



Nuvoli, Gianfranco (1995) *Il Pendolarismo nelle medie superiori*.
In: Nuvoli, Gianfranco (a cura di). *Problemi psico-pedagogici,
formazione e orientamento: la secondaria superiore nella
Provincia di Sassari*. Cagliari, Editrice Dattena. p. 349-364.
(Osservatorio scolastico permanente, 1).

<http://eprints.uniss.it/8106/>



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI
FACOLTÀ DI LETTERE E FILOSOFIA
DIPARTIMENTO DI ECON. ISTIT. SOCIETÀ



AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI SASSARI
ASSESSORATO ALLA CULTURA E PUBBLICA ISTRUZIONE

**Problemi psico-pedagogici,
formazione e orientamento**

La secondaria superiore nella Provincia di Sassari

a cura di
Gianfranco Nuvoli

con scritti di:

M. Manca	G. Brianda
G. Cioffi	G. Nuvoli
S. Cadeddu	G. M. Cappai
G. Casedda	G. Manca
I. Musacchia	B. Pinna
A. Sini	



editrice dattena

*Il presente lavoro è stato realizzato e pubblicato
dall'Università di Sassari, Facoltà di Lettere e Filosofia, su progetto
in convenzione finanziato dall'Amministrazione Provinciale di Sassari,
Assessorato alla Cultura e Pubblica Istruzione.*

Il volume è curato da Gianfranco Nuvoli

© 1995

EDITRICE DATTENA
Via Tempio 27, Cagliari
Tel. 070/650988

Progetto grafico e composizione di Gianfranco Nuvoli
Stampato nella Tipografia Stampacolor srl, Sassari,
presso i propri stabilimenti di Muros (SS) nel gennaio 1995

IL PENDOLARISMO NELLE MEDIE SUPERIORI

Gianfranco Nuvoli

Introduzione

Il pendolarismo degli studenti e la cosiddetta 'residenza fuori sede' dei docenti non sembrano rappresentare un problema nella letteratura scientifica a carattere psicologico e pedagogico, almeno a giudicare dalla assenza quasi totale di testi e articoli che affrontino il problema sul piano teorico, che valutino le sue dimensioni sul piano quantitativo, o che rilevino le eventuali conseguenze di affaticamento e di rendimento che può esercitare su docenti e discenti. Semmai, il pendolarismo dei docenti trova una considerazione sul piano legislativo, ove un vecchio regolamento richiede la residenza in sede per i docenti delle scuole di ogni ordine e grado fino all'Università, disposizione che di fatto è applicata soltanto in alcuni ambiti universitari (¹).

Ed è appunto all'interno dell'università che emergono le contraddizioni tra i fautori dell'obbligo di residenza e coloro che puntano piuttosto all'aspetto qualitativo dell'insegnamento. I primi ritengono che la presenza anagrafica nel luogo di lavoro consenta al docente di essere presente per le normali ore lavorative nonché per tutte le altre incombenze (amministrative, pedagogico-didattiche e collegiali) che sono connesse al funzionamento della struttura dell'istruzione. Coloro che sostengono, viceversa, l'inutilità dell'aspetto burocratico della residenza in sede sottolineano anzitutto che in tale condizione il docente è comunque tenuto all'espletamento del suo orario di lavoro, e quindi con l'imposizione di tale normativa nulla si aggiunge sul piano quantitativo, mentre su quello qualitativo non si garantisce la disponibilità ad occuparsi con impegno e con attenzione delle problematiche extrascolastiche degli allievi o della scuola in genere.

Queste due tesi, sinteticamente esposte, paiono valide anche per la docenza della scuola media, ove anzi si rileva che il pendolarismo è prevalentemente a breve raggio, dai centri limitrofi verso le città più grandi, e quindi meglio servite dai mezzi pubblici, mentre quello universitario presenta distanze di più ampio rilievo e riguarda in prevalenza i centri del continen-

te. Tale confronto mette in luce l'inadeguatezza di una legge che, sul piano della giurisprudenza amministrativa, è orientata a negare il riconoscimento della "causa di servizio dell'infermità derivante da incidenti occorsi nel recarsi dal luogo di residenza alla sede di servizio" (Consiglio di Stato, n.249 del 1991); in secondo luogo la normativa che vieta la residenza fuori sede appare varata in situazioni socioeconomiche e di reti di comunicazioni in cui la carenza di mezzi di trasporto pubblici e l'assenza di quelli privati poteva di fatto impedire il recarsi al posto di lavoro; viceversa, l'odierna disponibilità di quelli pubblici, la diffusione di quelli privati ed il potenziamento della rete stradale della provincia dovrebbe consentire ai docenti della scuola la percorrenza giornaliera della distanza tra luogo di residenza e sede lavorativa. Del resto, molti di essi risiedono in comuni limitrofi che distano tra loro pochi chilometri, o trovano più economico acquistare l'abitazione al di fuori dei grossi centri e si orientano verso quelli dell'hinterland, per cui l'assolvimento dell'obbligo sarebbe solo un adempimento burocratico che, pur non influenzando sul loro rendimento o sui rapporti con la sua sede di insegnamento, graverebbe invece sul versante economico, familiare e burocratico-amministrativo (2).

