Parlamento europeo
2019-2024

Commissione per i diritti delle donne e l'uguaglianza di genere

2022/2140(INI)

3.3.2023

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla garanzia di trasporti europei che rispondano alle necessità delle donne
(2022/2140(INI))

Commissione per i diritti delle donne e l'uguaglianza di genere

Relatrice: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Relatrice per parere della commissione associata a norma dell'articolo 57 del regolamento:
Caroline Nagtegaal, commissione per i trasporti e il turismo

PR_INI

INDICE

Pagina

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO 3

MOTIVAZIONE 9

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla garanzia di trasporti europei che rispondano alle necessità delle donne (2022/2140(INI))

Il Parlamento europeo,

– visti gli articoli 2 e 3 del trattato sull'Unione europea (TUE),

– visti gli articoli 8, 10, 19 e 157 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

– visti gli articoli 21 e 23 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,

– visti l'agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e gli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS), in particolare l'obiettivo 5 e i relativi traguardi e indicatori,

– vista la Convenzione delle Nazioni Unite sull'eliminazione di ogni forma di discriminazione nei confronti della donna, del 18 dicembre 1979,

– viste le direttive dell'UE dal 1975 in avanti su vari aspetti della parità di trattamento tra donne e uomini, tra cui la direttiva 79/7/CEE del Consiglio, del 19 dicembre 1978, relativa alla graduale attuazione del principio di parità di trattamento tra gli uomini e le donne in materia di sicurezza sociale[1], la direttiva 92/85/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute sul lavoro delle lavoratrici gestanti, puerpere o in periodo di allattamento[2], la direttiva 2004/113/CE del Consiglio, del 13 dicembre 2004, che attua il principio della parità di trattamento tra uomini e donne per quanto riguarda l'accesso a beni e servizi e la loro fornitura[3], la direttiva 2006/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, riguardante l'attuazione del principio delle pari opportunità e della parità di trattamento fra uomini e donne in materia di occupazione e impiego[4], la direttiva (UE) 2019/1158 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'equilibrio tra attività professionale e vita familiare per i genitori e i prestatori di assistenza e che abroga la direttiva 2010/18/UE del Consiglio[5] e la direttiva 2010/41/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sull'applicazione del principio della parità di trattamento fra gli uomini e le donne che esercitano un'attività autonoma e che abroga la direttiva 86/613/CEE del Consiglio[6],

– vista la comunicazione della Commissione del 17 giugno 2009 dal titolo "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di

[1] GU L 6 del 10.1.1979, pag. 24.
[2] GU L 348 del 28.11.1992, pag. 1.
[3] GU L 373 del 21.12.2004, pag. 37.
[4] GU L 204 del 26.7.2006, pag. 23.
[5] GU L 188 del 12.7.2019, pag. 79.
[6] GU L 180 del 15.7.2010, pag. 1.

agevole uso" (COM(2009)0279),

– vista la comunicazione della Commissione del 5 marzo 2020 dal titolo "Un'Unione dell'uguaglianza: la strategia per la parità di genere 2020-2025" (COM(2020)0152),

– vista la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020, dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020)0789),

– vista la comunicazione della Commissione del 14 luglio 2021, dal titolo "Pronti per il 55 %": realizzare l'obiettivo climatico dell'UE per il 2030 lungo il cammino verso la neutralità climatica" (COM(2021)0550),

– vista la comunicazione della Commissione del 14 dicembre 2021, dal titolo "Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana" (COM(2021)0811),

– visto il regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi[7],

– vista la sua risoluzione del 21 gennaio 2021 sulla prospettiva di genere nella crisi COVID-19 e nel periodo successivo alla crisi[8],

– vista la sua risoluzione del 21 gennaio 2021 sulla strategia dell'UE per la parità di genere[9],

– vista la sua risoluzione del 6 ottobre 2021, dal titolo "Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime""[10],

– visto l'indice sull'uguaglianza di genere 2022 dell'Istituto europeo per l'uguaglianza di genere (EIGE),

