendolarismo e delle sue possibili forme, si porrà attenzione ad una lettura di quegli aspetti oggettivi e soggettivi ad esso correlati. In particolare, coerentemente ad un'ottica biopsicosociale, verranno evidenziate le ricadute del pendolarismo a livello individuale, nelle sue implicazioni sulla qualità di vita, il benessere soggettivo e gli effetti a livello psicofisiologico. L'analisi verrà completata con la considerazione dell'impatto che tale condizione rischia di avere a livello di vita familiare, sociale e di comunità.

1. Il fenomeno del pendolarismo

Con il termine pendolarismo si fa riferimento alla necessità che le persone hanno di compiere un duplice spostamento quotidiano per raggiungere, dal luogo di abitazione, il luogo di studio o di lavoro e viceversa a prescindere dalla lunghezza della distanza e dal tempo medio impiegato per lo spostamento.¹

Tenendo conto del fatto che tali spostamenti possono avvenire all'interno dello stesso comune o verso un comune della stessa provincia o verso altre provincie, regioni e in alcuni casi anche nazioni, è possibile immaginare quanto esteso possa essere questo fenomeno nella nostra società. Le stime parlano di un fenomeno costantemente in crescita in Italia tale da coinvolgere quasi la metà dell'intera popolazione, sebbene con alcune differenziazioni legate all'età e al genere.²

Questo incremento dei flussi di spostamento risulta correlato al fatto che negli ultimi anni ampie quote di popolazione si siano trasferite dai principali centri urbani alle periferie e in comuni limitrofi o in comuni di altre provincie soprattutto a causa dell'alto costo degli immobili, mentre, d'altro canto, la stessa popolazione continua a gravitare sui grandi centri urbani per la gran parte delle attività economico-produttive e sociali.

Nella definizione di pendolarismo è dunque implicita la presenza di una distanza da ricoprire in un tempo che può essere variabile e la necessità di utilizzo di mezzi di trasporto, solitamente distinti in mezzi pubblici (treni, autobus, aerei, traghetti) o privati (auto, moto). Si definisce pendolare attivo colui che fa uso di mezzi propri per lo spostamento e passivo colui che ricorre all'utilizzo di mezzi pubblici.

In riferimento alle motivazioni che sottendono la scelta del pendolarismo, nel caso dello studio la motivazione prevalente risulta l'assenza della scuola di preferenza nel proprio contesto

¹ Cfr. www.treccani.it (consultato il 24.04.2017).

² Cfr. CENTRO STUDI INVESTIMENTI SOCIALI (CENSIS), *Pendolari d'Italia e strategie*, FrancoAngeli, Milano 2008.

abitativo, in casi minori è invece l'organizzazione familiare a motivare la scelta di una scuola lontano da casa.

Tra le motivazioni legate alla scelta di un lavoro lontano dal luogo di residenza vi sono ragioni quali il fare carriera, avere uno stipendio più alto, un lavoro più sicuro o la sola possibilità di trovare lavoro. È evidente in questo caso il connubio che viene a crearsi tra processi ascensionali di mobilità sociale e processi di mobilità territoriale. Queste scelte, come detto prima, si correlano a quelle che riguardano i bisogni abitativi, per cui si vive lontano da dove si lavora o studia perché le abitazioni hanno un costo più accessibile in quartieri più periferici o in piccoli centri urbani, spesso sradicati dai propri contesti familiari. Solo una minoranza sceglie la propria abitazione in contesti lontani da quelli di origine e dal luogo di lavoro, per una migliore vivibilità in un ambiente «a misura d'uomo». In questi casi si tratta di una scelta più espressiva e meno obbligata, volta soprattutto alla ricerca di una migliore qualità della vita, nonostante i costi implicati dallo spostamento.³

Attualmente la condizione del pendolare non risulta riferita solo a specifiche categorie socio-culturali. I pendolari sono infatti studenti, impiegati, operai, artigiani, insegnanti, imprenditori, liberi professionisti, commercianti, militari e altro.

2. Conseguenze del pendolarismo a livello psicofisiologico

La routine del pendolare si caratterizza per una serie di condizioni, disagi e inconvenienti che, a lungo termine, rappresentando questi una condizione di stress, possono esercitare un impatto negativo su salute e qualità di vita e sul livello globale di soddisfazione e benessere.