Un rilievo mosso da educatori e sindacati che appare di un certo rilievo per la 'qualità' della scuola è invece quello che concerne la continuità pedagogica nella sede di insegnamento con la stessa classe e gli stessi allievi e che tende a concedere il trasferimento di sede solo dopo tre anni di insegnamento nello stesso istituto. Questa norma, già presente nell'ambito universitario, appare importante per un ridimensionamento dell'altra forma di pendolarismo, quello di chi ogni anno cambia scuola o istituto o sede tramite assegnazioni, trasferimenti, nuove nomine ecc. L'adozione di tale norma a livello di scuola media potrebbe consentire una migliore conoscenza ed approfondimento non solo degli allievi ma anche dei problemi socioeconomici e culturali del luogo ove si esercita l'insegnamento, nonché favorire un più agevole inizio dell'anno scolastico, classicamente travagliato da nomine ad anno inoltrato che privano per vari mesi le classi di docenti titolari.

Il pendolarismo degli studenti pare presentare problemi di diversa natura e consistenza, almeno nel senso che solo nei centri più grandi è pensabile possano istituirsi tutta la tipologia di istituti superiori, mentre nei centri minori la scelta scolastica deve necessariamente confrontarsi con quelle scuole che il territorio offre, da cui il pendolarismo di chi non trova nella sede di residenza l'indirizzo scolastico prescelto. Tale problema viene però aggravato dal fatto che la provincia di Sassari è una delle più ampie d'Italia per competenza territoriale, ed inoltre la stessa conformazione geofisica ed antropica appare decentrata e frammentata, con i centri maggiori collocati nell'estremità occidentale (Alghero, Portotorres, Sassari) ed orientale (Olbia), mentre solo Ozieri e Tempio assumono una posizione baricentrica. Questa

distribuzione della popolazione verso le coste costringe migliaia di studenti a muoversi su linee centrifughe verso le sedi di studio, e viene soltanto mitigata dall'ampiezza delle città in questione (alcune delle quali aspirano a costituire una provincia a sé) che, per la loro disponibilità di sedi scolastiche, frammentano su più direttive il flusso studentesco.

La situazione di pendolarismo viene confermato dai dati della ricerca del CENSIS (1991), da cui la provincia di Sassari appare interessata dalla maggiore incidenza del fenomeno. In particolare, dalla relazione della Provincia di Sassari dal titolo "*La condizione e i fabbisogni degli studenti pendolari della scuola superiore*" (s.d.), condotta su un campione di 1015 studenti provenienti da 12 comuni sardi più coinvolti dal problema del pendolarismo, emerge che l'intensità del pendolarismo nel proprio comune di residenza (cfr. Tab. 2.4) trova le maggiori espressioni nel comune di Tempio per quelli fino a 5 studenti pendolari (82%), e nel comune di Sassari per quelli fino a 10 studenti pendolari (42%).

Il trasferimento dalla propria residenza alla sede di lavoro, inoltre, comporta giornalmente un tempo medio di sola andata (comprensivo di viaggio, tempi morti e residui), che è pari a 72 minuti per Sassari e 64 per Tempio, e quindi, sommando ad esso il tempo del rientro a casa, il trasferimento arriva ad incidere per oltre 2 ore trascorse sui mezzi di trasporto.

Le cause di questo disagio sono essenzialmente determinate dalla strutturazione geografica dei luoghi, dall'impervietà delle principali strade di collegamento dell'asse Nord-Sud (S.S. 131 'Carlo Felice') e di quello trasversale Olbia-Sassari-Alghero ⁽³⁾. Una responsabilità sui tempi lunghi di percorrenza è assunta anche dall'inadeguatezza "dei trasporti interni" (Provincia, s.d.) e dai limiti della rete di quelli esterni, che sono carenti per le coincidenze di orario con le lezioni, orientati ad un flusso centripeto verso il capoluogo e scarsamente attenti al collegamento tra centri ⁽⁴⁾. Analoga la situazione per i trasporti ferroviari, che presentano tempi di percorrenza sproporzionati rispetto alle distanze percorse, per cui rendono l'uso del treno poco interessante, ultima risorsa per chi deve viaggiare e non ha altre alternative ⁽⁵⁾. Non è allora a caso che il 53% dei pendolari di Sassari nella ricerca citata definisca pessimo o cattivo il servizio dei trasporti pubblici per efficienza e velocità, così che per essi si rende necessaria una spesa media che risulta superiore di £. 10.000 rispetto a quella degli altri centri (cfr. Tab. 2.16).

Alla luce di questi brevi cenni ai dati statistici che lo definiscono, il problema del pendolarismo studentesco rende evidente che esso costituisce una dimensione economica e psicopedagogica di portata notevole per gli influssi negativi che può esercitare sull'attività scolastica sia sul piano della frequenza alle lezioni (basti pensare, ad esempio, ai ritardi all'ingresso ed alle uscite anticipate dovuti agli orari dei collegamenti) e sia soprattutto sul

peso che a livello fisico e psicologico possono comportare le due ore e trenta circa che in media ciascun pendolare trascorre nel tragitto casa-scuola e scuola-casa. Appare infatti inevitabile che tale tempo venga sottratto allo studio, e quindi con conseguenze che si riflettono sul piano scolastico e possono connotare i pendolari anche come studenti meno capaci; in alternativa, esso va a detrimento della pausa di riposo prima di riprendere lo studio, ed anche in questo caso si possono ipotizzare conseguenze fisio-psicologiche forse meno evidenti ma certo non meno rilevanti a medio e a lungo termine.

Ancora, pendolarismo e scelta scolastica e problematiche dell'abbandono (ripetenze, mortalità, ecc.) appaiono come fenomeni strettamente collegati ed interdipendenti per cui, se da un lato la scelta dell'istituto e la tipologia della scuola non presente nel territorio appare come la causa primaria del fenomeno 'pendolarismo' che affligge la provincia in misura notevole, d'altro lato è anche evidente che quest'ultimo fenomeno possa ricollegarsi ed influenzare direttamente anche quello della mortalità scolastica delle superiori per il pericoloso stress psico-fisico di chi deve sommare gli oneri dello studio, del viaggio e, spesso, del lavoro in casa, ed è quindi costretto a prender atto di non riuscire in tale intento.

