

DONNE E MOBILITÀ

Politiche per la parità, le professioni e l'innovazione

Bologna 20.01.26

Genere e mobilità: analisi sulla città di Milano

Valentino Sevino

AMAT Srl - Direttore Generale e ad Interim dell'area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità



Con il Patrocinio di



Promosso da



Media Partner





PREMESSA

Tra il 2023 e il 2025, AMAT ha avviato più indagini finalizzate ad aggiornare il quadro complessivo della domanda di mobilità nell'area di Milano e in una estesa fascia di Comuni circostanti, oltre che a monitorare alcuni servizi sul territorio¹.

Tali dati hanno anche offerto una lettura nell'uso dei servizi di mobilità in ottica di genere, i cui risultati principali verranno successivamente descritti.

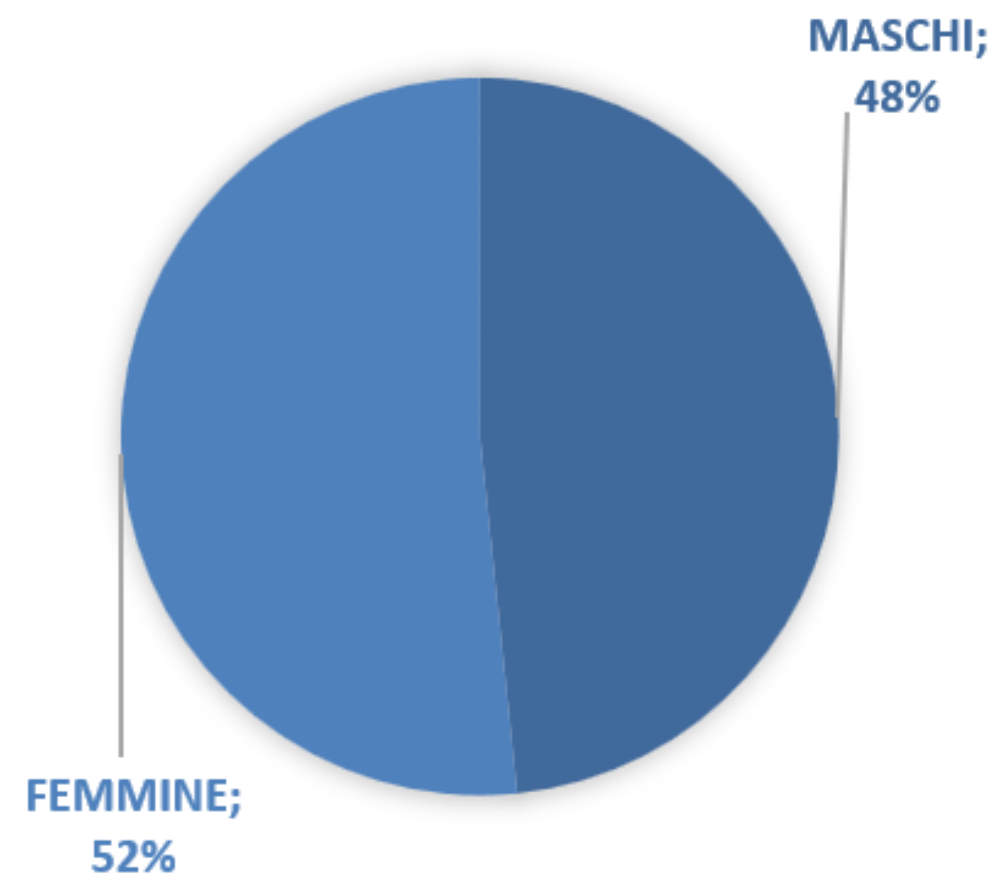
1

- Indagine sulla mobilità dei residenti nella Città Metropolitana di Milano e nella Provincia di Monza e Brianza – 2023
- Customer Satisfaction del Trasporto Pubblico Locale (TPL) – 2025
- Customer Satisfaction servizi sharing – 2024
- Indagine incidentalità nel Comune di Milano – 2024



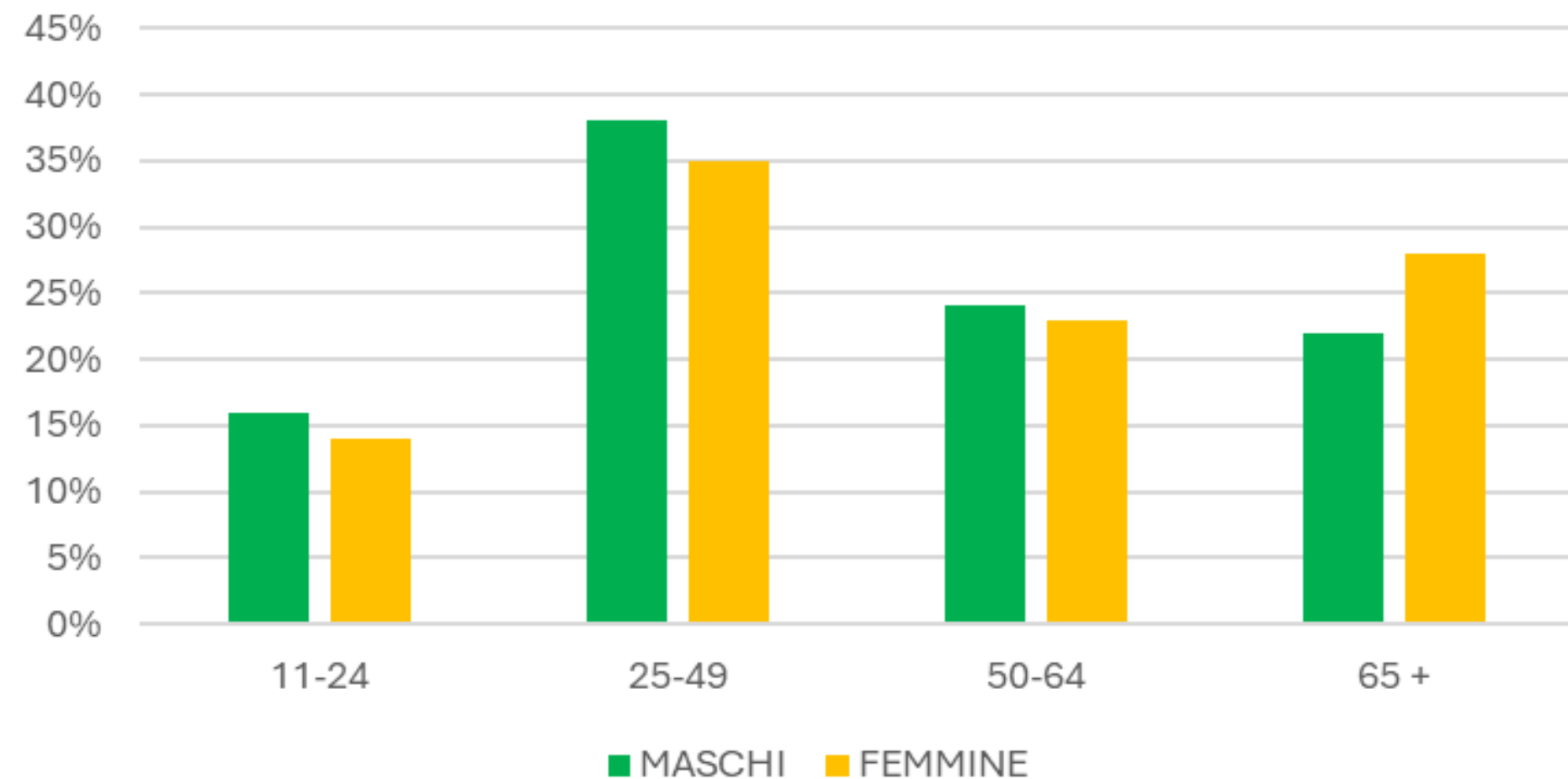
CAMPIONE UTILIZZATO

Gli individui del **campione** risultano suddivisi così come riportato in figura: dalla sezione emerge che vi è una **lieve prevalenza femminile** (52% VS 48%).



Rispetto alla **fascia di età** si evince che ci sia una sovrarappresentazione **femminile** nella **fascia 65+**, coerente con la maggiore aspettativa di vita femminile.

