

Un'ottica di genere per una mobilità più sostenibile

Conoscere le differenze per perseguire l'equità: verso una pianificazione della mobilità attenta alle esigenze di genere

di Caterina Di Bartolo > dibartolo@trt.it e Ivan Uccelli > uccelli@trt.it



Introduzione

La domanda di mobilità delle donne e le sue caratteristiche sono elementi che stanno acquisendo spazio e attenzione nell'ambito dell'organizzazione dei servizi alla mobilità e più in generale delle politiche urbane. Se da un lato, la relazione tra genere e abitudini di mobilità presenta ancora un deficit di conoscenza, dall'altro sono molteplici ed evidenti alcuni segnali del crescente interesse a trattare il tema e della volontà di affrontarlo nell'ottica dello sviluppo di una mobilità più sostenibile. In ambito europeo (Commissione e Parlamento) e a livello locale-urbano sia le città europee che quelle italiane hanno dato attenzione alle politiche di genere nell'ambito della pianificazione e programmazione dei servizi alla mobilità. L'articolo presenta uno spunto di riflessione sui temi della mobilità di genere a partire da alcune occasioni di lavoro e studio che hanno visto impegnato un gruppo di lavoro di TRT Trasporti e Territorio in ambito europeo e nazionale.

Attenzione crescente al binomio “uguaglianza di genere – mobilità”

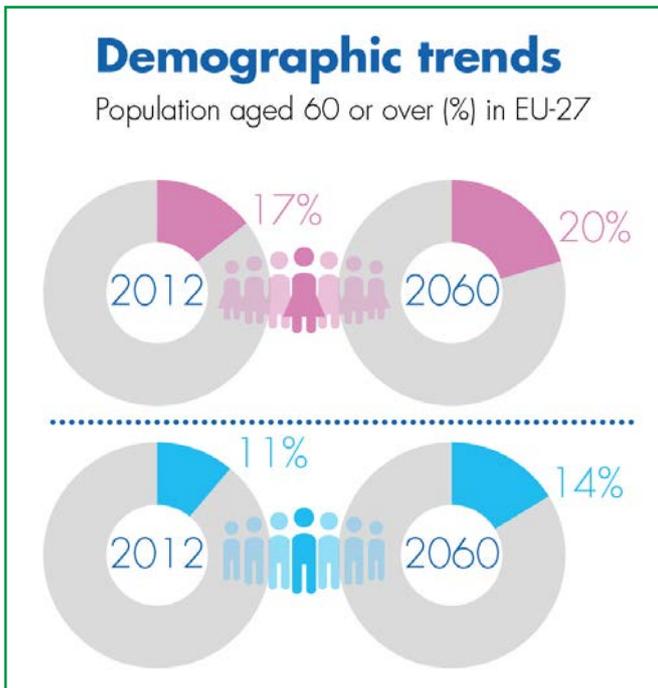
Con la preparazione da parte della Commissione europea della “Strategia per la parità tra donne e uomini” che costituisce il programma di lavoro in materia di uguaglianza di genere per il periodo 2010-2015, la Commissione ha dato il via ad un processo politico di estrema rilevanza in tema di questioni di genere, impegnandosi

a promuovere l'uguaglianza di genere in tutte le sue politiche e sottolineandone soprattutto la centralità rispetto agli obiettivi strategici di sostenibilità ambientale ed economica fissati per il 2020. All'interno di questo quadro, nel 2012, il Parlamento Europeo (Direzione delle Politiche Interne dell'Unione) ha commissionato uno studio¹ volto ad evidenziare le caratteristiche proprie della mobilità di genere. I dati raccolti nella letteratura e quelli osservati nell'ambito di diverse esperienze europee in cui le politiche di mobilità sono state adottate, delineano un quadro in cui si evidenzia come le differenze di genere influenzino il modo di spostarsi della componente femminile della popolazione.

