

*Servizio di analisi, ricerche e sviluppo metodologico per l'integrazione della prospettiva di genere nell'ambito della programmazione comunitaria*

## **PROGETTO**

# **“METODI E STRUMENTI VALUTATIVI PER IL MAINSTREAMING DI GENERE”**

**Evento finale**

***Valutazione pilota in chiave di genere su trasporti e mobilità sostenibile***

*26 ottobre 2023*

## La questione di genere nelle politiche urbane della mobilità

Gli interventi e le politiche di mobilità urbana non prendono in considerazione le esigenze delle donne

Le donne generalmente compiono quasi il 50% di viaggi in più rispetto agli uomini

Le donne effettuano viaggi più complessi, brevi, con un maggior numero di fermate e lontano dagli orari di punta

Le donne prestano maggiore attenzione alla questione della sicurezza personale

## Esempi e raccomandazioni per il gender mainstreaming delle politiche della mobilità urbana

### Evidenze da altre città

**Vienna** – istituzione nel 1990 del dipartimento di Gender Mainstreaming che – fra i vari compiti – ha la responsabilità di assicurare che i mezzi di trasporto pubblici rispettino i bisogni delle donne.

**Malmo** – strategie per aumentare la sicurezza nella mobilità:  
i) eliminazione delle siepi oscuranti in prossimità di fermate,  
ii) illuminazione dei tunnel e delle zone buie,  
iii) *night-stops* degli autobus.

**Marocco** – le reti tramviarie di Rabat-Salé e Casablanca e gli impatti positivi sulla mobilità delle donne.

### Raccomandazioni dalla letteratura

**Il digitale e gli impatti positivi che può avere sul genere** nella mobilità urbana, tramite:

- i) messa a disposizione di servizi condivisi su richiesta via app (come il car-sharing);
- ii) capitalizzare i punti di forza della mobilità delle donne e facilitare l'accesso a comportamenti di mobilità femminile;
- iii) fornire via app informazioni in tempo reale relative alla sicurezza.

**Le misure da adottare per includere le esigenze delle donne nell'infrastruttura ferroviaria** – lo studio del progetto DIAMOND.

Alcuni esempi di misure:

- i) adattare l'accesso alla stazione con rampe, scale mobili e ascensori per gli utenti con esigenze speciali,
- ii) orari coordinati tra le diverse modalità di trasporto nelle stazioni,
- iii) disponibilità di informazioni che indichino e consentano l'accesso alle destinazioni chiave,
- iv) aumentare l'illuminazione delle stazioni e dei loro dintorni,
- v) migliorare i tempi di risposta del personale di sicurezza.

# Oggetto della valutazione



**PO 2014-2020 finanziati dai fondi SIE**  
(nazionali e regionali)



A seguito di analisi desk, il perimetro oggetto della valutazione si è concentrato su interventi di mobilità sostenibile cofinanziati dal PON METRO



Dopo ulteriori approfondimenti, sono stati selezionati **2 casi studio regionali**

# I casi studio (1/2)

Progettazione, costruzione,  
fornitura, collaudo e  
immissione in rete di 9  
elettrotreni (70 Meuro)

Linea 1 della Metropolitana di  
Napoli



# I casi studio (2/2)

## “Pacchetto” di interventi per la mobilità sostenibile del Comune di Bari

Piano straordinario di sostegno alla domanda di mobilità sostenibile PON METRO 2014-20 REACT EU



Mobilità Urbana Vivibile e Tecnologica

Tipologia	Misura	Azione	Importo (€)	
INCENTIVI	MUVT IN BICI	Acquisto Bici	400.000,00	
		Rimborso Km	110.000,00	
	MUVT in BUS 365	Voucher 365		10.500.000,00
		Sistema di monitoraggio, CRM utenti*, centrale di monitoraggio della mobilità, attività di supporto all'utenza		700.000,00
	MUVT GO	Bonus Sharing	600.000,00	
	MUVT A PIEDI	Sviluppo App e gamification	150.000,00*	
MUVT START (Programma PRIMUS, finanziato dal Ministero della Transizione ecologica, Ambito B, Sviluppo della Sharing mobility)			180.000,00	
AGEVOLAZIONI MAAS (sub-Investimento 1.4.6 del PNRR)			990.000,00	
PIANI SPOSTAMENTO CASA -SCUOLA			215.000,00	
INFRASTRUTTURE SMALL SCALE MULTIMODALITÀ			1.100.000,00	
COMUNICAZIONE, ASSISTENZA AMMINISTRATIVA, TECNICA, ADEGUAMENTO TECNOLOGICO MAAS**			200.470,85	
<b>TOTALE</b>			<b>17.845.470,85</b>	

# Strumenti

- **Selezione e personalizzazione delle domande** di valutazione a partire da quelle del «Toolkit»;
- **analisi desk dei documenti di programmazione** per la selezione delle misure;
- analisi della letteratura valutativa su trasporti e gender;
- **interviste** semi-strutturate in profondità ai referenti del Comune;
- **ricerca dati di monitoraggio** forniti dalle amministrazioni regionali sulle misure;
- **1 workshop «finale»** di presentazione dei risultati con i partecipanti alla valutazione.



