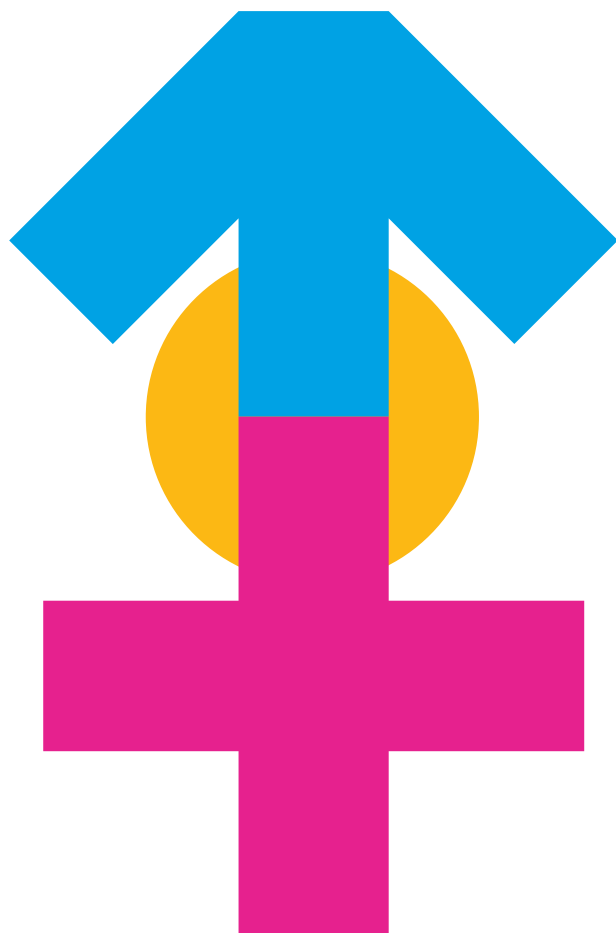


# Valutazione pilota sulla mobilità sostenibile dell'Agenda Urbana

# MOS

METODI E STRUMENTI VALUTATIVI  
PER IL MAINSTREAMING DI GENERE

Progetto "Metodi e strumenti valutativi  
per il mainstreaming di genere"  
PON Governance e Capacità istituzionale  
2014/2020, Asse 3, Azione 3.1.2.





Lo studio è stato realizzato dal Raggruppamento temporaneo d'impresa tra Lattanzio KIBS S.p.A. e Ismeri Europa s.r.l., su incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le pari opportunità nell'ambito del progetto "Metodi e strumenti valutativi per il mainstreaming di genere" finanziato con le risorse del PON Governance e Capacità Istituzionale 2014-2020, Asse 3 - Azione 3.1.2

# SOMMARIO



<b>1. LA QUESTIONE DI GENERE NELLE POLITICHE URBANE PER LA MOBILITÀ</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Perché le politiche della mobilità urbana non includono il genere?</b>	5
<b>1.2</b> Le esigenze e le difficoltà delle donne nella mobilità urbana	6
<b>1.3</b> Esempi e raccomandazioni per il gender mainstreaming delle politiche della mobilità urbana	8
<b>2. OGGETTO DELLA VALUTAZIONE</b>	<b>12</b>
<b>2.1</b> Obiettivi della valutazione	16
<b>2.2</b> Approccio metodologico	19
<b>3. CASI STUDIO E ANALISI DEGLI INTERVENTI</b>	<b>22</b>
<b>3.1</b> Il caso della Linea 1 della Metropolitana di Napoli	24
<b>3.1.1</b> Piste per la valutazione di genere	26
<b>3.1.2</b> Risposte alle domande di valutazione	29
<b>3.2</b> Il caso della strategia della città Metropolitana di Bari per il PON Metro 2014-2020	31
<b>3.2.1</b> La strategia della città Metropolitana di Bari per il PON METRO: il Piano straordinario di sostegno alla domanda di mobilità sostenibile REACT	32
<b>3.2.2</b> Risposte alle domande di valutazione	38
<b>3.3</b> Il caso del sistema cicloturistico dell'Agenda urbana di Ragusa	40
<b>3.4</b> L'intervento in corso "Nodo intermodale di Fontivegge" del Comune di Perugia	42
<b>4. LETTURA TRASVERSALE DEI RISULTATI EMERSI NELLA VALUTAZIONE DEGLI STUDI DI CASO</b>	<b>44</b>
<b>5. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI</b>	<b>48</b>
<b>ALLEGATI</b>	<b>50</b>
Bibliografia	51
Stakeholder delle politiche per la mobilità del Comune di Napoli	51

# 1

**LA QUESTIONE DI GENERE  
NELLE POLITICHE URBANE  
PER LA MOBILITÀ**

Nonostante la dimensione di genere abbia una considerevole influenza nel definire le modalità, i tempi e le necessità di spostamento nel tessuto urbano delle cittadine e dei cittadini, un robusto corpo di letteratura dimostra che la pianificazione, il monitoraggio e la valutazione delle politiche di mobilità urbana generalmente non prende in considerazione la questione di genere<sup>01</sup>. Mentre se le agende legate all'ambiente e al clima sono ormai state integrate nelle azioni legate alle politiche dei trasporti urbani, quelle relative a delle dimensioni più prettamente sociali – come, ad esempio, quella del genere – ancora non sono state inserite all'interno delle politiche della mobilità urbana, se non in realtà circoscritte e/o per mezzo di esperimenti pilota, per lo più in modo non sistematico<sup>02</sup>.

## 1.1 PERCHÉ LE POLITICHE DELLA MOBILITÀ URBANA NON INCLUDONO IL GENERE?

Anche se le donne rappresentano circa il 50% degli individui che utilizzano i mezzi di trasporto pubblico tra la popolazione residente nelle aree urbane, emerge – a livello globale – che le modalità in cui è stata strutturata ed implementata la mobilità pubblica nelle città non prende in considerazione le diverse esigenze di genere rispetto all'utilizzo dei mezzi di trasporto urbani. Le politiche della mobilità pubblica urbana, dunque, non rispondono in maniera democratica alle diverse necessità che gli uomini e le donne hanno in termini di mobilità, piuttosto risultano essere a beneficio delle esigenze di spostamento degli uomini e non di quelle delle donne, o di persone che si identificano in altre identità di genere. Eppure, il genere risulta essere uno degli aspetti più determinanti nella scelta del tipo di mezzo di trasporto, nonostante ciò, il *mainstreaming* di genere non è ancora stato sistematicamente incluso nella pianificazione e nei progetti di trasporto e mobilità urbana<sup>03</sup>.

Vi sono molteplici fattori che sostengono la *gender-blindness*<sup>04</sup> degli interventi e delle politiche legate alla mobilità urbana. Un aspetto determinante è legato alla scarsa rappresentazione delle donne negli ambiti tecnici che gravitano intorno alla mobilità urbana, come – tra gli altri – quello dell'ingegneria, dell'energia, della tecnologia e delle istituzioni politiche<sup>05</sup>. Non solo la scarsa rappresentazione delle donne in questi ambiti sfavorisce il *gender mainstreaming* delle politiche sulla mobilità urbana, ma anche il fatto che i curriculum universitari degli ambiti di riferimento alla mobilità urbana, come l'ingegneria, spesso si limitino ad approfondire aspetti prettamente tecnici, legati all'efficienza e al risparmio economico, induce a trascurare i diversi bisogni di mobilità delle donne e di altre categorie generalmente fragili, come quella delle persone

01) European Commission (2022), *Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers*, doi:10.2832/482141 ISBN 978-92-76-43792-5

Civitas (2014), *Smart Choices for Cities – Gender equality and mobility: mind the gap*, <https://civitas.eu/tool-inventory/civitas-policy-note-gender-equality-and-mobility-mind-the-gap>

Ramboll (2021), *Gender and (smart) mobility*, [https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility\\_report-komprimiert.pdf](https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility_report-komprimiert.pdf)

Uteng, T.P. (2021). *Gender gaps in urban mobility and transport planning*. In *Advances in transport policy and planning* (pp. 33–69).

<https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.07.004>

02) Uteng, T.P. (2021), *op. cit.*

03) Civitas (2014), *op. cit.*

04) *Approccio alle politiche pubbliche che ignora la dimensione di genere.*

05) Ramboll (2021), *op. cit.*

anziane, dei disabili, dei migranti, o delle bambine e dei bambini. L'assenza di curricula di studio che affrontino adeguatamente questioni di genere, unita alla prevalenza degli uomini negli ambiti chiave della mobilità urbana, determina la prevalenza di una visione maschile nelle politiche di mobilità, e la conseguente mancanza di strumenti e approcci per riconoscere i bisogni delle donne. Ne risulta che dalla pianificazione e alla scelta delle soluzioni per la mobilità, fino al design dei mezzi di trasporto, non si tenga conto delle esigenze dell'utenza connotate dal genere.

Un'altra conseguenza della *gender-blindness* è la raccolta di dati sulla mobilità non disaggregati per genere a livello nazionale. Tali dati non dovrebbero limitarsi al genere dell'utenza, ma riguardare anche le abitudini di utilizzo dei trasporti pubblici come gli orari e la frequenza degli spostamenti settimanali. È infine essenziale che queste informazioni vengano condivise con i decisori politici delle politiche per la mobilità urbana<sup>06</sup>.

Nel loro insieme, tutti questi fattori alimentano una situazione di sostanziale inconsapevolezza, da parte delle autorità politiche e degli addetti ai lavori, delle difficoltà e dei bisogni delle donne rispetto alla fruizione dei trasporti pubblici<sup>07</sup>.

## 1.2 LE ESIGENZE E LE DIFFICOLTÀ DELLE DONNE NELLA MOBILITÀ URBANA

Le donne e gli uomini hanno esigenze di mobilità e modalità di utilizzo dei trasporti urbani che differiscono profondamente. Diversi studi hanno raccolto robuste evidenze sugli elementi caratterizzanti la mobilità delle donne in contesti nazionali differenti, identificando aspetti ricorrenti nella mobilità femminile:

- i **Maggiore utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico.** Le donne compiono generalmente con i mezzi pubblici quasi il 50% di viaggi in più rispetto alla controparte maschile. Nonostante ciò, ovunque i sistemi di mobilità urbana tendono ad essere pianificati in funzione di modalità di spostamento più tipiche degli uomini, vale a dire concentrando l'offerta di servizi nelle ore di punta e favorendo una modalità di trasporto individuale<sup>08</sup>.
- ii **Viaggi più complessi, brevi, con un maggior numero di fermate, lontano dagli orari di punta.** Tendenzialmente le donne percorrono distanze più brevi rispetto agli uomini, che invece di solito utilizzano i mezzi di trasporto per ragioni lavorative e compiendo percorsi più lunghi. Inoltre, le donne compiono un maggior numero di spostamenti non lavorativi al di fuori delle ore di punta ed effettuano un numero superiore di fermate lungo il percorso, per svolgere le commissioni domestiche e/o occuparsi della cura di minori, anziani e persone non autosufficienti<sup>09</sup>. Queste modalità di spostamento rispecchiano la tradizionale divisione dei ruoli fra uomo e donna, ancora dominante in diversi sistemi culturali. Infatti, nonostante negli ultimi decenni ci sia stato un aumento della loro partecipazione all'istruzione terziaria e al lavoro retribuito, le donne continuano ad essere le principali responsabili della cura dei familiari e della gestio-

06) Uteng, T.P. (2021), *op. cit.*

07) European Commission (2022), *op.cit.*

08) Ramboll (2021), *op.cit.*

09) Civitas (2014), *op.cit.*



ne dell'ambiente domestico. La limitata disponibilità di tempo al di fuori delle attività di cura, costringe le donne a prediligere impieghi part-time, localizzati preferibilmente non troppo lontano da casa per coniugare vita professionale e vita privata. Tali aspetti si riflettono sulle modalità in cui le donne usufruiscono dei mezzi di trasporto, andando a prediligere viaggi multipli e brevi nel corso di tutta la giornata, non prettamente nelle ore di punta e per raggiungere il posto di lavoro come nel caso degli uomini<sup>10</sup>.

**iii Maggiore attenzione alla sicurezza personale.** Le donne pongono particolare attenzione alla sicurezza personale quando devono utilizzare i mezzi di trasporto pubblici. Emerge infatti da un'inchiesta che ha coinvolto a livello internazionale 1743 donne e 1747 uomini, che il timore per l'incolumità personale è un deterrente nell'utilizzo dei mezzi pubblici più frequente tra le donne che tra gli uomini di 36 punti percentuali. La paura per la sicurezza personale e di essere vittime di episodi di violenza e/o abusi sessuali è una delle difficoltà più rilevanti evidenziate dalle donne a livello globale. I timori sono collegati i) a situazioni specifiche come aspettare i mezzi di trasporto in zone poco frequentate/illuminate sicure, ii) all'assenza di personale all'interno dei mezzi di trasporto e alle fermate; iii) in generale all'utilizzo dei trasporti durante le ore notturne<sup>11</sup>. Le preoccupazioni per la sicurezza personale portano molte donne a limitare i propri viaggi, soprattutto nelle ore serali; il fatto di non avere accesso a un sistema di trasporti percepito come sicuro va a limitare ulteriormente le possibilità per le donne di partecipare attivamente alla vita della propria comunità, nonché a quella professionale<sup>12</sup>.

Le difficoltà di genere connesse alla mobilità urbana si intensificano ulteriormente per le donne incapienti o del tutto prive di un reddito. Appartengono a questo gruppo molteplici categorie di donne, tra cui ad esempio: i) le studentesse, ii) le donne anziane, iii) le donne disoccupate, iv) le lavoratrici in lavori informali, v) le donne migranti di prima e seconda generazione, vi) le madri single. Andando a semplificare le difficoltà vissute dalle donne con limitate possibilità economiche, si può affermare che spesso incorrono in problemi economici che non permettono loro un accesso regolare ai mezzi di trasporto e quindi la possibilità di mantenere un lavoro, anche informale; se vivono in zone periferiche prive di una rete di trasporti affidabile e sicura, si vedono negata qualsiasi prospettiva, anche flebile, di emancipazione economica; per le donne migranti, a queste difficoltà se ne aggiungono altre ancor più penalizzanti, come non riuscire a comprendere il funzionamento del trasporto pubblico a causa di barriere culturali e linguistiche, da cui conseguono veri e proprie forme di esclusione sociale<sup>13</sup>.

10) Uteng, T.P. (2021), op. cit. Ramboll (2021), op.cit

11) Ramboll (2021), op.cit.

12) URBACT (2022), Gender equal cities, <https://archive.urbact.eu/urbact-releases-2022-gender-equal-cities-report#:~:text=URBACT%E2%80%99s%20latest%20Gender%20Equal%20Cities%20report%2C%20released%20at,travel%2C%20work%2C%20play%20and%20live%20in%20urban%20environments>.

13) European Commission (2020), op.cit.

## 1.3

# ESEMPI E RACCOMANDAZIONI PER IL GENDER MAINSTREAMING DELLE POLITICHE DELLA MOBILITÀ URBANA

Seppur in maniera non ancora sistematizzata, esistono delle esperienze, esperimenti pilota, nonché evidenze dalla letteratura, che inglobano e affrontano la questione di genere nell'ambito delle politiche e degli interventi di mobilità urbana.

