

Il fischio lascialo al capotreno.



#MEZZIPERTUTTA

Un approccio integrato per garantire la parità di genere
nel trasporto pubblico

In collaborazione con



Funded by
the European Union





Non arrivarci per contrarietà

L'AUTORE: IL THINK TANK TORTUGA

Tortuga è un **think-tank** di studenti, ricercatori e professionisti del mondo dell'economia e delle scienze sociali, nato nel 2015. Attualmente conta oltre 50 membri, sparsi tra Europa e il resto del mondo.

Scriviamo analisi per approfondire i problemi del Paese con uno stile indipendente e rigoroso ma accessibile a tutti. Forniamo un **supporto professionale** alle attività di ricerca o policy-making a istituzioni pubbliche, imprese e enti privati o a singoli policy makers.

Nel 2020 è uscito il libro "**Ci pensiamo noi - Dieci proposte per far spazio ai giovani in Italia**" - Egea Editore, con prefazione di Tito Boeri e Vincenzo Galasso.

Per Tortuga hanno lavorato al report:

Chiara Faini

Pietro Ferroni

Alessandro Fusari

Luigi Lorenzoni

Michele Olmi

Luisa Pomarici

Livia Di Raimondo Metallo

Francesca Rinaldi

Gabriel Vincenzi



COMPETENZA

Come studiosi, analizziamo con rigore i temi economici d'attualità più rilevanti. Elaboriamo ricerche e proposte basate sui dati e sull'evidenza scientifica, con l'obiettivo di offrire soluzioni concrete.



ESPERIENZA

Il primo think-tank italiano di studenti, ricercatori e professionisti del mondo dell'economia e delle scienze sociali, attivo dal 2015. Le solide basi economiche dei nostri soci, combinate a una crescente varietà di competenze e esperienze settoriali, ci permette di impiegare tecniche di analisi e ricerca avanzate e interdisciplinari.



PASSIONE

Siamo convinti che i policy maker abbiano bisogno, ora più che mai, di un supporto nell'elaborare proposte e valutazioni di politiche pubbliche basate su dati, evidenza empirica e analisi rigorose. Per questo motivo forniamo servizi di analisi e ricerca a istituzioni, aziende, associazioni, PA e partiti politici per progetti che ritiene in linea con i propri valori.

Brief Report

La serie "Brief Report" raccoglie i report più accessibili di Tortuga.

Tale format ha l'obiettivo di fornire una descrizione approfondita di un problema o di un'opportunità che interessa il nostro Paese. L'obiettivo di questa serie è quello di mettere a disposizione di tutti un punto di vista originale e basato su evidenze scientifiche, su questioni d'attualità di sicuro interesse.

Policy Report

La serie "Policy Report" raccoglie i lavori più analitici di Tortuga, generalmente svolti su richiesta di policy maker specifici. Nonostante i lavori raccolti in tale collana presentino una certa eterogeneità, essi sono accomunati da una solida analisi tecnica di dati su cui sono basate le proposte di policy.

Ringraziamenti

Tortuga desidera esprimere la propria gratitudine a **Period Think Tank** e a **Road to 50%** per il prezioso supporto, l'ispirazione e la guida forniti durante l'elaborazione di questo report. Un ringraziamento speciale va ad Anais Momoli, Arianna Vignetti, Daniele Latella e Federica Raiti di Road to 50%, così come a Giulia Sudano di Period Think Tank, per la loro dedizione e collaborazione. Un sentito grazie anche a Sergio Inferrera, alumnus di Tortuga, per aver favorito questa partnership.

Prefazione



Elena Granata

Docente di Urbanistica Politecnico di Milano e autrice de *Il senso delle donne per la città* (Einaudi, 2023)

Lo sappiamo: le donne sono le principali utenti dei mezzi pubblici. Eppure, quando si tratta di progettare orari, percorsi, sicurezza, tariffe o qualità del servizio non risultano invitate alla riunione. Sono *utilizzatrici e consumatrici non ascoltate*. Come se la mobilità femminile fosse considerata una faccenda privata, non un dato strutturale.

La mobilità delle donne descrive una geografia precisa, che potremmo definire delle *reti corte*: tragitti brevi e frequenti, movimenti radiali, piccoli archi e ritorni. Una costellazione di microspostamenti che poco ha a che fare con la linearità maschile del tragitto casa-lavoro. È la famosa vita *step by step*: scuola, lavoro, cura dei figli, spesa, visite ai genitori anziani, commissioni varie. Un mosaico complesso che richiede affidabilità, capillarità, frequenza.

Ed è qui che entra in scena l'ironia tragica del nostro sistema: proprio coloro che avrebbero più bisogno di un servizio flessibile e puntuale sono le prime a pagarne i disservizi. Ritardi, attese infinite, corse saltate, coincidenze impossibili, tutto ricade sulle donne, con impatti diretti sulle loro opportunità lavorative. Un colloquio importante può sfumare per un autobus scomparso, e pochi luoghi di lavoro tollerano ritardi cronici dovuti a inefficienze strutturali. Del resto, in molti contesti, l'auto (unica) di famiglia è ancora appannaggio maschile: anche questo resta sorprendentemente diffuso.

Non stupisce allora che molte donne accettino impieghi più vicini, spesso meno pagati, pur di evitare viaggi lunghi e incerti. La mobilità, in altre parole, diventa anche un fattore di disuguaglianza territoriale e professionale.

Questo meccanismo genera ciò che potremmo chiamare la *trappola della doppia penalità*. Le donne subiscono disuguaglianze tanto economiche quanto infrastrutturali. Come evidenziato nel Report, hanno minore accesso all'auto privata, in parte per ragioni culturali, in parte per ragioni economiche (il costo dell'auto resta proibitivo per molte). E sono più dipendenti dal trasporto pubblico, che però è l'ambito in cui sperimentano le maggiori vulnerabilità: insicurezza, affollamento, ritardi, mancanza di protezione.

A questo si aggiunge quella che il Report definisce *discriminazione paternalistica*. Alcuni datori di lavoro, considerando - e non a torto - il trasporto pubblico insicuro o inaffidabile, esitano ad assumere donne prive di auto. Il paternalismo è d'altro canto presente anche nelle famiglie, che considerano normale che il figlio maschio disponga dell'automobile e la femmina no. Il risultato?

Meno opportunità, meno autonomia, un circolo vizioso che rinforza le disparità salariali e di carriera.

Che la sicurezza sui mezzi pubblici sia un tema fondamentale lo sapevamo, almeno noi donne da sempre. Quello che forse non avevamo messo a fuoco con la dovuta nitidezza è *quanto* questa insicurezza sia distribuita in modo profondamente diseguale tra uomini e donne. L'indagine realizzata a Roma dall'associazione Road to 50%, nell'ambito della campagna #MezziPerTutte, offre uno spaccato che parla da solo: i mezzi pubblici, per molte donne, non sono semplicemente un servizio. Sono un percorso a ostacoli.

Le testimonianze raccolte raccontano un'esperienza femminile della mobilità molto diversa da quella maschile: dove gli uomini registrano soprattutto ritardi, caldo e sovraffollamento, le donne aggiungono un capitolo ulteriore, quello delle molestie subite, viste, temute. Non si tratta di episodi sporadici, anche qui la molestia diventa rientra tra le esperienze che le donne mettono in conto viaggiando sole: la sensazione di vulnerabilità è così pervasiva da condizionare abitudini, orari, tragitti e persino opportunità lavorative. E ad esempio, mentre gli uomini vivono la metro come un mezzo, molte donne la vivono come un rischio calcolato. E infatti una parte consistente dell'universo femminile sceglie strategicamente di evitarla, quando può. È la conseguenza razionale di esperienze ripetute, normalizzate e spesso minimizzate. *Prendere i mezzi*, assume così sfumature diverse a seconda del genere: per alcuni è una semplice opzione di mobilità; per altre diventa un vero e proprio problema di sicurezza personale.

