

DONNE E MOBILITÀ

Politiche per la parità, le professioni e l'innovazione

Bologna 20.01.26

Trasporto pubblico Mobilità Sicurezza in un'ottica di genere

FRANCESCA ZAJCZYK

Presidente Agenzia TPL Milano, Città metropolitana, Monza, Brianza, Lodi, Pavia



Con il Patrocinio di



Promosso da



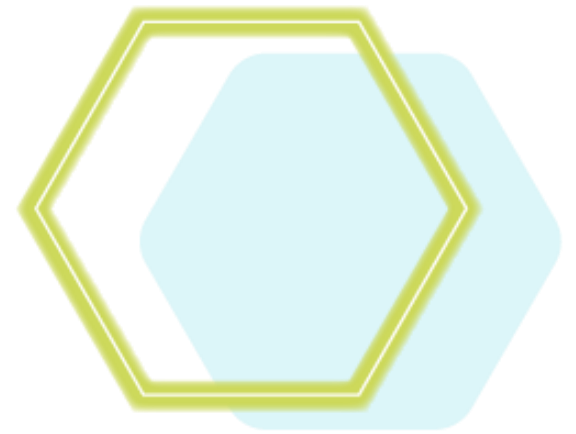
Media Partner





La mobilità delle donne : passato presente futuro

- Aumentata, ma anche cambiata nelle modalità
 - Modalità differente che però dipende molto dal contesto territoriale, geografico, urbano
 - A piedi e in bicicletta (Mobilità sostenibile): nonostante una certa spinta delle politiche di sostenibilità, è aumentata meno di quanto si sperasse : più U che D
- [N.B. tema della aumentata incidentalità, soprattutto per le donne, nel percorso di lavoro – INAIL e AGI/Giuslavoristi]
- Mezzo più utilizzato: Trasporto pubblico ferroviario e urbano , anche se è incrementato anche l'uso dell'auto privata.





Criticità

- Minore Capitale di mobilità. (Ragioni economiche, sociali, culturali, minore socializzazione, educazione, disabilità, età)
- Persistenza di una immagine e identità di genere nella società: tempi sociali e tempi di cura quindi tempi di vita diversi tra i generi
- Possibilità e modalità diverse di mobilità: più lineari quelle maschili (anche se il MdL sta modificando questi comportamenti), molto più frammentate e zigzaganti quelle delle donne .
- Organizzazione dello spazio pubblico e aspetto infrastrutturale: percorsi, orari, frequenza, (per le donne orari più flessibili e collegamenti più economici con i servizi essenziali come assistenza medica e acquisti), sicurezza del mezzo e dell'utente qualità dell'ambiente interno ed esterno,





Mobilità e Sicurezza sul Trasporto Pubblico: Paura Reale e Percepita

- ✓ Il rapporto tra sicurezza oggettiva e sicurezza percepita è complesso.
- ✓ Il senso di insicurezza, spesso evocato mediaticamente e politicamente (cd “allarme sociale”) può nascere da forme più profonde di insicurezza sociale e politica e da una crescente perdita di fiducia.
- ✓ In sintesi, la sicurezza non è solo un fatto oggettivo, ma anche, e soprattutto, un fenomeno legato alla percezione soggettiva e collettiva.
- ✓ La percezione di sicurezza, quindi, non coincide sempre con la reale presenza di pericoli. A volte, anche in situazioni oggettivamente sicure, le persone possono sentirsi a disagio o minacciate.



Percezione di insicurezza - Conseguenze individuali e collettive

- ❑ Domanda di trasporto – influenza la scelta di usare o meno TPL;
- ❑ Sostenibilità ambientale → Aumento dell'uso dell'auto privata e impatti ambientali:
 - i) incremento del traffico urbano e della congestione stradale; ii) aumento delle emissioni di CO₂ e inquinanti atmosferici; iii) maggiori costi economici e sociali derivanti da incidenti e tempo perso negli spostamenti.
- ❑ Disuguaglianze-Esclusione sociale-Limitazione alla libertà di movimento