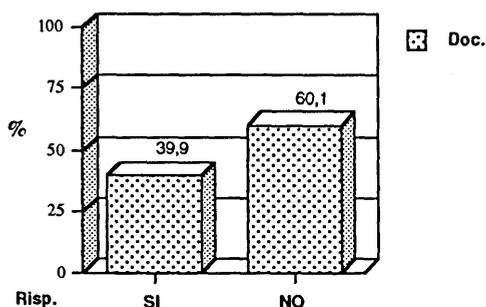
Appare allora prevedibile che una mirata politica di orientamento scolastico e professionale unita ad un'attenta programmazione della dislocazione delle scuole medie attuali e di quelle da istituire in funzione prevalente delle risorse potenziali del territorio possano rappresentare un deciso ridimensionamento del fenomeno, e quindi una migliore distribuzione delle risorse, sia di quelle economiche ed amministrative dell'ente provinciale e sia di quelle fisiche e psicopedagogiche del diretto fruitore del servizio scolastico: lo studente.

Analisi dei dati

L'intento di questa sezione di ricerca è quello verificare il quadro statistico presente nei dati sul pendolarismo, in riferimento non solo alla situazione di quello degli studenti, ma anche al mondo dei docenti: l'ipotesi è che ogni mattina un'elevata percentuale dei componenti del mondo della scuola prenda i mezzi di trasporto per recarsi a scuola per insegnare o per apprendere, e quindi in tale 'migrazione quotidiana' —come la definisce De Murtas (1994)— o impieghi un tempo che può arrivare perfino a varie ore, a seconda del distretto di appartenenza della scuola. Si prevedono in particolare tempi minori per il distretto di Sassari e di Alghero, e maggiori per quelli di Tempio, Olbia ed in parte di Ozieri in quanto serviti da una rete ferroviaria lenta e da una viaria spesso inadeguata alla mole di trasporti che vi transita.

I DOCENTI

Il pendolarismo dei docenti (TAB. 45) evidenzia le dimensioni di un fenomeno che coinvolge addirittura il 40% degli insegnanti (cfr. TAV. 1).

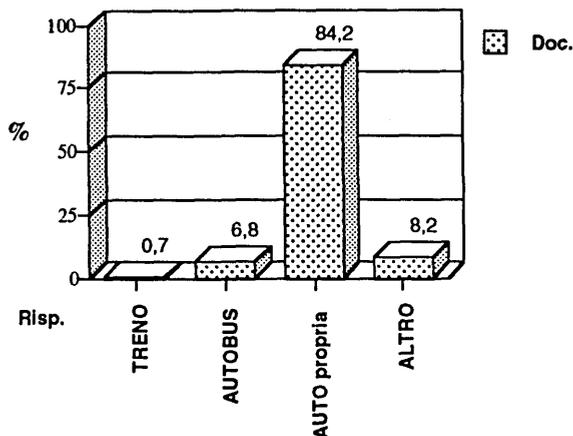


TAV. 1: "Lei è pendolare?"

La diffusione del pendolarismo nel territorio appare però differenziata in misura altamente significativa ($P \leq 0.0001$) in quanto ritroviamo alcuni distretti ove esso è talmente accentuato da coinvolgere fino al 69% o tanto basso da limitarsi al 22% dei docenti: è come dire che in alcune zone viaggiano 7 insegnanti ogni 10, ed in altre zone soltanto 2.

In particolare si sottolinea la situazione rilevata nei distretti n.4 di Olbia e n.5 di Ozieri, ove le elevate percentuali di pendolari, rispettivamente pari al 51% e al 69%, denotano la scarsa consistenza di docenti locali ed il conseguente numero di insegnanti provenienti da altre località che trovano lavoro nei due centri. E' comunque probabile che il flusso dal capoluogo coinvolga soltanto il centro di Ozieri, e in misura molto ridotta quello di Olbia. Infatti, alla domanda sul mezzo utilizzato per raggiungere la sede di insegnamento (cfr. TAB. 46 e TAV. 2) la stragrande maggioranza dei docenti ha indicato il mezzo proprio (84%), mentre risultano scarsi i trasporti alternativi: soltanto il 7% ricorre al treno, o ad altri mezzi di trasporto (8%).

Questa situazione appare significativamente differenziata per aree geografiche ($P \leq 0.0005$) per l'elevato ricorso al mezzo proprio nel distretto n.5 di Ozieri (95%) e n.2 di Alghero (91%), e ciò sembra confermare come tali centri siano scarsamente collegati con quelli limitrofi in quanto le linee tendono prevalentemente a orientarsi verso il baricentro del capoluogo. Viceversa, nel distretto n.3 di Tempio esso diminuisce per l'utilizzo più intenso del treno (3%) e dell'autobus (12%), e nel n.1 di Sassari per la disponibilità di mezzi pubblici alternativi, quali tram, taxi, ecc., che incidono in una percentuale del 12%.

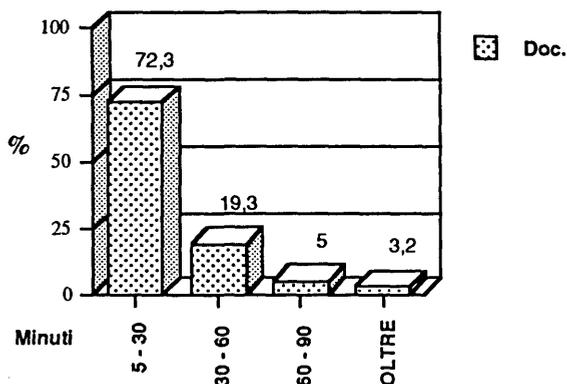


TAV. 2: "Quale mezzo utilizza per recarsi a scuola?"