In relazione a tali eventi può dunque attivarsi da parte dell'individuo coinvolto una risposta da stress che rappresenta un insieme di modificazioni fisiologiche, cognitive, emotive e comportamentali messe in atto in risposta ad una sollecitazione di adattamento alle richieste ambientali presenti. L'insieme delle reazioni fisiologiche, combinate con l'interpretazione cognitiva che l'individuo dà della situazione e con l'esperienza emotiva correlata, determinano alcuni dei principali sintomi riferiti alla risposta da stress quali emicrania, tachicardia, difficoltà di concentrazione, umore depresso, stati d'ansia, irritabilità, stanchezza, affaticamento.⁴

Nell'ambito di tale definizione il pendolarismo si colloca tra le principali fonti di stress cronico. Più nello specifico è possibile distinguere tra stressor oggettivi associati al pendolarismo (distanza percorsa, durata del viaggio, condizioni del viaggio) e stressor soggettivi che dipendono dal modo in cui il pendolare percepisce la sua condizione.

Lo stress cronico del pendolare deriva dall'esperienza accumulata di servizi e disservizi che caratterizzano i suoi spostamenti: una gamma limitata di corse, orari poco congeniali a quelli di lavoro/scuola, la discrepanza tra i costi sostenuti e la qualità dei servizi offerti sono esempi di fattori tendenzialmente stabili che il pendolare si trova ad affrontare nel corso della propria esperienza. I vari intoppi, in cui il pendolare può incorrere (traffico stradale, lavori in corso, ritardi o soppressione delle corse dei mezzi pubblici), rappresentano esempi di stressor cronici intermittenti; questi ultimi, indipendentemente dalla loro frequenza, risultano scarsamente prevedibili, contribuendo alla valutazione negativa che il pendolare attribuisce alla propria

³ Cfr. G. NUVOLATI, *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze University Press, Firenze 2007.

⁴ Cfr. H. SEYLE, *Stress. Introduzione alla psicosomatica. Cause, trattamento e prevenzione delle tensioni quotidiane*, Edizioni Mediterranee, Roma 1981.

condizione, nonché al disagio ad essa correlato.⁵

In riferimento al concetto di stressor oggettivi ci si riferisce dunque a variabili quali la durata, la distanza, la velocità degli spostamenti e la congestione stradale; gli stressor soggettivi includono invece il controllo percepito sui propri spostamenti, la prevedibilità delle condizioni dello spostamento e variabili individuali, prima fra tutti il genere. È stato infatti riscontrato che le donne pendolari riferiscono generalmente livelli di stress più elevati rispetto agli uomini.⁶ Le donne tendono a lamentare con più frequenza malessere fisico e la paura per la propria incolumità; inoltre, soprattutto in presenza di figli, avvertono come più pesante la distanza da percorrere e la costrizione del tempo che questa comporta. In generale dunque le donne sono più esposte allo stress da pendolarismo, così come chi è meno capace di adattarsi al disagio psicologico della trasferta forzata.

Il senso di costrizione temporale e i fattori di stress soggettivi, in cui l'elaborazione cognitiva svolge un ruolo cruciale, vengono concettualizzati come variabili che mediano le conseguenze emozionali, comportamentali e fisiologiche agendo in sinergia con specifici stressor oggettivi. Un esempio di ciò è la sensazione di controllo che può caratterizzare maggiormente il pendolare attivo, ossia colui che fa uso di mezzi propri per lo spostamento. Il controllo percepito funge in questo caso da fattore di mediazione in grado di dare la sensazione di ridurre le caratteristiche di imprevedibilità legate al viaggio. D'altro canto la guida del proprio mezzo rende difficoltoso lo svolgimento di altre attività come avviene nell'utilizzo dei mezzi pubblici. La possibilità di svolgere alcune attività piacevoli può rendere il tal caso il viaggio del pendolare passivo meno negativo e più soddisfacente nonostante la sensazione di mancato controllo degli imprevisti ad esso connesso.⁷

Indagando gli effetti degli stressor oggettivi si è riscontrato come questi siano correlati a tassi di assenteismo, insoddisfazione per il proprio lavoro nonché cali della motivazione nello svolgimento del proprio lavoro. Treni sporchi, autobus in ritardo, code chilometriche, sensazione di impotenza e la frustrazione generata dall'essere in balia di coincidenze e traffico stradale, ma con orari da rispettare, porta a sviluppare ansia, risposte da stress e l'amnesia da pendolare (il tempo tra casa e ufficio viene vissuto in modo passivo cancellando dalla mente quel che succede salvo poi scoppiare in crisi d'ira al minimo intoppo, sbalzi di pressione, rischio di infarto).