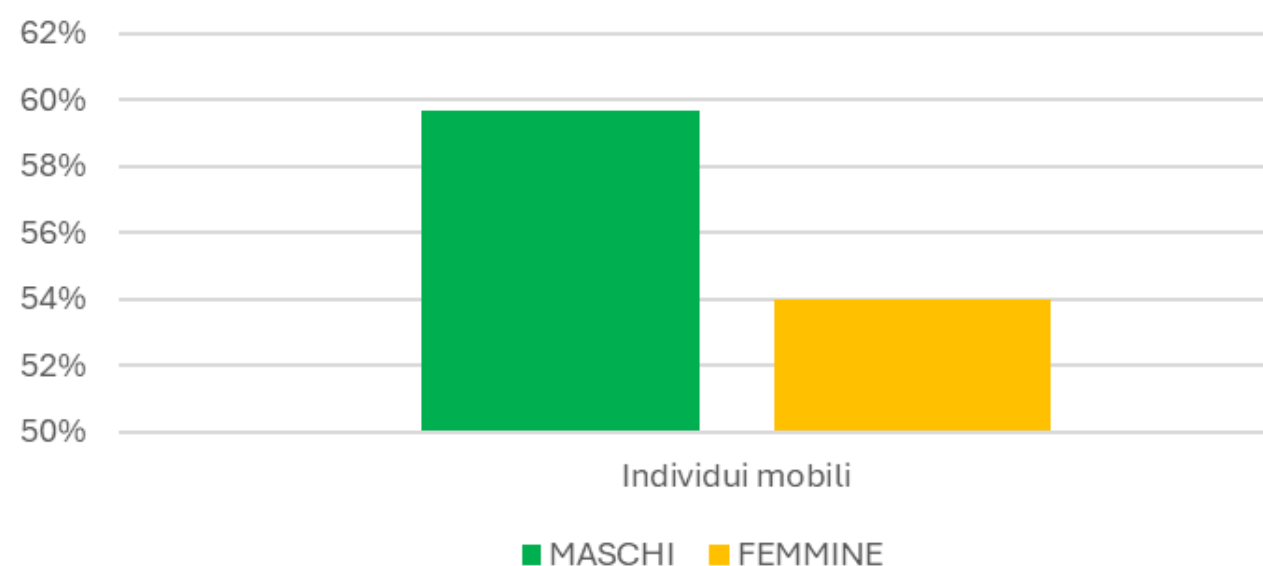
Popolazione per fascia di età



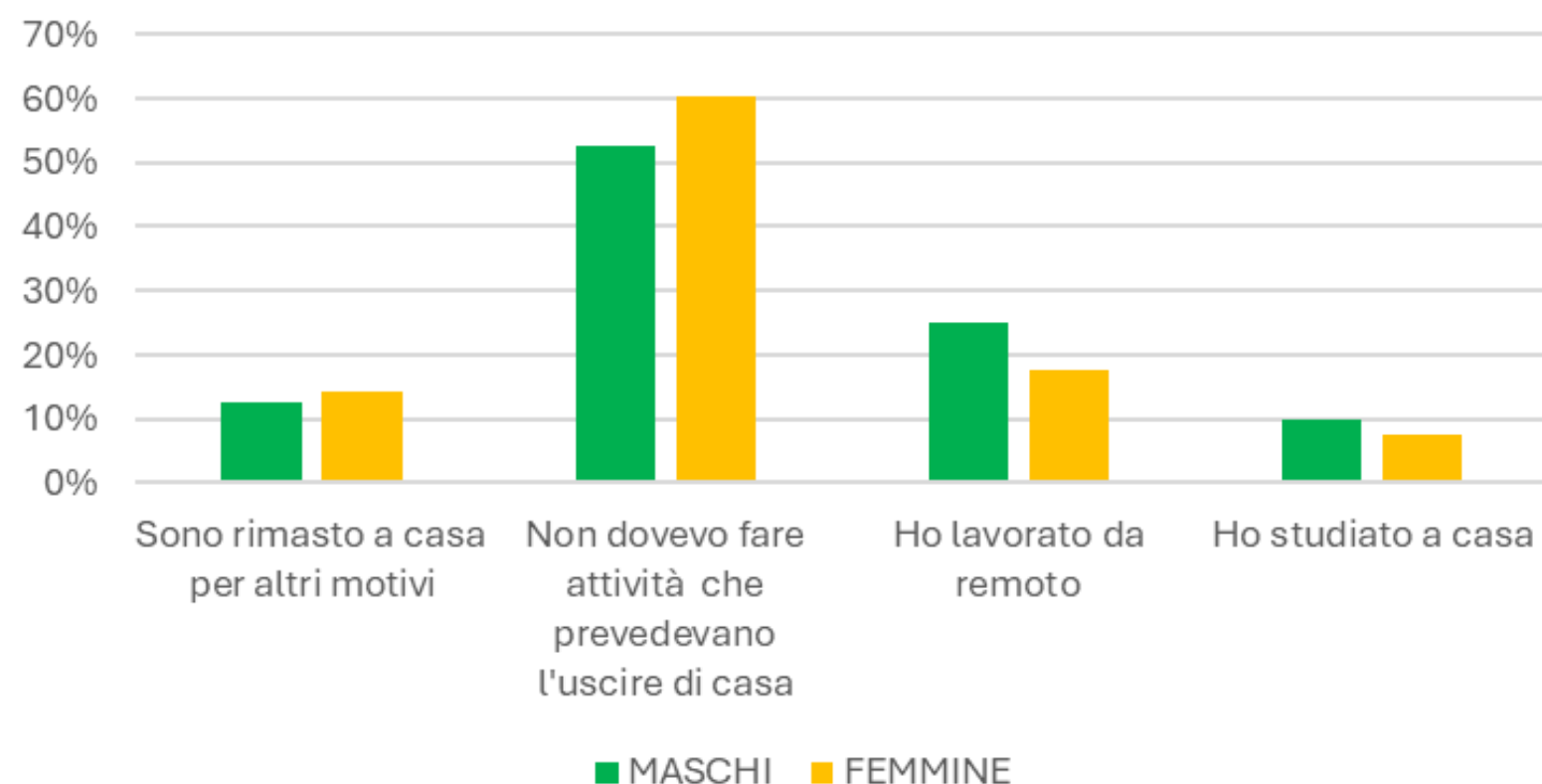


La mobilità non è uniforme tra generi e età: è **influenzata dal ciclo di vita** e dai ruoli sociali.