La domanda successiva (TAB. 47) tendeva a rilevare i tempi di percorrenza casa-scuola per verificare se essi potessero realmente incidere nella giornata lavorativa del corpo insegnante della provincia di Sassari. I risultati evidenziano come il 72% del campione impiega meno di 30 minuti per tale tragitto per cui, raddoppiando tale periodo nel considerare anche il rientro, esso ammonta ad un'ora circa al giorno; da rilevare però che il 19% rientra nella fascia 30-60 minuti e un 8% la supera, per cui un docente su quattro trascorre 2-3 ore nel tragitto giornaliero casa-scuola-casa (cfr. TAV. 3).

L'analisi dei risultati generali evidenzia quindi un notevole impiego di tempo per recarsi alla sede di lavoro, dati che paiono differenziarsi a livello significativo ($P \leq 0.0001$) se confrontiamo le risposte per singolo distretto. Infatti, in quelli di Sassari e di Nuoro-Macomer si elevano le quote di coloro che impiegano mezz'ora circa per raggiungere la scuola (rispettivamente al 81% e 79%), e di conseguenza la residenza in ambito cittadino sembra facilitare ed abbreviare i tempi di percorrenza. Viceversa, a conferma dell'incidenza del decentramento demografico dei centri minori e insieme della carenza dei mezzi di trasporto, rileviamo che la fascia dai 30 ai 60 minuti si evidenzia nei due distretti che presentavano il ricorso più elevato del mezzo proprio, e cioè nel distretto n.5 di Ozieri (28%) e n.2 di Alghero (28%). Ancora, la fascia di docenti con tempi di percorrenza superiori ai 60 minuti si concentra nei distretti n.3 di Tempio e n.5 di Olbia (ove abbiamo già rilevato

verificarsi con maggior intensità il fenomeno del pendolarismo), con valori che complessivamente superano il 20%, per cui la proporzione in entrambi i centri arriva a un docente su cinque che impiega 2-3 ore nel tragitto giornaliero verso la sede di lavoro.



TAV. 3: "Quanto tempo le occorre per recarsi da casa a scuola?"

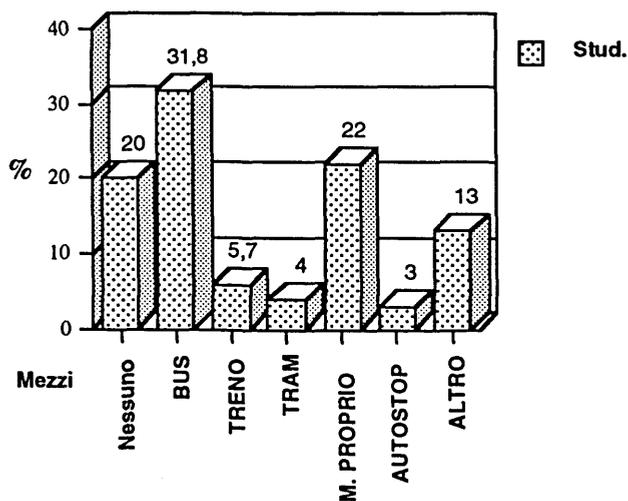
Nel complesso l'esame della problematica del pendolarismo e delle relative caratteristiche assunte sulla base delle situazioni scolastiche territoriali permette di rilevare come nel distretto n.1 di Sassari si registri il minor numero di pendolari verso le sedi dei comuni che vi afferiscono, e quindi maggior uso di tram e mezzi alternativi per raggiungere tali sedi nonché minori tempi di percorrenza. Viceversa, nei distretti n.4 e 5 appaiono le più elevate quote di pendolarismo, ma in situazioni tra loro diversificate: infatti anche ad Olbia, come già a Sassari, appare notevole l'utilizzo di mezzi alternativi, mentre ad Ozieri si registra il maggior utilizzo di mezzi privati per recarsi a scuola. Ma in entrambi questi centri almeno il 10% dei docenti impiega più di un'ora e mezzo per raggiungere la scuola, e questa è una situazione che si accentua anche nel distretto di Tempio e può quindi essere interpretata su più livelli. Infatti, da un lato è probabile che dal capoluogo di provincia provenga parte degli insegnanti che lavorano in tali distretti (e ciò potrà essere confermato da ulteriori incroci statistici previsti per lo sviluppo della ricerca) a causa dalla carenza di cattedre nella sede di residenza; dall'altro la tortuosità di strade montane della Gallura o il traffico pesante che transita nella Sassari-Olbia, o la lentezza dei mezzi ferroviari o la

carenza di reti viarie nell'alto Goceano e nella zona di Monte Acuto rappresentano la serie di motivi che giustificano i lunghi tempi di percorrenza giornaliera per la sede di insegnamento e, di conseguenza, la necessità dell'utilizzo del mezzo proprio per non allungare ulteriormente tali tempi.

GLI STUDENTI

Anche nel questionario rivolto agli studenti era nostra intenzione verificare l'incidenza del pendolarismo, i mezzi di trasporto utilizzati ed i tempi giornalieri che esso comporta; questo nell'ipotesi che gran parte della popolazione studentesca sia coinvolta nel fenomeno e che i tempi di percorrenza si accentuino per la carenza di trasporti pubblici man mano che dal capoluogo si arriva nelle zone decentrate.