In mezzo a tanta complessità, emerge un dato sorprendente: le donne hanno abitudini di mobilità più sostenibili degli uomini. Percorrono distanze più brevi, usano più spesso il trasporto pubblico, viaggiano fuori dalle ore di punta. Una virtuosità non tanto scelta, quanto resa necessaria da ruoli sociali e vincoli strutturali. Ma resta un potenziale enorme.

Se le città iniziassero a progettare il trasporto a partire da questo modello - capillare, frequente, multimodale, di prossimità - otterrebbero un sistema più ecologico, più efficiente, più equo, per tutte.

Ma qui entra in scena un altro fattore, che è necessario considerare: le *abitudini privilegiate degli uomini*. Se patiscono meno le disfunzioni del sistema perché dovrebbero essere interessati a migliorarlo?

Bisogna rendere gli uomini *più consapevoli*. Alzare la voce, se serve. Mobilitarsi, quando serve. Cambiare infrastrutture, certo, ma anche cambiare immaginario, ruoli, piccoli comportamenti quotidiani: come ci si siede, come ci si muove, come si guarda, il rispetto delle distanze, la capacità di cogliere i segnali, di intervenire quando serve, di non voltarsi dall'altra parte. Finché gli uomini e soprattutto i giovani (anch'essi molto penalizzati dal sistema!) non verranno coinvolti - come *alleati attivi* - sicurezza e bassa qualità del servizio saranno un problema inascoltato solo delle donne.

Executive Summary

La Costituzione italiana riconosce il trasporto pubblico come un diritto fondamentale, rendendo essenziale l'integrazione della dimensione di genere nelle politiche della mobilità per garantire un accesso equo. Una pianificazione dei trasporti sensibile al genere rappresenta un'opportunità duplice: promuovere un accesso paritario alle opportunità – incluso il mercato del lavoro – e contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, considerando che le donne in Italia mostrano tassi di mobilità sostenibile superiori del 4% rispetto agli uomini. Il maggiore ricorso femminile al trasporto pubblico (18,3% contro il 15,5% degli uomini) riflette disuguaglianze sistemiche nell'accesso alla mobilità. Le preoccupazioni legate alla sicurezza influenzano in modo significativo le scelte di mobilità delle donne: l'83% ha dichiarato di aver subito o assistito a episodi di molestia sui mezzi pubblici. Oltre alla sicurezza, l'esperienza delle donne con il trasporto pubblico è determinata da tre fattori chiave: accessibilità (sia economica che fisica), affidabilità (soprattutto per tragitti complessi) e comfort (incluso il design degli spazi e la pulizia).

Per affrontare queste sfide, il presente report propone un approccio articolato su tre assi principali: miglioramento della raccolta dati, sviluppo delle infrastrutture e coinvolgimento della società civile.

Raccolta e analisi dei dati: implementazione sistematica della raccolta di dati disaggregati per genere attraverso indagini sulla mobilità, piattaforme digitali per la segnalazione in tempo reale di episodi legati alla sicurezza e valutazioni periodiche dell'impatto di genere per orientare le politiche sulla base di evidenze.

Sviluppo infrastrutturale: creazione di spazi urbani inclusivi, con illuminazione adeguata, aree d'attesa sorvegliate e servizi specifici per le donne, insieme alla modernizzazione dei sistemi di trasporto pubblico per garantire l'accessibilità a tutte e tutti.

Coinvolgimento della società civile: sviluppo di programmi formativi per il personale del trasporto pubblico, collaborazione con organizzazioni femminili per la co-progettazione delle politiche e realizzazione di campagne di sensibilizzazione contro le molestie.

Table of Contents

<i>Ringraziamenti</i>	4
<i>Executive Summary</i>	7
<i>Table of Contents</i>	8
<i>Introduzione</i>	9
1. Gender Mainstreaming e Trasporto Pubblico	11
1.1 Diversa esposizione alla mobilità	11
1.2 A different view on decarbonization	11
2. Diverse esperienze con il trasporto pubblico in Italia	12
2.1 Uso del trasporto pubblico per genere	12
2.2 Percezione di sicurezza del trasporto pubblico per genere	13
2.3 Altre determinanti dell'esperienza femminile del trasporto pubblico	17
3. Verso un trasporto pubblico più inclusivo	20
3.1 Raccolta dati e analisi per una mobilità inclusiva	20
3.2 Sviluppo infrastrutturale per una mobilità inclusiva.....	22
3.3 Training e Coinvolgimento della Società Civile per una Mobilità Inclusiva.....	23
<i>Conclusione</i>	25

Introduzione

La Costituzione Italiana, attraverso l'Articolo 16, riconosce esplicitamente la libertà di circolazione su tutto il territorio nazionale, implicando necessariamente il diritto di utilizzare mezzi di trasporto pubblici e privati per spostarsi da un luogo all'altro. Di fatto il diritto alla mobilità come diritto fondamentale è radicato nella libertà di circolazione. Questa disposizione costituzionale evidenzia come l'accesso al trasporto pubblico non sia semplicemente un servizio, ma un diritto essenziale che garantisce piena partecipazione alla vita sociale. Tuttavia, nonostante l'intenzione, la realtà è ben più complessa: le caratteristiche sociodemografiche individuali influenzano in maniera significativa l'esperienza e l'utilizzo del trasporto pubblico. Tra i fattori più rilevanti vi sono sesso, genere, età, etnia, reddito, disabilità, condizioni di salute, livello di istruzione, responsabilità di cura e la rete di relazioni sociali.

In questa analisi ci concentriamo sulla dimensione di genere, poiché i dati relativi a questa dimensione sono più frequentemente disponibili nelle fonti ufficiali e nelle indagini statistiche. Tale prospettiva specifica offre una chiave di lettura preziosa per comprendere come l'esperienza del trasporto pubblico possa variare tra diversi gruppi demografici.

Storicamente, le politiche dei trasporti e la progettazione delle infrastrutture sono state guidate prevalentemente da uomini, riflettendo una visione ristretta che ha spesso trascurato o minimizzato le esigenze delle donne e di altre comunità emarginate. Questa eredità di una pianificazione insensibile alle questioni di genere continua a influenzare il funzionamento attuale del trasporto pubblico, contribuendo a sistemi che non rispondono adeguatamente alle esigenze diversificate degli utenti.

Il presente rapporto esamina l'intersezione tra genere e trasporto pubblico in Italia, dove, nonostante un tasso di motorizzazione tra i più alti dell'Unione Europea, persistono significative disparità nel modo in cui uomini e donne accedono e utilizzano i servizi di trasporto pubblico. Queste disparità si manifestano in diversi modi. Le donne dipendono maggiormente dal trasporto pubblico ed affrontano numerose sfide aggiuntive nel suo utilizzo: dalla sicurezza personale alla scarsa accessibilità, dai problemi di affidabilità del servizio ai vincoli economici. Il sistema di trasporto pubblico attuale fatica a rispondere adeguatamente a esigenze diverse e a modelli di mobilità complessi, come quelli femminili, spesso caratterizzati da tragitti multi-tappa legati al lavoro, alla cura della famiglia e alla gestione delle responsabilità domestiche.