Ci sono diversi esempi a livello europeo – legati soprattutto ad iniziative intraprese da singole città – in cui è stata integrata una valutazione di genere nella definizione, implementazione e valutazione delle politiche sulla mobilità. La città di Vienna ad esempio ha istituito a partire dal 1990 un Dipartimento per il *Gender Mainstreaming* che – fra i vari compiti – ha la responsabilità di assicurare che i mezzi di trasporto pubblici rispettino i bisogni dei diversi target di viaggiatori e viaggiatrici, incluse le donne. Molta attenzione è quindi posta ad aspetti importanti per favorire la mobilità delle donne, come l'illuminazione pubblica<sup>14</sup>. Un altro esempio arriva dalla Svezia dove a partire dall'autunno del 2021 la città di Malmö ha deciso di integrare il mainstreaming di genere nelle politiche per il trasporto pubblico. Il processo di integrazione della prospettiva di genere è iniziato tramite delle consultazioni con studentesse delle scuole superiori, lavoratrici ed operatrici sanitarie e si è evoluto con dei focus group con rappresentanti dell'amministrazione locale e dei rappresentanti politici, dove è emerso che fra le maggiori criticità del trasporto urbano da un punto di vista di genere vi era la sicurezza durante le ore notturne. Alcune municipalità – a seguito delle consultazioni e dei focus group - hanno implementato varie misure per aumentare la sicurezza, tra cui: i) eliminazione delle siepi oscuranti in prossimità di fermate, ii) illuminazione dei tunnel e delle zone buie, iii) previsione del *night-stops* degli autobus<sup>15</sup>. Un aspetto sicuramente rilevante dell'esperienza svedese è il coinvolgimento diretto delle donne per capirne necessità e difficoltà.

Un altro caso interessante – seppur per motivazioni diverse dai precedenti – è quello del Marocco, dove nelle città di Rabat-Salé nel 2011 e a Casablanca nel 2012 sono state costruite delle reti tramviarie. L'aspetto da menzionare rispetto agli interventi, che è stato evidenziato da uno studio di valutazione condotto dall'Agenzia francese per lo Sviluppo<sup>16</sup>, è che entrambe le linee tramviarie hanno avuto degli impatti positivi per gli abitanti delle zone, incluse le donne. In origine gli interventi non erano stati pensati in un'ottica di genere, eppure hanno favorito ed incentivato la mobilità al femminile. Questo dato può essere letto alla luce del fatto che il tram venga considerato dai passeggeri e dalle passeggere come un mezzo di trasporto comodo, tranquillo, facilmente accessibile anche per persone con disabilità, ben illuminato, e sicuro. La questione sicurezza è rilevante in particolar modo nella tratta di Casablanca, in cui lo staff è presente ad ogni fermata del tram, sia di giorno che nelle ore serali. Il tram riesce dunque a soddisfare quell'esigenza di sicurezza personale che abbiamo visto emergere come aspetto fondamentale per le donne nella scelta del mezzo di trasporto. Infatti il

14) Ivi

15) Civitas (2014), *op.cit.*

16) AFD (2021), *Ex-post evaluation of the impacts of the tramway systems of Casablanca and Rabat-Salé*, AFD éditions, <https://www.afd.fr/en/ressources-accueil>

60% delle donne intervistate a Casablanca ha affermato che preferiscono il tram ad altri mezzi di trasporto per tornare a casa perché è ben illuminato e ciò diminuisce le possibilità di subire una violenza. Inoltre, gli interventi tranviari sono stati accompagnati da una serie di altri lavori pubblici che hanno aumentato il decoro dei quartieri adiacenti alle linee, come: il rinnovamento delle strade e degli spazi pubblici e soprattutto il miglioramento della luce stradale; tali interventi hanno avuto degli impatti positivi per le donne, in particolare in termini di sicurezza. Infine le donne risultano essere tra le principali fruitrici di entrambi i tram: a Casablanca – ad esempio – il 13,5% dei viaggi che intraprendono le donne sono fatti tramite il tram, mentre gli uomini lo usano nel 7,7% dei casi. Il caso del Marocco fa dunque comprendere l'impatto positivo che gli interventi di mobilità urbana possono avere sulle donne, seppur in questo caso non sia stata fatta un'analisi dei bisogni di genere, che ragionevolmente avrebbe aumentato i benefici per la mobilità al femminile e anche le possibilità di movimento delle donne. Nell'ambito della letteratura sono diversi gli studi che si occupano di includere una dimensione di genere nelle politiche per la mobilità urbana. Sono stati selezionati per questa sezione due studi che si occupano del tema focalizzandosi su aspetti di forte rilevanza nella contemporaneità del sistema dei trasporti urbano.

**Come il digitale può favorire l'inclusione della dimensione di genere nella mobilità urbana**

- Una recente ricerca<sup>17</sup> ha identificato 117 articoli pubblicati su riviste accademiche in cui veniva affrontata la questione di genere e la sua intersezione con la digitalizzazione nel settore della mobilità. Ci si riferisce, in particolare, all'implementazione di piattaforme per l'utenza (ad esempio, *apps* per smartphone) che consentono di accedere, pagare e ottenere informazioni in tempo reale su una vasta gamma di servizi di trasporto pubblici e opzioni di trasporto privato, integrando le opzioni di trasporto più tradizionali (come traghetti, autobus e treni), con servizi *on-demand* (come *ride hailing* e *lift sharing*), supporto per modalità attive (come la camminata e il ciclismo) e l'accesso alla mobilità elettrica condivisa (come *e-bike* ed *e-scooter*). Alle autrici e agli autori degli articoli sono state poste delle domande ispirate alle linee guida SAGER (Sex and Gender Equity in Research) per evidenziare, tramite una SWOT analisi, in che modo il digitale contribuisca o meno ad una mobilità inclusiva dei diversi bisogni di genere e quali siano le opportunità da cui poter trarre vantaggio e gli ostacoli da evitare nell'impiego del digitale nei trasporti per le donne. Tra gli aspetti positivi e le opportunità che sono emerse dallo studio, sono state riportate le seguenti: i) il digitale per la mobilità tende a supportare i comportamenti di viaggio abituali delle donne che prevedono una combinazione di più mezzi di spostamenti e un maggiore utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico rispetto a mezzi di trasporto privati; ii) il digitale per i trasporti ha l'opportunità di poter aumentare la percezione di sicurezza delle donne, grazie all'inclusione di servizi condivisi e su richiesta (come ad esempio il *car-sharing*); iii) il digitale per la mobilità potrebbe capitalizzare i punti di forza della mobilità delle donne e facilitare l'accesso a comportamenti di mobilità che siano generalmente preferiti dal genere femminile; iv) le *apps* per i trasporti potrebbero includere importanti informazioni sulla sicurezza e contribuire, così, a risolvere i problemi di sicurezza legati alla mobilità. I risultati riportati dallo studio di McIlroy, in una realtà contemporanea in cui il mondo dei trasporti si accompagna sempre più a quello dei servizi digitali, sono molto rilevanti nell'ottica di ripensare le politiche della mobilità considerando le diverse esigenze di genere.

17) McIlroy, R.C. (2023), *Mobility as a service and gender: A review with a view*, *Travel Behaviour and Society*, Volume 32. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100596>.

## Le misure da adottare per rendere il settore dei trasporti ferroviari inclusivo – Il progetto DIAMOND

DIAMOND è stato un progetto finanziato dal programma europeo Horizon 2020 che si è concluso nel gennaio 2022. Il suo obiettivo principale è stato quello di fornire raccomandazioni e misure concrete da attuare con il fine di progredire verso un sistema di trasporto inclusivo ed efficiente che rispondesse ai bisogni delle donne. Nel corso del progetto, è stato prodotto un rapporto<sup>18</sup> in cui sono stati analizzati 4 casi di studio con l'obiettivo ultimo di fornire alle compagnie di trasporto, ai *policymakers*, alle autorità pubbliche, e altri stakeholders interessati, le conoscenze per promuovere l'uguaglianza di genere nel settore dei trasporti. Il rapporto ha consentito di definire delle misure volte a promuovere l'uguaglianza di genere nel settore dei trasporti in 4 casi studi esaminati nel progetto. Le misure proposte sono state definite in base ad una *mixed-methods research* che ha visto l'analisi di dati quantitativi (tramite AHP e tecniche di *machine learning*) e l'analisi dei dati qualitativi (attraverso un'analisi interdisciplinare, focus group e interviste semi-strutturate) che hanno permesso di definire le cosiddette *fairness characteristics*, ossia quelle caratteristiche che le infrastrutture urbane dovrebbero avere per tenere conto dei bisogni delle donne nel settore della mobilità pubblica. Le *fairness characteristics* sono state poi tradotte in delle *fairness measures* che i *policymakers*, insieme agli esperti nel settore della mobilità e dei trasporti, nonché ai decisori politici, possono utilizzare per ridefinire le politiche della mobilità urbana in un'ottica di genere. Lo studio di DIAMOND ha permesso anche di stabilire una gerarchia fra le misure rispondenti ai bisogni delle donne tramite l'utilizzo di AHP e della *Bayesian analysis* e anche di definire tramite la *sensitivity analysis* come i risultati possono differire fra culture diverse in Europa. In questo documento ci soffermeremo sul caso studio I che sembra essere il più rilevante nel contesto della nostra analisi e che si occupa di indagare le esigenze delle donne come utenti del trasporto pubblico ferroviario urbano. Nello specifico, lo studio mira a comprendere le esigenze delle donne in qualità di passeggere delle infrastrutture ferroviarie urbane e a fornire i mezzi per migliorare la qualità dell'infrastruttura ferroviaria, comprendendo le esigenze delle donne in termini di accessibilità, comfort e sicurezza all'interno delle stazioni e anche nelle zone adiacenti. A seguire si riportano quelle che sono state definite come le *fairness measures* per il caso di studio.

### Le *fairness measures* da adottare per includere le esigenze delle donne nell'infrastruttura ferroviaria

Adattare l'accesso alla stazione con rampe, scale mobili e ascensori per gli utenti con esigenze speciali

Orari coordinati tra le diverse modalità di trasporto nelle stazioni

Disponibilità di informazioni che indichino e consentano l'accesso alle destinazioni chiave

Aumentare l'illuminazione delle stazioni e dei loro dintorni

Migliorare i tempi di risposta del personale di sicurezza

La presenza di staff pronto a dare assistenza

Una risposta più veloce dello staff di sorveglianza in caso di necessità

Migliorare la progettazione dei posti a sedere in modo da soddisfare le esigenze e/o le necessità di donne in gravidanza, persone/accompagnatori/trici con bambini, persone disabili, ecc.

<sup>18</sup> Diamond (2022), *Revealing fair and actionable knowledge from data to support women's inclusion in transport systems, final impact assessment report*, <https://diamond-project.eu/download/d7-3-final-impact-assessment-full-paper/>

Visualizzare i servizi disponibili nella stazione successiva
Disponibilità di informazioni che indichino e consentano l'accesso a destinazioni chiave
Percorsi di collegamento e punti di accesso adattati a tutti gli utenti (comprese le persone a mobilità ridotta, le donne con bambini, ecc.)
Formazione delle persone che si occupano della linea di assistenza in materia di uguaglianza di genere

Fonte: *Diamond (2022)*

Come emerge dalla tabella, aspetti relativi all'accessibilità, disponibilità dei servizi, alla sicurezza personale e all'informazione sono determinanti nel definire l'esperienza e l'utilizzo dei mezzi di trasporto – anche se in questo caso legati al trasporto ferroviario – delle donne. Tali aspetti sono infatti rispondenti a quelle esigenze e difficoltà che le donne – come abbiamo precedentemente descritto – incontrano in quanto fruitrici di mezzi di trasporto pubblici pensati per lo più secondo standard ed esigenze maschili.

2

**OGGETTO DELLA  
VALUTAZIONE**

La valutazione pilota riguarda gli interventi per la mobilità urbana nell'ambito dell'agenda urbana e del programma operativo nazionale delle città metropolitane, cofinanziati da FSE e FESR 2014-2020. Come specificato nell'accordo di partenariato 2014-2020 *"in Italia – come in Europa – le aree urbane sono i contesti in cui convivono in maniera più esplicita che altrove risorse e criticità, asset rilevanti e nodi irrisolti per lo sviluppo regionale. Tale condizione ha rafforzato nel tempo l'esigenza di adottare un approccio fondato su un più efficace **coordinamento di strategie**, obiettivi e politiche alle diverse scale di intervento: da un lato, identificando le città come ambiti di applicazione preferenziale per un **approccio integrato alla programmazione** in cui gli aspetti spaziali, settoriali e temporali dell'azione progettuale siano fortemente coordinati anche attraverso il **coinvolgimento degli stakeholders locali** (in altre parole, riconoscendo come il montaggio di interventi differenziati, di tipo materiale e immateriale, e il valore aggiunto che da essi può generarsi, se inseriti in una strategia globale e condivisa, costituisca l'unico antidoto **per fronteggiare problematiche complesse e talvolta conflittuali quali quelle che si riscontrano all'interno delle città**); dall'altro, orientando ulteriormente verso le città il focus politico e finanziario delle politiche di coesione regionale"<sup>19</sup>.*

Gli interventi qui analizzati possono essere collocati nell'ambito del primo dei tre driver tematici comuni dell'Agenda urbana, che tengono conto delle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali cui le azioni per lo sviluppo urbano sostenibile intendono far fronte ai sensi dell'Art. 7 del Reg. UE 1301/2013, come di seguito illustrato:

1. Ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città tenendo conto delle sfide economiche, ambientali e climatiche delle città, verranno sostenuti l'avvio (o la prosecuzione o il completamento) dei piani di investimento per il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle infrastrutture di rete e dei servizi pubblici delle aree urbane con ricadute dirette e misurabili sui cittadini residenti e più in generale sugli utilizzatori della città.
  - a. azioni di mobilità e logistica sostenibile
  - b. azioni di risparmio energetico e fonti rinnovabili,
  - c. il miglioramento della gestione dei servizi collettivi erogati, facendo leva sulla dimensione tecnologica e organizzativa con il ricorso agli strumenti propri del paradigma "smart cities" insieme ad azioni di capacitazione istituzionale
  - d. il loro rafforzamento attraverso interventi in piccole infrastrutture e start-up di nuovi servizi
2. Pratiche e progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati.
3. Rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali. Con riferimento ai tre driver e con l'obiettivo di concentrare lo sforzo della policy negli ambiti urbani che maggiormente possono giocare un ruolo di rafforzamento della competitività e capacità di innovazione del paese, l'Agenda urbana si declina secondo due tipologie di territori che identificano le Autorità urbane rilevanti:
  - a. le **10 città metropolitane** individuate con legge nazionale (Bari, Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli, Roma, Torino e Venezia<sup>9</sup>;

<sup>19</sup>) Accordo di Partenariato-Italia p. 693

- Reggio Calabria<sup>10</sup>) e le **4 città metropolitane individuate dalle Regioni a statuto speciale** (Cagliari; Catania, Messina, Palermo);
- b. **le città medie e i poli urbani regionali**, ovvero le aree urbane densamente popolate che costituiscono i poli di erogazione di servizi – essenziali e di rango elevato – per aree vaste significative (**in primo luogo i Comuni capoluogo di Regione e Provincia**). In questi territori interverranno i Programmi Operativi Regionali che assumeranno come interlocutori privilegiati i Sindaci dei Comuni individuati come città medie e poli urbani regionali, ai fini dell'identificazione degli uffici responsabili del ruolo di Autorità urbana.

La strategia del Programma, a fronte di un fabbisogno estremamente elevato di miglioramento della mobilità nelle 14 Città metropolitane, si focalizza sullo sviluppo di alcune condizioni ritenute abilitanti:

- soluzioni di governo intelligente della mobilità urbana nel Comune capoluogo;
- nelle Città delle Regioni meno sviluppate, rafforzamento del trasporto collettivo su gomma;
- nelle Città delle Regioni più sviluppate e a Cagliari (area in transizione), sostegno alla mobilità ciclabile mediante l'interconnessione delle infrastrutture esistenti;
- ulteriore concentrazione delle risorse sulla mobilità sostenibile per favorire una ripresa ecologica e digitale dagli effetti della pandemia.

Gli interventi considerati ricadono nelle azioni del Programma collegate all'Obiettivo Specifico **2.2 "Aumento della mobilità sostenibile"** (RA 4.6 AdP) dell'Asse 2 "Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana":

- **azione 2.2.1** "Infomobilità e sistemi di trasporto intelligente" (Azione 4.6.3 AdP);
- **azione 2.2.2** "Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL";
- **azione 2.2.3** "Mobilità lenta" (Azione 4.6.4 AdP);
- **azione 2.2.4** "Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale".