Indice di mobilità



Motivo di NON mobilità

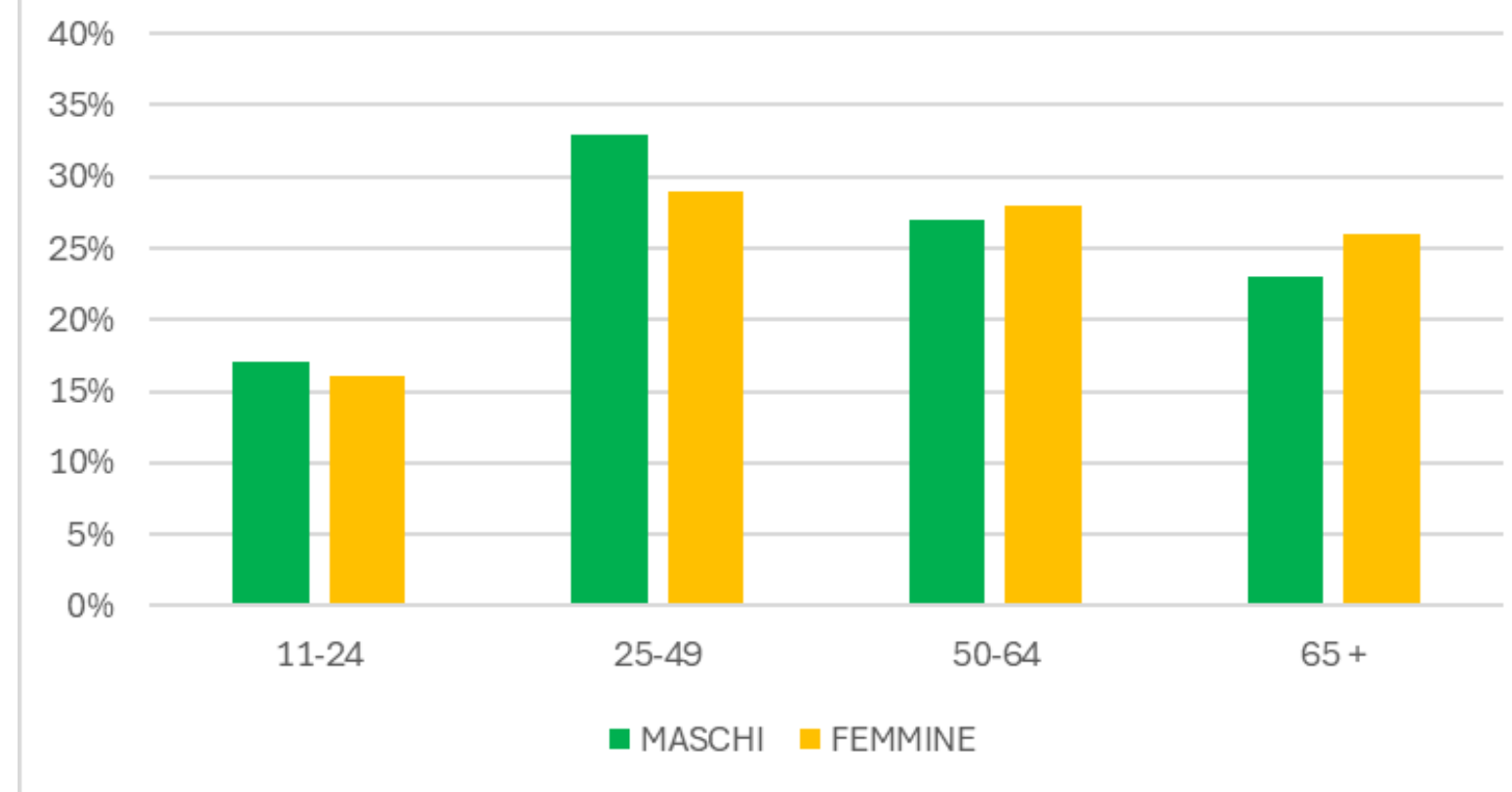


Le differenze di genere non sono enormi, ma indicano **diversi schemi di comportamento**:

- Uomini: picco di mobilità durante l'età lavorativa.
- Donne: mobilità più distribuita, con picco, rispetto agli uomini, post-fase lavorativa.

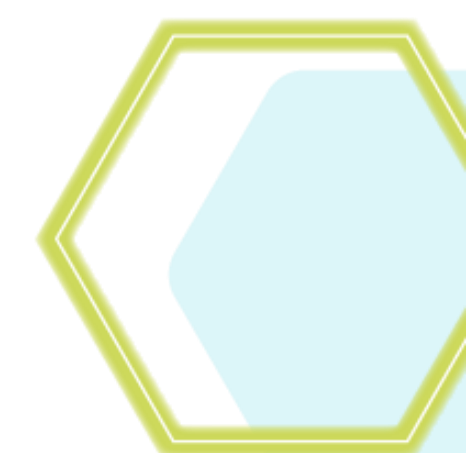


Individui mobili per fascia di età



Il motivo principale della **mancata mobilità** è, per entrambi i generi, che le attività quotidiane non richiedono uscire di casa (oltre metà del campione).

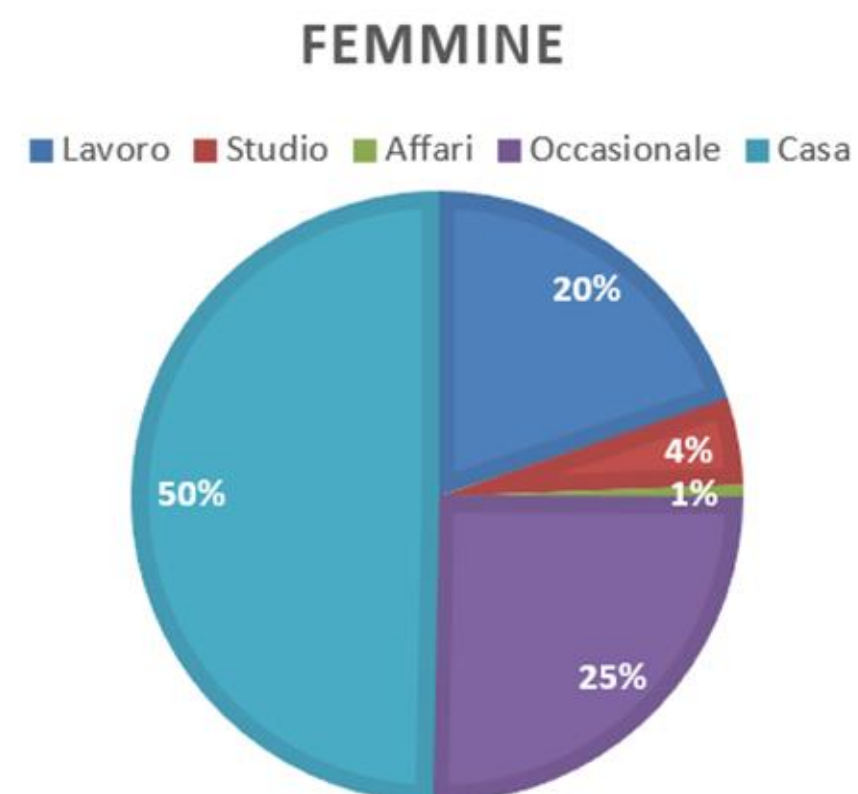
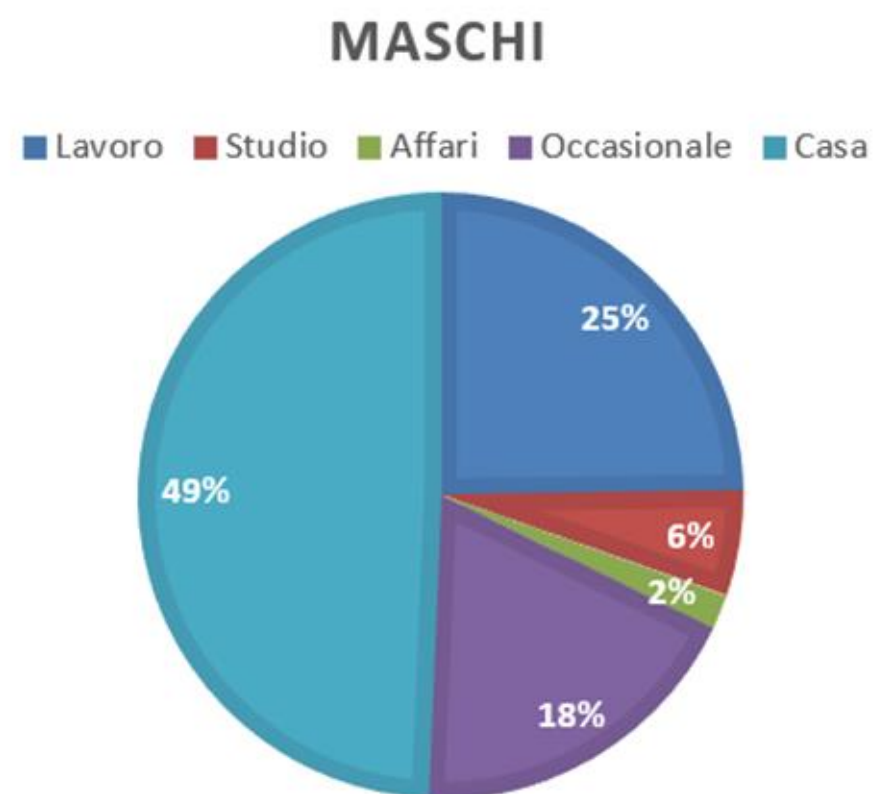
Il quadro mostra che **la mobilità** è influenzata da come le attività quotidiane (lavoro, studio, commissioni) sono organizzate.