L'analisi che segue esplora in dettaglio queste differenze di genere, basandosi su dati recenti provenienti da città italiane e studi comparativi europei. Esaminando modelli di utilizzo, percezioni di sicurezza e altri fattori chiave che influenzano l'esperienza delle donne nel trasporto pubblico, questo rapporto contribuisce a rafforzare le evidenze a sostegno della necessità di una pianificazione dei trasporti più attenta alle questioni di genere. L'obiettivo finale è individuare percorsi per creare un sistema di trasporto pubblico più inclusivo ed equo, che risponda meglio alle esigenze di tutti gli utenti, indipendentemente dal genere, realizzando così la promessa costituzionale della mobilità come diritto fondamentale. Ciò richiede non solo soluzioni tecniche, ma anche un cambiamento fondamentale nell'approccio alla pianificazione dei trasporti, garantendo che prospettive diverse siano rappresentate nei processi decisionali.

Il report si inserisce nel quadro del *gender mainstreaming* nelle politiche pubbliche, un metodo che mira a integrare sistematicamente la prospettiva di genere nella progettazione, attuazione e valutazione delle politiche a tutti i livelli e in tutte le fasi del processo decisionale. Applicare il *gender mainstreaming* al trasporto pubblico significa riconoscere che la mobilità non è neutra, ma è influenzata da differenze strutturali legate al genere (e ad altri fattori sociodemografici). Questo approccio consente ai decisori politici di affrontare le disparità individuate, garantendo che le politiche di mobilità siano progettate per rispondere ai bisogni eterogenei di tutta la popolazione. In questo modo, si contribuisce alla costruzione di un sistema di trasporto più equo e inclusivo, capace di realizzare pienamente il diritto costituzionale alla mobilità per tutti.

1. Gender Mainstreaming e Trasporto Pubblico

Ricerca e pianificazione dei trasporti hanno storicamente trascurato le differenze di genere nei modelli di mobilità e nelle esigenze di spostamento. Questo rapporto analizza come lo stato occupazionale e i comportamenti di viaggio varino tra uomini e donne, con l'obiettivo di ridefinire le politiche di mobilità alla luce di una prospettiva più inclusiva e attenta alle questioni di genere. Due aspetti chiave rendono particolarmente rilevante l'approccio di genere alla mobilità: il suo ruolo nel perpetuare le disuguaglianze nel mercato del lavoro e il suo potenziale contributo al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione.

1.1 Diversa esposizione alla mobilità

I pattern di spostamento delle donne sono strettamente legati alla loro partecipazione al mercato del lavoro in maniera interdipendente in quanto se da un lato quest'ultima definisce gli spostamenti in termini lavorativi, dall'altro le preoccupazioni sulla propria incolumità influenzano le decisioni in termini occupazionali. In particolare, il trasporto incide sul reddito familiare e sulle opportunità lavorative, e le infrastrutture di trasporto giocano un ruolo significativo nel divario occupazionale di genere ([Arun, Desai 2024](#)). La mancanza di un trasporto pubblico sicuro porta a una riduzione sia della domanda che dell'offerta di forza lavoro femminile, a causa di un fenomeno noto come "discriminazione paternalistica": i datori di lavoro sono meno propensi ad assumere donne prive di accesso a un mezzo di trasporto privato, data la loro dipendenza da sistemi pubblici considerati a rischio per l'incolumità personale ([Buchmann, Meyer, Sullivan 2024](#)). Di conseguenza, le donne tendono a scegliere impieghi più vicini, anche a costo di salari più bassi, contribuendo così al persistere del divario retributivo ([Le Barbanchon, Rathelot, Roulet, 2021](#)). Questi vincoli alla mobilità aggravano disuguaglianze già esistenti nel mercato del lavoro come evidenziato dai [dati ISTAT 2024](#): in Italia, il tasso di occupazione femminile è del 56%, contro il 76% degli uomini: il 31,3% delle donne lavora a tempo parziale rispetto al solo 7,3% degli uomini. Il tasso di inattività è significativamente più alto per le donne (38,1%) rispetto agli uomini (18,5%), con il Sud Italia che registra un preoccupante tasso di inattività femminile del 53%.

1.2 Diversa visione della decarbonizzazione

Una ricerca condotta dall'[International Transport Forum](#) ha evidenziato come, pur essendo principali utenti del trasporto pubblico, le donne abbiano un'influenza limitata sulla pianificazione di percorsi, tariffe e misure di sicurezza. Il [Rapporto sulla mobilità degli italiani 2024](#) di Isfort, basato su dati Istat, mostra che il tasso di mobilità sostenibile femminile— spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici—supera quello maschile di 4 punti percentuali, con un divario in crescita. Questa differenza di genere nei comportamenti di mobilità rappresenta un'opportunità: le donne tendono a privilegiare scelte orientate a risultati sociali e sostenibili. Le loro decisioni di viaggio—per modalità di trasporto, distanze percorse e orari—sono sistematicamente più sostenibili rispetto a quelle degli uomini. Sebbene questo comportamento sia in parte legato alla divisione di genere del lavoro domestico, esso offre spunti preziosi per il raggiungimento degli obiettivi ambientali attraverso una pianificazione dei trasporti più inclusiva. Incrementando l'influenza sulle decisioni in materia di mobilità della popolazione femminile, si raggiungerebbero, oltre ad un traguardo sociale, anche uno di tipo ecologico, con una maggiore propensione alle tematiche ambientali.

2. Diverse esperienze con il trasporto pubblico in Italia

2.1 Uso del trasporto pubblico per genere

Nel 2023, l'Italia deteneva il più alto tasso di motorizzazione nell'Unione Europea, con 694 autovetture ogni 1.000 abitanti, superando di gran lunga la media UE di 571. Un dato in crescita costante, con un incremento medio annuo dell'1,3% dal 2018. Tuttavia, dietro questa cifra si celano profonde disuguaglianze. Le donne hanno meno probabilità di possedere una patente di guida per autovetture (patente B): solo il 56,3% delle donne adulte ne è in possesso, rispetto al 64% degli uomini.

Gap nella percentuale maschile-femminile di popolazione con patente B

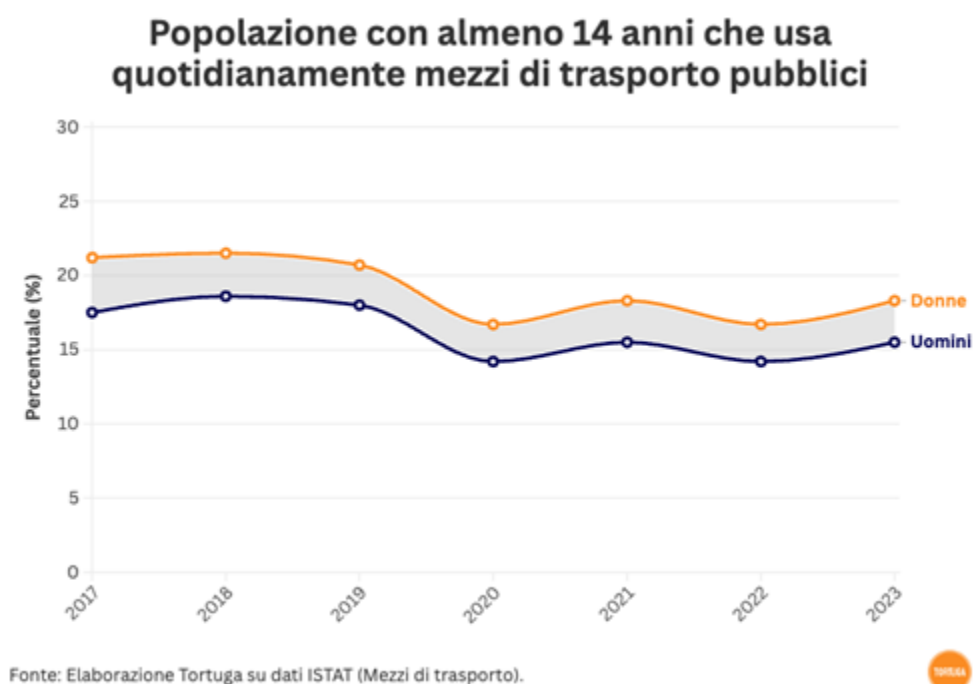


Fonte: Elaborazione Tortuga su dati Openpolis, Simplemaps, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2019).

