

DONNE E MOBILITÀ

Politiche per la parità, le professioni e l'innovazione

 **Bologna**
20.01.26

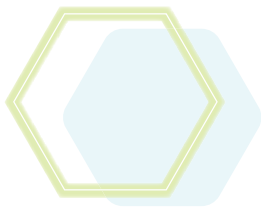


DOCUMENTO PREPARATORIO

Elementi per una Carta della Mobilità delle Donne

Promosso da





AUTRICI/AUTORI

Anna Donati *Presidente/AD Roma Servizi per la Mobilità*
Patrizia Malgieri *TRT/SIPoTra*
Licia Nigrognò *FederMobilità*
Carlo Carminucci *Isfort*

CONTRIBUTI

Angela Ceresoli *Presidente Agenzia TPL di Bergamo*
Angela Chindemi e **Maria Teresa De Benedictis** *Isfort*
Francesca Ciuffini *Presidente Comitato Pari Opportunità Nazionale Gruppo FS Italiane*
Chiara de Luca *SIPoTra - Confetra*
Valeria Gentili *Osservatorio Nazionale Sharing Mobility*
Paola Matino *Responsabile Sostenibilità TPER Bologna*
Alessia Nicotera, *Direttore Asstra*
Domenico Scalfaro *Asstra*
Alessandra Porro *Amat-MI*
Francesca Zajczk *Agenzia TPL Città Metropolitana Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia*



Sommario

0	Introduzione	p. 4
1	Mobilità di genere: dati e risultati	p. 6
2	Esperienze nell'ambito dei servizi di mobilità orientate ai bisogni delle donne	p. 15
3	Politiche di pianificazione e organizzare lo spazio pubblico in un'ottica di genere	p. 21
4	Superare il gender gap nel mercato del lavoro	p. 29
5	Elementi per una carta della mobilità delle donne	p. 36



Introduzione

Esiste una mobilità di genere? Le donne esprimono bisogni di mobilità e comportamenti diversi rispetto agli uomini?

Gli studi condotti nei differenti Paesi europei e le analisi statistiche, seppur ancora insufficienti, riconoscono la presenza di una dimensione di genere della domanda di mobilità ed evidenziano come la mobilità delle donne sia strettamente correlata sia a fattori strutturali — quali la condizione nel mercato del lavoro e in ambito familiare — sia a fattori anagrafici e sociali, oltre che ai temi della sicurezza e della sua percezione (si pensi all'utilizzo dei mezzi pubblici nelle ore serali o in zone o quartieri isolati o bui).¹

La mobilità femminile si caratterizza per differenze legate ai motivi del viaggio, alla distribuzione nell'arco della giornata e alla complessità della catena degli spostamenti. Tali aspetti risultano influenzati da una maggiore presenza di spostamenti di tipo “erratico” rispetto a quelli sistematici. Le distanze percorse sono mediamente più brevi rispetto a quelle maschili e si riscontra una maggiore propensione all'utilizzo del trasporto pubblico e della mobilità pedonale.



La disaggregazione dei dati relativi alle caratteristiche della domanda di mobilità, laddove rilevati e analizzati, ne evidenziano in modo evidente le specificità. Pur registrandosi una crescente attenzione da parte delle Amministrazioni, degli studiosi e degli operatori a riconoscere i pattern di mobilità delle donne attraverso indagini sempre più dettagliate, è indispensabile che tutto ciò si rifletta in politiche e interventi concreti di organizzazione dello spazio pubblico e dei servizi di mobilità.

Il documento INPS² sull'analisi dei divari di genere occupazionali e previdenziali fornisce una fotografia chiara della distanza tra realtà attuale e Obiettivo 5 dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile ONU, noto come Goal 5.

I dati strutturali più sopra richiamati (posizione nel mercato del lavoro e condizioni di reddito), a cui fanno da contraltare le attività di cura e di soddisfacimento dei bisogni familiari (di figli, genitori, nipoti, ecc.) perlopiù in capo alla componente femminile nelle sue fasi della vita adulta, determinano un impatto diretto sui pattern di mobilità. Il Position Paper (PP) preparatorio dell'incontro di Bologna fornisce, seppure in modo sintetico,

¹ Per un approfondimento su questo tema si rimanda a: UITP – Sustainable Gender Practices in Mobility - benchmark e best practice nel trasporto pubblico considerando il genere uitp.org/projects/sustainable-gender-practices-in-mobility/; UITP – Gender Best Practices in Public Transport - Include sezioni su come le donne sono passeggeri, ma anche come lavorano nel settore, e raccomandazioni. uitp.org/publications/gender-best-practices-in-public-transport/; World Bank / UITP – Knowledge Brief “Integrating Gender Considerations Into Public Transport Policies and Operations” - www.uitp.org/news/10-resources-accelerate-action-inclusive-transport-women/; ITF – OECD: Gender in Transport - Il “Transport Gender” del Forum Internazionale dei Trasporti (ITF) itf-oecd.org/gender-transport.

² INPS, Analisi dei divari di genere nel mercato del lavoro e nel sistema previdenziale attraverso i dati INPS, febbraio 2024

“Contrariamente al passato, non esistono più preclusioni formali all’accesso delle donne a una vasta gamma di professioni. Nonostante ciò, la parità nel mercato del lavoro è ancora lontana dall’essere pienamente realizzata. Nel corso degli ultimi dieci anni, la percentuale di donne impiegate nel settore privato non agricolo è aumentata in modo marginale; il tasso di femminilizzazione, calcolato come la percentuale di donne lavoratrici rispetto al totale degli occupati, è passato dal 40,6% nel 2010 al 41,7% nel 2022. Inoltre, le donne continuano a trovare impiego in un range limitato di occupazioni rispetto ai loro colleghi uomini (segregazione occupazionale di tipo orizzontale). Esse sono concentrate in alcuni comparti del settore dei servizi (nel 2022 il tasso di femminilizzazione è di circa il 79% nella sanità, 77% nell’istruzione, 53% negli alloggi/ristorazione) e sono invece sotto-rappresentate nel settore manifatturiero (30% circa). Ciò si accompagna ad una scarsa presenza femminile nelle posizioni apicali e maggiormente remunerative. Seppur la presenza delle donne nella platea di soggetti con qualifica dirigenziale è lentamente cresciuta nell’ultimo decennio, soprattutto nelle fasce d’età più giovani (che sono però minoritarie), il divario rimane macroscopico, con una percentuale di circa 1,2% per gli uomini e inferiore a 0,5% per le donne”.

Queste peculiarità del mercato del lavoro italiano si riflettono in maniera evidente sulle retribuzioni e sul sistema pensionistico in termini di reddito della componente femminile.

la ricchezza del dibattito e di esperienze che negli ultimi decenni si sono via via consolidate non solo in ambito internazionale, ma anche nazionale.

Il Position Paper focalizza l’attenzione su quattro temi.

Il primo tema mette a disposizione i dati acquisiti sulla più consolidata indagine condotta nel nostro paese sulla domanda di mobilità (ISFORT, Osservatorio AUDIMOB).

Il secondo tema fornisce una raccolta che, seppur non esaustiva, rende conto della pluralità delle esperienze che assumono, come riferimento, la mobilità delle donne, sia in termini di erogazione dei servizi, sia di organizzazione e comunicazione da parte degli operatori del trasporto.

Il terzo tema affronta la più complessa relazione tra bisogni delle donne e spazio pubblico, richiamando le esperienze condotte in molte città europee (Vienna, Londra, Berlino, Umea, ecc.) e nazionali. Anche in questo caso, il senso è di richiamare, attraverso esperienze concrete, la possibilità di una “visione” inclusiva delle istanze della popolazione femminile nella gestione dello spazio pubblico e delle infrastrutture di mobilità.

Il quarto tema esplora la questione di genere dal punto di vista delle lavoratrici del settore. Sono riportate alcune delle esperienze più recenti degli operatori dei trasporti, volte a superare il gender gap anche attraverso l’introduzione della certificazione di genere.

L’insieme dei contributi offerti dal documento, arricchiti dagli esiti della discussione con il panel di interlocutrici, farà da sfondo all’incontro pubblico che si terrà Bologna il 20 gennaio 2026, il cui obiettivo è di condividere e promuovere pochi punti, ma qualificanti, per una mobilità più inclusiva per le donne e per tutti, qui anticipati nel quinto capitolo del documento.

1. Mobilità di genere: dati e risultati

Esiste in Italia un modello specifico dei comportamenti di mobilità delle donne rispetto a quello degli uomini³? Se sì, quali sono i tratti peculiari che lo caratterizzano? E come è cambiato negli ultimi anni? I dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort sui comportamenti di mobilità in Italia⁴ consentono di rispondere, almeno in parte, a questi interrogativi.

L'indagine stima che in un giorno medio, inclusi i fine settimana, le donne in Italia generano poco meno di 50 milioni di spostamenti con uno sviluppo di passeggeri*km (distanze percorse) attorno ai 460 milioni. Tra il 2019 (ultimo anno pre-Covid) e il 2024 la mobilità delle donne si è ridotta del 6% nel numero di spostamenti e del 14% nel numero dei km percorsi, decrementi più bassi di quelli registrati dalla popolazione maschile a testimoniare un miglior recupero della domanda di mobilità femminile, seppure ancora parziale, dopo il crollo registrato durante la pandemia. Guardando agli altri indicatori quantitativi di domanda, le donne registrano (2024) livelli più bassi nel tasso di mobilità (persone che effettuano almeno uno spostamento nel giorno medio feriale), con un indice al 76,5% a fronte dell'82% degli uomini, e nei km giornalieri pro-capite percorsi⁵ (23,7 km contro 27,4 km). Sostanzialmente omogeneo il tempo giornaliero dedicato alla mobilità: 50 minuti per le donne, 51 minuti per gli uomini. Le donne fanno invece in media più spostamenti giornalieri (2,48 contro 2,38) e anche maggiori percorrenze di brevissima durata.

Il quadro di analisi si arricchisce con lo sguardo sulle caratteristiche principali degli spostamenti che delineano modelli di mobilità di genere ben differenziati (dati 2024):

rispetto alle motivazioni di mobilità, emerge un vistoso gap tra uomini e donne nel peso della componente del lavoro: solo il 23,1% tra gli spostamenti femminili, percentuale che sale al 27,5 nella sola mobilità feriale, contro il 31% di quelli maschili (36,9% nella sola mobilità feriale), effetto palese del minor accesso delle donne al mondo del lavoro; questo divario è interamente compensato dal peso "ribaltato" della mobilità per gestione familiare: 34,4% per la popolazione femminile, 27,1% per quella maschile) (Graf. 1).

L'aggregato prevalente delle motivazioni di spostamento è quello del tempo libero, che assorbe quasi il 40% della domanda di mobilità, con quote tuttavia omogenee tra uomini e donne. Per effetto del maggior peso della gestione familiare nella domanda di mobilità al femminile incidono di meno gli spostamenti "sistematici", ovvero ripetuti almeno 3 o 4 volte a settimana: 50,2% del totale contro il 55,8% tra gli uomini.

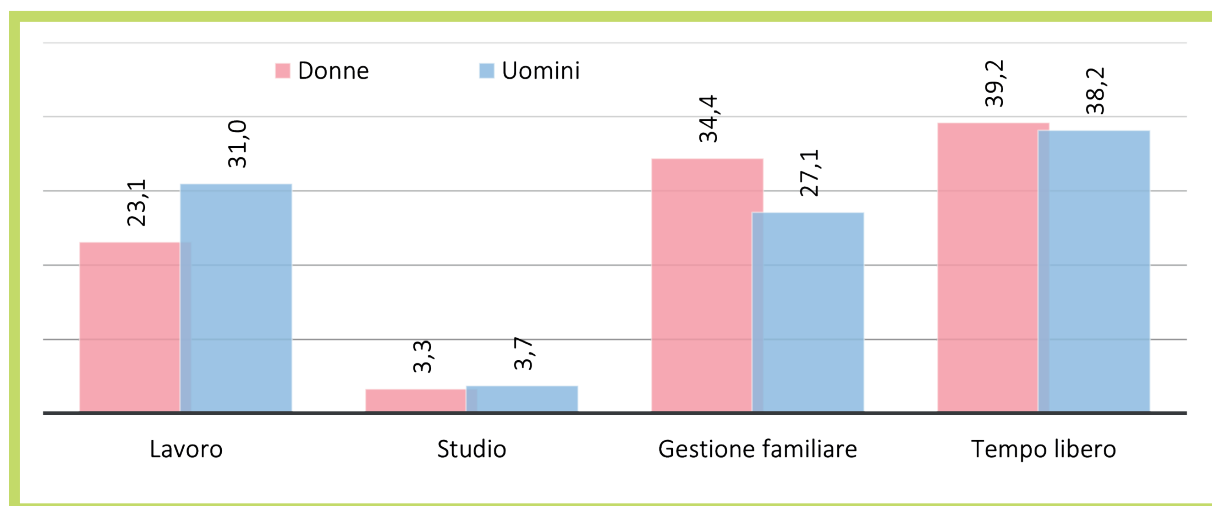
3 Per un riferimento generale, va ricordato che la componente femminile incide per il 51% della popolazione italiana complessiva (dati al 1 gennaio 2025). Questa percentuale sale al 52% nella fascia d'età 0-14 anni, scende al 50% nella fascia 14-65 anni e risale al 56% nella fascia degli over 65 anni.