Le pari opportunità tra uomini e donne sono perseguite dal Programma in maniera indiretta, sulla base di una generica considerazione delle potenzialità di alcune azioni, non specificate, di migliorare le condizioni di vita delle donne; e in modo più puntuale individuando una connessione tra sicurezza, esigenza maggiormente sentita dalle donne, e rinnovamento degli impianti di illuminazione pubblica e dei nodi di interscambio modale<sup>2</sup>. D'altro canto, la metodologia di selezione delle operazioni<sup>3</sup> non fornisce indicazioni su come integrare il principio di parità nella pratica attuativa. Non solo, dunque, la dimensione di genere del Programma appare debole, ma è anche probabile un suo ulteriore affievolimento nella fase attuativa. Questa criticità è ad esempio confermata dagli indicatori di risultato dell'Asse 2, riferiti alle persone, che non prevedono la disaggregazione per genere<sup>4</sup>.

Una prima considerazione sulle condizioni di valutabilità riguarda l'insufficienza delle fonti informative a livello di programma per analizzare il rapporto tra genere e politiche per la mobilità. Nella valutazione pilota si è reso quindi necessario ricorrere sia a fonti primarie che ad altre fonti secondarie non considerate nel Programma. In secondo luogo, nella selezione dei casi di studio, si è tentato dare rilievo a quelle Città metropolitane, tra le 14 beneficiarie del Programma, che hanno tenuto conto, in una qualche misura, della prospettiva di genere nel definire gli interventi per la mobilità. Una di queste doveva essere, ad esempio, la Città di Milano che, tramite il progetto "Sex and the City – Milan Gender Atlas"<sup>5</sup>, raccoglie dati per studiare le differenze di genere in



alcune sfere della vita urbana, tra cui la mobilità, ed ha adottato il *gender mainstreaming* come strategia per sviluppare le politiche urbane. Tuttavia, questi propositi iniziali sono stati ostacolati da numerose difficoltà incontrate nel tentativo di coinvolgere alcuni dei casi "sulla carta" più interessanti, difficoltà che mostrano come la dimensione di genere sia ancora poco considerata anche quando il mainstreaming di genere è un obiettivo dichiarato delle politiche.

Alla luce di queste difficoltà, si è scelto di sondare anche la disponibilità di alcune città capoluoghi di provincia la cui Agenda urbana è stata finanziata con risorse FESR dei programmi regionali e con risorse nazionali dei piani operativi complementari (POC). Alla fine hanno preso parte allo studio le **città di Bari e Napoli, Organismi Intermedi del PON Metro**, e il **Comune di Ragusa**. Inoltre, è stato coinvolto il **Comune di Perugia** che ha espresso un forte interesse nella valutazione pilota, ma non si è potuto procedere alla realizzazione del caso di studio in quanto il principale intervento dell'Agenda Urbana, la riqualificazione della principale stazione ferroviaria, era ancora in fase di avvio, dopo essere stato stralciato dall'Agenda urbana e inserito nel POC della Regione Umbria.

- **Città metropolitana di Napoli:** Realizzazione della Linea 1 della Metropolitana di Napoli
- **Città metropolitani di Bari:** 1) *"Adeguamento delle aree Park & Ride attraverso la dotazione di sistemi di automazione"*, 2) *MUVT START e altri interventi su piccola scala nel territorio per incentivare spostamento con trasporti pubblici*

## 2.1 OBIETTIVI DELLA VALUTAZIONE

Alla luce delle premesse appena illustrate, lo studio si pone i seguenti obiettivi:

- a) Capire se e come si è tenuto conto della dimensione di genere nella definizione delle strategie urbane per la mobilità sostenibile delle città metropolitane.
- b) Tentare di esaminare gli effetti degli interventi per la mobilità urbana da un punto di vista di genere e capire quali differenze vi sono per le donne e per gli uomini.
- c) Capire quali fonti sono necessarie per condurre questo tipo di analisi e come migliorare l'accesso a tali fonti (condizioni di valutabilità).
- d) Testare e fornire **informazioni utili alla messa a punto degli strumenti metodologici** (Attività B.1 - Elaborazione della metodologia per la valutazione in ottica di genere):
  - i. **predisposizione check-list** per raccogliere informazioni sull'utilizzabilità ed i potenziali aspetti di miglioramento degli strumenti di valutazione utilizzati;
  - ii. **analisi della qualità degli strumenti** utilizzati che fornisca indicazioni utili per la loro messa a punto finale.

### **Teoria del Cambiamento**

In linea con le indicazioni metodologiche della Commissione e con quanto previsto nel Toolkit messo a punto nel progetto MeS, si fa riferimento alla Teoria del Cambiamento (TdC) come metodo per definire gli effetti di genere che saranno indagati nella valutazione.

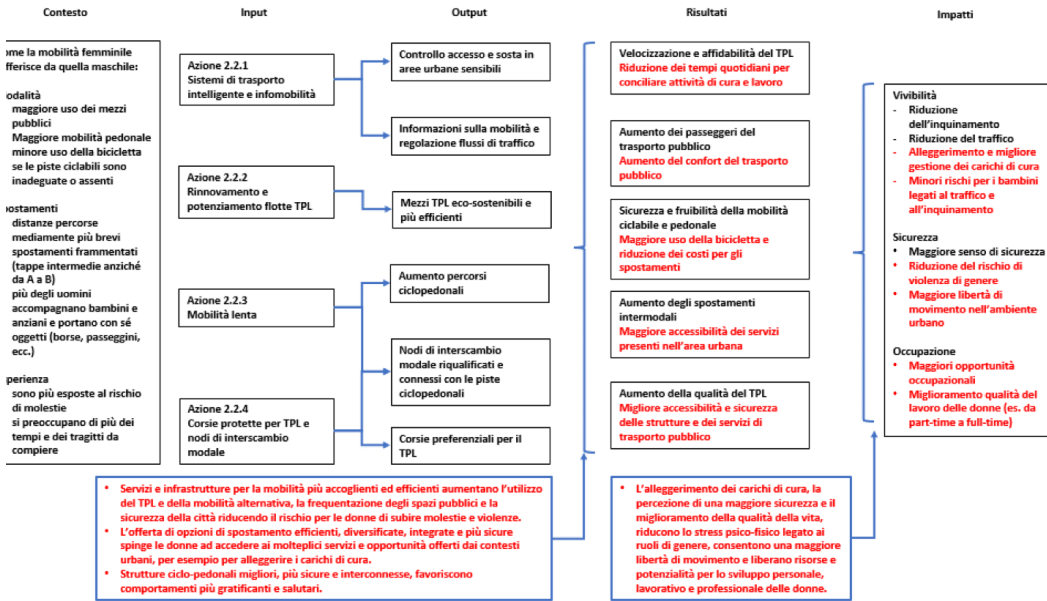
Come emerso dall'analisi della letteratura, esistono notevoli differenze tra donne e uomini nel modo di "agire" lo spazio urbano<sup>6</sup>. Per quanto riguarda l'ambito specifico della nostra analisi, tali differenze si possono riassumere nel maggiore utilizzo del trasporto pubblico da parte delle donne rispetto agli uomini, e nel fatto che la mobilità femminile sia caratterizzata da un numero maggiore di spostamenti quotidiani per conciliare, si ritiene, i compiti di cura con il lavoro retribuito. Di contro, nelle abitudini di mobilità maschile predomina il singolo spostamento quotidiano verso il luogo di lavoro e l'uso del mezzo privato.

Tradizionalmente l'organizzazione della città e dei trasporti pubblici sono stati concepiti sulla scorta dei comportamenti maschili. Questo ha portato a privilegiare gli investimenti nelle infrastrutture stradali e un'organizzazione del trasporto pubblico incentrata sulla gestione dei picchi di afflusso di passeggeri. Al contrario, l'innovazione della mobilità urbana tramite misure come la riduzione dell'uso dell'automobile, la promozione della intermodalità, ecc., migliora la qualità dello spazio urbano e rende la mobilità più affidabile, accessibile e sicura per le donne.

Partendo dalle considerazioni precedenti, si propone di seguito una definizione della TdC dell'Agenda urbana a partire dalla tipologia di operazioni finanziate in particolare dal PON Metro. Il contesto di partenza è dato dalle differenze che si possono rilevare tra le abitudini di spostamento delle donne e quelle degli uomini<sup>7</sup>. Quelli evidenziati in rosso sono gli effetti degli interventi definiti assumendo una prospettiva di genere.

Nei box inferiori sono indicati sommariamente gli assunti teorici secondo cui le azioni dell'Agenda urbana dovrebbero condurre ai risultati e agli impatti specificamente riferiti alla popolazione femminile. Nella discussione della TdC con gli stakeholder di "genere" si cercato, a partire da tali assunti, di testare i meccanismi del cambiamento e di conoscere per quali gruppi di donne gli interventi risultano efficaci.

Figura 1. Teoria del cambiamento in chiave di genere degli interventi per mobilità sostenibile dell'Agenda Urbana



Fonte: consorzio Lattanzio Kibs – Ismeri Europa

## Domande di valutazione

A partire dagli esempi di **quesiti valutativi riportati nel Toolkit** e dalla TdC dell'Agenda urbana, sono state definite le seguenti domande valutative:

- i. 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?
- ii. 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.?
- iii. 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?
- iv. 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?
- v. In che misura gli investimenti sono coerenti con la strategia UE di uguaglianza di genere e con la strategia nazionale di parità di genere?

## 2.2 APPROCCIO METODOLOGICO

Il cuore del disegno di valutazione sono **i casi studio su 3 Agende urbane nella programmazione 20214-2020**. La scelta di individuare come unità di analisi la città metropolitana/comune è stata dettata dal fatto che le strategie urbane sono definite a livello locale e ogni città ha definito un proprio Documento strategico preliminare e un proprio piano operativo.

Per ricostruire il contesto dell'Agenda urbana e preparare le attività sul campo, sono state condotte le seguenti attività:

- Intervista con l'Autorità di Gestione del PON Metro e OI per capire lo stato di avanzamento degli interventi e come si è tenuto conto del principio delle pari opportunità nel passaggio della programmazione all'attuazione degli interventi;
- Analisi dei dati di monitoraggio per esaminare la tipologia e lo stato di avanzamento fisico e procedurale dei progetti;
- Analisi dei piani settoriali delle Città metropolitane sulla cui base sono stati definiti gli interventi per la mobilità finanziati dal PON Metro.

Per la selezione dei casi di studio in un primo luogo sono stati utilizzati i seguenti criteri:

- Tipologia di regione
- Avanzamento della spesa;
- Avanzamento fisico dei progetti;
- Presenza di politiche e strategie urbane di *gender mainstreaming*.

Da una prima analisi per parole chiave ("donne", "conciliazione", "genere", "pari opportunità") delle Strategie urbane, è emerso che la differenziazione di genere dei bisogni è considerata in riferimento ai servizi di cura e ai servizi sociali, mentre solo il documento strategico di Bari cita, tra gli obiettivi della Città metropolitana, quello di attuare il "piano dei tempi e degli spazi per favorire la conciliazione vita-lavoro e dare pari opportunità lavorative alle donne"<sup>20</sup>.

Successivamente, affinando la ricerca sono stati elaborati i criteri che hanno condotto alla scelta dei tre casi e degli interventi, come di seguito illustrato:

- È stata condotta un'analisi a partire dal database di Opencoesione per individuare interventi previsti nel PON Metro 2014-2020 che, da soli o in combinazione con altri interventi integrati, sono apparsi in grado di generare quella massa critica di risorse che ha maggiori probabilità di impattare sulla vita dei cittadini e, dunque, delle donne. Sono stati privilegiati, perciò, interventi che potevano avere avuto un impatto potenzialmente elevato, sia per dimensione e importanza dell'investimento, sia per tipologia di intervento;
- Gli interventi, in assenza totale di dati di monitoraggio che consentano di fornire elementi sulla dimensione di genere, hanno già una base di studio o analisi o comunque, si pongono in un'ottica innovativa, con una vision sui bisogni di genere nel settore dei trasporti (come, ad esempio, gli interventi Mobility as a Service, che prevedono, cioè, l'uso del digitale per la mobilità);
- I casi rispecchiano delle specificità del tessuto urbano di riferimento e presentano anche differenziazioni tra loro, in modo da poter fornire ai programmatori anche una varietà di strumentazioni e di interventi su cui riflettere.

In conclusione, sono stati selezionati i seguenti interventi nelle tre città individuate come casi di studio:

- **Città metropolitana di Napoli:** Realizzazione della Linea 1 della Metropolitana di Napoli;
- **Città metropolitani di Bari:** 1) *“Adeguamento delle aree Park & Ride attraverso la dotazione di sistemi di automazione”,* 2) *MUVT START e altri interventi su piccola scala nel territorio per incentivare spostamento con trasporti pubblici;*
- **Città di Ragusa e Modica:** 1) Realizzazione della pista ciclabile in Marina di Ragusa e 2) Realizzazione di un sistema integrato per il trasporto pubblico e la mobilità urbana intelligente.

I casi di studio saranno realizzati tramite interviste ai seguenti soggetti:

- Responsabile dell’Autorità urbana;
- Uffici del Comune responsabili dell’attuazione degli interventi per la mobilità nonché di eventuali piani di conciliazione urbani, piani per ottimizzare i tempi della città, ecc.;
- Uffici comunali e altri soggetti istituzionali locali responsabili delle pari opportunità;
- Stakeholder rappresentativi degli interessi di genere.

Gli stakeholder sono cruciali per indagare gli effetti di genere degli interventi. Contestualmente all’avvio delle interviste con i referenti istituzionali, è realizzata una **mappatura dei possibili stakeholder urbani** da coinvolgere a partire dalla tipologia e dalla localizzazione degli interventi nell’area urbana. Questa operazione, data la sua complessità, è stata realizzata per il caso di Napoli e, in misura più limitata, per il caso di Bari. Per il caso di Napoli, si è tentato inoltre di coinvolgere i cittadini tramite un’indagine con modalità CAWI somministrata agli utenti di un gruppo social di auto-aiuto molto conosciuto in città.



# 3

**CASI STUDIO  
E ANALISI  
DEGLI INTERVENTI**



La scelta dei casi e degli interventi da analizzare, in un contesto programmatico sui trasporti che non ha tenuto conto del genere, non è stata un'operazione facile.

Interventi quali l'imprenditoria femminile, o altri interventi volti a ridurre il carico di cura (asili nido, ADI, etc.), fanno parte della strumentazione tradizionalmente associata alle policy di genere negli ultimi venti anni; il settore dei trasporti, da questo punto di vista, rappresenta un ambito assolutamente nuovo per il genere, dato che è poco diffusa la consapevolezza che, invece, essi possono produrre impatti molto significativi sulla vita delle donne.

I criteri che hanno condotto alla scelta dei casi e degli interventi sono stati i seguenti:

- è stata condotta un'analisi a partire dal database di Open Coesione, individuando interventi previsti nel PON Metro 2014-20 che, da soli o in combinazione con altri interventi integrati, sono apparsi in grado di generare quella massa critica di risorse che ha maggiori probabilità di impattare sulla vita dei cittadini e, dunque, delle donne. Sono stati privilegiati, perciò, interventi che potevano avere avuto un impatto potenzialmente elevato, sia per dimensione e importanza dell'investimento, sia per tipologia di intervento;
- gli interventi, in assenza totale di dati di monitoraggio che consentano di fornire elementi sulla dimensione di genere, hanno già una base di studio o analisi o comunque, si pongono in un'ottica innovativa, con una vision sui bisogni di genere nel settore dei trasporti (come, ad esempio, gli interventi Mobility as a Service, che prevedono, cioè, l'uso del digitale per la mobilità);
- i casi rispecchiano delle specificità del tessuto urbano di riferimento e presentano anche differenziazioni tra loro, in modo da poter fornire ai programmatori anche una varietà di strumentazioni e di interventi su cui riflettere.