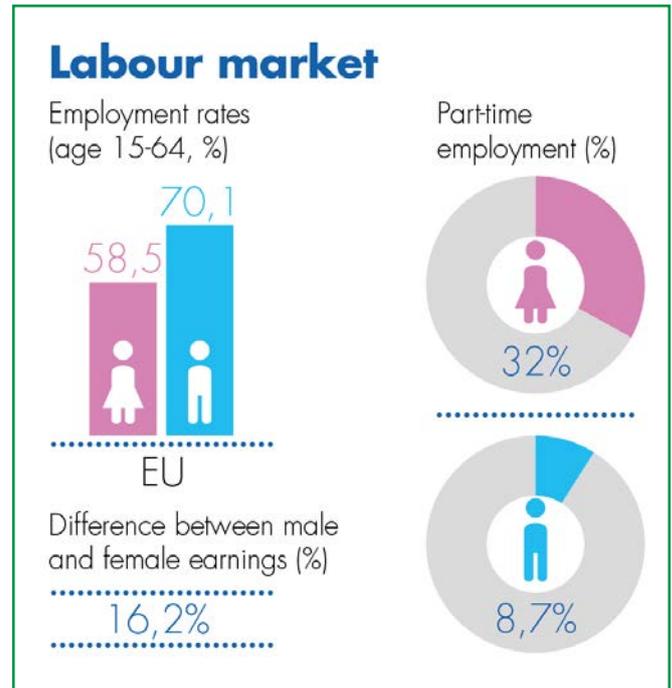
Tali differenze sono frutto di elementi sia strutturali (la condizione della donna nel mercato del lavoro) sia relativi al contesto sociale (ruolo della donna nella famiglia). Lo studio ha individuato alcune raccomandazioni per indirizzare le azioni politiche verso una più consapevole considerazione del fattore genere nelle scelte relative alla mobilità, contribuendo così al raggiungimento di una mobilità più equa da un punto di vista sociale e quindi più sostenibile.

In Italia, quale esito dello studio redatto per il Parlamento Europeo, il gruppo di lavoro (TRT-IRS unitamente a Federmobilità e Adiconsum) ha promosso nel 2012 un incontro sulla mobilità di genere dal titolo: “Mobilità delle donne e per le donne – Verso una carta della mobilità delle donne” tenutosi a Roma.

1) Istituto Ricerche Sociali, TRT Trasporti e Territorio, (2012), “The role of women in the green economy: the issue of mobility”, Bruxelles, Parlamento Europeo.



Img_1 I fattori socio-demografici che influenzano la mobilità genere – l'invecchiamento della popolazione



Img_2 I fattori socio-demografici che influenzano la mobilità genere – l'accesso al mercato del lavoro

In quella occasione è stata presentata la proposta di una **“Carta della mobilità delle donne”**²: la proposta individua e sintetizza dieci azioni che a livello locale e nazionale possono essere in grado di soddisfare con più attenzione le esigenze dei diversi segmenti della popolazione. I punti emersi riguardano la necessità di: agevolare l’accesso e la messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico, adeguare gli allestimenti interni dei veicoli del trasporto collettivo alle esigenze delle donne, prevedere carrozze e scompartimenti riservati alle donne sui treni notturni, realizzare parcheggi “rosa” riservati all’utenza femminile (parcheggi sicuri in prossimità degli accessi a strutture quali ad esempio stazioni, centri commerciali, ospedali, etc.), promuovere Taxi “rosa” a tariffe agevolate nelle ore notturne e serali, sviluppare elementi di conoscenza e ampliare la base statistica (al fine di conoscere la domanda di mobilità disaggregata per genere), adottare schemi di valutazione di genere degli strumenti di pianificazione dei trasporti, promuovere la ricerca e la conoscenza del tema, affermare la presenza delle donne nella *governance* delle aziende di trasporto e nelle strutture della pubblica amministrazione. In Italia alcune città stanno sperimentando con successo alcune di queste misure: i taxi “rosa” sono una realtà in alcuni centri urbani (Bologna, Bolzano, Cremona e Mestre); sempre a Bologna è stata realizzata all’interno della stazione ferroviaria la “stanza delle coccole”, un’ area di attesa riservata per l’accoglienza dei più piccoli. Altre città (Padova) hanno previsto per le donne l’adozione di tariffe agevolate per il servizio di *car-sharing*.