4 L'Osservatorio "Audimob" di Isfort si basa su un'indagine campionaria annuale (campione stratificato per regioni, genere e classi di età) sulla mobilità della popolazione italiana residente tra 14 e 85 anni, attraverso interviste telefoniche (circa 70% con metodi CATI e CAMI) e via computer (circa 30% con metodo CAWI). Nel 2023 sono state effettuate 16.474 interviste di cui 8.441 alla popolazione femminile.

5 I tre indicatori medi relativi alla distanza percorsa, tempo impegnato nella mobilità e numero di spostamenti medi si riferiscono alla sola popolazione mobile (chi ha effettuato almeno uno spostamento nel corso della giornata).

Nella mobilità delle donne è inoltre significativamente maggiore il peso della prossimità e del corto raggio: il 34,1% delle percorrenze effettuate è inferiore ai 2 km, quasi 5 punti in più rispetto al dato degli uomini; per contro la quota del medio e lungo raggio registrata dagli uomini è attorno al 25% contro poco più del 20% delle donne. Di conseguenza, la quota di spostamenti urbani delle donne, pari al 72,9%, è superiore rispetto a quella degli uomini (69,4%).

Graf. 1 – La ripartizione degli spostamenti delle donne e degli uomini per motivazione (val. %, 2024)



Fonte, Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani

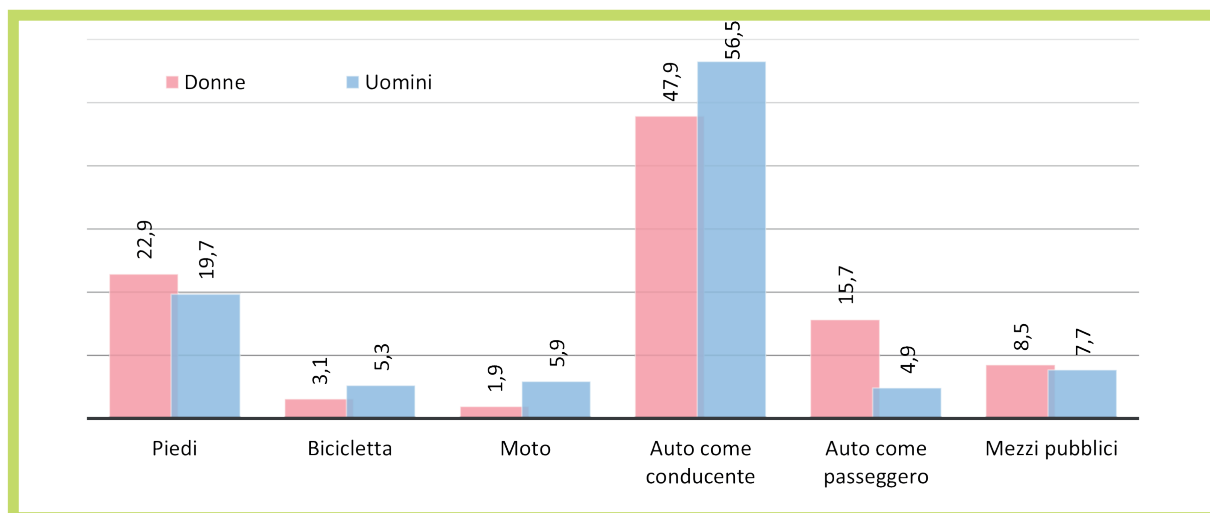
Passando, infine, ai dati sull'utilizzazione dei mezzi di trasporto, il profilo delle scelte modali delle donne risulta ugualmente differenziato in modo riconoscibile rispetto a quello degli uomini. In particolare, lo share delle percorrenze a piedi sfiora nella popolazione femminile il 23%, oltre 3 punti in più rispetto al dato maschile (Graf. 2). Questo dato riflette la caratteristica del modello di mobilità femminile, già evidenziata in precedenza, relativa al forte baricentro sulla prossimità e il corto raggio, dovuto alla copertura delle esigenze di gestione familiare (acquisti quotidiani, accompagnamento dei figli, cura dalle persone ecc. .) e, presumibilmente, a destinazioni di lavoro più vicine a casa.

Decisamente più basso risulta l'uso dei veicoli a "due ruote", sia bici/monopattino (3,1% per le donne, 5,3% per gli uomini), sia soprattutto la moto (appena l'1,9% contro il 5,9%). Quanto all'auto è interessante sottolineare che le donne la utilizzano molto di più in modalità "passeggero" (15,7% di tutti i viaggi a fronte del 4,9% degli uomini), molto meno in modalità "guidatore", che resta, tuttavia, l'opzione dominante nell'uso dei mezzi di trasporto anche nell'universo femminile (63,6% del totale spostamenti). Le donne fanno meno spostamenti in auto lunghi e sistematici, anche per effetto del minor accesso al mondo del lavoro e, quando li effettuano, privilegiano la modalità d'uso come passeggera. Non a caso, peraltro, la quota di donne con patente è in Italia significativamente inferiore a quella degli uomini.

Da ultimo, è da sottolineare che le donne tendono ad utilizzare i mezzi pubblici più degli uomini, con una quota modale all'8,5% (contro il 7,7% degli uomini).



Graf. 2 – La ripartizione degli spostamenti delle donne e degli uomini per modo di trasporto (val. %, 2024)



Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani

Complessivamente, il tasso di mobilità sostenibile delle donne - calcolato come quota aggregata degli spostamenti a piedi, in bicicletta/micromobilità e mezzi pubblici - arriva al 34,5%, un dato ancora basso, ma superiore a quello maschile (32,7%). Da sottolineare che questo divario non si era registrato nel 2019, quando i due indici erano allineati; si può, quindi, dire che nell'uscita dall'emergenza pandemica il modello di mobilità femminile è riuscito a mantenere un gradiente di sostenibilità dei mezzi utilizzati decisamente migliore rispetto a quello maschile.

In sintesi, i dati dell'Osservatorio “Audimob” di Isfort confermano che il modello di mobilità delle donne in Italia presenta, almeno in parte, un livello di complessità superiore rispetto a quello maschile. In particolare, si osservano sequenze giornaliere di viaggio più articolate, riconducibili a una struttura “multitasking” degli spostamenti legata alla gestione delle attività familiari. Tali percorsi risultano mediamente più brevi, prevalentemente urbani e caratterizzati da una maggiore diversificazione delle motivazioni di viaggio, a fronte di un significativo e preoccupante divario nella componente lavorativa della domanda di mobilità.

Specularmente gli uomini confermano il modello di mobilità più rigido del «pendolarismo» tradizionale: meno spostamenti, ma più lunghi, sistematici, extraurbani, fortemente orientati al lavoro.

Queste considerazioni di insieme andrebbero, poi, articolate per fasce di età, livelli di istruzione e di reddito, al fine di individuare con maggiore precisione le determinanti di modelli di mobilità di genere così differenziati.

Rispetto ai mezzi di trasporto utilizzati, le donne vanno di più a piedi, con i mezzi pubblici e in auto come passeggero, manifestando, quindi, una maggiore propensione all'uso condiviso dell'auto, mentre gli uomini utilizzano di più le «due ruote» (bici e soprattutto moto) e l'auto come guidatore. Nell'insieme la mobilità delle donne risulta un po' più green di quella degli uomini e, soprattutto nel post-Covid, il fenomeno del ritorno all'auto è stato molto più limitato di quanto non sia accaduto nella componente maschile della popolazione.

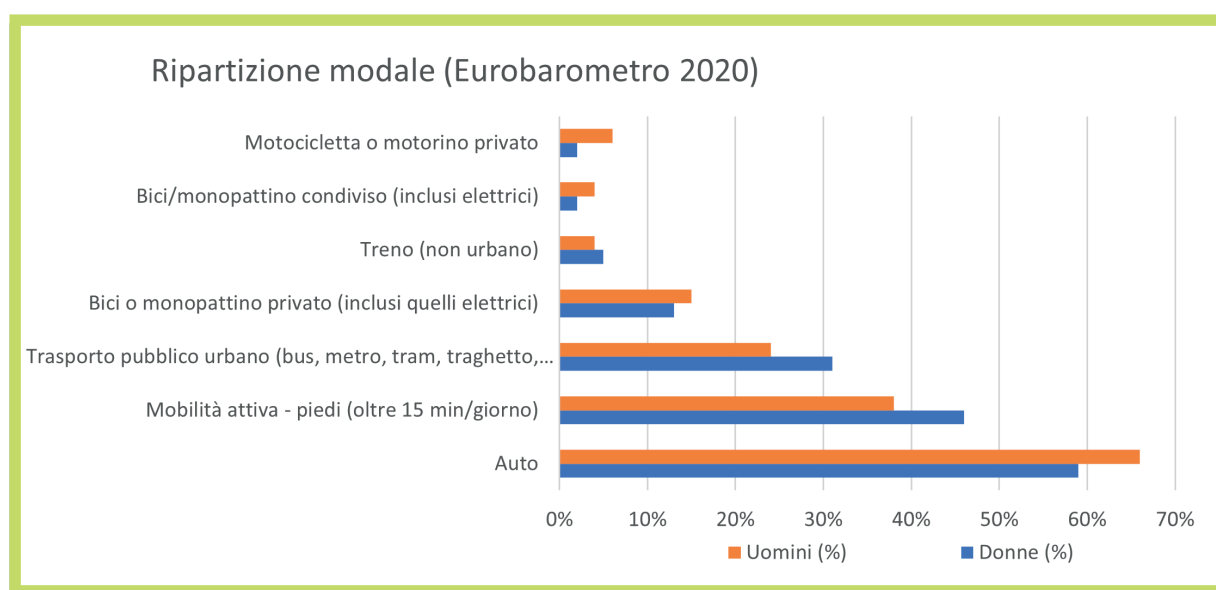
Nello specifico, il maggior ricorso al trasporto pubblico delle donne è confermato a livello europeo (EU 28) dai dati dall'indagine di Eurobarometro ⁶ (cfr. Tab. 1 e figura) che disaggrega le informazioni rispetto al genere, restituendo lo split modale ricostruito sulla base di uno spostamento quotidiano tipo.

6 Eurobarometer (2020), Mobility and Transport, Special Eurobarometer Report, No 495

Tab. 1 – Ripartizione modale, disaggregazione per genere in Europa (EU-28)*

	Donne (v.%)	Uomini (v.%)
Auto	59	66
Mobilità attiva - piedi (oltre 15 min/giorno)	46	38
Trasporto pubblico urbano (bus, metro, tram, traghetto, ferrovia urbana, ecc.)	31	24
Bici o monopattino privato (inclusi quelli elettrici)	13	15
Treno (non urbano)	5	4
Bici/monopattino condiviso (inclusi elettrici)	2	4
Motocicletta o motorino privato	2	6

**I valori di Eurobarometro sono basati su risposte multiple, indicano la quota di persone che usa ciascuna modalità come principale o in combinazione, quindi le percentuali non sommano a 100*



Fonte: Special Eurobarometer 495 (2020)

Indagine di Roma Servizi per la Mobilità sulla mobilità di genere nella Capitale

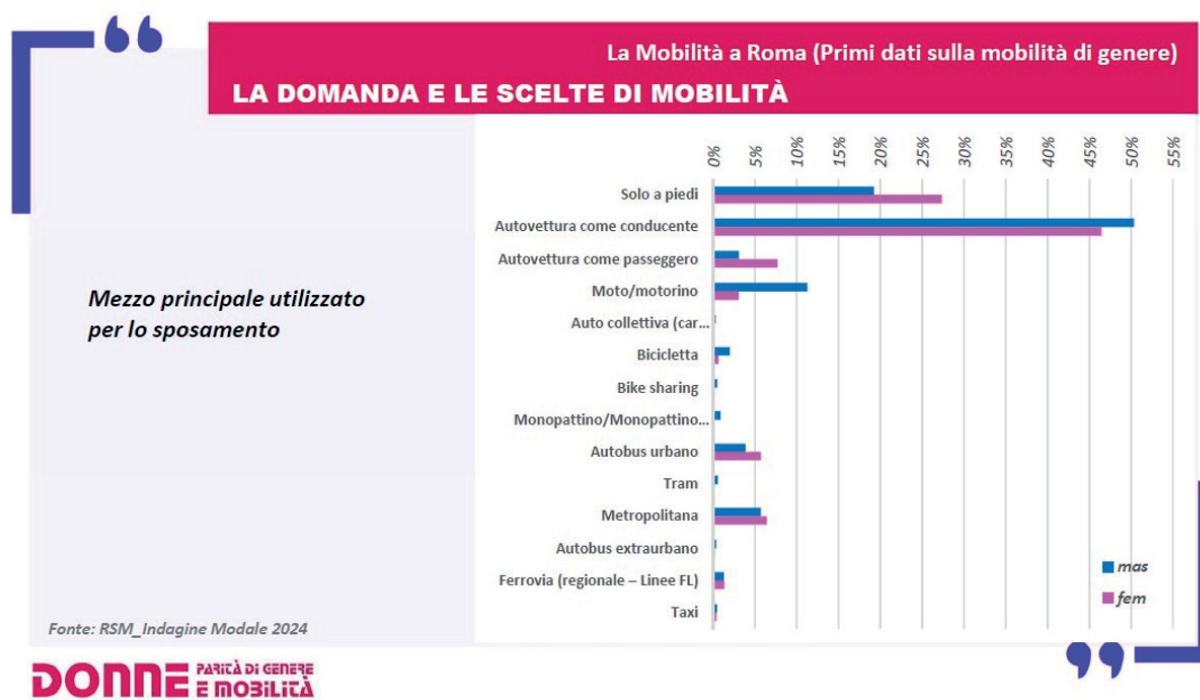
I primi dati su Roma, in relazione alla mobilità di genere, analizzati da RSM, hanno, da un lato, confermato quelli nazionali, ma anche evidenziato alcune differenze sul trasporto pubblico, per esempio, molto più utilizzato dalle donne nella Capitale.

