



**COMPORTAMENTI DELLE FAMIGLIE E WORK-LIFE
BALANCE. IL RUOLO DELL'OFFERTA DI
TRASPORTI**

Flavia Spizzichino

PhD student in Political Sciences

Public Policies, Economy and Society Department

1. Introduzione

Negli ultimi decenni si è registrato in vari Paesi un forte incremento del numero di famiglie con presenza di genitori entrambi lavoratori. Inoltre si è evidenziata una maggior propensione a coltivare delle attività extra-lavorative per il completamento della soddisfazione personale. Allo stesso tempo le difficoltà legate al traffico e all'offerta di trasporti pubblici rappresentano ancora un problema in un grande numero di centri urbani. Ciò pone sempre più frequentemente la questione di come si possano conciliare le esigenze di vita professionale con quelle familiari e private, in un contesto di benessere personale, e trovare quello che viene chiamato il

work-family balance. Per questo motivo policy makers e aziende sono chiamate ad impegnarsi in proposte e soluzioni di idonee politiche di welfare.

La conciliazione tra vita familiare e lavorativa è strettamente congiunta alle caratteristiche urbanistiche della zona in cui si vive e si lavora ed alle scelte in tema di servizi di trasporto. Individuare quindi quali siano i comportamenti e le preferenze in questi ambiti è fondamentale per strutturare e suggerire delle policy efficienti. Da un punto di vista della ricerca scientifica quanto appena detto si riflette nell'interazione tra diversi filoni della ricerca.

Scopo del presente articolo è quindi quello di analizzare la letteratura esistente che abbia precedentemente indagato, possibilmente in modo congiunto, il tema della conciliazione tra vita familiare e lavorativa e quello delle scelte in tema di trasporti e pianificazione urbana.

Particolare attenzione sarà dedicata a quella parte della letteratura, che in modo innovativo rispetto al passato, abbia analizzato oltre alle scelte individuali anche le interazione dei gruppi, come ad esempio le famiglie.

2. Cos'è il work-life balance

Il tema della conciliazione tra vita familiare e lavorativa è negli ultimi anni al centro di un'interessante dibattito sia nell'opinione pubblica, che nella ricerca.

Anche enti governativi e comunitari, come l'Agenzia dell'Unione Europea (EuroFund), hanno tra i propri obiettivi quello di esaminare i livelli di qualità del lavoro e della vita familiare attraverso i differenti Paesi Europei.

Quando si affronta questa tematica si fa frequentemente ricorso all'espressione work-life balance. In realtà come sottolineato da Greenhaus e al. questa espressione viene spesso usata senza specificarne il significato. Per poterne parlare in modo adeguato è, invece, necessario chiarire bene cosa si intenda con questa definizione.

In "The relation between work-family balance and quality of life" Greenhouse definisce il work-family balance come la misura in cui un

individuo è parimenti impegnato — ed egualmente soddisfatto — nel ruolo lavorativo ed in quello familiare.¹

Il secondo rapporto dell'Eurofund sulla qualità di vita in Europa evidenzia, attraverso un cross-Country, come questo equilibrio possa variare a seconda delle caratteristiche istituzionali, infrastrutturali e socioculturali del Paese di appartenenza.²

In sintesi si può dire che diversi fattori incidono sul WLB diversi fattori quali:

1. Qualità e quantità del lavoro
2. Aspetti qualitativi e quantitativi del sistema dei trasporti
3. Pianificazione urbana e uso del territorio
4. Attività definite come non-employment/out of home
5. Ripartizione dei ruoli in famiglia

Questo studio si vuole concentrare in particolare sul secondo ed il terzo aspetto.

3. Breve presentazione del modello teorico di riferimento

La presente review si concentra sulle interazioni in letteratura tra economia dei trasporti, land use e subjective well being di cui il work.life balance è un aspetto importante.

Nell'ambito della letteratura sulla domanda di trasporti faremo riferimento al paradigma teorico chiamato Activity based Approach.

Il paradigma teorico con il quale tradizionalmente si analizzavano le scelte di trasporto è generalmente conosciuto come "four-step model (4SM)". Questo modello fu sviluppato nel secondo dopoguerra per valutare l'impatto di progetti infrastrutturali capital-intensive durante un periodo in

¹ Greenhaus, J.H., K.M. Collins, and J.D. Shaw, The relation between work-family balance and quality of life. *Journal of Vocational Behavior*, 2003. 63(3): p. 510-531.