Di contro, altre misure, legate alla necessità di riservare alle donne ruoli decisionali nel processo pianificatorio, di investire in ricerca e di integrare i criteri di valutazione dei progetti di mobilità con aspetti legati al genere, richiedono un cambiamento culturale più completo e di conseguenza tempi più lunghi per la loro implementazione. Il dibattito sul tema, tuttavia è sempre più presente e ha trovato sede in due importanti eventi di rilievo internazionale per la mobilità.

Il tema è stato affrontato dapprima nell’ambito del quinta edizione della Conferenza Internazionale **WIIT** (Women’s Issues in Transportation) tenutasi a Parigi nel mese di Aprile del 2014³ con l’obiettivo di individuare le azioni che è necessario mettere in atto per colmare le distanze tra i generi in considerazione degli aspetti specifici che caratterizzano la mobilità delle donne (modalità di spostamento e coinvolgimento all’interno del settore dei trasporti). Il convegno ha affrontato diverse tematiche tra cui la sicurezza, le tecnologie, la mobilità, l’utilizzo dei modi *soft*, nonché l’accesso e l’impiego delle donne nel settore dei trasporti e ha visto il coinvolgimento di oltre 200 partecipanti provenienti da circa 40 paesi.

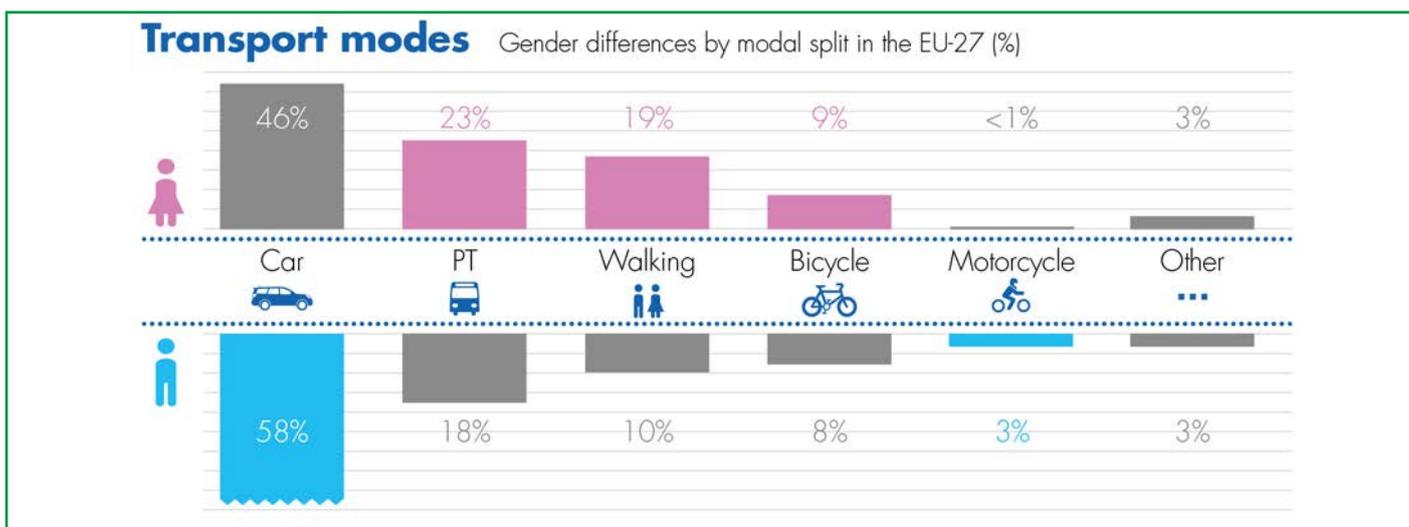
Nell’ambito del progetto CIVITAS, la più ampia e rilevante iniziativa lanciata dall’Unione Europea per la promozione della mobilità urbana sostenibile, la mobilità di genere è stata discussa all’interno del **CIVITAS FORUM**⁴. A supporto è stata pubblicata dal progetto CIVITAS WIKI (*support action* dell’attuale edizione CIVITAS Plus II) la *policy note*⁵ dedicata alla mobilità delle donne.