La scelta è dunque ricaduta sul caso della Linea 1 della Metropolitana di Napoli, un grande progetto che ha investito la città negli ultimi 40 anni, che ha rappresentato per molti aspetti una buona prassi e che ha cambiato effettivamente il volto della città e rivoluzionato gli spostamenti cittadini, e sul caso della strategia di mobilità urbana sostenibile del PON Metro 2014-20 del Comune di Bari, che presenta un ventaglio di azioni, realizzate e da realizzare, con una vision urbana innovativa e con elevato impatto potenziale sulle donne.

## 3.1 IL CASO DELLA LINEA 1 DELLA METROPOLITANA DI NAPOLI

La scelta di approfondire il caso della Linea 1 della Metropolitana di Napoli deriva da una serie di fattori. Nell'analisi degli interventi finanziati dal PON Metro, infatti, sono stati rinvenuti alcuni interventi connessi al completamento della Linea 1 della Metropolitana, capaci di produrre massa critica se visti nel quadro di insieme dell'intero progetto.

Si tratta di due interventi del PON METRO di cui il più importante da un punto di vista finanziario - circa 70 milioni di euro - consiste nel "Completamento delle Opere Civili e realizzazione delle Opere Tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli Tratta Dante (esclusa)/Municipio (inclusa)/Garibaldi (inclusa)/Centro Direzionale" e di un intervento di circa 10 milioni di euro che consiste nel "Cofinanziamento della progettazione, costruzione, fornitura, collaudo e immissione in rete di 9 elettrotreni", che prevede l'utilizzo di circa 2 milioni di euro di fondo di rotazione.

Tabella 1. Progetti finanziati col PON METRO relativi alla Linea 1 della Metropolitana

Titolo Progetto	Sintesi del Progetto	Grande progetto	Finanziamento UE	Finanziamento Stato Fondo rotazione	Finanziamento pubblico totale	Impegni	Pagamenti
Cofinanziamento della progettazione, costruzione, fornitura, collaudo e immissione in rete di 9 elettrotreni della Linea 1 della Metropolitana di Napoli	Contratto applicativo di n. 6 treni (il settimo treno oggetto del medesimo contratto finanziato con risorse BEI)	Completamento delle Opere Civili e realizzazione delle Opere Tecnologiche della Linea 1 della metropolitana di Napoli tratta Dante (esclusa)/ Municipio (inclusa)/ Centro direzionale	60.042.857 €	- €	60.042.857 €	57.611.400 €	16.155.565 €
Cofinanziamento della costruzione, fornitura, collaudo e immissione in rete di 9 elettrotreni della Linea 1 della metropolitana di Napoli	Cofinanziamento della costruzione, fornitura, collaudo e immissione in rete di 9 elettrotreni della Linea 1 della metropolitana di Napoli		7.824.114 €	1.956.029 €	9.780.143 €	9.734.340 €	- €
<b>Totale</b>			<b>67.866.971 €</b>	<b>1.956.029 €</b>	<b>96.823.000 €</b>	<b>67.345.740 €</b>	<b>16.155.565 €</b>

Fonte: rielaborazione su dati OpenCoesione (aggiornamento ad ottobre 2023)

Ovviamente, valutare l'impatto sul genere degli elettrotreni o del completamento delle opere civili acquistati col PON Metro, non era un'operazione isolabile dall'intero

progetto della Linea 1, finanziato perlopiù con risorse europee, nazionali, regionali provenienti dagli ultimi due cicli di programmazione. Il quadro finanziario complessivo del progetto è riportato nella tabella che segue.

Tabella 2. Quadro finanziario complessivo della Linea 1 della Metropolitana di Napoli

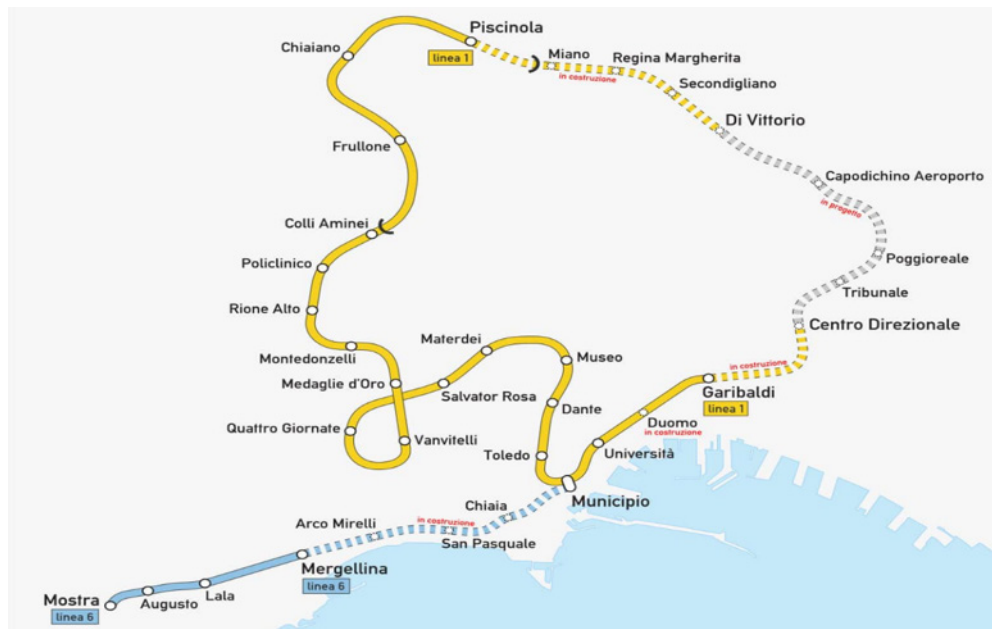
	UE	Stato	Regione	Comune	Altro	Totale
Piscinola-Dante	177.216.543	812.441.366	204.833.525	363.199.158	6.503.476	1.564.194.068
Dante Garibaldi	924.478.481	780.894.926	-	81.633.272	-	1.787.006.679
Totale	1.101.695.024	1.593.336.292	204.833.525	444.832.430	6.503.476	3.351.200.747

Fonte: rielaborazione dati Valutazione NUVAP SI.Valuta

Per l'intero progetto della Linea 1 della Metropolitana di Napoli, inoltre, si dispone già di una valutazione recente, che non ha indagato gli aspetti di genere ma indirettamente ha già isolato alcuni effetti rilevanti anche ai fini della valutazione di genere.

Nell'indagine sul campo, ancora, è stato confermato che si tratta di un progetto che ha prodotto effetti significativi sulla mobilità cittadina collegando quartieri periferici a quartieri centrali con 19 stazioni<sup>1</sup>, con evidenti effetti sul mercato del lavoro, sull'integrazione di quartieri periferici con il centro cittadino, sugli spostamenti e il raggiungimento dei luoghi di studio (soprattutto per gli studenti delle scuole superiori), di lavoro, di cura (ci sono delle stazioni che servono l'importante complesso di ospedali denominato "zona ospedaliera"), di svago (stazioni dell'arte nella parte definita "bassa" della Linea, cioè il centro cittadino con le stazioni dell'arte attraversate anche dalle vie commerciali della città).

Fig. 1 - Linea 1 della Metropolitana di Napoli



Fonte: web <https://www.campania.info/napoli/trasporti-napoli/metropolitana-napoli/>

### 3.1.1 PISTE PER LA VALUTAZIONE DI GENERE

La valutazione di cui si dispone concerne il "Contributo agli obiettivi di coesione del Grande Progetto Metropolitana di Napoli Linea 1"<sup>20</sup>, è a cura del NUVAP nell'ambito del Progetto SI.VALUTA a valere sul PON Governance 2014-20 e si è conclusa nel giugno 2022.

Essa si è proposta di verificare gli effetti dell'investimento della politica di coesione nella Linea 1 Metropolitana di Napoli sullo sviluppo urbano in termini distributivi e di equità nell'ambito di un approfondimento specifico sugli obiettivi tematici OT4.6 – Aumento della mobilità sostenibile in aree urbane - e OT7 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete all'interno delle valutazioni dell'Accordo di Partenariato 2014 – 2020.

I criteri di valutazione adottati dalla valutazione sono coerenti con gli indirizzi comunitari:

- Rilevanza e Coerenza: sono stati indagati gli obiettivi dell'intervento per comprendere se erano appropriati in relazione ai fabbisogni prioritari (rilevanza) ed è stata analizzata la coerenza per comprendere quanto l'intervento è coerente con altre linee di policy che mirano a risolvere le stesse esigenze o perseguono gli stessi obiettivi;
- Efficacia: è stato indagato il raggiungimento degli obiettivi (generali, specifici, operativi) che l'intervento si era posto;
- Efficienza: è stata analizzata la misura in cui i risultati del progetto sono stati raggiunti entro i tempi e costi previsti (Input) e quali effetti (positivi e/o negativi) il progetto ha generato anche in relazione ad altre alternative progettuali;
- Valore Aggiunto Ue: ha esaminato se e come sarebbe stato possibile implementare l'intervento oggetto di valutazione senza il contributo europeo garantendo la stessa qualità, scopo, tempi di realizzazione, ecc. È stato anche indagato in che misura gli interventi compiuti nell'ambito di programmi regionali e nazionali hanno contribuito agli obiettivi e alle priorità strategiche dell'UE.

Inoltre, ai criteri comunemente utilizzati nella valutazione delle Politiche di coesione, è stato aggiunto il **criterio dell'Inclusione**, rispetto al quale è stato esaminato come il progetto garantisce l'accesso e la qualità dei beni e servizi di base (cibo, energia, acqua, trasporti, servizi digitali, sanità, istruzione e formazione e alloggio) per le persone soggette a esclusione sociale e/o provenienti da contesti svantaggiati. Proprio quest'ultimo criterio ha dato origine ad alcuni *finding* che suggeriscono delle piste anche per la valutazione degli effetti di genere. Si riportano nel seguito i punti più salienti ai fini della presente valutazione sugli effetti di genere.

*"Gli obiettivi in termini di inclusione appaiono raggiunti solo parzialmente: sotto il profilo quantitativo la lettura degli indicatori mostra esiti positivi. La quasi totalità degli indicatori mostra rispetto ai valori medi un miglioramento complessivo della condizione socioeconomica della popolazione e della disponibilità totale di servizi. Di contro, la polarizzazione territoriale delle criticità riscontrate non sembra essersi ridotta in maniera sostanziale con lo sviluppo della Linea 1, quantomeno entro l'areale degli impatti diretti dell'infrastruttura. Una lettura dei medesimi fenomeni a scala urbana e a scala metropolitana potrebbero indicare esiti differenti. In particolare, merita segnalare:*

20) [https://www.valutazionecoesione.it/valutazioni/doc/2022\\_11\\_Rapporto\\_sintesi\\_Metronapoli\\_Si.Valuta.pdf](https://www.valutazionecoesione.it/valutazioni/doc/2022_11_Rapporto_sintesi_Metronapoli_Si.Valuta.pdf)

- un incremento del tasso di scolarizzazione complessivo pari al 24% entro il buffer degli impatti diretti, superiore dell'1% alla media comunale;
- un superiore incremento della scolarizzazione femminile dell'1% (+25%) rispetto al dato complessivo, ma sebbene inferiore alla media comunale;
- una riduzione del tasso di disoccupazione attiva del 2,6%, a fronte di un aumento di oltre l'1% a scala comunale;
- una riduzione della disoccupazione attiva femminile ancor più marcata, del 10% a fronte di un aumento della stessa a scala comunale del 9%, con una differenza quindi del 19%;
- un incremento del 380% dei servizi di istruzione e cultura, a fronte di un incremento a scala comunale del 300% e un incremento del 63% dei servizi sociali, assistenziali e di innovazione a fronte di un incremento a scala comunale del 33%" (pag. 84).

Per quanto alcuni di questi effetti si dispiegano nel lungo periodo, dato che il progetto della Metropolitana ha richiesto un lungo intervallo di tempo per la sua realizzazione (l'iter di costruzione e di analisi della Linea va dal 1977 al 2021, anche se ha avuto un significativo sviluppo negli ultimi 20 anni, con interventi di completamento ancora in corso), le interviste condotte sul campo confermano come la questione di genere, pur non essendo stata affrontata nel concept del progetto, è stata indirettamente (e forse inconsapevolmente) presa in carico: la letteratura, esaminata nel capitolo precedente, ci mostra come le donne preferiscano il trasporto pubblico a quello privato, e la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto così significativa, anche se mirava semplicemente alla riduzione del traffico cittadino, ha comunque rappresentato un'opportunità particolarmente significativa per le donne. Esse hanno infatti potenzialmente migliorato la propria condizione lavorativa avendo accesso a parti della città prima inaccessibili col trasporto pubblico e facilitato gli spostamenti relativi al carico di cura.

Dalle interviste è emerso anche che esistono due grandi "aggregati" della Linea metropolitana; la parte cosiddetta "alta", che collega l'area periferica di Chiaiano con il Vomero, passando attraverso la cosiddetta "zona Ospedaliera"<sup>21</sup> fino al Centro cittadino. Questa parte della Linea viene utilizzata per spostamenti di lavoro, di accompagnamento, relativi al carico di cura delle donne, restando più isolata al di fuori delle ore lavorative, con flussi di utenti che tendendo a ridursi con la chiusura degli uffici. Il personale presso le stazioni è carente rispetto alle necessità e non vi sono adeguati sistemi di videosorveglianza in grado di tutelare le donne che vogliono usufruire della metropolitana anche per motivi ludico-sociali, culturali e di svago in orari diversi da quelli di lavoro.

La parte bassa della Linea 1, invece, è quella relativa al centro città, in cui si riscontra l'addensamento delle cosiddette "stazioni dell'arte". Qui, su 19 stazioni, 12 sono state

21) La zona ospedaliera è un'area del comune di Napoli che ricade nei quartieri Stella (Colli Aminei), Arenella (cosiddetto Rione Alto) e Chiaiano, facenti parte rispettivamente della terza, quinta ed ottava Municipalità di Napoli.

Nella zona ospedaliera sono ubicati i maggiori nosocomi della città:

- ospedale Antonio Cardarelli: è il più grande ospedale del Mezzogiorno d'Italia, riferimento nazionale per la cura dei grandi ustionati, accoglie la sala operativa del servizio di soccorso medico di emergenza 118 della città metropolitana di Napoli;
- secondo policlinico universitario;
- facoltà di Medicina, Biotecnologie e Farmacia dell'università "Federico II";
- ospedale Pascale, centro di eccellenza per l'oncologia;
- ospedale Cotugno, specializzato nella cura delle malattie infettive;
- ospedale Monaldi, riferimento campano in cardiologia e malattie dell'apparato respiratorio;
- ospedale CTO di Napoli, riferimento campano in Ortopedia;
- ospedale Santobono Pausilipon, di rilievo nazionale specializzato in pediatria.

denominate "stazioni dell'arte" perché hanno standard di qualità architettonica e artistica rilevanti e alle stazioni si sono affiancati interventi di riqualificazione urbana di più ampio perimetro. In queste stazioni si registra un traffico passeggeri diverso: molti spostamenti sono relativi ai sempre più importanti flussi turistici della città, che si aggiungono a quelli dei lavoratori delle attività commerciali e di servizio alla filiera turistica; tali spostamenti si svolgono regolarmente nell'intero arco della giornata e le stazioni sono sempre affollate, anche per spostamenti relativi a motivazioni ludico-culturali.

L'affollamento di tali stazioni in tutti gli orari rende più sicure queste stazioni, anche in assenza di strumentazioni di sicurezza, come nel caso della parte "alta" della Linea metropolitana. In altri, termini, l'affluenza alle stazioni determina una maggior percezione di sicurezza, se non per il rischio di furto, per il rischio di aggressione che le donne possono subire.