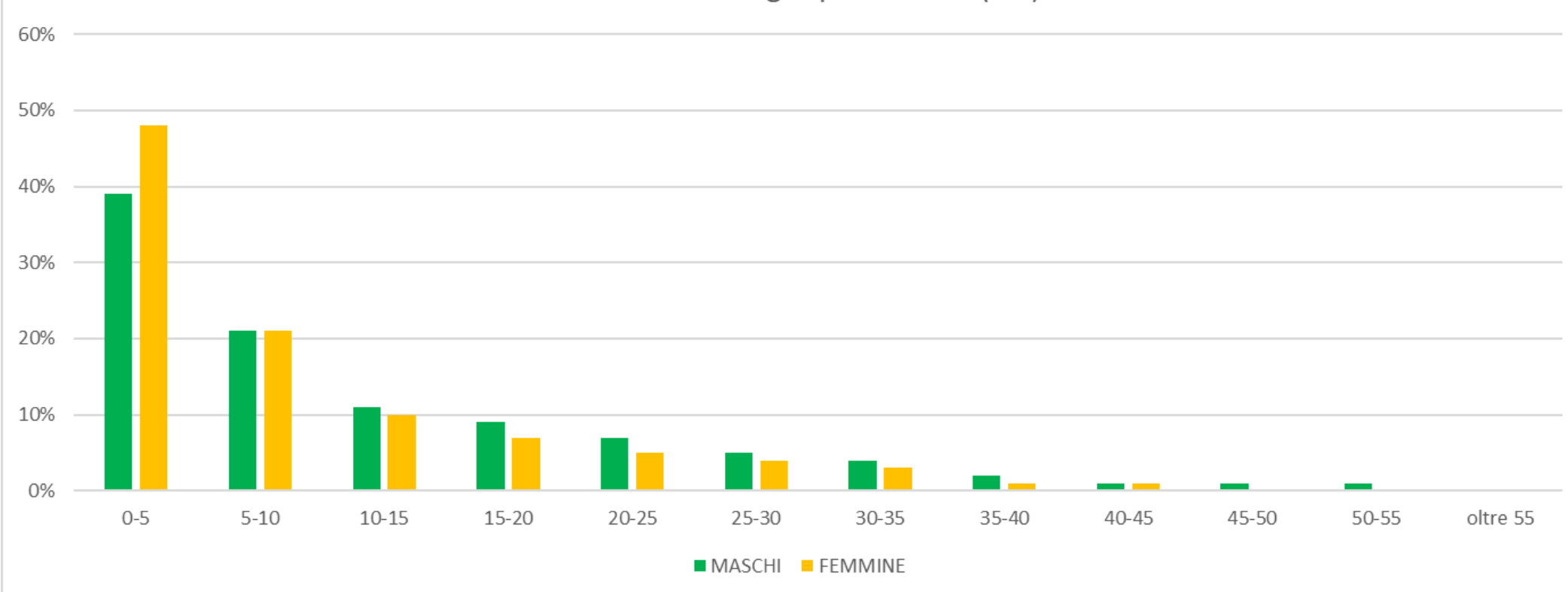


MOTIVI E KM DELLO SPOSTAMENTO

A Milano le **donne** compiono un maggior numero di **spostamenti "occasional"**, non legati al lavoro, rispetto agli uomini (25% degli spostamenti, rispetto al 18% degli uomini).



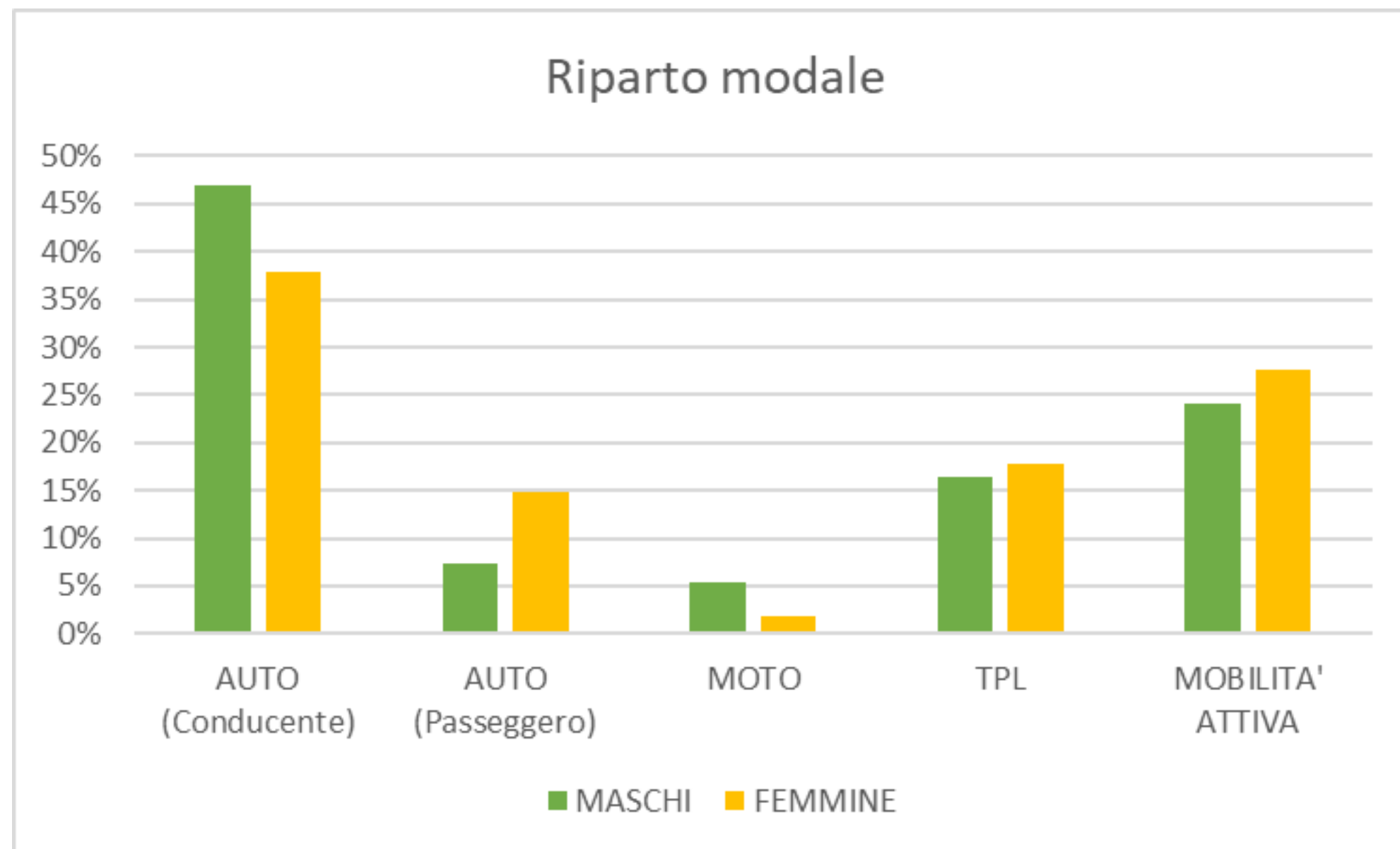
Distribuzione degli spostamenti (km)



Il grafico mostra che la maggior parte degli spostamenti, per uomini e donne, avviene su **brevi distanze** (0–5 km). Le **donne** risultano più concentrate in quelli **di prossimità**, mentre gli uomini percorrono relativamente più spesso distanze medio-lunghe. All'aumentare dei chilometri percorsi, la frequenza degli spostamenti diminuisce per entrambi i generi, rendendo marginali le percorrenze oltre i 40–50 km.

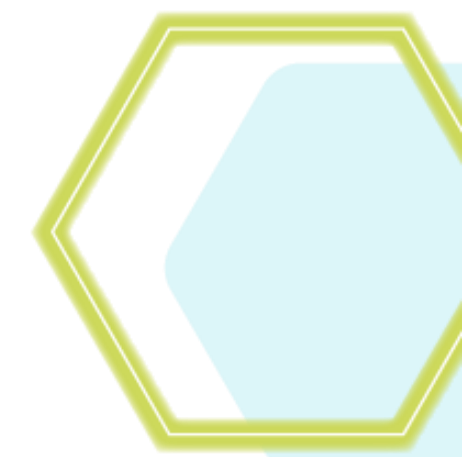
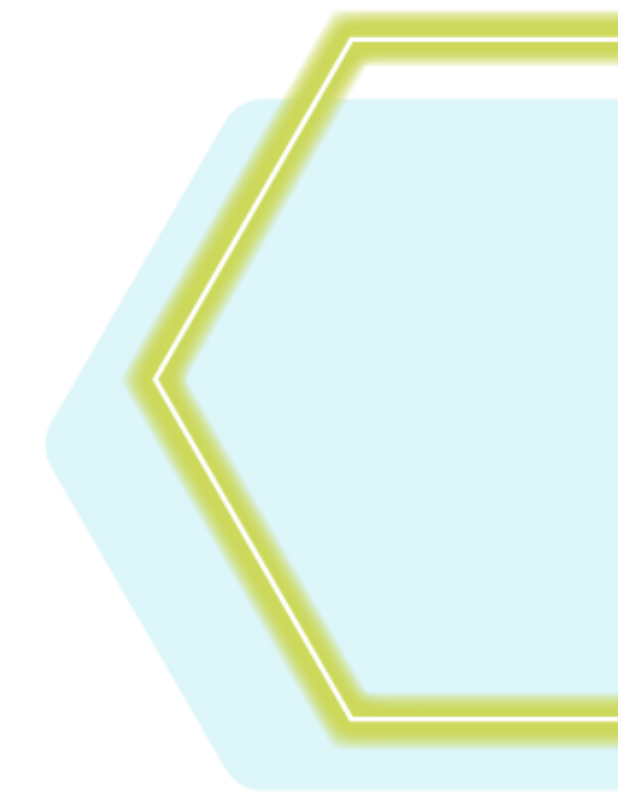