Per quanto riguarda i dati riferiti al personale delle aziende dei servizi di trasporto, i valori sono ancora molto sbilanciati soprattutto per quanto attiene al personale di guida, ausiliari del traffico, controllori e tassisti. Il settore è ancora fortemente caratterizzato dalla presenza maschile: per esempio, tra gli autisti Atac, solo 257 su 5.539 sono donne e le licenze taxi femminili sono 644 a fronte delle 7.074 maschili.

L'analisi dei dati sulla mobilità femminile a Roma ci mostrano come le donne, numericamente superiori agli uomini, compiono anche un numero di spostamenti quotidiani superiore. Mentre gli uomini si muovono principalmente per tragitti casa-lavoro/studio, le donne si spostano per fare la spesa o commissioni, per accompagnare figli o anziani, per svago o visite ai parenti.

Quanto ai mezzi utilizzati per gli spostamenti, le donne si muovono di più a piedi (27% delle donne contro il 19% degli uomini), utilizzano di più il trasporto pubblico: a loro è intestato quasi il 60% degli abbonamenti di ATAC.

Dai dati disponibili emerge anche il minore utilizzo delle donne dei servizi in sharing (car sharing, scooter sharing e monopattino) il cui valore si attesta a circa il 30%.



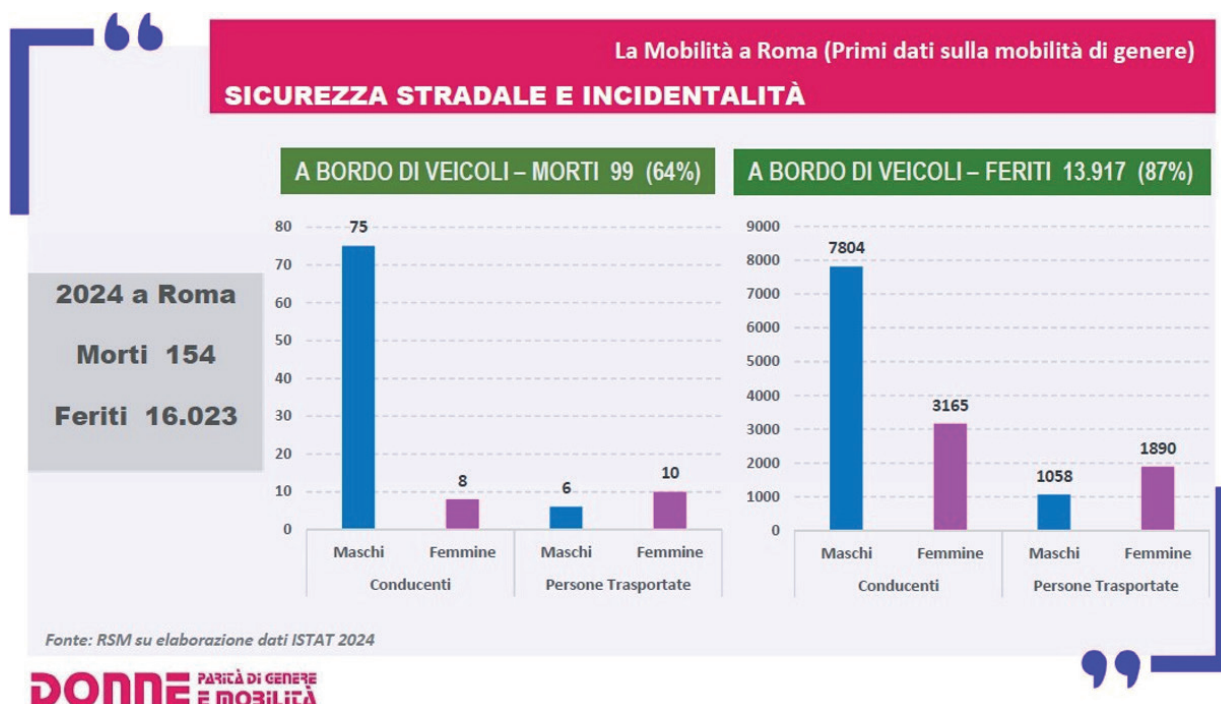
Gli uomini usano di più l'automobile, ma anche le donne la usano molto. Anche per le due ruote, sia moto che bici sono i maschi a prevalere.

Per quanto riguarda l'incidentalità i dati mostrano in modo evidente una maggiore vulnerabilità della componente maschile. Il numero di morti e feriti a bordo di veicoli è estremamente più alto fra gli uomini: l'80% dei morti e il 64% dei feriti è maschio. I pedoni che hanno perso la vita sono il 65% maschi, mentre i feriti sono il 46%.

Evidentemente le donne hanno un atteggiamento più prudente sulle strade, sia quando sono alla guida di un veicolo e sia quando camminano. Probabilmente per i maschi questo dato è determinato dall'attitudine e dai comportamenti alla guida molto più orientati alla velocità, al fatto che si ritengano più capaci alla guida rispetto alle donne, all'uso di moto di grossa cilindrata potenti e veloci, che purtroppo si traduce in mortalità ed incidentalità elevata.

Questi dati devono indurre una riflessione specifica perché nel caso della mortalità ed incidentalità sulle strade sono coinvolti decisamente di più gli uomini, con un gender gap che in questo caso li penalizza.

A cura di: Roma Servizi per la Mobilità



Mobilità attiva e mainstreaming di genere* a Milano - Mobilità di genere: dati e risultati

Uomini e donne si muovono diversamente a Milano. Queste differenze sono dovute a vari fattori, a partire dal diverso rapporto con il lavoro retribuito e con il lavoro di cura. Anche se il tasso di occupazione femminile a Milano è in rapida crescita e il divario con quello maschile è minore della media italiana⁷, rimangono ancora differenze rispetto sia al tasso di occupazione generale (65,8% vs. 76,5%) che alla diffusione del lavoro part-time (49% vs. 26,2%). Quest'ultimo dato in particolare dimostra come ancora il lavoro di cura sia svolto più dalle donne che dagli uomini⁸.

Anche per questo motivo, a Milano, le donne compiono un maggior numero di spostamenti "occasionalmente", non legati al lavoro, rispetto agli uomini (25% degli spostamenti, rispetto al 18% degli uomini). Nella scelta del mezzo per spostarsi, poi, le donne fanno maggiore uso del Trasporto Pubblico Locale (30,3% rispetto a 26,6%) e camminano di più (31,1% rispetto a 26%), utilizzando meno bicicletta e monopattino (5,5%, rispetto a 7,2%)⁹. Mentre sono in corso di approfondimento le differenze in termini di orari di viaggio, i dati già raccolti sono in linea con il trend globale in termini di differenze di genere nella mobilità¹⁰, oggetto di approfondimento di sempre più numerosi studi. Riguardo la mobilità ciclistica, in particolare, gli studi dimostrano che la differenza di genere si assottiglia fino a invertire il trend di pari passo con la diffusione di reti ciclabili dense e sicure, come in Olanda, dove più donne pedalano rispetto agli uomini¹¹. Questo avviene a causa di una generale maggiore preoccupazione riguardo i temi legati alla sicurezza da parte delle donne rispetto che agli uomini, sebbene sia interessante notare come nelle ore notturne la bicicletta sia considerata un mezzo di trasporto sicuro da parte delle donne¹².

Il dato di utilizzo del Trasporto Pubblico Locale, leggermente maggiore tra le donne rispetto agli uomini, trova riscontro nell'indagine di Customer Satisfaction TPL svolta per AMAT fra ottobre e novembre 2024, volta anche a "profilare" l'utenza dei servizi di Trasporto pubblico locale da parte sia di residenti della città di Milano e sia dell'area urbana comprensiva di 31 comuni, dalla quale risulta che le donne rappresentano il 54,0% contro il 46,0% degli uomini. Dalla Customer Satisfaction svolta ci potrebbero essere anche altri dati di genere, che possono essere analizzati nello specifico, oltre che individuare nuove domande da sottoporre nelle prossime edizioni, mirate ad indagare ulteriori aspetti sul tema.

* Il mainstreaming di genere è un processo che consente di comprendere meglio le cause delle disparità tra donne e uomini nelle nostre società e di identificare le strategie più adatte a combatterle. L'obiettivo consiste nel raggiungere la parità tra uomini e donne.

A cura di: AMAT-MI

7 Bilancio di genere, Comune di Milano

8 Progetto MasP "Master as Parenting"

9 Indagine mobilità sui residenti nella Città Metropolitana di Milano e Provincia Monza e Brianza 2023 (AMAT)

10 Gender and (smart) mobility, Green Paper 2021, Ramboll Group

11 Gender differences in urban transport, EIT Urban Mobility

12 Per strada più libere, realizzato in collaborazione con Avventura Urbana e Sex & the City APS

Sharing mobility e inclusione di genere: verso una mobilità condivisa più equa

La sharing mobility in Italia sta vivendo una fase di consolidamento: nel 2023 i servizi sono diminuiti del 19% rispetto al 2022, con 180 servizi attivi e 92mila veicoli disponibili. Nonostante ciò, la domanda rimane alta, superando i 50 milioni di noleggi annui e raggiungendo percorsi di oltre 200 milioni di chilometri (Osservatorio Sharing Mobility).

Quando si analizza l'accesso delle donne ai servizi di sharing mobility, emerge una differenza significativa rispetto agli uomini. Le donne rappresentano meno del 35% degli utenti del car sharing, circa il 30% nello scooter sharing, meno del 25% nell'uso di monopattini in sharing e circa il 35% per il bikesharing (Osservatorio Sharing Mobility). Questi dati, riferiti all'anno 2024, trovano conferma anche in analisi meno recenti e continuano a rappresentare una sfida per l'inclusione. Il divario è spesso legato alla percezione di scarsa sicurezza durante gli spostamenti, soprattutto, notturni, così come alla limitata accessibilità dei servizi per chi ha esigenze familiari particolari.

Il progetto europeo TInnGO, attraverso i suoi Gender and Diversity Action Plans (GaDAPs), ha evidenziato che una maggiore partecipazione femminile alla sharing mobility si osserva quando i punti di accesso ai veicoli sono ben illuminati e videosorvegliati, i veicoli sono adatti anche al trasporto di bambini e oggetti, e le app offrono funzionalità accessibili e sono attente alla sicurezza.

Dai Gender Smart Mobility Hubs emergono anche raccomandazioni concrete per gli operatori: coinvolgimento delle donne nei processi di co-progettazione, raccolta di mobility data disaggregati per genere, e incentivi mirati per categorie meno rappresentate.

Anche le città stanno adottando alcune delle buone pratiche appena descritte o avviando progetti innovativi come l'iniziativa di Pollicino a Bologna, che si è rivelata uno strumento fondamentale per analizzare in dettaglio i comportamenti di mobilità delle donne e definire misure mirate per migliorare il loro accesso ai servizi di sharing mobility.

A cura di: Valeria Gentile - Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

Corrente, il servizio di sharing mobility di TPER

Corrente, il servizio di sharing elettrico di TPER (auto, moto e bici), rappresenta oggi una soluzione di mobilità condivisa molto apprezzata nei territori in cui è attivo (Bologna — città in cui il servizio è nato e rimane la principale area di copertura, Casalecchio di Reno, Ferrara, Imola, Parma)

Nato con l'obiettivo di offrire un'alternativa sostenibile, flessibile e accessibile all'auto privata, oltre che per migliorare l'intermodalità con il tpl, Corrente mette a disposizione una flotta completamente elettrica utilizzabile 24 ore su 24 tramite app, senza stazioni di prelievo o riconsegna obbligate.

