



È la moglie che paga se il marito è pendolare*

08.03.19

Francesca Carta e Marta de Philippis

I tempi di viaggio per raggiungere il posto di lavoro aumentano e possono scoraggiare la partecipazione al mercato del lavoro. Una ricerca mostra che particolarmente penalizzate sono le donne, anche quando gli spostamenti più lunghi riguardano gli uomini.

Lavoro delle donne perso nel traffico

Roma è appena meglio di Bogotá per tempo speso nel traffico. Secondo gli ultimi dati diffusi da **Inrix**, i cittadini romani sono bloccati per 254 ore all'anno, poco meno degli abitanti della capitale colombiana, contro le sole 43 di Helsinki, tanto per fare un esempio. La variabile misurata è definita come "ore perse nel traffico" (*hours lost in congestion*): la congestione delle strade non solo comporta inquinamento e i problemi di salute a esso collegati, ma rappresenta anche un costo per le persone in termini di tempo che potrebbe essere altrimenti dedicato ad attività certamente più produttive o anche semplicemente più piacevoli.

Il tempo impiegato per raggiungere il luogo di lavoro è un costo fisso in grado di influenzare negativamente le decisioni occupazionali. È vero soprattutto per le donne, la cui propensione a partecipare al mercato del lavoro è più bassa rispetto agli uomini. La scelta di lavorare delle donne potrebbe anche dipendere dal tempo impiegato dal partner per raggiungere il proprio luogo di lavoro. Se i tragitti sono lunghi, i coniugi potrebbero decidere, in un'ottica familiare, che sia solo uno a specializzarsi nel lavoro, generalmente l'uomo che guadagna in media un salario più consistente, mentre l'altro, dedicandosi alla cura della famiglia, risparmierebbe parte dei tempi di spostamento.

L'analisi empirica

Un nostro recente **lavoro** valuta gli effetti di tempi di spostamento più lunghi sia sull'offerta di lavoro individuale (canale diretto), sia su quella del partner, tramite l'esistenza di interrelazioni familiari (canale indiretto). In particolare, analizziamo se un aumento dei tempi di viaggio del marito possa avere un effetto non solo sulla sua offerta di lavoro, ma anche su quella della moglie e sulla generale ripartizione del tempo all'interno della famiglia.

Per stimare tali effetti, guardiamo alla Germania nel periodo 1997-2010, sfruttando i casi in cui il tempo di spostamento del marito varia perché il datore di lavoro ha cambiato sede produttiva, senza che la famiglia abbia trasferito la propria residenza.

I risultati mostrano che un aumento del tempo impiegato dal marito per raggiungere il luogo di lavoro aumenta le sue ore lavorate, mentre riduce l'occupazione della moglie. La rilevanza economica dell'effetto non è da trascurare: se il tempo di spostamento del marito raddoppia (in media da circa 40 minuti a un'ora e venti al giorno), la probabilità che la moglie lavori si riduce di 1,6 punti percentuali (rispetto a una media di 65 per cento). L'effetto negativo si osserva di più nelle coppie con figli, dove le attività di cura sono più rilevanti, e quelle in cui la differenza salariale tra i partner è maggiore.

Implicazioni di welfare

La relazione tra tempi di spostamento e occupazione è complessa e coinvolge anche la dimensione familiare, data l'esistenza di forti interazioni tra i partner nelle scelte lavorative. Sia in Italia sia in Europa sono numerose le politiche recentemente adottate – o al vaglio – che hanno come obiettivo quello di ridurre il traffico (si pensi all'area B di Milano o alla *congestion charge* di Londra). I loro possibili effetti positivi sul mercato del lavoro andranno quindi valutati considerando non solo quelli diretti sull'occupazione individuale, ma anche quelli operanti tramite le scelte occupazionali del partner. Il canale indiretto è particolarmente rilevante per le donne, caratterizzate tipicamente da una maggiore elasticità dell'offerta di lavoro: una riduzione dei tempi di spostamento, che rappresentano costi fissi legati all'attività lavorativa, avvantaggerebbe quindi soprattutto l'occupazione femminile.

* Le idee e le opinioni espresse in questo articolo sono da attribuire esclusivamente alle autrici e non coinvolgono la responsabilità dell'Istituto di appartenenza.

In questo articolo si parla di: [8 marzo](#), [discriminazione](#), [donne](#), [Francesca Carta](#), [gender gap](#), [lavoro](#), [Marta De Philippis](#), [pendolari](#)

BIO DELL'AUTORE

FRANCESCA CARTA

Francesca Carta lavora nella Divisione Struttura economica e mercato del lavoro della Banca d'Italia dal 2013. Dopo la laurea in Discipline Economiche e Sociali presso l'Università Bocconi, ha conseguito il Ph.D. alla Toulouse School of Economics nel 2014. È membro del Dondena Gender Initiative dell'Università Bocconi. I suoi principali interessi di ricerca riguardano l'economia pubblica e del lavoro, la teoria dei contratti e l'economia di genere.

[Altri articoli di Francesca Carta](#)

MARTA DE PHILIPPIS

Lavora come ricercatrice presso la Banca d'Italia dal 2014. Dopo la laurea in Discipline Economiche e Sociali presso l'Università Bocconi, ha conseguito il Ph.D. alla London School of Economics nel 2016. I suoi principali interessi di ricerca riguardano l'economia del lavoro e dell'istruzione.

[Altri articoli di Marta de Philippis](#)