MEZZI UTILIZZATI



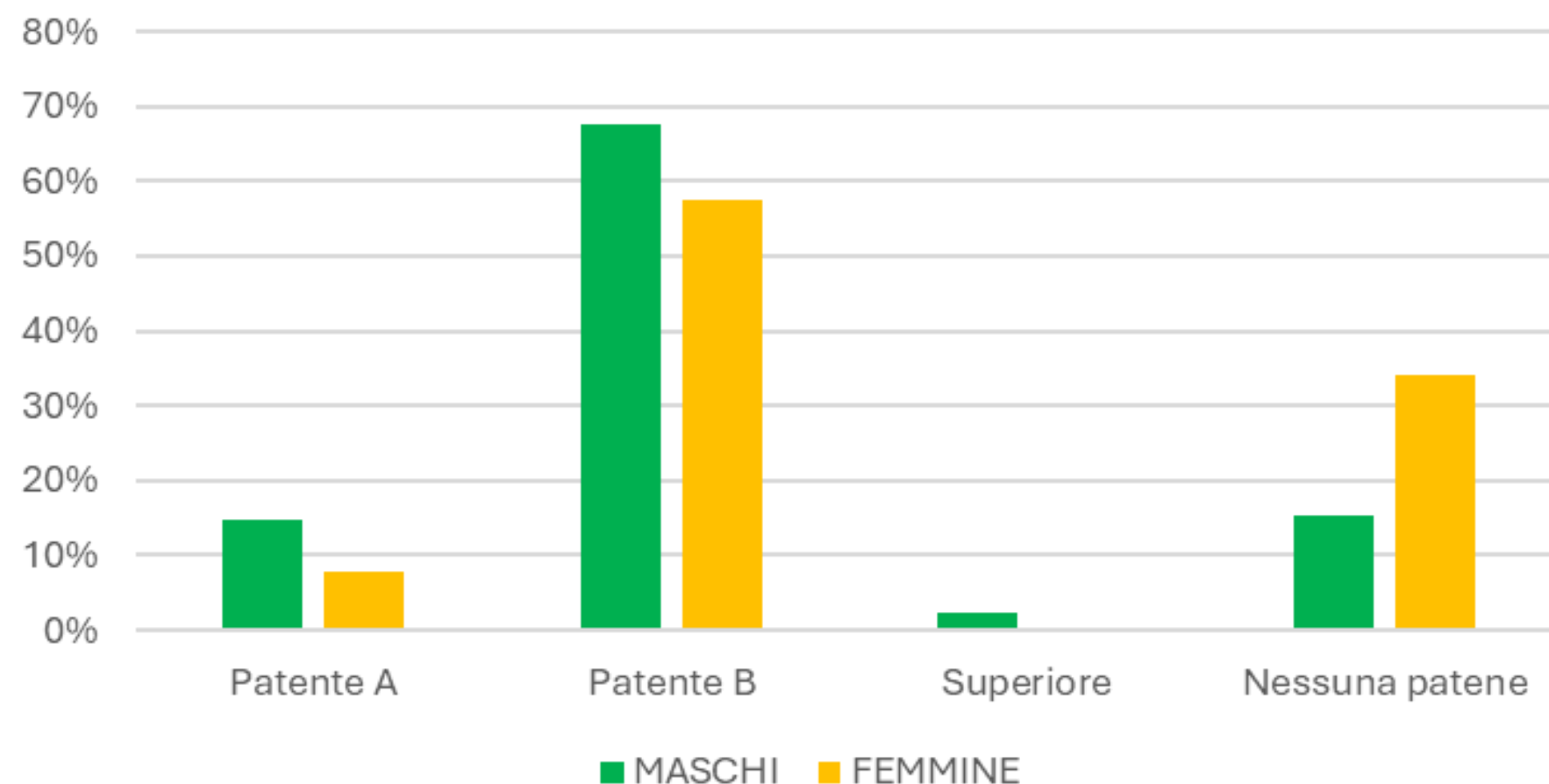
Nella scelta del **mezzo per spostarsi**, le donne fanno maggiore uso del **Trasporto Pubblico Locale** (18% rispetto a 16%) e di **forme di mobilità attiva** (28% rispetto a 24%).

MODO	MASCHI	FEMMINE
AUTO	54%	53%
MOTO	5%	2%
TPL	16%	18%
MOBILITÀ ATTIVA	24%	28%



PATENTE POSSEDUTA

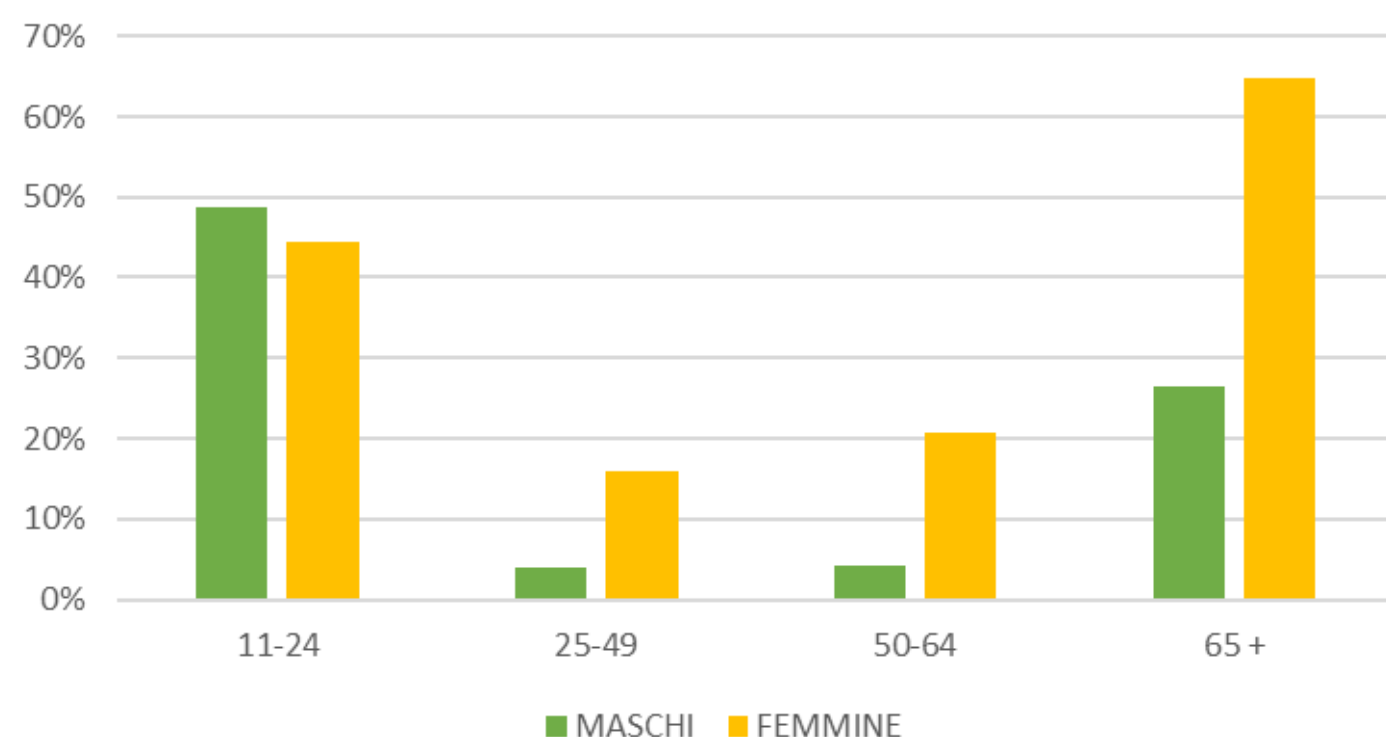
Patente posseduta



Le donne **senza patente** sono più del doppio degli uomini (34% contro 15%). Questo suggerisce differenze di:

- accesso alle risorse economiche (costo di scuola guida, auto, assicurazione);
- distribuzione dei ruoli di cura e del tempo;
- traiettorie lavorative più discontinue o locali.