Tanto più la scelta è vissuta come un obbligo tanto più è probabile vivere il conflitto interiore fra dove si è e dove si vorrebbe essere senza saper più riconoscere il luogo di appartenenza.

Come vedremo più avanti affrontando le implicazioni familiari e sociali del pendolarismo, possono aumentare i livelli di aggressività e conflittualità nel rapporto con i familiari, può diminuire il tempo libero e si può arrivare ad investire di meno nei rapporti sociali. Può diminuire la creatività e aumentare il rischio di depressione. È possibile avvertire uno stato di tensione continua dovuto al fatto che il pendolare non stacca mai, prima, durante e dopo il lavoro con conseguenze sulla salute tipiche dello stress cronico.

⁵ Cfr. G.W. EVANS - R.E. WENER, *Rail commuting duration and passenger stress*, in «Health Psychology» 25 (2006) 3, 408-412.

⁶ Cfr. G. GOTTHOLMSEDER - K. NOWOTNY - G. PRUCKNER - E. THEURL, *Stress perception and commuting*, in «Health Economics» 18 (2009) 5, 559-576.

⁷ Cfr. G. BOTTESI - F. BOZ - A. LO BURGIO - M. GHISI, *Percezione dello stress da pendolarismo negli studenti universitari: uno studio osservativo*, in «Psicoterapia Cognitiva e Comportamentale» 18 (2012) 3, 285-301.

I primi campanelli sono i disturbi del sonno e dell'appetito, disturbi psicosomatici vari che vanno dal mal di testa alle difficoltà di digestione, aumenta anche il rischio di malattie infettive. Lo stress cronico indebolisce il sistema immunitario facilitando ancor di più la comparsa di disturbi lievi ma persistenti (cistiti, tossi e raffreddori cronici). Un rimedio efficace è in questo caso ridurre il senso di passività durante la trasferta e renderla piacevole e appena possibile spezzare la routine settimanale. L'ossessione della puntualità è un altro degli aspetti stressogeni potenti che nel tempo comportano disturbi permanenti (disturbi del sonno e ansia di essere sempre in ritardo).⁸

3. Conseguenze a livello relazionale e familiare

Oltre alle conseguenze direttamente registrabili a livello individuale nella condizione del benessere/malessere a livello psicofisico, sono rintracciabili degli effetti significativi legati all'esperienza del pendolarismo anche a livello familiare e più in generale relazionale. Pur riconoscendo un'estrema variabilità correlata alla tipologia del lavoro, all'impegno da questo richiesto, alla distanza da ricoprire e alle caratteristiche di personalità individuali che implicano una diversificata relazione tra costi e benefici, è possibile individuare alcune implicazioni ricorrenti che caratterizzano l'esperienza del pendolarismo nella dimensione relazionale.

La necessità dello spostamento e la distanza dal proprio luogo abitativo, possono comportare in primo luogo l'instaurarsi di una doppia appartenenza, quella al luogo della vita privata e quella al luogo della vita lavorativa, in un rapporto che non sempre risulta equilibrato quanto piuttosto sbilanciato verso la sfera lavorativa. Tale sbilanciamento può essere determinato da un maggiore investimento sia in termini di tempo, che in termini di energie, aspettative e realizzazione di sé.