L'analisi della situazione del pendolarismo conferma nel complesso (TAB. 41) che soltanto uno studente su cinque non viaggia (20%) e che sempre uno su cinque ricorre al mezzo proprio (22%) per raggiungere la sede scolastica, mentre i rimanenti utilizzano l'autobus, di linea o per studenti (31%), il treno (6%), il tram (4%), o altri mezzi (13%). Anche la voce 'autostop', introdotta per verificare un mezzo giovanile particolarmente usato per gli svaghi ma certo aleatorio per recarsi in orario a scuola, compare con un 3% di utilizzo (cfr. TAV. 4).



TAV. 4: "Quale mezzo utilizzi per recarti a scuola?"

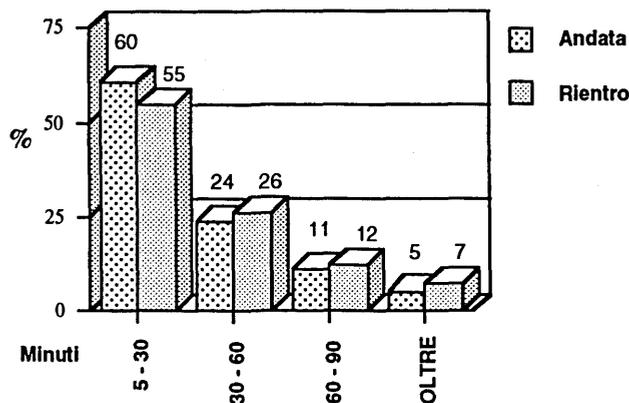
Il confronto statistico presenta valori altamente significativi ($P \leq 0.0001$) nella distribuzione di risposte secondo il distretto di appartenenza, in quanto in quello di Sassari si nota la quota più alta di utilizzo della rete tranviaria, in quelli di Nuoro e Macomer della rete ferroviaria, in quelli di Alghero e di Olbia dell'uso del mezzo proprio. Se presupponiamo che l'utilizzo del mezzo sia determinato dalle disponibilità esistenti in ogni centro e dalla qualità del servizio, si può allora ritenere che tanto il distretto n.2 quanto il n.4 presentino grosse carenze nei trasporti pubblici, per cui il mezzo privato rappresenta in tali zone l'unica alternativa, pur se dispendiosa, per recarsi a scuola.

Un caso a parte è rappresentato da Ozieri, ove un terzo degli studenti non viaggia, e chi lo fa utilizza gli autobus di linea (26%) o le apposite linee per gli studenti (23%), a conferma che la disponibilità di mezzi e la coincidenza di orari appare la soluzione migliore per evitare l'utilizzo di mezzi propri e le spese relative nel raggiungere le sedi scolastiche.

Su questa linea si collocano anche i dati dei distretti di Nuoro e Macomer, centri interessati alla ricerca in quanto 100 studenti del Goceano, pur residenti nella provincia di Sassari, vi si recano giornalmente perché trovano più agevole e veloce il viaggio, oppure valutano come preferenziale l'offerta scolastica: mentre solo uno studente ha scelto di risiedere in sede e soltanto un altro usa il mezzo proprio, la maggioranza viaggia dai paesi di residenza utilizzando gli autobus, di linea (38%) o quelli per gli studenti (33%), ed il treno (20%). Ne risulta che questi studenti costretti a frequentare a Nuoro o a Macomer sono anche i più esposti alle conseguenze negative del pendolarismo, e principalmente ai tempi lunghi del tragitto verso la scuola.

Nell'ipotesi che le coincidenze di orario influenzino gli spostamenti degli studenti anche nei tempi morti di attesa del mezzo di trasporto, nei trasferimenti da mezzo a mezzo o che, comunque, nel tragitto casa-scuola-casa possano determinarsi tempi diversi di percorrenza, abbiamo rivolto due distinte domande per rilevare l'ammontare dei tempi di andata (Tab. 42) e quelli di rientro (Tab. 43) impiegati ogni giorno dagli studenti, nonché per rilevarne eventuali differenze (cfr. Tav. 5).

L'analisi delle risposte relative ai tempi necessari per il percorso casa-scuola rivela che esso comporta per la maggioranza del campione (60%) un periodo inferiore ai trenta minuti; un altro 24% rientra tra i 30 ed i 60 minuti e, infine, il 10% impiega più di un ora al giorno (ed un altro 5% supera perfino i 90 minuti!). Il dato potrebbe apparire irrilevante se non ci fosse da aggiungere a tali tempi anche quelli necessari per il rientro (cfr. Tab. 43), che sono risultati mediamente incrementati di due punti percentuali. Diventano allora ben 511 (pari all'11%) i ragazzi che impiegano da due a tre ore per il percorso casa-scuola-casa, e 275 (pari al 6% circa) quelli che superano le tre ore al giorno!