Nessuna patente per fascia di età



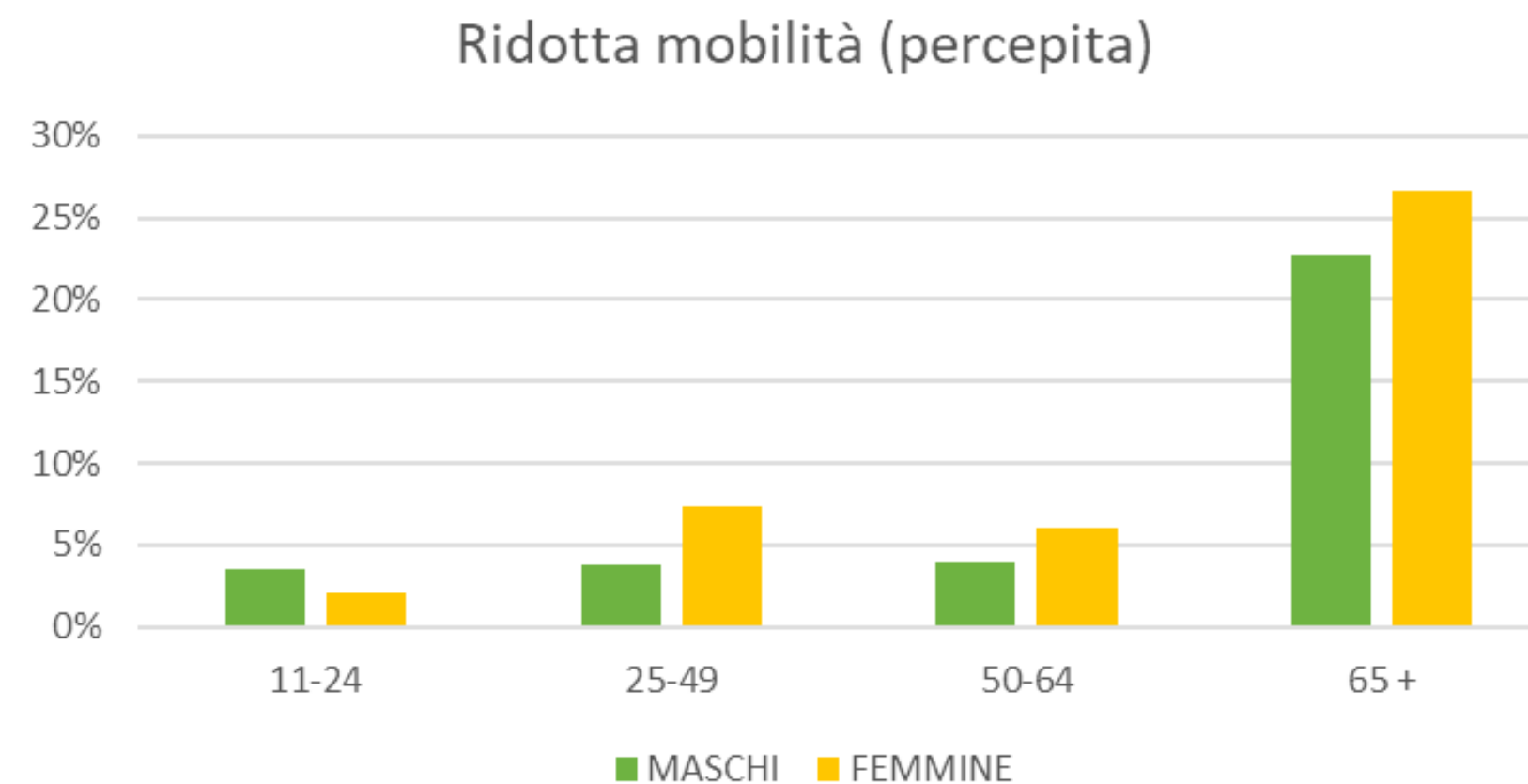
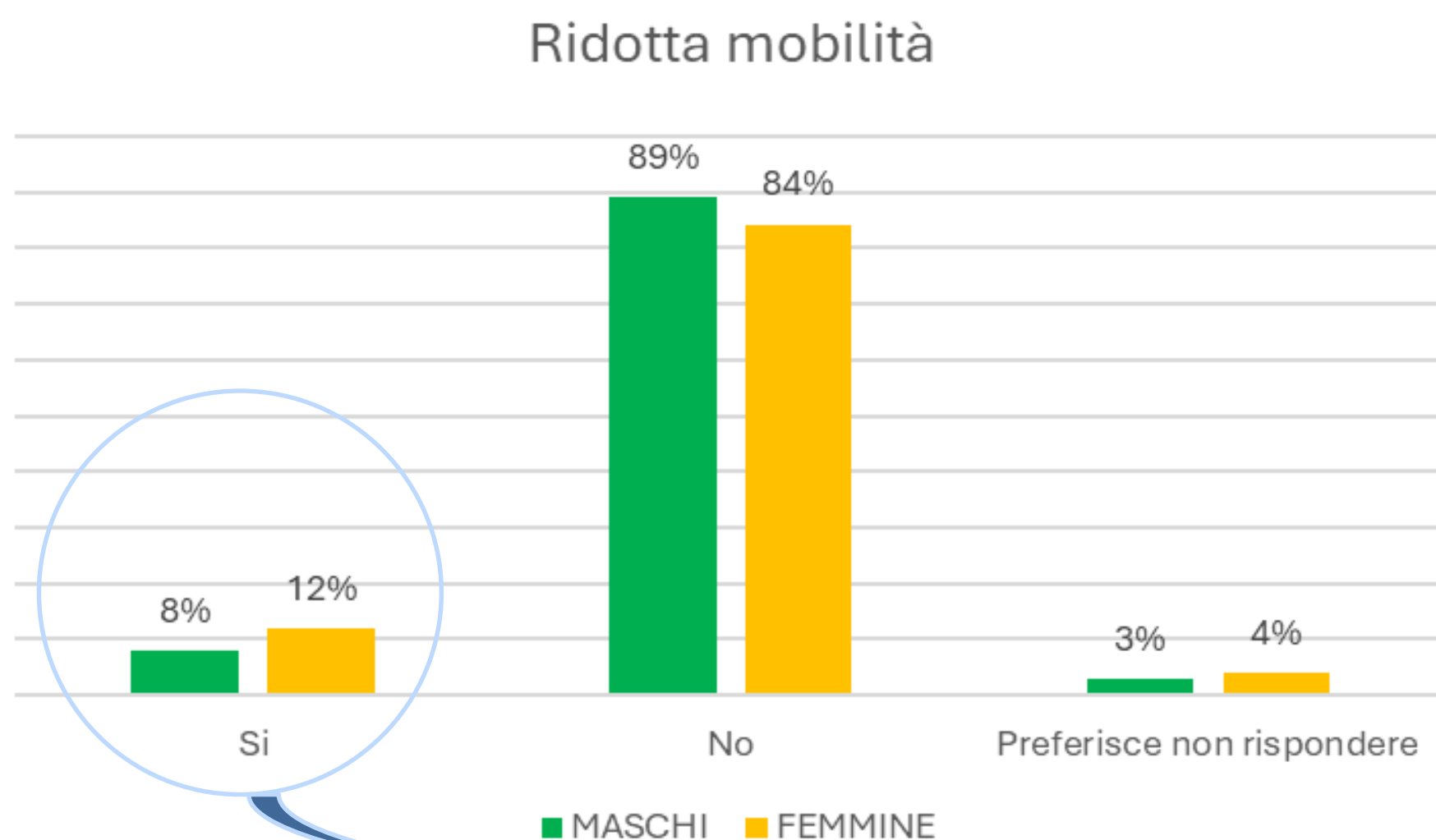
Osservando le **fasce di età** di chi non ha la patente, emerge che, tra le donne, la quota maggiore è **sopra i 65 anni**.



Circa 1 persona su 10 dichiara di avere una **ridotta mobilità**.

Questo dato si riferisce ad una **percezione personale**, che può essere temporanea o permanente, e non corrisponde necessariamente a una condizione clinica o certificata. Le donne, in quota leggermente maggiore rispetto agli uomini (rispettivamente **12%** e **8%**).

Generalmente in tutte le fasce di età, tranne 11-24 anni.





Tra i residenti intervistati che utilizzano il **TPL**, la distribuzione è pari a **49% donne e 50% uomini**.

Rispetto alla **frequenza di utilizzo**, risulta leggermente più abituale l'utilizzo da parte delle donne.

Si registra un maggior utilizzo, da parte delle donne, per **motivazioni** legate ad attività diverse da quelle lavorative.

Rispetto al **titolo di viaggio**, sono tendenzialmente allineati uomini e donne, leggermente polarizzati gli abbonamenti annuali per le donne rispetto ai mensili.