Sebbene i dati sulla proprietà dell'auto suddivisi per genere non siano disponibili, questo dato è spesso conseguenza del livello di inclusione finanziaria, come ad esempio il possesso di un conto bancario. Poiché circa un terzo delle donne adulte in Italia non ha un conto bancario, è quindi

plausibile dedurre che anche i tassi di proprietà di autovetture siano inferiori per le donne. In ogni provincia italiana, la maggior parte degli uomini adulti possiede una patente di guida, con oltre 100 province in cui il tasso supera il 60%. Per le donne, invece, solo in 23 province più del 60% delle donne adulte possiede una patente di guida, mentre in 8 province più della metà delle donne ne è priva.

Queste disparità strutturali nel possesso della patente e nei modelli di proprietà dell'auto suggeriscono che le donne dipendano maggiormente dal trasporto pubblico, rendendo l'adozione di le politiche di mobilità sensibili al genere fondamentali per garantire un accesso equo ai servizi di trasporto. Anche l'analisi Istat, sull'uso frequente del trasporto pubblico evidenzia un notevole divario di genere. Secondo i dati [Istat](#), nell'ultimo anno, il 18,3% delle donne ha dichiarato di utilizzare quotidianamente o più volte alla settimana almeno un tipo di trasporto pubblico, come tram, autobus o pullman, rispetto al 15,5% degli uomini. Questo divario, pari a circa 3 punti percentuali, si mantiene stabile da oltre un decennio.



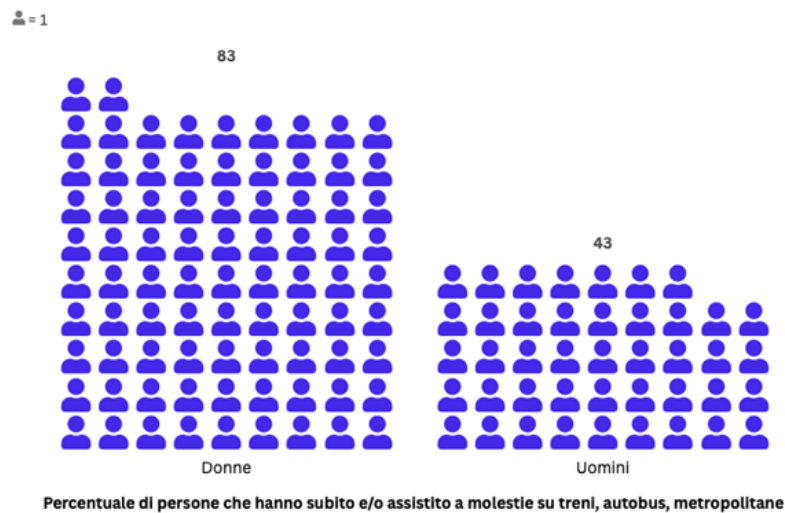
La disparità è ancora più marcata tra i lavoratori, dove il divario sale a 5,8 punti percentuali (17% per le donne contro l'11,2% per gli uomini). Ciò suggerisce che l'accesso al trasporto pubblico svolge un ruolo più importante per le donne rispetto agli uomini in termini di partecipazione al mercato del lavoro. Sebbene l'utilizzo di treni e pullman a lunga percorrenza sia simile tra i generi, le differenze diventano evidenti nell'uso dei mezzi pubblici urbani, come tram e autobus.

2.2 Percezione di sicurezza del trasporto pubblico per genere

Le preoccupazioni legate alla sicurezza limitano profondamente l'uso del trasporto pubblico da parte delle donne. Infatti, donne e ragazze modificano spesso abitudini, percorsi, abbigliamento e orari per ridurre il rischio di aggressioni, limitando così l'accesso a istruzione, lavoro e vita sociale (Kearl, 2018). Questa barriera sistemica ha portato a maggiori sforzi nella raccolta di dati che orientino politiche pubbliche mirate, soprattutto nei contesti e negli orari considerati più a rischio, come le ore notturne.

Due recenti studi italiani evidenziano chiaramente la portata del problema. L'associazione *Road to 50%*, nell'ambito della campagna *#MezziPerTutte*, ha condotto nel 2021 un'indagine su un campione di 1.740 persone che utilizzano i mezzi pubblici (autobus, metropolitana, treni e pullman) a Roma con frequenze di utilizzo diverse. Di queste, il 74% (corrispondente a 1.287 persone) si identificava come femmina e il 24% come maschio. La parte restante del campione era composta da 18 persone che hanno preferito non rispondere, 11 N/A, 9 persone non binarie, una persona transgender e una agender.

Alla domanda sull'esperienza personale di molestie il 44% delle donne ha dichiarato di aver assistito e subito diverse forme di molestia su treni, pullman, autobus o metropolitane, rispetto al 5% degli uomini. Se si considerano anche le donne che hanno solo assistito (15%) o solo subito (24%) molestie, si arriva a un totale dell'83% per il campione femminile. Il divario di genere è evidente: solo il 16% delle donne ha affermato di non aver mai assistito o subito alcuna forma di violenza, rispetto al 57% degli uomini.



L'impatto sulle scelte di mobilità e sulle percezioni di sicurezza è significativo: il 6% del campione femminile ha dichiarato di evitare sempre i mezzi pubblici, il 27% lo fa spesso e il 45% a volte. Percentuali simili sono state rilevate anche tra persone non binarie, agender e transgender, mentre nessun uomo nel campione ha dichiarato di evitare sempre i trasporti pubblici, solo il 2% spesso e il 14% a volte. Tra le misure precauzionali e protettive più comuni e apprezzate (indipendentemente dal genere) si osservano: viaggiare con un accompagnatore, fermate in aree ben illuminate senza ostacoli visivi, presenza di polizia o altri agenti in divisa e video sorveglianza.

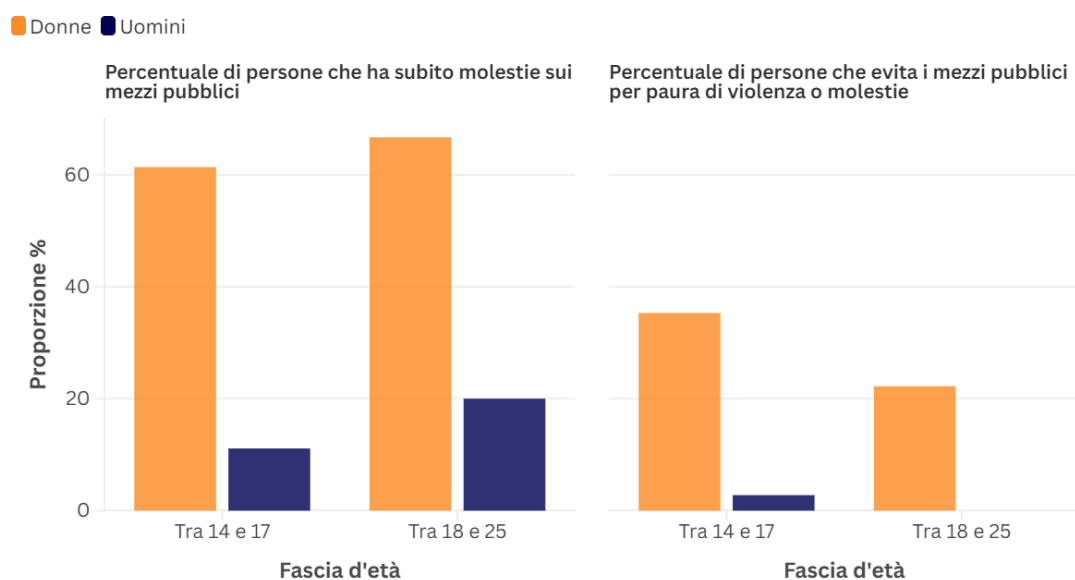
Sulla scia dei risultati precedenti, *Road to 50%* ha avviato un secondo studio nell'ambito della Campagna *MezziPerTutte*, cofinanziata a Roma dal programma Corpo Europeo di Solidarietà dell'Unione Europea, in collaborazione con l'Agenzia Italiana per la Gioventù e la Commissione Europea in Italia. L'obiettivo è stato approfondire l'intersezione tra genere, età e percezione di sicurezza nello spazio urbano, con un'attenzione specifica ai trasporti pubblici.