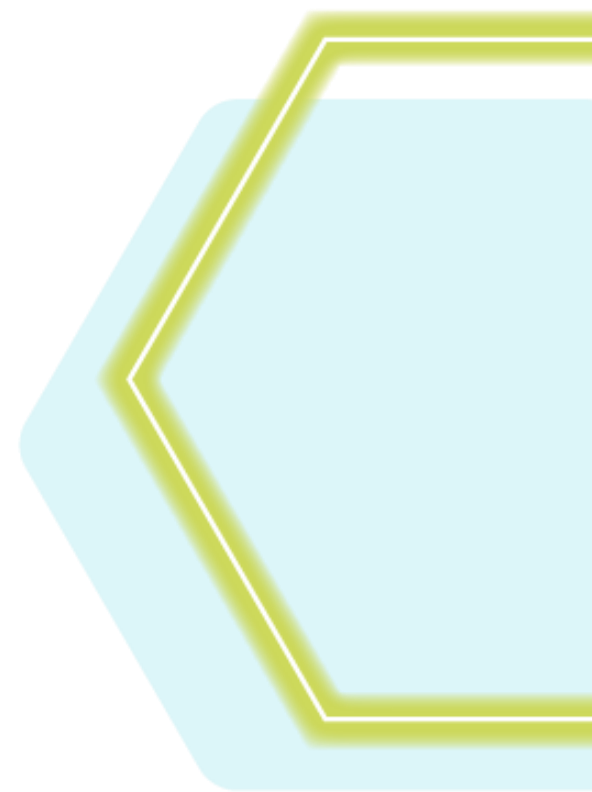
Una percezione negativa della sicurezza accentua le **disuguaglianze nell'accesso alla mobilità**, trasformando il TP da strumento di inclusione e diritto collettivo in potenziale fonte di discriminazione indiretta, soprattutto penalizzando un diritto alla mobilità di alcuni gruppi – in particolare donne, anziani, persone con disabilità e minoranze etniche – aumentando il rischio di isolamento sociale e penalizzando il diritto alla mobilità



Lavoratori e Studenti della Statale di Milano e Uso del TPL Mobilità e percezione di insicurezza → qualche spunto

- Interessante: i Lavoratori dell'Ateneo hanno risposto al 50% degli occupati.
- Virtuoso l'utilizzo dei mezzi di TPL, soprattutto da parte di utenza femminile, giovani e anche lavoratori (con abbonamento pagato)
- Motivi principali: Combinazione tra economicità, durata del viaggio e "Alternativa meno stressante"
- Motivazione politico-amministrativa: l'«assenza di alternative» soprattutto per chi proviene da territori esterni all'area urbana e non serviti dalla metropolitana, e nelle altre provincie: Segnale di percepita – ma anche reale - insufficienza o scomodità delle opzioni TPL per gli spostamenti sistematici.

Fattori che sembrano maggiormente influenzare la percezione di sicurezza nel TP da parte dell'utenza femminile. Molteplicità di fattori ambientali, sociali e personali: certamente l'eventuale esperienza pregressa di molestie/violenza; "presenza di pochi viaggiatori" è sicuramente un elemento critico; al contrario sembrano rassicurare un numero di viaggiatori adeguato, ma molto sottolineati sono aspetti che richiamano la presenza nel territorio attraversato, soprattutto in aree urbane, di negozi e attività aperte.





Suggerimenti individuali - testo libero (opzioni di genere)

❖ Rafforzamento della sicurezza fisica (ridotta differenza di genere)

- Presenza costante di personale di vigilanza sui mezzi e alle fermate principali,
- Pattugliamenti mobili coordinati tra forze dell'ordine e aziende di trasporto.

Infrastrutture e tecnologia (ridotta differenza di genere, con alcune differenze)

- Installazione di telecamere con collegamento diretto alle centrali operative.
- Pulsanti SOS e sistemi di allarme rapido a bordo e alle fermate
- Canali di segnalazione rapida (app, numero verde)
- Illuminazione potenziata in stazioni, fermate e percorsi pedonali di accesso.

Prevenzione e sensibilizzazione (forte richiesta femminile)

- Campagne di educazione civica contro molestie e comportamenti aggressivi, con messaggi chiari sui mezzi e sui canali social.
- Programmi di formazione per il personale (autisti, controllori)
- Coinvolgimento delle scuole e università per sensibilizzare studenti e giovani utenti a una partecipazione attiva nell'affrontare in maniera consapevole e preparata episodi che potrebbero riguardarli o a cui potrebbero assistere.



Conclusioni... un po' ovvie

- La percezione negativa genera un circolo vizioso: meno persone usano i mezzi, più gli ambienti diventano vuoti e poco presidiati aumentando, ulteriormente, il senso di insicurezza. “Spirale discendente”, in cui la paura si autoalimenta e riduce la vivibilità degli spazi pubblici urbani.
- Trasporti inefficienti e/o quartieri critici e disagiati necessitano del potenziamento e adeguamento della rete urbana, ma anche extraurbana: periferie urbane e territori isolati aumentano l'emarginazione individuale e collettiva a causa delle difficoltà di spostamento.
- La creazione di *“un sistema di trasporti ben funzionante e l'eliminazione di barriere architettoniche sarebbero in grado di supportare una maggiore inclusione sociale, consentendo alle persone di partecipare attivamente alla vita pubblica, indipendentemente dal loro genere, luogo di residenza e dalla loro posizione socio-economica”*

Grazie per l'attenzione

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Con il Patrocinio di



Promosso da



Media Partner



Con l'adesione di