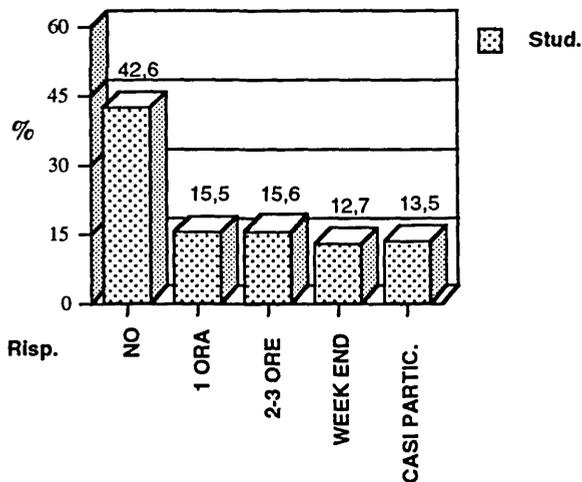


Tav. 5: Tempi di percorrenza del tragitto casa-scuola e scuola casa

Il confronto tra i distretti evidenzia valori altamente significativi ($P \leq 0001$) sia nei tempi di andata e sia in quelli di rientro, e ciò soprattutto per la differente distribuzione di risposte rilevate nei distretti, n.2, 3, 6 e 7. Infatti, in quello di Alghero si registrano i minori tempi di percorrenza in quanto solo il 21% supera la mezzora di tempo per recarsi a scuola, mentre rientra nella fascia dei 30 minuti il 79% di studenti nell'andata ed il 72% nel rientro. Gli studenti che afferiscono nel distretto di Tempio, viceversa, rientrano nella fascia inferiore ai 30 minuti solo per il 43% in media, per cui rileviamo la quota più elevata nel flusso pendolare della fascia di 30-60 minuti per l'andata a scuola (37%) e per il rientro (34%). Ma è soprattutto nei distretti di Nuoro e Macomer che si registra la situazione più pesante sul piano degli spostamenti per la frequenza scolastica: il 42% di studenti impiega più di un'ora per recarsi a scuola, ed arriva a superare i 90 minuti il 23% all'andata e il 33% al rientro (e cioè uno studente su tre!).

In termini psicopedagogici sarebbe stato interessante, a questo punto, il poter confrontare i risultati nello studio dei pendolari rispetto agli studenti che raggiungono il proprio istituto entro i trenta minuti; il dato relativo al loro rendimento scolastico è, purtroppo, un elemento che si è voluto evitare di richiedere agli intervistati proprio per eludere ogni sospetto inquisitorio rispetto al loro rendimento scolastico. Tuttavia, diventa facile ipotizzare che questi lunghi tempi di percorrenza diventino anche tempi 'persi' quotidianamente da ogni giovane in quanto, specie dopo le cinque ore di lezione e

quando il momento del pranzo è ormai superato, non consentono su un piano psicologico il pieno recupero delle energie psico-fisiche dello studente e, quindi, andranno sottratti inevitabilmente allo studio, soprattutto, e allo svago. Non solo, sulla base di alcune ricerche psicopedagogiche e sociologiche condotte sul fenomeno dell'abbandono scolastico (quali quella del Bandinu per conto del provveditorato agli studi di Nuoro) si dovrebbe considerare che nel tempo-giornata del giovane studente un'ulteriore quota oraria viene richiesta dal genitore (padre-padrone?) per l'andamento del nucleo familiare o per l'aiuto nella conduzione dell'azienda di famiglia. Per approfondire l'articolazione di questi tempi di 'lavoro' che, ipoteticamente, si possono aggiungere a quelli di viaggio e di studio, abbiamo voluto rivolgere direttamente allo studente un'ultima domanda: "Al rientro a casa sei coinvolto in attività lavorative?" (cfr. TAV. 6).



TAV. 6: "Al rientro a casa sei coinvolto in attività lavorative?"

I risultati generali (Tab. 44) mostrano che solo il 42,6% degli studenti non è coinvolto in un aiuto regolare ai genitori, oppure lo è solo al fine settimana (12,7%) o in situazioni particolari (13,5%), per cui i rimanenti danno il loro contributo in famiglia: il 15,5% per meno di un'ora al giorno e il 15,7% per due-tre ore. Anche in questo caso il confronto tra i distretti evidenzia una significativa differenziazione tra le risposte ($P \leq 0001$) per il minor coinvolgimento degli studenti da parte delle famiglie residenti nel

distretto di Olbia (53%), e viceversa la maggior richiesta di aiuto rilevata in quelli in cui afferiscono i centri più interni della provincia. Infatti, nel distretto di Ozieri si rileva la maggiore quota percentuale di ragazzi che offrono il loro aiuto per 2-3 ore al giorno (25%), e in parte anche nel week-end (20%), e questa situazione del coinvolgimento a cadenza settimanale diviene anche più marcata nei distretti 6 e 7, ove interessa uno studente ogni quattro (o più esattamente il 24,5% del campione).

Questi risultati appaiono rilevanti nel fenomeno del pendolarismo ma anche in quelli correlati della resa negli studi, dell'abbandono scolastico, e dello stesso investimento che collettività ed enti locali, ma anche lo stesso studente e la sua famiglia, impegnano per il successo negli studi in primo luogo e per il miglioramento della qualità della vita in generale. Infatti, se all'analisi incrociata -già prevista nell'approfondimento della ricerca- gli studenti coinvolti più massicciamente nell'aiuto alla famiglia risultassero anche quelli con i maggiori tempi di percorrenza per recarsi all'istituto scolastico, ci sarebbe allora da chiedersi come essi possano ottemperare a tale scelta in modo ottimale visto che le cinque ore di lezione e le tre di viaggio rappresentano già una quota elevata del loro tempo, e le altre tre richieste dall'aiuto in famiglia portano a raggiungere la metà delle 24 ore giornaliere, e quindi a ledere le necessità fisiologiche del cibo e del sonno! Ecco che allora lo sviluppo culturale delle zone interne diventa collegato in maniera diretta ad un processo di selezione 'naturale' in cui solo chi è più determinato e riesce a superare stress e difficoltà (viaggi, aiuto in casa, mancanza di tempo per lo studio, ecc.) riesce a concludere gli studi, e quindi a ripagare quell'investimento che la società -e nello specifico i sardi che risiedono nella provincia del sassarese- hanno investito su di lui con la scommessa di migliorare la qualità della vita di tutti noi.