L'indagine, condotta tra marzo e aprile 2025, ha coinvolto oltre 230 studenti e studentesse di una scuola superiore romana, di età compresa tra i 14 e i 25 anni. La maggior parte delle risposte proviene da ragazze e giovani donne (72,7%), mentre il 26,1% si identifica come maschile e una

piccola parte come intersex o non binaria (0,6%), a conferma della necessità di un approccio realmente inclusivo.

Tra gli aspetti più significativi emersi dall'indagine vi è l'esperienza delle molestie sui mezzi pubblici, che continua a rappresentare una realtà diffusa e normalizzata. Oltre il 78% delle rispondenti ha dichiarato di aver subito o assistito a episodi di molestia. In particolare, il 61% delle giovani tra i 14 e i 17 anni e il 67% di quelle tra i 18 e i 25 anni riferisce di averne fatto esperienza diretta. Questi dati confermano come la violenza di genere nei contesti di mobilità urbana non sia un fenomeno episodico, ma un elemento strutturale che condiziona la quotidianità e limita la libertà di movimento delle ragazze fin dall'adolescenza.

La domanda "Hai mai evitato i mezzi pubblici per paura di molestie o violenza?" conferma tale condizionamento: oltre l'80% delle giovani donne ha evitato almeno una volta di utilizzare i mezzi, contro appena il 24% dei coetanei maschi. In particolare, il 35% delle ragazze tra i 14 e i 17 anni ha risposto "spesso" o "sempre", contro meno del 3% degli uomini. Ciò evidenzia una disparità sostanziale nella percezione di sicurezza, che si traduce in strategie di autoprotezione e rinunce personali.



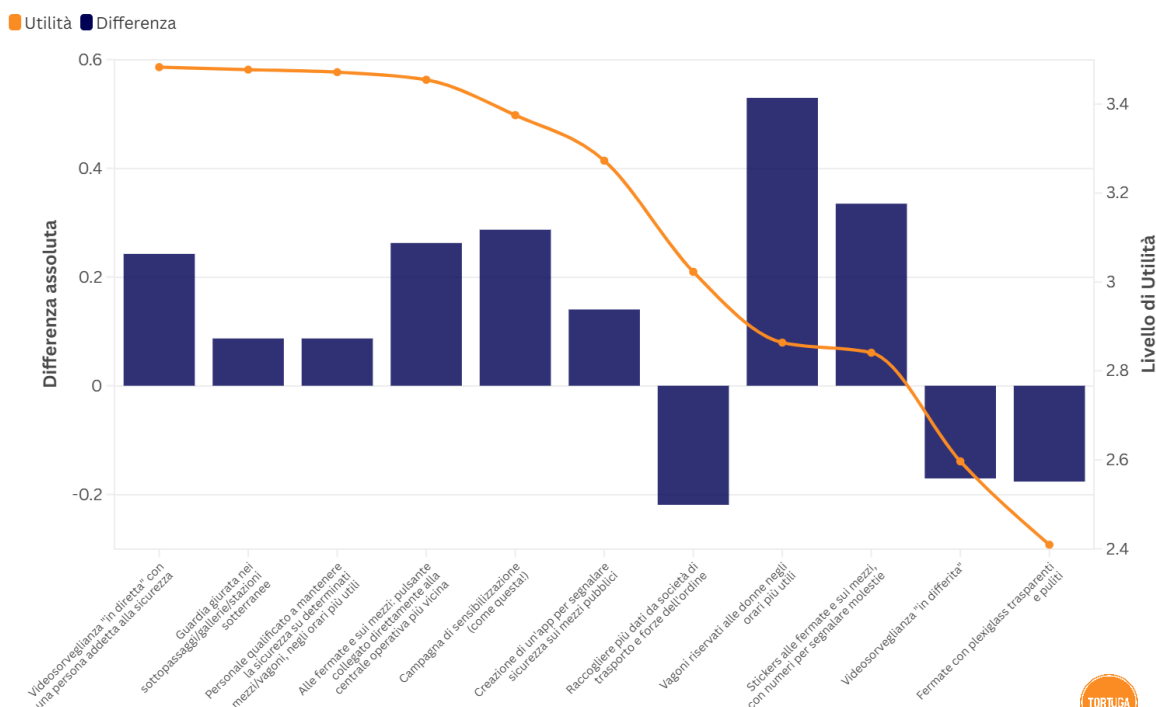
Source: Elaborazione Tortuga dati Mezzi x Tutte



Considerando congiuntamente le percezioni di ragazze e ragazzi, i risultati mostrano che le misure ritenute più utili sono quelle visibili, immediate e presidiate. I valori riportati (in termini di punteggio medio di utilità percepita su una scala da 1 a 4) e le differenze indicate (scarto donne - uomini) evidenziano una preferenza per la videosorveglianza in diretta con personale addetto (3,48; diff. +0,24), la presenza di guardie giurate nelle aree sensibili (3,48; +0,09), la presenza di personale qualificato su mezzi e vagoni negli orari critici (3,47; +0,09) e il pulsante di emergenza collegato direttamente alla centrale operativa (3,45; +0,26). Il fatto che tutte queste soluzioni presentino una differenza positiva indica che sono soprattutto le donne a spingere per interventi concreti e presidati, cioè per forme di sicurezza che garantiscano un supporto immediato e riconoscibile.

Importanza percepita delle caratteristiche di sicurezza

Differenza calcolata come Donne - Uomini



Source: Elaborazione Tortuga dati Mezzi x Tutte

Anche le misure comunicative, come la campagna di sensibilizzazione (3,38; +0,29) e l'app per segnalare situazioni di insicurezza (3,27; +0,14), ricevono un sostegno superiore tra le donne, segnalando un bisogno di strumenti che facilitino l'espressione e la gestione delle esperienze di rischio. Mentre all'estremo opposto, gli interventi meno apprezzati sono la raccolta dati (3,02; -0,22), la videosorveglianza in differita (2,60; -0,17) e le fermate con plexiglass (2,41; -0,18), tutte misure che risultano più utili agli uomini rispetto alle donne e che contestualmente non forniscono un immediato presidio umano.

Infine, l'81% delle ragazze e il 79% dei ragazzi ha dichiarato che userebbe con maggiore frequenza i mezzi pubblici se fossero introdotte misure di sicurezza efficaci. Più della metà delle giovani donne (54%) sarebbe anche disposta a pagare un prezzo superiore all'attuale biglietto per garantirle.

Questo approfondimento evidenzia che la sicurezza urbana non è soltanto una questione di ordine pubblico, ma una condizione imprescindibile per garantire anche alle giovani donne pari opportunità di accesso allo spazio, al tempo e alle risorse della città.