Il servizio si inserisce nel più ampio impegno di TPER per la mobilità urbana intelligente, contribuendo alla riduzione del traffico, dell'inquinamento e alla diffusione di nuovi modelli di spostamento più responsabili. In questo contesto, analizzare il comportamento delle diverse fasce di utenti—come nel caso delle donne—consente di comprendere meglio le esigenze di mobilità della comunità e di orientare in modo sempre più mirato le strategie di sviluppo del servizio.

Nello specifico, l'utilizzo dei servizi di car sharing da parte delle donne mostra un coinvolgimento significativo, seppur inferiore rispetto alla componente maschile. Le iscritte a novembre 2025 sono 39.970, pari a oltre il 32% dell'intera base utenti.

Osservando nel dettaglio i comportamenti d'uso, emerge che le donne hanno effettuato oltre 33mila noleggi auto, pari al 22% del totale dei noleggi. Questi hanno generato oltre 400mila km percorsi (20% del totale) e oltre 3 milioni di minuti di utilizzo (20 % del totale).

Per quanto riguarda gli scooter, l'utilizzo femminile è più contenuto ma comunque rilevante: nel 2025 (dato parziale, fino a novembre) le donne hanno registrato il 18% dei noleggi e il 17% dei km percorsi. Nel 2025 è stato avviato anche il servizio di bike sharing, con un utilizzo femminile pari al 18% dei noleggi sul totale (percentuali analoghe per i chilometri percorsi e il tempo di utilizzo).

Nel complesso, i dati mostrano che le donne rappresentano una quota stabile e consistente dell'utenza sharing, con una propensione maggiore all'utilizzo dell'auto rispetto allo scooter o alla bici. Sebbene i volumi complessivi siano inferiori a quelli maschili, il contributo femminile risulta stabile anche in termini di minuti di utilizzo, suggerendo un uso di questo sistema come parte di uno spostamento intermodale alternativo ai mezzi privati e coerente con le proprie esigenze di mobilità.

A cura di: TPER-Bologna

2. Esperienze nell'ambito dei servizi di mobilità orientate ai bisogni delle donne

Come anticipato nei precedenti capitoli, le donne sono tra le principali utenti dei servizi del trasporto pubblico, sia in ambito nazionale, che europeo; le differenze, a seconda dei contesti, possono raggiungere valori percentuali significativi, come riportato nella tabella seguente. Questo, a fronte di un'offerta di trasporto pubblico che sconta rigidità legate ai contratti di servizio e al loro processo di definizione, sia in termini di servizi offerti, che di tariffe.

Tab. 2 – Ripartizione modale in Europa (EU 28)

Modalità di trasporto*	Donne (v.%)	Uomini (v.%)
Auto	59	66
Mobilità attiva – piedi (oltre 15 min/giorno)	46	38
Trasporto pubblico urbano (bus, metro, tram, traghetto, ferrovia urbana, ecc.)	31	24
Bici o monopattino privato (inclusi quelli elettrici)	13	15
Treno (non urbano)	5	4
Bici/monopattino condiviso (inclusi elettrici)	2	4
Motocicletta o motorino privato	2	6

Fonte: Special Eurobarometer 495 (2020)

*i valori di Eurobarometro sono basati su risposte multiple, indicano la quota di persone che usa ciascuna modalità come principale o in combinazione, quindi le percentuali non sommano a 100

Storicamente, infatti, la calibrazione dei servizi, anche per i vincoli di risorse, è chiamata ad intercettare, in via prioritaria, la domanda di mobilità sistematica casa-scuola e casa-lavoro, che si concentra in fasce orarie definite e secondo relazioni dirette e di forza, un numero molto elevato di spostamenti. Ciò, a scapito di una domanda di mobilità di natura più erratica nel tempo e nello spazio, espressa in prevalenza dalle donne, che richiederebbe un'offerta di servizi di trasporto pubblico locale caratterizzata da maggiore elasticità.

Il riconoscimento di margini di flessibilità nei contratti di servizio, per la definizione dei servizi stessi e per il loro adattamento periodico ai bisogni registrati, potrebbe meglio soddisfare la domanda di mobilità nelle fasce orarie “di morbida” con una particolare attenzione ai bisogni espressi dall'utenza femminile. Allo stesso tempo, tuttavia, sarebbe opportuno avviare una riflessione più ampia e organica per rivedere l'organizzazione del lavoro e delle città e, di conseguenza, i tempi della mobilità (esempio virtuoso di coordinamento è stato quello condotto dai Tavoli prefettizi durante la pandemia).

La concentrazione dell'offerta sugli spostamenti sistematici casa-lavoro è anche testimoniata dalle strutture tariffarie, che, a volte, appaiono poco coerenti con i nuovi servizi di mobilità flessibile e con la necessità di incidere sullo split modale. L'introduzione di sistemi di ticketing dinamici basati su principi come quello del "pay as you go" o



differenziati per fascia oraria, potrebbero garantire una più rispondente politica tariffaria in grado di tenere in conto delle differenti componenti della domanda di mobilità e delle sue articolazioni anche dal punto di vista della necessaria politica sociale.

In merito, poi, all'accessibilità sia delle reti di trasporto che dei veicoli e materiale rotabile del TPL, pur osservando condizioni differenti in relazione ai territori e alle modalità di trasporto, negli ultimi decenni si è assistito ad un progressivo rinnovamento della flotta, grazie agli investimenti MIT del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile e più di recente con il PNRR. Gli

effetti sono resi evidenti dalla messa in servizio di veicoli moderni, dagli standard di

accessibilità più elevati equiparabili a quelli europei. E' tuttavia necessario dare continuità e ulteriore impulso ai recenti piani di investimento pubblico, rafforzandoli al fine di portare a compimento il rinnovo delle flotte ed aumentare le infrastrutture di trasporto del Paese per offrire servizi di trasporto di qualità superiore e la massima accessibilità.

In merito all'utilizzo dei sistemi di mobilità da parte delle donne, uno dei temi più sentito è la sicurezza, in particolare nelle ore serali, tema, peraltro, largamente condiviso anche da altri segmenti di utenza, come dalle aziende in relazione al personale viaggiante. Da un lato, l'adozione da parte delle aziende di tecnologie di videosorveglianza e di accordi con le forze dell'ordine ha prodotto risultati concreti. Tuttavia, per la natura e la complessità del tema, risulta indispensabile affiancare a tali misure un coordinamento strutturato, sia a livello nazionale, sia locale, tra enti istituzionali, associazioni, aziende e forze dell'ordine, al fine di garantire i più elevati livelli di sicurezza possibili.



La questione della sicurezza emerge inoltre, con maggiore complessità, negli spazi di fermata, nelle stazioni e lungo i percorsi di accesso, spesso poco illuminati, non presidiati e a volte in posizione isolata. La presenza di una molteplicità di soggetti responsabili della gestione della rete viaria richiede di attivare un processo di concertazione degli interventi necessari a ridurre gli elementi di insicurezza, che arrivano ad orientare o addirittura ad inibire la domanda di spostamento da parte delle donne.¹³

13 Oltre a favorire e sostenere il dialogo, sono auspicabili interventi e investimenti anche in ragione della trasformazione che sta vivendo il commercio urbano e del presidio che esso garantisce (vd. minor illuminazione conseguente alla riduzione delle insegne presenti su strada).

Accessibilità e sicurezza dei bus di TPER

Rispetto alle barriere architettoniche, il 93% dei bus di TPER prevede almeno un dispositivo per agevolare la salita e discesa dal mezzo. Nello specifico, 1.126 bus sono dotati di pedana per permettere l'utilizzo del mezzo da parte di persone a ridotta mobilità (1053 nel 2023 e 1016 nel 2022) e 1105 bus hanno il pianale ribassato (1069 nel 2023 e 1074 nel 2022). Questo migliora l'accessibilità generale, ma garantisce maggiore confort anche a chi si muove con un passeggino o con bambini piccoli. I mezzi sono, inoltre, dotati di dispositivi di registrazione audio e video che contribuiscono a migliorare la sicurezza a bordo, anche allo scopo di evitare molestie o altre forme di violenza, oltre che episodi di furti o borseggi. Il personale Tper viene formato per garantire assistenza competente e rispettosa, con particolare attenzione alle persone con bisogni specifici, ma anche con l'obiettivo di prevenire e gestire eventuali forme di molestia, ad esempio nei confronti delle donne.

A cura di: TPER-Bologna

Il progetto dei servizi a chiamata nell'area del SUD Salento nasce come progetto pilota nell'ambito del progetto Horizon 2020 HiReach. L'iniziativa ha coinvolto 16 Comuni della provincia di Lecce (Alessano, Castrignano del Capo, Corsano, Gagliano del Capo, Miggiano, Montesano Salentino, Morcianodi Leuca, Patù, Presicce-Acquarica, Taurisano, Salve, Specchia, Tiggiano, Tricase, Ugento, Ruffano), per un totale di 125.000 abitanti. Il servizio di trasporto sperimentato segue modalità di offerta flessibili (a chiamata) allo scopo di fornire risposte alle differenti componenti della domanda di mobilità, tra cui quella espressa dalle donne. Il Sud Salento rappresenta un caso studio paradigmatico delle aree interne



nazionali dove la marginalità dei servizi di trasporto e la loro rigidità mal si presta a soddisfare la domanda di spostamento non sistematica (lavoro/studio). Lo studio in profondità dei comportamenti e delle esigenze di mobilità delle donne ha messo in evidenza come la mancanza di servizi di trasporto o la non autonomia negli spostamenti ne limiti l'accesso al mondo del lavoro, ai servizi e

18

Il Progetto Marta dell'Agenzia per il TPL del Bacino di Bergamo

Marta è il nome della campagna di sensibilizzazione e comunicazione per la sicurezza sui mezzi pubblici che l'Agenzia TPL del Bacino di Bergamo ha promosso ispirandosi ad una giovane studentessa che il 18 novembre 2022 ha scritto una lettera alle istituzioni denunciando di aver subito molestie su uno dei mezzi pubblici di Bergamo. La campagna prende il nome da Marta Graglia, la giovane donna che, non solo ha denunciato quanto accaduto, ma che soprattutto ha chiesto fermamente di affrontare un problema diffuso e ancora troppo taciuto. Marta ha chiesto di trovare soluzioni e modi per affrontare efficacemente il problema. Agenzia TPL ha colto la sollecitazione di una giovane donna e la necessità e l'opportunità di far nascere un progetto di informazione e sensibilizzazione dedicato non solo alla violenza maschile sulle donne ma più in generale sui temi della sicurezza e inclusione sui mezzi del

trasporto pubblico. Infatti, condiviso quanto accaduto con le Aziende del trasporto pubblico ne è sorta l'esigenza ancora più ampia di informare e sensibilizzare non solo in tema di molestie di genere ma più in generale rispetto a situazioni diffuse di violenza e disagio sui mezzi che coinvolgono non solo le donne ma tutta l'utenza, compresi gli autisti e le autiste. Attraverso la



campagna di comunicazione Marta intende diffondere consapevolezza, in tema di sicurezza sui mezzi pubblici, offrire indicazioni sui comportamenti da tenere in caso siano vittime o testimoni di violenze, contrastare le molestie attraverso la promozione di buone pratiche e coesione sociale. La campagna è partita a febbraio 2024 attraverso la diffusione di grafiche pubblicitarie riconoscibili e scenari illustrati che propongono ai viaggiatori e alle viaggiatrici situazioni di disagio potenziale (dall'avvicinamento fisico di estranei a comportamenti violenti in generale) e suggerimenti su come affrontarle: attraverso un QRcode è possibile accedere (in una pagina dedicata sul sito dell'Agenzia del TPL) a Vademecum, redatti con la supervisione delle forze dell'ordine, che indicano i comportamenti da tenere qualora ci si trovasse in queste o simili situazioni. I Vademecum sono uno strumento informativo di sensibilizzazione e offrono consigli e indicazioni su come comportarsi o reagire in caso si sia vittima o testimone di molestie o atti violenti. Tema centrale della campagna è infatti la diffusione della consapevolezza e l'assunzione di responsabilità collettiva da parte di tutte e tutti gli utenti del TPL. La campagna è stata portata in primo luogo nelle scuole: studenti e studentesse rappresentano per il TPL un'utenza importante, per fascia di età e tematiche sono un target destinatario preferenziale per la campagna Marta. Insieme alla rete dei CPL (Centri di Promozione della Legalità) che comprende 45 istituti scolastici della provincia di Bergamo, Marta ha proposto tra ottobre e novembre 2024 incontri dedicati in 4 istituti della Provincia, che hanno visto la presenza di Marta, la ragazza che ha dato il via al progetto e che ha voluto portare in prima



persona la propria testimonianza alle ragazze e ai ragazzi delle scuole superiori. Il valore aggiunto del progetto Marta, sta nell'essere partito da un punto di vista femminile per riportare al centro della riflessione sul tema della sicurezza, quei valori che afferiscono al senso civico come la consapevolezza e la responsabilità verso il prossimo, la solidarietà, la coesione sociale. Nel definire il percorso della campagna Marta, abbiamo capito che il problema della sicurezza è anche culturale e non riguarda solo le donne, e lo sguardo al femminile da cui siamo partiti ha ampliato gli orizzonti includendo una pluralità di obiettivi. Lo spazio pubblico, e anche un autobus è uno spazio pubblico, è il luogo in cui una società esprime la volontà di dialogo e di convivenza tra ogni persona. Se lo spazio è confortevole, accessibile e comodo per chiunque, in qualsiasi condizione sociale, fisica, di genere, di pensiero, si trovi, quello spazio esprime la volontà di condivisione e di uguaglianza, è uno spazio di cui prendersi cura, e attraverso la cura trasmettere sicurezza. È uno spazio, va da sé, in cui le donne possono muoversi in sicurezza e non perché ci sono le telecamere ma perché c'è maggiore consapevolezza da parte di tutti e di tutte. Marta ha l'ambizione di stimolare questa assunzione di consapevolezza e di coltivare quel senso di cura che dovrebbe avvolgere anche i luoghi del trasporto pubblico e le persone che li frequentano.

