

Il settore dei trasporti ha bisogno di un occhio femminile

di Francesca Sperotti

Ad oggi poche analisi di genere hanno riguardato il settore dei trasporti, un gap che l'International Transport Forum ha colmato con il recente paper *Gender and Transport*. Attraverso lo studio delle principali differenze tra uomini e donne relativamente agli spostamenti che compiono e ai lavori che possono svolgere nel settore, il paper identifica le principali criticità, le buone prassi da seguire e una serie di raccomandazioni che potrebbero migliorare il settore dei trasporti a beneficio non solo delle donne ma dell'intera collettività.

Complessità è il leitmotiv del paper. *Complessità* è innanzitutto la parola che meglio qualifica gli spostamenti che le donne compiono durante la giornata in ragione delle molteplici attività che, rispetto ai loro pari uomini, sono chiamate a svolgere. Le donne, infatti, sono sia parte attiva del sistema economico e produttivo, sia le principali responsabili dei lavori domestici e dei servizi di cura per l'infanzia e per gli anziani. Proprio per realizzare tutte queste attività, le donne devono spostarsi più volte nell'arco della stessa giornata, verso luoghi differenti da quelli lavorativi (come scuole, ospedali, supermercati, ecc.) e in orari diversi da quelli di punta.

Nei Paesi più industrializzati, questa *complessità* è accentuata dalla mancanza di un adeguato sistema di trasporto pubblico. I collegamenti, infatti, sono per lo più garantiti tra la periferia e la città (e viceversa) e non tra le diverse zone periferiche. Il servizio è più frequente nelle ore di punta, ma debole nelle altre fasce orarie della giornata. Le agevolazioni economiche in termini di tariffe dei trasporti sono poche, e lo stesso design interno dei veicoli pubblici disincentiva l'utilizzo dei mezzi da parte delle donne. In altri termini, il settore dei trasporti pubblici è "miope" in quanto non vede e non risponde alle specifiche esigenze di questo gruppo di utenti. Esigenze che non trovano una migliore risposta neanche da parte delle aziende. Pratiche quali la presenza di orari flessibili, di strutture per l'infanzia in prossimità dei luoghi di lavoro e di tutti gli altri strumenti in grado di armonizzare ed equilibrare i tempi, gli impegni e le responsabilità di vita familiare con quelli della vita lavorativa sono spesso un'eccezione alla regola. Di conseguenza, le donne sono i soggetti più penalizzati dal sistema di mobilità e dalle stesse deboli politiche di conciliazione vita-lavoro, una condizione che spesso le induce a rinunciare alla propria realizzazione professionale. Lo dimostrano i bassi tassi occupazionali: nella sola Europa il tasso di occupazione femminile è pari al 59,6%, nettamente inferiore a quello maschile, pari invece all'81,2% (Rete Europea Migrazioni EMN, Ministero dell'interno, IDOS/Dossier Statistico Immigrazione (a cura di), *Terzo rapporto EMN Italia. Mercato occupazionale e immigrazione*, IDOS, Roma, 2010, in www.adapt.it, Indice A-Z, voce *Demografia e lavoro*, sezione *Statistiche e Note economiche*).

Nei Paesi in via di sviluppo, la maggiore *complessità* degli spostamenti delle donne rispetto a quelli compiuti dagli uomini è conseguenza di due ulteriori fattori. Da un lato, l'ambiente geografico caratterizzato da reti stradali scarsamente articolate e spesso non pavimentate. Dall'altro, la presenza di una società patriarcale che impedisce alle donne di utilizzare i mezzi di trasporto pubblico o i mezzi "intermedi" (biciclette, motocicli, ecc.). Così le donne, nei Paesi in via di sviluppo, sono costrette a spostarsi principalmente a piedi. Una "non scelta" che chiama in causa un'altra importante questione riguardante il settore trasporti sia nei Paesi avanzati sia in quelli sottosviluppati: il tema della sicurezza. Per strada, così come in prossimità delle fermate di bus,

treni e metropolitane, e sugli stessi trasporti pubblici, le donne sono spesso vittime di molestie e violenze sessuali.

La *complessità*, dunque, è data dall'intrecciarsi di diverse tematiche: l'utilizzo dei mezzi di trasporto, tempi e orari delle città, sicurezza, accessibilità a strutture e servizi e strumenti di conciliazione vita-lavoro. Un rebus che può essere risolto solo in un modo: aumentando la presenza femminile non solo nella forza lavoro dei tradizionali *male sectors*, ma anche, e soprattutto, coinvolgendo le donne nei rispettivi processi decisionali. I benefici derivanti da una più ampia presenza delle donne a livello di *decision making* sono osservabili in due buone prassi. In Perù, dove il coinvolgimento delle donne nei comitati decisionali del progetto di migioria delle infrastrutture stradali ha portato, quale risultato finale, alla riduzione di circa mezz'ora dei tempi di viaggio, ad una diminuzione delle tariffe dei mezzi di trasporto e ad un aumento della viabilità e della qualità del servizio dei trasporti. E in Cina, dove la partecipazione delle donne nel progetto di ristrutturazione del trasporto urbano della provincia di Liaoning ha permesso di pavimentare i tragitti maggiormente percorsi dalla popolazione, di costruire marciapiedi e piste ciclabili e di migliorarne l'illuminazione e la segnaletica.

In tema di sicurezza, invece, buone prassi sono ritracciabili in Regno Unito, Russia, India, dove sono stati introdotti i taxi rosa, e in Messico, nelle cui linee di bus e metropolitane sono state aggiunte delle vetture sorvegliate da agenti di polizia e riservate a sole donne e bambini. Un trasporto più sicuro e progettato seguendo le esigenze delle donne permette una migliore mobilità femminile che, a sua volta, favorisce una loro maggiore partecipazione al mercato del lavoro. Il pieno coinvolgimento delle donne nel settore dei trasporti, sia come utenti, sia come lavoratrici, che come progettatrici, è fondamentale per evitare l'adozione di politiche fortemente "sbilanciate" che condizionano in misura significativa le dinamiche lavorative e famigliari non solo delle donne, ma dell'intera società. Solo così è possibile eliminare progressivamente la *complessità* che caratterizza gli spostamenti femminili e ogni forma di disuguaglianza socio-occupazionale nel settore.

Francesca Sperotti

Scuola internazionale di Dottorato in Formazione della persona e mercato del lavoro
Adapt – CQIA
Università degli Studi di Bergamo

* Per ulteriori approfondimenti, il paper qui commentato, C. DUCHÈNE, *Gender and Transport*, OECD/ITF Discussion Paper, 2011, n. 11, è reperibile in *Boll. Adapt*, 23 maggio 2011, n. 20.