Road to 50% e #MezziPerTutta

La campagna #MezziPerTutta nasce con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema delle molestie a bordo di treni e autobus, promuovendo un trasporto pubblico più sicuro e inclusivo. Avviata in fase pilota a Roma nel 2021, l'iniziativa ha sperimentato diverse strategie per affrontare e prevenire le molestie negli ambienti del trasporto pubblico. Tra le azioni intraprese, la realizzazione di indagini rivolte a tutte le persone utenti del servizio, per raccogliere dati sulle loro esperienze e percezioni legate alla sicurezza.

Sulla scia dei risultati positivi della fase pilota, la campagna è stata ampliata nel 2024, con interventi mirati nelle città di Messina e Bologna. Attraverso workshop, attività di sensibilizzazione e il coinvolgimento delle autorità locali, #MezziPerTutta sottolinea l'importanza di contrastare le molestie e promuovere una cultura del rispetto e della sicurezza nel trasporto pubblico.

Un altro sondaggio, condotto da *Period Think Tank* in collaborazione con il Comune di Bologna, ha esaminato il problema della sicurezza da una prospettiva economica, abitativa, sanitaria e degli spazi pubblici. Sono stati progettati, pianificati e attuati vari interventi di ricerca qualitativa per affrontare i bisogni diversi e complessi di tutte le persone che vivono negli ecosistemi urbani. Il questionario, distribuito e disponibile per la compilazione fino al 7 gennaio 2024, è stato avviato e parzialmente completato da 3.472 persone che vivono a Bologna o la frequentano in modo comparabile ai residenti. Di queste, 2.941 hanno completato l'intero questionario. Il 79,12% si è identificato come donna, il 20,68% come uomo e lo 0,21% come intersex. I dati hanno mostrato che il 34,37% dei rispondenti ha dichiarato di sentirsi a volte a disagio nell'utilizzare i mezzi pubblici, mentre il 24,62% ha riferito di sentirsi spesso a disagio. La fascia d'età più colpita è risultata quella delle donne tra i 18 e i 24 anni: il 30,43% ha dichiarato di sentirsi spesso a disagio. Sebbene camminare sia stato percepito come il mezzo più insicuro (1.538 rispondenti, tra cui 1.276 donne), autobus e tram si collocano subito dopo, con 1.501 rispondenti. Seguono i treni (814), biciclette/scooter (362) e motociclette (83). Appena 128 persone hanno dichiarato di non essersi mai sentite insicure, 27 hanno preferito non rispondere e 36 hanno menzionato altri mezzi di trasporto.

2.3 Altre determinanti dell'esperienza femminile del trasporto pubblico

Sebbene la sicurezza rappresenti una preoccupazione centrale per molte donne, altri fattori rilevanti sono spesso trascurati nella progettazione dei servizi di mobilità. Un esempio virtuoso in questo senso arriva dagli Stati Uniti, dove la Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority ha pubblicato nel 2019 il rapporto "Understanding How Women Travel", pionieristico per la sua metodologia di analisi interna con una lente di genere. Il documento ha introdotto un audit di genere sui sistemi di trasporto, mettendo in luce le dinamiche invisibili che condizionano la mobilità femminile: la gestione del tempo, la flessibilità degli orari, i percorsi frammentati e la cura familiare. Questo approccio ha rappresentato un esempio d'avanguardia nella pianificazione di trasporti più inclusivi ed equi.

Esperienze simili sono rare, ma non uniche. In Europa, un'iniziativa comparabile si registra a Dublino, dove il sistema di trasporto pubblico ha iniziato a integrare metodologie simili. Questi esempi stabiliscono uno standard di riferimento elevato per il gender mainstreaming nelle politiche di mobilità, evidenziando dimensioni spesso ignorate ma essenziali per garantire il diritto alla mobilità a tutta la popolazione.

Accesso

I pattern di trasporto in tutta Europa e in Italia rivelano significative differenze di genere nel comportamento e nelle limitazioni della mobilità. Queste differenze si manifestano in tre dimensioni chiave: l'accessibilità finanziaria, le barriere fisiche e le sfide relative ai servizi per persone con disabilità.

L'accessibilità finanziaria è fortemente condizionata dalle disuguaglianze economiche di genere. Il rapporto di CIVITAS - *Gender equality and mobility: mind the gap* evidenzia come il divario retributivo e occupazionale di genere riduca la capacità delle donne di pagare per un servizio di trasporto migliore o di accedere a modalità di trasporto privato. Nonostante queste difficoltà, le donne nelle grandi città utilizzano il trasporto pubblico quasi due volte più degli uomini, spesso facendo più viaggi brevi all'interno dei loro comuni. Il rapporto di LA *Understanding How Women Travel* evidenzia come queste barriere finanziarie possano presentare sfide significative, con le donne a basso reddito della contea di Los Angeles che spendono il 40% in più per i servizi di ride-hailing e il 28% in più per il trasporto pubblico rispetto alle donne con reddito più alto, a causa della mancanza di alternative.

L'accessibilità fisica rappresenta un ulteriore ostacolo, soprattutto per donne anziane. Il rapporto del Parlamento Europeo *The role of women in the green economy: the issue of mobility* rivela che le donne over 70 anni incontrano notevoli difficoltà nell'utilizzo di autobus (40,3%) e treni (25,8%) rispetto ai loro omologhi maschi (26% e 19,7% rispettivamente). Inoltre, la crescente sfida dell'invecchiamento della popolazione ha implicazioni rilevanti per i modelli di mobilità: la maggiore aspettativa di vita alla nascita per le ragazze rispetto ai ragazzi in tutti i paesi europei implica anche che un numero crescente di donne anziane vivrà da sola, in condizioni di mobilità ridotta e grandi difficoltà nell'accesso ai servizi.

Infine, anche l'accesso per le persone con disabilità è una sfida prioritaria. La percentuale di donne con disabilità è infatti più alta rispetto a quella degli uomini: 7,1% contro 3,8%. Inoltre, il rapporto *Understanding How Women Travel* nota che i servizi di accesso, pur essendo cruciali, spesso richiedono alle donne con disabilità di spendere un tempo eccessivo – a volte un'intera giornata – per compiere un singolo spostamento.

Questi risultati sottolineano la necessità di migliorare i sistemi di trasporto affinché possano incontrare le diverse esigenze di viaggio di una popolazione eterogenea, con particolare sforzo nel superare vincoli finanziari e requisiti di accessibilità che spesso impattano notevolmente le scelte di vita delle donne in quanto tali.

Affidabilità

L'affidabilità del servizio influisce significativamente sul comportamento di viaggio e sulle opportunità delle donne. Mentre gli uomini generalmente seguono modelli di viaggio lineari (commutando da e per il lavoro senza interruzioni), le necessità di mobilità delle donne sono più complesse, e includono molteplici viaggi brevi verso scuole, centri commerciali e strutture sanitarie, spesso al di fuori dell'orario di punta. Ciò rende il servizio inaffidabile particolarmente penalizzante per le donne, costringendole a partire con ore di anticipo o a ricorrere a soluzioni costose come il car sharing.

Nel contesto ferroviario italiano questo problema può essere particolarmente grave, per via di infrastrutture datate che risentono del crescente numero di treni in circolazione e di attrezzature obsolete che aumentano il rischio di ritardi strutturali. L'affidabilità è anche influenzata dalla probabilità di scioperi. Sebbene l'Italia abbia ridotto il numero di giorni di sciopero da 210 a 153 tra il 2015 e il 2022, principalmente dimezzando gli scioperi nel trasporto pubblico locale, la frequenza rimane elevata e contribuisce a minare l'affidabilità complessiva.

