

Società A Parigi vertice sui percorsi complicati della mobilità al femminile e su come trasformare le metropoli per migliorare accessi e sicurezza

# Come si muovono le donne in città

Mozzate, provincia di Como, sabato 1 marzo: Lidia Nusdorfi, 35 anni, va all'appuntamento con il suo ex che la uccide nel sottopasso della stazione. Per non fare un sottopasso, invece, la sera dello scorso 20 ottobre, domenica, muore Magda Niazy Sehsah, 29 anni, al settimo mese di gravidanza, che prende per mano il suo bambino di quattro anni, Yassè, attraversa in superficie viale Farnagosta — periferia sudovest di Milano — e viene travolta da un'auto che corre a più di cento all'ora. Quei passaggi male illuminati e spesso deserti sono l'immagine più immediata dei bisogni inascoltati delle donne che si muovono. Le donne si spostano come gli uomini? Che cosa chiedono? Sono domande alle quali si è cominciato a cercare risposte. Dal 14 al 16 aprile a Parigi ci sarà la quinta conferenza internazionale sulla mobilità al femminile: *Women's issues in transportation*. In Italia ne parlano da un paio d'anni Silvia Maffii e Patrizia Malgieri di Trt Trasporti e Territorio, società milanese di consulenza che da oltre vent'anni si occupa di economia e pianificazione dei trasporti. «Il ruolo delle donne nella

*green economy*: la questione dei trasporti» è lo studio che hanno curato per il Parlamento europeo nel 2012. Ne è nata anche la Carta italiana della mobilità delle donne: dieci punti, quasi tutti rimasti inapplicati.

Le differenze negli spostamenti tra uomini e donne nascono dalla diversità dei ruoli. I dati dell'eurobarometro considerati nel rapporto di Trt, relativi all'Unione Europea, indicano che le donne usano l'auto meno degli uomini (il 45,8% contro il 57,5%) e prendono di più i mezzi pubblici (23% contro 18%): «Quando in famiglia c'è una sola macchina — spiega Patrizia Malgieri — in genere resta a disposizione dell'uomo».

Anche spostamenti e tempi sono diversi: le donne vanno e tornano dal lavoro, ma hanno anche la spesa, i figli da accompagnare, le commissioni, i nonni. Cosa serve? «Conoscenza, accessibilità e sicurezza», riassume Silvia Maffii. In pratica, si legge nella carta della mobilità, bisogna studiare come si muovono le donne e tenerne conto nei piani dei trasporti. Chi se ne deve occupare? Le amministrazioni, ma anche le aziende di trasporto pubblico.

Non si tratta di interventi di nicchia: «Migliorare i trasporti per le donne significa alzare la qualità del servizio per tutti», è convinta Annita Serio, direttore di Federmobilità. E non sono nemmeno operazioni molto costose: «Per alcune misure basterebbe poco — dice Rosanna Ruscito della Fit-Cisl —. Se non si interviene vuol dire che manca ancora la volontà politica di farlo».

Ma c'è, qui e là, chi ha cominciato: a Parma nel 2002 e a Reggio Emilia nel 2006 i primi studi sulla mobilità delle donne commissionati dai Comuni. Risultato: tragitti più irregolari, grande uso di bici — mezzi pubblici e necessità di far quadrare le ore tra casa e lavoro (oggi a maggior ragione, visto che per l'Europa il 2014 è l'anno della conciliazione tra la vita lavorativa e quella familiare). Ricorda da Reggio Emilia Natalia Maramotti, avvocato e assessore alla Cura della comunità: «Abbiamo introdotto il servizio di bicibus e pedibus». Una mamma che a turno accompagna i bambini a scuola per tutti. Poi il taxi rosa.

Anche a Bolzano le politiche di conciliazione vanno di pari passo con l'attenzione agli spostamenti

femminili. «Oltre a taxi rosa e parcheggi riservati — spiega Maria Chiara Pasquali, assessore all'Urbanistica e ai tempi della città — i nonni-vigile che accompagnano i bambini e orari flessibili d'ingresso negli asili». Poi: strade chiuse al traffico poco prima dell'inizio delle lezioni e attenzione alla vicinanza tra case e scuole.

Iniziative simili, ma meno organiche, ci sono anche altrove. A Milano 250 posti per donne in gravidanza in sette parcheggi d'interscambio; su tram e bus adesivi di cortesia per riservare i sedili a mamme e anziani. Il piano di mobilità cittadino è in corso di stesura ed ha come obiettivi l'accessibilità per tutti e la sicurezza. A Brescia e Padova si possono sottoscrivere abbonamenti rosa per il *car sharing*. A Cesena, Cagliari e Rimini il bollino rosa, un tagliando che consente il parcheggio gratuito a donne incinte e neomamme. Taxi rosa a Merano, Mestre e Piacenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

pagina a cura di  
**Alessandra Dal Monte**  
**Isabella Fantigrossi**  
**e Laura Guardini**

Usano i mezzi pubblici più degli uomini e svolgono più commissioni. Da Parma a Bolzano le «misure rosa»



