

CITTA' SICURE IN UN'OTTICA DI GENERE:
progetti e politiche per spazi inclusivi





Corso di Laurea Magistrale in
Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale

Anno Accademico 2022 - 2023

Tesi di Laurea Magistrale
CITTA' SICURE IN UN'OTTICA DI GENERE:
progetti e politiche per spazi inclusivi

Relatore

Prof. Luca **Davico**

Candidata

Marta **Stoppa**

Febbraio 2024

"Gender matters everywhere in the world. And I would like today to ask that we begin to dream about and plan for a different world. A fairer world. A world of happier men and happier women who are truer to themselves. And this is how to start: We must raise our daughters differently. We must also raise our sons differently."

Chimamanda Ngozi Adichie,
We Should All Be Feminists

ABSTRACT // ita

La presente tesi si propone di esplorare il concetto di sicurezza urbana focalizzandosi sulle dinamiche di genere presenti all'interno degli spazi urbani. Attraverso una ricerca approfondita, vengono analizzati i molteplici fattori che contribuiscono alla percezione di sicurezza differenziata tra uomini e donne nelle aree urbane.

Mediante l'esplorazione di interventi e politiche orientate alla sicurezza urbana di genere e non, la tesi evidenzia le pratiche per migliorare la progettazione urbana inclusiva e promuovere ambienti urbani sicuri per tutti. Inoltre, vengono esaminati gli aspetti legati all'empowerment delle donne nell'affrontare le sfide della sicurezza urbana e nell'incoraggiare una partecipazione attiva alla costruzione di comunità più sicure ed egualitarie. L'approccio interdisciplinare adottato nella ricerca integra prospettive di urbanistica, sociologia, e studi di genere per offrire una panoramica completa sulla sicurezza urbana.

ABSTRACT // eng

This thesis aims to explore the concept of urban security by focusing on the gender dynamics present within urban spaces. Through in-depth research, the multiple factors that contribute to the differentiated perception of security between men and women in urban areas are analysed.

By exploring gender and non-gender oriented urban safety interventions and policies, the thesis highlights practices to improve inclusive urban design and promote safe urban environments for all. In addition, aspects of women's empowerment in addressing urban safety challenges and encouraging active participation in building safer and more egalitarian communities. The interdisciplinary approach adopted in the research integrates perspectives from urban planning, sociology, and gender studies to provide a comprehensive overview of urban security.

Indice

INTRODUZIONE

METODOLOGIA

#PARTE 1 - SICUREZZA URBANA

1.1 Il concetto di sicurezza

1.1.1 Definizione di sicurezza	14
1.1.2 Il concetto di rischio e il legame con la sicurezza	15
1.1.3 La sicurezza pubblica: chi se ne occupa e come è normata	16

1.2 La sicurezza urbana

1.2.1 Definizione del concetto di sicurezza urbana	20
1.2.2 Cenni storici sulla città e lo sviluppo della sicurezza urbana	21
1.2.3 Le ragioni dell'insicurezza: che differenza c'è tra città sicura e sicurezza urbana?	24
1.2.4 Percezione dell'insicurezza	25
1.2.5 Il condizionamento comportamentale	33
1.2.6 Il ruolo dei mass media	39

1.3 Approcci alla sicurezza urbana: sviluppo dell'approccio ambientale alla prevenzione della criminalità

1.3.1 Jane Jacobs e la città a misura di uomo	42
1.3.2 Influenza e recepimento delle teorie Jacobsiane	45
1.3.3 Oscar Newman e lo spazio difendibile	47
1.3.4 Catherine Coles e George Kelling: "broken windows"	48
1.3.5 L'esperienza europea	51
1.3.6 Il caso delle periferie italiane e l'approccio alla sicurezza	52
1.3.7 Il caso delle periferie francesi e l'approccio alla sicurezza	55

PARTE 2 - PARITA' DI GENERE NELLE POLITICHE URBANE

2.1 Analisi statistiche: autori e vittime di reati

2.1.1 Analisi dei dati statistici su autori e vittime di reati	62
2.1.2 Approfondimento e analisi sui reati e stereotipi di genere	68
2.1.3 Osservazione dei risultati dell'indagine Istat sugli stereotipi di genere	79

2.2 Politiche urbane di genere

2.2.1 L'approccio di genere in materia di sicurezza urbana	84
2.2.2 Urbanistica gender oriented: cenni storici	86
2.2.3 Dal Gender mainstreaming alle pratiche urbane per la parità di genere	87
2.2.4 Traduzione a livello spaziale dei principi delle politiche urbane di genere	91
2.2.5 Analisi dei dati del sondaggio sulla percezione di sicurezza a livello urbano	105

#PARTE 3 - CASI STUDIO

3.1 I tre casi studio

3.1.1 Introduzione ai casi studio	108
-----------------------------------	-----

3.2 Vienna

3.2.1 L'avvio delle politiche	110
3.2.2 I progetti pilota	112
3.2.3 Gli elementi fondamentali	118

3.3 Barcellona

3.3.1 L'avvio delle politiche	120
3.3.2 Processi interattivi e partecipativi	121
3.3.3 Gli elementi fondamentali	124

3.4 Umea

3.4.1 L'avvio delle politiche	126
3.4.2 Gender Landscape	128
3.4.3 Gli elementi fondamentali	132

3.5 In Italia

3.5.1 A che punto è l'Italia sul tema delle politiche di genere?	134
3.5.2 Atlante di genere a Milano: Milano Gender Atlas	134
3.5.3 Verso un atlante di genere di Bologna	136
3.5.5 Verso il Gender Equality Plan di Torino	137
3.5.6 Progetto UIA TONite per la sicurezza urbana	140

CONCLUSIONI

BIBLIOGRAFIA

Introduzione

Nella città contemporanea, la sicurezza urbana emerge come una tematica centrale che incide profondamente sulla qualità di vita dei cittadini. Tuttavia, l'approccio tradizionale alla sicurezza urbana spesso trascura le dinamiche di genere che permeano lo spazio, lasciando in ombra le disparità e le diverse percezioni che uomini e donne possono avere riguardo alla sicurezza urbana.

La sicurezza urbana, tradizionalmente associata alla prevenzione del crimine, assume in questa ricerca una prospettiva più ampia e inclusiva, considerando fattori quali l'illuminazione, la progettazione degli spazi pubblici, la mobilità e l'accesso a risorse fondamentali.

La città, fin dalla sua concezione, è stata plasmata da una prospettiva prevalentemente maschile, orientata a soddisfare i bisogni e le aspettative degli uomini. Strutture, servizi e politiche urbane sono stati progettati secondo uno schema che rifletteva una visione unidimensionale della vita cittadina, spesso trascurando le esperienze e le necessità specifiche delle donne. Questo approccio ha generato uno spazio urbano che, seppur funzionale per alcuni, ha creato barriere per altri, contribuendo a perpetuare disuguaglianze di genere.

La presente tesi si propone di esplorare la complessa intersezione tra sicurezza urbana e dinamiche di genere, ponendo l'accento su come queste due dimensioni interagiscano e si influenzino reciprocamente.

Attraverso una revisione critica della letteratura e un'analisi approfondita di casi studio, ci si concentrerà sulla comprensione di come le politiche urbane possano essere modellate per affrontare specificamente le disuguaglianze di genere nel contesto della sicurezza urbana. Si adotterà un approccio interdisciplinare, fondendo le prospettive di urbanistica, sociologia e studi di genere, al fine di offrire un'analisi completa sul tema affrontato e una risposta ai seguenti quesiti:

Come la progettazione urbana, la percezione dello spazio pubblico e le politiche di sicurezza influenzano in modo differenziato la sicurezza per uomini e donne in contesti urbani?

Quali interventi e strategie possono essere sviluppati per mitigare le disparità di genere nella percezione e nell'esperienza della sicurezza urbana, promuovendo contestualmente la partecipazione attiva e l'empowerment delle donne all'interno degli spazi urbani?

Metodologia

La presente ricerca sulla sicurezza urbana in ottica di genere è stata condotta attraverso un approccio metodologico articolato in diverse fasi e tecniche di indagine.

Gli step principali del processo di ricerca sono stati suddivisi in tre parti, ciascuna volta a esplorare aspetti distinti e rilevanti della sicurezza urbana e delle dinamiche di genere. Inoltre, sono state svolte delle interviste a professionisti, esperti ed accademici, che si occupano di questi argomenti o comunque temi legati ad essi.

#Parte 1: Analisi empirica

Nella prima fase, è stata condotta un'analisi empirica approfondita dei temi generali della sicurezza e della sicurezza urbana. La revisione della letteratura ha esplorato le diverse prospettive e approcci della pianificazione urbana alla sicurezza, attraverso diverse correnti di pensiero e le analisi di contesti urbani periferici che vengono percepiti come insicuri.

#Parte 2: Analisi dei dati statistici

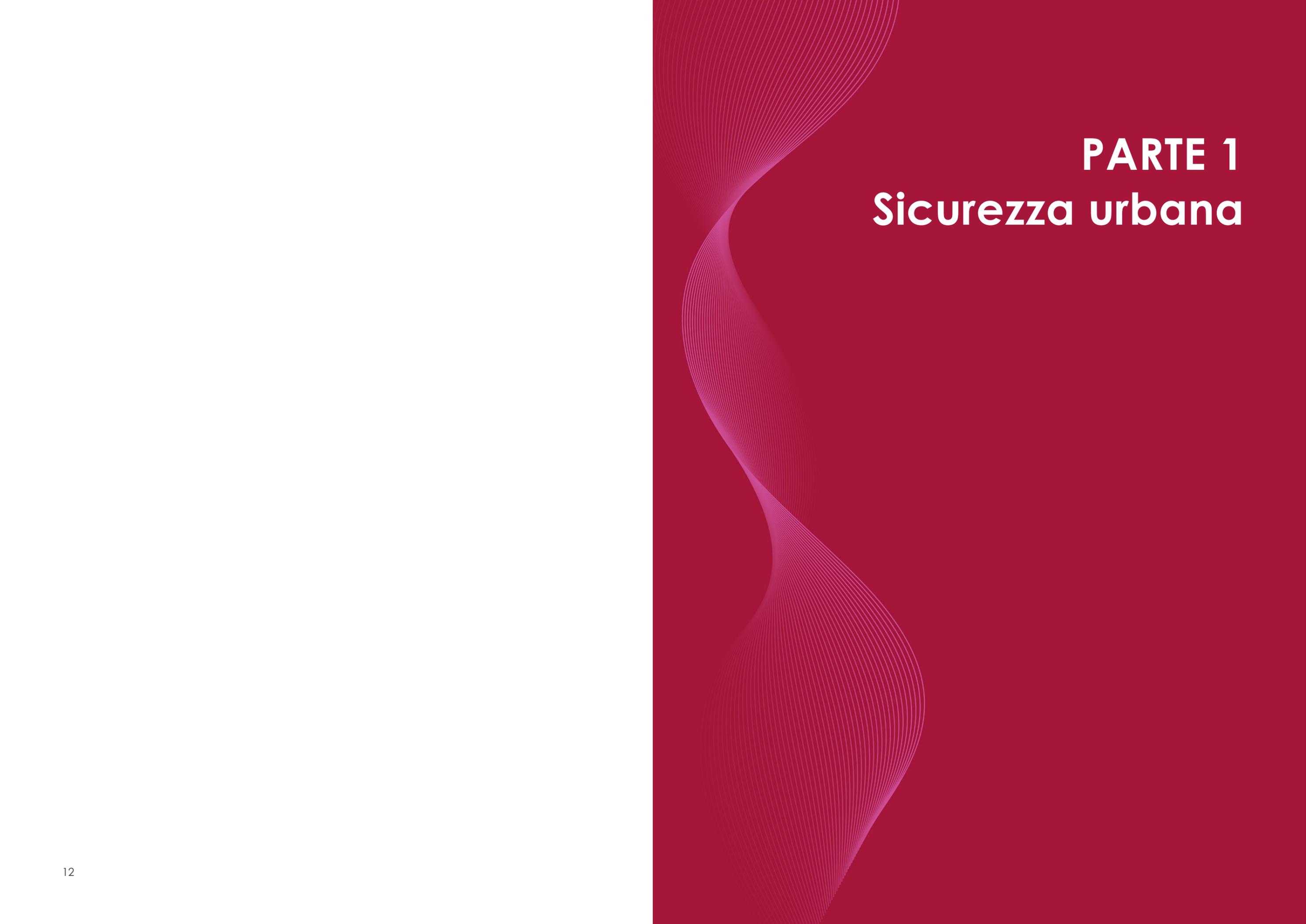
La seconda parte della ricerca ha coinvolto un'analisi dettagliata di dati statistici relativi a crimini e reati, con una particolare attenzione ai crimini di genere. Attraverso l'esame approfondito di questi dati, sono stati identi-

ficati modelli e tendenze, inclusi stereotipi di genere radicati e la diffusione di disparità di opportunità tra maschi e femmine. Inoltre, inseguito ad un questionario sulla percezione di sicurezza nelle città, sono state esplorate le pratiche migliori per garantire la sicurezza nell'ambiente urbano per tutte le fasce di popolazione.

#Parte 3: Analisi dei casi studio

L'ultima fase è costituita da un'analisi dettagliata di tre casi studio, con l'obiettivo di identificare e valutare buone pratiche e capire come si colloca la conoscenza e l'interesse delle istituzioni italiane sul tema. I casi studio sono stati selezionati in base alla loro rilevanza e rappresentatività delle dinamiche di sicurezza urbana e di genere. Le analisi hanno permesso di confrontare e valutare l'efficacia di diverse iniziative e politiche a livello locale, cercando di trarre conclusioni trasferibili ad altri contesti urbani.

In sintesi, l'approccio metodologico adottato nella ricerca ha permesso di affrontare in maniera approfondita e interdisciplinare il tema complesso della sicurezza urbana in ottica di genere, integrando analisi teoriche, dati statistici e casi studio per ottenere una visione completa e informata.



PARTE 1

Sicurezza urbana

1.1 Il concetto di sicurezza

1.1.1 Definizione di sicurezza

Il tema della sicurezza, è divenuto ora più che mai, particolarmente rilevante sui tavoli politici, tecnici e sociali di tutto il mondo. Riflessioni sulla sicurezza e sulla sua realizzazione sono il pane quotidiano di chiunque abbia un interesse sociale. Ma a cosa si riferisce il termine sicurezza? E qual è la sua definizione e il suo significato?

E' un concetto che è difficile definire solo guardando al suo contenuto, a meno che non venga ulteriormente qualificato in modo da limitarlo e specificarlo. In altre parole, la sicurezza sembra essere caratterizzata da una natura principalmente relazionale, nel senso che è normalmente legata a un'altra cosa ed è solo in relazione a questa che il suo significato diventa concreto. Il carattere relazionale di questo tema mette in evidenza un altro aspetto: poiché la sicurezza implica sempre la necessità di una relazione, di solito non può essere soddisfatta solo da interventi di un singolo ente, ma richiede il coordinamento e l'integrazione di attività di enti diversi (Pajno, 2010)

“La sicurezza è una particolare qualità della relazione sociale, legata in modo indissolubile alla percezione di organico inserimento nella vita relazionale, di una corrispondenza piena tra dimensione individuale e dimensione collettiva”¹

La sicurezza si manifesta come un concetto plurale in due modi: può essere pensata in relazione a interi sistemi (come il sistema istituzionale) oppure ai singoli individui. Nel primo caso, ci si riferisce al grado in cui un sistema può svolgere le sue funzioni in condizioni di rischio accettabile. Nel secondo caso si richiama la relazione tra le persone e i loro diritti, si evocano sia l'idea del pericolo e del rischio imminente, sia la possibilità di godere pacificamente dei propri beni e diritti in un determinato spazio (Idem). La sicurezza è un concetto ampio e multidimensionale che può essere applicato in diversi contesti, come la sicurezza personale, quella informatica, alimentare, ambientale e molti altri.

¹ Ombuen S., Progettare la città per la sicurezza o la sicurezza per la civitas?, intervento al convegno "Politiche integrate di sicurezza urbana: da utopia a possibili realtà", Roma, 31 gennaio 2008

Essa coinvolge una combinazione di misure, processi, politiche e comportamenti finalizzati a prevenire, mitigare o gestire situazioni che potrebbero compromettere l'incolumità di persone, risorse o informazioni. In sintesi, la sicurezza è un concetto complesso che si occupa di identificare, valutare e gestire rischi al fine di garantire la protezione di individui, gruppi o sistemi (Antonelli, 2017).

1.1.2 Il concetto di rischio e il legame con la sicurezza

Legato al tema della sicurezza, come accennato nel paragrafo precedente, è importante sottolineare il concetto di rischio. La definizione di rischio condivisa è enunciata come una funzione di Pericolosità, Esposizione e Vulnerabilità (Varnes, 1984).

La pericolosità rappresenta la dimensione dell'evento fisico o antropico, mentre l'esposizione e la vulnerabilità descrivono rispettivamente la presenza di elementi di valore nel luogo dell'evento e la suscettibilità di tali elementi al danno. La relazione tra queste componenti è definita solo in riferimento a eventi specifici, ma in generale, se una delle tre componenti è nulla, il rischio è nullo.

Il rischio, inoltre, ha un'estensione semantica molto ampia, non relegata al solo rapporto società/natura. Infatti, ve ne sono altri di rischi, che dipendono completamente dal funzionamento dei sistemi sociali, ad esempio quelli di natura economica. Tanto nel primo, quanto nel secondo caso, il rischio ha a che fare con le conseguenze di decisioni che possono produrre benefici, ma anche danni sia che gli uni e gli altri siano subiti dai soggetti stessi che assumono la decisione, sia che ricadano su soggetti diversi o su collettività più vaste (Mela, Belloni, Davico, 2008). Proprio perché si riferisce ad un'attività decisionale, il concetto di rischio è tipico delle società moderne, nelle quali si moltiplicano i campi in cui le decisioni producono rilevanti trasformazioni e accrescono al tempo stesso la possibilità di ottenere vantaggi e quella di ricevere danni (Idem).

Lo studio del rischio e della sicurezza è un campo multidisciplinare che integra intuizioni provenienti da campi quali l'analisi del rischio, la teoria dell'informazione e le scienze comportamentali; è spesso quantificato attraverso modelli probabilistici che valutano la probabilità e l'impatto potenziale di eventi avversi. Nel campo

della sicurezza, l'attenzione si concentra sullo sviluppo di misure per mitigare e gestire i rischi identificati (Idem). Nella scienza comportamentale, la comprensione dei fattori umani nella sicurezza diventa fondamentale. Ciò include lo studio del comportamento degli utenti, dei processi decisionali e della psicologia della percezione del rischio. L'integrazione di queste conoscenze nelle misure di sicurezza aumenta l'efficacia complessiva delle strategie di mitigazione dei rischi (Ibidem).

1.1.3 La sicurezza pubblica: chi se ne occupa e come è normata

La sicurezza è un tema oggetto di grande attenzione da parte dei media; è argomento di servizi, dibattiti, interviste, programmi politici e campagne elettorali.

L'enfatizzazione degli episodi violenti e delle loro conseguenze contribuisce a rafforzare il clima e la percezione soggettiva di insicurezza delle città, che colpisce maggiormente le persone che hanno meno strumenti di contrasto della violenza, quali i bambini, le persone diversamente abili, gli anziani e, le donne. Poco spazio viene invece dedicato agli interventi positivi - propositivi e non repressivi - di contrasto

alla violenza e di creazione di clima di sicurezza che sono stati realizzati in molte nostre realtà urbane.

La domanda di sicurezza viene posta in modo forte alle istituzioni, a partire dalle più vicine, e cioè ai comuni e ai sindaci, anche quando le decisioni e le responsabilità di politiche e di azioni sono collocate ad altri livelli istituzionali. Rafforzare il senso di sicurezza diventa quindi un compito primario delle istituzioni, a partire dalle amministrazioni locali. Il problema è complesso e richiede risposte articolate e differenziate (Peroglio, Dughera, Melis, 2008).

In base alla chiara direzione legale stabilita dalla Corte Costituzionale, il concetto di ordine pubblico è dato da quei beni giuridici fondamentali e da quegli interessi pubblici primari sui quali, in base alla costituzione e alle leggi ordinarie, si la convivenza dei cittadini nella comunità nazionale². La tutela di tali interessi pubblici primari - tra i quali rientrano l'integrità fisica e psichica delle persone, la sicurezza dei beni di proprietà privata ed il rispetto e la garanzia di ogni altro bene giuridico di fondamentale importanza - rappresenta il nucleo fondamentale delle funzioni di polizia di sicurezza pubblica, attribuite in via esclusiva allo Stato, dall'art. 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, e

² Corte Cost., 25 febbraio 1988, n. 218.

che lo stesso Stato è abilitato a svolgere o regolare. Le funzioni di pubblica sicurezza riservate ad Esso in quanto riguardanti le misure repressive e preventive dirette al mantenimento dell'ordine pubblico si riferiscono alle attività volte alla prevenzione dei reati ed al mantenimento dell'ordine pubblico. Da tali funzioni si distinguono, quelle di polizia amministrativa, riguardanti le attività di prevenzione o repressione dirette ad evitare danni e pregiudizi che possono essere arrecati da persone o cose nello svolgimento di attività (Pajini, 2010).

Il nuovo Titolo V della Costituzione, che è stato approvato con la legge costituzionale 3/2001, non ha cambiato il modo in cui lo Stato controlla la sicurezza pubblica. Tuttavia, ha ufficialmente sottolineato l'importanza costituzionale dei compiti della polizia amministrativa a livello locale. Questi compiti riguardano altre responsabilità degli enti locali, ma rientrano nella competenza legislativa regionale. Poiché sono legati alla prevenzione o repressione di danni e pregiudizi legati a attività non coperte dalla competenza statale, vengono considerati anch'essi come funzioni di sicurezza. Si può affermare, come già descritto nei paragrafi precedenti, che nel quadro costituzionale risultante dopo la legge

costituzionale n. 3 del 2001, viene confermato il carattere plurale della sicurezza in "senso stretto": la relativa domanda del cittadino è soddisfatta sia dall'esercizio e dalle funzioni statali (di ordine e sicurezza pubblica), che da quelle di polizia amministrativa locale e soprattutto dal loro coordinamento, che ne stabilisce le relative modalità (Idem).

In questo quadro, un ruolo speciale deve essere riconosciuto alla legge statale di cui all'art.118, comma 3, della Costituzione, che prevedendo forme di coordinamento tra "Stato e regioni" nelle materie di cui alle lettere b) e h) del secondo comma dell'art. 117 della Costituzione, da una parte fa un chiaro riferimento alle funzioni amministrative (le cui forme di coordinamento sono appunto stabilite dalla legge statale) e non alle funzioni legislative (il coordinamento è posto come legge statale), dall'altra non limita il coordinamento alle sole funzioni di ordine e sicurezza pubblica e a quelle di polizia amministrativa locale; ad essere coordinate, infatti, in forza della legge prevista dalla norma costituzionale, non sono soltanto le funzioni amministrative connesse con l'ordine e la sicurezza pubblica con quella di polizia amministrativa locale, ma le funzioni statali di pubblica sicurezza con l'intera gamma delle funzioni am-

ministrative connesse con la potestà legislativa regionale, e quindi sia con quelle concernenti in senso stretto la polizia amministrativa locale, sia, più in generale, con quelle connesse alla promozione dei valori connessi con le materie di legislazione concorrenti ed esclusive delle regioni (urbanistica, formazione, istruzione, tutela della salute) (Ibidem).

Il decreto legge 20 febbraio 2017, n. 14, convertito con modificazioni dalla legge 18 aprile 2017, n. 48, segna un'importante tappa delle politiche pubbliche per la sicurezza delle città. Si tratta di un atto normativo adottato per rispondere alla "straordinaria necessità ed urgenza di introdurre strumenti volti a rafforzare la sicurezza delle città e la vivibilità dei territori e di promuovere interventi volti al mantenimento del decoro urbano".

Due sono i "capi" in cui si articola il decreto legge: l'uno dedicato alla collaborazione interistituzionale per la promozione della sicurezza integrata e della sicurezza urbana, l'altro alla tutela della sicurezza delle città e del decoro urbano (Antonelli, 2017).