Considerazioni conclusive

Il problema del pendolarismo appare sottovalutato nell'impegno che quotidianamente affronta la categoria dei docenti per lo svolgimento del proprio lavoro. Abbiamo infatti visto come la configurazione della provincia di Sassari appaia decentrata verso l'Ovest per concentrazione demografica e per rete di collegamenti stradali, elementi questi che mostrano carenze e disfunzioni man mano che ci si sposta verso Est, e cioè verso Oschiri (centro 'geometrico' della provincia) per raggiungere Tempio, Olbia o Ozieri. Se dunque la Sardegna è l'unica regione di Italia, e d'Europa, in cui non esista un'autostrada per i collegamenti e trasporti tra i vari centri del suo territorio, essa non tenta neppure di favorire i trasporti sull'asse Nord-Sud, con ecce-

zione del tratto della superstrada tra Sassari e Macomer, pur con i rischi che la S.S. 131 comporta sul piano della sicurezza (incroci a raso, ecc.) e di quello dei tempi di percorrenza. Ma tale situazione viaria è tuttavia migliore di quella dell'asse Est-Ovest, ove strade tortuose, mal tenute, e trafficate da mezzi pesanti (specie in coincidenza con l'arrivo dei traghetti) rendono difficoltosi i collegamenti interni della provincia. I mezzi su rotaia, ormai vecchi e superati, viaggiano su un tracciato senza elettrificazione e monobinario (con conseguente intralcio nell'organizzazione delle coincidenze), ed aggravano così le possibilità del trasporto ferroviario.

Di fronte alla convergenza dell'accentramento demografico nelle città maggiori e di una rete di comunicazione stradale e ferroviaria penosa, gli insegnanti della provincia paiono in prevalenza scegliere la residenza in sede; tuttavia il 40% è costretto al viaggio quotidiano per raggiungere la scuola, e di necessità deve ricorrere al mezzo proprio (84%), pur col maggiore dispendio economico che esso comporta, probabilmente per compensare il minor tempo di percorrenza: il 72% impiega per arrivare a scuola meno di 30 minuti, e solo il 19% arriva entro i 60'.

La situazione del pendolarismo dei docenti, già grave se confrontata con altre regioni italiane per l'incidenza dei trasporti in termini economici e di tempo sprecato, appare però come scomparire di fronte al problema del pendolarismo studentesco. Infatti, solo un 20% di essi non viaggia e può raggiungere la scuola anche a piedi; viceversa il restante 80% costituisce quel flusso di "migrazione quotidiana" che deve utilizzare il mezzo proprio (22%) o quelli pubblici (41%) per recarsi nell'istituto scolastico superiore. Quello dei tempi di percorrenza è l'altro problema emerso dai risultati della ricerca, in quanto, pur con le punte estreme espresse dai tempi nei distretti di Macomer e Nuoro, in media il 58% degli studenti raggiunge la scuola e poi rientra a casa nell'arco dei 60 minuti; per tutti gli altri i tempi raddoppiano o triplicano. In altri termini la frequenza della media superiore impone ogni giorno dell'anno scolastico almeno due ore di viaggio a uno studente ogni dieci, ed almeno tre ore ad uno ogni venti!

Abbiamo già rilevato come la condizione sia particolarmente grave e preoccupante (il 33% degli studenti supera i 90 minuti per il rientro a casa) nell'area del Goceano e del basso Meilogu, regioni poste ai confini della provincia che inducono i giovani a gravitare più su centri esterni che su quelli interni per trovare l'istituto prescelto per gli studi, o per poterlo raggiungere con i mezzi a disposizione o nel minor tempo possibile. Resta però da sottolineare per tutti i pendolari l'enorme dispendio di energia psicofisica - nonché economica, a carico delle famiglie ma anche dell'amministrazione provinciale nel contributo alle spese di viaggio- richiesta dalla carenza di trasporti veloci e ben articolati nonché dall'assenza di alternative nei centri

limitrofi: il suggerimento che emerge, confermato dall'analisi degli istituti frequentati fuori provincia, è quello di un migliore decentramento di scuole superiori a carattere tecnico e professionale, ed in particolare l'apertura di una sede staccata nel basso Goceano.

Ma la giornata 'lavorativa' dello studente non sembra finita, in quanto il 58% di essi viene poi coinvolto in attività di supporto alla famiglia che possono incidere per una-tre ore al giorno, oppure al fine settimana. Il dato appare preoccupante per un verso e positivo per un altro: positivo perché in ambito educativo può significare una responsabilizzazione del giovane ed una sua crescita 'psico-sociale' nel coinvolgersi con quello che rientra nell'andamento delle necessarie incombenze che travalichino quelle personali, e quindi in pratica insegna una suddivisione di tempi per lo studio e per il lavoro oltre che, si spera, per lo svago. L'aspetto negativo nasce sul piano psicologico dalla già citata paura, che verrà poi verificata nel prosieguo della ricerca, di un onere-scolastico che si unisca a onere-extrascolastico, nel senso che -soprattutto nei distretti più interni ove si sono rilevati maggiori tempi di percorrenza a carico dello studente- si venga a delineare anche un ulteriore carico di tempo-lavoro che priverebbe il giovane del fondamentale momento dello studio a casa, nonché dell'altrettanto importante necessità di svago.