La manifestazione con la partecipazione di Valore D

# La tre giorni di Campiglio sulla parità di genere

Una tre giorni di incontri e dibattiti sulla parità di genere. Si è conclusa ieri la manifestazione *Campiglio Treperre* dedicata al tema «Il potere delle donne» e curata dalla giornalista Maria Latella. A Madonna di Campiglio si sono confrontati in questi giorni tra gli altri Paolo Mieli, presidente di Rcs Libri; Linda Douglass, moglie dell'ambasciatore Usa e già a capo della redazione di Washington della *Abc*; Sabina Guzzanti; Marinella Soldi, ad di Discovery Italia; Sarah Varetto direttore di *Sky TG24*, Alessandra Sardonì di *La7*, Luigi

Tornari direttore di *Rtl 102.5* e Marco Bassetti Ceo di *Banijay*, multinazionale tv francese. Ieri, sui rapporti familiari e la trasmissione di esperienza hanno dibattuto Virman Cusenza, direttore de *Il Messaggero*; Paolo Braghieri, Ceo *Ge Capital*; Antonella Antonelli, direttrice di *Marie Claire*; Barbara Poggiali vicepresidente dell'Università *Luiss*; Lavinia ed Elisa Fuksas che ha presentato il suo primo romanzo «Figlia di» (*Rizzoli*). Trasmissione e passaggio del testimone sono alla base del programma *GenerAzioni*, promosso da Valore

D e presentato da Claudia Parzani, presidente dell'associazione. L'iniziativa coinvolge le manager di «In the boardroom», un programma di alta formazione voluto da Valore D in collaborazione con *Ge Capital*. L'obiettivo è preparare professioniste all'ingresso nei Cda che hanno offerto di condividere le esperienze con i migliori studenti dell'Università di Trento, della «Bocconi» di Milano, della «Ca' Foscari» di Venezia e della «Luiss» di Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il modello

### Vienna, la città ideale che fa scuola

Che fossero le donne a usare soprattutto i mezzi pubblici a Vienna lo avevano già capito negli anni Novanta quando fu istituito un ufficio per loro («Women's Office») e i funzionari della città decisero di effettuare un'indagine per studiare la mobilità degli abitanti del nono distretto. Risultati alla mano, l'amministrazione decise subito di intervenire in tutta la città: via con una nuova illuminazione in strade e parchi urbani e con marciapiedi più larghi per consentire un passaggio agevole anche con le carrozzine. Oggi la maggior parte dei tram in circolazione — che coprono una rete di 172 chilometri, la quinta al mondo per estensione — è di tipo *Ulf* (*Ultra low floor*): i treni hanno il pavimento ultra basso. In questo modo si sale con facilità anche con passeggini al seguito o borse della spesa tra le mani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I punti

### Parcheggi illuminati e carrozze ad hoc sui convogli notturni. Ecco il decalogo

- 1 Agevolare l'accesso ma anche la messa in sicurezza delle fermate dei mezzi pubblici
- 2 Adeguare gli allestimenti interni dei veicoli del trasporto collettivo alle esigenze delle donne
- 3 Introdurre, nei treni a lunga percorrenza e notturni, carrozze e scompartimenti riservati alle donne
- 4 Prevedere parcheggi «rosa» illuminati, sicuri, di facile accesso (vicini alle uscite) e anche parcheggi riservati alle donne in gravidanza
- 5 Promuovere taxi «rosa» con tariffe preferenziali per le donne nelle ore serali e notturne

6 Incentivare tariffe «rosa» per i servizi alla mobilità (*car sharing* scontato di sera e di notte, biglietti multicorsa)

7 Estrapolare statistiche e dati disaggregati per genere sulla domanda di mobilità così da capire come meglio rispondere alle esigenze femminili

8 Pensare a una «valutazione di genere» degli strumenti di pianificazione dei trasporti urbani. Vale a dire: attenzione alle donne nei piani urbani del traffico, della mobilità e nei programmi triennali dei servizi dei trasporti pubblici locali

9 Favorire la ricerca e la conoscenza sui temi della mobilità al femminile, sugli impatti delle tecnologie sul mercato del lavoro e sulle abitudini delle donne

10 Affermare la presenza delle donne nella *governance* delle aziende di trasporto e nelle strutture della Pubblica amministrazione

**La mamma-impiegata****«Quando ero incinta niente treno nelle ore di punta»**

Angela Petricelli, 34 anni, mamma di due bambini, vive a Legnano (Milano) ed è impiegata in un'impresa del capoluogo: «Per lavoro mi muovo in treno ma quando ero incinta non potevo più salire su quello che prendevo di solito», dice Angela. Troppo poche le carrozze, solo tre, sempre stracolme. «Più volte ho rischiato di svenire. Per fortuna durante la gravidanza ho chiesto e ottenuto di entrare in azienda più tardi per poter prendere un treno meno affollato. Ma non tutte le donne possono farlo. Ci vorrebbero mezzi spaziosi, con qualche vagone in più e con gradini bassi. Altrimenti con i passeggeri non si sale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La praticante avvocato****«Noi ragazze senza auto costrette a prendere il taxi Ma quanto ci costa»**