Il senso dell'appartenenza rappresenta una condizione basilare per la costruzione dell'identità sociale che risulta a sua volta una determinante significativa del senso di identità personale.⁹ C'è una tendenza a livello individuale a cercare una congruenza interna tra le diverse dimensioni dell'identità che invece diventano critiche e fonti di malessere se vissute come contraddittorie e conflittuali, come in quelle situazioni in cui l'individuo si percepisce e si comporta in un modo a livello lavorativo e in modo molto diverso a livello familiare. Tale conflittualità piuttosto che portare ad un processo di integrazione in una visione di sé unitaria e coerente può essere gestita mantenendo le due esperienze distanti, scisse e contrapposte, cercando rinforzo alla propria autostima laddove l'esperienza sia più piacevole e sfuggendo da quella meno gratificante.

In relazione alla condizione del pendolarismo, analizziamone più nel dettaglio le diverse componenti.

Se si parte dalla constatazione che i processi affiliativi si sviluppano soprattutto in contesti che ci risultano più familiari,¹⁰ la condizione del continuo spostamento e quindi del viaggio necessario a ricoprire la distanza tra il luogo abitativo e quello del lavoro o dello studio, può in

⁸ Cfr. R.E. WENER - G.W. EVANS, *Comparing stress of car and train commuter*, in «Transportation research. Part F: Traffic, Psychology and Behaviour» 14 (2001) 2, 111-116.

⁹ Cfr. M. HEWSTONE - W. STROEBE - K. JONAS - A. VOCI, *Introduzione alla psicologia sociale*, il Mulino, Bologna 2010.

¹⁰ Cfr. A. PEDON, *Psicologia sociale*, McGraw-Hill, Milano 2011.

primo luogo comportare un senso di estraneità che porta a confrontarsi con contesti in cui viene meno il senso della familiarità e si è esposti alla presenza di persone spesso diverse. Questa condizione, se da una parte può essere vissuta come stimolo, arricchimento, espansione di esperienze e senso generale di libertà al di fuori dei vincoli della routine e come uno spazio personale da gestire solo per sé, dall'altra può creare senso di solitudine, smarrimento e ansia. Ne è espressione il timore, presente soprattutto nelle donne, di incorrere in molestie e situazioni pericolose che mettano a rischio la propria incolumità.

La condizione dello stesso viaggio ha inoltre visto una profonda trasformazione con l'affermarsi della condizione del viaggiatore solitario che si concentra e impiega il suo tempo perlopiù in attività individuali e solitarie, piuttosto che interessarsi a intessere relazioni e dialogo con l'altro sia pure un altro conosciuto sul momento, che, come accade di frequente, potrebbe diventare un interlocutore con cui tenere una conversazione superficiale o a cui confidare anche aspetti intimi della propria vita più di quanto si tende a far con persone ben conosciute con le quali si mantiene una certa riservatezza.

Sempre più facilmente e frequentemente questo diventa il tempo e il luogo in cui leggere, ascoltare musica, fare passatempi, lavorare o coltivare relazioni virtuali. Ciò sta a significare un marcato utilizzo, reso possibile soprattutto dai mezzi pubblici, di computer e cellulari che catturano e focalizzano l'attenzione. Sul piano relazionale si assiste dunque ad un maggiore investimento sulla dimensione virtuale, con l'utilizzo dei social network, piuttosto che su quella reale. Tale dimensione relazionale virtuale, se da una parte garantisce la sensazione di una continua connessione sociale (anche nella distanza fisica data dallo spostamento), dall'altra può comportare il rischio di un impoverimento relazionale e comunicativo.

Il senso della doppia appartenenza ha implicazioni differenti anche in relazione alla fase del ciclo di vita in cui la persona sperimenta il pendolarismo per esigenze lavorative o di studio. Una simile condizione può essere ben accolta nella condizione del giovane adulto in cui l'investimento nell'ambito formativo o nella sfera lavorativa rappresenta una condizione preliminare alla strutturazione della propria identità adulta, al consolidarsi di una autonomia economica e sociale, alla costruzione di una progettualità.

In questa fase, il sacrificare tempo ed energie nello studio e nel lavoro – e quindi anche nello spostamento che questi comportano – può acquisire una sua funzionalità anche rinforzata culturalmente. L'idea del fare «la gavetta» in un rapporto costo/benefici maggiormente sbilanciato verso i costi è sempre più ritenuto inevitabile nella prospettiva di una condizione migliore.