Un'ulteriore preoccupazione di fronte agli impegni richiesti da scuola e famiglia nasce dall'ipotesi di una sorta di 'sfruttamento' del giovane per il coinvolgimento dello studente all'interno della famiglia, condotto non tanto con fini di responsabilizzazione e di maturazione quanto alla luce della teoria -forse di vecchia matrice culturale, ma certo ancora diffusa- che vede i figli come '*proprietà*' dei genitori. In tal senso, non solo gli studenti che 'non studiano' possono sentirsi indotti a ritirarsi da scuola ai primi anni delle superiori (Murtas, 1994), ma anche quelli che invece si applicano nello studio possono cedere psicologicamente e non sentirsi più in grado di assolvere tutti i loro impegni, oppure leggere nella propria condizione quella di una forza-lavoro sottratta alla famiglia: questo soprattutto in situazioni culturali arretrate che vedono accentuarsi e confermarsi tale pregiudizio nei momenti di crisi in cui le stesse carenti prospettive di lavoro portino i genitori a trovar conferma del loro giudizio negativo nei confronti della capacità della scuola di garantire posti di lavoro ai loro figli.

In questi termini il problema dello sviluppo della provincia di Sassari non è esclusivamente di natura scolastica, ma è anche di matrice sociale, economica e culturale, per cui anche nel campo apparentemente 'scolastico' del pendolarismo alcuni interventi evidenziati nel testo assumono una valenza amministrativa (potenziamento dei collegamenti, apertura di sedi decentrate di tipo professionale nei distretti meridionali); appare inoltre di particolar

urgenza il ricorso ad altri interventi di più ampio respiro in una prospettiva culturale che riesca a collegare maggiormente la scuola col territorio in cui opera (e viceversa, collocare il tipo di scuola più funzionale per ciascuna tipologia di territorio), e che quindi serva ad allargare gli orizzonti sulle funzioni di sviluppo culturale della scuola, in cui probabilmente tutti noi non crediamo abbastanza.

NOTE

- 1) Per l'ambito universitario la residenza in sede è richiesta ai sensi della L. 311 del 18.3.1958, art.7. Per la scuola elementare e media la normativa sullo stato giuridico del personale docente (D.P.R. 417/1974) non prevede espressamente l'obbligo della residenza ma rinvia al T.U. n.3 del 1957, concernente i diritti e gli obblighi per gli impiegati civili dello Stato, che all'art.12 recita: "Residenza in sede. L'impiegato deve risiedere nel luogo ove ha sede l'ufficio cui è destinato". Il capo dell'ufficio, per rilevanti ragioni, autorizza l'impiegato a risiedere altrove quando ciò sia conciliabile col pieno e regolare adempimento d'ogni altro suo dovere."
- 2) In merito alle problematiche connesse con il cambio di residenza, esso può apparire un semplice atto amministrativo ma non lo è perché si innesta in una serie di adempimenti burocratici: basti pensare, ad es., alla separazione del coniuge dal suo nucleo familiare, alla ricerca di una nuova abitazione in ogni sede di insegnamento, alla modifica di tutti i documenti anagrafici, automobilistici, fiscali ecc.
- 3) Si veda ad es. la S.S. 131, cosiddetta 'superstrada', che rappresenta per la Sardegna l'unica alternativa alla facilità di spostamento consentita dalla rete autostradale nelle altre regioni d'Italia; ancora, il problema di alcuni tratti della Carlo Felice, quale quello tra il capoluogo e Portotorres, che distano solo 20 Km. e quindi teoricamente percorribili in 15-20 minuti, mentre la continuità dei limiti di velocità imposti (50 Km/h -come per i centri abitati!-) riesce a raddoppiare i tempi di percorrenza.
- 4) Il problema dei collegamenti tra centri limitrofi non coinvolge solo gli utenti della scuola: ad es. per le cure sanitarie gli abitanti di Florinas e di Ploaghe sono vicini sulla carta geografica ma più lontani sul piano dei collegamenti: per andare da un centro all'altro devono recarsi a Sassari!
- 5) Secondo la stampa la causa dei tempi lunghi nelle percorrenze ferroviarie sembra dovuta alla inutilmente promessa elettrificazione della linea e mancato raddoppio della dorsale sarda (per cui il tratto Sassari-Cagliari si compie ancora in oltre 4 ore), ma anche l'organizzazione delle coincidenze allunga i tempi per l'attesa di treni che provengono in senso opposto e sullo stesso binario.

Bibliografia

- CENSIS, Regione Sardegna - Assessorato alla P.I., *Le strategie di sviluppo del sistema formativo in Sardegna. II Fase: Edilizia, trasporto e pendolarismo scolastico. Rapporto finale*. Centro Stampa Reg. Sarda, Roma 1991.
- CENSIS, *Dati del Censimento 1991*, Roma 1992.
- CENSIS, *27° rapporto sulla situazione del paese 1993*. Angeli, Milano 1993.
- Centro di Ricerca e Documentazione 'Febbraio 1974', *Indagine propedeutica della programmazione nel distretto scolastico di Sassari*. Dattiloscritto, s.d.
- Deriu L., La Sardegna attraverso un sistema di indicatori. *La Programmazione in Sardegna*, 1993, XXVII, n.16/17, pp.47-138.
- De Murtas A., La scuola soffre: che si tratti di abbandono? '*La Nuova*', A.104, n.274 del 27.10.1994, pp.34-35.
- Nuvoli G. Mameli G. (a cura di), *C'era una volta il Distretto. Programmazione per un intervento operativo nel Distretto di Castelsardo*. DIESSE, Sassari 1987.
- Pati L., Mortalità scolastica, famiglia, comunità locale. *Orientamenti Pedagogici*, A. XXXIX, n.1, 1992, pp. 97-111.
- Provincia di Sassari, *La condizione e i fabbisogni degli studenti pendolari della scuola superiore*. Osservatorio Scolastico Permanente, Sassari (s.d.).