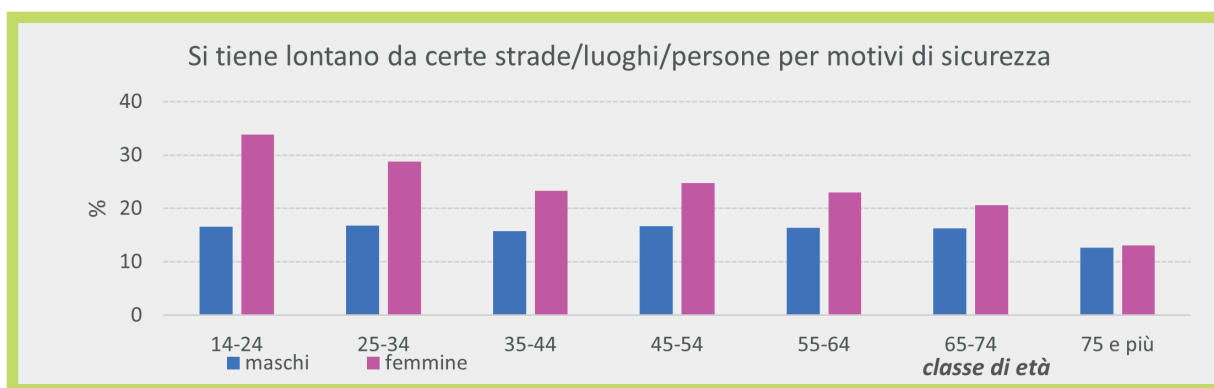
A cura di: Agenzia per il TPL del Bacino di Bergamo

3. Politiche di pianificazione e organizzare lo spazio pubblico in un'ottica di genere

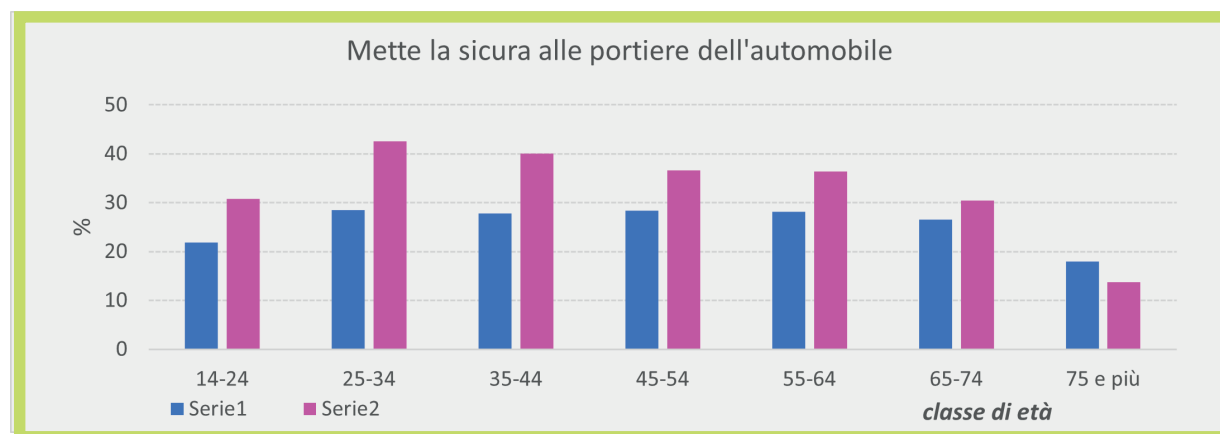
Per le donne esiste un problema specifico legato alla sicurezza ed alla sua percezione soprattutto nelle ore serali e notturne. Secondo ISTAT 2022–2023, le donne sono il doppio più propense degli uomini a sentirsi insicure quando escono da sole di sera (16,4% contro 7,4%) e circa quattro volte più numerose nel dichiarare di non uscire per paura (19,5% contro 5,3%). La percezione di insicurezza, solo in parte collegata al rischio reale di criminalità, è fortemente condizionata dal genere, dall'età e dal livello di istruzione.

Questa condizione si riflette direttamente sulla mobilità: molte donne evitano di utilizzare i mezzi pubblici nelle ore serali e ricorrono al trasporto privato. Tuttavia, anche l'auto, generalmente percepita come più sicura, rivela un **gender gap**: le donne dichiarano livelli di insicurezza più elevati rispetto agli uomini. Ciò dimostra che la questione della sicurezza non riguarda solo il trasporto pubblico e lo spazio urbano, ma attraversa tutte le modalità di mobilità.

Graf. 4 – La percezione sulla sicurezza dei cittadini nello spazio pubblico, anni 2022-2023



Fonte, ISTAT, Indagine sulla sicurezza dei cittadini



Fonte, ISTAT, Indagine sulla sicurezza dei cittadini

In questo quadro, il **gender data gap** ha mantenuto i sistemi di trasporto e lo spazio urbano – la carenza di dati disaggregati e di progettazione partecipata – in larga misura “neutri al maschile”, senza tenere conto delle esigenze di sicurezza, prossimità e accessibilità delle donne. La percezione dell’insicurezza allontana le donne dall’usare i servizi di trasporto ricorrendo, soprattutto nelle ore serali, al modo privato ritenuto più sicuro. Un approccio di genere rende lo spazio pubblico più accessibile e sicuro per tutte e tutti, e dona qualità alle città alle infrastrutture e ai servizi. Le esperienze sono davvero molte, alcune fattibili nel breve tempo e a basso costo. “Transport should not be gender neutral. **Designing transport systems without gender data** can be a deterrent to inclusion and become an obstacle for gender equality in many cities around the world.” ¹⁴

14 Karla González Manager for Transportation and Lead of the Gender Agenda in the Transport Practice at the

Gender Mainstreaming in alcune esperienze europee

Vienna è riconosciuta a livello internazionale come una delle città più avanzate nell’integrazione del principio del Gender Mainstreaming nella pianificazione urbana. L’approccio nasce dall’osservazione che uomini e donne vivono e attraversano lo spazio urbano in modi differenti, a causa di ruoli sociali, attività quotidiane e responsabilità diverse. A partire dagli anni Novanta, con l’impegno costante dell’urbanista Eva Kail, la capitale austriaca ha tradotto questa consapevolezza in linee guida operative e progetti concreti che hanno trasformato l’organizzazione dello spazio urbano in un senso più equo e accessibile.

L’inizio di questo percorso si colloca nel 1991, con la mostra “A chi appartiene lo spazio pubblico? La quotidianità delle donne in città”, che ha segnato la prima riflessione pubblica sull’esperienza di genere nello spazio urbano viennese. Questo momento ha fatto da catalizzatore alla creazione, nel 1998, dell’Ufficio per la



pianificazione urbana orientata alla vita quotidiana e alle donne, sotto la direzione appunto di Eva Kail. La sua più profonda convinzione è che «La pianificazione non è mai neutra rispetto al genere».

Nel 2013 la Città ha pubblicato il “Manuale sull’integrazione di genere nella pianificazione urbana” (poi aggiornato nel tempo fino ad oggi) che raccoglie strumenti operativi sistematici: obiettivi, domande di verifica e indicatori

sia qualitativi, sia quantitativi. Questi strumenti vengono applicati in tutti i processi di pianificazione relativi a struttura urbana, formazione dello spazio, qualità dell’abitare, spazio pubblico e mobilità. Per valutare sistematicamente l’impatto delle politiche urbane, sono stati elaborati indicatori di monitoraggio quali la scelta del mezzo di trasporto, la durata media dei tragitti casa-lavoro, e la percentuale di popolazione con abbonamento annuale ai mezzi pubblici (le donne sono sempre in maggioranza e in crescita anche negli spostamenti pendolari più lunghi). Questi si affiancano a criteri come la qualità dell’illuminazione, la densità del reticolo pedonale, l’accessibilità pedonale ad utenti con esigenze diverse, la presenza di servizi di base e infrastrutture sociali entro distanze compatibili con la mobilità non motorizzata e la leggibilità dello spazio urbano per diverse fasce d’età e genere.

World Bank. uitp.org/campaigns/pt4me/



Sono molti gli esempi concreti sviluppati dalla città, almeno 60 e sono in continuo aumento. Tra questi, il progetto “Stadt fair teilen” a Mariahilf (2002–2006) ha generato effetti concreti: 60 nuovi attraversamenti pedonali, 1.000 m di marciapiedi ampliati, tre piazze riqualificate, illuminazione migliorata, incremento delle sedute, eliminazione delle barriere architettoniche (anche con introduzione

di ascensori) e semafori con tempi a favore dei pedoni. Nel complesso quartiere Seestadt Aspern, la città delle brevi distanze è stata realizzata con infrastrutture pedonali pianificate e una segnaletica inclusiva dedicata anche a figure femminili. Tutto ciò rispondeva a un'esigenza specifica emersa da analisi e interviste di quartiere: una maggiore attenzione alla sicurezza, alla fruibilità e alla prossimità dei servizi. Le valutazioni tramite indicatori mostrano progressi significativi: il modal split si è stabilizzato con circa il 30% degli spostamenti a piedi e l'11% in bicicletta nel 2024, segnalando un aumento strutturale degli spostamenti pedonali rispetto ai dati precedenti.¹⁵

Anche nel grande progetto urbanistico di Aspern – Seestadt, uno dei più vasti interventi di espansione urbana in Europa, il principio della “città delle brevi distanze” è stato applicato in modo esemplare. Sono state privilegiate soluzioni pedonali e ciclabili, spazi pubblici multifunzionali, nomi di strade dedicati a figure femminili e un'organizzazione del quartiere che favorisce l'accessibilità a scuole, asili, negozi e trasporti pubblici in pochi minuti a piedi.



I risultati ottenuti grazie ad un approccio basato su dati, partecipazione e controllo di qualità dimostrano chiaramente che il Gender Mainstreaming a Vienna ha realizzato cambiamenti misurabili e strutturali: aumento del traffico pedonale e dell'uso dei mezzi pubblici da parte delle donne, miglioramenti della sicurezza e dell'accessibilità nello spazio pubblico, e un accesso più equilibrato ai servizi. Una strategia guidata dai dati e dagli indicatori, che ha trasformato Vienna in una città più equa, inclusiva e attenta alla vita concreta dei suoi cittadini.



Vienna ha guidato la strada dell'integrazione di genere, ispirando città come Berlino e Barcellona. Quest'ultima pone la diversità al centro delle sue strategie, avendo incorporato una prospettiva femminista in oltre 400 politiche, tra cui il “Piano per la giustizia di genere e l'interculturalità”. Esempi di grande interesse in cui un approccio alla riqualificazione dello spazio pubblico mette al centro le persone e i loro bisogni si ritrova

nell'esperienza di Copenaghen. Nel 2023 la città è stata nominata capitale mondiale dell'architettura (UNESCO), riconoscendo il valore innovativo delle politiche urbane in materia di clima, sostenibilità e vivibilità.