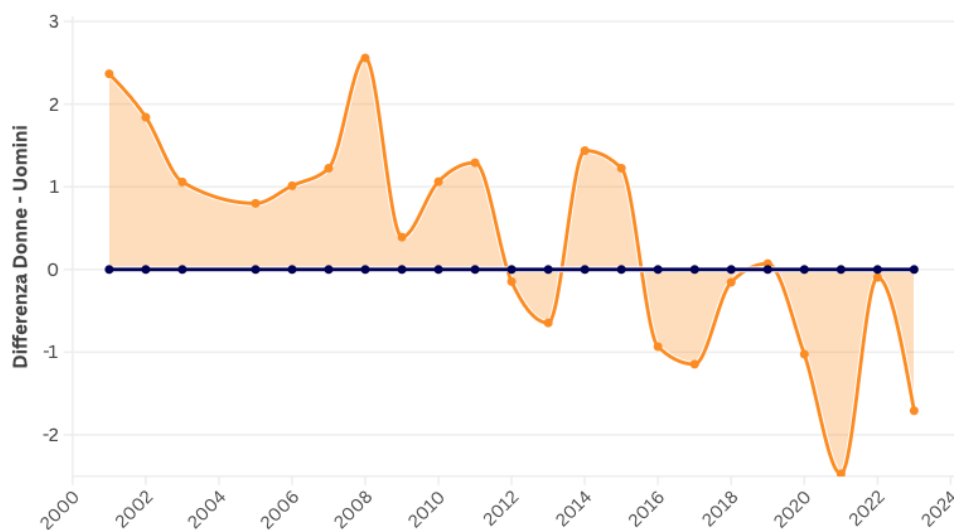
Le conseguenze di un servizio inaffidabile per le donne dipendenti dai trasporti pubblici, dunque specialmente quelle con reddito basso, sono gravi e tra queste troviamo appuntamenti persi e opportunità di lavoro limitate. Inoltre, questi problemi di affidabilità amplificano particolarmente le preoccupazioni legate alla sicurezza durante le ore non di punta e i lunghi tempi di attesa, colpendo in modo maggiore le donne che non hanno alternative di trasporto.

Convenienza e Comfort

Mentre l'affidabilità determina se un sistema è usufruibile, il comfort e la convenienza ne influenzano l'uso continuato. Utilizzando dati italiani, abbiamo costruito un indice di soddisfazione con il trasporto pubblico urbano come media di diversi indicatori di comfort nel contesto degli autobus e dei pullman. Gli indicatori principali di soddisfazione includono frequenza, puntualità, disponibilità di posti, pulizia, convenienza delle fermate, connessioni, orari e informazioni sul servizio, senza una misurazione diretta della violenza di genere. La serie temporale mostra che le donne storicamente hanno sperimentato un livello più alto di soddisfazione con il trasporto urbano e ferroviario.

Soddisfazione generale per i trasporti urbani

Differenza tra percezione femminile e maschile



Fonte: Elaborazione Tortuga dati ISTAT



Tuttavia, a tendenza è in declino: oggi le donne raggiungono un livello di benessere inferiore a quello degli uomini, in particolare nel trasporto urbano e su tutti gli indicatori, con picchi di circa 3, 4 o addirittura 5 punti percentuali di differenza per la pulizia, la frequenza e la convenienza delle fermate. In generale, l'esperienza delle donne con il trasporto pubblico è peggiorata nel tempo proprio nei fattori determinanti dell'esperienza di genere nel trasporto pubblico definiti nel rapporto di LA.

3. Verso un trasporto pubblico più inclusivo

Raggiungere una mobilità inclusiva richiede un'azione coordinata in tre ambiti fondamentali: dati, infrastrutture e coinvolgimento della società civile. Queste tre aree di intervento per noi sono cruciali per affrontare bisogni distinti ma interconnessi e per raggiungere l'obiettivo comune di sistemi di trasporto equi e sostenibili. I dati forniscono la base per comprendere le disparità e identificare soluzioni mirate, svelando come il genere, l'accessibilità e la sicurezza si intersechino nei modelli di mobilità. Le infrastrutture rispondono ai bisogni fisici e pratici di utenti diversi, creando ambienti sicuri, accessibili e senza soluzione di continuità per tutti, in particolare per le donne e i gruppi più vulnerabili. Il coinvolgimento della società civile assicura che questi sforzi siano guidati dalla comunità stessa, amplificando le voci spesso marginalizzate e promuovendo politiche socialmente inclusive e culturalmente rilevanti. Insieme, questi tre pilastri formano una strategia coerente, ciascuno contribuendo in modo unico a una visione comune di sistemi di trasporto che siano giusti, reattivi e a sostegno di tutti gli utenti.

3.1 Raccolta dati e analisi per una mobilità inclusiva

Dati completi e affidabili sono la base di politiche di mobilità eque ed efficaci. Per affrontare le disparità di genere nei trasporti, è essenziale implementare sistemi solidi per raccogliere e analizzare dati disaggregati. I dati attuali sui trasporti spesso mancano di sufficiente granularità,

in particolare per quanto riguarda il genere, l'età, il reddito e altre caratteristiche sociodemografiche, rendendo difficile identificare e affrontare barriere specifiche alla mobilità. L'integrazione sistemica di dati disaggregati per genere nei sondaggi standard sui trasporti consente ai responsabili delle politiche di comprendere meglio i modelli di mobilità, le preferenze e le sfide affrontate dai diversi gruppi.

Migliorare la Raccolta di Dati Disaggregati per Genere

- Implementare la raccolta sistematica di dati sui trasporti specifici per genere, includendo il comportamento di viaggio, le percezioni sulla sicurezza e le necessità di accessibilità.
- Integrare domande specifiche per genere nei sondaggi nazionali e regionali sui trasporti per identificare le principali disparità nei modelli di mobilità e nelle preferenze.

Dati Raccolti dai Cittadini e Nuove Tecnologie

- Raccogliere dati sulle modalità di trasporto informali, sul camminare e sull'uso della bicicletta per comprendere meglio le esigenze di mobilità dei gruppi sottorappresentati, in particolare delle donne.
- Utilizzare piattaforme digitali e app per raccogliere informazioni in tempo reale su sicurezza, episodi di molestie e esperienze con il trasporto pubblico.

Valutazioni Regolari dell'Impatto di Genere

- Rendere obbligatorie le valutazioni d'impatto di genere nei progetti di trasporto, garantendo che le politiche e gli investimenti rispondano alle esigenze specifiche dei diversi gruppi.
- Sviluppare dashboard pubbliche per condividere approfondimenti sui dati disaggregati per genere, promuovendo la trasparenza e incoraggiando il coinvolgimento degli stakeholder.

Spotlight: Gender auditing & budgeting

La valutazione dell'impatto di genere può essere realizzata attraverso strumenti quali il gender auditing e il gender budgeting. Il gender auditing analizza politiche e servizi per valutarne l'effetto sulla parità di genere, mentre il gender budgeting integra la prospettiva di genere nella pianificazione finanziaria pubblica, con l'obiettivo di garantire un'equa allocazione delle risorse.

Un esempio di gender auditing è rappresentato dalle Linee guida e checklist per l'audit di genere nei trasporti pubblici pubblicate dal Dipartimento dei Trasporti del Regno Unito nel 2002, che hanno supportato i gestori dei trasporti nell'identificare e affrontare le disuguaglianze. Nel 2006, lo stesso Dipartimento ha lanciato il Gender Equality Scheme Action Plan (2007–2010) per promuovere l'uguaglianza nei servizi di trasporto.

In Italia, un esempio di gender budgeting è il lavoro condotto da Period Think Tank in collaborazione con alcuni comuni dell'Emilia-Romagna, tra cui Bologna e Reggio Emilia. L'iniziativa ha previsto l'analisi dei bilanci pubblici per affrontare le disuguaglianze a livello locale, integrando la prospettiva di genere nella pianificazione finanziaria per promuovere una distribuzione più equa delle risorse.