Il decreto legge intende offrire una visione d'insieme, e al contempo una razionalizzazione, dei molteplici strumenti che nel corso dell'ultimo decennio sono stati finalizzati alla promozione e alla tutela della sicurezza delle comunità locali.

Punto di partenza per tracciare i contorni del disegno complessivo è la definizione di "sicurezza integrata" intesa "come "l'insieme degli interventi assicurati dallo Stato, dalle Regioni e dagli enti locali, al fine di concorrere, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, alla promozione e all'attuazione di un sistema unitario e integrato di sicurezza per il benessere delle comunità territoriali"³. Il decreto-legge, riproponendo un approccio già emerso nella legislazione regionale, configura la sicurezza delle città come il frutto del concorso di tutti i livelli di governo, una sicurezza quale bene plurale, un bene pubblico che deve essere realizzato in maniera integrata e condivisa. Si punta quindi sulla promozione della sicurezza integrata, con interventi per la riqualificazione urbana e per la sicurezza nelle periferie delle città e la necessità di migliorare

³ Contenuta all'articolo 1, comma 2 della Legge 18 aprile 2017 n. 48

la qualità della vita e del territorio e di favorire l'inclusione sociale e la riqualificazione socio-culturale delle aree interessate (Idem).

L'assessora alle politiche per la sicurezza della città di Torino, **Giovanna Pentenero**⁴ durante l'intervista per la stesura di questa tesi, ha spiegato meglio come dovrebbe essere approcciato questo tema, ovvero attraverso l'integrazione di diverse misure «*per garantire la sicurezza ai cittadini, è fondamentale coniugare tutte le azioni che hanno un valore "inclusivo e integrato" e che vengono realizzate dalla città in favore del territorio*».

La Pentenero ha poi proseguito affermando che «*La politica e l'amministrazione deve mettere in campo tutti gli strumenti a disposizione: dalle politiche sociali a quelle di sicurezza. Spesso l'intervento repressivo viene colto immediatamente, ma l'intervento repressivo fine a se stesso non serve a niente. Pertanto oggi la sfida per la città di Torino, come per tutte le città, dal mio punto di vista, è che le azioni che devono essere messe in campo devono avere un filo conduttore*

⁴ Giovanna Pentenero, assessora del comune di Torino per il lavoro, attività produttive, Polizia Municipale e politiche per la sicurezza, sistemi informativi, area metropolitana, coordinamento politiche per la multiculturalità

orizzontale, ci deve essere un dialogo tra un settore e l'altro della città, non si può più lavorare per compartimenti, è necessario lavorare in una dimensione integrata».

1.2 La sicurezza urbana

1.2.1 Definizione del concetto di sicurezza urbana

La sicurezza urbana, si riferisce alla gestione e al mantenimento della sicurezza all'interno di un ambiente urbano o in una comunità cittadina. Questo concetto comprende una serie di elementi interconnessi che mirano a garantire il benessere e la protezione delle persone, delle proprietà e dell'ambiente in contesti urbani.

Gli aspetti chiave di questo tema includono la prevenzione della criminalità, la gestione dei rischi di emergenza, la promozione della sicurezza stradale e la creazione di un ambiente urbano che favorisca la qualità della vita e il benessere sociale. Nel corso degli anni '90 il tema della sicurezza urbana è andato assumendo un peso crescente nell'agenda politica e governativa, non solo a livello nazionale, ma in generale anche a livello globale (Milanesi, Naldi, 2001). La sicurezza è tale se diviene giorno dopo giorno sempre di più uno strumento di maggiore libertà ed autonomia per tutti. Essa non può essere individuata come un obiettivo specifico, preciso e puntuale, ma dovrà essere concepita come un percorso che si misuri sull'allargamento delle libertà di tutti, sulla capacità di defini-

re di volta in volta le condizioni della convivenza civile. (Tedesco, 2012). La sicurezza in quanto "nuovo" diritto di cittadinanza si costruisce a partire dalle sfide della complessità dei contesti urbani, tenendo al centro la mediazione tra gli interessi dei vari gruppi sociali. Se non ci si vuole trovare nella situazione di avere contrapposizioni tra gruppi sociali inclusi ed esclusi nella vita e nei processi urbani, si dovrà connettere la sicurezza con lo sviluppo sostenibile e la città sociale, l'economia con la socialità (Idem).

Numerose ricerche ed esperienze sul campo hanno dimostrato che, quando i cittadini chiedono più sicurezza, si riferiscono ad un'ampia fascia di fattori che fanno percepire l'ambiente urbano come insicuro e che includono anche il disagio e la paura. In quest'ottica si possono identificare cinque elementi principali che concorrono a formare la domanda di sicurezza:

1. Il rischio concreto di essere vittima di minacce, aggressioni o altri episodi di violenza (sia a scopo di rapina, che come atti di violenza gratuita);

2. la diffusa rottura dei codici tradizionali di condotta civica (dormire in strada, sputare, urinare in luogo pubblico, mendicare in modo aggressivo, ecc.);

3. la mancanza di "cura" del territorio: manutenzione di parchi e spazi pubblici, pulizia, presenza delle forze dell'ordine e di guardie private, riparazioni dell'arredo urbano;

4. Il senso di insicurezza, fattore disgiunto dall'insicurezza reale, legato a fattori ambientali, quali lo squallore dello spazio urbano, la non chiarezza dei percorsi, la mancanza di vitalità, la scarsa illuminazione, ecc.;

5. La paura e gli altri elementi che l'accompagnano: paura intesa come sentimento soggettivo, non necessariamente legato al rischio, ma connesso a fattori più ampi, spesso lontani rispetto allo specifico luogo nel quale la paura si manifesta.

1.2.2 Cenni storici sulla città e lo sviluppo della sicurezza urbana

Il tema della sicurezza ha da sempre caratterizzato le comunità locali e gli ambienti urbani.

Originariamente, la città è stata concepita come un sistema di protezione per gli individui e per facilitare gli scambi commerciali. In epoche passate, l'insicurezza era prevalentemente situata al di fuori dei confini urbani: oltre le mura cittadine si estendevano spazi e territori vulnerabili alle attività criminali e sfuggenti al controllo delle autorità pubbliche.

La città medievale europea (figura 1) cercava di riprodurre un modello basato su ordine e sicurezza, sia sociale che economica. La civitas, insieme al feudo e all'abazia era una delle forme di della comunità in grado di assicurare un certo grado di stabilità e di adattarsi efficacemente alle sfide di un ambiente difficile e di transizione (Giannini, 1978).

Fig.1- Anonimo, La città di Saint-Rambert nell'armoriale di Guillaume de Revel, (1440 circa)
Disponibile su: <https://www.ladiana.com/product-category/la-diana/>

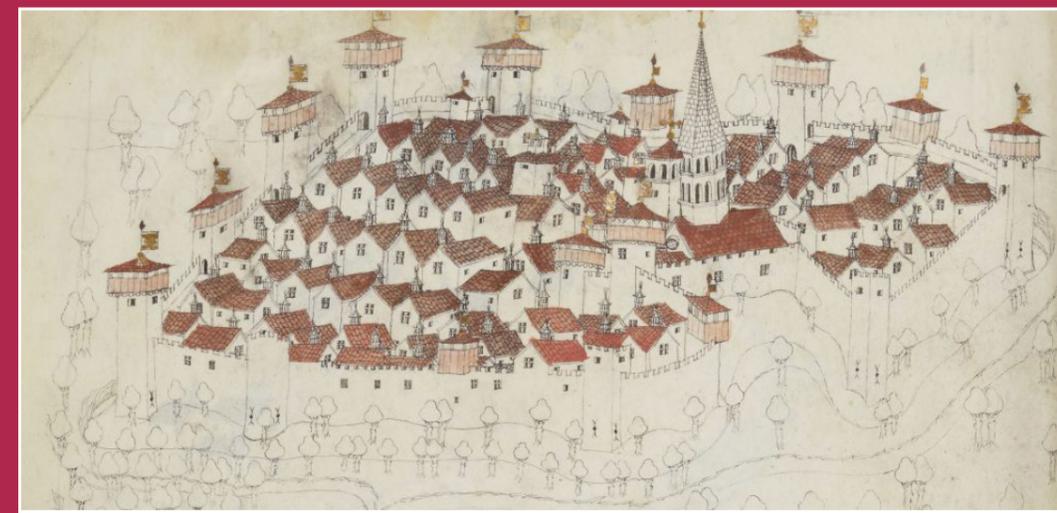




Fig.2 (in alto)- Anonimo fiorentino, Citta ideale. (1480-84 circa), Walters Art Museum, Baltimora. Disponibile su: <https://www.geometriefluide.com/it/citta-rinascimento-stili/>

Fig.3 (a destra)- Anne Nicolas Dubois, Hallali del cervo nelle Grandi Scuderie di Chantilly. (1759 -?), Musée Conde, Chantilly, France. Disponibile su: [/bridgemanimages.com](http://bridgemanimages.com)



La città rinascimentale (figura 2) completa la "civiltà" urbana con la dimensione dell'umano, ritrova libertà di coscienza e conoscenza, e come massima espressione di tale libertà, di relazione, di scambio e di mobilità, territoriale ma anche sociale, riesce a diventare "zona franca".

La città dell'Ancien Regime (figura 3) si pone come luogo della centralizzazione delle funzioni politiche, nella massima corrispondenza di spazio, tempo, funzione e ruoli nascono le grandi capitali europee e le prime concentrazioni urbane. Il villaggio non tollera il diverso, mentre la città vive di una mobilità orizzontale e verticale che determina dinamicità e pluralismo. Allo sviluppo "intenso" della comunità si sostituisce lo sviluppo "esteso" degli spazi.

Le trasformazioni ottocentesche delle prime grandi concentrazioni urbane verso le forme contemporanee comportano una instabilità delle funzioni relative, che conducono ad una città ricca di fenomeni di precarietà, tratti distintivi della metropoli del Novecento (Amendola, 1997), con manufatti e infrastrutture che sono allo stesso tempo causa ed effetto di una paura che pervade la comunità urbana.

Con il passare del tempo, nella città moderna (figura 4), l'insicurezza ha iniziato a radicarsi all'interno del tessuto urbano stesso. Gli spazi cittadini tendono a diventare sempre più "estranei" e, di conseguenza, percepiti insicuri dai residenti, in quanto circondati in larga parte da sconosciuti di cui sono ignote indoli e intenzioni. Infatti, come osservato dal sociologo Wirth⁵, l'urbanizzazione non ha prodotto solo la concentrazione spaziale di una moltitudine di persone, ma ha anche originato particolari caratteri di una condizione prettamente "urbana" (Mela, Davico, 2002). Secondo Wirth, ci sono due fattori chiave che determinano questo stile di vita: l'alto numero di persone che vivono nelle metropoli (mai sperimentata prima di allora a quei livelli) e l'alta densità abitativa, che rafforza «gli effetti della quantità, diversificando gli uomini e le loro attività, aumentando la complessità della struttura sociale (e tendendo) a sviluppare sensibilità verso un mondo di oggetti artificiali, (allontanandosi) progressivamente da quello della natura» (Wirth, 1938). La città moderna si caratterizza quindi per la sua popolazione numerosa, densa, eterogenea e complessa.

⁵ Louis Wirth, sociologo americano e membro della scuola di Chicago di sociologia

Fig.4- State north from Madison St., Chicago, (1900) Pubblicata da: Detroit Publishing Co., 1949



Questi elementi diventano parte integrante dell'esperienza di vita dei suoi abitanti, influenzando le loro percezioni, personalità e relazioni interpersonali (Mela, Davico, 2002). Muta la forma delle relazioni, delle aspettative, delle identità e dell'organizzazione tra cittadini.

Cambia anche la forma della città, essa diventa dispersiva, lungo i sistemi viari, frammentando i legami sociali e relegando nelle periferie comunità e gruppi.

L'individualizzazione della società moderna, l'aumento dell'incertezza sia sociale che istituzionale, così come quella politica ed economica, determinano l'aumento della paura. È proprio all'interno della città che si verificano in gran parte gli episodi criminali, esponendo maggiormente gli abitanti a rischi e pericoli. In questo contesto, la sicurezza urbana è diventata una sfida sempre più complessa e urgente (Bonabello, 2016).

1.2.3 Le ragioni dell'insicurezza: che differenza c'è tra città sicura e sicurezza urbana?

A prima vista, può sembrare che le due espressioni -città sicura e sicurezza urbana- significhino la stessa cosa, ma analizzandole meglio, anche se strettamente collegate, si comprende la differenza tra le due.

Città sicura sta a significare un ambiente urbano complessivamente sicuro, quindi capace di includere anche il significato dell'espressione sicurezza urbana, cioè quel complesso di misure preventive e repressive che attengono alla inciviltà, alla violenza ed alla micro criminalità (Karrer, 2012), ma anche a quei rischi (variabili per intensità da nazione a nazione, da città a città) non strettamente legati alla delinquenza, a cui la città è soggetta (Davico, 2020):

- **naturali** (terremoti, inondazioni, tornado, valanghe, etc.);
- **industriali** (esplosioni, inquinamento chimico, sversamenti nelle acque, ecc.);
- **tecnologici** (incendi, crolli di costruzioni, dispersione di rifiuti tossici ecc.)
- **legati alla mobilità** (incidenti stradali, conflitti conseguenti a "stress da traffico"
- **militari** (invasioni, guerre, etc.)

- **etnici, religiosi o sociali** (rivolte, terrorismo, ecc.);
- **sanitari o agricoli** (peste, "mucca pazza", "aviaria", ecc.);
- **politici** (rivolte, assassini, scandali, manifestazioni di strada, ecc.). (Idem).

Per riflettere sul legame tra urbanistica e sicurezza occorre primariamente soffermarsi sul fatto che ciò che rende insicuri i cittadini non è solo la criminalità vera e propria, ma anche tutto ciò che rende invivibile un luogo.

Il senso di insicurezza è dovuto all'effetto cumulativo dei fattori elencati nel paragrafo precedente: l'impressione di vivere in un ambiente ai limiti della sopportabilità non dipende in modo esclusivo da un'invasività diretta degli atti criminosi, ma da un accumulo di disagio e di caos, di inciviltà e sgradevolezza. La descrizione che gli individui danno del proprio ambiente di vita dipende non solo dalle caratteristiche "oggettive" di un luogo ma anche dall'interazione tra quel dato soggetto e la realtà. Ciò significa che non esiste un'unica realtà ma esistono tante rappresentazioni soggettive di quel dato ambiente. Si parla infatti di "senso di insicurezza" o di "rischio percepito", sottolineando così la relazione soggettiva che si instaura tra l'individuo e il suo ambiente.

1.2.4 Percezione dell'insicurezza

Una delle principali cause della crescente sensazione di insicurezza è il deterioramento del tessuto sociale. Le città, spesso, si trovano ad affrontare problemi legati alla disuguaglianza economica, alla povertà e alla marginalizzazione. Questi fattori creano divisioni nette tra le comunità, generando un terreno fertile per la percezione di insicurezza. Descrivere la sicurezza di un territorio esclusivamente basandosi sui dati dei crimini commessi in una specifica zona risulterebbe troppo limitante. È infatti importante ricordare che le statistiche sui reati, spesso (almeno per alcuni reati) sono inficiate almeno in parte da tassi di denuncia più bassi rispetto al numero reale di crimini, per altri reati i dati dipendono dalle azioni di polizia (es. reate di spacciatori o sfruttamento prostituzione). Ciò significa che la rilevazione dei dati delle Forze di polizia non rappresenta un quadro completo della criminalità subita. Nel caso degli omicidi, infatti, se si escludono eventuali casi di vittime non rinvenute, si tratta di una rilevazione esaustiva, mentre per gli altri reati sia i livelli assoluti sia i confronti possono essere influenzati dalla propensione delle vittime a denunciare il reato subito.

La propensione a segnalare crimini può variare notevolmente in base a motivazioni diverse, e il comportamento sul campo può differire considerevolmente. Per quanto riguarda alcuni reati di piccola entità o comunque connessi alla possibilità di essere vittime di interrogatori, le indagini di vittimizzazione svolte da istituti come Istat, ad esempio l'Indagine sulla sicurezza dei cittadini o l'Indagine sulla violenza contro le donne, possono fornire un contributo fondamentale nel calcolare il cosiddetto "numero oscuro" o la quantità di reati non denunciati (Istat, 2020). Ciò consente di avvicinarsi a una comprensione più accurata del fenomeno della criminalità per categorie specifiche di reati, come furti, rapine, truffe, reati informatici, molestie e violenze sessuali, minacce e violazioni di domicilio. Mentre per altri, come ad esempio le estorsioni, il traffico e lo spaccio degli stupefacenti, la contraffazione, la tratta di esseri umani, il contrabbando, le violazioni delle norme sulle armi o sulla riservatezza e molti altri ancora, non vi sono fonti utili alla conoscenza del sommerso (Idem).

Allo stesso modo, affidarsi unicamente alla percezione soggettiva dei cittadini sarebbe parziale. Due individui che risiedono nello stesso quartiere, pur condividendo lo stesso ambiente, potrebbero interpretarlo in modi diversi a causa delle proprie culture di riferimento, delle condizioni socio-anagrafiche, dei luoghi frequentati e delle attività svolte. La loro rappresentazione del territorio sarebbe quindi mediata da coordinate soggettive, formando una sorta di mappa cognitiva. Questa mappa consente alle persone di spostarsi più o meno tranquillamente in determinate zone e orari, decidere se sedersi su una panchina o camminare velocemente, valutare l'acquisto di una casa in un particolare quartiere, creando così un collegamento tra il mondo circostante e la sensazione soggettiva che ne scaturisce (Amapola, 2003).

Si tratta di mappe dinamiche, visto che sia le persone, con le loro sensazioni e percezioni, sia i luoghi, con le loro forme, prospettive, frequentazioni, sono sempre in movimento.

Questo ci aiuta a comprendere che ciascun cittadino, sentendosi più o meno sicuro nei diversi contesti, cercherà di mettere in atto delle strategie, scelte non solo in base a caratteristiche soggettive, che lo facciano sentire più sicuro come ad esempio:

- **Modificare il proprio comportamento negli spazi pubblici;**
- **Smettere di fare certe cose per paura di subire dei reati (ritenzione);**
- **Mettere in moto dei comportamenti di auto reclusione;**
- **Dotarsi di mezzi di difesa e protezione;**
- **Minimizzare i fattori di paura e rimuovere gli eventi ansiogeni.**

In particolare, nei diagrammi sottostanti (figure 5 e 6) si propongono le analisi del senso di sicurezza quando è connesso alla paura del crimine, evidenziando gli antecedenti e le conseguenze di tale percezione nelle sue componenti individuali e sociali (Vezzali, 2011).

A riguardo degli antecedenti del senso di insicurezza, la figura 5 evidenzia i fattori che influiscono su tale percezione:

- **Variabili socio-demografiche** (genere, età, status socio-economico e stato coniugale). Rispetto agli uomini, le donne, gli anziani e gli adolescenti percepiscono maggiore paura del crimine nei luoghi pubblici. (Capriglio, 2019). Anche le persone con bassa scolarità e con un reddito inferiore a essere maggiormente insicure.
- **Caratteristiche personali**, che si rifanno alla percezione di sé (Vezzali, 2011), ovvero emerge che le persone che percepiscono sé stesse e i propri beni come potenzialmente più desiderabili per i criminali, sono quelle più insicure (Capriglio, 2018).
- **Pregiudizi e stereotipi**, che vengono attribuiti da alcuni soggetti verso determinati gruppi sociali, come la paura di borseggi quando sono presenti gli zingari, sono quelle che temono maggiormente di essere vittimizzate; mentre, coloro che evitano potenziali situazioni pericolose, si sentono meno insicure.
- **Eterogeneità delle comunità**, percepite come più insicure, presumibilmente perché risultano meno familiari e quindi con situazioni potenzialmente meno controllabili.

- **Esperienze di vittimizzazione**, tendono a far provare maggiore paura di trovarsi nuovamente in situazioni spiacevoli, alla persona che le ha subite.
- **Fattori contestuali**, cioè gli aspetti che incidono sulla percezione di sicurezza in relazione alle caratteristiche fisiche dell'ambiente (edifici abbandonati, sporcizia, segni di vandalismo, scarsa illuminazione e comportamenti illegali possono incidere negativamente).
- **Partecipazione sociale**, come senso di comunità e quindi di appartenenza e di coesione, aumentano la percezione di sicurezza (legami sociali, le relazioni di vicinato, il sostegno sociale)
- **Costi legati alla salute**, determinati dall'aumento di ansia e di stress, a cui si possono aggiungere ricadute sulla salute causate da depressione e peggiore umore.
- **Attività cognitiva delle persone**, che si riduce a causa della compromissione della capacità di autoregolazione (scarso controllo dei pensieri e sulle risposte emotivo-comportamentali), per via degli effetti negativi della paura di essere vittime di un reato.
- **Comportamenti precauzionali** anche estremi e finalizzati a ridurre la propria vulnerabilità, come il possesso di armi per l'autodifesa.
- **Relazione con la partecipazione sociale** (unico aspetto che può essere positivo): le persone che sperimentano tale percezione sono più facilmente propense a partecipare a gruppi organizzati per migliorare la sicurezza della propria zona residenziale.

Le conseguenze della percezione di insicurezza (Figura 6) hanno risvolti quasi sempre negativi in diversi ambiti della vita quotidiana (Vezzali, 2011):

- **Qualità della vita e benessere** degli individui e della comunità.
- **Costi non legati alla salute**, come ad esempio notevoli sforzi economici per incrementare le misure di sicurezza (installazione di sistemi di allarme, assicurazione contro i furti).

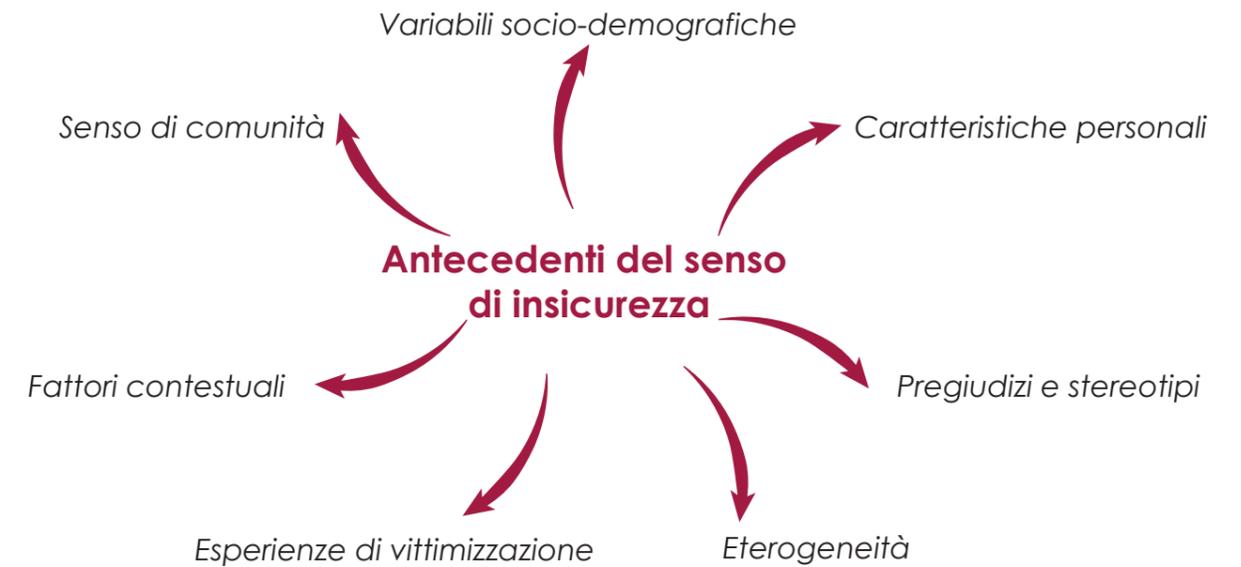


Fig.5- Antecedenti del senso di insicurezza
Fonte: Vezzali 2011, Rielaborazione propria



Fig.5- Conseguenze del senso di insicurezza
Fonte: Vezzali 2011, Rielaborazione propria

Rischio oggettivo e percezione soggettiva del rischio sono concetti ampiamente condivisi nella letteratura internazionale sulla paura del crimine. Alcune delle difficoltà che è opportuno fronteggiare sono efficacemente sintetizzate da una considerazione tratta dall'Institute for Security Studies "La variazione nel rischio di vittimizzazione è uno dei fattori che influenzano la percezione di sicurezza delle persone nel loro luogo di vita e di lavoro. Raramente però, le supposizioni su chi sia più a rischio di vittimizzazione sono fondate sull'evidenza statistica. Piuttosto tali percezioni sono influenzate dai mezzi di comunicazione di massa, dalla generica impressione del contesto urbano, e soprattutto, dalla effettiva esperienza di vittimizzazione" (Camerer, Louw, 1999).