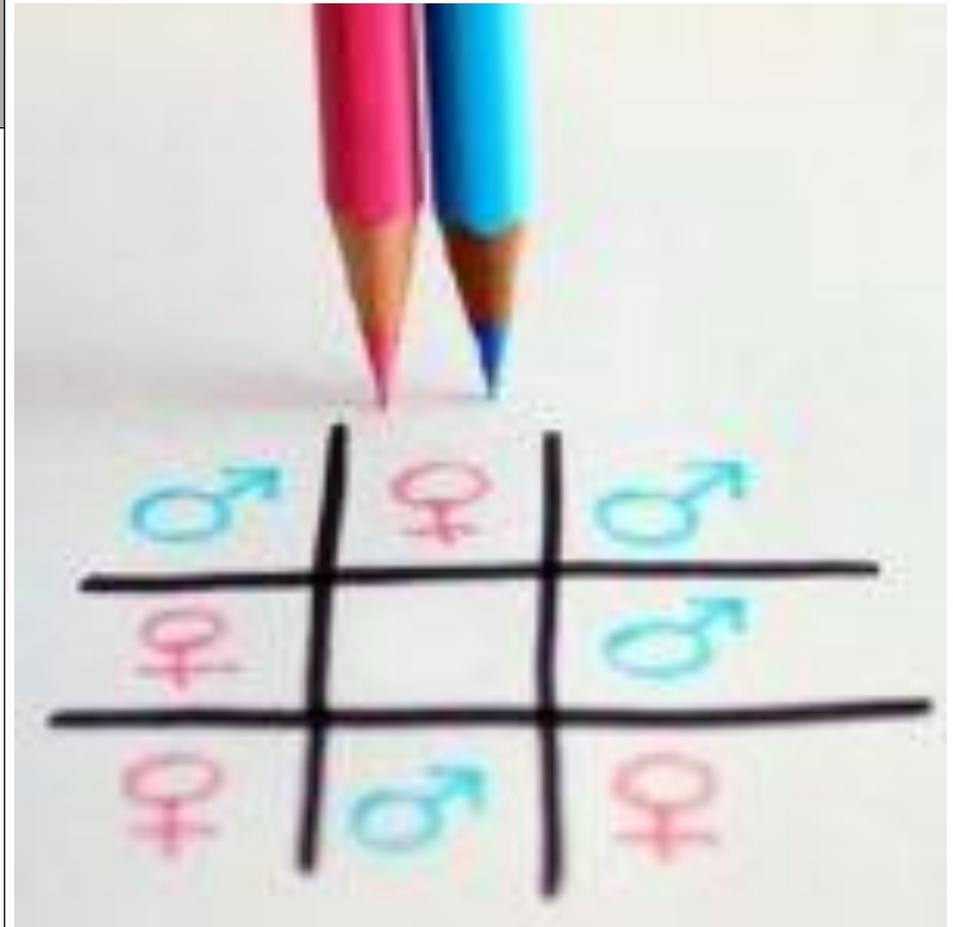
## Principali finding (1/5)

Domanda valutativa	Risultati emersi
<p>Nel pianificare gli interventi per la mobilità urbana sono stati analizzati i bisogni da un punto di vista di genere? Quali attori sono stati coinvolti come portatori di una visione di genere? Nel caso, qual è stato il loro contributo, anche con riferimento alla condizione femminile nei quartieri caratterizzati da problemi sociali ed economici?</p>	<p>La pianificazione in tema di trasporti è lontana dalla sensibilità di genere. Non sono implicati attori portatori di una visione di genere nella programmazione di interventi sui trasporti. Un'antenna di riferimento all'interno delle Amministrazioni comunali è rappresentata dagli Assessorati alle Pari opportunità, che gestiscono però in via prioritaria altre policy quali ad es. i centri antiviolenza.</p>



## Principali finding (2/5)

Domanda valutativa	Risultati emersi
<p>Quali servizi e infrastrutture sono stati forniti agli uomini e alle donne come risultato degli investimenti? Uomini e donne beneficiano in egual misura degli investimenti realizzati? Si osservano delle differenze, ad esempio, nell'uso dei mezzi pubblici, nel ricorso a modalità di spostamento alternative, nell'accessibilità e nell'utilizzo delle aree urbane, ecc.?</p>	<p>Le infrastrutture fornite non hanno tenuto conto dei comportamenti di mobilità delle donne. Gli uomini appaiono beneficiarne in ugual misura.</p>