3.2 Sviluppo infrastrutturale per una mobilità inclusiva

Lo sviluppo di infrastrutture inclusive è fondamentale per superare le sfide di mobilità che affrontano le donne, gli anziani, le persone con disabilità e altri gruppi sottorappresentati. Progettando sistemi di trasporto e spazi pubblici che diano priorità alla sicurezza, all'accessibilità e alla connettività, i responsabili politici possono creare ambienti che supportano una mobilità equa per tutti.

Creare Spazi Urbani Inclusivi

- Progettare infrastrutture pedonali sicure, dotate di marciapiedi ampi, ben illuminati, attraversamenti adeguati e chiari sistemi di orientamento.

Favorire la Connettività Multi-Modale

- Implementare un'integrazione dei biglietti senza soluzione di continuità tra i diversi mezzi di trasporto per migliorare l'accessibilità e l'accessibilità economica.
- Progettare soluzioni last-mile, come il bike-sharing o navette a richiesta, adattate ai modelli di viaggio delle donne e di altri gruppi vulnerabili.

Modernizzare i Sistemi di Trasporto Pubblico

- Garantire l'accesso senza barriere alle stazioni e ai veicoli del trasporto pubblico per supportare passeggeri con disabilità, anziani e persone con bambini.
- Integrare strutture come bagni puliti, stanze per l'allattamento e aree di attesa per migliorare l'esperienza del trasporto pubblico per le donne.

Progettazione Focalizzata sulla Sicurezza

- Migliorare la visibilità nei mezzi di trasporto pubblico e negli spazi urbani con illuminazione migliorata e sistemi di video sorveglianza (CCTV).
- Pianificare le fermate e le aree di attesa in posizioni aperte e ben sorvegliate per ridurre i rischi per la sicurezza.

Spotlight: Sistema di illuminazione del trasporto pubblico

L'illuminazione rappresenta un elemento fondamentale dell'infrastruttura del trasporto pubblico, con un impatto diretto sulla sicurezza e sul comfort, in particolare nelle ore notturne.

In Australia, il progetto Diffused Street LED, guidato da ARUP e XYX Lab, ha evidenziato come l'illuminazione tradizionale a fascio concentrato spesso faccia sentire le donne esposte e vulnerabili, poiché illumina chi attende ma lascia al buio l'ambiente circostante, riducendo la visibilità degli altri. Il progetto ha introdotto un sistema di illuminazione LED diffusa, caratterizzato da una luce più morbida e uniforme, che ha migliorato in modo significativo la percezione di sicurezza delle donne negli spazi pubblici.

In Svezia, la pensilina per autobus Station of Being è stata progettata per aumentare sia la sicurezza sia il benessere degli utenti. La struttura integra un sistema di illuminazione dinamica, capace di adattarsi alle condizioni ambientali e ai bisogni delle persone, abbinato a paesaggi sonori che contribuiscono a rendere l'attesa più confortevole e accogliente.

3.3 Training e Coinvolgimento della Società Civile per una Mobilità Inclusiva

Le politiche di mobilità inclusiva richiedono più di semplici dati e infrastrutture; necessitano di un coinvolgimento significativo con la società civile e di un impegno per sviluppare la capacità di tutti gli attori coinvolti nei sistemi di trasporto. I programmi di formazione e le collaborazioni con le organizzazioni della società civile sono essenziali per affrontare le barriere sistemiche, migliorare la sicurezza e garantire che le voci dei gruppi sottorappresentati siano ascoltate e integrate nei processi di pianificazione e attuazione del trasporto.

Sviluppo delle competenze e formazione di genere

- Formare il personale dei trasporti pubblici, le forze dell'ordine e i pianificatori su approcci sensibili al genere in materia di mobilità e sicurezza.
- Condurre workshop di intervento da parte dei testimoni per incoraggiare la partecipazione della comunità nella prevenzione delle molestie negli spazi pubblici.

Collaborazione con la società civile

- Collaborare con organizzazioni femminili locali e gruppi di advocacy per co-creare politiche di trasporto che rispondano ai loro bisogni e priorità.
- Organizzare consultazioni regolari e gruppi di discussione con le comunità sottorappresentate per garantire un processo decisionale inclusivo.

Promuovere campagne di sensibilizzazione

- Lanciare campagne pubbliche per contrastare gli stereotipi e normalizzare l'uso da parte delle donne di vari mezzi di trasporto, incluso il ciclismo.
- Sviluppare programmi di sensibilizzazione sulla sicurezza, focalizzati sui canali di segnalazione per molestie e violenza, per rendere più accessibili i meccanismi di denuncia.

Soluzioni digitali

- Utilizzare strumenti digitali, come app per la segnalazione di incidenti, la pianificazione di percorsi sicuri e il feedback in tempo reale sul servizio di trasporto pubblico.
- Integrare il feedback degli utenti nelle revisioni delle politiche e negli aggiornamenti delle infrastrutture, per garantire un allineamento continuo con le esigenze degli utenti.

Spotlight: App per Smartphone

Le soluzioni temporanee ma utili per migliorare la sicurezza negli spazi pubblici spesso provengono da app gestite da utenti e volontari. App come Hollaback nel Regno Unito e HarassMap in Egitto consentono agli individui di segnalare aggressioni sessuali e molestie. Queste piattaforme creano mappe delle aree ad alto rischio, consentendo alle autorità di identificare i punti critici e dare priorità agli interventi. In Italia, l'app Viola offre un approccio unico alla sicurezza, fornendo chiamate video face-to-face virtuali. Gestita da volontari, supporta gli utenti durante il loro tragitto verso casa mantenendo una connessione video in tempo reale.

Conclusione

L'analisi presentata in questo rapporto evidenzia come il genere influenzi in modo significativo l'esperienza e l'utilizzo del trasporto pubblico in Italia. Sebbene la Costituzione riconosca la mobilità come un diritto fondamentale, l'attuale sistema di trasporto pubblico spesso non riesce a soddisfare adeguatamente le diverse esigenze di tutti gli utenti, in particolare delle donne. I dati rivelano persistenti disparità di genere nei modelli di mobilità, con le donne che sono più dipendenti dal trasporto pubblico e affrontano sfide maggiori nell'utilizzarlo. In Italia, la maggiore dipendenza delle donne dal trasporto pubblico (18,3% rispetto al 15,5% degli uomini) è complicata da seri problemi di sicurezza, con l'83% delle donne che riportano di aver assistito o subito molestie sui mezzi pubblici.

Tuttavia, le criticità vanno ben oltre la sicurezza, toccando anche aspetti sistemici legati ad accessibilità, affidabilità e comfort. I livelli di soddisfazione in calo tra le utenti femminili su vari indicatori – dalla pulizia alla frequenza e alla comodità delle fermate – evidenziano l'urgenza di una pianificazione dei trasporti più attenta alle dimensioni di genere. Inoltre, l'intersezione tra genere e altri fattori socioeconomici come età, disabilità e condizione economica, aggrava ulteriormente queste sfide, penalizzando particolarmente le donne anziane e quelle con risorse finanziarie limitate.

Per affrontare queste disuguaglianze sistemiche, il rapporto propone un approccio articolato su tre pilastri: una migliore e più rigorosa raccolta e analisi dei dati, sviluppo mirato delle infrastrutture e un coinvolgimento significativo della società civile. Costruire un sistema di mobilità realmente inclusivo richiede non solo soluzioni tecniche, ma un cambiamento culturale profondo nel modo in cui si progettano e si attuano le politiche di trasporto. Adottando i principi di integrazione della dimensione di genere e abbracciando soluzioni innovative – da migliori sistemi di illuminazione pubblica alle app digitali di sicurezza – l'Italia può lavorare per realizzare la sua promessa costituzionale di mobilità come diritto fondamentale per tutte le cittadine ed i cittadini, senza distinzioni di genere.