A questo proposito, tra le interviste che ho realizzato ad esperti, professionisti e più in generale persone che si sono occupate o si occupano tutt'ora di sicurezza urbana e non, e temi riguardanti il genere, attraverso progetti politiche e studi, emerge il parere di **Anna Prat**⁶ che sottolinea come «*Manchino dati certi riguardanti in primis quante persone,*

“Raramente però, le supposizioni su chi sia più a rischio di vittimizzazione sono fondate sull'evidenza statistica. Piuttosto tali percezioni sono influenzate dai mezzi di comunicazione di massa, dalla generica impressione del contesto urbano...”

suddivise per fasce di età e genere, frequentino determinati spazi e luoghi della città oggetto di studio in modo da poter determinare i flussi di utilizzo» e aggiunge anche «*esistono luoghi che possono sembrare più sicuri di altri perchè residenziali e abitati da certe fasce di popolazione come ad esempio famiglie o persone benestanti, ma che per via di alcune caratteristiche come ad esempio la mancanza di servizi, di attività commerciali aperte anche nelle ore notturne che garantiscono un presidio continuo da parte della popolazione, e talvolta mancando di una giusta illuminazione, risultano più insicure di altri luoghi riconosciuti come zone della movida o poco tranquille.*

Un esempio riguardante Torino è la zona pedonale della Crocetta, che di notte è totalmente spopolata e poco

illuminata e che quindi risulta percettivamente meno sicura rispetto ad esempio a San Salvario, che per via della movida e della grande quantità di locali rimane presidiata a tutte le ore (certamente vi sono dei lati negativi anche in questo)».

Infine Anna Prat precisa che un ulteriore problema come già specificato nei paragrafi precedenti è «*la mancanza di report con dati e statistiche precise ed aggiornate riguardo i crimini e da chi vengono commessi. In questo modo non si ha un'idea precisa e oggettiva della portata del fenomeno dell'insicurezza urbana e la popolazione, così come il dibattito pubblico e i media, tendono ad alimentare le percezioni più particolari e poco realistiche*».⁷

Quando si parla di "senso di insicurezza" è bene distinguere tra "preoccupazione per la criminalità" e "paura della vittimizzazione" (Barbagli, Pisati, 1995).

La preoccupazione «...è un sentimento astratto, slegato dall'esperienza pratica di tutti i giorni, riferito a eventi riguardanti l'intera comunità, e che nasce da un particolare sistema di valori, da una determinata concezione

della società e dello stato. [Si tratta cioè]...di un'inquietudine che la gente prova a causa della criminalità e della gravità che essa assume in certi momenti nel luogo in cui vive" (Ibid). La paura "è invece, un sentimento più concreto, che si riferisce ad un pericolo individuale immediato e ha una maggiore intensità emotiva. (Si tratta cioè di una)...sensazione di ansia o di angoscia che si prova quando si pensa di poter essere derubati, aggrediti, rapinati o violentati".

I concetti di "preoccupazione" e "paura", così come qui intesi, costringono a riflettere non tanto sull'esistenza di eventuali differenze di intensità su di una scala unidimensionale della percezione soggettiva del rischio criminalità, quanto sulla presenza di due distinte dimensioni soggiacenti la medesima percezione. Due dimensioni, d'altra parte, che «...Non sono necessariamente correlate" (Ibid).

Se, per esempio, si ritiene che l'insicurezza derivi dalla "preoccupazione per la criminalità", le azioni rivolte a contenere e risolvere tale inquietudine dovranno agire sul sistema di valori e sulle esperienze che i cittadini considerano alla base della loro relazione con la società e lo stato.

⁶ Anna Prat, architetta, urbanista, esperta di progettazione strategica delle trasformazioni urbane e board member di Torino Città per le Donne

⁷ L'ultimo report dell'Osservatorio sicurezza Piemonte risale al 2012/2013, inseguito è stato abolito e le mappature con i dati aggiornati sono state censurate e sparite dal dibattito pubblico. I dati esistono e sono raccolti dalle Forze dell'Ordine, ma risulta impossibile accedervi.

Se, viceversa, si ritiene che l'insicurezza derivi dalla "paura di vittimizzazione", le azioni tendenti al superamento di un tale sentimento dovranno operare quasi esclusivamente sull'agibilità fisica degli spazi e dei luoghi frequentati dai cittadini.

Tra le diverse forme di criminalità si distinguono quelle legate alla persona (omicidio, aggressione) da quelle legate al patrimonio (furto, borseggio) anche classificate come criminalità predatoria, che secondo diversi studi (es. Hough, 1985; Maguire, 1980), incidono sulle variazioni del "fear of crime" (paura della criminalità). Infatti, ricerche svolte da Maguire (1980), sui furti in appartamento, hanno dimostrato: "...che il danno psicologico derivante dal furto è percepito dalle vittime come più grave rispetto alla perdita della proprietà o al danno economico, e che le donne risentono delle conseguenze di questo reato più degli uomini" (Bandini et al., 1991).

L'attenzione viene posta sull'importanza di tenere in considerazione gli impatti sociali e psicologici derivanti dall'essere vittime di atti criminali predatoria, come i furti. Si evidenzia la persistenza di condizionamenti psicologici anche a distanza di molte settimane dall'evento, con conseguenze sulla riduzione della socialità e della fiducia verso gli altri.

In questo contesto, la vittimizzazione genera anche effetti "secondari" sull'ambiente sociale della persona colpita. Si introduce infatti il concetto di "vittimizzazione allargata" o "indiretta" in cui il soggetto subisce le conseguenze psicologiche di un atto criminale, anche se non vissuto direttamente, a causa dell'amplificazione che i legami sociali del vittimizzato riescono a produrre anche tra chi non era presente; ciò sarebbe in grado di spiegare la differenza tra i tassi di vittimizzazione e la paura del crimine sociale e che ciò provoca a sua volta maggiore preoccupazione e proba-

bilità di sentirsi insicuri (Polano, Cervai, Borelli, 2007).

Per rifarsi ad una distinzione di Freud del 1920, ciò che lo scenario urbano induce a provare non è tanto la sensazione della paura, che richiede un oggetto che incute timore, quanto quella dell'angoscia, che si riferisce ad una situazione di attesa di un pericolo che, in sé, può essere anche sconosciuto. Questa sensazione può produrre effetti maggiori di quelli della paura, in quanto le sensazioni legate a pericoli indeterminati, possono influenzare nei modi più imprevedibili le relazioni tipiche della vita urbana, provocando in alcune circostanze, condizioni per l'auto compimento di una profezia (scoraggiando la frequentazione di alcuni spazi pubblici ed indebolendo in questo modo, l'effetto di vigilanza derivante dall'animazione sociale) (Mela, Debernardi, 2003).

1.2.5 Il condizionamento comportamentale

Un ambito problematico, relativo ai rapporti tra la città e l'ambiente e che si lega alla percezione della sicurezza e del rischio, è quello che pone l'accento sull'interdipendenza tra la città e i caratteri biopsichici degli abitanti (o delle altre popolazioni urbane) (Mela, 2001). In questa prospettiva, la relazione da prendere in esame è a senso doppio. Da un lato, occorre mettere in risalto il ruolo che il comportamento istintivo dei soggetti ha nella definizione della forma fisica e della morfologia sociale della città. Dall'altro lato, occorre cercare di capire in quali modi la città sia in grado di condizionare l'esperienza e l'azione dei cittadini, o di particolari gruppi o categorie sociali.

Approfondire i meccanismi attraverso cui si attua l'influenza degli spazi urbani significa anche porre le basi per una pratica dell'architettura e dell'urbanistica socialmente avveduta; il che significa, a seconda dei criteri e dei valori che guidano il progettista, non operare costrizioni sul comportamento sociale, oppure proporre stimoli che influiscano positivamente l'usufruttore dello spazio. Una questione specifica che ha spesso focalizzato il dibattito tra sociologi e progettisti è quella del

	Dimensione		
Livello di riferimento	Reazione emotiva	Percezione cognitiva	Comportamento
Generale	Preoccupazione per criminalità come problema collettivo	Giudizio sull'importanza della criminalità come problema sociale	Partecipazione a manifestazioni contro la diffusione della criminalità
Personale	Senso di insicurezza o paura in diversi luoghi	Valutazione rischio di vittimizzazione	Adozione di sistemi di protezione

Fig.7- Alcuni indicatori della paura del crimine
Fonte: Triventi, 2008

cosiddetto determinismo architettonico: la forma e l'organizzazione funzionale degli edifici sarebbe in grado di influire sul comportamento sociale in modo determinante.

La forma più ovvia è quella che lo spazio costruito esercita per le sue stesse caratteristiche fisiche: lo spazio può essere conformato in modo tale da rendere impossibili certi comportamenti. Un esempio immediato e particolarmente ricco di risvolti sociali, così come quelli progettuali, è il tema delle barriere architettoniche, ovvero il problema posto dalla forma di determinati spazi costruiti, quando è tale da ridurre al minimo la libertà di movimento di determinate categorie di soggetti.

Ancora più complessa diviene l'analisi delle influenze architettoniche sul comportamento, quando queste operano producendo stimoli psicologici, che non sempre vengono consciamente percepiti dai soggetti che li ricevono (Mela, 2021).

conformazione fisica e progettuale, possono produrre condizionamenti sottili; ad esempio, spazi verdi eccessivamente ampi e male attrezzati possono provocare una sensazione di insicurezza; quest'ultima può indurre i cittadini a evitare tali spazi rendendoli ancora più vuoti e meno attrattivi.

Sempre a proposito del tema della sicurezza, sono celebri le analisi di Newman (1972), il quale sostiene che alcune strutture urbanistiche (come le aree composte di grattacieli distanziati da spazi aperti e indifferenziati) creano un ambiente impersonale che favorisce il crimine.

Come evidenziato dalle parole di **Fabio Armao**⁸, da me intervistato per questa tesi, la progettazione degli spazi pubblici e più nello specifico di parchi e aree verdi è fondamentale per garantire un senso di sicurezza a tutta la popolazione e in particolare ai soggetti più "deboli", come donne, anziani, bambini e disabili. Citando Armao *«si tratta di riappropriazione degli spazi pubblici, che può essere realizzata attraverso la creazione e lo sviluppo all'interno del quartiere di luoghi di ritrovo e di scambio, che possibilmente tengano conto delle esigenze delle persone»*, aggiunge poi *«se tu costruisci un piccolo Skate Park (prendendo d'esempio progetti sviluppati in Olanda), che verrà quindi frequentato da ragazzi, adolescenti e bambini, si riesce a restituire un giardino alla comunità. Inoltre queste aree possono essere accessibili a tutte le fasce di popolazione grazie all'installazione di isole con strutture per lo skateboard, ma anche luoghi di esposizioni, spazi con panchine, sistemi di illuminazione, e un chiosco che funge da servizio di*

ristoro. Di grande rilevanza sono i percorsi, che devono essere ben delineati e avere dei tragitti facili e accessibili, così come zone d'ombra in modo tale da poter sfruttare l'area nelle diverse stagioni e a diverse ore del giorno. In questo modo si può riconsegnare uno spazio abbandonato o poco frequentato al quartiere».



Fig.8 e 9- Parco attrezzato per l'attività fisica a Torino (Corso Casale), che presenta una totale mancanza di manutenzione e illuminazione, 2023
Disponibile su: <https://www.quotidianopiemontese.it/2023/>

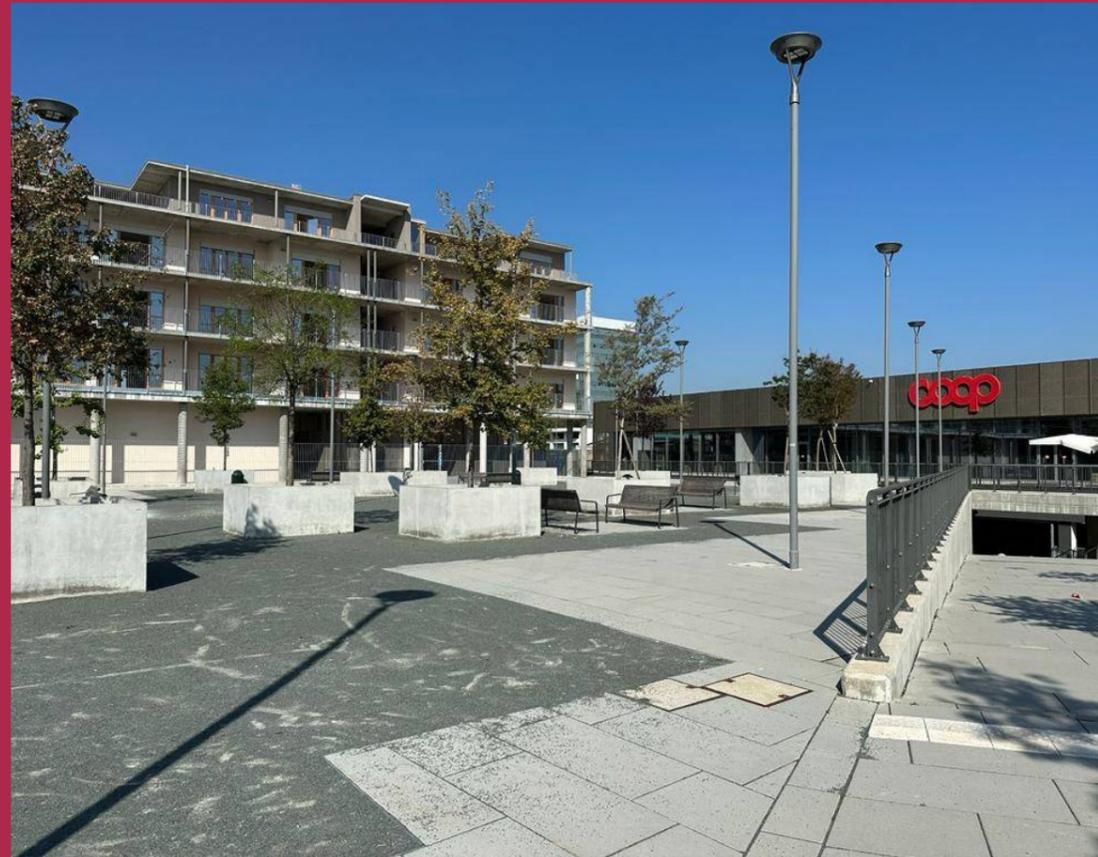
⁸ Fabio Armao, professore di Scienze Politiche presso l'Università di Torino e componente del Dipartimento Interateneo Scienze, Progetto e politiche del Territorio. I suoi studi si occupano principalmente di metodologia delle scienze sociali, processi di globalizzazione, studi sulla guerra, criminalità organizzata transnazionale e terrorismo



Fig.9 (sopra)- Fig.10 (a destra)- Piazza pubblica interna alla nuova area dell'Ipercoop di Via Botticelli, Torino, 2020
Disponibile su: <https://piazabotticelli.it/>

Un ulteriore esempio, che riguarda le aree del commercio come, ad esempio, centri commerciali e supermercati, è stato portato alla luce durante l'intervista con **Anna Prat**, in cui ha definito queste tipologie di progetti dei *«buoni esempi di rigenerazione urbana e creazione di spazi pubblici o semipubblici che si aprono al quartiere»*.

I centri commerciali presi d'esempio, di recente progettazione e costruzione, sono la nuova Ipercoop di via Botticelli a Torino, che attraverso l'inserimento di un buon mix funzionale e la creazione di una piazza aperta al centro della struttura, accessibile a qualsiasi ora del giorno e perfettamente illuminata, ha evitato l'effetto definito dalla Prat "americano", ovvero costituito da



grandi parcheggi a filo strada che spesso occupano ampie aree di fronte all'entrata dei centri commerciali rendendoli dei veri e propri "fortini" con un'unica funzione, ovvero quella commerciale, isolati dal resto della città e privi di aree per la socialità.



Fig.11 (sopra)- Fig.12 (a sinistra)- Piazza pubblica interna al centro commerciale di Parco Dora, Torino, 2006
Disponibile su: <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/>

Un altro buon esempio a Torino, è il centro commerciale di Parco Dora (figura 11 e 12), che con la sua Piazza interna esteticamente e funzionalmente piacevole -circondata da ristoranti, locali, negozi e il cinema -risulta essere frequentata quasi a tutte le ore del giorno, non solo dagli abitanti dell'area ma anche da coloro che usufruiscono dei vari servizi non abitualmente.

Si può osservare che, nelle metropoli contemporanee, è presente con un peso forse maggiore che nel passato, un duplice tipo di spazi che tende a sollevare nella popolazione il problema del condizionamento comportamentale.

1. Il primo è costituito dagli **spazi iper-regolati**. Si tratta, cioè, di luoghi urbani nei quali i gradi di libertà dell'agire sociale tendono a essere ridotti, anche per effetto di una conformazione fisica che incanala il comportamento entro una dimensione prestabilita. Un caso limite è rappresentato dalle istituzioni totali (Goffman, 1962) come ad esempio carceri, ospedali psichiatrici ecc., che organizzano in modo totalizzante la vita dei soggetti. Tuttavia, anche spazi apparentemente privi di vincoli, ma progettati per svolgere una funzione specifica, come i supermercati o persino luoghi di divertimento, come le discoteche, possono avere l'effetto di indurre un comportamento uniforme e programmato, per massimizzare l'efficienza funzionale e ridurre i rischi (Mela, 2001)

2. Il secondo tipo di spazio è costituito dagli **spazi sotto regolati**, ovvero ambienti con funzione incerta, luoghi residuali, o a zone di transizione tra lo spazio pubblico e quello privato, a edifici abbandonati e così via. L'ele-

mento che li accomuna è quello di una relativa assenza di regole d'uso e di norme di comportamento accettate e soggette a controllo. Essi, dunque, sono spazi che possono essere diversamente interpretati e appropriati. Queste caratteristiche da un lato, possono favorire l'espressività e il comportamento anticonformista (ad esempio, uno spazio non costruito può diventare luogo di gioco e di avventura per gruppi di adolescenti); dall'altro lato, possono anche impedire un uso da parte di soggetti "deboli" (anziani, bambini) che si sentano minacciati dall'assenza di controllo e dai tentativi di appropriazione dei soggetti "forti". (Idem).

Uno dei rischi che la metropoli contemporanea sembra correre è, appunto, quello di vedere, al proprio interno, una moltiplicazione di ambienti iper regolati, intervallati da parti di città sotto regolate; tutto ciò a discapito dello spazio pubblico "normale", di quello cioè in cui è garantita la libertà e la varietà dei comportamenti di tutti i soggetti, forti o deboli che siano. (Ibidem).

1.2.6 Il ruolo dei mass media

Riguardo la percezione di insicurezza, non è da sottovalutare l'impatto delle nuove tecnologie sulla percezione dell'insicurezza. L'avvento dei social media e la diffusione istantanea delle notizie possono amplificare la paura, portando a una percezione distorta del rischio, creando un certo tipo di "clima sociale". La condivisione rapida di informazioni negative può contribuire a generare un clima di insicurezza diffusa, indipendentemente dai dati oggettivi sulla criminalità.

La teoria più logicamente condivisibile, è probabilmente quella di coloro che su questi temi, rifiutano una deriva costruttivista, secondo la quale, per semplificare, i mass media "incolcherebbero" determinate idee nell'opinione pubblica, e cioè che spesso vi è un rapporto molto blando tra esperienza diretta di vittimizzazione e timore per le questioni legate alla "sicurezza" (Davico, Boccazzi Varotto, 2003). L'impatto dei media sulla diffusione del senso di insicurezza e paura tra i cittadini è un fenomeno complesso, che va oltre la semplice relazione degli eventi.

Fig.13- Agenda digitale, 2020
Disponibile su: <https://www.agendadigitale.eu/>



I media, attraverso la selezione delle notizie e la loro presentazione, hanno il potere di modellare l'opinione pubblica. Le storie sensazionalistiche legate a crimini violenti o a episodi di devianza possono essere enfatizzate, creando una percezione distorta della realtà. La tendenza a focalizzarsi su incidenti isolati, spesso fuori contesto rispetto ai dati complessivi sulla criminalità, contribuisce a creare un clima di insicurezza diffusa.

La frequenza con cui determinati tipi di notizie vengono ripetute può amplificare il timore collettivo. Se gli incidenti criminogeni ricevono più spazio mediatico rispetto a storie positive o alle iniziative di sicurezza nella comunità, si può instaurare un circolo vizioso in cui la percezione di insicurezza cresce in modo sproporzionato rispetto alla realtà oggettiva. Ad esempio, basta un singolo atto di aggressione tra individui per avere risonanza mediatica in un certo territorio, tralasciando la probabile pacifica convivenza durata anni dei cittadini e rimasta inosservata dai mezzi di comunicazione.

Questa predilezione per le notizie negative, camuffata come "libertà di stampa" per sottolineare la differenza rispetto, ad esempio, ai regimi dittatoriali che censurano le informazioni sfavorevoli, costituisce un aspetto degno di approfondimento. La persistente enfasi sulle notizie negative contribuisce in modo allarmante a consolidare nell'opinione pubblica l'idea che le condizioni di vivibilità di determinati luoghi stiano costantemente peggiorando per la maggioranza dei cittadini. Tale fenomeno, oltre a sollevare interrogativi sulla responsabilità etica dei media, richiede una riflessione critica sulla sua influenza nella formazione delle percezioni sociali e sulla sua possibile connessione con il crescente senso di disagio e insicurezza diffuso nella società.

Inoltre, l'effetto immediato della copertura mediatica può innescare risposte emotive e irrazionali. La paura, alimentata da immagini e resoconti drammatici, può portare a richieste di politiche più severe e a una maggiore accettazione di misure di sicurezza,

anche quando non sono proporzionate al livello effettivo di rischio. E' inoltre importante mettere in evidenza, un po' come è affiorato comunemente dalle varie interviste, che il tema della sicurezza/insicurezza di certi luoghi delle città, in particolare delle periferie, è spesso un strumento di "propaganda", utilizzato e talvolta sfruttato durante le campagne elettorali dai diversi partiti politici, vista la sensibilità dei cittadini sul tema. In tal modo vengono fatte promesse e date soluzioni agli elettori a questioni che spesso sono ingigantite.

Molte aree periferiche sono tutt'altro che insicure; ma hanno piuttosto problemi di disagio, disoccupazione, povertà; ovvero problemi differenti dal noto tema dello spaccio (rilevante e di grande risonanza in queste dinamiche), che però essendo affrontati dalla politica, possono spesso essere una strategia anche per occultare i reali problemi di quei quartieri.

È infine importante considerare anche il ruolo dei social media, che amplificano ulteriormente l'impatto delle notizie. La condivisione virale di storie e immagini raccapriccianti può contribuire a diffondere la sensazione di insicurezza in modo rapido e diffuso.

Tuttavia, è cruciale sottolineare che i media hanno anche il potenziale di influenzare positivamente la percezione della sicurezza. Una copertura equilibrata, incentrata sul contesto e sulla complessità dei problemi urbani, può contribuire a una comprensione più accurata della realtà. Inoltre, la promozione di storie di resilienza e di iniziative di sicurezza cittadina può aiutare a contrastare il senso di impotenza e paura.