Dalle indagini condotte emerge che non si dispone di dati sul flusso di traffico e gli spostamenti all'interno delle stazioni della Linea 1 per sesso, orario, motivazione dello spostamento. Sarebbe molto utile corroborare questi *finding* qualitativi emersi con indagini di questo tipo.

Si è provato anche a lanciare un'indagine CAWI sui principali gruppi social<sup>22</sup> della città, che però non ha avuto il riscontro desiderato nei tempi della valutazione. Per approfondire i primi esiti della valutazione di genere, dato che si è registrato anche un'assenza di stakeholder di rappresentanza degli interessi delle donne sul tema della mobilità urbana sostenibile e di associazioni, in genere, che si occupino della rappresentanza degli interessi delle donne se non su situazioni di grave disagio, quali quelle delle violenze e degli abusi, si deve costruire un terreno di collaborazione tra referenti politici, amministrazione e stakeholder che si occupano di mobilità urbana sostenibile e con quelli che tradizionalmente si occupano di pari opportunità e quelli ancora che si occupano di polizia municipale e legalità e sicurezza urbana. Mancano, infatti, dati sulle denunce di aggressione delle donne avvenute presso le stazioni della Linea 1.

Fattori facilitanti sarebbero la presenza di personale formato su temi relativi alla violenza di genere dentro e presso le stazioni con compiti anche di vigilanza, la presenza di orari coordinati tra le diverse modalità di trasporto nelle stazioni, il miglioramento dell'illuminazione all'interno e nelle zone adiacenti alle stazioni e l'uso di tecnologie. È stato infatti dimostrato da diversi studi valutativi che investimenti sul digitale (app affidabili e riconoscibili che forniscono informazioni sugli orari, sugli abbonamenti, sulla sicurezza) potrebbero ridurre le disuguaglianze e aumentare la percezione della sicurezza; la tecnologia, dunque, potrebbe contribuire a risolvere i problemi di sicurezza e aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico per le donne, laddove naturalmente la fascia di età delle utenti non rappresenti una barriera per l'utilizzo della tecnologia.

22) Sono stati identificati, infatti, vari gruppi social su cui far viaggiare l'indagine CAWI:

- Gruppi di quartieri serviti dalla Linea 1;
- Gruppi universitari generali;
- Gruppi universitari in ambiti di interesse alla nostra ricerca;
- Gruppi femministi;
- Gruppi di mamme/lavoratrici.

L'elenco dettagliato dei gruppi è riportato in allegato.

### 3.1.2 RISPOSTE ALLE DOMANDE DI VALUTAZIONE

Dopo aver descritto l'intervento si riportano, nel seguito, le risposte ai quesiti valutativi ripresi dal Toolkit per la valutazione di genere del progetto MeS.

***1. 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?***

Nel caso del progetto della Linea 1 della Metropolitana non si è tenuto conto dell'analisi dei bisogni di genere; si è registrato, anche nella situazione attuale, una difficoltà a individuare stakeholder che sono portatori degli interessi di genere coinvolti nella programmazione e attuazione degli interventi, anche se la sensibilità amministrativa registra un'attenzione al genere. Gli unici soggetti individuati, quali il Servizio Pari opportunità del Comune di Napoli, sono impegnati nella gestione e coordinamento della Rete antiviolenza, per donne che subiscono violenze continuative e necessitano di essere protette in strutture di accoglienza *ad hoc*. Tentativi di coinvolgere altri soggetti, quali rappresentanti sindacali di strutture importanti servite da alcune stazioni della Linea metropolitana o associazioni portatrici di interessi hanno prodotto risultati non rilevanti. Non esistono, nei fatti, stakeholder in grado di "incrociare" il tema dei trasporti con quello del genere.

Il tessuto aggregativo degli interessi delle donne è ancora molto allo stato embrionale ed agisce su situazioni prevalentemente emergenziali quali le violenze continuative sulle donne, e vi sono pochi soggetti che curano la rappresentanza degli interessi delle donne in via preventiva sui Tavoli dove le policy vengono programmate e attuate e sono limitate all'ambito sociale.

***2. 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.?***

L'infrastruttura fornita agli utenti è un'infrastruttura di mobilità importante, che collega periferia e centro, quartieri commerciali e punti di snodo rilevanti (stazione ferroviaria). Nel progetto di completamento è previsto anche il collegamento allo snodo aeroportuale. Pur non essendo stata pensata in chiave di genere, ed essendo stata finanziata nel corso degli ultimi 40 anni con varie fonti di finanziamento, essa apporta un indubbio beneficio alle donne, proprio perché la letteratura mostra come le donne utilizzino maggiormente il trasporto pubblico. Ciò è stato confermato nel corso dell'indagine sul campo.

***3. 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?***

L'estensione della linea metropolitana e l'eterogeneità dei quartieri che attraversa,



ci fa ipotizzare che le donne la utilizzino prevalentemente per spostamenti di lavoro (dalla periferia alle attività private turistico-commerciali del centro città, agli snodi di servizi pubblici essenziali quali il complesso ospedaliero), ma anche per spostamenti che riguardano le loro attività di cura (accompagnamento dei figli a scuola, accompagnamento per visite mediche e per cura di parenti ospedalizzati). Esse, però, data la scarsa sicurezza di alcune stazioni (ad esclusione delle "stazioni dell'arte" presenti nella parte bassa della Linea), non utilizzano la metro al di fuori degli orari di studio/lavoro per motivi di partecipazione alla vita sociale e culturale, se non nella parte "bassa" della metropolitana, quella relativa al centro città, dove l'affollamento diventa l'elemento di contesto che garantisce la sicurezza. [Un'analisi da strutturare riguarda l'analisi dell'impatto del progetto sulle donne per area e per quartiere.](#)

**4. 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?**

Purtroppo, il monitoraggio del progetto non ha colto la dimensione di genere né sono previsti indicatori specifici riferiti alle donne. Occorre anche ricordare che la molteplicità e frammentarietà delle fonti di finanziamento che hanno concorso a questo significativo intervento, hanno portato ciascuna le sue regole, i suoi indicatori, i propri tempi di realizzazione.

Occorre una forte azione di "capacitazione" delle amministrazioni per affrontare con indicatori ad hoc la dimensione di genere nel monitoraggio ma anche nelle valutazioni previste dai Piani 2021-2027, dove altre dimensioni, quali la sostenibilità, la povertà, la riduzione dei divari, e i numerosi obiettivi dell'Agenda 2030 si pongono involontariamente in concorrenza con la focalizzazione sul genere. In molti casi è stato rilevato che la [dimensione di genere](#) viene vista nell'ambito degli obiettivi che riguardano categorie vulnerabili, quali i poveri, gli immigrati, gli anziani, col risultato che [si perde completamente nel mare magnum di obiettivi e target che assumono spesso una rilevanza maggiore.](#)

Nella Programmazione 2021-2027 la sostenibilità ambientale, economica e sociale e la pressione su Agenda 2030 sembrano far perdere di portata l'obiettivo di genere a vantaggio dei temi ambientali ed energetici.

**5. In che misura gli investimenti sono coerenti con la strategia UE di uguaglianza di genere e con la strategia nazionale di parità di genere?**

Il progetto individuato trova una sua [coerenza ex post con la strategia UE di uguaglianza di genere](#), anche se è difficile ricostruire, senza un sistema di monitoraggio adeguato, senza una consapevolezza all'interno dell'Amministrazione della centralità degli interventi sui trasporti pubblici per il target donne, gli effetti del progetto. Tali effetti sono molto significativi per quanto riguarda gli spostamenti per motivi di lavoro, salute, carico di cura; andrebbero, grazie a un'azione di collaborazione più strutturata con le Amministrazioni di riferimento, meglio quantificati e descritti anche sul piano territoriale, data l'ampiezza dell'intervento.

La ricerca valutativa è servita proprio a ricostruire la consapevolezza, all'interno della filiera politico-amministrativa locale, dell'importanza degli investimenti sulla mobilità urbana per le donne.



Il Toolkit prodotto, nella classificazione degli interventi della politica di coesione ha inserito i trasporti nelle azioni indirette. Anche l'applicazione del digitale nei trasporti, il tema dell'energia e del cambiamento climatico possono comunque avere implicazioni indirette anche sul genere. Il digitale infatti migliora la percezione di sicurezza e dunque genera impatti positivi sull'utilizzo dei trasporti pubblici delle donne. Occorre però lavorare sulla consapevolezza degli effetti degli investimenti in questi settori sul genere, altrimenti non si disporrà di dati di monitoraggio adeguati a dimostrare tali ricadute.

## 3.2 IL CASO DELLA STRATEGIA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI PER IL PON METRO 2014-2020

Anche nel caso di Bari non è stato possibile individuare, all'interno del PON Metro 2014-2020, interventi o gruppi di interventi specificamente orientati al *gender* in tema di mobilità sostenibile.

Nonostante ciò, si è rilevato che le policy di mobilità urbana sostenibile, pur ponendosi obiettivi diversi, in primis il decongestionamento del traffico cittadino attraverso il potenziamento dei servizi pubblici, incidono notevolmente sul genere. Ciò in virtù di quanto già individuato nella teoria del cambiamento degli interventi di mobilità sostenibile per il PON Metro. Le donne, infatti, come si è visto hanno comportamenti di mobilità precipui:

- hanno maggiore propensione agli spostamenti brevi con mezzi pubblici e maggiore mobilità pedonale;
- si spostano con traiettorie più brevi e frammentate, con attenzione ai tempi, per diverse motivazioni (lavoro, carico di cura, accompagnamenti etc.) portando con sé oggetti funzionali agli obiettivi dello spostamento;
- usano le piste ciclabili solo se sicure, sia sul piano del rischio molestie che del rischio incidenti.

Nel caso di Bari sono stati individuati diversi interventi del PON Metro 2014-2020 di piccola-media "taglia" (in termini di dimensionamento finanziario), che sembrano aver innescato, però, dinamiche innovative in grado di impattare sulle donne.

L'Amministrazione Comunale con il PON Metro 2014-2020 ha effettuato investimenti per rinnovare il parco mezzi (circa 14 milioni di euro), per potenziare le "zone 10-20-30"<sup>23</sup> e i percorsi ciclabili, per l'installazione di paline intelligenti e la realizzazione di un sistema AVM, nonché per migliorare il sistema dei park and ride. Ha inoltre attivato ulteriori fonti di finanziamento per l'acquisto di ulteriori bus, la creazione di altri percorsi ciclabili e la realizzazione di un nuovo park and ride.

MUVT in BUS365 è l'agevolazione più rilevante e innovativa del pacchetto di incentivi. Essa consente, al costo di soli 20 euro, di viaggiare su tutti i mezzi pubblici cittadini; è rivolto a tutti i cittadini residenti o dimoranti e agli studenti della Città di Bari, e funziona

23) Sono così definite le aree della rete stradale urbana dove il limite di velocità è di 10-20-30 chilometri orari invece dei consueti 50 previsti dal Codice della strada in ambito urbano. La minore velocità consentita permette una migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni.

anche a rimborso se si è effettuata già la spesa successivamente al 1° gennaio 2023. L'intervento, finanziato prima con PON REACT (scadenza dicembre 2023), nelle edizioni degli anni successivi, sarà finanziata con il POC METRO (scadenza dicembre 2026). Contemporaneamente all'intervento sull'abbonamento calmierato, dunque, è stata rinnovata la flotta dei bus con un investimento complessivo di circa 14 milioni di euro, investimento che ha inciso sul miglioramento del servizio in termini di affidabilità, ma non ha potenziato le corse degli autobus né ha reso la percezione del servizio di autobus più affidabile e sicuro, salvo per la tratta per il centro città in cui i capolinea degli autobus sono stati combinati con i parcheggi park and ride.

*"Il progetto di incentivazione per l'abbonamento annuale ha avuto molto successo ed è stato subito rifinanziato con altri 5 milioni di euro. L'intervento ha portato ad un aumento delle persone che utilizzano i mezzi pubblici ed è stato pensato un suo prolungamento con altre fonti di finanziamento PON proprio per fidelizzare gli utenti all'utilizzo del Trasporto pubblico locale".*

*"La misura è chiamata di incentivo alla mobilità MUTV 365 bus è una misura in cui ci si abbona acquistando una carta, l'abbonamento avrebbe un costo annuale di 250 euro, ma il cittadino paga solo 20 euro, il resto è pagato da PON Metro. È stata introdotta nel 2022 grazie ai fondi REACT che hanno inserito nuovi assi (volti a contrastare gli effetti della pandemia).*

*La misura dell'abbonamento calmierato è piaciuta tanto ed è stata scelta molto dagli studenti, ma anche dagli anziani. Con questo abbonamento si possono prendere tutti gli autobus della città a tutti gli orari. Fino a qualche anno fa in città, gli orari delle corse non erano rispettati, ora molto di più. Sono più le donne degli uomini a prendere l'autobus al mattino, perché magari in famiglia si ha un'auto sola che è usata dall'uomo e anche perché utilizzare la macchina è più stressante dell'autobus." (Intervista al Comune di Bari)*

### **3.2.1 LA STRATEGIA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI PER IL PON METRO: IL PIANO STRAORDINARIO DI SOSTEGNO ALLA DOMANDA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE REACT**

La città di Bari si è dotata di un Piano di sostegno alla mobilità sostenibile aggiornato recentemente (ottobre 2023) che si ispira agli obiettivi di Agenda 2030, in particolare agli obiettivi 7 – energia pulita e accessibile, 11 – città e comunità sostenibili e 13 – lotta contro il cambiamento climatico.

L'Obiettivo 11 punta a rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili. L'indicatore 11.2, in particolare, mira ad assicurare l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente e, ovviamente, sostenibile con riguardo soprattutto ai bisogni delle fasce di popolazione più vulnerabili: donne, bambini, anziani e persone con invalidità.

L'Obiettivo 7 sostiene l'accesso di tutti a servizi di approvvigionamento energetico affidabili, moderni ed economicamente accessibili. L'indicatore 7.2, pone l'attenzione sull'aumento entro il 2030 delle quote di energie rinnovabili nel consumo totale di energia.

L'Obiettivo 13 si propone di adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze, ed in particolare l'indicatore 13.2 si prefigge di integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali.

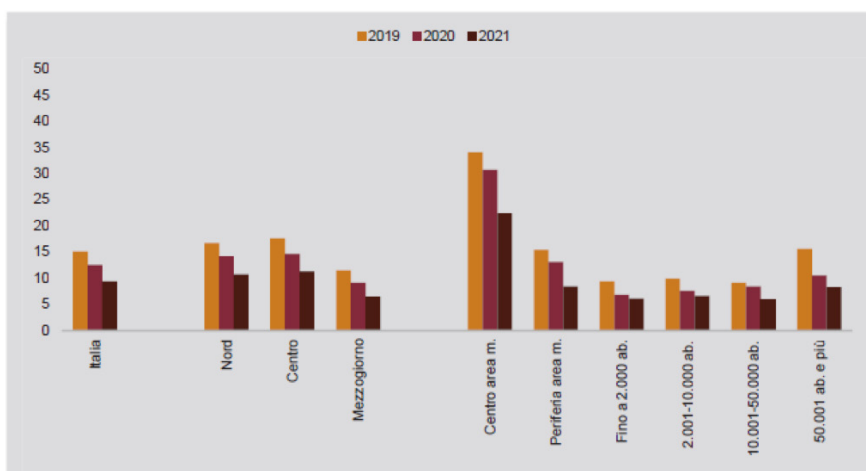
Figura 2. I 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile - 17 SDGS (Sustainable Development Goals)



Come si può notare, l'obiettivo della parità di genere, pur essendo presente, non è stato selezionato nell'ambito della strategia adottata. Nell'obiettivo 11, però, le donne vengono considerate anche dagli indicatori associati, tra le fasce della popolazione "più vulnerabili".