– visti lo studio a cura del dipartimento tematico Diritti dei cittadini e affari costituzionali della sua Direzione generale delle Politiche interne, del 16 dicembre 2021, dal titolo "Women and transport" (Donne e trasporti),

– vista la relazione della Commissione del 14 settembre 2022 dal titolo "Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report" (Studio sulla dimensione sociale del futuro sistema dei trasporti dell'UE per quanto riguarda utenti e passeggeri – Relazione finale),

– visto l'articolo 54 del suo regolamento,

[7] GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1.
[8] GU C 456 del 10.11.2021, pag. 191.
[9] GU C 456 del 10.11.2021, pag. 208.
[10] GU C 132 del 24.3.2022, pag. 45.

– visto il parere della commissione per i trasporti e il turismo,

– vista la relazione della commissione per i diritti della donna e l'uguaglianza di genere,

A. considerando che l'uguaglianza di genere è un valore fondamentale dell'Unione e deve essere integrata in tutte le politiche dell'UE; che il diritto alla parità di trattamento e alla non discriminazione è un diritto fondamentale sancito dai trattati e dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;

B. considerando che le ricerche condotte negli Stati membri hanno dimostrato che la violenza di genere negli spazi pubblici e sui mezzi di trasporto collettivo è un problema in crescita;

C. considerando che politiche inadeguate nel settore dei trasporti possono esacerbare la povertà e l'esclusione sociale esistenti; che persiste una carenza di dati disaggregati per genere e di analisi di genere sui trasporti e che questa situazione ostacola l'applicazione di politiche dei trasporti adeguatamente mirate che tengano conto delle persone e delle famiglie in tutta la loro diversità;

D. considerando che, per migliorare la qualità della vita delle donne, è fondamentale adottare un approccio alla pianificazione urbana che tenga conto della dimensione di genere;

E. considerando che l'uso dei trasporti varia a seconda del genere e di altri fattori in termini di complessità, frequenza, modalità, durata, finalità, costi, sicurezza e protezione;

F. considerando che la comprensione dei modelli di trasporto e della mobilità è fondamentale per poter elaborare politiche in materia di trasporti sensibili alla dimensione di genere, che permettano alle donne fruitrici di condividere modi di trasporto sicuri, accessibili, affidabili, sostenibili e non discriminatori;

G. considerando che le donne sono più propense rispetto agli uomini a utilizzare modi di trasporto più sostenibili e spesso concatenano gli spostamenti;

H. considerando che l'adozione auspicata di nuove tecnologie per i veicoli e l'automazione dovrebbe tenere conto delle esigenze specifiche delle donne;

I. considerando che il trasporto sostenibile richiede la parità di accesso alle infrastrutture, attraverso misure che garantiscano una maggiore mobilità per tutti e la stessa qualità del servizio nelle zone urbane e rurali;

J. considerando che spesso la progettazione dei veicoli, comprese le caratteristiche di sicurezza, presuppone una corporatura maschile stereotipata e più grande, con una conseguente efficacia minore per le persone più minute;

K. considerando che le infrastrutture di trasporto inserite in un contesto ben progettato, monitorato e sicuro hanno un impatto positivo sulla sicurezza effettiva e percepita[11];

[11] Forum internazionale dei trasporti, *Women's Safety and Security: A Public Transport priorities* (Sicurezza e protezione delle donne: una priorità per i trasporti pubblici), pubblicazioni dell'OCSE, Parigi, 2018.

L. considerando che le barriere alla mobilità ostacolano l'accesso delle donne a posti di lavoro e a servizi chiave, come la sanità e l'istruzione, il che incide sull'accumulo di capitale umano per loro stesse e per i loro figli;

M. considerando che le donne sono sottorappresentate in termini occupazionali nel settore dei trasporti a tutti i livelli; che la sottorappresentazione nei processi decisionali, nella pianificazione e nella ricerca conferma l'integrazione carente della dimensione di genere nel settore dei trasporti;

N. considerando che l'ambiente di lavoro nel settore dei trasporti non tiene conto delle esigenze specifiche delle donne, con conseguenti implicazioni più ampie per la loro sicurezza;