² Eurofund, Second European Quality of Life Survey Family life and work. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2010 Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2010

cui si registravano forti incrementi nell'offerta di trasporto. Fu però chiaro dal principio che la natura della domanda per i servizi di trasporto non era valutata e non si rifletteva nel 4SM. Gli anni '70 portarono cambiamenti fondamentali nelle policy urbanistiche, ambientali ed energetiche e con essi vi fu una prima riconsiderazione dell'importanza della previsione della domanda di trasporti. Fu in questo periodo che venne approfondito l'approccio Activity based.

Gli ultimi 25 anni hanno visto lo svilupparsi di questo modello teorico, utilizzato principalmente per capire e modellizzare il travel behavior.

In questo modello la domanda di trasporti è comunemente interpretata come derivata dalla necessità o dal desiderio di perseguire talune attività diversamente distribuite nello spazio e nel tempo³. L'analisi activity based mira, quindi, a comprendere le basi comportamentali delle decisioni individuali in merito alla partecipazione alle attività. Tali basi comportamentali includono tutti i fattori che influenzano il come, dove e perché determinate attività vengono compiute; tra questi fattori vi sono i bisogni, le preferenze i pregiudizi e le abitudini di individui e gruppi di individui, come le famiglie, le norme socio culturali della comunità di riferimento e le caratteristiche dei servizi di trasporto dell'ambiente circostante.⁴

L'Activity Based Approach riconosce esplicitamente l'incapacità del modello trip-based di comprendere i comportamenti e le esigenze che sono alla base della domanda di trasporto e di conseguenza tale modello viene ritenuto non idoneo a valutare le recenti politiche orientate verso la gestione piuttosto che l'espansione dei servizi e delle infrastrutture del settore dei trasporti.

Una ricostruzione dello sviluppo di questo approccio è fornita in una special issue di Transportation (1988). In particolare, Kitamura (1988)

³ Meloni, I., E. Spissu, et al. (2007). "A Model of the Dynamic Process of Time Allocation to Discretionary Activities." Transportation Science 41(1): 15-28

⁴ Craig, R. and McNally M.G. "The Activity-Based Approach". Center for Activity Systems Analysis, Institute of Transportation Studies, UC Irvine. 11-17-2008

propone una valutazione del settore, analizzando approssivamente 120 lavori.

3.1. L'analisi delle scelte delle famiglie

Per quanto l'importanza di rappresentare i meccanismi decisionali di gruppo nei comportamenti familiari sia stata riconosciuta fin dagli anni '80 nell'ambito dell'Activity based Approach, gli studi sul comportamento dei gruppi nel settore dei trasporti sono relativamente recenti e di conseguenza piuttosto limitati nel numero, rispetto ai lavori sulle scelte individuali. L'esplicito riconoscimento di interazioni intra-familiari e di dinamiche di gruppo è cruciale per lo sviluppo di una nuova generazione di modelli activity based.⁵

4. Analisi della letteratura

Un primo risultato che si evince dall'analisi della letteratura effettuata, che copre circa 30 articoli, è che i temi scientifici di cui si è anticipato nelle premesse sono in questi anni al centro di un interessante dibattito e costituiscono una recente evoluzione della letteratura e il work-life balance sembra essere una priorità a cui sia imprese che policy istituzionali cercano di rispondere adeguatamente.

in particolar modo è possibile notare una forte presenza di letteratura dove la geografia urbana affronta il problema dei trasporti e le interazioni fra questi due ambiti. Per una rapida panoramica di quali siano i topic predominanti nella letteratura analizzata si veda il grafico n.1.

Non ci è stato possibile, invece, trovare studi che riescano ad analizzare il work-life balance ed i trasporti in un approccio integrato.

⁵ Timmermans, H. J. P. and J. Zhang (2009). "Modeling household activity travel behavior: Examples of state of the art modeling approaches and research agenda." *Transportation Research Part B: Methodological* 43(2): 187-190

Nonostante la famiglia cominci ad essere oggetto di studio a sè stante, se ne analizzino i comportamenti e le interazioni interne, l'individuo rimane il soggetto predominante: dei circa 30 articoli analizzati soltanto il 10 % prende in esame le decisioni familiari rispetto a quelle individuali.