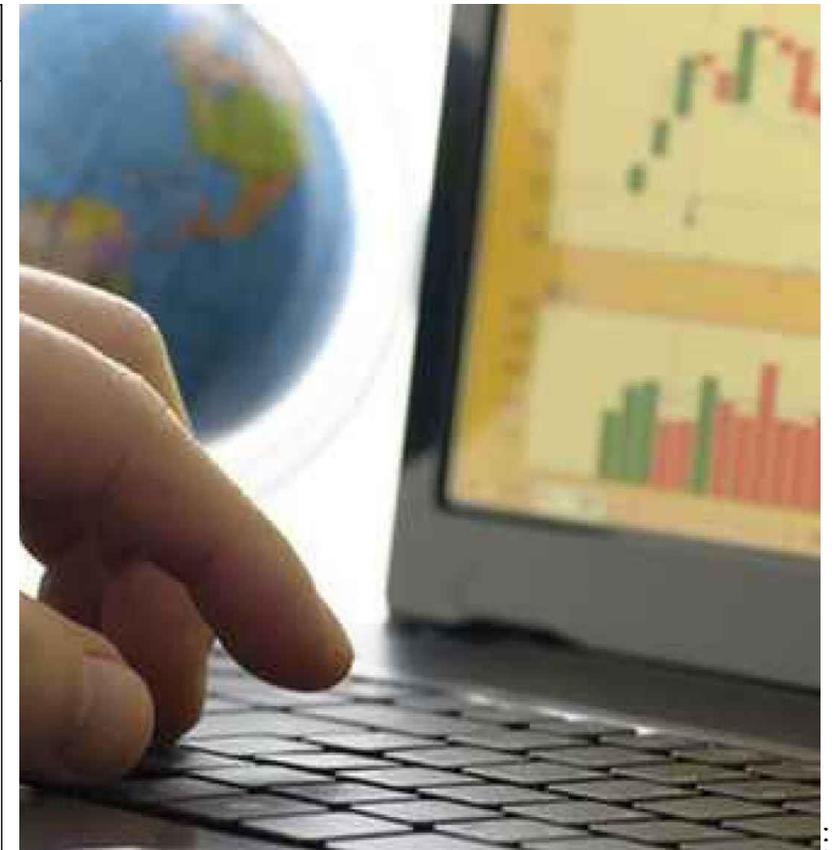
## Principali finding (3/5)

Domanda valutativa	Risultati emersi
<p>In che modo gli interventi contribuiscono ad affrontare le problematiche di genere tra cui la violenza di genere nelle aree urbane, la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro delle donne, l'accessibilità dei servizi? In generale, in che misura e come gli interventi favoriscono una maggiore partecipazione delle donne alla vita sociale ed economica della città?</p>	<p>Gli interventi realizzati, pur se non direttamente programmati con una sensibilità di genere, per loro natura, intervenendo sul servizio pubblico, intercettano la maggiore propensione delle donne ad utilizzare mezzi pubblici per gli spostamenti. Hanno sicuramente avuto impatti sulla mobilità per motivi di lavoro, sull'accessibilità ai servizi, sugli spostamenti effettuati per sostenere il carico di cura. Permangono in tutti gli investimenti attuati situazioni in cui in certi orari e in certe zone non si garantisce la sicurezza per le donne, limitandone gli effetti. E' stato dimostrato che investimenti sul digitale (app informative sugli orari, sugli abbonamenti, sulla sicurezza) potrebbero ridurre le disuguaglianze e aumentare la percezione della sicurezza; potrebbero quindi contribuire a risolvere i problemi di sicurezza della mobilità laddove la fascia di età delle utenti non rappresenti una barriera per la tecnologia.</p>



## Principali finding (4/5)

Domanda valutativa	Risultati emersi
<p>In che misura il sistema di monitoraggio è informato da una dimensione di genere? Vengono raccolti dati disaggregati per genere? Sono previsti indicatori specifici riferiti a questioni di genere, ed eventualmente quali (es. sicurezza percepita dalle donne, attività economiche avviate dalle donne, ecc.)? Quali fonti, anche tra quelle disponibili in ambito amministrativo, potrebbero essere implementate per rafforzare la dimensione di genere del monitoraggio?</p>	<p>Purtroppo, il monitoraggio dei progetti, al momento non coglie la dimensione di genere né sono previsti indicatori specifici riferiti alle donne. Ciò rende difficile anche le attività di valutazione.</p>



## Principali finding (5/5)

Domanda valutativa	Risultati emersi
<p>In che misura gli investimenti sono coerenti con la strategia UE di uguaglianza di genere e con la strategia nazionale di parità di genere?</p>	<p>È interessante vedere come la parità di genere spesso non è più focalizzata come un obiettivo autonomo delle policy, ma inquadrata sempre in obiettivi più ampi quali l'inclusione, la non discriminazione etc.</p> <p>Le donne sono spesso assimilate a tanti altri target che presentano caratteristiche di fragilità. La cornice dello Sviluppo sostenibile con i suoi 17 obiettivi, sembra fagocitare l'obiettivo di genere.</p>



Grazie per l'attenzione