O. considerando che le imprese di trasporto fanno i conti con notevoli problemi di reclutamento di personale; che l'assunzione di donne potrebbe costituire un rimedio alla carenza di personale nel settore dei trasporti[12];

P. considerando che è importante promuovere e preservare una mobilità efficiente e a prezzi accessibili nelle zone rurali; che la connettività in tali zone non è adeguatamente sviluppata;

Q. considerando che le donne che vivono nelle zone rurali incontrano ostacoli nel ricevere sostegno quando sono vittime di violenza di genere;

1. ribadisce l'impegno dell'UE a conseguire l'uguaglianza di genere nei trasporti, pur riconoscendo i progressi compiuti finora; sottolinea che sono necessarie misure concrete per migliorare la sicurezza, l'accesso alla mobilità e le opportunità di lavoro;

2. pone l'accento sul fatto che l'integrazione della dimensione di genere nel settore dei trasporti ha effetti positivi in tutti gli ambiti, tra cui l'inclusione sociale e le opportunità occupazionali; sottolinea l'importanza dell'integrazione della dimensione di genere nel settore dei trasporti al fine di conseguire le transizioni verde e digitale;

3. ricorda che gli stereotipi e i pregiudizi di genere escludono le donne dalle attività economiche e sociali, determinando una minore efficienza e un maggiore sperpero di risorse umane; identifica la necessità di risorse per garantire che le donne siano rappresentate nella ricerca e nei processi decisionali in materia di trasporti;

4. deplora la mancanza di dati sui trasporti standardizzati e disaggregati per genere nonché di analisi di genere per tutti i modi di trasporto; accoglie con favore, a tale proposito, il fatto che il tema "energia e trasporti" sia al centro dell'edizione 2023 dell'indice sull'uguaglianza di genere dell'EIGE;

5. sottolinea la capacità dell'intelligenza artificiale (IA) di aggregare serie di dati anonimizzati sull'utilizzo dei trasporti pubblici;

6. accoglie con favore il lancio della nuova iniziativa della Commissione sulla rete di

[12] Commissione europea, Direzione generale della Mobilità e dei trasporti, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report* (Buone pratiche di programmazione e turnazione del personale nel settore dei trasporti – Relazione finale), Ufficio delle pubblicazioni dell'UE, Lussemburgo, 2021.

ambasciatori per la diversità nel settore dei trasporti, che tenterà di promuovere la diversità, l'uguaglianza e l'inclusione nel settore dei trasporti dell'UE;

7. chiede che i test delle prestazioni di sicurezza e i crash test siano effettuati utilizzando anche manichini femminili biofedeli; sottolinea la necessità che l'IA migliori la nostra comprensione dei vari modi in cui le diverse corporature umane reagiscono nelle situazioni di emergenza;

Comprendere la mobilità delle donne e l'equità nei trasporti

8. sottolinea le diverse aspettative, abitudini di viaggio, esigenze ed esperienze delle donne in quanto utenti dei servizi di trasporto; chiede che la legislazione pertinente nel settore dei trasporti integri pienamente le esigenze delle donne;

Servizi di mobilità inclusiva e infrastrutture adeguate

9. chiede l'integrazione di opzioni di trasporto sostenibili nella vita quotidiana delle donne, così da rendere possibili viaggi multimodali confortevoli, sicuri e privi di stress;

10. invita gli Stati membri a garantire che le infrastrutture stradali, specialmente in caso di ammodernamento, tengano pienamente conto della continuità e dell'accessibilità di collegamenti pedonali sostenibili;

Garantire l'incolumità e la sicurezza delle donne negli ambienti di trasporto

11. chiede che si ponga maggiormente l'accento sulla sicurezza nella mobilità urbana, ad esempio prevedendo un'illuminazione stradale adeguata e sostenibile, al fine di evitare che le donne debbano percorrere tratti bui e potenzialmente pericolosi nei tragitti casa-lavoro; chiede inoltre che i progetti di trasporto integrato tengano conto del cosiddetto "ultimo miglio", specialmente al di fuori delle ore di punta;