1.3 Approcci alla sicurezza urbana: sviluppo dell'approccio ambientale alla prevenzione della criminalità

1.3.1 Jane Jacobs e la città a misura di uomo

Il primo studio sulla relazione tra la struttura dell'ambiente urbano e la sicurezza è stato svolto dall'antropologa Jane Jacobs, nel suo famoso libro "Vita e morte delle grandi città" (Death and Life of Great American Cities), pubblicato nel 1961.

All'inizio degli anni '60, Jane Jacobs sviluppò la teoria della "community policing" che rappresenta il primo studio sull'influenza della progettazione urbana sulla sicurezza delle città. La Jacobs sostiene che la difesa dal disordine sociale è attuata, anche inconsapevolmente, dalla rete dei controlli spontanei e dalle norme tacite di comportamento condivise e garantite con l'esempio virtuoso, la stigmatizzazione sociale e la segnalazione effettuata dai cittadini stessi. Lo studio della Jacobs, successivamente ripreso da altri studiosi e progettisti come Oscar Newman, si è tradotto in un programma di Prevenzione del Crimine Attraverso il Design Urbano (CPTED - Crime Prevention Through Environmental Design), che ha prodotto ampi e diffusi



Fig.14- Jane Jacobs ad una conferenza stampa, Phil Stanziola, 1961
Disponibile su: <https://www.enciclopediadelledonne.it/edd.nsf/biografie/jane-jacobs>

interventi di recupero urbano negli Stati Uniti e in Canada e ha ispirato gran parte dei progetti per la sicurezza delle città, in tutto il mondo, basati sul concetto che il mantenimento, il rafforzamento o il ripristino del senso di appartenenza alla comunità e di identificazione sociale con il proprio quartiere fanno sì che la stessa comunità attui un controllo informale sul territorio, lo rispetti e tenda a farlo rispettare (Peroglio, Dughera, Melis, 2013). L'ordine, la gradevolezza e la vivibilità del quartiere rappresentano il punto di arrivo di una serie di programmi e azioni volti a ricreare il senso di coesione sociale, di appartenenza alla comunità e di identificazione con il territorio in cui non solo si abita, ma si vive.

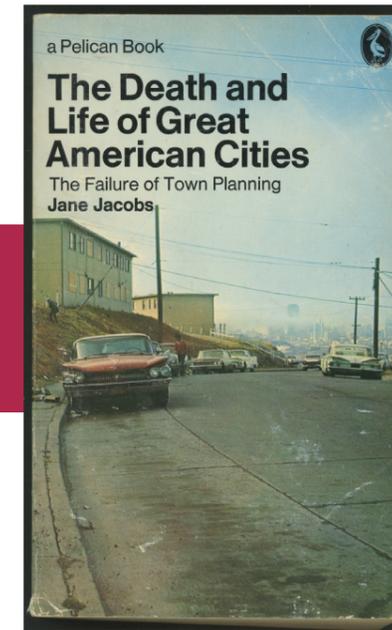


Fig.15- The death and Life of Great American Cities, Jane Jacobs, 1961, Pelican Book

Le idee della Jacobs, iniziarono molto prima della pubblicazione del suo scritto di maggior successo "Death and Life of Great American Cities". Negli anni '50, Jane Jacobs iniziò a lavorare per l'Architectural Forum, focalizzandosi su progetti di pianificazione urbana a Filadelfia ed East Harlem. Da questa esperienza, sviluppò l'idea che la pianificazione urbana spesso trascurasse gli interessi delle comunità coinvolte (Turchi, 2016).

Il suo contributo significativo include la critica a Robert Moses⁹ per la sua approvazione della riqualificazione di New York, ritenendo che trascurasse i bisogni della comunità, privilegiando concetti come scala ed efficienza. Jacobs si oppose anche al processo decisionale dall'alto verso il basso, tipico dell'urbanistica dell'epoca, sottolineando la sua opposizione al progetto di demolizione del Greenwich Village per la costruzione di grattacieli. Le teorie pensate e costruite, vengono quindi enunciate all'interno del testo "Vita e morte delle grandi città". Tre sono i punti chiave toccati tra le pagine del libro:

- **L'importanza della diversità.** Jane Jacobs sottolinea l'importanza della percezione spontanea e naturale della varietà degli elementi in un insediamento. Sostiene che la città necessita di interazioni continue tra funzioni diverse per essere attiva e autorigenerarsi. Propone il concetto di "mixed-use" dello spazio cittadino, sottolineando l'importanza della presenza di attività commerciali che generano varietà

⁹ E' noto per la sua influenza nella realizzazione di progetti su larga scala come ponti, strade e parchi, che hanno avuto un impatto significativo sulla configurazione fisica e sociale della città di New York e delle aree circostanti. Tuttavia, il suo approccio autoritativo e la mancanza di attenzione alle conseguenze sociali di molte delle sue decisioni sono state oggetto di critica, e il suo stile di governo è stato talvolta descritto come autoritario.

non solo dal punto di vista economico ma anche sociale, culturale e politico (Turchi, 2016). Quattro sono le condizioni fondamentali per generare diversità urbana: la presenza di almeno due funzioni primarie, isolati contenuti, commistione di popolazioni a reddito differente e una densità elevata della popolazione residente.

- **L'importanza della strada.** Jane Jacobs considera la strada un'interfaccia tra ambienti interni ed esterni, vitale per dinamismo, relazioni e collegamenti. La mescolanza di usi, secondo Jacobs, si riflette nel modo in cui le persone utilizzano le strade durante diverse ore del giorno. Esse sono i luoghi pubblici più importanti e vitali di una città, svolgono molteplici funzioni, inclusa quella di garantire la sicurezza attraverso una rete di controlli spontanei. Essa deve essere strutturata in modo da incoraggiare una costante presenza di persone. (Turchi, 2016). La presenza di abitazioni con affacci sulla strada contribuisce alla sicurezza, promuovendo la cosiddetta "naturale sorveglianza" esercitata dagli abitanti. Un ulteriore tema legato ad essa è il concetto di "permeabilità" allo sguardo degli spazi urbani. Infatti questi ultimi possono essere ricchi di "spazi di retroscena" come definiti dal sociologo Goffman, costituiti da barriere che

impediscono la vista chiara dell'ambiente circostante (ad esempio siepi ed alberi alti, muretti, barriere costituite da cantieri e ponteggi, ecc). Tali ostacoli generano zone non visibili dai passanti, riducendone la permeabilità visiva e la cosiddetta sorveglianza naturale, facendo percepire determinate aree come insicure.

- **L'importanza del vicinato urbano.** Jane Jacobs considera il vicinato come un organo di autogoverno locale, suddividendolo in tre tipi: la città nel suo complesso, il vicinato di strada e il quartiere di dimensioni sub-città. La città nel suo complesso offre una visione unitaria dell'insediamento urbano, mentre il vicinato di strada, dinamico e diversificato, contribuisce a reti di sorveglianza pubblica, reti di fiducia e genera un continuum con i vicinati limitrofi, per un autogoverno locale efficiente ed efficace (Turchi, 2016). La sub-città invece agisce come una forma di mediazione tra la città nel suo complesso e il vicinato di strada (Ibid).

1.3.2 Influenza e recepimento delle teorie Jacobsiane

Le teorie jacobsciane e quelle che, pur con alcune differenze di approccio come si vedrà nel paragrafo successivo, ne sono derivate, sono state ben recepite nelle grandi città americane (Stati Uniti e Canada). Famosi sono gli esempi di New York, Toronto, Boston che hanno adottato per lo sviluppo urbano di determinate aree l'approccio ambientale alla pianificazione. Per quanto riguarda le città americane minori, non è possibile generalizzare, ma dagli anni '60 è incrementato l'interesse dei cittadini e di conseguenza la partecipazione nei processi di pianificazione (Gallo, Kashem, 2022). Ovviamente esistono dei limiti evidenti, come la difficoltà nell'ingaggiare in egual modo tutte le fasce di popolazione e le minoranze. Rispetto agli anni '60 le tecniche di partecipazione si sono affinate e potenziate, in quanto si è capito il limite delle riunioni pubbliche che non possono informare efficacemente i cittadini su questioni urbane complesse, pertanto si stanno adottando sempre più nuove tecniche intelligenti basate sull'informazione web e l'utilizzo di piattaforme e social per coinvolgere meglio i cittadini nei processi di pianificazione (Idem).

La posizione di Jacobs ha polarizzato il dibattito degli urban designer sulla forma sociale e spaziale della città contro gli effetti dell'urbanistica moderna, grazie alla diffusione del discorso sulla densità, sulle condizioni necessarie per produrre città vivibili e, in particolare, sui generatori di diversità sociale, economica e spaziale (Perrone, 2016). In certi contesti, l'attenzione sulla diversità "by design" e la sua traduzione nella promozione degli usi misti hanno generato un discorso sulla dimensione pubblica dello spazio che, di fatto, ha nascosto la mancanza di un'adeguata gestione delle problematiche legate alla segregazione sociospaziale, alla qualità della vita e alla giustizia urbana (Idem). Inoltre, questa tipologia di approccio, pur essendo arrivata anche in Europa, non è stata recepita ugualmente da tutti i Paesi, per via delle differenti caratteristiche fisiche urbane.

In Italia, ad esempio, la partecipazione non sembra fare parte del nostro dna culturale (Pompilio, 2021). Ma non è solo una questione di indifferenza, individualismo, o mancanza di tempo. I cittadini non hanno spesso le competenze tecniche specialistiche per muoversi in una disciplina complessa e piena di insidie come l'urbanistica.

Necessitano di un supporto professionale che li aiuti a fare valere le proprie ragioni nei tavoli negoziali (Idem). Un sostegno indipendente, che dovrebbe essere garantito dagli uffici pubblici, ma che spesso si trova in una situazione in cui tali enti non dispongono delle competenze adeguate o, in alcuni casi, persino supportano le posizioni dei grandi gruppi immobiliari. Processi partecipativi apparenti, gestiti da facilitatori professionisti, si trasformano talvolta in operazioni "del consenso", in cui l'esito è già predisposto e le richieste dei cittadini vengono abilmente limitate, indirizzate e neutralizzate (Ibidem).

Al contrario, nei paesi di lingua anglosassone la partecipazione diretta dei cittadini alla pianificazione e progettazione è più strutturata. I cittadini arrivano al tavolo negoziale più preparati, o comunque affiancati da esperti realmente indipendenti. Le esigenze e idee dal basso trovano un modo per essere presentate e fatte valere in modo più efficace (Ibid).

La voce di Jacobs si è dimostrata particolarmente influente, ma non è stata l'unica negli anni in questione. Nel 1961, lo stesso anno in cui veniva pubblicato "The Death and Life of Great American Cities", in Gran Bretagna emergeva "Townscape" di Gordon Cullen, un'analisi degli spazi pubblici basata sui principi della percezione visiva, che criticava la carenza progettuale e sociale delle new town (Cullen, 1961).

Nello stesso periodo, nel 1960, Kevin Lynch, professore al MIT di Boston, presentava "The Image of the City", un'opera in cui, ponendosi nell'ottica degli abitanti, esplorava come questi percepiscono la città e i suoi spazi (Lynch, 1968).

La presenza in Europa di centri storici con spazi urbani di grande qualità ha portato nel vecchio continente ad approfondire lo studio delle forme tradizionali. Si pensi al catalogo tipologico di spazi urbani curato da Rob Krier nel volume del 1975 Stadtraum in Theorie und Praxis. Oppure gli studi sui tipi di forme urbane di Saverio Muratori negli anni Sessanta, poi continuati da Gianfranco Caniggia e Paolo Maretto (Pompilio, 2021).

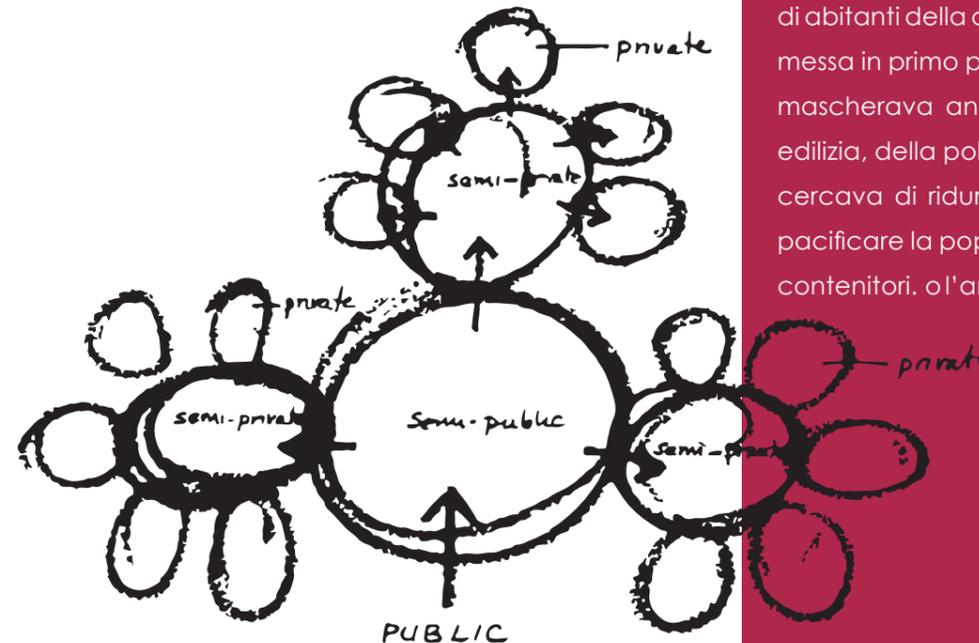
1.3.3 Oscar Newman e lo spazio difendibile

Dieci anni dopo la pubblicazione del libro di Jane Jacobs, Oscar Newman, professore di architettura alla Columbia University, si propone di trasformare la visione della sicurezza nelle città della Jacobs in strumenti pratici per la progettazione.

Nel 1972 pubblica "Spazio difendibile" (Defensible Space, crime prevention through urban design).

I suoi studi prendono avvio dalla constatazione degli alti tassi di criminalità nei quartieri di edilizia popolare e dall'intenzione di applicare una politica di sicurezza che agisca su spazio e criminalità.

Newman elabora un programma di riduzione e prevenzione del crimine in un'ottica di spazio sicuro: "Defensible space". Lo spazio difendibile rappresenta un modello operativo per le vaste aree residenziali, basato su una progettazione che tenga presente il fatto che alcune dimensioni fisiche dello spazio, come i materiali utilizzati, le forme degli edifici, la luminosità, l'accessibilità possono contribuire alla creazione di ambienti sicuri, in cui la criminalità non trova spazio (Amapola, 2003).



Il diagramma a fianco, elaborato da Newman e Jerry Rosenfeld (studente di architettura) forniva una versione stilizzata della sua teoria spaziale, rapida e accessibile al suo pubblico di abitanti della città, oltre che di progettisti. La messa in primo piano del diagramma spaziale mascherava anche l'intervento dell'autorità edilizia, della polizia dell'agenzia federale che cercava di ridurre la criminalità urbana e di pacificare la popolazione che viveva in questi contenitori. o l'ambiente stesso era il mezzo per produrre un comportamento pacifico e produttivo, evitando i costi, gli abusi e le ribellioni che derivano da un'azione di polizia palese.

Fig.16- Diagramma del territorio, Jerry Rosenfeld, Newman, Defensible Space, 1973
Disponibile su: <https://doi.org/10.3844/ajeas-sp.2010.501.508>

Le linee guida per la pianificazione e la progettazione urbana indicate da Newman si possono quindi riassumere in due concetti principali:

- **le persone proteggono il territorio al quale sentono di appartenere**, sviluppando fortemente il concetto di territorialità

- **la pianificazione e la progettazione degli spazi urbani possono “sottrarre spazio al crimine”**. Pianificazione e progettazione devono dunque concepire gli spazi urbani in modo da creare e incoraggiare il senso di appartenenza al territorio; devono aver presente quali sono le caratteristiche fisiche (quali l'essere aperto o chiuso, visibile o nascosto, luminoso o buio, accessibile o inaccessibile, pubblico o privato) che favoriscono od ostacolano la possibilità che un evento criminale si realizzi. Questo approccio alla prevenzione della criminalità prende il nome di CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) (Uniferrara, 2012).

Le teorie di Newman raccolsero non poche critiche e polemiche da parte di sociologi e criminologi relative al forte accento posto sugli aspetti fisici nell'influenzare il comportamento umano, imputando allo studioso

accuse di determinismo ambientale, che non tiene in considerazione il valore delle relazioni sociali nella costruzione di una città sicura.

1.3.4 Catherine Coles e George Kelling: “broken windows”

A partire dalle elaborazioni della Jacobs e di Newman, Catherine Coles e George Kelling, criminologi statunitensi, elaborarono le strategie che sono state alla base delle politiche per la sicurezza della città di New York sotto l'amministrazione di Rudolph Giuliani.

La teoria delle “broken windows” viene enunciata nel saggio “Fixing broken windows, Restoring order and reducing crime in our communities” del 1982, in cui si esaminavano i risultati di un programma di sicurezza urbana promosso dallo Stato del New Jersey in ventotto città, a metà degli anni '70. La teoria si basa sulla convinzione che, a livello di comunità, il disordine e il crimine siano strettamente collegati in sequenza di tipo causale, ed è rappresentata con la metafora della finestra rotta, che se non viene riparata, produrrà altre finestre rotte e il progressivo degrado e conseguente abbandono dell'area dove si trova l'edificio, diventato vulnerabile alle

frequentazioni vandaliche e criminali (Peroglio, Dughera, Melis, 2013). Con le parole degli autori *“se la finestra di una fabbrica o di un ufficio è rotta, i passanti guardandola arriveranno alla conclusione che nessuno se ne cura, che nessuno ne ha il controllo. Presto tutte le finestre saranno rotte e i passanti penseranno non solo che nessuno controlla l'edificio, ma anche che nessuno controlla la strada su cui si affaccia. Solo bande di giovani, criminali o sconsiderati possono avere qualcosa da fare in una strada non controllata, così sempre più cittadini abbandoneranno quella strada”*.

La strategia suggerita è quindi quella di agire subito, al primo segno di “disordine”, anche apparentemente irrilevante, per non innescare un processo degenerativo. L'interpretazione prevalente di questa teoria ha al contempo, portato ad agire sulla repressione dei comportamenti devianti -anche non di tipo criminale- ed indotto ad intervenire con opere di manutenzione e sostituzione di arredi, per evitare che si instaurasse un clima di scarso controllo, quindi di sfiducia e di insicurezza.

La valutazione del programma di sicurezza dello Stato del New Jersey, condotta dopo cinque anni, ha rivelato che nonostante la presenza della polizia a piedi nei quartieri non avesse portato a una diminuzione del tasso di criminalità, essa aveva comunque aumentato la percezione di sicurezza tra i residenti. Da ciò emergeva che i cittadini temevano meno il rischio di cadere vittime di crimini effettivi, ma mostravano una maggiore preoccupazione per essere disturbati o molestati da individui considerati “disorderly people”, come mendicanti, tossicodipendenti, teppisti, prostitute, ecc.

La teoria delle “broken windows” sembra, quindi, semplificare la questione, associando il senso di sicurezza delle persone esclusivamente all'ordine pubblico e trascurando altre componenti importanti come quelle sociali, economiche e culturali. Tuttavia, ha contribuito a consolidare la consapevolezza che un ambiente urbano ben curato e monitorato può integrarsi pienamente in una strategia per contrastare il crimine. Tale approccio può influire positivamente sulla sensibilizzazione degli abitanti, rafforzare i legami sociali e promuovere la responsabilizzazione diretta.

Tale approccio ha ispirato le politiche sulla sicurezza di diverse amministrazioni, anche molto diverse tra loro, tra cui la più famosa è quella della “zero tolerance” di New York mirata al controllo puntuale del disordine sociale. Oppure le politiche di rigenerazione urbana, che puntano alla riqualificazione, in primo luogo fisica di aree della città, affrontando il disordine ambientale per migliorare le condizioni di sicurezza dei luoghi.

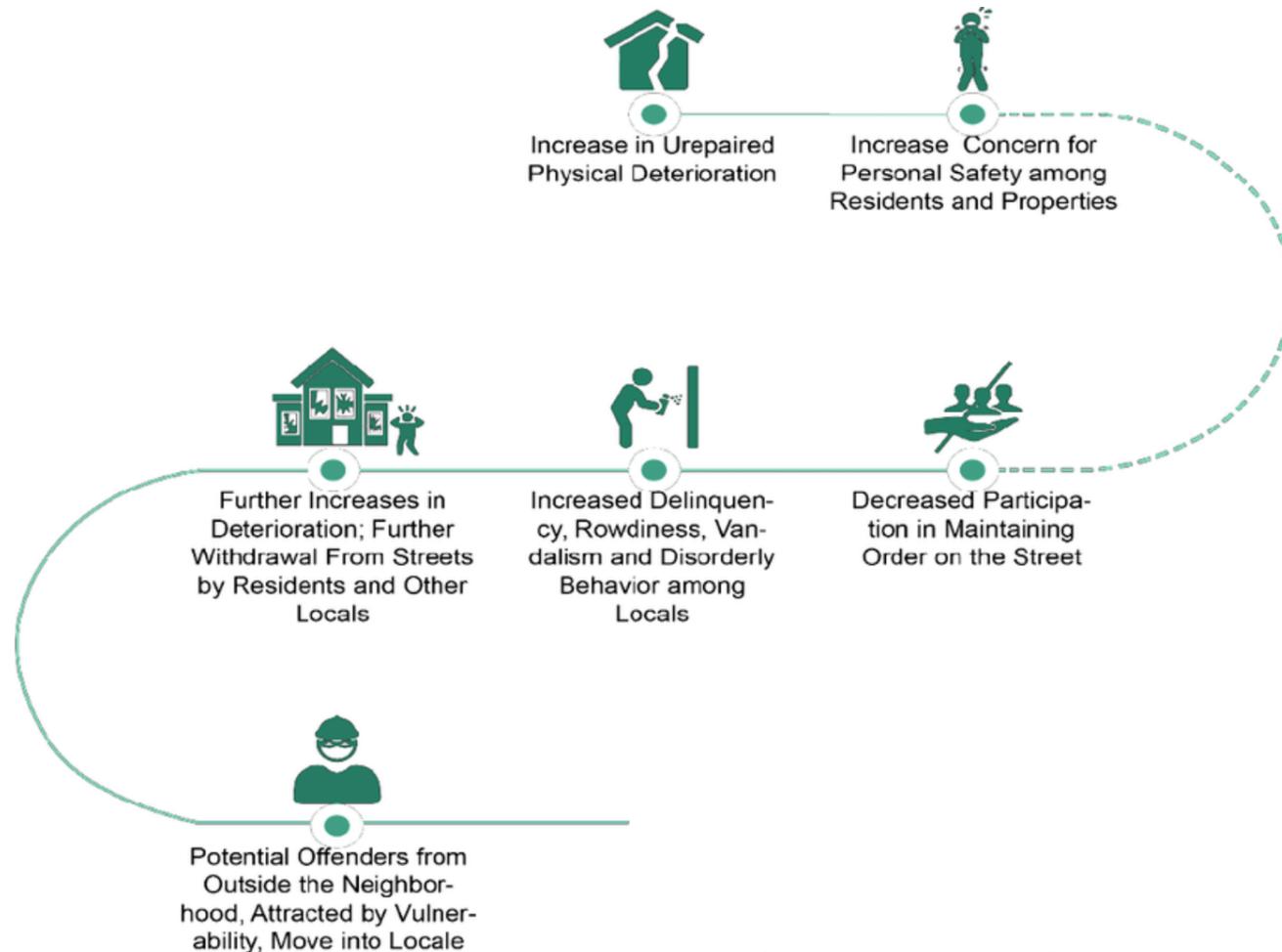


Fig.17- Rappresentazione Teoria “Broken Window”, Taylor & Harrell, 1996
Disponibile in: https://doi.org/10.1007/978-3-030-89525-9_8

1.3.5 L'esperienza europea: approccio alla sicurezza nelle periferie francesi e italiane

Negli ultimi trent'anni, l'approccio ambientale alla sicurezza urbana ha allargato la propria influenza sulla progettazione urbanistica e architettonica, entrando a farne parte con pesi molto diversi a seconda dei paesi. Intorno alla fine degli anni '80, con l'incremento della percezione di insicurezza nelle città, si osserva un'espansione in Europa di interventi ispirati alla strategia di Prevenzione del Crimine attraverso il Design Urbano (CPTED). Tuttavia, è solo agli albori del nuovo secolo che l'Unione Europea adotta risoluzioni concrete per affrontare sistematicamente questa problematica.