¹⁵ Open data WIEN: data.gv.at/katalog/dataset/stadt-wien_modalsplit-wien

Esempi di esperienze italiane

Le esperienze italiane hanno origine nella prima decade degli anni 2000, quando il tema della mobilità di genere si è intrecciato con le esperienze di pianificazione delle politiche temporali (Piano tempi e orari) della città (Bolzano, Bergamo, Cremona, Milano, Pavia, Pesaro, Reggio Emilia, ecc.) e con le prime misure volte a garantire la sicurezza degli spostamenti delle donne nelle ore serali (taxi rosa)



promosse da numerose città (Milano, Firenze, Bolzano, Mestre, Torino, ecc.). Pur mancando, ad oggi, una strategia riconoscibile in ambito nazionale, è tuttavia possibile leggere un crescente interesse da parte delle città rispetto alla necessità di tenere in conto dell'interazione tra politiche temporali e organizzazione della città. Va richiamato che, sia in Europa, che in Italia le politiche temporali urbane lavorano su quattro temi di valenza strategica: la mobilità sostenibile, la conciliazione dei tempi di vita (di lavoro e per sé), l'accessibilità ai servizi di interesse generale e la riqualificazione urbana¹⁶.

¹⁶ Le esperienze italiane di urbanistica e mobilità di genere si radicano in un contesto culturale e politico originale, sviluppatosi parallelamente a quello europeo. Un ruolo centrale spetta al pensiero femminista della differenza, elaborato in Italia dalla comunità filosofica Diotima di Verona (Muraro, Cavarero) e dal lavoro di Luce Irigaray, filosofa belga tra le voci più influenti a livello internazionale. Irigaray ha mostrato come lo spazio urbano e il linguaggio sociale siano costruiti secondo un modello maschile e ha proposto un nuovo ordine simbolico capace di accogliere la differenza sessuale. Negli anni '90 il suo pensiero ha trovato in Italia un terreno di confronto diretto con le amministrazioni locali, in particolare a Bologna, aprendo la strada a pratiche innovative sui temi della città, della sicurezza e dei tempi di vita. Questa elaborazione teorica ha offerto un fondamento simbolico e politico alle prime politiche urbane orientate al genere. A questa riflessione teorica trova nel gruppo di ricerca guidato da Sandra Bonfiglioli (Politecnico di Milano) un importante riferimento per lo sviluppo dei Piani Tempi Orari delle città italiane e dell'elaborazione della Ln. 53/2000 sui tempi della città, fortemente voluta dal movimento sindacale, dalle associazioni https://legislature.camera.it/_bicamerale/infanzia/leggi/153.htm.

Gli “stalli rosa” a Milano

Il Codice della Strada ha introdotto il tema degli “stalli rosa” nel novembre 2021, ovvero spazi riservati alle donne in stato di gravidanza e a tutti i genitori che si muovono in auto con figli al di sotto dei 2 anni d’età. Il successivo decreto Ministeriale dell’aprile 2022 ha definito le modalità della concessione dei contributi per l’istituzione degli stalli rosa, definendo un pittogramma specifico e le regole per l’applicazione della segnaletica, con l’obiettivo di uniformare a livello nazionale la disciplina di questi spazi di sosta. Il progetto di Milano prevede il progressivo inserimento di 600 stalli rosa su strada la cui localizzazione è basata sull’analisi dei servizi cittadini e l’individuazione di quelli più significativi dal punto di vista dell’utenza interessata dal provvedimento. Le prime localizzazioni hanno già trovato collocazione in corrispondenza di ospedali e centri natatori che erogano corsi dedicati alla prima infanzia; seguiranno localizzazioni in corrispondenza di uffici di servizi sociali, centri di neuropsichiatria infantile, poli museali dedicati, consultori per gravidanza e allattamento, centri vaccinali dedicati alla prima infanzia, uffici anagrafe e Municipi, questura e consolati, poli attrattori d’interesse sovracomunale (fiere, acquario, impianti sportivi, teatri, ecc.) e qualsiasi polo di interesse segnalato dal territorio che rispetti le politiche cittadine legate alla città dei 15 minuti.

A cura di: Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT) di Milano

Antropologia della scelta modale per il policy making

Nell'articolo "Antropologia della scelta modale: un modello interpretativo della complessità sistemica della mobilità per il policy making"¹⁷, si propone un punto di osservazione innovativo, di tipo antropologico e "constraint driven", sulla mobilità, con un possibile cambio di prospettiva: non solo cosa "scelgono" le persone, donne e uomini, ma **quali "vincoli" oggettivi e soggettivi limitano e condizionano la scelta modale**. A partire da quella di chi usa l'auto: che cosa davvero impedisce di usare una alternativa? Ma anche di chi usa ad esempio il mezzo pubblico non per effettiva convenienza ma per mancanza di un'auto.

Elementi chiave da considerare:

- Distinzione tra VINCOLI e fattori di SCELTA tra le opzioni a disposizione, in base a possibili criteri di CONVENIENZA
- Definizione dei CLUSTER di scelta modale (auto o alternative all'auto) in base ai vincoli
- Schematizzazione delle STRATEGIE DI POLICY - Quattro linee strategiche (PULL/PUSH su VINCOLI e CONVENIENZA) orientate, secondo specifici obiettivi, ai cluster verso cui si progettano le AZIONI
- Definizione di OBIETTIVI STRATEGICI SMART, indagando il potenziale dei cluster (guardare al vincolo per definire i target specifici di shift modale)
- Modellazione degli EFFETTI SISTEMICI – Una chiave interpretativa delle RETROAZIONI sistemiche che hanno portato al ciclo della dipendenza dall'auto e dei possibili CIRCOLI VIRTUOSI di cambiamento per invertire il giro

L'articolo propone in definitiva un possibile cambio di prospettiva, utile anche da un punto di vista del genere:

- guardare alla mobilità non solo come scelta, ma anche come **campo di vincoli su cui agire**, con un **approccio di tipo antropologico** e di ricerca sociale;
- **agire non solo sui trasporti**, ma anche su spazio urbano, scuola, azienda, cultura, comunicazione, costruendo politiche che sappiano leggere e trasformare i vincoli, alimentando **circoli virtuosi di cambiamento**;
- andare **oltre agli scontri tra le soluzioni di mobilità**, cercando **accordi sui risultati** specifici di cambiamento da ottenere: non solo shift modale ma anche miglioramento dell'esperienza di viaggio;

Il modello interpretativo della mobilità che viene proposto vuole essere una "bussola" per disegnare politiche integrate che tengano conto della **complessità sociale e dei vincoli reali delle persone e del contesto**, capaci di far evolvere questi vincoli nel tempo, in maniera mirata verso i diversi cluster. Il concetto di vincolo e complessità sistemica bene si presta ad indagare e migliorare la mobilità in **chiave di genere**.

Alcuni elementi quali sicurezza di sera, mancanza di sedute per chi va a piedi e per chi viaggia con bambini e familiari non autonomi, *trip chain* complicate, frequenze basse fuori delle ore di punta etc. sono **vincoli all'uso delle alternative all'auto per le donne**, ma possono anche diventare una **limitazione a muoversi** o una **minore autonomia quando manca l'auto** (più frequente per le donne quando in casa ve ne è solo una), nonché trasformarsi in un'**esperienza di viaggio complicata** quando si usano le alternative, soprattutto se per necessità.

¹⁷ Francesca Ciuffini, REPoT - RIVISTA DI ECONOMIA E POLITICA DEI TRASPORTI, 2025, n. 2

Esempi italiani di politiche di genere

La città di Bologna ha di recente pubblicato il suo Atlante di genere (aprile 2025)¹⁸ dando voce alla lunga storia di attenzione alla parità di genere, delineando le azioni concrete affinché la dimensione di genere diventi una componente strutturale di tutte le politiche pubbliche della città. Il tema della mobilità, dello spazio pubblico e dell'organizzazione dei servizi entra a pieno titolo nella visione per una città femminista promossa dall'amministrazione locale.

Quali elementi dello spazio pubblico ci fanno sentire più sicuri*?



“Verona - Fabbrica del Quartiere” (Borgo Roma)¹⁹. “Formato da giovani donne del quartiere, il gruppo nasce con l’obiettivo di proporre risposte collettive ad un insieme di percezioni espresse dalla comunità al tema di sicurezza e genere nello spazio pubblico nella zona di Borgo Roma. Dalla sua costituzione il gruppo ha proposto differenti attività: esplorazione urbane con sguardo analitico a partire da una prospettiva di genere, incontri pubblici con figure di riferimento in urbanistica femminista, corso di difesa personale, “cucito su strada” una serie di incontri legati alla percezione della sicurezza”.

La Città di Brescia, (Assessorato alle Politiche educative, Pari Opportunità, Politiche giovanili e sostenibilità sociale e l’Assessorato Rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile e

pianificazione urbanistica del Comune di Brescia, in collaborazione con Urban Center Brescia)²⁰ ha promosso, nella primavera 2025, un ciclo di incontri:

“Urbanistica di genere: costruire luoghi più giusti”.

¹⁸ comune.bologna.it/novita/notizie/atlane-genere-citta-femminista-presentazione-filla

¹⁹ Il borgo delle donne, indagine sulla percezione della sicurezza nello spazio pubblico, Verona ottobre 2022-agosto 2023

²⁰ comune.brescia.it/aree-tematiche/urban-center/convegni-conferenze-e-seminari/ciclo-di-conferenze-urbanistica-di-genere

Il Progetto CERV 2022-DAFNE a Bologna

TPER ha offerto il proprio contributo a Mondo Donna Onlus per l'attivazione del percorso Antenne di Comunità e per attività di scambio di buone pratiche, formazione per il personale del tpl, comunicazione e sensibilizzazione (l'iniziativa non è attuata direttamente da Tper, ma dal Circolo Dozza, che Tper finanzia). Nel 2023 e 2024 Tper ha, inoltre, avviato la campagna "TPER dice no a ogni forma di violenza o molestia" per evidenziare l'attenzione sul tema della sicurezza, con particolare riferimento su possibili forme di violenza o molestia a bordo dei mezzi.

A cura di: TPER-Bologna

Politiche di pianificazione e organizzazione dello spazio pubblico in un'ottica di genere a Milano

Il legame fra sicurezza e mobilità attiva per le donne è stato oggetto dello studio STEP UP - Walkability for Women in Milan (Milan Gender Atlas, realizzato da Sex & the City), che ha analizzato i fattori principali che influenzano la percezione della sicurezza nelle donne mentre camminano di notte a Milano e mappato potenziali linee d'azione. Dallo studio è emerso che la percezione di paura delle donne di camminare da sole in città è significativamente maggiore rispetto a quella degli uomini, soprattutto la notte: 57% contro il 28% maschile. Il 20,2% della popolazione femminile coinvolta nella ricerca ha dichiarato di non uscire di casa di sera e di notte per paura, contro soltanto il 3,8% degli uomini. Nonostante tale percezione di insicurezza non sia determinata dai dati circa i reati che effettivamente vengono registrati nello spazio pubblico, il Comune di Milano ha ritenuto di approfondire questo tema e ha lanciato il progetto "Per strada più libere": un percorso partecipativo di ascolto, rivolto a donne e soggettività queer residenti in diverse zone della città. Ne è emerso un quadro complesso ma chiaro rispetto ai fattori che contribuiscono a una maggiore o minore sensazione di sicurezza e alle azioni per migliorare la sicurezza e la vivibilità dei quartieri, incluse politiche relative alla mobilità, ai servizi e a iniziative di sensibilizzazione e integrazione. La nuova fase del progetto prevede la realizzazione dei progetti di fattibilità di due interventi di illuminazione pubblica in luoghi emersi dalla prima fase di ascolto come particolarmente problematici. L'Atlante di genere di Milano, infine, ha mappato i servizi che a vario titolo rispondono a esigenze legate alla vita quotidiana delle donne in città, come i luoghi per l'allattamento sicuro, i servizi igienici pubblici, gli ascensori in metropolitana, le aree gioco, le piazze aperte: anche questi fattori sono importanti per promuovere la "camminabilità" della città per tutte e tutti.

A cura di: Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT) di Milano

4. Superare il gender gap nel mercato del lavoro

Nel settore dei trasporti le donne rappresentano ancora una netta minoranza, con una presenza ridotta in tutti i comparti e ostacoli diffusi che limitano l'accesso, la permanenza e la crescita professionale. Secondo i dati ISTAT 2023²¹, le donne impiegate nella logistica e nei trasporti sono circa il 22% del totale. Le percentuali si abbassano ulteriormente nei ruoli apicali: nel 2024, secondo Manageritalia²², solo il 17,71% dei manager nel settore dei trasporti è donna.

Il percorso per colmare il divario richiede interventi concreti. La normativa italiana – dal Codice sulle Pari Opportunità (D.Lgs 198/2016), alla legge Golfo-Mosca (L. 120/2011), fino alla legge Gribaudo (L. 162/2021) – definisce strumenti vincolanti per le aziende pubbliche e partecipate, ma la loro attuazione richiede anche un cambiamento culturale, supportato da azioni sistematiche.

Soffermandosi ad analizzare i singoli settori, lo scenario è multiforme (vedi anche il BOX del Gruppo FS Italiane).