In questa fase del ciclo di vita, perlopiù caratterizzata dal non impegno familiare e dall'assenza dei figli, non si riscontrano differenze di genere, né a livello di quantità di tempo investito, né a livello di soddisfazione percepita, come invece accade in presenza di figli, quando la donna accusa maggiormente, rispetto all'uomo, la costrizione temporale connessa allo spostamento e la fatica del rendere conciliabile il sovraccarico della vita lavorativa a causa del pendolarismo e la vita privata.¹¹

Un effetto diretto di questa condizione lavorativa nei luoghi di non residenza è che tuttavia, sempre più di frequente, piuttosto che favorire una progettualità, motivata dal poter

¹¹ Cfr. BOTTESI – BOZ – LO BURGIO – GHISI, *Percezione dello stress da pendolarismo negli studenti universitari: uno studio osservativo*, 285-301.

raggiungere una propria autonomia economica data dal lavoro, essa possa determinare una procrastinazione di tale progettualità, in attesa di tempi migliori o per la paura di non riuscire a gestire la complessità della condizione lavorativa e privata al tempo stesso. In un modo quasi paradossale, la condizione lavorativa, sovraccaricata dal pendolarismo può diventare dunque un motivo per non impegnarsi a livello di coppia o ancor di più a livello della procreazione con la paura di non riuscire ad avere «abbastanza tempo da dedicare alla famiglia» o risorse per portarla avanti. In tal modo il pendolarismo può giustificare l'iperinvestimento nel lavoro e in una vita da single o di coppia non generativa.

Altre condizioni possono invece crearsi quando l'individuo ha comunque creato una famiglia con figli. Tanto più la condizione del pendolarismo risulta quotidiana ed è tale da richiedere tempo, tanto più i suoi effetti possono risultare evidenti sul piano dell'investimento familiare coinvolgendo il livello sia quantitativo che qualitativo delle relazioni intra-familiari. Come già sostenuto, a risentire di più di questa condizione a tutt'oggi sono ancora le donne che spesso pongono tale condizione alla base di una scelta. In tal senso si registra una maggiore tendenza, rispetto agli uomini, a rimandare nel tempo la decisione di avere figli o a rivalutare il proprio impegno lavorativo con una maggiore propensione a rinunciare al lavoro fuori residenza o a scegliere un lavoro part-time.

La condizione più ricorrente riguarda la fatica e talvolta l'impossibilità nella condivisione delle attività quotidiane che interessano la vita dei figli e la gestione degli impegni familiari. Con ciò si intende il coinvolgimento nelle attività didattiche, sportive e ludiche dei figli, la possibilità di accompagnarli e riprenderli da scuola, di seguirli nei compiti, di partecipare alla vita scolastica, di assolvere agli impegni che li riguardano, di seguirli nelle attività sportive e di condividere con loro parte del tempo libero e degli interessi. Talvolta tale mancanza può essere bilanciata dalla presenza del coniuge che provvede in modo quasi esclusivo all'assolvimento di tali funzioni, mentre in altri casi, laddove ciò non sia possibile, si ricorre ad una delega esterna con riferimento ad altre figure familiari, come i nonni o a figure professionali.

Se la presenza di queste condizioni può essere letta soprattutto come una carenza di presenza familiare a livello quantitativo, si assiste molto spesso anche ad un progressivo disinvestimento a livello qualitativo, ossia sul piano emotivo-motivazionale. Con il tempo può infatti accentuarsi la sensazione che la crescita dei figli sia principalmente responsabilità di altri, di non avere voce in capitolo con la tendenza ad una delega continua e si assiste ad un allentamento dei legami a livello emotivo. Può verificarsi un decremento qualitativo del dialogo e della comunicazione intima, restando ad un livello di condivisione formale e superficiale.

Più gli effetti di questa condizione si protraggono nel tempo più aumenta il rischio di un irrigidirsi di queste posizioni relazionali con conseguente decremento del senso di intimità, responsabilità e soddisfazione di coppia e familiare.¹²

Con l'abbassamento del livello di intimità diminuisce il senso di cura, comprensione e convalida reciproca. Ciascuno percepisce di non essere parte della vita dell'altro e non sente l'altro partecipe della sua, si riduce la condivisione dei vissuti, dei pensieri, degli eventi e dei progetti. La visione condivisa della vita di coppia viene sopraffatta dalla visione personale e la mancanza del dialogo non permette la negoziazione tra i propri bisogni e quelli dell'altro in un processo di attribuzione di significati che rischia di essere fundamentalmente centrato sulle proprie convinzioni e sulla propria esperienza.