2) Malgieri P., (2012), “Verso una carta della mobilità per le donne”

3) <http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/>

4) Evento annuale dell’iniziativa CIVITAS tenutosi a Casablanca (Marocco) dal 23 al 26 Settembre 2014

5) Second Policy Note “Gender equality and mobility: mind the gap!” - http://www.civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf



Img_3 Differenze di genere e scelta modale

La nota fa il punto sulle esperienze maturate in diverse città europee sui temi della pianificazione urbana e della mobilità (Berlino, Vienna, Malmö e altre), fornendo al tempo stesso evidenze statistiche relative alla domanda di mobilità delle donne. Nell'ambito del progetto WIKI, il tema della mobilità di genere è trattato all'interno del gruppo "Pianificazione Integrata", uno dei dieci Gruppi Tematici in cui è strutturato il progetto WIKI. Sul tema è possibile approfondire e scambiare conoscenze, partecipare ad eventi formativi o proporre e condividere *best practice* e idee innovative attraverso una continua interazione supportata dal sito web di CIVITAS (<http://www.civitas.eu/TG/integrated-planning>).

La mobilità delle donne e le sue caratteristiche

Le ragioni alla base delle differenze riscontrate nella mobilità della popolazione femminile rispetto a quella maschile, sono per la maggior parte attribuite a fattori demografici (invecchiamento della popolazione) ed alla divisione dei ruoli all'interno del mercato del lavoro e della famiglia. Il tasso d'impiego femminile in Europa, seppur in crescita, resta sempre inferiore a quello maschile (58% contro il 70%). Inoltre le donne rappresentano la quota di lavoratori che è maggiormente impiegata in lavori a tempo parziale. Tali differenze strutturali si riflettono di conseguenza sulle modalità di spostamento: le differenze più rilevanti nei *pattern* di mobilità maschili e femminili possono essere riassunte relativamente a tre aspetti:

- modo di trasporto utilizzato;
- motivo dello spostamenti e spostamenti a catena;
- distanze percorse.

Modo di trasporto utilizzato - Gli uomini utilizzano il mezzo privato di più delle donne, le quali, invece, rappresentano la maggior quota degli utilizzatori del trasporto pubblico e di coloro che effettuano spostamenti a piedi o in bicicletta: la ragione di ciò risiede nella minore disponibilità economica media delle donne per sostenere i costi elevati di un automezzo privato.

Le donne si dimostrano più inclini a scegliere modi di

spostamento più sostenibili dal punto di vista ambientale e sono in genere più propense a sostenere valori legati alla protezione dell'ambiente: esse hanno di conseguenza una percezione maggiormente positiva degli uomini rispetto a misure di tipo regolativo o fiscali e a misure di tipo restrittivo messe in atto al fine di realizzare una mobilità più sostenibile (limiti di velocità, zone a traffico limitato o schemi di tariffazione).