Per quanto riguarda la tipologia di dati utilizzati si faccia riferimento al grafico n.2, dal quale si evince che la maggior parte di studi sull'argomento utilizza travel diary o surveys già esistenti piuttosto che database costruiti ad hoc.

Si è voluto inoltre analizzare la provenienza geografica dei lavori presi in esame. I Paesi Nord Europei sembrano, in tal senso, più sensibili alle tematiche della conciliazione tra lavoro-famiglia e, più in generale, ad un miglioramento della qualità della vita. si veda la rappresentazione grafica n.3

5. Conclusioni e prospettive future

Quello che si evince dalla nostra analisi, seppur sicuramente parziale, della letteratura è la mancanza di lavori sulle interazioni tra work-family balance e offerta di trasporti. Sebbene si possa intuire come questi due aspetti siano strettamente connessi, il work-family balance rimane ancora un tema affrontato principalmente se non esclusivamente dalla sociologia e dalla scienza delle organizzazioni piuttosto che dall'economia dei trasporti.

Per il futuro l'obiettivo è quello di ampliare l'analisi della letteratura, al fine di definirne le lacune esistenti.

Sarebbe inoltre interessante costruire un database personale, con indagini sulle preferenze individuali e di gruppo sulle problematiche connesse alla possibile conciliazione tra vita familiare e vita lavorativa, al fine di poter suggerire adeguate policy di welfare da attuarsi tanto in contesti aziendali quanto di enti locali.

Figura 1- Dati elaborati sulla base di 30 articoli

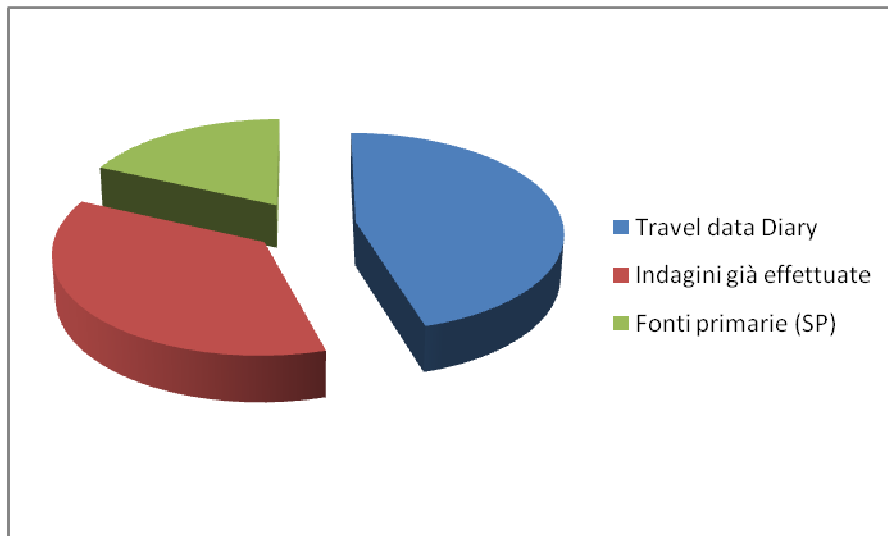
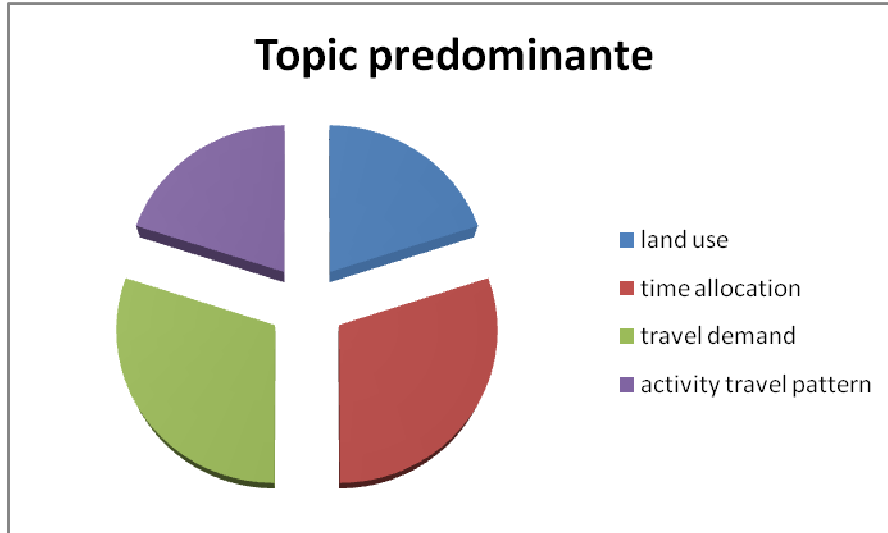