Nel 1987 nasce il Forum Europeo per la Sicurezza Urbana con sede a Parigi, un'organizzazione internazionale non governativa composta da comuni e altri enti territoriali che si dedicano alla collaborazione sulle politiche e pratiche di sicurezza urbana. Il suo scopo è stimolare l'adozione di politiche a livello locale, nazionale e comunitario in questo settore (Peroglio, Dughera, Melis, 2013).

Da allora la prevenzione ambientale comincia a diffondersi dando luogo nei singoli Paesi ad esperienze a volte molto diverse. Il tema specifico della prevenzione legata allo spazio non sembra tuttavia suscitare grande interesse né da parte della Comunità Europea né dai singoli governi nazionali. Infatti, mentre sull'argomento della prevenzione legata alla polizia locale i diversi Paesi europei si muovono con determinazione, sono pochi gli studi promossi dai governi nazionali sul tema della sicurezza dello spazio.

Nel 1996, in Italia, viene istituito il Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU) con l'intento di promuovere una legislazione nazionale avanzata sulla sicurezza urbana, politiche integrate di sicurezza e la qualificazione della polizia locale, promuovendo al contempo un ruolo più attivo delle città (Amapola, 2003).

Nel 2001, l'UE raccomanda la formulazione di strategie comuni per la sicurezza delle città, dando inizio a un gruppo di lavoro internazionale presso il Comitato Europeo di Normalizzazione (CEN). Esso raggruppa a livello europeo gli enti nazionali di normalizzazione quali AFNOR per la Francia, British Standard per la Gran Bretagna,

UNI per l'Italia. ecc., nati con l'intento di normalizzare prestazioni di macchine, materiali, sistemi costruttivi e hanno oggi un ambito di competenza molto più ampio che copre settori disparati quali, ad esempio, quello dei servizi e adesso quello della prevenzione del crimine (Corradini, 2014). Le normative emanate dai diversi enti nazionali, non hanno in genere valore "di legge" ma valore di "buone pratiche". Questo non dà loro minore valore applicativo. Con variazioni secondo i Paesi e secondo gli specifici codici civili, un documento di "buone pratiche" emanato dall'ente di normalizzazione ha un peso anche giuridico (Idem). Nel 2007, la normativa europea "Prevenzione del crimine attraverso l'urbanistica" viene approvata dal CEN (CEN 14383-2). La norma risponde all'esigenza di fornire indicazioni pratiche, condivise da esperti dei diversi Paesi europei, atte a supportare progetti e interventi nel campo dell'urbanistica, della progettazione degli spazi pubblici e dell'edilizia (Ibidem).

1.3.6 Il caso delle periferie italiane e l'approccio alla sicurezza

A partire dai primi anni '90, le città italiane sono state interessate da fenomeni quali pendolarismo tra casa-lavoro e viceversa, ma non solo, in generale tra luoghi ed altri luoghi, a seguito delle trasformazioni del capitalismo, producendo negli spazi urbani una miriade di migranti interni, con scarso attaccamento ai luoghi. I processi di nuova immigrazione, inoltre, con la loro rilevante entità numerica, hanno posto la questione dell'integrazione economica e sociale, della convivenza e dell'incontro tra culture diverse (Faruggia, Ricotta, 2010). Si sviluppano quindi delle città sempre più ampie in termini di copertura, dove aumentano i centri commerciali, esemplari "non-luoghi" dalla definizione di Marc Augé (1992) e chiudono gli esercizi di vicinato.

Le città, inoltre, accolgono dei privati ricchi (caratterizzate da un mercato immobiliare fiorente) su un territorio pubblico povero (di investimenti e di politiche), mentre una sorta di individualismo consuma e restringe le identità comunitarie. (Faruggia, Ricotta, 2010). Secondo quanto emerge da un sondaggio del 2023 di Euromedia Research, per un italiano su quattro le periferie italiane risultano senza controllo. Negli ultimi mesi, diverse vicende hanno acceso il dibattito sullo stato di degrado e abbandono delle periferie ed hanno portato all'avvio di alcune maxi operazioni delle forze dell'ordine in zone come Caivano, Tor Bella Monaca e i quartieri spagnoli di Napoli. Operazioni che, secondo quasi il 30% degli italiani dovrebbero essere attuate come misura preventiva, non solo a seguito di tragedie (Santarelli, 2023).

La questione delle periferie italiane interessa ben 15 milioni di abitanti (2019) che vivono all'interno di insediamenti formali e informali. A dirlo è la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla sicurezza e degrado di città e periferie, che stima oltre 650mila le famiglie che attendono un'abitazione pubblica, in ragione delle 49mila case popolari occupate abusivamente o finite nella mani della criminalità organizzata e adibite a luoghi di spaccio e ricettazione (Mecarozzi, 2019).



Fig.18 (sopra)- Piazza G. Castano, Tor bella Monaca, Roma, 2013
Disponibile su: <https://www.romatoday.it/zone/torri/tor-bella-monaca/>

Fig.19(a sinistra)- Parco Verde Caivano, Napoli, 2021
Disponibile su: <https://www.ilgiornaledicaivano.it/2021>

Oltre un terzo delle persone che vive nei capoluoghi italiani, alloggia in quartieri dove il disagio economico è più evidente (Istat, 2021). La forte presenza di famiglie vulnerabili, si deve a molteplici fattori: da quello reddituale, alla presenza di giovani al di fuori dei percorsi di studio, di formazione o lavoro. Tra questi fattori si infila la criminalità organizzata, la quale costruisce contesti relativamente protetti e fornisce occupazione (in settori come droga, prostituzione e ricettazione) in grado di sostituire la presenza dello Stato (Idem). Il dato più importante da analizzare è la quota di abitanti nei quartieri disagiati sul totale della popolazione (Istat, 2019) Cagliari, ultima in termini assoluti (67mila persone), è la città dove si registra l'incidenza maggiore (44,8%). Così per Napoli (41,1%), Catania (40,4%) e Palermo (40%). Periferie in cui si rischia di alimentare un conflitto sociale tra ceti deboli, fra cittadini impoveriti e migranti senza certa collocazione (Mecarozzi, 2019). Pertanto, non è sufficiente riqualificare gli edifici secondo le più aggiornate norme energetiche, creare spazi comuni e migliorare un po' i trasporti, per rendere realmente più vivibili determinati quartieri. E' importante introdurre in concomitanza con interventi fisici,

delle politiche sociali che dovrebbero coinvolgere e includere gli abitanti riducendo il rischio "effetto del vicinato" (Idem): cioè del vivere, andare a scuola, frequentare solo persone in condizioni di svantaggio, con un impoverimento del capitale umano e sociale. La risposta a questi bisogni si compie con servizi di qualità e una compartecipazione dei privati, non solo per la parte edilizia. (Idem).

A riguardo della dicotomia tra periferia e centro, **Vittorio Martone**¹⁰, professore di sociologia dell'ambiente, durante l'intervista per la tesi sostiene che *«spesso la logica della pianificazione degli spazi e delle politiche pubbliche, è una logica che tende al discriminare. Che l'appartenenza all'uno o all'altro gruppo, quindi per spiegarci meglio, diciamo il modo in cui organizziamo gli spazi urbani, tende sempre più a favorire una dissociazione orizzontale. Questo significa cristallizzare le nostre biografie in determinati luoghi della città, ovvero sapere quali parti della città frequento, e sapere che posso frequentare solo quei determinati spazi. Il risultato è un tipo di funzionalizzazione della città per profili umani, quindi chi può e chi non può accedervi»*.

¹⁰ Vittorio Martone è un professore e ricercatore di sociologia dell'ambiente dell'Università degli studi di Torino, presso il dipartimento di Culture, Politica e Società

Martone continua poi affermando *«A mio avviso e secondo la letteratura con cui ho a che fare, le percezioni di sicurezza, differiscono dal centro alla periferia, quindi ciò che viene ritenuto non plausibile nel centro della città, nel senso culturale, sociale, economico, simbolico, viene delegato in luoghi "altrove" dai quali ci si dissocia, per cui l'esistenza del centro non può prescindere dall'esistenza delle periferie. In questo modo ci si può dissociare da una città "immorale, sporca, pericolosa" per stare nella città "sicura, ordinata, regolata"»*.

A livello di politiche e progetti in Italia, la prima iniziativa concreta – da ricondurre agli anni Novanta, con l'elezione diretta dei sindaci e il trasferimento delle funzioni amministrative alle Regioni e agli Enti Locali – è quella dei protocolli d'intesa, avviata tra il 1998 e il 2005, in cui vennero sottoscritti circa 200 protocolli funzionali alla sperimentazione di nuove modalità di relazione tra Prefettura e Comune (Amendola, 2008).

Nel 2010, con il recepimento da parte dell'UNI della norma CEN/TR 14383-2: 2010, si segna un passo in avanti in termini di politiche sulla sicurezza urbana, ma ben presto la mancanza di una significativa validazione empirica

la consegna all'oblio. Si torna a parlare di sicurezza urbana con il Decreto Legge 20 febbraio 2017, n. 14, coordinato con la stessa legge di conversione 18 aprile 2017, n. 48, recante Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città ma, dell'approccio ambientale, evidenziato nella norma UNI CEN/TR 14383-2, non se ne fa menzione. Si dovrà attendere il 2018 con l'emanazione dell'Accordo tra Governo, Regioni e Province autonome, l'ANCI e l'UPI13, concernente le linee generali delle politiche pubbliche per la promozione della sicurezza integrata (Bolici, Gambaro, 2020).

1.3.7 Il caso delle periferie francesi e l'approccio alla sicurezza

Castel (2003), in relazione al caso francese, ha enfatizzato la problematicità del tema sicurezza nelle periferie urbane contemporanee, caratterizzate da disoccupazione, precarietà e marginalità lavorativa, habitat degradato, urbanizzazione dequalificata, convivenza dettata dalla necessità tra gruppi di origine etnica differenti, presenza di giovani "sfaccendati" che esibiscono la loro inutilità sociale, visibilità della micro-criminalità legata alla droga e alla ricettazione, atti di

inciviltà, tensione e agitazione sociale, conflitti con le forze dell'ordine. In particolare, questi tipi di ragionamenti, fanno riferimento alla situazione urbana delle periferie presente in Francia, che tutt'oggi come nei primi anni 2000 ha visto accesi dibattiti e scontri. Nell'autunno del 2005, la Francia ha vissuto tre settimane di disordini, partiti da Parigi per poi diffondersi in altre parti del Paese. La rabbia è stata scatenata dalla morte, nei pressi di Clichy-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), di due adolescenti - Zyed e Bouna - folgorati in un trasformatore dell'EDF dove si erano rifugiati per sfuggire all'arresto. La loro morte ha provocato violenze urbane durante le quali sono state incendiate più di diecimila auto, danneggiati numerosi edifici, feriti decine di agenti di polizia, gendarmi e manifestanti e arrestate più di seimila persone.

Il 27 giugno 2023 la storia si è ripetuta con la morte di Nahel, un franco-algerino di 17 anni ucciso da un agente di polizia a cui si sarebbe rifiutato di obbedire. Come ha spiegato il professore di sociologia all'Università di Bordeaux François Dubet (2023) *"la situazione risulta cronica, ogni anno si verificano morti nei quartieri popolari, le cosiddette "Banlieu" a causa di scontri con la polizia. Questo riflette un rapporto basato su una logica di sospetto da*

parte della polizia che spesso interviene alla cieca". Inseguito agli eventi accaduti, molti ragazzi sono scesi in strada per esprimere la loro rabbia e il loro risentimento. I problemi di questi quartieri sono profondi: la ghettizzazione, la precarietà, la disoccupazione, il fallimento del sistema educativo nazionale, il razzismo, la discriminazione e la delinquenza sono tra i sintomi più spesso citati (Idem). Dubet (2023) sottolinea anche il vuoto che circonda i giovani coinvolti nella violenza urbana: *"Dietro i rivoltosi non c'è nessuna organizzazione, nessun partito, nessun sindacato, nessuna moschea, non c'è niente. La caratteristica è il vuoto politico"*.



Fig.19- Corteo per la morte di Nahel, Parigi, 2023
Disponibile su: <https://it.euronews.com/>



I mezzi di comunicazione e i mass media sono cambiati parecchio dal 2005, le notizie viaggiano ad una velocità maggiore tra i diversi social e i siti di informazione, trasmettendo le scene di distruzione e saccheggio che creano scalpore e hanno un effetto a valanga. (Truong, 2023).

Fig.18- Quartiere popolare nel comune di Clichy sous Bois, Parigi, 2007
Disponibile su: <https://it.wikipedia.org/wiki/Clichy-sous-Bois>

Le immagini dei recenti disordini sono state diffuse in tutto il mondo, dando un'impressione di caos che dilaga in tutta la Francia, dove le periferie sono come aree senza legge dove regna la criminalità.

Sia Dubet che Truong sostengono che la violenza urbana in Francia distorce la realtà dei quartieri popolari, le persone che vivono in queste zone non sono spacciatori e non è corretto generalizzare. Inoltre esiste una forma di ambivalenza all'interno di questa popolazione: *"I residenti condannano la violenza perché distrugge il loro quartiere, ma denunciano anche il razzismo della polizia e chiedono più forze dell'ordine a sorveglianza"* (Dubet, 2023).

Inoltre, come affermato da Fabio Armao durante l'intervista per questa tesi *«un tema importante da tenere in considerazione quando si parla di giovani e periferie, è il fattore dell'identità. Negli ultimi anni si è sviluppato il problema delle gang giovanili, su cui si sa molto poco, nel senso che i dati raccolti sono insufficienti per fare degli studi approfonditi. Sono un fenomeno organizzato e sono un fenomeno identitario, quindi costituiscono una minaccia per le periferie, ma allo stesso tempo un punto di riferimento per molti giovani che si ritrovano a non*

avere delle guide e insegnamenti/valori da parte degli adulti. Questi gruppi hanno successo e si stanno spargendo a macchia d'olio perché offrono un senso di identità, di appartenenza agli adolescenti.

La mancanza d'identità rappresenta un rischio importante anche in termini di sicurezza urbana. Per esempio, dare l'assalto ad un mezzo pubblico diventa una sorta di prova di iniziazione, una prova di dimostrazione di forza di questi gruppi, diventa un modo per dimostrare e rafforzare l'identità di gruppo».

Tornando al caso delle periferie francesi, le aree in cui la legge della Repubblica non trova né spazio né applicazione, secondo quanto denunciato dai militari e condiviso dai francesi, sono le zone urbane sensibili (zones urbaines sensibles) (Pietrobon, 2021). Esse sono 751 in tutta la nazione, stando ai dati più recenti di provenienza governativa (2021), e sono caratterizzate da elevati indicatori di disagio sociale e abitativo richiedenti attenzione speciale da parte delle autorità – in termini di politiche sociali, urbane ed economiche – perché particolarmente permeabili al narco-banditismo e all'islam radicale.

Diffuse in ogni angolo della nazione, queste aree sono la casa di cinque milioni di persone, ovvero circa il 7% della popolazione totale della Francia: una cifra enorme (Idem).

Secondo lo European Eye on Radicalization (EER) è difficile trovare una città in Francia che non abbia almeno una zona urbana sensibile. Si è giunti a questo punto all'indomani del secondo dopoguerra come sistemazione temporanea per gli abitanti delle ex colonie, con lo scorrere del tempo hanno assunto la forma di quartieri dormitorio impiegati per contenere e trattenere le masse di forestieri a tempo indefinito. Ad oggi, sono divenute dei veri e propri ghetti per via della povertà, della criminalità e dei pericoli ad esse associate, le zone urbane sensibili possono essere considerate delle enclavi etno-religiose, perché qui vi risiedono quasi esclusivamente persone provenienti dallo spazio ex coloniale e sostanzialmente di fede islamica (Ibidem).

Per capire gli eventi di cui sopra si è discusso, si evidenzia che in Francia è ormai da decenni adottato un modello di integrazione di tipo assimilativo che si traduce nell'adattamento degli stranieri che vivono in Francia alla cultura della République (Caputo, 2015). Secondo questa forma d'integrazione

i migranti devono mettere in secondo piano le proprie origini, tradizioni, leggi e usanze e sposare i valori della Francia profonda. L'unico interlocutore dello Stato francese diventa così il singolo individuo e di conseguenza i gruppi sociali (o comunitarismi) perdono qualunque tipo di valore sociale (Idem). Questo approccio aveva dimostrato la sua efficacia fino agli anni Settanta, quando poi è stato gradualmente decostruito fino a conformarsi al modello comunitarista anglosassone ed oggi costituisce uno sfondo per una problematica duratura, ovvero l'integrazione delle popolazioni straniere.

I problemi sociali delle aree urbane sono stati al centro della Politique de la ville (la politica della città), composta di successive generazioni di interventi mirati ad affrontare i problemi dei quartieri più degradati delle città con le finalità prioritarie di contrastare l'esclusione sociale e le sue conseguenze in termini di comportamenti devianti (Blaqué, Denjean, 2006) e di favorire lo sviluppo economico. Fra i due obiettivi – sviluppo e competitività da un lato e coesione sociale dall'altro – vi è una relazione debole che, nonostante alcuni sviluppi dell'enfasi posta nel discorso politico sul coordinamento fra di essi, ha dato difficil-

mente luogo ad azioni effettivamente integrate (Cittalia, 2009).

Dagli anni '80, per rispondere al degrado urbano e al disagio sociale, vi fu un susseguirsi di leggi, politiche e progetti destinati alla valorizzazione delle periferie e allo sviluppo sociale della popolazione. Questo insieme di azioni però non portarono mai ai risultati sperati, sino ai fatti accaduti nel 2005, che indussero un cambio di visione rispetto al precedente -che si focalizzava principalmente sulla demolizione e ricostruzione di interi quartieri- tentando un approccio maggiormente legato alla coesione sociale.

Nel 2006 il Comitato interministeriale per le città lancia i Contrats Urbain de Cohésion Sociale, i quali devono essere riferiti a un progetto per il territorio e contenere azioni a beneficio degli abitanti, determinando dei quartieri prioritari e basandosi su una diagnosi e su indicatori che rendano possibile misurare i risultati. Nel 2007 una prima legge (n. 290) sancisce il diritto all'alloggio e introduce altre misure in favore della coesione sociale e una seconda (n. 297) si occupa della prevenzione della delinquenza. (Idem).

Infine la Francia è riuscita ad introdurre l'applicazione degli standard europei CEN all'interno delle legislazioni nazionali. In Francia il Code de l'urbanisme, recentemente aggiornato e che definisce delle linee guida molto precise¹¹ [26/07/2019], prevede che *"...progetti di sviluppo, realizzazione di strutture collettive e programmi di costruzione... devono essere oggetto di uno studio preliminare di pubblica sicurezza al fine di valutarne le conseguenze"*¹². Si tratta della normativa più avanzata nel contesto europeo, sia per la sperimentazione della norma tecnica, che per la sua applicazione, non solo in contesti di nuova edificazione (Acierno, 2010), ma anche in quelli esistenti.

¹¹ Lo studio sulla sicurezza pubblica viene realizzato: all'interno di un agglomerato urbano di oltre 100.000 abitanti; al di fuori degli agglomerati di oltre 100.000 abitanti (realizzazione di plessi scolastici e stazioni per il trasporto); su tutto il territorio nazionale, con riferimento alla realizzazione di un'operazione di sviluppo o la creazione di un edificio aperto al pubblico; su tutto il territorio nazionale per i progetti di riqualificazione urbana che comportano la demolizione di almeno 500 abitazioni.

¹² Articolo L. 114-1, Capitolo IV: Studio sulla sicurezza pubblica, Titolo I: Regole applicabili in tutto il territorio, Primo libro: Regolamento dell'urbanistica.

PARTE 2

Parità di genere nelle politiche urbane

2.1 Analisi statistiche: autori e vittime di reati

2.1.1 Analisi dei dati statistici su autori e vittime di reati

Nella presente sezione, verranno analizzati dati riguardanti reati e crimini in un'ottica di genere, di fasce d'età e di istruzione, in modo tale da poter indagare a fondo ed in modo esaustivo la situazione italiana, sulla percezione di rischio e sicurezza nel contesto urbano. I dati che vengono trattati in questi paragrafi, riguardano i delitti denunciati dai cittadini alle Forze dell'ordine e i reati portati alla luce dall'azione investigativa delle Forze di polizia.

Visto la centralità del tema della sicurezza urbana, nelle analisi dei seguenti dati, il focus ricadrà su quei reati che riguardano e che sono commessi, in particolare, nel contesto urbano o che hanno una stretta connessione con la fenomenologia della città.

Partendo da una ricerca congiunta di Eurispes e Criminalpol del 2023 sulla realtà e la percezione dei reati, tra i crimini che preoccupano di più gli italiani sul piano della sicurezza, c'è il furto in abitazione (26,6%), segue con distacco l'aggressione fisica (17,7%) e, successivamente, la paura di subire uno scippo o un borseggio (11,1%). Il furto di dati personali su Internet preoccupa il 9,9% dei cittadini, mentre raggiungono percentuali intorno al 7% la truffa, il furto sull'auto in sosta e la rapina. Teme in particolare il furto dell'auto, della moto e del motorino il 5,8% del campione, il 4,8% ha paura di subire violenza sessuale e il 2,9% di subire altri reati. I risultati cambiano in base all'età dei rispondenti. I più preoccupati riguardo al furto in abitazione, sono gli over 64 (31,8%); e all'area in cui vivono, gli italiani che risiedono al sud (38,4%), hanno più paura di subire un furto nella propria abitazione; mentre al Nord-Est è maggiore invece la paura di subire un'aggressione fisica (25,4%) (Eurispes, 2023).

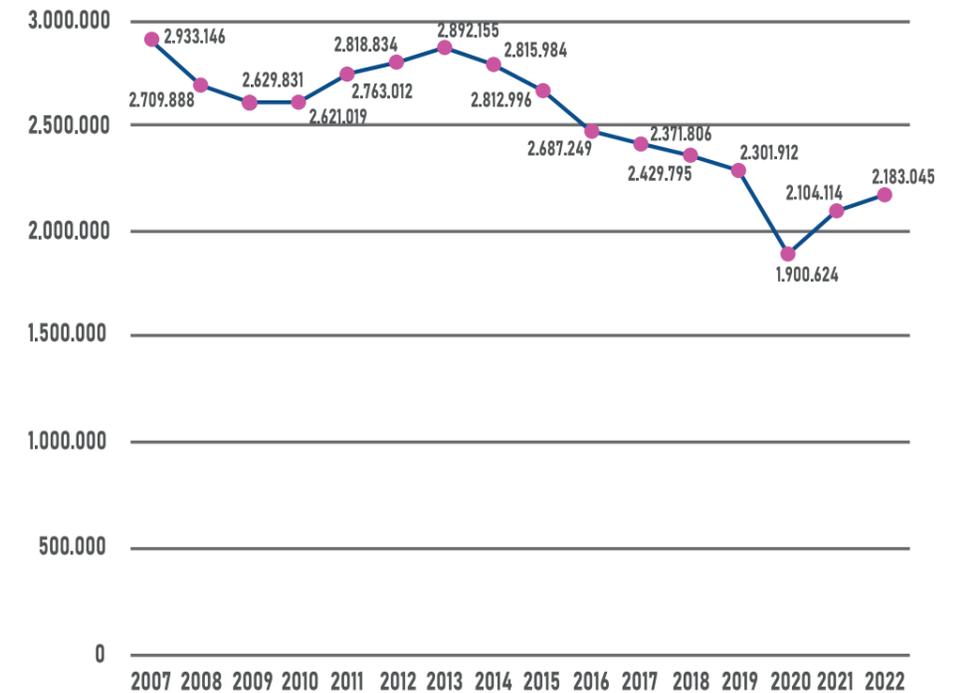


Grafico 1: % Vittime di delitti denunciati alle forze di Polizia per sesso (anni 2007-2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

Ma qual è la realtà dei fatti? Dalle analisi dei dati forniti dal Servizio di Analisi Criminali (grafico 1), tra il 2007 e il 2022 a livello italiano, si evidenzia che il totale generale dei delitti ha mostrato un andamento altalenante sino al 2013, per poi evidenziare una costante flessione dal 2014 al 2020. Nel 2021 e nel 2022 si ha, invece, una risalita: in particolare, nel 2022, i delitti commessi registrati sono 2.183.045, con un incremento rispetto al 2021 del 3,8%.