Motivo dello spostamento e spostamenti a catena

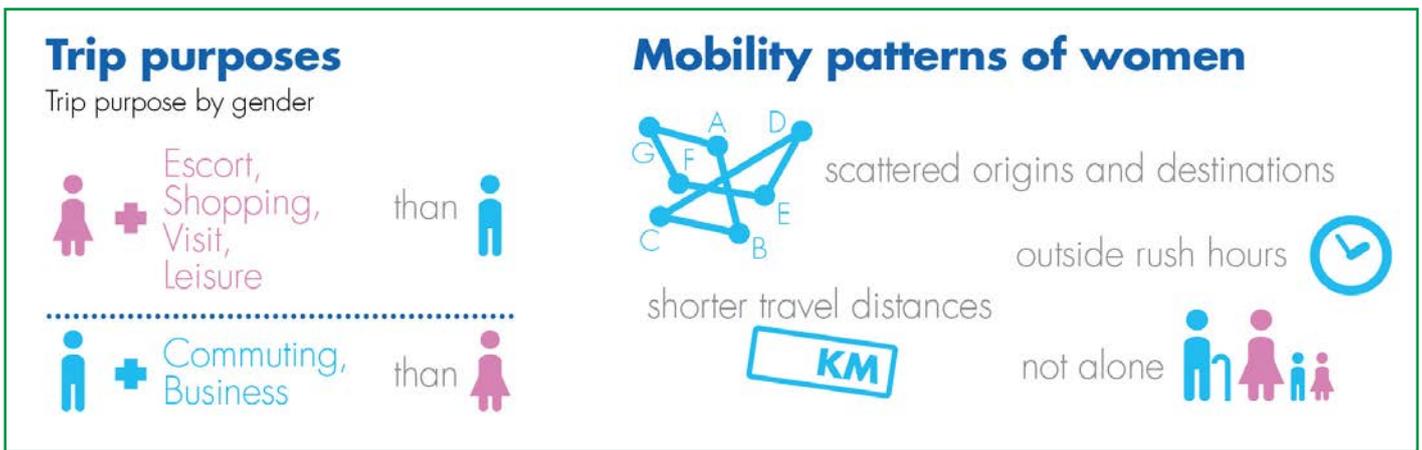
– Le donne viaggiano di meno degli uomini per motivi professionali ma effettuano un maggior numero di spostamenti per effettuare acquisti, per accompagnare familiari o parenti e per svolgere attività e funzioni inerenti alla gestione familiare. I loro spostamenti si caratterizzano per una maggiore dispersione di origini e destinazioni e per l'essere effettuati prevalentemente al di fuori degli orari convenzionali di punta.

Distanze percorse – Gli uomini coprono distanze maggiori rispetto alle donne in quasi tutte le fasce di età. In particolare, le differenze più consistenti sono rilevate in relazione agli spostamenti effettuati per il motivo lavoro, ove le distanze percorse dagli uomini sono maggiori.

Quali azioni per una mobilità di genere

Quali sono quindi le azioni che si possono mettere in atto per il raggiungimento dell'obiettivo di una mobilità più sostenibile per tutti? In base alle riflessioni condotte e all'esperienza maturata nelle realtà locali e nazionali indagate e di cui si è dato conto nei documenti redatti per conto del Parlamento Europeo così come dei progetti analizzati, le linee d'azione possono essere organizzate secondo tre ambiti.

I Incrementare **conoscenza, informazioni e dati** relativi alla mobilità di genere: ridurre le disparità e le disuguaglianze tra i generi in tema di mobilità, significa essere in grado di fornire servizi di trasporto, infrastrutture e spazi pubblici adeguati alle esigenze dei due generi. Le National Travel Surveys,



Img_4 Differenze di genere e tipologia di spostamento

aviate nel 2000 dal Dipartimento dei Trasporti del governo britannico, rappresentano un valido esempio di raccolta di dati esaustiva e sistematica: i dati, raccolti mediante interviste, sono catalogati per età, sesso, professione, modo utilizzato e motivo dello spostamento e sono aggiornati con cadenza biennale (<https://www.gov.uk/government/collections/national-travel-survey-statistics>).