¹² Cfr. R.J. STENBERG - M.L. BARNES (a cura di), *La psicologia dell'amore*, Bompiani, Milano 2004.

Anche la condivisione delle responsabilità può venire meno con lo strutturarsi, all'interno del nucleo familiare, di rigidi sbilanciamenti che possono produrre nel tempo senso di esclusione da una parte e di sovraccarico dall'altra. Una situazione frequente che si verifica nelle coppie e nelle famiglie in cui almeno uno dei partner vive una condizione di pendolarismo, comprende un vissuto di frustrazione di chi fondamentalmente deve sobbarcarsi degli oneri familiari e un vissuto di stanchezza di chi deve affrontare tante ore fuori casa e una volta a casa non vorrebbe avere altre preoccupazioni e impegni.

Il senso di reciprocità, fondamentale in ogni relazione intima, può così allentarsi e diventare motivo di risentimento e rivalsa reciproca.

L'insieme di questi fattori può condizionare negativamente il livello di soddisfazione percepito nella relazione che a sua volta, in modo circolare, condiziona anche il livello di intimità, responsabilità e coinvolgimento affettivo.

In linea generale, se una coppia funziona bene sulla base di un processo di interdipendenza, il deteriorarsi di quegli aspetti fondamentali può limitare nel tempo il carattere interdipendente della relazione e portare ad un allentamento dei legami familiari.¹³

D'altro canto, un modo significativo con il quale si può preservare la qualità delle relazioni a livello familiare è quello di curare il dialogo e la comprensione dell'altro, dei suoi bisogni e dei suoi vissuti, con un atteggiamento di apertura di sé e ascolto dell'altro che permetta di superare le barriere spaziali e temporali derivanti dal lavoro e aggravate dall'essere lontani da casa. In questo modo diventa possibile mantenere vivo il legame oltre la distanza spaziale, l'intimità e lo scambio invece della distanza affettiva, la corresponsabilità delle scelte invece della delega disinteressata, la valorizzazione del tempo condiviso invece di un atteggiamento di rancorosa mancanza. Ciò significa che se resta limitata la dimensione quantitativa della relazione viene posta una particolare cura alla dimensione qualitativa in grado di ridare forza al piacere di stare insieme, alla condivisione e alla soddisfazione.

4. Implicazioni a livello di comunità

Quanto evidenziato a livello delle relazioni familiari, può essere esteso anche alla sfera sociale e comunitaria di appartenenza, ossia quell'insieme di reti di relazioni interpersonali e inter-gruppo che regolano la vita sociale di ciascun individuo.

Nella condizione del pendolarismo anche lo sviluppo di un'identità sociale legata alla propria comunità di appartenenza e alle sue diverse istituzioni rischia infatti di diventare più debole. Tale allentamento può manifestarsi a partire da una bassa frequentazione dei luoghi e dei contesti sociali di residenza fino ad arrivare ad una bassa conoscenza del proprio tessuto sociale e delle opportunità che questo offre.

Il basso senso di identità sociale rispetto alla comunità di appartenenza, può accompagnarsi ad una condizione di poco impegno sociale per il miglioramento del proprio ambiente di vita, di poco investimento del tempo libero nel contesto di appartenenza, di bassa costruzione di legami sociali e di indebolimento del senso di affiliazione e aggregazione.¹⁴ Il

¹³ Cfr. P. SCILLIGO, *Analisi Transazionale Socio-cognitiva*, LAS, Roma 2009.

¹⁴ Cfr. E.R. SMITH - D.M. MACKIE - H.M. CLAYPOOL, *Psicologia Sociale*, Zanichelli, Bologna 2016.

bisogno di relazioni viene coltivato e appagato altrove, ad esempio nel luogo di lavoro o in contesti virtuali, e la permanenza presso i luoghi abitativi viene vissuta come un transito intermedio la cui funzione principale è quella di favorire riposo dal movimento e dal dinamismo degli spostamenti. La sensazione di molte persone che vivono questa condizione è quella di appartenere solo perifericamente e nominalmente ai luoghi della propria vita privata senza sentirsi affettivamente e praticamente coinvolti nella vita della propria comunità, nei suoi rituali e nei suoi valori.