- » TPL – Trasporto pubblico locale. Una recente indagine ASSTRA, su un campione rappresentativo delle proprie aziende associate, testimonia come le donne, dipendenti al 31 dicembre 2023, fossero il 6% tra gli operai, il 34% tra gli impiegati, il 26% tra i quadri e il 10% tra i dirigenti. Soffermandosi, invece, alle sole assunzioni del 2023 si rileva che sono entrate in azienda l'11% di operaie, il 53% di impiegate, il 63 % di quadri e il 19% di dirigenti. In termini generali, nel TPL su gomma si registrano interventi mirati per favorire la parità e migliorare le condizioni di lavoro. Le aziende come Arriva Italia²³ e ATM Milano²⁴ e TPer Bologna²⁵ hanno promosso iniziative di welfare familiare (come congedi facoltativi al 60%, servizi per la genitorialità, nidi aziendali, voucher nidi, coaching per donne e manager – cfr. ATM Milano), formazione (attività interne ed esterne di sensibilizzazione – cfr. Arriva), e ascolto volto al contrasto alla violenza di genere. Secondo le rilevazioni di ATM Milano, queste politiche hanno ridotto il gender pay gap al 3% e hanno prodotto un gender balance che evidenzia un 10,5% di dipendenti donne, con numeri che sono triplicati negli ultimi 10 anni e con una presenza del 40% nel leadership team, del 30% nello staff e del 4,5% tra il personale operativo. Inoltre, negli ultimi anni, una assunzione su cinque ha riguardato una donna.

21 ISTAT 2023: Sezione: Istruzione e lavoro

22 Manageritalia: [eventi/parita-di-genere-e-management-al-femminile/](#)

23 Fonte: Arriva Italia

24 Fonte: ATM Milano

25 Fonte: Bilancio integrato TPER



»

2

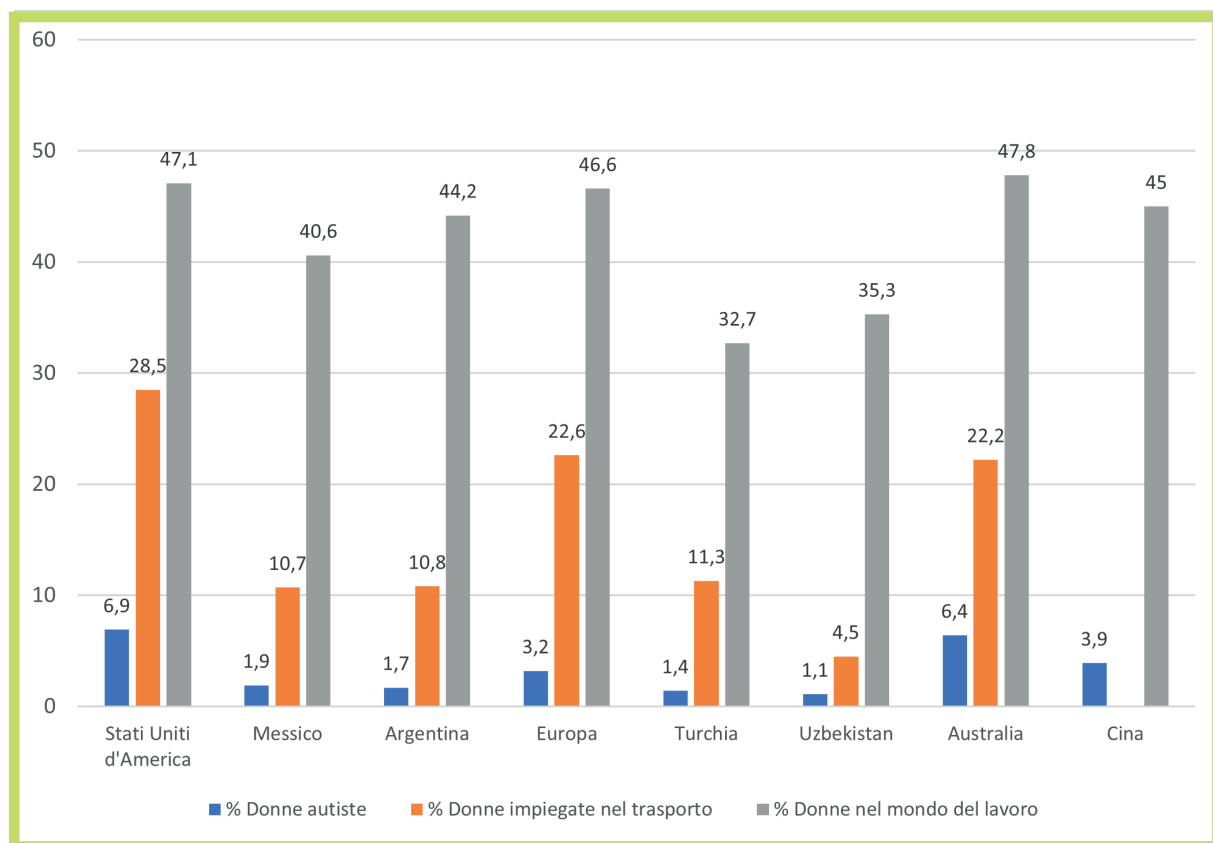
30 Fonte: Bls cargo

La presenza femminile nel settore ferroviario

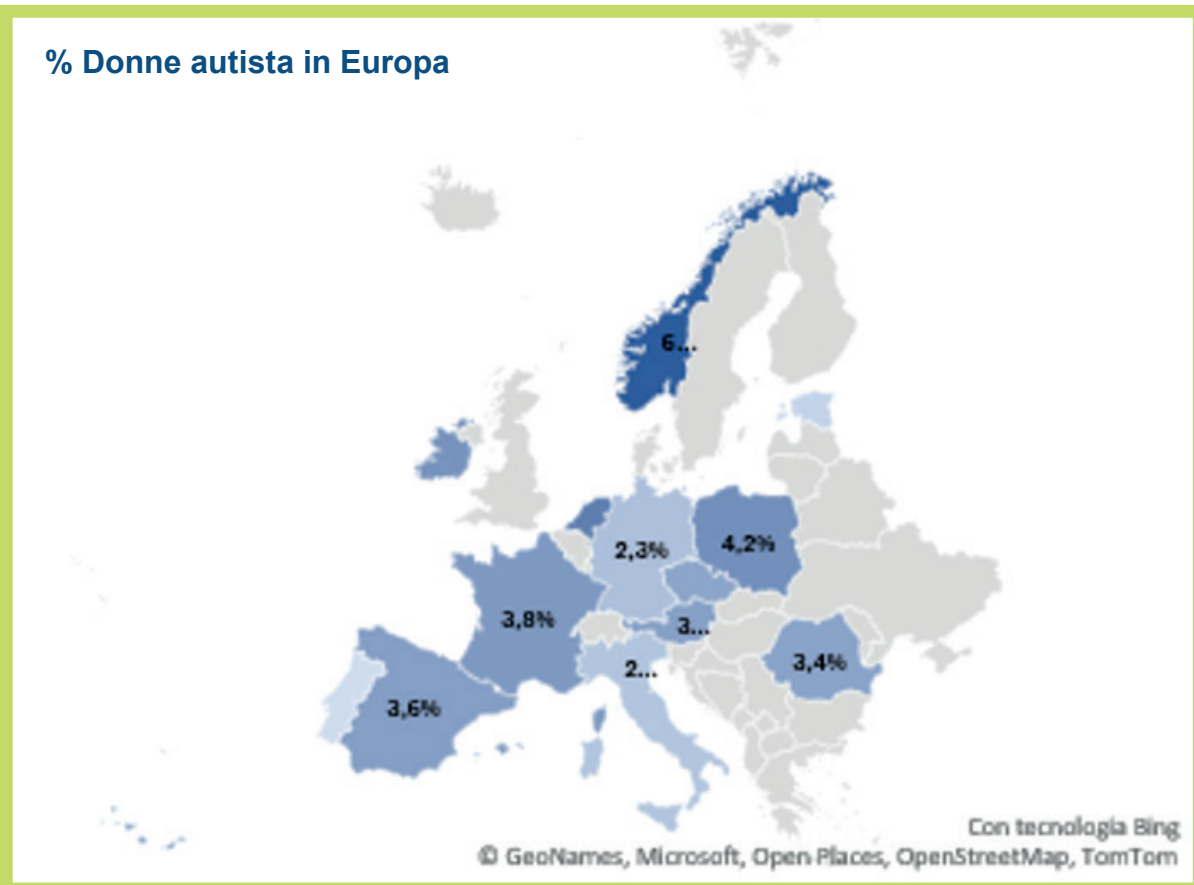
Il settore ferroviario segna una presenza media femminile che si attesta a circa il 21% a livello europeo, per quanto riguarda il caso italiano, il Gruppo FS[1] dichiara che, nel 2024 il 21.1% delle posizioni era ricoperto da donne, in aumento costante dal 14.4% del 2015, con circa il 32.6% delle posizioni manageriali, in aumento dal 20.4% del 2015. Il Gruppo ha sottoscritto, nel 2017, il Manifesto Valore D per sostenere e valorizzare l'occupazione femminile e, anche grazie a questa collaborazione, ha sviluppato il progetto Women in Motion, quale percorso di orientamento per studentesse e studenti di vari ordini e grado guidato da professioniste del Gruppo FS al fine di avvicinare le studentesse ai percorsi di studio e carriere STEM e promuovere modelli femminili positivi, grazie al quale ha già incontrato circa 21.000 studentesse e studenti nelle scuole di tutta Italia. Il Gruppo supporta le proprie iniziative formative e di education con Policy e Linee Guida che sostengono e accompagnano le persone sui temi di Parità di Genere: il Codice Etico, il Codice di Condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro (2017), l'istituzione del ruolo della Consigliera di Fiducia (2020), la Policy Diversity, Equality e Inclusion (2022), la Politica per la Parità di Genere (2025).

A novembre 2025, il Gruppo FS ha ottenuto la Certificazione per la Parità di Genere.

[1] FS, Rapporto di sostenibilità 2024



% Donne autista in Europa



In conclusione, primi passi sono stati fatti, ma è necessario perseguire anche con campagne di sensibilizzazione per contrastare gli stereotipi di genere e politiche aziendali più inclusive, quali programmi di mentoring, formazione e supporto professionale.

In generale, i problemi comuni riscontrati nei diversi comparti includono:

- infrastrutture e mezzi realizzati sulla base di principi e norme tecniche non pienamente inclusivi e agevoli per le lavoratrici e per l'utenza femminile;
- assenza di spazi di lavoro adeguati per le donne;
- rigidità dei turni e mancanza di conciliazione vita-lavoro;
- pregiudizi e stereotipi che scoraggiano la formazione e l'ingresso delle donne (le donne laureate nel settore STEM in Italia rappresentano solo il 16,8% contro il 37% degli uomini rispetto a tutti i laureati di 25-34 anni);
- episodi di discriminazione e molestie;
- scarsa rappresentanza femminile nelle posizioni decisionali.

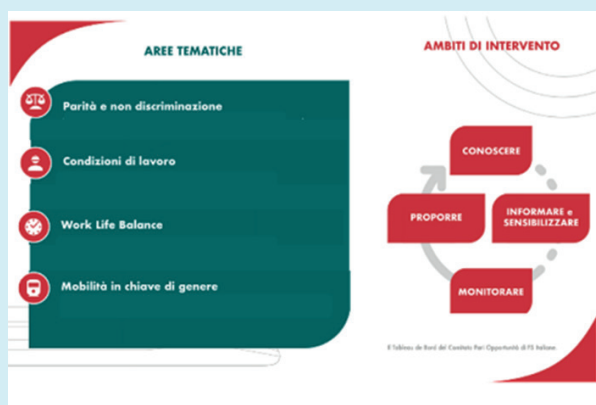
Le esperienze raccolte indicano che, seppur ancora minoritaria, la presenza femminile nel settore trasporti sta crescendo, strumenti quali la promozione, la comunicazione, la riforma normativa e il monitoraggio sono le chiavi per garantire una mobilità del lavoro davvero inclusiva.

L'azione del Comitato Pari Opportunità del Gruppo FS Italiane



Nel Gruppo FS è presente un organismo aziendale bilaterale e paritetico azienda/sindacato, che sostiene principi di parità e non discriminazione di genere tra lavoratrici e lavoratori. Previsto dal Contratto di Lavoro, si articola in un CPO Nazionale e 15 CPO Territoriali, 360 componenti che costituiscono una rete di ascolto capillare dei bisogni delle lavoratrici, estesa a tutti i territori e realtà lavorative.

Nel Tableau de Bord del CPO, sono individuate le aree tematiche e gli ambiti di intervento: **conoscere** (facendo parlare numeri e persone), **far conoscere** (sensibilizzare sui temi della parità di genere, violenza domestica, equilibrio vita-lavoro, molestie sessuali etc.), **proporre** (azioni all'azienda laddove si tratti di rispondere a bisogni collettivi), **monitorare** (le azioni messe a terra).