2 Pianificare **servizi di trasporto** specificatamente pensati per le esigenze di genere: a tutt'oggi, i servizi di trasporto pubblico sono per lo più pensati per supportare gli spostamenti di tipo pendolare (radiali verso il centro delle aree urbane e negli orari di punta), riservando invece una scarsa attenzione agli spostamenti non sistematici e alla progettazione dei veicoli e delle infrastrutture tenendo quindi scarsamente in considerazione le esigenze di tutti i segmenti della popolazione, tra cui donne, anziani, lavoratori su turni, etc. In due città svedesi (Malmo e Kalmar) sono stati avviati con successo alcuni processi partecipativi che hanno coinvolto studenti e lavoratori impiegati in diversi settori, con la finalità di pianificare servizi di trasporto pubblico calibrati sulle loro stesse esigenze (www.lanstrafikenkron.se).

3 Progettare la **mobilità** e gli **usi del suolo** con attenzione alle esigenze di genere: pianificare una città di "brevi distanze" prevedendo la localizzazione di fermate del trasporto pubblico sufficientemente vicine affinché gli spostamenti per raggiungere il trasporto collettivo possano essere effettuati a piedi, realizzare percorsi pedonali e ciclabili sicuri, estendere le aree pedonali, rivitalizzare la dimensione sociale e residenziale del tessuto viario. La città di Vienna, ad esempio, ha incentrato lo sviluppo del nuovo piano di sviluppo urbano (www.wien.gv.at) sull'obiettivo prioritario di promuovere uno spostamento di attenzione e di priorità nei confronti dei modi *soft*, prevedendo la creazione di una rete stradale principale pensata prevalentemente per il trasporto pubblico e per gli spostamenti effettuati a piedi o in bicicletta.

Bibliografia

- IRS ISTITUTO RICERCHE SOCIALI, TRT TRASPORTI E TERRITORIO, (2012), *The role of women in the green economy: the issue of mobility*, Bruxelles, Parlamento Europeo.
- MAFFII S., MALGIERI P., DI BARTOLO C., (2014), *Gender Equality and mobility: mind the gap*, CIVITAS Policy Note, Brussels.
- MALGIERI P., (2012), "Verso una carta della mobilità per le donne", *Nostop*, 2012, n.75, (pp. 32-33)
- MALGIERI P., MAFFII S., ROSA C., FIORELLO D., (2013), *Gender Mobility: differences in mobility patterns*, 13th WCTR - World Conference on Transport Research Society, Rio de Janeiro, Brasile.

CATERINA DI BARTOLO



Caterina Di Bartolo, laureata nel 2002 in Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Ambientale presso il Politecnico di Milano ha completato la sua formazione frequentando il Master MEDIR presso il MIP (la Business School del Politecnico di Milano). Dal 2010 è consulente presso TRT Trasporti e Territorio dove ha maturato esperienza nel settore della mobilità urbana sostenibile partecipando a diversi progetti studi e ricerche europei, tra cui le ultime due edizioni del programma CIVITAS ed il progetto ELTIS, osservatorio europeo sulla mobilità urbana. Recentemente sta approfondendo le tematiche legate alle questioni della mobilità di genere: è co-autrice della nota "Gender equality and mobility" pubblicata nell'ambito del progetto CIVITAS WIKI.

IVAN UCCELLI



Ivan Uccelli, laureato nel 2008 presso il Politecnico di Milano in Pianificazione Urbana e Politiche Territoriali, fa parte dallo stesso anno dello staff di consulenza di TRT Trasporti e Territorio. Ha collaborato alla redazione di piani urbani del traffico e della mobilità sostenibile riguardanti realtà territoriali di diverse dimensioni e ha esperienza nello sviluppo dei sistemi di accessibilità e connessioni all'interno di progetti urbanistici nonché nella redazione di piani della mobilità ciclistica. Recentemente ha supportato la gestione di progetti europei attivi nell'ambito della mobilità urbana sostenibile (PUMAS) e ha collaborato a uno studio di valutazione degli impatti della Direttiva EU sulla sicurezza delle infrastrutture stradali.