Vivere la vita della propria comunità significa, come in un contesto di gruppo più ristretto, impegnarsi per gli obiettivi della comunità, provare soddisfazione per il raggiungimento di tali obiettivi, costruire legami e senso di coesione. Essendo l'identità sociale parte fondante dell'identità personale, l'indebolirsi del senso di appartenenza alla propria comunità o a specifiche realtà presenti al suo interno, può essere alla base di un senso di estraneità che la persona si porta dentro alimentando disinteresse, solitudine e ansia sociale.¹⁵ È proprio in questo vuoto di relazioni che diventa fondamentale l'opportunità di appartenere a comunità virtuali, che se da una parte permettono a chi ha già una ricca vita sociale di coltivarla attivamente, dall'altra compensano il basso coinvolgimento sociale della vita reale.

Alcune tipiche manifestazioni di questo fenomeno riguardano ad esempio il non prendere parte ad iniziative locali, siano esse culturali, ricreative, religiose, di impegno sociale e politico. Nel continuum delle aspirazioni personali e collettive e nella soddisfazione di tali aspirazioni può prevalere la tendenza ad appagare le esigenze strettamente personali, con sfruttamento delle risorse e con basso impegno e motivazione per le esigenze della comunità e il miglioramento della qualità di vita collettiva. Una sorta di disimpegno morale rispetto al bene comune può condizionare le scelte e gli atteggiamenti attuati e rinforzare così quel senso di non appartenenza sociale.

Come già accennato parlando del contesto di coppia e familiare, anche in questo ambito ciò che può essere utile è la promozione di un equilibrio e bilanciamento tra l'investimento lavorativo e l'investimento nella sfera sociale di vita. Anche in questo caso si può ragionare in termini strettamente quantitativi e in termini di investimento qualitativo. Diversi studi hanno evidenziato il vantaggio in termini di benessere e ricchezza personali derivanti dall'impegno sociale e comunitario. Anche nei casi in cui il tempo libero a disposizione sia poco, il suo utilizzo in attività che hanno una ricaduta sociale e pubblica, può ridurre il senso di estraneità e solitudine, prevenire forme di burnout lavorativo, arricchire il proprio bagaglio esperienziale e soprattutto rinforzare l'espressione dei propri valori soprattutto quando questi includano il miglioramento delle condizioni di vita degli altri, come ad esempio il volontariato.

Conclusioni

La breve disamina legata alle implicazioni psicosociali del fenomeno del pendolarismo, lascia emergere la necessità di considerare tale fenomeno in un'ottica multidimensionale e inevitabilmente multidisciplinare. Il fenomeno della crescente distanza tra i luoghi dell'abitare e i luoghi dello studio e lavorativo sta generando una complessità che nel tempo, oltre ad influire negativamente sulle condizioni di salute a livello psicofisico dei soggetti coinvolti, rischia di

¹⁵ Cfr. R. BROWN - M. HEWSTONE, *An Integrative theory of Intergroup contact*, in M. ZANNA (a cura di), *Advances in Experimental Social Psychology*, vol. 37, Academic, San Diego 2005, 343-355.

incidere negativamente sulla qualità di vita globale sia degli individui che di intere comunità. Ciò potrebbe portare nel tempo ad un condizionamento sempre più sottile negli atteggiamenti, negli stili di vita e valoriali, elementi questi che risultano fondanti sia dell'identità individuale che della società intesa come sistema di norme e valori condivisi.

La considerazione degli effetti del pendolarismo a livello psicofisiologico, familiare e comunitario potrebbe dunque essere utile per ripensare il sistema dei servizi, l'urbanizzazione ma anche il modo di sostenere gli individui a dare significato a ciò che vivono rinsaldando i legami sociali, il senso di appartenenza e la progettualità di vita piuttosto che lasciarsi condizionare passivamente da uno stile di vita stressante e centrato su valori indotti.

schietroma@unisal.it ■

rizzuto@unisal.it ■