Tra i temi trattati anche quello della **mobilità in chiave di genere**, che ha impatti sia verso le viaggiatrici che le lavoratrici. Un esempio di proposta CPO-azione aziendale, sul tema mobilità in chiave di genere per le lavoratrici, il progetto dei **Parcheggi Rosa**, realizzati vicino al primo binario e in aree ben illuminate, **dedicato alle turniste che prestano servizio durante le ore notturne**.

Il progetto, nato da una **proposta del CPO Emilia-Romagna**, in risposta al **bisogno di sicurezza** durante il tragitto parcheggio-stazione durante le ore notturne (quando l'auto è spesso una necessità), è stato **realizzato da RFI** in cinque stazioni (**Bologna, Rimini, Reggio Emilia, Parma, Verona**). Visto l'apprezzamento da parte delle lavoratrici, CPO e Azienda stanno estendendo gli interventi ad altre realtà territoriali. Il progetto ha avuto anche risonanza internazionale in ambito UIC (Progetto TrainToBeEqual) ed è stato considerato tra le best practice dell'accordo WOMEN IN RAIL³¹.



Il CPO collabora con l'azienda sulle iniziative per diffondere la conoscenza della **Consigliera di Fiducia**, figura terza e indipendente istituita dal **“Codice di condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro** del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane”, alla quale possono rivolgersi lavoratrici e lavoratori che si sentono oggetto di molestie sessuali, per avere consiglio o supporto in assoluta riservatezza. Il CPO organizza a questo scopo anche incontri con quelli territoriali e la Consigliera di Fiducia, per un reciproco scambio di feedback e per attivare il tam-tam tra

³¹ European Social Partner Agreement on WOMEN IN RAIL, CER-ET, sottoscritto dal Gruppo FS nel 2021

colleghe e colleghi, utile a garantire la costante sensibilizzazione sul tema delle molestie sessuali nei luoghi di lavoro, anche in un'ottica di spinta continua verso un cambiamento culturale indispensabile alla concreta prevenzione del fenomeno.

Il CPO ha realizzato nel tempo numerosi **eventi interni sulle questioni di genere**, dalla violenza sulle donne alla prevenzione della salute e incentivo al movimento, sia per la sensibilizzazione sui diversi temi, sia per far conoscere che esiste il CPO, tra lavoratrici e lavoratori, come preconditione per l'ascolto dei bisogni sui territori.

A cura di: Francesca Ciuffini, Presidente Comitato Pari Opportunità Nazionale del Gruppo FS Italiane

L'esperienza in corso di Roma Servizi per la Mobilità

RSM ha avviato nel novembre del 2023 il percorso di Certificazione UNI/PdR 125:2022, al fine di promuovere l'inclusione e l'uguaglianza di genere, garantire pari opportunità ed equità retributiva, favorire il bilanciamento tra vita e lavoro e creare un ambiente professionale senza discriminazioni. Grazie all'istituzione e all'impegno del Comitato Guida per la Parità di Genere, interamente femminile e di provenienza da diversi ambiti dell'azienda, il raggiungimento della certificazione è arrivato 10 mesi dopo, nel settembre del 2024 ed è stato confermato per l'anno 2025. A dicembre 2025, in occasione della scadenza del Comitato Guida, è stato rinominato il Comitato per il prossimo triennio anche con la presenza della componente maschile.

Il lavoro si è mosso su più piani e interventi, di policy e strategici, con il pieno supporto di Roma Capitale e dell'Assessorato alle Pari Opportunità. Innanzitutto, sono state messe in atto misure e attività specifiche verso il personale, con attività di formazione e misure mirate. Un lavoro importante è stato fatto sulla comunicazione, con attenzione a un uso inclusivo del linguaggio in documenti e una

rielaborazione iconografica nelle elaborazioni di progetti, inclusi i rendering.

L'attività non si è concentrata solo sugli aspetti interni all'agenzia, ma è stata anche avviata una riflessione sulla mobilità a Roma, per cogliere le differenze tra uomini e donne, per valutare le strategie in atto e per

avviare percorsi futuri per progettare soluzioni e servizi innovativi. A questo scopo sono stati avviati contatti con l'azienda di trasporto ATAC per elaborare campagne e misure per la sicurezza delle donne a bordo dei mezzi del trasporto pubblico, alle fermate e ai nodi interscambio modale.





Tutto questo lavoro è stato illustrato al pubblico in occasione del convegno “Donne, Parità di Genere e Mobilità” organizzato da RSM l’11 marzo 2025. Una prima parte è stata dedicata agli aspetti interni aziendali e di Roma Capitale, mentre la seconda si è concentrata sulle esperienze in corso a livello europeo, quelle in Italia, a partire dai dati disponibili su gender gap e mobilità. Tutti i materiali e video sono stati raccolti e divulgati sul sito e rappresentano una utile riflessione e rassegna sullo stato dell’arte³², anche come attività di formazione interna all’azienda a tutto il personale.

A cura di: Comitato Guida per la Parità di Genere – Roma Servizi per la Mobilità.

32 romamobilita.it/it/parita-genere#convegno-donne-parita-di-genere-e-mobilita-roma-11-marzo-2025

TPER e CAPO D - avvicinare le ragazze alle materie STEM per i lavori del futuro

Per quanto riguarda la formazione, con particolare riferimento alle materie STEM, nel 2019 Tper ha fondato la rete di imprese “Capo D”, di intesa con il Comune di Bologna e altre realtà del territorio per promuovere iniziative volte a contrastare il gender gap nelle scelte formative delle giovani generazioni e nelle realtà lavorative.

La Rete Capo D è quindi un’iniziativa di collaborazione pubblico-privato nata nel territorio metropolitano di Bologna con l’obiettivo di promuovere pari opportunità di genere e responsabilità sociale tra le imprese locali. Promossa e coordinata dalla Città metropolitana di Bologna, la rete riunisce importanti aziende del territorio per sviluppare insieme politiche di welfare aziendale, conciliazione dei tempi di vita-lavoro e contrasto alle discriminazioni di genere sul posto di lavoro.

L’esperienza si concretizza in progetti condivisi, buone pratiche documentate e percorsi formativi, nonché in un dialogo continuo tra imprese e istituzioni per diffondere una cultura della parità anche tra le piccole e medie imprese del territorio. Tra le azioni concrete vi sono programmi di flessibilità oraria, servizi di welfare, laboratori nelle scuole e attività di networking per aumentare l’equilibrio tra vita professionale e personale e valorizzare la presenza femminile nei percorsi tecnici e manageriali.

In quanto esperienza di rete territoriale, Capo D rappresenta un modello di cooperazione sociale ed economica per promuovere l’inclusione e l’uguaglianza di genere creando sinergie tra azienda, istituzioni e società civile.

A cura di: TPER-Bologna

5. Elementi per una carta della mobilità delle donne

Di seguito alcuni punti che riteniamo possano essere qualificanti per caratterizzare gli aspetti di genere correlati tanto al sistema dei trasporti quanto alla più generale fruizione dello spazio pubblico e vivibilità degli ambienti urbani.

Sono prime idee che condividiamo e che solo attraverso il contributo di tutte/i potranno trovare una loro più completa e corretta definizione per promuovere una mobilità di genere inclusiva e giusta per tutti!

Più dati, Più ricerca = Più conoscenza

Qualità dei dati statistici: acquisizione e disaggregazione delle informazioni per genere.

Studi e ricerche per comprendere i pattern di mobilità delle donne. **Percorsi di partecipazione**, coinvolgimento delle donne nei processi di elaborazione delle misure e delle politiche, attivando procedure di valutazione dell'impatto di genere delle politiche/misure.

Piani Urbani della Mobilità e Piani Urbani del Traffico, Piani Spostamenti Casa Lavoro e Casa Scuola, debbono considerare la dimensione di genere tanto nella parte analitica (dati) quanto nelle proposte/soluzioni.

Revisioni degli indicatori PUMS da applicare ai 50 Nodi urbani italiani della Rete TEN-T, inserimento di indicatori disaggregati per genere relativi a: **struttura demografica-sociale, ripartizione modale, incidentalità/sicurezza stradale.**

Osservatorio sui servizi TPL - Ministero Trasporti e Infrastrutture - elaborazione di indicatori di genere per rendere conto dell'efficacia dei servizi TPL nel rispondere ai bisogni di mobilità delle donne.

Criteri guida per progettare lo spazio pubblico

Progettare lo spazio pubblico partendo dalle esigenze delle donne.

Un approccio di genere rende lo spazio pubblico **più accessibile e sicuro per Tutti** e dona qualità alle città alle infrastrutture e ai servizi. Le buone pratiche di pianificazione urbana si fondano sulla consapevolezza che infrastrutture, spazi pubblici di qualità e sicuri debbono essere progettati assumendo il punto di vista dei soggetti più "deboli" (bambini, anziani, ecc.).

Occorre, quindi, definire criteri guida per la progettazione dello spazio pubblico in un'ottica di genere; poche ma significative parole-chiave:

- **Promuovere il BILANCIO DI GENERE** - Il bilancio di genere è uno strumento di policy e, come tale, permette di misurare l'impatto delle politiche pubbliche di mobilità

sugli uomini e sulle donne, favorendo, eventualmente, una distribuzione più equa delle risorse e una maggiore efficacia degli interventi;

- **Accessibilità e comfort**, quindi più attenzione, nella progettazione, alle esigenze delle donne e più cura e manutenzione delle infrastrutture leggere: percorsi pedonali, marciapiedi (Jane Jacobs), attraversamenti, itinerari ciclabili (da progettare tenendo conto delle esigenze delle donne, sia in termini di comfort, che di sicurezza e fruibilità). Questo si impone proprio considerando le caratteristiche della mobilità delle donne: maggiore ricorso alla mobilità attiva (pedonale e ciclabile) e fruizione degli spazi di prossimità (es: bagni pubblici, punti di appoggio per l'allattamento, fontanelle, sedute, rampe/ascensori per passeggini negli spazi pubblici e nelle fermate del TPL);
- **Le donne debbono essere parte attiva nella elaborazione degli strumenti di pianificazione e progettazione** dai PUMS ai piani attuativi, ai progetti per la realizzazione della Città dei 15', della Città 30, fino ai progetti di rigenerazione urbana che stanno interessando gran parte delle nostre città ed in particolare le aree periferiche;
- **Porre al centro le condizioni di sicurezza** nell'uso dello spazio pubblico (sia negli spostamenti a piedi) che nell'accesso e uso dei servizi. Integrare il concetto di "natural surveillance" nella progettazione urbana, tramite il rapporto tra edificio e spazi pubblici e la previsione di attività che garantiscono "occhi sulla strada".
VEDERE ed ESSERE VISTE, per strada, alle fermate, ai nodi di interscambio gomma ferro, ai parcheggi (auto/sharing). **Illuminazione diffusa e visibilità** per aumentare la sicurezza percepita.

Cambio di paradigma nell'organizzazione dei servizi di TPL, Sharing, Maas

Sviluppo dei servizi di ambito locale coerenti con i bisogni di mobilità delle donne, distribuiti sul territorio e nelle ore non di punta. Flessibilità nell'organizzazione dei servizi di trasporto.

Disegnare strutture tariffarie coerenti con il reale utilizzo del servizio (tariffazione dinamica in funzione delle percorrenze o delle fasce orarie, regolando, tuttavia, attraverso un cap).

Orari e percorsi flessibili, che tengano conto degli spostamenti "a catena" (cura, scuola, spesa).

Articolazione di pacchetti MAAS pensati in funzione delle caratteristiche degli spostamenti delle donne: più integrazione tra servizi TPL e quelli collettivi (taxi, Ncc, a chiamata, in sharing) e, ad esempio, con funzioni di sicurezza (condivisione percorso, segnalazione rapida).

Di sera/notte dare la possibilità di effettuare fermate bus a richiesta in prossimità della destinazione³³.

³³ Sebbene le fermate dei servizi TPL siano soggette ad autorizzazione da parte dei competenti uffici della Motorizzazione civile si ritiene che nei contesti urbani, nelle ore serali, possano essere ricercate soluzioni di maggiore flessibilità da concordare tra i soggetti, così come avviene ad esempio nella gestione dei servizi a chiamata o similari.

Nei servizi ferroviari, garantire la sicurezza a bordo dei treni (cfr. Regionali oltre che quelli di lunga percorrenza), alle stazioni/fermate della rete ferroviaria, soprattutto quelle della rete locale-regionale dove l'eliminazione di servizi presenziati (biglietterie, bar) le ha rese luoghi meno sicuri.

Introduzione del Comitato Guida per la Parità di Genere e redazione del Piano strategico ai fini della Certificazione di genere per le aziende del settore dei trasporti, dei servizi e progettazione.



DONNE E MOBILITÀ

Politiche per la parità, le professioni e l'innovazione



SCARICA IL DOCUMENTO
IN FORMATO PDF



Promosso da