	Donne	Uomini	ND
Meno di 1 volta alla settimana	7,78%	8,03%	3,57%
1 / 2 giorni alla settimana	31,51%	32,47%	39,29%
3 / 4 giorni alla settimana	23,96%	25,10%	10,71%
5 / 6 giorni alla settimana	33,37%	31,69%	35,71%
Tutti i giorni, compresa la domenica	3,10%	2,27%	10,71%
(vuoto)	0,28%	0,44%	0,00%

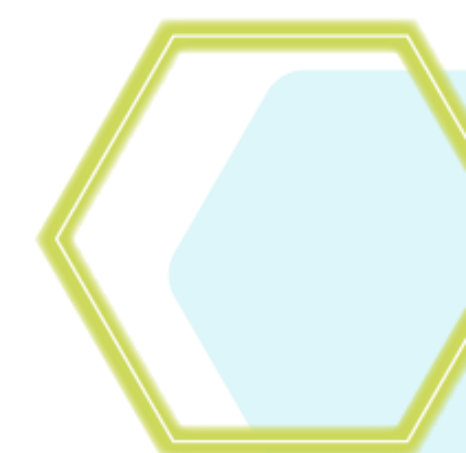
Totale complessivo 100,00% 100,00% 100,00%

	Donne	Uomini	ND
Acquisti	1,69%	0,78%	3,57%
Affari/Impegni di lavoro	8,85%	12,58%	10,71%
Altro	3,44%	1,83%	0,00%
Andare/tornare da scuola/università	6,60%	7,26%	10,71%
Andare/tornare dal posto di lavoro	42,73%	44,10%	42,86%
Impegni vari (visite mediche, pratiche burocratiche, ecc.)	20,91%	19,61%	25,00%
Svago (eventi sportivi, concerti, spettacoli, visite culturali)	8,17%	7,70%	3,57%
Visita a parenti/amici	7,27%	5,65%	3,57%
(vuoto)	0,34%	0,50%	0,00%

Totale complessivo 100,00% 100,00% 100,00%

	Donne	Uomini	ND
Abbonamento annuale	28,30%	24,82%	14,29%
Abbonamento mensile	25,82%	29,58%	35,71%
Altro titolo	1,69%	1,66%	3,57%
Biglietto semplice, carnet 10 viaggi, giornaliero	43,18%	42,71%	42,86%
(vuoto)	1,01%	1,22%	3,57%

Totale complessivo 100,00% 100,00% 100,00%





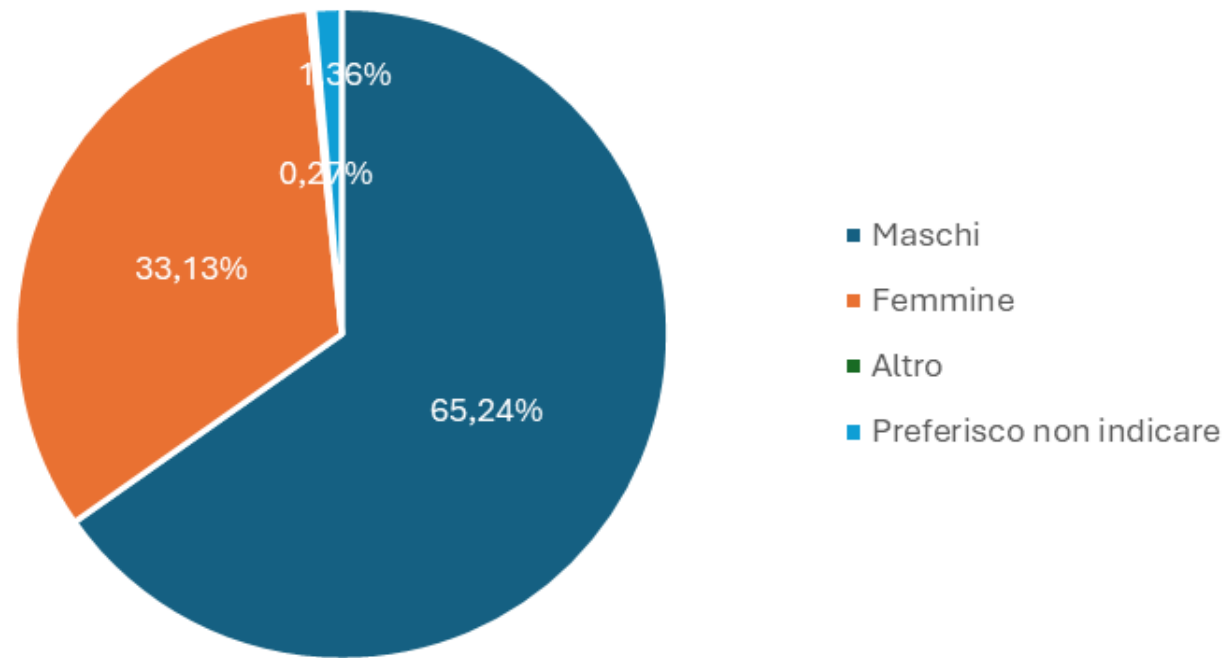
Tra i residenti intervistati che **utilizzano il TPL**, si evidenzia che le donne, nel proprio nucleo familiare, hanno meno frequentemente a disposizione una moto e maggiormente bici e auto.

	Donne	Uomini
Auto	71,59%	68,31%
Bicicletta	19,56%	17,34%
Moto	2,25%	8,25%
Nessuno	5,75%	5,48%
(vuoto)	0,85%	0,61%
Totale complessivo	100,00%	100,00%

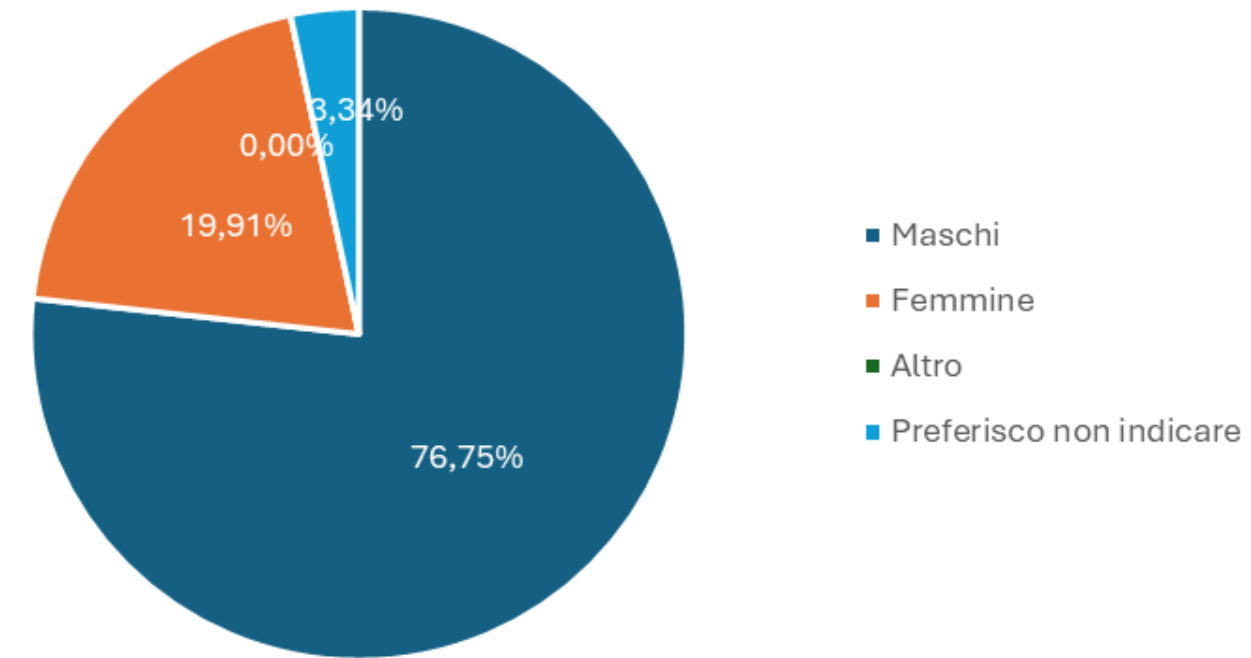
Se si osservano i **giudizi** di customer sul TPL, uomini e donne sembrano allineati, leggermente più "positive" le donne residenti fuori Milano.