È, tuttavia, importante rammentare la particolarità degli anni 2020 e 2021, caratterizzati da limitazioni al movimento delle persone. Pertanto, effettuando il confronto con il 2019, i delitti commessi nel 2022 risultano in diminuzione.

L'aumento dei reati nel 2022 ha riguardato soprattutto i furti (+17,3%), le estorsioni (+14,4%), le rapine (+14,2%), i reati sessuali (+10,9%). (Servizio di Analisi Criminali, 2023).

Scendendo nel dettaglio ed esaminando i dati più recenti divisi per sesso e tipo di reato denunciato (grafico 2), possiamo evidenziare come nel 2021 le vittime sono quasi sempre in maggior percentuale di sesso maschile, fatta eccezione per le violenze sessuali, che come è noto, è un reato incentrato sul genere e che colpisce il sesso femminile circa per il 91% dei casi.

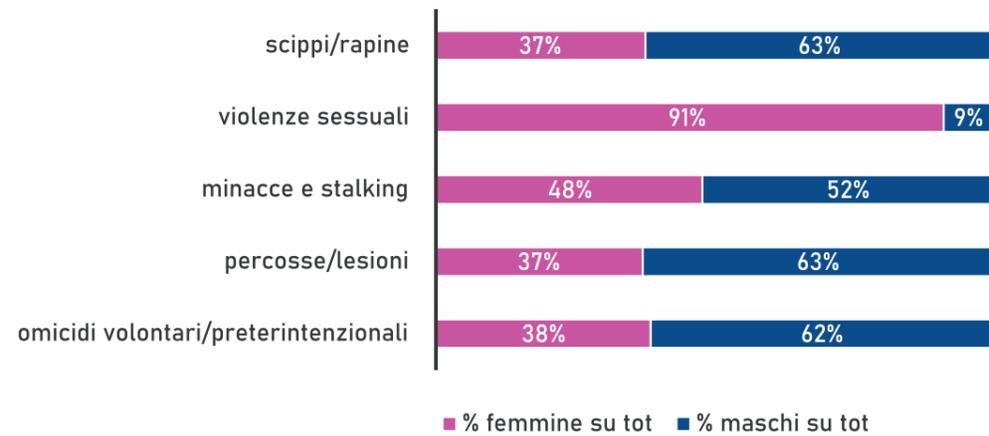


Grafico 2: % Vittime di delitti denunciati alle forze di Polizia per sesso (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

Altrettanto preoccupante, seppur l'analisi sia fatta su dati Istat risalenti al 2014 (i più recenti messi a disposizione), è la percentuale di donne tra i 16 e 70 anni (prese su un campione di 100 donne con le stesse caratteristiche) che hanno subito un reato di genere (grafico 3). Dal grafico sottostante risulta che solo il 21,9% del campione non ha mai subito alcun tipo di violenza.

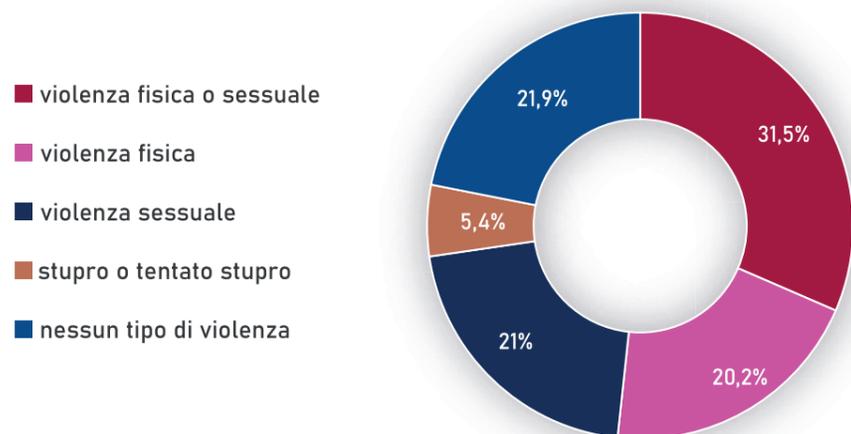


Grafico 3: % donne di 16-70 anni che hanno subito violenza nel corso della vita (ogni 100 donne con le stesse caratteristiche) (anno 2014)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

Le restanti donne hanno subito almeno una volta nella vita violenza fisica o violenza sessuale e il 5,4% stupro o tentato stupro.

Si sottolinea inoltre, così come dimostrato nel grafico 4 (a destra), che le donne con livelli di istruzione più alti sono le più colpite. Esse, presumibilmente tendono a denunciare con maggiore frequenza e subire meno in silenzio. Chiaramente come già sottolineato precedentemente, questi sono dati parziali, perché non tutte le vittime denunciano, pertanto possiamo avere dei "numeri oscuri". Infatti la violenza di genere è un fenomeno spesso sommerso: sempre dai dati del 2014 era elevata la quota di donne che non parlavano con nessuno della violenza subita (il 28,1% nel caso di violenze da partner, il 25,5% per quelle da non partner), di chi non denunciava (i tassi di denuncia riguardavano il 12,2% delle violenze da partner e il 6% di quelle da non partner), di chi non cercava aiuto. Basse anche le richieste di aiuto ai centri antiviolenza o in generale i servizi specializzati (rispettivamente il 3,7% nel caso di violenza nella coppia e l'1% per quelle al di fuori). Si tratta di azioni che sarebbero essenziali per aiutare la donna ad uscire dalla violenza.

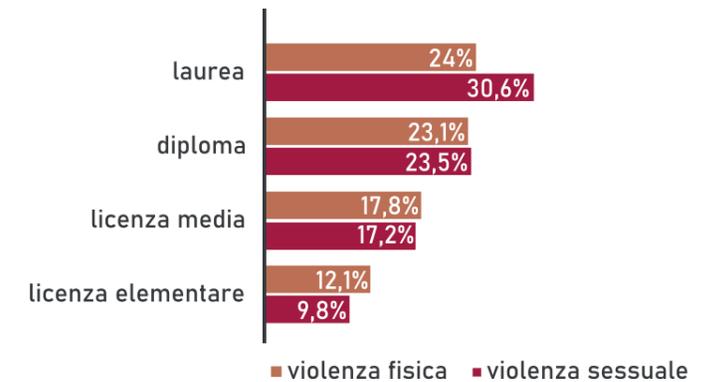


Grafico 4: % donne di 16-70 anni che hanno subito violenza nel corso della vita (ogni 100 donne con le stesse caratteristiche), per titolo di studio
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

Se analizziamo i reati denunciati contro la persona quali lesione, minaccia e percosse (grafico 5), è importante ricordare che essi hanno una dimensione sommersa molto elevata, sono molto pochi infatti quelli che sono denunciati dalle vittime, come verificabile dai bassi tassi di denuncia delle aggressioni, delle minacce e delle violenze sessuali indicati dalle vittime nell'ambito delle indagini sulla popolazione che si occupano di queste tematiche (Istat, 2021). Tuttavia, l'analisi dei dati delle denunce può essere utile per i confronti spaziali e temporali.

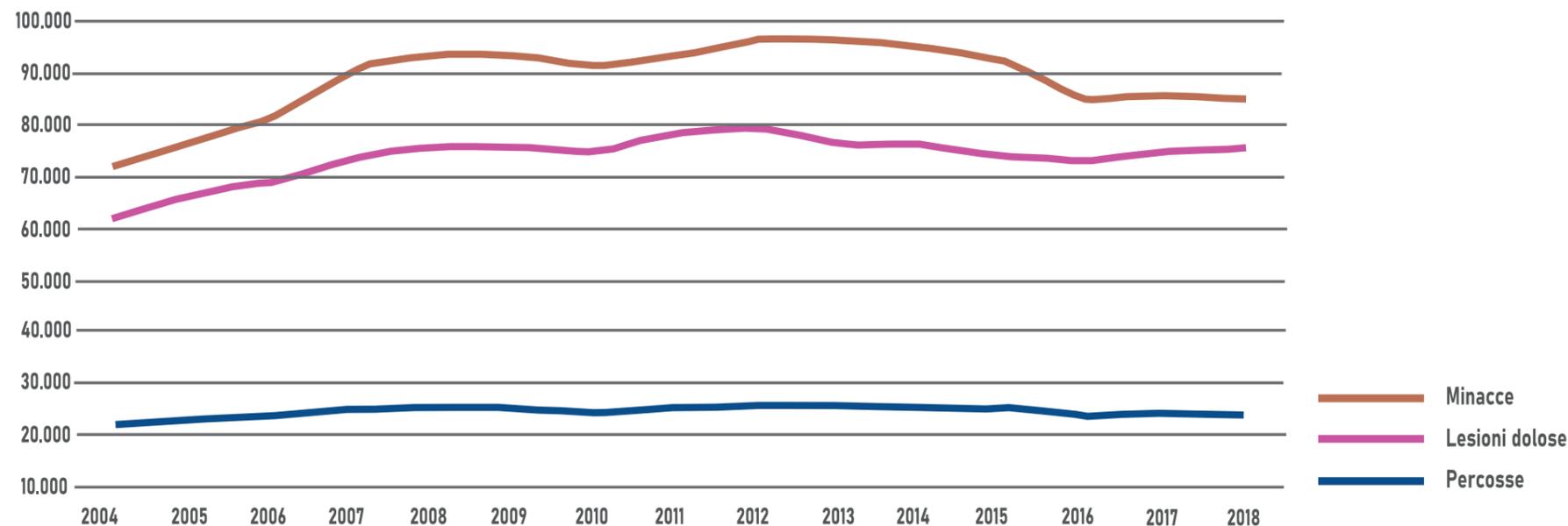


Grafico 5: Lesioni volontarie, minacce e percosse denunciate dalle Forze di Polizia all'Autorità Giudiziaria (anni 2004-2018)
Fonte: Elaborazione propria su grafico Istat

Dal 2004, anno in cui la rilevazione fa segnare un'importante interruzione di serie storica dovuta alla informatizzazione della stessa, l'andamento delle lesioni è in crescita toccando il picco negli anni successivi, con un massimo in corrispondenza del 2012 (Istat, 2021). Un andamento simile hanno le minacce che mostrano costanti incrementi, con punte significative nel 2008 e nel 2009, nel 2011 e nel 2012, per poi iniziare a rallentare. Le percosse con numeri decisamente minori, pur presentando anch'esse dei picchi in corrispondenza del 2008 e 2009 e dal 2011 al 2015, hanno un andamento molto più piatto.

Si ricorda che le percosse costituiscono un reato che viene spesso considerato un possibile reato spia della violenza di genere, in assenza di una identificazione statistica di questa ultima nei dati delle denunce¹³.

¹³ Il delitto di percosse è istituito con l'articolo 581 del codice penale: "Chiunque percuote taluno, se dal fatto non deriva una malattia nel corpo o nella mente, è punito, a querela della persona offesa, con la reclusione fino a sei mesi o con la multa fino a euro 309." La condotta perseguita consiste in ogni violenta manomissione di una persona fisica, vi rientrano dunque gli spintoni, le tirate di capelli, etc. Non è necessario che si venga concretamente provocata una sensazione dolorosa, quanto che vi sia l'idoneità a determinarla

Come evidenziato dal Report Istat "Delitti imputati vittime dei reati, riedizione 2021", nel 2018 le lesioni denunciate sono maggiormente diffuse in Campania (127,2), Emilia-Romagna (124,2) e Liguria (122,9); le Minacce lo sono di più al Sud (153,3) e nelle Isole (155,7 contro 124,1 del livello medio nazionale), con in testa la Calabria (176,0) e la Campania (167,8). Le percosse sono di nuovo equamente presenti tra le varie ripartizioni, con picchi in Emilia Romagna (28,0), in Lombardia (26,9), in Calabria (26,5) e in Campania (25,7)¹⁴.

¹⁴ I dati presentati in questo paragrafo sono valori assoluti su un campione di 100.000 abitanti.

I minimi si riscontrano invece in Molise e nel Lazio con valori pari a 16 per centomila abitanti. Per le lesioni, i valori sopra la media caratterizzano circa il 40 per cento delle province. Ma tra queste, con tassi fortemente sopra il valore medio, emergono Rimini e Imperia (presumibilmente non è un caso che compaiano queste due città, vista la loro fama come luoghi di villeggiatura estiva e movida), che per più anni resistono in cima alla graduatoria. (Istat, 2021). Analizzando la tabella sottostante, è interessante notare come tutti e tre i reati non sono caratterizzati dalle aree metropolitane, facendo emergere, invece, la "provincia italiana".

La maggior parte dei delitti è opera di ignoti. Di molti infatti non si conosce l'autore o il presunto autore. Tuttavia, a seconda del reato preso in esame la percentuale di casi risolti dal punto di vista della polizia è molto diversa (ISTAT, 2021). In alcuni casi rintracciare il colpevole è frutto dell'esito positivo delle indagini delle forze dell'ordine, in altri, invece, è la vittima stessa che denuncia in prima istanza l'autore, ad esempio per le violenze subite. Il clearance rate, cioè la percentuale di persone scoperte come potenziali autori, è naturalmente un dato sottostimato se si considera che alcune attività investigative sono complesse e prolungate nel tempo e che per i reati accaduti a fine anno quasi certamente l'autore di quel reato potrà essere scoperto solo nei mesi seguenti.

Il tasso di "scoperto" è massimo per i tentati omicidi (83,0 per cento), in quanto la vittima sopravvissuta può riconoscere l'autore, gli omicidi (75,8 per cento), le violenze sessuali (58,8 per cento), cui seguono gli altri reati contro la persona, come le lesioni, le minacce, le percosse e è minimo per i furti. Tra questi è più elevato per i furti negli esercizi commerciali e per le rapine, soprattutto quelle in abitazione.

2.1.2 Approfondimento e analisi sui reati e stereotipi di genere

Tornando all'analisi dei reati di genere, prima di proseguire con il dettaglio dei dati, di seguito verrà introdotta la definizione e l'assetto giuridico di questa tipologia di crimine.

Per reati di genere si indicano generalmente tutte le forme di violenza (da quella psicologica e fisica a quella sessuale, dagli atti persecutori allo stupro, fino all'omicidio) che riguardano un vasto numero di persone discriminate in base al sesso (Acquaviva, 2021).

Sebbene, i reati di genere siano tutti quelli commessi contro persone ritenute deboli perché incapaci di difendersi dal proprio aguzzino, con questa espressione la legislazione italiana si riferisce sostanzialmente alle violenze sulle donne. Pertanto, rientrano nel concetto di reati di genere tutti quei delitti commessi nei confronti di una donna in ragione del suo sesso. Si pensi ad esempio allo stalking dell'ex, ai maltrattamenti del coniuge o del compagno, ai soprusi psicologici, giungendo fino al femminicidio (Idem).

La legge sulla violenza sessuale del 1996 ha completamente modificato l'assetto giuridico di questo reato. Grazie alla modifica della normativa, i delitti inerenti alla sfera sessuale sono diventati da delitto contro la morale pubblica e il buon costume a delitti contro la persona ed in particolare contro la libertà sessuale. Inoltre, prima del 1981 esisteva anche una causa speciale di estinzione dei reati inerenti la sfera sessuale: l'articolo 544 del Codice Penale disponeva che "il matrimonio, che l'autore del reato contragga con la persona offesa, estingue il reato, anche riguardo a coloro che sono concorsi nel reato medesimo; e, se vi è stata condanna, ne cessano l'esecuzione e gli effetti penali".

Nel 1981 è stato abrogato anche l'omicidio d'onore (Istat, 2021). Il sostanziale cambiamento apportato dalla nuova legge non permette di fare confronti con i dati degli anni precedenti. Prima del 1996 in merito alla sfera sessuale venivano considerati sia il reato di violenza carnale sia il reato di atti di libidine violenti. Ora, entrambe queste tipologie ricadano nella sfera di azione della legge sulla violenza sessuale che considera qualsiasi violazione contro la libertà sessuale, a prescindere dalla sua gravità, dalla molestia sessuale allo stupro.

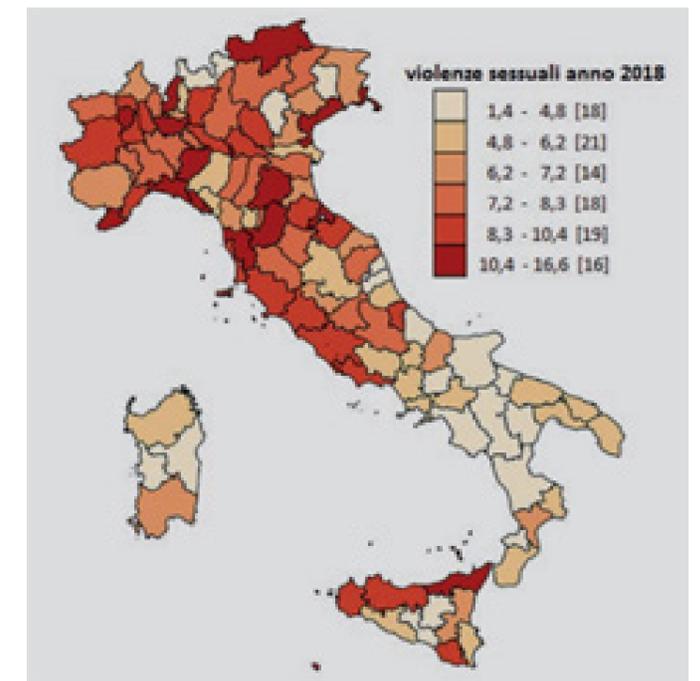


Grafico 6: Violenze sessuali denunciate dalle Forze di Polizia all'Autorità Giudiziaria per provincia (ogni 100.000 abitanti) (anno 2018)
Fonte: Dati Istat

Grazie alla modifica legislativa, si è registrato un incremento nella propensione alla denuncia da parte delle vittime (Idem).

Sulla base delle denunce effettuate il tasso delle violenze sessuali in Italia è pari a 8 per centomila abitanti.

Il tasso va dal 9,9 del Nord-ovest (dove è cresciuto costantemente negli ultimi 5 anni, tornando ai livelli del 2010), al minimo del Sud di 5 per centomila abitanti (era pari a 6,4 nel 2010).

Tra le regioni i valori più alti sono presentati dalla provincia di Bolzano, l'Emilia Romagna e la Toscana (grafico 6). Presumibilmente, la minore quantità di segnalazioni nel Sud potrebbe altresì indicare una maggiore esitazione nel segnalare e rivelare eventi dolorosi. In questi contesti, gli stereotipi e la preoccupazione per la possibile vittimizzazione secondaria durante la denuncia alle autorità e durante il processo giudiziario rimangono ancora diffusi (Ibidem).

La proporzione di donne che dichiara di aver denunciato un atto generico di violenza (o molestia) sessuale subito negli ultimi dodici mesi è dell'1 per cento, mentre per le sole denunce di stupro o tentato stupro si sale al 6 per cento, come risulta dall'ultima indagine Istat sulla violenza contro le donne, effettuata nell'anno 2014.

CLASSI DI ETÀ	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 13 anni	1,8	9,1	5,3
14-17 anni	6,5	59,2	32,0
18-24 anni	2,5	49,4	24,9
25-34 anni	1,7	25,4	13,4
35-44 anni	1,1	16,1	8,6
45-54 anni	0,5	7,8	4,2
55-64 anni	0,3	3,0	1,7
65 anni e più	0,2	0,7	0,5
Totale età	1,2	13,0	7,2

Tabella 1: Vittime di violenza sessuale per sesso e classi di età (ogni 100.000 abitanti con le stesse caratteristiche (anno 2018)
Fonte: Dati Ministero dell'Interno, elaborazione Istat

Il tasso medio di vittimizzazione nel 2018, calcolato sulla base delle sole segnalazioni di reati di violenza sessuale alle Forze di polizia, è del 7,2 per centomila residenti (tabella 1). Esso presenta una notevole disparità tra i due generi, registrando 1,2 per centomila tra i maschi e quasi undici volte di più, ossia 13 per centomila, tra le femmine. Questo crimine colpisce prevalentemente le donne, sebbene si rilevi la presenza di vittime maschili tra i minorenni, con punte di 6,5 denunce per centomila ragazzi nella fascia d'età 14-17 anni, oltre che tra i giovanissimi. È rilevante notare che la violenza sessuale colpisce in modo significativo già le bambine e le adolescenti, con la massima incidenza che caratterizza la classe di età 14-17 anni. (Istat, 2021). L'ultima tipologia di reato di cui si analizzano i dati è l'atto persecutorio o cosiddetto "stalking"¹⁵.

¹⁵ Decreto legge n. 11 del 23 febbraio 2009, convertito in legge con modificazioni (n. 38 del 23 aprile 2009).

CLASSI DI ETÀ	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 13 anni	2,3	2,5	2,4
14-17 anni	9,3	24,6	16,7
18-24 anni	8,0	55,5	30,7
25-34 anni	13,2	79,5	45,8
35-44 anni	18,8	84,1	51,4
45-54 anni	18,7	49,3	34,2
55-64 anni	13,8	19,6	16,8
65 anni e più	7,8	5,3	6,4
Totale età	11,9	36,1	24,3

Tabella 2: Vittime di atti persecutori per sesso e classi d'età (ogni 100.000 abitanti con le stesse caratteristiche (anno 2018)

Fonte: Dati Ministero dell'Interno, elaborazione Istat

Da oltre un decennio in Italia è contemplato delitto di "atti persecutori", comunemente detto stalking, disciplinato dall'articolo 612 bis del codice penale. Come nel caso della violenza sessuale, il fenomeno dello stalking colpisce prevalentemente le donne, anche se il divario d'intensità tra i sessi è più contenuto rispetto alle violenze sessuali (Istat, 2021). Nell'anno 2018, si sono avute, infatti, 36,1 vittime di sesso femminile ogni centomila donne, un tasso tre volte superiore rispetto a quello dei maschi (11,9). Come visibile dalla tabella nella pagina successiva, per le donne, l'incidenza è elevata già dalle età giovanili e raggiunge progressivamente il suo massimo nella classe 35-44 anni dove risulta pari a 84,1, per poi diminuite gradualmente nelle classi di età successive (tabella 2). Quando parliamo di reati legati alla violenza di genere è bene andare ad approfondire il legame che esiste tra la vittima e l'autore del crimine.

Esaminando ad esempio la tabella 3 nella pagina seguente, possiamo notare come le relazioni per le vittime cambiano radicalmente se si considerano distintamente i due generi. Tra i maschi vittime di omicidio, sempre nel 2018, solo il 2,4 per cento è stato ucciso dal partner o dall'ex partner, il 16 per cento da un altro parente e il 10,8 per cento da un conoscente al di fuori della famiglia. Quindi, globalmente per gli uomini solo nel 29,2 per cento dei casi, vittima e autore si conoscevano prima dell'omicidio (Idem). Nell'interpretazione di questi dati è opportuno tenere conto del peso degli omicidi legati alla criminalità organizzata, che colpiscono in maniera preponderante gli uomini, e che sono normalmente più complessi da indagare. Com'è noto, per le donne al contrario che per gli uomini, l'omicidio avviene principalmente nel contesto familiare: l'omicidio è commesso dal partner o ex partner (54,9 per cento,

sempre nell'anno 2018) o comunque all'interno della famiglia, ad opera di un parente, mentre gli autori esterni alla famiglia sono conoscenti nell'1,5 per cento dei casi, e sconosciuti nel 12 per cento. In un residuo 6,8 per cento di omicidi di donne l'autore risulta non identificato. La preponderante collocazione in ambito familiare degli omicidi femminili è una costante nel tempo (Ibidem). Infine nel periodo 2002-2018, preso in considerazione dal Report Istat 2021 "Delitti, imputati e vittime di reati", gli omicidi in ambito familiare hanno sempre costituito oltre la metà degli omicidi di donne, e negli anni più recenti (2014-2018) non sono mai scesi sotto il 70 per cento.