La strategia delineata parte da un'analisi molto attenta del rapporto ISTAT 2022 "Analisi delle Misure Statistiche del Goal 11", in cui si osserva che, dal 2019 al 2021, a seguito della pandemia, gli utenti classificati come assidui frequentatori dei mezzi pubblici con 14 anni e più sono passati dal 15,1 a una quota inferiore al 10%, mentre gli studenti che si recano nel luogo di studio solo con mezzi pubblici sono passati dal 28,5% a circa il 25%. Il calo si concentra in modo significativo nelle aree urbane: tra il 2019 e il 2020 si riduce di un quinto l'offerta di trasporto pubblico locale nei capoluoghi.

Fig.2 - Utenti Assidui dei mezzi pubblici, per ripartizione e per tipologia comunale di residenza. Anni 2019-2021



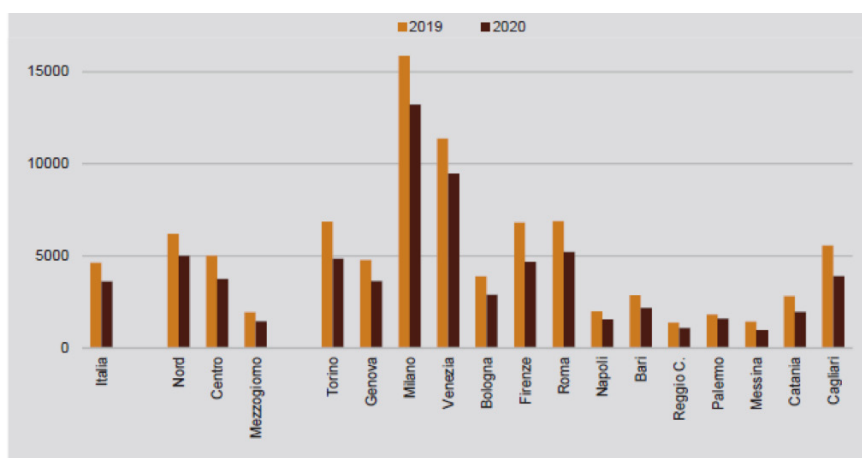
Fonte: Istat, Indagine sugli aspetti della vita quotidiana

Contemporaneamente, al 2020 si è registrata una caduta del 21,7% dell'offerta di trasporto pubblico locale (Tpl), che si è attestata a 3.622 posti-km per abitante. Anche tale fenomeno, come quello precedente, sono riconducibili ai lockdown che hanno caratterizzato il periodo della pandemia.

La distribuzione territoriale dell'offerta di TPL mostra, inoltre, profonde differenze tra le ripartizioni: 5.015 posti-km per abitante nelle città del Nord, 3.737 nel Centro e 1.455 nel Mezzogiorno.

In tutti i capoluoghi metropolitani si è rilevata negli ultimi anni, ad ogni modo, una riduzione dell'offerta di trasporto pubblico locale (TPL).

*Figura 3. Posti-km offerti dal TPL nei comuni capoluogo, per ripartizione e posti-km offerti dal TPL nei capoluoghi di città metropolitana. Anni 2019 e 2020 (posti-km per abitante)*



Fonte: Istat, Dati ambientali delle città

Tra gli interventi significativi già realizzati sono parcheggi ride and park, finanziati con il PON METRO 2014-20 azione 2.2.4 progetto BA 2.2.4.B "Adeguamento delle aree Park & Ride attraverso la dotazione di sistemi di automazione" per circa 980 mila euro, realizzati nel 2022.

Dei tre parcheggi realizzati, molto performante è il parcheggio quello che consente, in combinato con un servizio di navetta di raggiungere il centro di Bari; questa misura ha inciso positivamente sull'utilizzo dei mezzi pubblici.

#### **Descrizione progetto BA 2.2.4.B "Adeguamento delle aree Park & Ride attraverso la dotazione di sistemi di automazione"**

Come si legge dalla scheda progetto ammessa a finanziamento nel 2021, "il programma di razionalizzazione ed efficientamento del servizio TPL all'interno della città di Bari prevede, oltre agli interventi sulla flotta e sulle linee, il potenziamento del sistema dei **park and ride**. La strategia, infatti, prevede l'eliminazione dei capolinea nella zona centrale della città in favore di un incremento di zone di scambio tra le linee (fermate attrezzate) e di scambio intermodale (ferro-gomma o mezzo privato/pubblico) nei punti più periferici. In presenza di tali punti saranno intensificati i servizi di mobilità condivisa di tipo elettrico per favorire anche altre forme di mobilità sostenibile.

I destinatari dell'intervento sono i cittadini ed i city user metropolitani, i quali potranno beneficiare di servizi ed interventi finalizzati a migliorare e riqualificare i nodi di interscambio modale.

Questo permetterà di incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale e di forme di trasporto collettivo e condiviso, di favorire la diffusione di veicoli elettrici. I principali obiettivi che si intende conseguire con questa azione riguarderanno la riduzione del traffico all'interno dell'area urbana, anche per quei cittadini che vengono da aree extra urbane. I benefici attesi riguarderanno la riduzione delle emissioni di CO2 ed il conseguente miglioramento dell'aria (PM10)

L'intervento per l'adeguamento degli accessi all'area di sosta, Park & Ride, multipiano POLIPARK prevede l'integrazione con i varchi del Policlinico per la gestione integrata del sistema sosta e Park & Ride nel comprensorio ospedaliero.

L'intervento per l'adeguamento delle aree di parcheggio esistenti consisterà nella sostituzione dell'intero sistema di automazione del parcheggio multipiano, ormai obsoleto con un sistema, di gestione integrato con gli interventi dei progetti Smart Mobility e MUSICA II.

I sistemi informativi che regoleranno la gestione dei parcheggi, condivideranno le informazioni sullo stato occupazionale delle aree di sosta con il sistema ITS centralizzato permettendo ai singoli utenti di essere costantemente aggiornati sulla disponibilità dei parcheggi.

L'intervento prevederà l'installazione di barriere automatizzate in grado di riconoscere i veicoli autorizzati, di emettere biglietti e abbonamenti del Park & Ride interoperabili col sistema Smart Mobility".

Con l'avvento di REACT la strategia è stata aggiornata e rimodellata sugli obiettivi di Agenda 2030; essa prevede un ventaglio diversificato di interventi volti a promuovere la cultura della mobilità sostenibile, come riportato nella tabella che segue.

*Tabella 3. Risorse programmate per gli interventi per la mobilità nella città di Bari*

<b>Tipologia</b>	<b>Misura</b>	<b>Azione</b>	<b>Importo (€)</b>
INCENTIVI	MUVT IN BICI	Acquisto Bici	400.000,00
		Rimborso KM	110.000,00
	MUVT IN BUS 365	Voucher 365	10.500.000,00
		Sistemi 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 MAS (sub-investimento 1.4.6 del PNRR)			990.000,00
PIANI SPOSTAMENTO CASA-SCUOLA			215.000,00
INFRASTRUTTURE SMALL SCALE MULTIMODALITA'			1.100.000,00
COMUNICAZIONE, ASSISTENZA AMMINISTRATIVA, TECNICA, ADEGUAMENTO TECNOLOGICO MAAS			200.470,85
TOTALE			17.845.470,85

Fonte: Comune di Bari, Agenda Urbana

Come sintetizza la tabella, sono diversi gli interventi realizzati o previsti, potenzialmente in grado di impattare sulle donne:

- incentivi per acquisto bici (400 mila euro). La misura, lanciata nel 2019, ha previsto l'assegnazione di incentivi economici, sotto forma di sconto, finalizzati l'acquisto di biciclette nuove di fabbrica e ricondizionate, per uso urbano, non sportivo, e dispositivi di micro-mobilità elettrica, con obiettivo di stimolare i cittadini all'adozione di stili di vita più salutari, ad aumentare gli spostamenti sostenibili e a contrastare gli effetti dell'inquinamento da traffico veicolare;
- rimborso chilometrico per chi utilizza la bicicletta (100 mila euro). A partire dal 2019 il Comune di Bari ha avviato un programma per il tracciamento e il rimborso chilometrico relativo agli spostamenti, casa scuola e casa lavoro, effettuati in bicicletta nell'area urbana, utilizzando un sistema certificato per il tracciamento dei km percorsi dagli utenti;
- incentivi per spostamenti a piedi in un'ottica di shift modale, cioè spostamenti a piedi finalizzati al ricorso al TPL (150 mila euro). Dall'inizio della misura (2019) sono stati erogati oltre €120.000,00 di incentivi per il rimborso chilometrico nell'ambito dell'iniziativa del MISE (ex Ministero per la transizione ecologica).  
*"Con MUVT a PIEDI, si vuole sperimentare una piattaforma di gamification per favorire gli spostamenti a piedi a sostegno delle altre misure previste nel presente Piano per incentivare lo shift modale. A tal proposito all'interno della*

*App PIN BIKE, attualmente in uso per la misura di tracciamento e rimborso chilometrico in bici, verrà sviluppato un modulo apposito per il tracciamento degli spostamenti multimodali che coinvolgono i mezzi del TPL locale<sup>24</sup>;*

- abbonamento calmierato (10 milioni di euro) e sistema di monitoraggio degli abbonamenti e dei passeggeri degli autobus (700 mila euro);
- servizio di monopattini, biciclette in sharing (600 mila euro). Il servizio di Bike sharing è partito a gennaio 2023 con 50 stazioni e 200 mezzi, in percentuale pari tra biciclette a pedalata assistita e muscolari. Inoltre, è attivo anche il servizio di scooter sharing con 55 mezzi elettrici;
- sperimentazione per incentivare l'uso delle piattaforme MaaS<sup>25</sup> per sostenere viaggi intermodali e studiare la risposta dei cittadini in termini di soddisfazione e convenienza economica (990 mila euro);
- programma Primus (180 mila euro). Il comune di Bari prevede la definizione di una misura di incentivazione all'uso dei mezzi in sharing, per quei cittadini che non hanno mai utilizzato strumenti di mobilità condivisa con erogazione di voucher con importo predefinito;
- Piani di spostamento casa-scuola. Il Comune di Bari vuole promuovere la cultura della Mobilità Sostenibile in modo capillare su tutto il proprio territorio supportando tutte le scuole operanti nel Comune di Bari, nella realizzazione di Piani Spostamento Casa Scuola (PSCS, 215 mila euro);
- interventi small scale per la multi-modalità (1 milione e 100 mila euro). Si tratta di piccoli interventi che possano favorire lo shift modale verso la mobilità sostenibile, risolvendo alcuni problemi tipici, come quelli legati alla sicurezza o alla insufficiente disponibilità di spazi e infrastrutture destinate al parcheggio e alla custodia dei mezzi.

Molti di questi interventi previsti sono ancora da realizzare, ma l'analisi della letteratura sull'impatto che i diversi interventi nel settore dei trasporti hanno sulle donne e sui comportamenti delle donne in tema di trasporti, ci fanno pensare che essi hanno grandi potenzialità di incidere sul genere. Ciò è vero per tutti gli interventi di miglioramento dell'affidabilità, accessibilità e sicurezza del trasporto pubblico.

Sarebbe interessante, perciò, prevedere nei Piani delle valutazioni 2021-27 - di cui le Autorità di Gestione dei fondi devono dotarsi, secondo il Regolamento (UE) n. 1060/2021 recante disposizioni comuni sui Fondi europei per le politiche di coesione<sup>26</sup> - siano previste attività di valutazione riferite al genere, in grado di intercettare le ricadute degli interventi nel settore dei trasporti.

24) Piano straordinario di sostegno alla domanda di mobilità sostenibile REACT della città di Bari, ottobre 2023 pag. 18.

25) Mobility as a Service (uso del digitale per la mobilità) è un termine usato per descrivere l'uso del digitale, in particolare le piattaforme nei servizi di trasporto (ad esempio app per smartphone) che consentono agli utenti di farlo accedere, pagare e ottenere informazioni in tempo reale su una vasta gamma di servizi pubblici e opzioni di trasporto privato, integrando le opzioni di trasporto "tradizionali" (come traghetti, autobus e treni), con servizi on-demand (come ride hailing e lift share), supporto per modalità attive (come camminare e ciclismo) e l'accesso alla mobilità elettrica condivisa (come eBike e eScooter). Come dimostra la letteratura sulle conseguenze dell'uso del digitale per la mobilità sulle donne, essa supporta già attuali comportamenti di viaggio delle donne migliorando le informazioni sui trasporti, orari e tariffe, aumentando le occasioni di spostamenti multimodali e la sicurezza (cfr. *Mobility as a service and gender: A review with a view* - ScienceDirect).

26) Tale regolamento prevede, infatti, che entro un anno dalla decisione di approvazione dei Programmi (art. 44.6), ciascuna Amministrazione titolare di Programmi 2021-2027 presenti al Comitato di Sorveglianza (CdS) per l'approvazione un Piano delle Valutazioni (PdV) che può riguardare più di un Programma (art. 44.5) seguendo l'intero periodo di programmazione.



## 3.2.2 RISPOSTE ALLE DOMANDE DI VALUTAZIONE

Dopo aver descritto l'intervento si riportano, nel seguito, le risposte ai quesiti valutativi ripresi dal Toolkit per la valutazione di genere del progetto MeS.

***1. 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?***

Anche nel caso del pacchetto diversificato degli interventi programmati e in parte attuati dalla Città di Bari non si è tenuto conto dell'analisi dei bisogni di genere quanto piuttosto da esigenze di riduzione del traffico cittadino. Nonostante ciò, si registra la presenza di un forte presidio politico del tema dei trasporti e pari opportunità riferite alle donne; l'Assessore alle pari opportunità, infatti, ha maturato una profonda conoscenza dei fabbisogni e dei comportamenti di mobilità delle donne, anche se non si è riusciti ad individuare stakeholder che sono portatori degli interessi di genere coinvolti nella programmazione e attuazione degli interventi sui trasporti. Tali assessorati non dispongono direttamente delle risorse destinate al trasporto pubblico locale e la mobilità urbana; l'impatto sulle donne è anche conseguenza di un'azione di pressing sugli altri assessorati per poter realizzare gli interventi ad esse necessari.

***2. 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.?***

La varietà degli interventi realizzati e previsti a supporto della mobilità sostenibile è rivolta indifferentemente a uomini e donne, che sembrano beneficiare in egual misura degli interventi realizzati. Nonostante ciò, occorrerebbe pianificare valutazioni mirate, da prevedere nei Piani di valutazione 2021-27, perché alcuni interventi quali il potenziamento della flotta di autobus abbinato all'abbonamento calmierato – ma anche a tanti altri interventi quali incentivi per l'acquisto e uso di biciclette e monopattini, incentivi per la mobilità a piedi, etc. – sembrano avere un potenziale impatto di rilievo sulle donne. Ciò è vero per gli spostamenti dalle periferie e dalle zone circostanti l'area metropolitana in direzione del Centro città. Data l'età media delle donne e il carico di cura e la mancanza di una rete metropolitana, spesso il tema dell'accessibilità dei trasporti assume a Bari una connotazione rilevante.

***3. 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?***

L'accesso al centro cittadino e dunque gli spostamenti di lavoro dalla periferia alle attività private turistico- commerciali del centro città, agli snodi di servizi pubblici essenziali quali le strutture sanitarie ma anche per motivi di partecipazione alla vita sociale e culturale, sembrano aver rilevato una situazione migliorata. Occorrerebbe strutturare



delle analisi più di dettaglio sull'impatto dei singoli interventi sulle donne per area e per quartiere e motivazione/fascia oraria dello spostamento.

**4. 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?**

Purtroppo, il monitoraggio non coglie attualmente la dimensione di genere né sono previsti indicatori specifici riferiti alle donne.

Occorre una forte azione di "capacitazione" delle amministrazioni per affrontare con indicatori ad hoc la dimensione di genere nel monitoraggio ma anche nelle valutazioni previste dai Piani 2021-27, dove altre dimensioni, quali la sostenibilità, la povertà, la riduzione dei divari, e i numerosi obiettivi dell'Agenda 2030 si pongono involontariamente in concorrenza con la focalizzazione sul genere. La mobilità sostenibile e il tema ambientale sembrano rischiare di anteporsi alla dimensione di genere, anche se indirettamente possono produrre effetti positivi sulla mobilità delle donne, come mostra una vasta letteratura valutativa.