12. sottolinea l'importanza della legge sull'intelligenza artificiale[13] nell'assistere le autorità di contrasto nella lotta contro la criminalità nei sistemi di trasporto pubblico e nella riduzione delle molestie nei confronti delle donne e delle persone LGBTQI+ che utilizzano i trasporti;

13. osserva che le donne svolgono un ruolo importante nel plasmare le scelte di mobilità delle famiglie e che le loro esperienze negative con l'utilizzo di modi di trasporto sostenibili possono avere un effetto disincentivante;

14. prende atto delle difficoltà affrontate dalle donne nelle zone rurali con trasporti pubblici relativamente poco sviluppati, che spesso svolgono mansioni di assistenza; pone l'accento sul fatto che le politiche volte a promuovere i trasporti sostenibili non devono escludere i gruppi vulnerabili, le donne o coloro che vivono in zone rurali;

Occupazione femminile

[13] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale (legge sull'intelligenza artificiale) e modifica alcuni atti legislativi dell'Unione, presentata dalla Commissione (COM(2021)0206).

15. sottolinea che le donne impiegate nel settore dei trasporti, a qualsiasi livello, devono fare i conti con ostacoli quali pregiudizi di genere e strutture carenti o inadeguate, con il conseguente rischio di molestie e violenze; rileva, di conseguenza, la difficoltà di attrarre e mantenere le donne nei posti di lavoro nel settore dei trasporti;

Emancipazione delle donne nel settore dei trasporti

16. sottolinea che la carenza di donne nel settore dei trasporti dovrebbe essere vista anche come un'opportunità; invita la Commissione, gli Stati membri e le parti interessate ad adottare misure proattive per promuovere l'occupabilità e la competitività delle donne in questo settore;

Sensibilizzare e incoraggiare il cambiamento dei comportamenti

17. invita gli Stati membri a contrastare la segmentazione del mercato per quanto riguarda l'occupazione nei settori dei trasporti, della scienza, delle tecnologie, dell'ingegneria e della matematica; osserva che la promozione dell'imprenditorialità tra le bambine e le ragazze fin dalla tenera età potrebbe ridurre gli stereotipi esistenti in materia di istruzione e garantire l'ingresso di un maggior numero di donne nei settori della logistica, dell'ingegneria e dei trasporti;

18. rileva la necessità di campagne e azioni sui social media per garantire una cultura di tolleranza zero nei confronti delle molestie e degli ambienti di lavoro poco sicuri;

19. osserva che la digitalizzazione e i nuovi modelli di trasporto possono offrire alle donne ambienti di lavoro migliori, più sicuri e accessibili;

°

° °

20. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

MOTIVAZIONE

La mobilità e i trasporti sono aspetti in costante evoluzione e modernizzazione nel tempo e interessano tutti i cittadini della nostra Unione. La sfida di gran lunga più importante per il settore dei trasporti riguarda la necessità di ridurre in misura significativa le emissioni e diventare sempre più sostenibile. Il percorso verso la realizzazione di un sistema di trasporto neutro in termini di emissioni di carbonio avrà un impatto considerevole sia sugli utenti che sui passeggeri, nonché sulle persone che lavorano nel settore. Esso offrirà indubbiamente ai cittadini europei grandi opportunità di miglioramento della qualità della vita ma anche nuove e interessanti prospettive di lavoro, oltre a rendere più accessibili che mai nuovi prodotti e servizi. Al tempo stesso spetta a tutti noi riconoscere le sfide future: la transizione darà un nuovo impulso alle persone a scegliere mezzi di trasporto più sostenibili, il che potrebbe determinare una maggiore povertà dei trasporti e comportare l'esclusione di alcuni gruppi.

La relatrice ritiene tuttavia che ciò non accadrà necessariamente. Va da sé che questa entusiasmante evoluzione, ossia la transizione dei nostri sistemi di trasporto verso una mobilità verde, sostenibile e a prezzi accessibili, non dovrebbe lasciare indietro nessuno. Eppure, ancora oggi vi sono fin troppi esempi di disparità e carenze nel settore dei trasporti, sia per gli utenti che per i lavoratori.