RELAZIONE DELLA VITTIMA CON L'OMICIDA	Maschi	Femmine	Totale
VALORI ASSOLUTI			
Partner (marito/moglie, convivente, fidanzato/a)	5	63	68
Ex-partner (ex-marito/moglie, ex-convivente, ex-fidanzato/a)	0	10	10
Altro parente	34	33	67
Altro conoscente	23	2	25
Autore sconosciuto alla vittima	80	16	96
Autore non identificato	70	9	79
Totale	212	133	345
QUOZIENTI PER 100.000 ABITANTI			
Partner (marito/moglie, convivente, fidanzato/a)	0,02	0,20	0,11
Ex-partner (ex-marito/moglie, ex-convivente, ex-fidanzato/a)	-	0,03	0,02
Altro parente	0,12	0,11	0,11
Altro conoscente	0,08	0,01	0,04
Autore sconosciuto alla vittima	0,27	0,05	0,16
Autore non identificato	0,24	0,03	0,13
Totale	0,72	0,43	0,57
COMPOSIZIONI PERCENTUALI			
Partner (marito/moglie, convivente, fidanzato/a)	2,4	47,4	19,7
Ex-partner (ex-marito/moglie, ex-convivente, ex-fidanzato/a)	0,0	7,5	2,9
Altro parente	16,0	24,8	19,4
Altro conoscente	10,8	1,5	7,2
Autore sconosciuto alla vittima	37,7	12,0	27,8
Autore non identificato	33,0	6,8	22,9
Totale	100,0	100,0	100,0

Tabella 3: Vittime di omicidio volontario consumato secondo la relazione con l'omicida (anno 2018)
Fonte: Dati Ministero dell'Interno, elaborazione Istat

L'autore dell'omicidio è molto più spesso il partner – attuale o ex – rispetto a un altro familiare.

Scendendo infine nel dettaglio delle violenze fisiche e/o sessuali, l'istat al 2014 mostrava che le forme più gravi di violenza sono esercitate da partner, parenti o amici. Gli stupri sono stati commessi nel 62,7% dei casi da partner, nel 3,6% da parenti e nel 9,4% da amici. Anche le violenze fisiche (come gli schiaffi, i calci, i pugni e i morsi) sono per la maggior parte opera dei partner o ex. Gli sconosciuti sono autori soprattutto di molestie sessuali (76,8% fra tutte le violenze commesse da sconosciuti).

TIPO DI VIOLENZA	Partner attuale o ex (a)			Non partner (b)			Totale (b)		
	Italiane	Straniere	Totale	Italiane	Straniere	Totale	Italiane	Straniere	Totale
Violenza fisica o sessuale	12,9	20,4	13,6	25,3	18,2	24,7	31,5	31,3	31,5
Violenza fisica	11,0	18,2	11,6	12,3	12,6	12,4	19,6	25,7	20,2
Violenza sessuale	5,5	9,1	5,8	18,3	9,7	17,5	21,5	16,2	21,0
Stupro o tentato stupro	2,2	4,2	2,4	3,3	4,6	3,4	5,1	7,7	5,4
Stupro	1,8	3,8	2,0	1,1	2,0	1,2	2,8	5,3	3,0
Tentato stupro	1,0	2,1	1,1	2,5	2,9	2,5	3,3	4,6	3,5
(a) per 100 donne con partner attuale o precedente									
(b) per 100 donne dai 16 ai 70 anni									

Tabella 4: Donne dai 16 ai 70 anni che hanno subito nel corso della vita violenza fisica o sessuale da un uomo per tipo di autore, tipo di violenza subita e cittadinanza (anno 2014) (per 100 donne con le stesse caratteristiche)

Fonte: Dati Ministero dell'Interno, elaborazione Istat

Analizzando la tabella 4, si può affermare che la violenza fisica è più frequente fra le straniere (25,7% contro 19,6%), mentre quella sessuale più tra le italiane (21,5% contro 16,2%). Le straniere sono molto più soggette a stupri e tentati stupri (7,7% contro 5,1%). Le donne straniere, contrariamente alle italiane, subiscono soprattutto violenze (fisiche o sessuali) da partner o ex partner (20,4% contro 12,9%) e meno da altri uomini (18,2% contro 25,3%). Le donne straniere che hanno subito violenze da un ex partner sono il 27,9%, ma per il 46,6% di queste, la relazione è finita prima dell'arrivo in Italia.

Dall'analisi precedente dei reati e delle vittime di reato per genere, nel contesto urbano possiamo identificare come i soggetti più vulnerabili la popolazione di sesso femminile.

Le donne, così come altri gruppi sociali non "conformi" alle caratteristiche imposte dalla società, oltre a subire maggiormente reati quali atti persecutori, violenze, molestie, sono quotidianamente vittime di stereotipi di genere, basati su credenze radicate negli anni all'interno della società.

La definizione di stereotipo di genere viene enunciata come "Insieme rigido di credenze condivise e trasmesse socialmente, su quelle che sono e devono essere i comportamenti, il ruolo, le occupazioni, i tratti, l'apparenza fisica di una persona, in relazione alla sua appartenenza di genere.

La mancanza di conformità a tali attese fa sì che le persone interessate vengano ritenute o giudicate come "poco femminili" o "poco maschiline" (Martini, 2009). Si può definire anche come percezione pubblica/condivisa delle differenze sessuali nei tratti di personalità e nei comportamenti (Lueptow et al, 2001) oppure come conoscenza schematica della realtà, condivisa da un intero gruppo sociale, che ha per oggetto singole persone o gruppi sociali (Idem).

Nello specifico, questo concetto stabilisce le peculiarità di tutti coloro che si identificano con il sesso femminile o maschile. Si tratta di un'interpretazione approssimativa della conoscenza poiché non tiene conto né delle differenze interne al gruppo da esso delineato, né dell'evoluzione intrinseca al gruppo stesso. A causa della sua costruzione, questo concetto tende inevitabilmente a fissare l'immagine di una realtà che, al contrario, è in costante mutamento.

Nel caso specifico della mia analisi, lo studio verterà sugli stereotipi legati alle

caratteristiche e al ruolo della donna nella società, in modo tale da gettare le basi per comprendere al meglio il filone di studi che si approfondirà in seguito, legato al tema della sicurezza urbana e dell'urbanistica nell'ottica di genere, confrontando le politiche e progetti relativi ad essa.

L'EIGE elabora ogni anno il gender equality index che attribuisce a ogni Paese un punteggio complessivo a sintesi della performance dello stesso in sei domini (Eige, 2023):

- **Lavoro**, per cui vengono analizzati, tra gli altri, il tasso di occupazione e la durata media della vita lavorativa.
- **Reddito**, che comprende indicatori quali lo stipendio medio e gli individui a rischio povertà.
- **Competenze**, che si basa sui dati relativi al titolo di studio.
- **Tempo**, che considera le abitudini degli individui riguardo il lavoro di cura e la socialità.
- **Potere**, che racchiude dati sulla presenza di uomini e donne ai vertici della sfera politica, economica e sociale.
- **Salute**, che valuta sia le possibilità di accesso ai servizi sanitari, sia lo stato di salute degli individui.

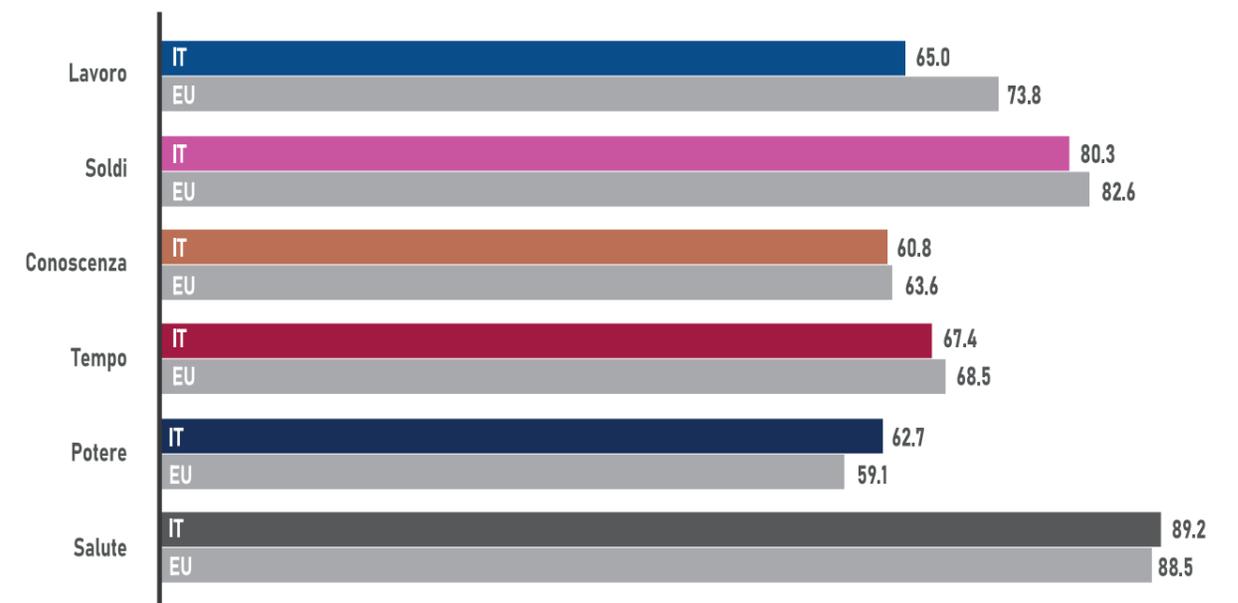


Grafico 7: Punteggi italiani degli indici di uguaglianza di genere rispetto alle medie europee (anno 2022)
Fonte: Elaborazione propria su grafico EIGE

I dati relativi agli anni 2021 e 2022 della situazione italiana hanno ottenuto un punteggio di 68.2/100 (+3.2 rispetto al 2021) che posiziona il Paese al 13° posto nella graduatoria europea, migliorando di una posizione rispetto al 2021. Tale punteggio è inferiore alla media europea in tutti i domini, ad eccezione di quello della salute e del potere. Come mostra l'indice EIGE (grafico 7), l'Italia ha il punteggio più basso di tutti gli Stati membri dell'UE nel settore del lavoro, di conseguenza le disuguaglianze di genere si riversano e sono più pronunciate anche nel dominio economico e della conoscenza. In relazione alla dimensione del Potere, è utile osservare i dati relativi alla partecipazione delle donne nei processi e posizioni decisionali e degli organi regionali e locali.

Il valore dell'indice del potere al 2013 era completamente diverso ed è quello che ha subito il maggior incremento (25.2 rispetto a quello attuale 62.7). Negli ultimi dieci anni evidentemente vi è stato un passo in avanti, non solo su questo tema. In generale, operando una comparazione rispetto al 2013, tutti gli indicatori sono nettamente migliorati. L'indice globale è passato da 53.3 (era uno tra i più bassi a livello europeo) a 68.2 odierno, aumentando di quasi 15 punti. Soffermandoci sull'indice del lavoro, esso misura il livello in cui donne e uomini possono beneficiare di un accesso paritario all'occupazione e di buone condizioni di lavoro.

Il sottodominio della partecipazione combina due indicatori: la partecipazione ai tassi di occupazione equivalente a tempo pieno (FTE) e la durata della vita lavorativa.

Riguardo al tasso di occupazione¹⁶ è evidente come ci sia una differenza sorprendente tra i dati femminili e maschili, che risultano ancora più preoccupanti se paragoniamo la situazione italiana a quella europea.

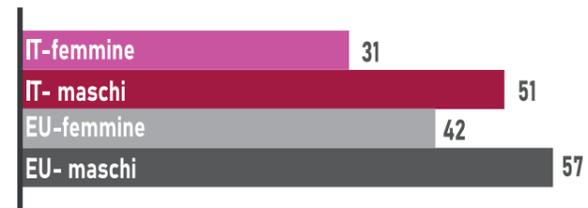


Grafico 8: Tasso di occupazione italiano rispetto alle medie europee (anno 2022)
Fonte: Elaborazione propria su grafico EIGE

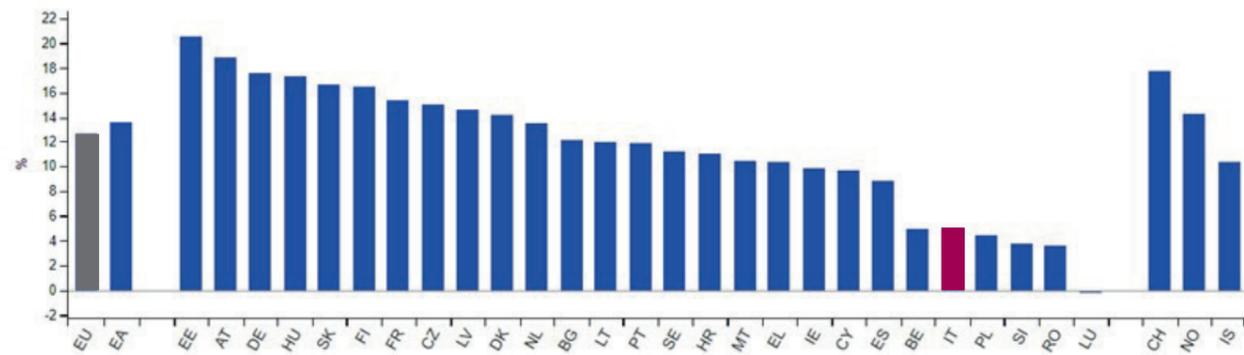


Grafico 10: Valori Gender pay gap (anno 2018). Irlanda, Italia, Svizzera (2017). Grecia (2014)
Fonte: Elaborazione Eurostat

¹⁶ Il tasso di occupazione FTE tiene conto della maggiore incidenza del lavoro a tempo parziale tra le donne e si ottiene confrontando il numero medio di ore lavorate da ciascun lavoratore con il numero medio di ore lavorate da un lavoratore a tempo pieno.

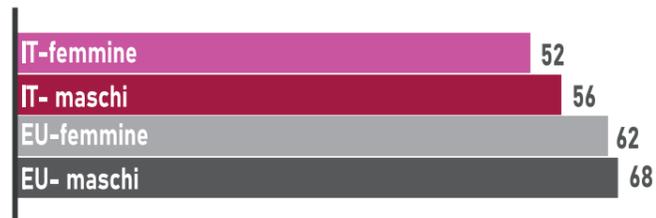


Grafico 9: Prospettiva di carriera italiana rispetto alle medie europee (anno 2022)
Fonte: Eurostat, elaborazione propria su grafico EIGE

Inoltre, l'indice delle prospettive di carriera (grafico 9) che rileva la continuità dell'occupazione¹⁷, misurato su una scala tra 0 e 100 punti, dove 100 è il massimo e indica le migliori prospettive di lavoro, ci mostra nuovamente una situazione per nulla positiva a livello italiano e di circa 10 punti in meno rispetto al livello europeo.

¹⁷ Definita in relazione al tipo di contratto di lavoro, la sicurezza del posto di lavoro (la possibilità di perdere il lavoro nei sei mesi successivi), le prospettive di avanzamento di carriera e lo sviluppo del posto di lavoro in termini di numero di dipendenti

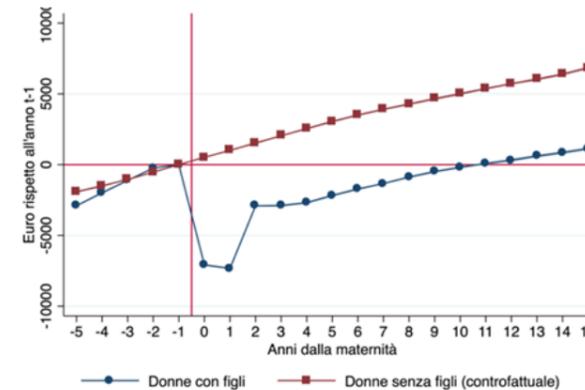


Grafico 11: Salari annuali di donne con e senza figli (anno 2019)
Fonte: Elaborazione Casarico e Lattanzio su Dati Istat

Analizzando però il gender pay gap del 2022 a livello europeo nella pagina a fianco (grafico 10), si evidenzia come l'Italia sia tra le nazioni con una differenza molto ridotta tra salari maschili e femminili, dato che potrebbe sembrare in controtendenza rispetto alle precedenti analisi sulla situazione occupazionale italiana delle donne. Questo accade perché nei paesi dove le donne partecipano in misura minore al mercato del lavoro, quelle che lavorano occupano buone posizioni; non è quindi una questione di minore/maggiore discriminazione ma prettamente una questione di selezione (Pronzato 2023).

Il tema della maternità risulta essere un'altra questione che riguarda la situazione lavorativa femminile italiana. Infatti se si prende visione del grafico 11, si nota come a quindici anni dalla maternità, le donne che hanno avuto figli hanno un salario annuale lordo che è cresciuto di circa 5700 euro in meno rispetto a donne che non hanno figli. Questi dati si inseriscono in una situazione già difficile per le donne che vogliono diventare madri e che spesso si vedono private del lavoro o scartate in favore di uomini o donne che non hanno una famiglia.

L'ultimo indice analizzato per meglio comprendere i meccanismi della disparità di genere, è quello della conoscenza: essa implica ricadute positive o negative nel mondo del lavoro, quindi sull'indice dell'occupazione e di conseguenza in quello economico. Anche in questo caso il valore medio italiano è inferiore alla media europea di tre punti percentuali. (60.8 a livello italiano contro 63.6 a livello europeo). In generale però, le donne risultano maggiormente propense all'iscrizione all'Università finita la scuola secondaria. Tra i 20 e i 25 anni, il 49% delle ragazze italiane è iscritto all'Università o laureata (i ragazzi sono il 39%). Tra i 25 e i 55 anni, il 24% delle donne italiane è laureata (gli uomini sono il 19%).

Ciò che però è molto differente è la probabilità di lavorare a parità di livello di istruzione. Facendo alcune comparazioni: una donna italiana ha una probabilità di lavorare pari al 73%, una francese ha una probabilità di lavorare pari all' 88% (la media europea si attesta all'82%) (Pronzato, 2023). Ancora più accentuate sono le differenze per le donne non laureate. Continuando con le comparazioni: una donna italiana ha una probabilità di lavorare pari al 53%, una francese ha una probabilità di lavorare pari all' 73% (la media europea si attesta al 65%) (Idem). Un'ultima precisazione riguardo all'istruzione universitaria, che emerge dalle analisi degli iscritti, è che le donne laureate nelle discipline STEM¹⁸ sono una percentuale veramente ridotta rispetto a quella maschile. Solo il 28.8% delle donne a livello globale riesce ad affermarsi in ambito scientifico. In un contesto molto critico, l'Italia è maglia nera con soltanto il 16,5% delle giovani che si laurea in facoltà scientifiche, contro il 37% dei maschi (Istat, 2021). Un gap che nasce già nei primi anni di scuola e prosegue nel mondo del lavoro: nelle aree STEM solo un professore ordinario su cinque è una donna. Tra i rettori, le donne sono appena 7 su oltre 80 (Cimpanelli, 2023).

¹⁸ Il termine STEM è un acronimo formato con l'iniziale inglese di quattro diverse discipline, Science, Technology, Engineering e Mathematics

Il divario, è visibile a tutti i livelli, dall'istruzione primaria e secondaria fino all'accesso all'occupazione e alle posizioni di leadership. I fattori contribuenti al gender gap nelle discipline Stem in Italia sono diversi. Uno di questi è l'accesso all'istruzione. Le ragazze spesso si trovano ad affrontare stereotipi culturali che le scoraggiano dal perseguire carriere scientifiche. Inoltre, possono essere esposte a discriminazioni o pregiudizi che limitano le loro opportunità di apprendimento e sviluppo delle competenze (Idem). Secondo il Rapporto Unesco le donne rappresentavano un terzo dei ricercatori (33%) nel mondo nel 2018. Nel settore umanistico hanno raggiunto la parità (in termini numerici) in molti Paesi e talvolta dominano questo campo. Tuttavia, la situazione cambia nelle discipline STEM: costituiscono solo un quarto (28%) dei laureati terziari in ingegneria e il 40% di quelli in informatica. Solo il 22% dei professionisti che lavorano nel campo dell'intelligenza artificiale è costituito da donne.

2.1.3 Osservazione dei risultati dell'indagine Istat sugli stereotipi di genere

Quest'ultima sezione di analisi verterà sull'osservazione dei risultati derivati da un sondaggio Istat del 2021 sugli stereotipi di genere e come essi siano assunti dalla popolazione italiana.

Su un campione di cento persone con le stesse caratteristiche tra i 18 e 74 anni, si è chiesto se fossero molto o abbastanza d'accordo con almeno uno stereotipo-comportamento riguardo il genere. Il risultato è che più della metà della popolazione è d'accordo con almeno uno stereotipo sui ruoli tradizionali e sulla violenza sessuale. Si abbassano a livelli tra 20% e 35% i risultati riguardanti "almeno un comportamento di genere nella coppia".

Entrando più nel dettaglio, nel grafico 12, si analizza la percentuale di popolazione (su un campione di 100 persone con le stesse caratteristiche) tra i 18 e 74 "molto d'accordo" con affermazioni sui ruoli di genere. Tra le differenze di accordo più accentuate tra i due generi, vi sono "è l'uomo che deve prendere le decisioni più importanti riguardanti la famiglia" e "è soprattutto l'uomo che deve provvedere alle necessità economiche della famiglia" con una differenza del 43% e del 34% .

Possiamo dire che questi dati restituiscono una realtà sufficientemente patriarcale ancora radicata in alcune famiglie italiane, e talvolta, indiscriminatamente tra donne e uomini (Istat, 2021).

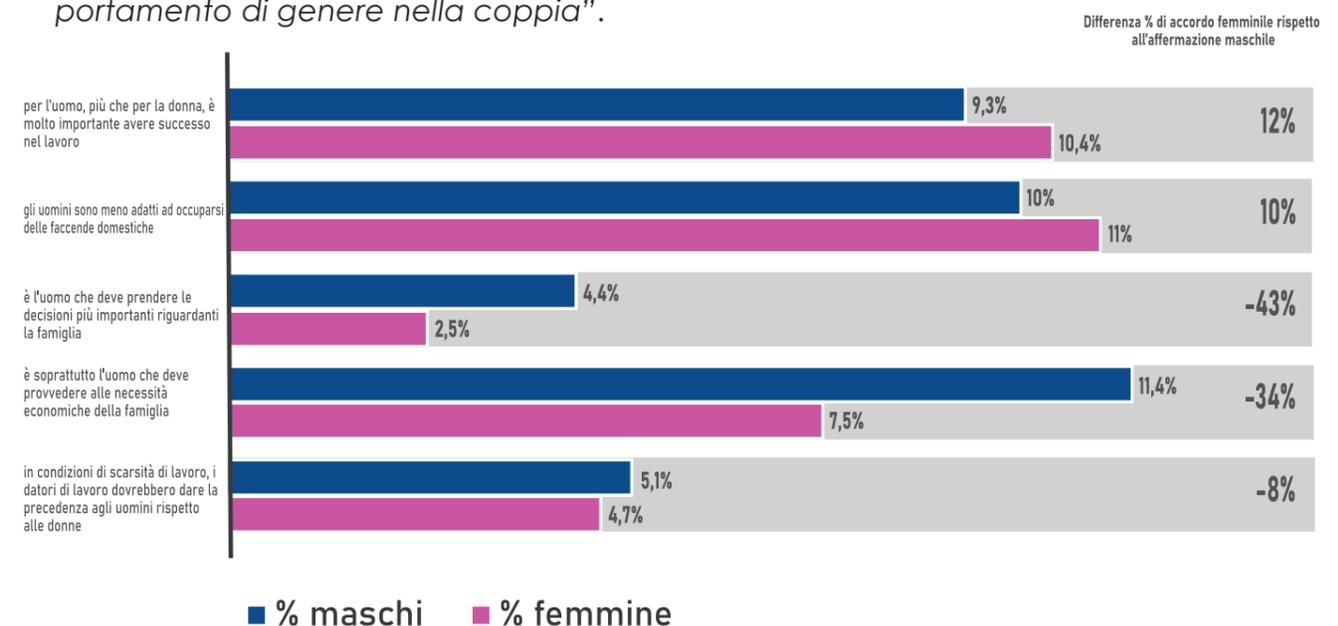


Grafico 12: % Persone di 18-74 anni che sono MOLTO d'accordo con affermazioni sui ruoli di genere (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

Prendendo in considerazione il tema dell'accordo su affermazioni riguardo le violenze sessuali, il grafico 13 riporta dei risultati talvolta allarmanti per determinate affermazioni che hanno delle percentuali molto alte, indipendentemente dal sesso degli intervistati. La prima considerazione è che il 48,7% degli intervistati ha ancora almeno uno stereotipo sulla violenza sessuale. Infatti, rimane ancora abbastanza elevata la credenza per cui "le donne che non vogliono un rapporto sessuale riescono ad evitarlo" (41,9% accordo maschile e 36,7% accordo femminile) o per cui "le donne possono provocare la violenza sessuale con il loro modo di vestire" (sia per le donne che per gli uomini la percentuale è di circa il 24%).