**5. In che misura gli investimenti sono coerenti con la strategia UE di uguaglianza di genere e con la strategia nazionale di parità di genere?**

I vari interventi individuati nella Strategia per la mobilità sostenibile del Comune di Bari trovano una loro coerenza ex post con la strategia UE di uguaglianza di genere, anche se è difficile ricostruire, senza un sistema di monitoraggio adeguato, senza una consapevolezza all'interno dell'Amministrazione della centralità degli interventi sui trasporti pubblici per il target donne, gli effetti dei singoli interventi.

Tali effetti che appaiono sussistere per quanto riguarda l'intervento dell'abbonamento calmierato e dei park and ride, con riferimento agli spostamenti per motivi di lavoro, salute, socialità; andrebbero, grazie a un'azione di collaborazione più strutturata con le Amministrazioni di riferimento, meglio quantificati e descritti anche sul piano territoriale, data l'ampiezza dell'intervento.

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. le donne vengono quindi assimilate a tanti altri target che presentano caratteristiche di fragilità.

*"Il PON Metro non aveva un focus sulla parità di genere, ma c'era il principio di non discriminazione; quindi, le misure non sono state progettate con questo obiettivo. Rispetto al PON metro abbiamo dati che danno conto della partecipazione rispetto al genere; quindi, siamo in grado di dire in che tipo di servizio le donne o gli uomini hanno avuto più accesso, per la mobilità sostenibile sappiamo quante donne hanno richiesto l'abbonamento; quindi, possiamo dare visione di come i due generi si muovono rispetto ai mezzi di trasporto." (Intervista al Comune di Bari)*

### 3.3

## IL CASO DEL SISTEMA CICLOTURISTICO DELL'AGENDA URBANA DI RAGUSA

La strategia dell'Agenda Urbana di Ragusa e Modica è stata rivista e modificata nel gennaio del 2021, per rispondere anche alle nuove sfide nate dalla pandemia del COVID-19.

Per quanto riguarda gli interventi di mobilità urbana ed extraurbana occorre innanzi tutto premettere che le principali criticità derivano dalla conformazione urbanistica e altimetrica della città e dall'orografia del territorio extraurbano. I due nuclei urbani di Ragusa si sviluppano uno su un colle con quote altimetriche variabili da 330 m. s.l.m. a 430 m. s.l.m. e l'altro su un sovrastante altopiano con altimetria variabile da 450 a 650 m. s.l.m.

Per quanto attiene la mobilità pendolare in ambito urbano, dai dati del PUMS del comune di Ragusa, si evince che, nel 2016, il mezzo di gran lunga più utilizzato è l'auto, con 16.963 spostamenti/giorno come conducente e 7.163 come trasportato (la gran parte relativa a studenti), seguita dalla moto, con 2181 spostamenti/giorno, mentre l'autobus urbano è utilizzato solo da 251 studenti e 127 lavoratori. Dai dati Istat si evince come negli ultimi anni i mezzi pubblici, in condizione di rapida obsolescenza, sono sempre meno utilizzati<sup>27</sup>.

Al fine di limitare l'uso dell'auto per gli spostamenti in ambito urbano, sono state recentemente avviate azioni per favorire la mobilità sostenibile. Il comune di Ragusa, ha ottenuto un finanziamento di 18 milioni di euro per la realizzazione della Metropolitana urbana di superficie, sfruttando il tracciato della ferrovia che attraversa la città con i fondi del "Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia". Il progetto prevede altresì opere di connessione tra la stessa e il tessuto urbano. Molte di queste iniziative rientrano nella strategia dell'Agenda urbana 2021-2027, e sono quindi ancora nelle fasi preliminari.

L'investimento nelle piste ciclopedonali è l'intervento più avanzato tra quelli previsti nell'Agenda urbana e le infrastrutture realizzate sinora sono ampiamente utilizzate dai cittadini e dai turisti. Come riporta il referente del Comune intervistato<sup>28</sup>, le caratteristiche del territorio comportano un forte limite agli investimenti nella "mobilità dolce". È con l'arrivo della pandemia e la veloce espansione dell'utilizzo di nuove tecnologie come le e-bike che si è potuto ampliare l'investimento nella zona costiera di Ragusa, dove su 8 km di costa, 6.8 sono coperti da piste ciclabili e zona pedonale. L'investimento rientra nell'ambito dell'Asse 4 e obiettivo specifico 4.6, come riportato nella tabella sotto.

27) Deliberazione n. 8 del 14 gennaio 2021 - Agenda Urbana - Modifiche della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile Autorità Urbana Ragusa-Modica.

28) Ingegnere dirigente dell'Ufficio gestione del territorio-infrastrutture del comune di Ragusa.

Figura 4. Azioni per la mobilità urbana sostenibile dell'Agenda urbana di Ragusa-Modica 2014-2020

Asse 4	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione	(eventuale motivazione della scelta)
4. Energia sostenibile e qualità della vita	4.6- aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane	<p>Analisi della situazione: A causa dell'inefficiente servizio di trasporto pubblico, i cittadini sono costretti a spostarsi in ambito urbano ed extraurbano utilizzando prevalentemente l'auto propria. Il Comune di Ragusa ha realizzato nel 2016 un primo tratto di pista ciclabile nella zona costiera (Marina di Ragusa), integrandola con zone pendolari già presenti, ottenendo una riduzione del traffico veicolare a vantaggio della circolazione ciclopedonale</p> <p>Tipologia intervento: Sistemi intelligenti per favorire l'utilizzo del servizio del trasporto pubblico, incentivare l'uso d'auto condivisa e abbreviare i tempi per il parcheggio in aree pubbliche. Realizzazione e miglioramento di piste ciclabili.</p> <p>Cambiamento atteso: L'Azione è finalizzata alla riduzione dei carichi inquinanti dovuti al traffico urbano favorendo il miglioramento del paesaggio urbano e la valorizzazione dei luoghi di rilevanza storica, culturale e naturalistica</p>	Percentuale degli spostamenti pendolari giornalieri in ambito urbano con veicolo proprio	4.6.3	n. di applicazioni per smartphone per auto condivisa, informazioni sul trasporto pubblico locale e parcheggi	Per la compilazione della presente sezione sono state utilizzate le indicazioni pervenute dal partenariato nel corso delle attività di consultazione online relative alla elaborazione del piano strategico comunale del PAL del GAL "Terra Barocca" e dei PAES dei due comuni
			Aumento percentuale degli utenti delle piste ciclopedonali	4.6.4	Estensione di lunghezza (piste ciclopedonali)	

Fonte: Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile Autorità Urbana Ragusa-Modica

Gli effetti dell'investimento sono molteplici: sviluppo del mercato immobiliare, con prezzi degli immobili triplicati nell'arco di 3-4 anni grazie alla maggiore facilità di accesso nelle zone interessate dagli interventi; sviluppo di attività imprenditoriali specialmente nel settore del noleggio di monopattini e bici elettriche (il Comune ha stipulato delle convenzioni con diverse società del settore). Vista la grande affluenza di utenza alle nuove infrastrutture, è stato previsto un intervento di raddoppio con fondi nazionali di 5,3 milioni di euro, che partirà a breve, con l'obiettivo di creare percorsi separati per pedoni e ciclisti.

A fronte del successo degli investimenti nella mobilità sostenibile, la strategia dell'Agenda urbana per il 2021-2027 prevede ulteriori interventi nell'Area Funzionale di Ragusa che include 7 comuni. Le nuove piste e ciclovie dovrebbero unire tutti i comuni dell'area collegando siti culturali e punti panoramici, con l'obiettivo di attrarre nuove tipologie di turismo oltre a quello sportivo attualmente prevalente.

Come riportato dall'Autorità urbana, la strategia 2014-2020 è stata redatta nel 2016-2017, quando non esisteva alcuna visione sulla mobilità sostenibile in città. È con l'arrivo delle e-bike che si è diffusa una nuova sensibilità nella cittadinanza e le persone hanno iniziato ad abbandonare l'auto privata per spostarsi a piedi. Secondo l'Autorità urbana il trasporto pubblico locale "non ha futuro [nella nostra città], sono stati decentrati molti

*uffici, centri commerciali nella prossimità della città, quindi le attività commerciali sono spostate. Tre parcheggi interrati con fondi SIE in centro città hanno risolto il problema del parcheggio in centro città e quindi non c'è l'esigenza di prendere il mezzo pubblico, quindi siamo indietro da questo punto di vista".*

In questo quadro, l'attenzione alle esigenze di genere non è stata prevista nella programmazione 2014-2020, né è prevista nella nuova Agenda urbana 2021-2027. Così come i dati disaggregati per genere non sono previsti né nel monitoraggio dell'Agenda urbana né in altri indicatori utilizzati per analizzare gli impatti degli interventi.

Il partenariato è un elemento importante sia nella fase strategica che nella fase di attuazione. L'ufficio dell'Area funzionale urbana ha infatti avviato incontri di partenariato con associazioni di albergatori, tour operator etc. Questi organismi possono avere un organico bilanciato in termini di genere, ma nessuno dei partner coinvolti rappresenta esplicitamente gli interessi delle donne.

## 3.4

### L'INTERVENTO IN CORSO "NODO INTERMODALE DI FONTIVEGGE" DEL COMUNE DI PERUGIA

In conclusione dei casi di studio, si propone un breve approfondimento sul principale intervento per la mobilità della Strategia di sviluppo urbano del Comune di Perugia. Come spiegato in premessa, l'intervento non è stato oggetto di un apposito caso di studio in quanto ancora in fase di avvio dei cantieri, ma rappresenta un ulteriore esempio della tendenza generalizzata a non considerare la dimensione di genere anche negli interventi che hanno evidenti ricadute indirette per il benessere e la qualità della vita delle donne.

L'Agenda Urbana di Perugia è incentrata sul "Programma di sviluppo urbano sostenibile di Perugia" intitolato Perugia.zip. La denominazione del programma vuole sintetizzare l'obiettivo di interconnettere digitalmente la città accorciando le distanze tra le diverse zone urbane in modo funzionale. Il Nodo intermodale di Fontivegge rappresenta un intervento importante in termini di investimento finanziario e strategico perché prevede una serie di interventi di rigenerazione urbana per trasformare il quartiere della stazione ferroviaria nello "Smart Gate" della città, mettendo a sistema e organizzando in un'unica area la co-presenza di diversi sistemi di trasporto.

Al progetto di riqualificazione, caratterizzato da tempi lunghi di esecuzione, si è nel frattempo aggiunto un altro finanziamento di circa 18 milioni di euro nell'ambito del bando della Presidenza del Consiglio per la "Predisposizione di un Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia", emanato nel 2016. Il progetto di Perugia è denominato "Sicurezza e sviluppo per Fontivegge, Bellocchio e Madonna Alta" e prevede numerosi interventi sempre concentrati nell'area della stazione ferroviaria.

Essendo quella della stazione ferroviaria un'area particolarmente problematica sotto il profilo della sicurezza, gli interventi previsti presentano importanti implicazioni in particolare per le donne. Come emerso dalla letteratura, la disponibilità di informazioni in tempo reale, un'interconnessione tra più mezzi di trasporto, una migliore illuminazione, etc. rappresentano infatti dei fattori determinanti per il miglioramento della mobilità femminile. Nonostante queste evidenti potenziali implicazioni per le

donne, la programmazione degli interventi non ha tenuto conto della dimensione di genere. Anche negli incontri di partenariato, che hanno visto la partecipazione di diverse associazioni e organizzazioni cittadine, non è stata affrontata la questione degli interessi delle donne. Tuttavia, l'esempio di Perugia è importante poiché, a fronte della mancata attenzione per la prospettiva di genere, ha dato modo al valutatore di rilevare una certa attenzione da parte dei referenti comunali alle tematiche della valutazione pilota<sup>29</sup>. Ciò dimostra come la valutazione può essere un importante strumento per sensibilizzare i decisori politici e, in prospettiva, indurli a recuperare la prospettiva di genere nel monitoraggio e nell'analisi degli effetti di un intervento originariamente pensato come *gender-neutral*.

29) A conferma di ciò, si ricorda che il Comune di Perugia ha preso parte ai workshop del progetto MeS dopo essere stato contattato per la valutazione pilota.

# 4

**LETTURA TRASVERSALE  
DEI RISULTATI EMERSI NELLA  
VALUTAZIONE DEGLI  
STUDI DI CASO**

La realizzazione della valutazione pilota tematica sugli effetti delle policy di mobilità urbana, oggetto di questo report, ha le sue basi metodologiche nel Toolkit per la valutazione in chiave di genere" del progetto MeS - *Metodologie e strumenti per la valutazione in ottica di genere*.

In questo paragrafo si riporta una lettura trasversale dei *finding* dei due casi studio esaminati, che ha anche la finalità di testare il Toolkit. Sono stati, infatti, individuati Tool per ciascuna fase del processo di valutazione: pianificazione della valutazione (**Tool 1**), disegno della valutazione che prevede la definizione ruolo degli stakeholder, le domande di valutazione, la scelta dell'approccio (**Tool 2**), raccolta dati (**Tool 3**) e gestione della valutazione (**Tool 4**).

Come già sottolineato, queste misure di mobilità sono state programmate nella totale assenza di consapevolezza delle potenziali ricadute sul genere, ricadute che sono sottolineate e documentate, invece, nella letteratura valutativa in tema di mobilità e genere. Ciò ha anche comportato la totale assenza di criteri di valutazione in ottica di genere e, anche laddove sia stato possibile riscontrare la presenza di valutazioni su parti degli interventi individuati, non sono in alcun modo state poste domande di valutazione specifiche sulle differenze di genere, se non in misura indiretta nelle domande sull'inclusività dell'intervento e sugli effetti prodotti sui target fragili.

Il presente report intende promuovere, nell'ambito della Programmazione 2021-2027, proprio la necessità di unificare il mondo delle policy sulla mobilità con quello del genere, sia in sede di programmazione, che di attuazione-monitoraggio degli interventi, e, quindi, nella previsione di attività specifiche di valutazione.

L'assenza di pianificazione di valutazioni e, dunque, di un disegno previsti dal **Tool 1** ha reso poco pertinente testare questa fase del processo.

Rispetto, invece, al **Tool 2** relativo disegno della valutazione dell'intervento, è stato possibile riscontrare alcuni *finding*. In particolare, il **ruolo degli stakeholder** nel disegno di valutazione merita un'attenzione a sé.

Come noto, gli stakeholder sono soggetti pubblici e/o privati, individuali e/o collettivi, che sono portatori di interesse nell'ambito degli interventi programmati e realizzati. Il loro coinvolgimento è importante nella definizione del disegno della valutazione e in fase di gestione della valutazione stessa, per raccogliere informazioni, fornire punti di vista sui risultati delle azioni e formulare suggerimenti per il futuro utilizzo dei risultati della valutazione e per le nuove programmazioni. Negli studi di caso, purtroppo si è rilevata la totale assenza di stakeholder in grado di intercettare i fabbisogni di genere nel settore della mobilità urbana sostenibile. Ciò è vero anche se si guarda all'interno delle Amministrazioni, nell'ambito della filiera politico-amministrativa; le uniche "antenne" esistenti sono gli Assessorati alle Pari Opportunità con le loro strutture di riferimento, che si occupano in via prioritaria di temi quali la violenza sulle donne e le case di accoglienza.

Il **Tool 3** riguarda i dati e gli indicatori *gender sensitive*.

Il primo aspetto riguarda l'individuazione dei dati da utilizzare nel disegno valutativo rispetto ai dati disponibili e accessibili. Purtroppo, sia nel caso della Linea 1 della Metropolitana di Napoli, che nel caso della Strategia urbana di mobilità sostenibile di Bari, non ponendosi la programmazione obiettivi di genere, non sono stati neppure raccolti dati disaggregati per genere.