La presente relazione mira a porre l'accento sulla difficile situazione che spesso le donne si trovano ad affrontare nell'utilizzo dei trasporti, prestando particolare attenzione alle donne che svolgono gran parte delle mansioni di assistenza e che hanno abitudini di viaggio diverse rispetto agli uomini. Il fatto che le donne subiscano maggiori discriminazioni nel luogo di lavoro e che il settore dei trasporti non costituisca sempre un luogo di lavoro esemplare resta uno dei flagelli della nostra epoca. La relazione analizza inoltre la situazione di altri gruppi vulnerabili che da troppo tempo sono trascurati e le cui esigenze non sono prese in considerazione. Essa tenta di individuare soluzioni per migliorare la situazione esistente nel settore, garantendo nel contempo che i benefici della transizione verde siano accessibili a tutti.

In primo luogo, per comprendere e analizzare meglio ciò che occorre per garantire trasporti dell'UE che rispondano alle necessità delle donne servono dati disaggregati per genere e analisi di genere nel settore dei trasporti. Tali informazioni contribuiranno a migliorare l'elaborazione di politiche, normative, programmi e azioni pertinenti che rispondano alle esigenze e alle preoccupazioni delle donne in tutta la loro diversità, nonché a sviluppare dati aperti per sostenere l'innovazione nel settore dei trasporti.

Occorre inoltre prestare maggiore attenzione alla sicurezza dei passeggeri nel trasporto collettivo, il che ha diverse implicazioni di ampia portata con riferimento al genere e alla mobilità. Nell'utilizzo del trasporto collettivo, le donne sono soggette al preoccupante fenomeno delle molestie sessuali e aggressioni di vario tipo. Per loro è estremamente difficile spostarsi da e verso il luogo di lavoro, trasportare borse della spesa e passeggini e contemporaneamente prendersi cura dei figli.

Inoltre, nella progettazione delle automobili e degli altri modi di trasporto, la fisiologia femminile tende a essere trascurata, il che si traduce in una protezione minore rispetto agli uomini in caso di incidente stradale.

Un altro problema importante riguarda la povertà dei trasporti e l'esclusione dagli stessi, in particolare nelle zone rurali e nelle regioni ultraperiferiche. Le donne hanno meno alternative rispetto agli uomini nella scelta del modo di trasporto da utilizzare. In vista della decarbonizzazione dei trasporti, occorre evitare di pensare di eliminare completamente le automobili dalla vita delle persone, in particolare quando non sono disponibili collegamenti sostenibili, sicuri, frequenti e a prezzi accessibili.

Dal punto di vista dell'occupazione, il settore dei trasporti non è ancora sufficientemente attraente per la popolazione femminile, in quanto non viene prestata sufficiente attenzione agli aspetti relativi alla sicurezza delle donne e all'accessibilità di infrastrutture adeguate. I casi inaccettabili di molestie sessuali, bullismo, intimidazione e violenza sono di gran lunga troppo diffusi e pervasivi nel settore. Inoltre, a causa della mancanza di consapevolezza sui percorsi professionali e dell'esposizione carente agli stessi, le donne continuano a essere sottorappresentate nelle professioni dei trasporti. A tale riguardo, si raccomandano maggiori incentivi e programmi di istruzione precoce per le ragazze, così da incoraggiare le donne a intraprendere una carriera nelle discipline STEM. La relazione cerca inoltre di individuare soluzioni e modi per aumentare il coinvolgimento e l'interesse delle donne nei settori dei trasporti e della logistica.

Pertanto, garantire che il nostro sistema dei trasporti sia effettivamente resiliente di fronte alle crisi future e risponda alle necessità delle donne e dei gruppi vulnerabili deve essere un obiettivo fondamentale della politica dei trasporti futura dell'UE nonché un presupposto cruciale per la crescita e la sostenibilità del settore nel lungo periodo. Se risponde alle necessità delle donne, risponde alle necessità di tutti: bisogna cogliere l'attimo e approfittare di tutti gli interessanti sviluppi che i trasporti possono offrire nel campo della tecnologia e di un'occupazione competitiva, sicura e resiliente.