	Donne	Uomini	ND	
Comuni AU	7,52	7,49	7,63	7,50
Milano	7,28	7,38	7,20	7,33
Totale complessivo	7,41	7,43	7,32	7,42

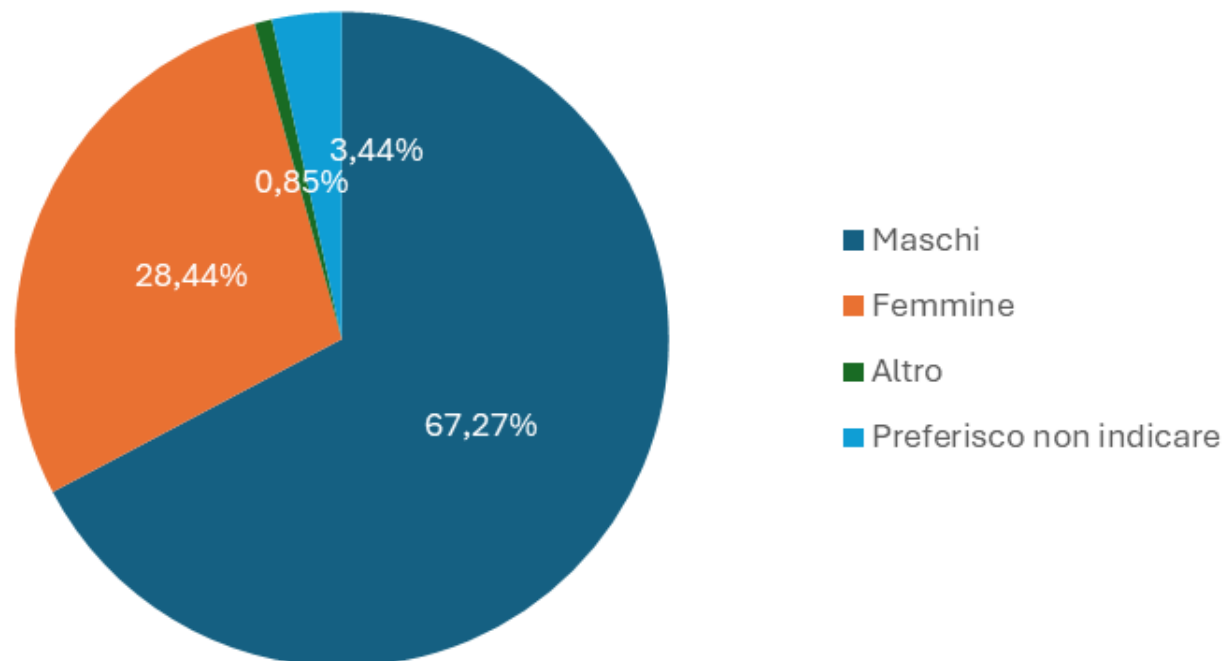
Genere dell'intervistato - Car Sharing



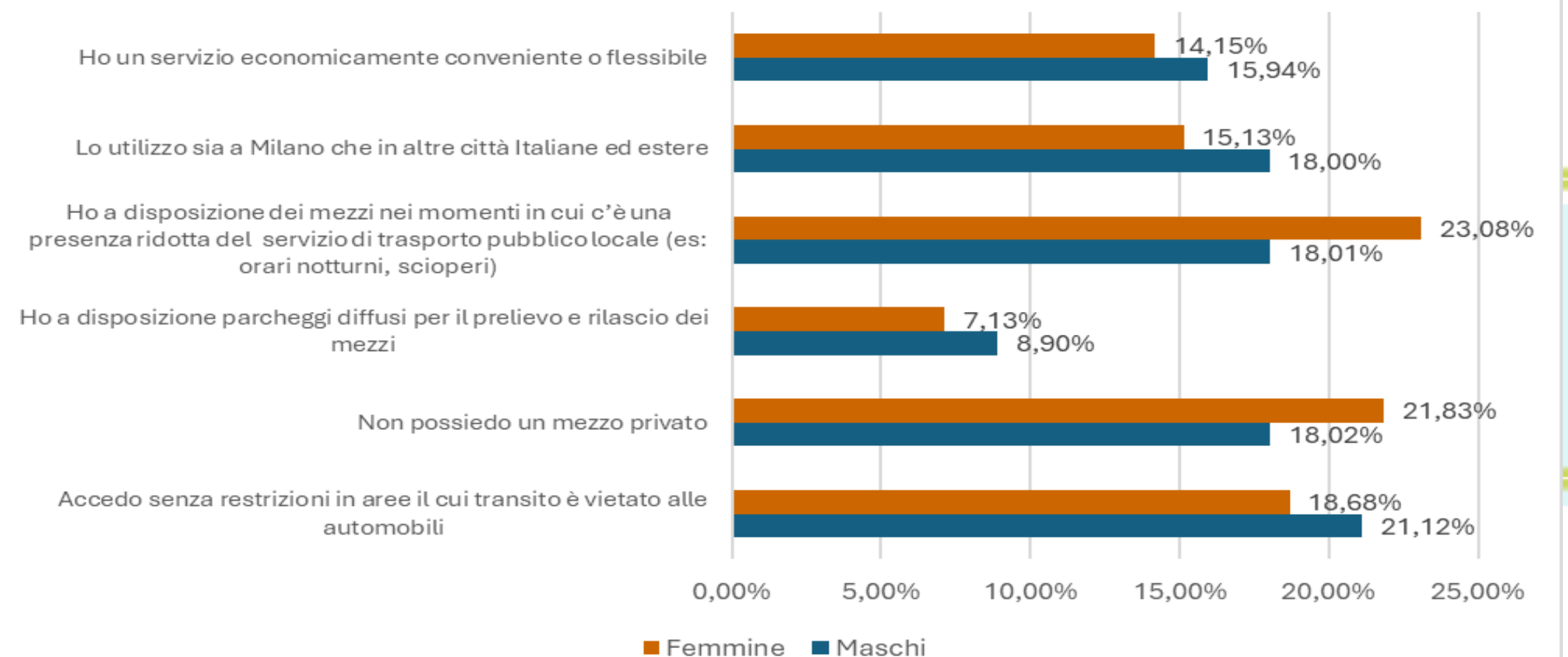
Genere dell'intervistato - Scooter Sharing



Genere dell'intervistato - Micromobilità



Motivazione per l'iscrizione ai servizi di micromobilità in sharing





Rispetto al totale di 7.603 incidenti nel 2024, i veicoli con conducenti coinvolti sono 13.267.

Il 74,7% dei veicoli coinvolti in incidenti era condotto da persone di genere maschile, il 16,9% da persone di genere femminile e l'8,4% da conducenti di sesso non specificato.

Focus su utenze deboli – FERITI - Distribuzione per genere (2024)

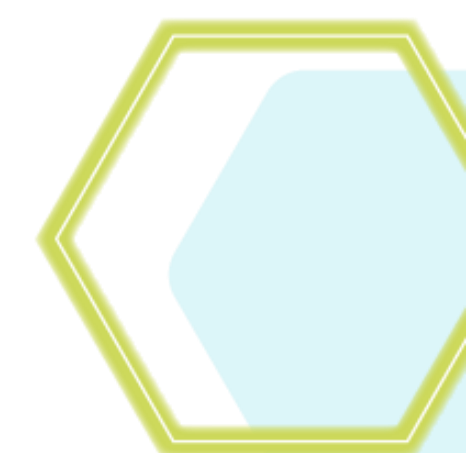
PEDONI		CICLISTI		MONOPATTINI		MOTO	
F	M	F	M	F	M	F	M
47,5%	52,5%	22,3%	77,7%	17,0%	83,0%	18,4%	81,6%

Focus su utenze deboli – MORTI - Distribuzione per genere (2024)

PEDONI		CICLISTI		MONOPATTINI		MOTO	
F	M	F	M	F	M	F	M
33,3%	66,7%	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	7,1%	92,9%



Analizzando alcune categorie di utenza debole, emerge come sia maggiore, sia per quanto riguarda il numero di feriti che di morti, la quota di uomini coinvolti.





I risultati presentati derivano dalle indagini di routine che AMAT conduce principalmente per monitorare alcuni servizi di trasporto sul territorio e per aggiornare i propri dati e modelli trasportistici.

Queste indagini forniscono informazioni preziose sull'utilizzo dei diversi mezzi e sulla domanda di mobilità e potrebbero essere ulteriormente arricchite attraverso l'integrazione di elementi specifici volti a favorire un'analisi in ottica di genere.

Un approccio di questo tipo consentirebbe di evidenziare maggiormente le differenze nei comportamenti e nelle esigenze di spostamento tra donne e uomini, contribuendo a rendere la pianificazione dei servizi di trasporto più mirata ed efficace.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Con il Patrocinio di



Promosso da



Media Partner



Con l'adesione di