Come messo in evidenza anche nella valutazione pilota sull'imprenditorialità femminile<sup>30</sup>, le fonti di dati utilizzabili si suddividono in tre categorie principali in

<sup>30</sup>) Il progetto MeS prevedeva una seconda valutazione pilota in chiave di genere su questo tema.

cui ricadono diverse tipologie di informazioni, necessarie o meno a seconda delle specifiche analisi valutative:

- a) Fonti primarie: informazioni e dati raccolti appositamente dal valutatore per l'analisi dei temi oggetto della valutazione e per rispondere alle relative domande valutative;
- b) Fonti secondarie amministrative: informazioni e dati che derivano da fonti già disponibili o raccolti per scopi diversi dalla valutazione che viene condotta (dati provenienti da registri amministrativi di fonti ufficiali o dati di monitoraggio relativi al programma, che comprendono le informazioni tratte dai sistemi informativi utilizzati, fisici, procedurali e finanziari inerenti agli interventi, ai soggetti o territori beneficiari);
- c) Fonti secondarie statistiche: informazioni e dati di contesto che derivano da fonti già disponibili.

Ebbene, nei casi analizzati, dato che sono state utilizzate diverse fonti di finanziamento e diversi interventi, si è riscontrata l'assenza di dati disponibili presso i referenti delle misure di fonte primaria, derivanti, cioè, dal monitoraggio dei progetti. A seguito dell'indagine realizzata, però, è stato registrato un grande interesse delle Amministrazioni rispetto alle ricadute di genere. Esse hanno proposto di rivedere in chiave di genere la programmazione e l'attuazione degli interventi ancora da farsi, e hanno apprezzato in tal senso anche le attività di valutazione che hanno consentito di intraprendere questo *décllic* culturale.

Il **Tool 4** riguarda la gestione della valutazione, poco rilevante per i casi studio le cui esperienze si sono mosse senza nessun mandato di valutazione in chiave di genere da parte delle Amministrazioni competenti e senza nessun intento programmatico diretto al genere.

Si riportano nella tabella che segue, le evidenze emerse dalle indagini desk e sul campo sui due casi individuati, rispetto alle domande valutative relative ai Tool 2 e 3.



Domande valutative	Evidenze emerse
In che misura l'intervento ha preso in considerazione i bisogni e le priorità delle donne?	<p>Gli interventi nell'ambito dei due casi studio sono rivolti indifferentemente a uomini e donne, dato che nascono in un ambito programmatico che si pone come obiettivo la riduzione del traffico cittadino e la sostenibilità ambientale.</p> <p>La riflessione emersa in questi due casi è, comunque, l'assenza di particolarità rilevanti per il genere.</p> <p>Gli interventi, 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 il trasporto pubblico per gli spostamenti.</p> <p>Gli interventi esaminati hanno sicuramente avuto impatti sulla mobilità per motivi di lavoro, sull'accessibilità ai servizi, sugli spostamenti effettuati per sostenere il carico di cura.</p> <p>Permangono, in tutti gli investimenti attuati, situazioni in cui in certi orari e in certe zone non si garantisce la sicurezza per le donne.</p> <p>È 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 nell'utilizzo del trasporto pubblico, laddove la fascia di età delle utenti non rappresenti una barriera per la tecnologia. Si tratta, tra l'altro, di investimenti finanziariamente non impegnativi.</p>
I partecipanti raggiunti dall'intervento sono equamente distribuiti per genere?	I dati disponibili non consentono di rilevare in che misura i partecipanti raggiunti sono equamente distribuiti per genere.
Le donne e gli uomini hanno beneficiato in misura diversa delle attività dell'intervento?	I dati disponibili non consentono di rilevare in che misura le donne hanno beneficiato degli interventi realizzati rispetto agli uomini.
In relazione alle loro priorità, le donne e gli uomini partecipanti all'intervento sono soddisfatti/i in egual misura?	Informazione non rilevata.
Gli strumenti adottati per il monitoraggio sono stati strutturati in modo da permettere indicatori sensibili al genere?	<p>È risultata mancante la prospettiva di genere nella filiera programmazione-attuazione-valutazione degli interventi; le Amministrazioni competenti non hanno previsto valutazioni in ottica di genere.</p> <p>Purtroppo, il monitoraggio dei progetti, al momento, non coglie la dimensione di genere né sono previsti indicatori specifici riferiti alle donne. Ciò ha reso difficile anche le attività di valutazione, nonostante il notevole interesse e la collaborazione delle Amministrazioni coinvolte.</p>
In che misura sono state gestite eventuali criticità riguardo al raggiungimento di equi risultati per genere?	Il raggiungimento di equi risultati per genere non è risultato essere un obiettivo degli interventi realizzati. Esistono, però, potenzialità in tal senso per gli interventi previsti ancora da realizzare.
In che misura il design dell'intervento ha affrontato in modo innovativo e inclusivo le differenze di genere presenti a livello di sistema?	Sono mancate a monte considerazioni sull'uguaglianza di genere in fase di programmazione; ciò non ostacola future attività di valutazione volte a cogliere, più in dettaglio, il design innovativo degli interventi rispetto al genere.

Quindi, in sintesi, la valutazione trasversale sugli studi di caso rivela una scarsa prospettiva di genere, sia in fase di programmazione e attuazione degli interventi sia per quanto concerne le attività di valutazione.

Paradossalmente, però, si è verificato un effetto "sorpresa" che ha riguardato i decisori della filiera politico-amministrativa intercettati con la presente valutazione pilota. La valutazione, in altri termini, ha reso possibile costruire consapevolezza sulle ricadute di genere di tali policy e, per tale motivo, ha suscitato notevole interesse. Per rafforzare tale interesse, nel futuro occorrerebbe prevedere azioni di disseminazione degli esiti della presente valutazione volte al rafforzamento del confronto tra Amministrazioni coinvolte e interessate, nonché azioni di supporto alle singole Amministrazioni per la costruzione e il coinvolgimento del tessuto di stakeholder significativi.

# 5

**CONCLUSIONI E  
RACCOMANDAZIONI**

La valutazione pilota ha mostrato che fino ad oggi è del tutto assente una prospettiva di genere nelle politiche per la mobilità urbana sostenibile finanziate dai fondi Strutturali d'investimento europei. Le stesse difficoltà incontrate nel coinvolgere le Amministrazioni nello studio, sono indice di questa mancanza di sensibilità nelle politiche per la mobilità. Questa carenza sembra perdurare anche nel ciclo di programmazione appena iniziato, nonostante gli obiettivi d'inclusione e sostenibilità sociale che esso persegue nell'alveo dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell'ONU. Anzi, vi è il rischio che proprio la parità di genere divenga una generica finalità all'interno dei più ampi obiettivi di inclusione e sostenibilità sociale della nuova programmazione.

Tuttavia, la valutazione ha anche portato alla luce un terreno fertile nelle Amministrazioni italiane su cui far maturare la prospettiva di genere. Infatti, messi di fronte alle conoscenze accumulate negli ultimi anni sul rapporto tra genere e mobilità, in tutti i casi esaminati è emersa, seppur con accenti differenti, l'intenzione da parte dei decisori politici e dei tecnici di porre maggiore attenzione alle implicazioni di genere delle politiche per la mobilità. In questo senso la valutazione può essere un potente strumento per "rileggere" gli interventi in corso o già realizzati dal punto di vista del soddisfacimento dei bisogni della popolazione femminile. Sicuramente, sviluppare teorie del cambiamento alternative a quelle predominanti e incentrate sui modelli di spostamento maschile, può essere un approccio molto utile per sensibilizzare decisori, amministratori e tecnici delle politiche per la mobilità.

Inoltre, tenere in maggiore considerazione i bisogni di genere significa anche garantire un maggiore impatto alle scelte di mobilità urbana, poiché le donne, come mostra letteratura e in parte confermano i casi esaminati, rispondono meglio degli uomini ai cambiamenti della vita nelle città che mirano a uno sviluppo più sostenibile dal punto di vista sociale e ambientale. Il primo problema da affrontare riguarda gli indicatori e i dati che sono utilizzati per monitorare e valutare le politiche e i programmi di sviluppo nell'ambito della mobilità. Appare necessario promuovere un set minimo di informazioni disaggregate per genere, che tutte le Amministrazioni titolari d'interventi per la mobilità dovrebbero raccogliere. Come proposto nel Toolkit di valutazione in chiave di genere cui questo lavoro si ispira, le politiche per la mobilità dovrebbero essere comunemente considerate come azioni indirette per contrastare le disuguaglianze di genere e promuovere le pari opportunità.

In secondo luogo sussiste un problema culturale che non riguarda solo le Amministrazioni, ma anche la società civile nel suo complesso. Non solo, infatti, tra gli stakeholder delle politiche per la mobilità non sono presenti soggetti in grado di rappresentare adeguatamente gli interessi delle donne, ma anche tra le organizzazioni che si occupano di pari opportunità non vi è consapevolezza dell'importanza cruciale del rapporto tra mobilità e benessere, emancipazione economica e sicurezza delle donne, soprattutto nelle aree urbane. Un'azione di *capacity building* delle Amministrazioni sul *mainstreaming* di genere, dovrebbe quindi essere estesa anche alle parti sociali e alle organizzazioni della società civile. L'esperienza della valutazione pilota suggerisce che una valida strategia per promuovere la dimensione di genere nelle politiche per la mobilità, potrebbe essere quella di far dialogare le Amministrazioni che si sono mostrate ad oggi più sensibili e che, spesso inconsapevolmente, hanno realizzato interventi con un importante impatto sulle questioni di genere. Si consiglia, a tal proposito, di favorire la nascita di una rete di Regioni e Città che operino come comunità di pratiche e mettano in comune le proprie esperienze, con l'obiettivo di estenderla gradualmente anche tramite una maggiore e migliore comunicazione dei risultati delle attività valutative riguardanti le pari opportunità di genere.

**ALLEGATI**

## BIBLIOGRAFIA

AFD (2021), *Ex-post evaluation of the impacts of the tramway systems of Casablanca and Rabat-Salé*, AFD éditions, <https://www.afd.fr/en/ressources-accueil>

European Commission (2022), *Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers*, doi:10.2832/482141 ISBN 978-92-76-43792-5

Civitas (2014), *Smart Choices for Cities – Gender equality and mobility: mind the gap!*, <https://civitas.eu/tool-inventory/civitas-policy-note-gender-equality-and-mobility-mind-the-gap>

Diamond (2022), *Revealing fair and actionable knowledge from data to support women's inclusion in transport systems, final impact assessment report*, <https://diamond-project.eu/download/d7-3-final-impact-assessment-full-paper/>

McIlroy, R.C. (2023), *Mobility as a service and gender: A review with a view*, *Travel Behaviour and Society*, Volume 32. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100596>.

Ramboll (2021), *Gender and (smart) mobility*, [https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility\\_report-komprimiert.pdf](https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility_report-komprimiert.pdf)

URBACT (2022), *Gender equal cities*, <https://archive.urbact.eu/urbact-releases-2022-gender-equal-cities-report#:~:text=URBACT%E2%80%99s%20latest%20Gender%20Equal%20Cities%20report%2C%20released%20at,travel%2C%20work%2C%20play%20and%20live%20in%20urban%20environments>.

Uteng, T. P. (2021). *Gender gaps in urban mobility and transport planning*. In *Advances in transport policy and planning* (pp. 33–69). <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.07.004>

## STAKEHOLDER DELLE POLITICHE PER LA MOBILITÀ DEL COMUNE DI NAPOLI.

### Elenco stakeholder individuati per l'indagine CAWI

CAWI - LINEA 1, NAPOLI			
Nome Gruppo	N° utenti iscritti	Link	Commenti
<b>Gruppi delle zone servite dalla Linea 1</b>			
Sei di Chiaiano se...	9669	<a href="https://www.facebook.com/groups/661228467269446/">https://www.facebook.com/groups/661228467269446/</a>	
QUELLI DEI COLLI AMINEI	3494	<a href="https://www.facebook.com/groups/146905845901778/">https://www.facebook.com/groups/146905845901778/</a>	
quelli della PINETA (colli Aminei) -NA-	4929	<a href="https://www.facebook.com/groups/55298932064/">https://www.facebook.com/groups/55298932064/</a>	
Cittadinanza Attiva del Rione Alto	4299	<a href="https://www.facebook.com/groups/224035860988696/">https://www.facebook.com/groups/224035860988696/</a>	
Quelli di Salvator Rosa e dintorni... dal 2009	6456	<a href="https://www.facebook.com/groups/Quelli-DiSalvatorRosa/">https://www.facebook.com/groups/Quelli-DiSalvatorRosa/</a>	
RIONE MATERDEI NAPOLI	7655	<a href="https://www.facebook.com/groups/16415884970/">https://www.facebook.com/groups/16415884970/</a>	

**Gruppi universitari generali**

<b>Università degli Studi di Napoli "FEDERICO II"</b>	27,357	<a href="https://www.facebook.com/groups/federicoii/">https://www.facebook.com/groups/federicoii/</a>	
<b>Studenti Università Orientale Napoli</b>	8981	<a href="https://www.facebook.com/groups/122407681121096/">https://www.facebook.com/groups/122407681121096/</a>	

**Gruppi universitari in ambiti di interesse alla nostra ricerca**

<b>Studenti della Facoltà di Sociologia-Napoli Federico II</b>	1028	<a href="https://www.facebook.com/groups/35746902887/?locale=it_IT">https://www.facebook.com/groups/35746902887/?locale=it_IT</a>	
<b>Dipartimento di Scienze Sociali</b>	2957	<a href="https://it-it.facebook.com/SCIENZESOCIALINAPOLI/">https://it-it.facebook.com/SCIENZESOCIALINAPOLI/</a>	
<b>Facoltà di SOCIOLOGIA Federico II " di Napoli</b>	4996	<a href="https://www.facebook.com/groups/sociologia.federicoll?locale=it_IT">https://www.facebook.com/groups/sociologia.federicoll?locale=it_IT</a>	Gruppo privato, a cui bisogna iscriversi

**Gruppi femministi**

<b>Non una di meno Napoli</b>	15,602	<a href="https://www.facebook.com/nonunadimennonapoli/">https://www.facebook.com/nonunadimennonapoli/</a>	Dovremmo mandare un messaggio privato e chiedere loro di pubblicare il link alla CAWI, secondo me vale la pena provare essendo uno dei movimenti femministi più importanti d'Europa
<b>Alfi Napoli Le Maree</b>	5,992	<a href="https://www.facebook.com/LeMareeNapoli/?locale=it_IT">https://www.facebook.com/LeMareeNapoli/?locale=it_IT</a>	Come sopra

**Gruppi di mamme/lavoratrici**

<b>Mamme di Chiaia (e dintorni)</b>	727	<a href="https://www.facebook.com/groups/989949381089135/">https://www.facebook.com/groups/989949381089135/</a>	
<b>Sos Colf, Babysitter e Badanti Provincia di Napoli</b>	15,953	<a href="https://www.facebook.com/groups/413569392511953/?locale=it_IT">https://www.facebook.com/groups/413569392511953/?locale=it_IT</a>	
<b>COLF E BABYSITTER NAPOLI</b>	1463	<a href="https://www.facebook.com/groups/328730535557987/">https://www.facebook.com/groups/328730535557987/</a>	

**Gruppi vari**

<b>Single di Napoli</b>	57,771	<a href="https://www.facebook.com/groups/singlenapoli/?locale=it_IT">https://www.facebook.com/groups/singlenapoli/?locale=it_IT</a>	
-------------------------	--------	---	--





**UNIONE EUROPEA**  
Fondo Sociale Europeo  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



**GOVERNANCE  
E CAPACITÀ  
ISTITUZIONALE  
2014-2020**



*Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le pari opportunità*