Figura 2 - Dati elaborati sulla base di 30 articoli



Figura 3 - Dati elaborati sulla base di 30 articoli

BIBLIOGRAFIA

- Work and Family Balance Manual. Better practices for better business. Industrial Relations Victoria - Department of Innovation, Industry and Regional Development.
- Bhat, C.R. and R.M. Pendyala, Modeling intra-household interactions and group decision-making. Transportation, 2005. 32: p. 443-448.
- Chapin, F.S. and H.C. Hightower, HOUSEHOLD ACTIVITY PATTERNS AND LAND USE. Journal of the American Institute of Planners, 1965. 31: p. 222-231.
- Dcsf. Work-Life Balance 2000: Results from the Baseline Study - Brief. Available from: <https://www.education.gov.uk/publications/standard/publicationDetail/Page1/RB249>.
- Douglas T, H., Promoting work/family balance: An organization-change approach. Organizational Dynamics, 1990. 18(3): p. 5-18.

- Duarte, A., et al., New approaches in transportation planning: happiness and transport economics. NETNOMICS: Economic Research and Electronic Networking, 2009. 11: p. 5-32.
- Ettema, D., et al., Out-of-home activities, daily travel, and subjective well-being. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2010. 44(9): p. 723-732.
- Ettema, D., T. Schwanen, and H. Timmermans, The effect of location, mobility and socio-demographic factors on task and time allocation of households. Transportation, 2006. 34: p. 89-105.
- Eurofund, Second European Quality of Life Survey Family life and work. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2010
- Frey, B.S. and A. Stutzer, What Can Economists Learn from Happiness Research? Journal of Economic Literature, 2002. 40(2): p. 402-435.
- Garling, T. HOUSEHOLD ACTIVITY SCHEDULING. 1989.
- Greenhaus, J.H., K.M. Collins, and J.D. Shaw, The relation between work-family balance and quality of life. Journal of Vocational Behavior, 2003. 63(3): p. 510-531.
- Kahneman, D. and A.B. Krueger, Developments in the Measurement of Subjective Well-Being. The Journal of Economic Perspectives, 2006. 20(1): p. 3-24.
- Kwan, M.-P., Gender, the Home-Work Link, and Space-Time Patterns of Nonemployment Activities. Economic Geography, 1999. 75(4): p. 370-394.
- Marie-Thérèse, L., 9. WORK AND FAMILY BALANCE: A NEW CHALLENGE FOR POLICIES IN FRANCE. Advances in Life Course Research, 2003. 8(0): p. 189-209.
- Meloni, I., E. Spissu, and M. Bez, A Model of the Dynamic Process of Time Allocation to Discretionary Activities. Transportation Science, 2007. 41(1): p. 15-28.
- Ponzellini, A.M., WORK-LIFE BALANCE AND INDUSTRIAL RELATIONS IN ITALY. European Societies, 2006. 8: p. 273-294.
- Recker, W.W., The Household Activity pattern problem: general formulation and solution. Transportation Research Part B 1995. Vol. 29B. No. 1.: p. pp. 61-77.

- Schwanen, T., D.F. Ettema, and H. Timmermans, If you pick up the children, I'll do the groceries: spatial differences in between-partner interactions in out-of-home household activities. *Environment and Planning A*. 39(11): p. 2754-2773.
- Silbaugh, K.B., Women's Place: Urban Planning, Housing Design, and Work-Family Balance. *Fordham Law Review*, 2007. 76: p. 1797-1797.
- Timmermans, H.J.P. and J. Zhang, Modeling household activity travel behavior: Examples of state of the art modeling approaches and research agenda. *Transportation Research Part B: Methodological*, 2009. 43(2): p. 187-190.
- Xianyu, J.C. and Z.C. Juan, Generation and organization of household non-work activity stops. *Jiaotong Yunshu Xitong Gongcheng Yu Xinxin/Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology*, 2011. 11(4): p. 124-128.