Elisa Tramacere, 25 anni, originaria di Brescia, vive a Milano da quando ha cominciato l'università, oggi è praticante avvocato in uno studio legale. «A Brescia molti locali sono lontani dal centro e di sera non sono raggiungibili dai mezzi pubblici mentre a Milano non sempre mi fido a prendere da sola il tram o la metro», racconta Elisa. «Noi ragazze, insomma, se non abbiamo la macchina, per sentirci più sicure siamo spesso costrette a prendere il taxi e a pagare cifre troppo alte, non alla nostra portata, anche per poche centinaia di metri. Sarei ben felice, perciò, se le amministrazioni prevedessero sconti per le donne che viaggiano in taxi di notte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La pendolare****«Poca luce e poche corse All'alba e a tarda sera sull'autobus ho paura»**

Carmen Savin, 37 anni, vive a Milano, in una zona semiperiferica, ed è dipendente di un'impresa di pulizie. Tutti i giorni per andare a lavorare usa i mezzi pubblici, molto spesso la mattina presto o la sera tardi. Per questo chiede più sicurezza: «Quando aspetto l'autobus, non solo in periferia, ho paura», racconta Carmen. «C'è troppo buio e non passa mai nessuno. Se poi di notte perdo la coincidenza con l'altro mezzo sono costretta ad aspettare troppo tempo. E ogni volta spero che non mi succeda nulla. Bisognerebbe illuminare meglio le fermate e pensare magari a qualche corsa in più anche nelle fasce orarie dei pendolari non tradizionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

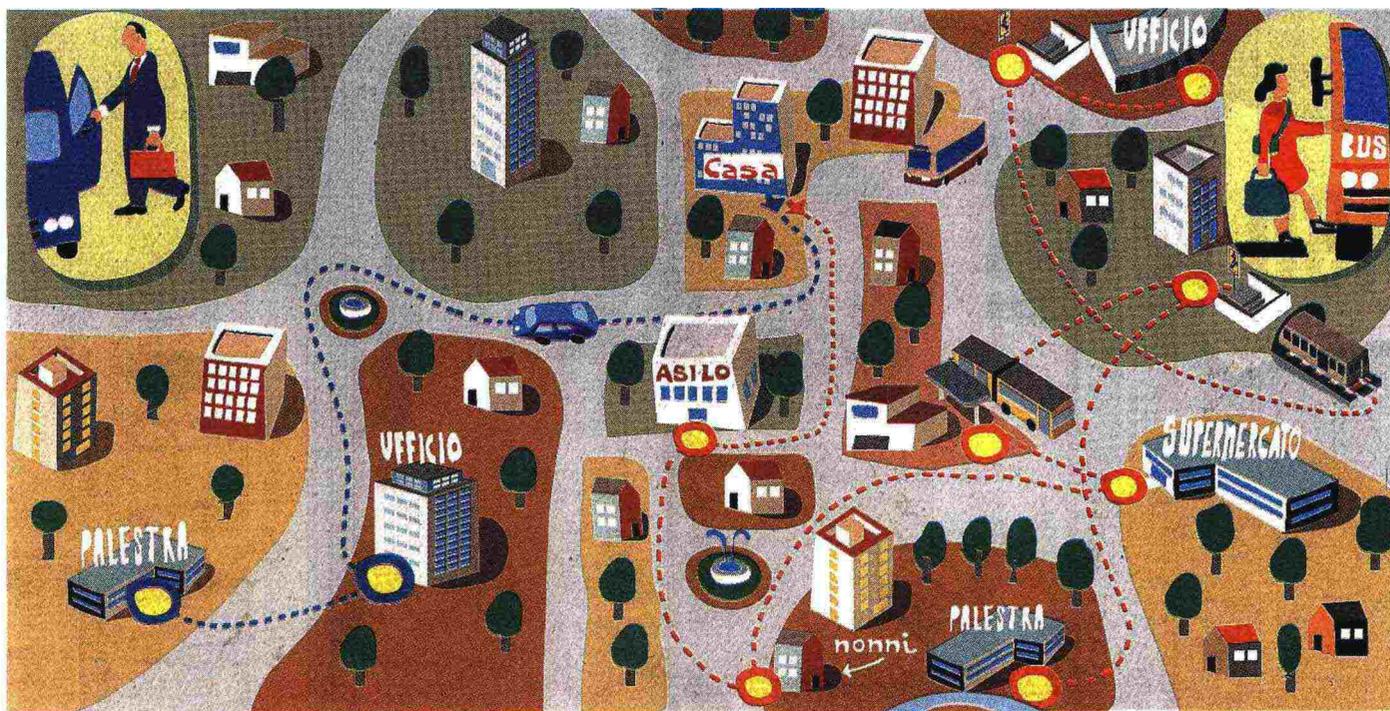


ILLUSTRAZIONE DI GIULIO ROSA