Corrisponde inoltre l'opinione di uomini e donne sulla responsabilità attribuita alla donna in alcune circostanze. Circa il 15% ritiene che una donna vittima di violenza sessuale quando è ubriaca o sotto l'effetto di droghe sia almeno in parte responsabile dell'accaduto.

Guardando alla pagina successiva, i grafici presentano le percentuali di tempo impiegate nello svolgimento di diverse attività suddivise per sesso. Il tempo dedicato allo svolgimento del lavoro retribuito dall'uomo, in generale è sempre maggiore rispetto a quello della donna, con dei picchi nelle fasce di età tra i 25 e i 64 anni di circa il 50% di tempo in più impiegato rispetto alla donna. Le differenze si fanno incredibilmente accentuate riguardo il tema del lavoro familiare. Se prendiamo le stesse fasce d'età precedentemente indicate, notiamo come le donne in questo caso occupino più del triplo o quadruplo del tempo in queste attività rispetto agli uomini. Dati che confermano gli stereotipi di genere già mostrati precedentemente nel grafico 12. Anche nel caso del tempo libero, è l'uomo a dedicare più ore ad esso, anche se in questo caso le differenze tra i generi si restringono.

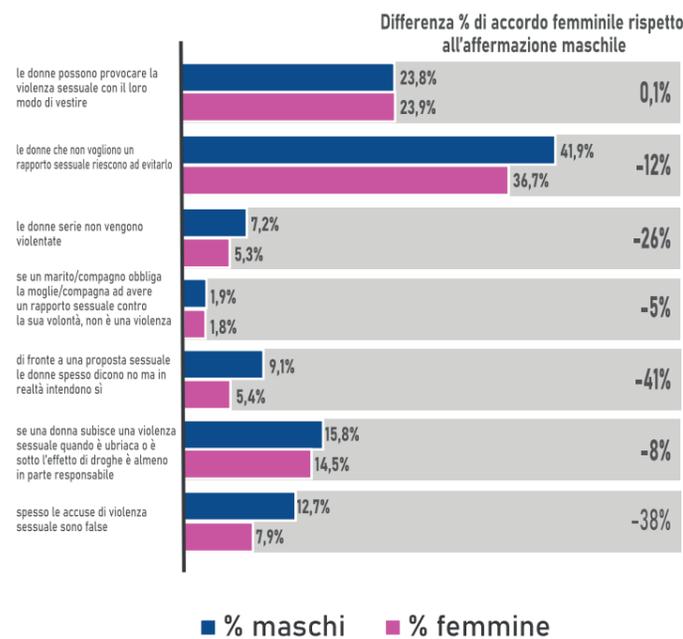


Grafico 13: % Persone di 18-74 anni che sono MOLTO o ABBASTANZA d'accordo con affermazioni su violenza sessuale (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

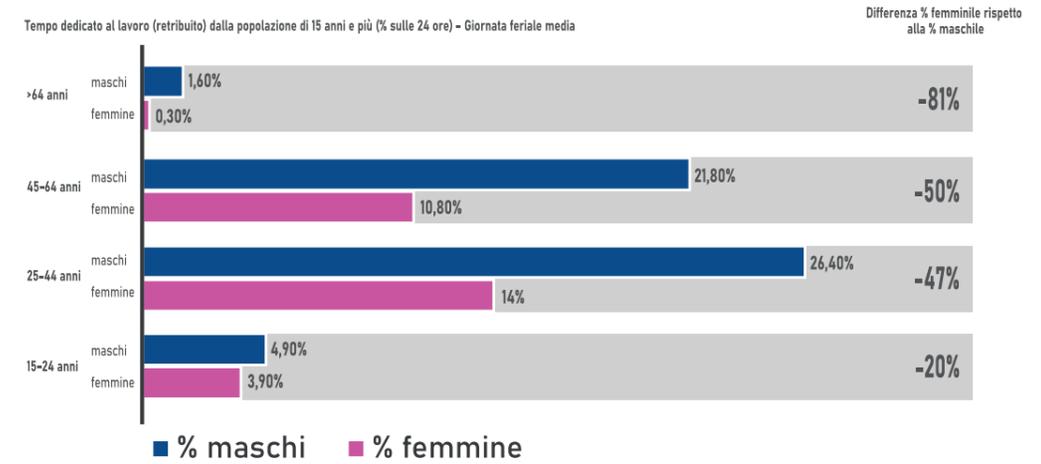


Grafico 14: Tempo dedicato al lavoro (retribuito) dalla popolazione di 15 anni e più (% sulle 24 ore) - Giornata feriale media (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

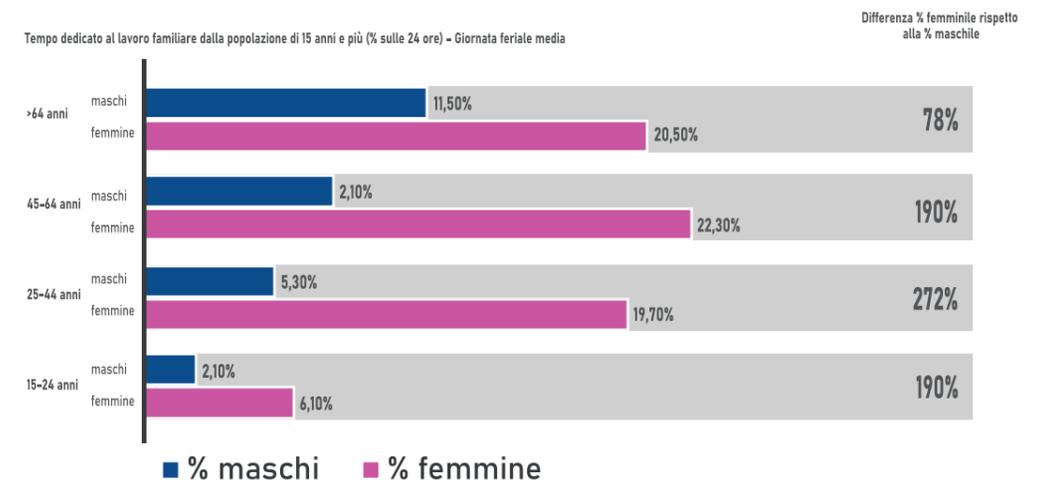


Grafico 15: Tempo dedicato al lavoro familiare dalla popolazione di 15 anni e più (% sulle 24 ore) - Giornata feriale media (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

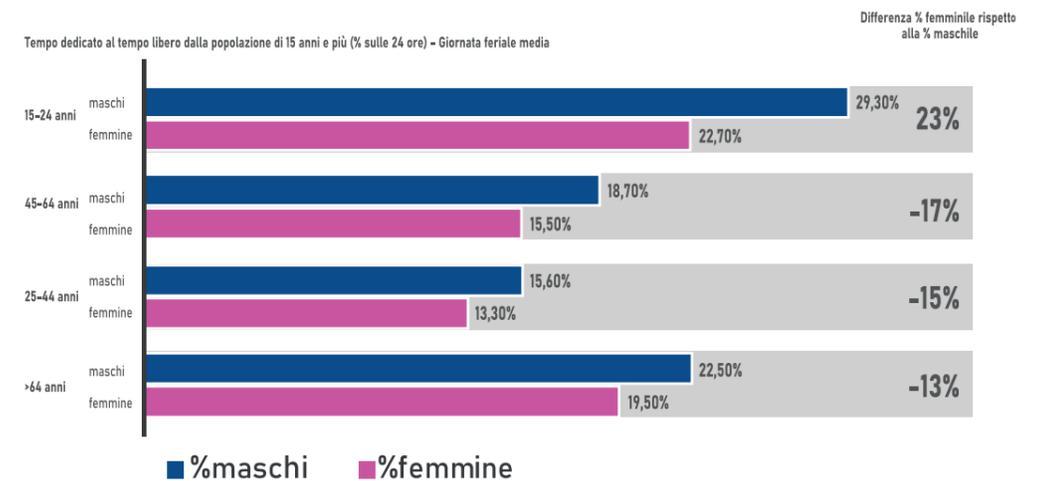


Grafico 16: Tempo dedicato al tempo libero dalla popolazione di 15 anni e più (% sulle 24 ore) - Giornata feriale media (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

Gli ultimi grafici analizzati sono quelli relativi ai dati di soddisfazione in diversi ambiti della vita quotidiana. Quello che si registra è che le donne sono generalmente più insoddisfatte degli uomini in ogni fascia di età ed in ogni ambito. Nel campo lavorativo le femmine sono maggiormente soddisfatte nei primi anni d'impiego (23,5% rispetto al 18,3% dei maschi), nella fascia successiva (notoriamente quella in cui la donna, così come l'uomo, crea la famiglia) vi è una decrescita molto importante nel tasso di soddisfazione (16,3%), come visto precedentemente, probabilmente dovuta all'importante gap salariale e di rivestimento di ruolo, che esiste tra i due sessi. A riguardo del livello di soddisfazione nell'ambito della famiglia e delle amicizie, non si registrano differenze accentuate tra i due sessi e tra fasce d'età. Al contrario, sul tema del tempo libero, come già visto precedentemente, le donne sono maggiormente insoddisfatte se eseguiamo una comparazione tra le percentuali femminili rispetto a quelle maschili. La differenza % di insoddisfazione femminile rispetto a quella maschile aumenta all'aumentare delle fasce d'età, dato che potrebbe risultare poco intuitivo in quanto tendenzialmente superati i 64 anni, si dovrebbe avere più tempo libero a disposizione visto l'inizio del periodo pensionistico.

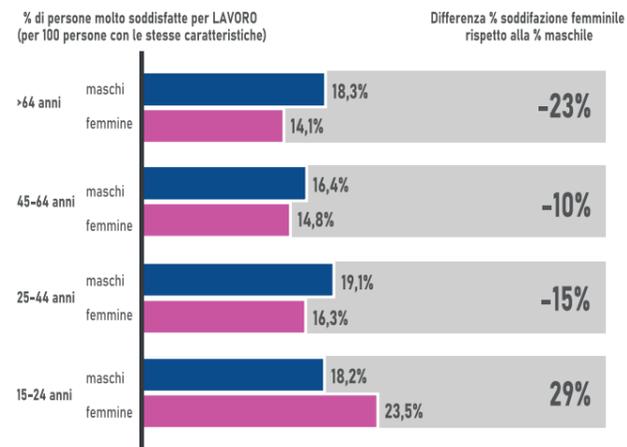


Grafico 17: % di persone molto soddisfatte per LAVORO (per 100 persone con le stesse caratteristiche) (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

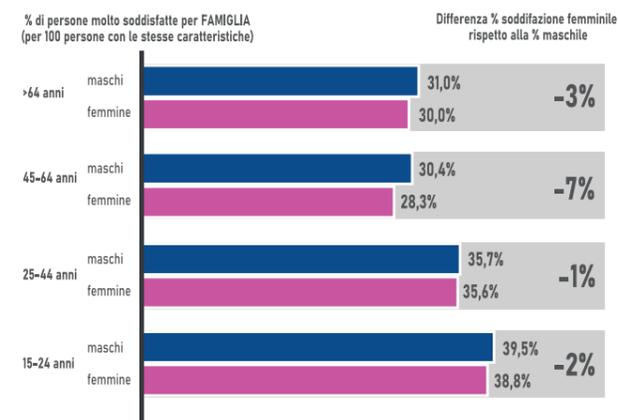


Grafico 18: % di persone molto soddisfatte per FAMIGLIA (per 100 persone con le stesse caratteristiche) (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

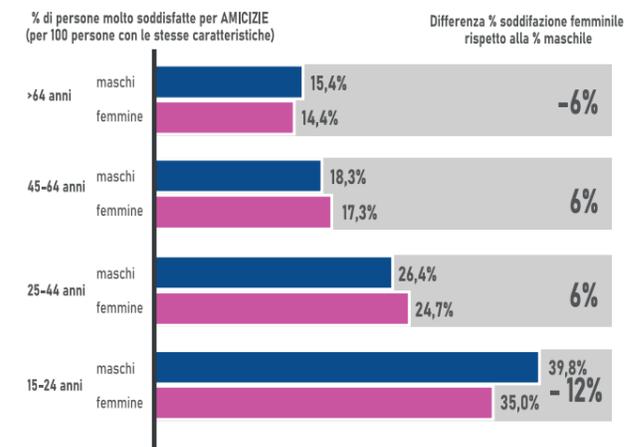


Grafico 19: % di persone molto soddisfatte per AMICIZIE (per 100 persone con le stesse caratteristiche) (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

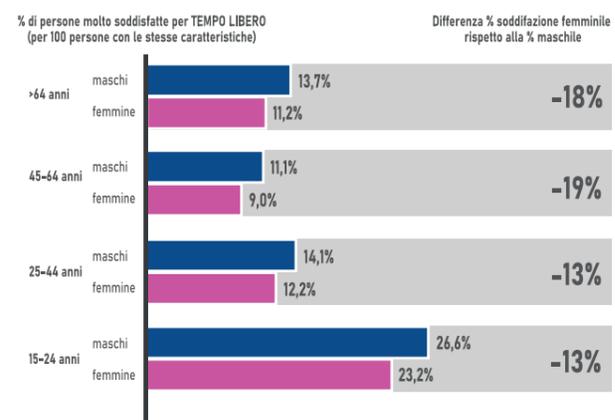


Grafico 20: % di persone molto soddisfatte per TEMPO LIBERO (per 100 persone con le stesse caratteristiche) (anno 2021)
Fonte: Dati Istat, elaborazione propria

A conclusione di questa sezione di analisi di dati, prendendo anche in considerazione l'indagine Istat del 2021 e del 2014, risulta che almeno la metà delle donne italiane ha subito nel corso della vita un qualche tipo di molestia a sfondo sessuale. Le donne vengono istruite a temere principalmente gli ambienti esterni rispetto a quelli interni, spingendole ad adottare comportamenti di autotutela che non solo limitano la loro libertà di movimento, ma anche i loro desideri e le scelte personali in modo significativo. Nello specifico del rapporto tra ambiente urbano e appartenenza di genere, le donne vivono il contesto cittadino come maggiormente insidioso, pericoloso, per cui i sentimenti di insicurezza si traducono in conseguenti comportamenti difensivi. L'insicurezza femminile è dunque legata alla probabilità di molestie e violenze sessuali, fattore di rischio sconosciuto o quasi agli uomini. Di conseguenza, l'impiego di violenza sessuale/molestie come indicatori di sicurezza o insicurezza evidenzia le restrizioni alla libertà di movimento delle donne. Queste sono costrette a subire pressioni costanti e a ricevere continui ammonimenti per essere prudenti e evitare situazioni di rischio al fine di minimizzare il rischio di aggressioni.

2.2 Politiche urbane di genere

2.2.1 L'approccio di genere in materia di sicurezza urbana

L'analisi dei dati di crimini e reati, così come quella degli stereotipi di genere, restituisce un quadro -seppur in miglioramento rispetto agli ultimi anni- talvolta preoccupante riguardo la violenza e le differenze di genere.

Gran parte delle violenze avvengono dentro le mura domestiche da parte di partner, ex-partner e familiari. Fuori casa, nella città e nei luoghi di lavoro, avvengono invece prevalentemente molestie fisiche e sessuali. Prendendo in considerazione le situazioni in cui la donna è stata avvicinata, toccata o baciata contro la sua volontà, queste violenze vengono perpetrate principalmente da estranei. Le donne hanno subito molestie fisiche soprattutto sui mezzi di trasporto pubblici (27,9%), in strada (16,1%), nei locali come discoteche, pub, bar, cinema o ristoranti (13,4%) e sul posto di lavoro (9,6%), meno frequentemente in casa propria o di amici (Servizio studi del Senato, 2020).

I reati generici contro gli individui, (scippi e borseggi commessi o tentati) che avvengono in ambiente urbano, colpiscono le donne il doppio degli

“I reati generici contro gli individui, colpiscono le donne il doppio degli uomini e avvengono prevalentemente in orario diurno, in strada, nei parchi, sui mezzi pubblici...”

45 anni e avvengono prevalentemente in orario diurno, in strada, nei parchi, nei mercati, sui mezzi pubblici, parcheggi e auto (Peroglio Dughera, Melis, 2013). Ne risulta complessivamente un quadro molto allarmante sulla diversa e maggiore percentuale

di rischio per le donne, che già rispetto al quadro generale della sicurezza dei cittadini risultano più vulnerabili e vittimizzate all'interno dell'ambiente urbano.

La prevalente percezione soggettiva di insicurezza espressa dalle donne si riflette nella realtà oggettiva riscontrata (Idem). Di conseguenza, l'adozione di diverse abitudini di vita a seconda del genere, e il limitare autonomamente i propri spostamenti, rappresentano la risposta soggettiva più comune, in mancanza di iniziative incentrate sulle donne e sulla loro sicurezza.

In generale, manca la coscienza che esistano differenze importanti tra i due sessi, e che si rende quindi necessario applicare in modo sistematico l'analisi del contesto e il rilevamento del rischio differenziati secondo i sessi, per attuare serie strategie di prevenzione (Ibidem). La città non è neutra e i bisogni delle persone variano in relazione all'età, alla condizione sociale e soprattutto al sesso (Ibid).

Richiamando lo slogan “Città sicure per le donne = Città sicure per tutti” -coniato negli anni '90 per i progetti relativi all'approccio di genere riguardo la sicurezza urbana- esso ha portato ad un processo di crescita e di consapevolezza nelle donne, all'ampliamento della loro mobilità e della loro autonomia, e prevede il riconoscimento dell'insicurezza come parametro oggettivo su cui si misura l'efficacia degli interventi (Peroglio, Dughera, Melis, 2013).



Fig.20- Rappresentazione di una città basata sull'uguaglianza di genere, 2020
Disponibile su: <https://eca.unwomen.org/en/digital-library/>

2.2.2 Urbanistica gender oriented: cenni storici

Il tema delle differenze di genere è stato pressochè dimenticato nella maggior parte della storia della pianificazione. Tendenzialmente la figura dell'urbanista ricercava un approccio universalista che non permetteva di individuare una distinzione tra persone sulla base del proprio gruppo di appartenenza (Benigni, 2012).

Come già sottolineato nella prima parte, dagli anni sessanta l'approccio all'urbanistica iniziò a cambiare, grazie alle teorie di Jane Jacobs, ma comunque si continuava ad evitare e mettere da parte qualsiasi esplicito riferimento alla questione di genere.

Dagli anni Settanta si diede il via, grazie al pensiero femminista, ad una serie di ricerche su donne e contesto urbano, che portarono negli anni Ottanta allo sviluppo di una letteratura attenta al genere nelle questioni di politiche urbane: "women and housing" (Hayden, 1981), "women and transportation" (Keller, 1981) e "women and economic development" (Wekerle et al., 1980). Queste furono ricerche che iniziarono ad imporsi ed ebbero rilievo a livello di inserimento nelle teorie mainstream e nei dibattiti sulla pianificazione, ancora pervasi da un'ottica prevalentemente maschile (Benigni, 2012).

Questo dibattito iniziò ad aver presa negli Stati Uniti e in Canada alla fine degli anni '80, quando la Città di Toronto creò il "Comitato Città Sicura", incaricato di elaborare linee di azione per prevenire la violenza contro le donne e altri gruppi vulnerabili, attraverso una diversa progettazione urbana e con il coinvolgimento delle forze di sicurezza, dell'università, e delle reti delle donne. Ne sono derivate le linee guida "Safe Cities, Guidelines for Planning, Design and Management di Gerda Werkerle e Carolyn Whitzman" (Peroglio, Dughera, Melis, 2013), pubblicate nel 1995 e adottate da molte altre città, che rappresentano ancora oggi uno dei capisaldi della progettazione urbana per la sicurezza.

Il tema della sicurezza delle donne è individuato come una priorità tanto dai Paesi del Nord che da quelli del Sud del mondo e diede luogo a un primo seminario internazionale a Montreal nel 2002. Esso si chiuse con la "Dichiarazione di Montreal per la Sicurezza delle Donne", che contiene un appello affinché si assuma il tema del contrasto alla violenza contro le donne come un impegno prioritario; che si costruiscano politiche locali per la sicurezza in un'ottica di genere; che si promuovano la ricerca sulla prevenzione del crimine e che si integri l'ap-

proccio di genere nei programmi nazionali di prevenzione della criminalità (Peroglio, Dughera, Melis, 2013).

Anche l'ONU si occupa del problema, promuovendo il programma Città più sicure, fondato su cinque principi di base:

- 1. situare le azioni delle città nel quadro della promozione dell'uguaglianza di genere;**
- 2. coinvolgere gli uomini nella soluzione dei problemi;**
- 3. fare delle analisi a partire da dati differenziati in base al sesso,** e da indagini esplorative per meglio rappresentare il punto di vista delle donne;
- 4. sviluppare partenariati con gli attori significativi nel campo della violenza,** come le Forze dell'ordine, e indirizzarli all'approccio di genere;
- 5. mettere in comune le pratiche, le esperienze e le valutazioni** riconoscendo l'importanza del fenomeno della violenza sulle donne a livello internazionale.

2.2.3 Dal Gender mainstreaming alle pratiche urbane per la parità di genere

Dalle esperienze delle Conferenze Mondiali sulle donne e le due conferenze ONU sulla condizione delle donne, tra gli anni '80 e 2000, si è sviluppato e definito il concetto di Gender mainstreaming.

Esso è un approccio strategico alle politiche, che si pone l'obiettivo del raggiungimento dell'uguaglianza di opportunità tra donne e uomini in ogni ambito della società e che prevede l'integrazione di una prospettiva di genere nell'attività di realizzazione delle politiche: dal processo di elaborazione, all'attuazione, includendo anche la stesura delle norme, le decisioni di spesa, la valutazione e il monitoraggio. (Ingenere, 2018).

Sono diverse le istituzioni e gli organismi che hanno il compito di tutelare il raggiungimento di questo obiettivo e coordinare il lavoro che richiede. All'interno della Commissione europea esiste l'Unità per l'uguaglianza di genere che ha il compito di monitorare e coordinare le attività per la promozione delle pari opportunità all'interno della Commissione e nei singoli paesi, attività svolta grazie all'aiuto di esperti nazionali. (Idem).

L'Unità della Commissione si avvale della collaborazione dello European Institute for Gender Equality (EIGE) che si occupa di raccogliere dati, mettere a punto metodologie di ricerca, facilitare la diffusione e lo scambio di buone pratiche, elaborare report e ricerche e dialogare con le Organizzazioni non governative a livello europeo e nei singoli paesi. A livello dei singoli paesi, questa responsabilità dovrebbe tradursi in dipartimenti e ministeri dedicati a far sì che le leggi e le politiche vengano pensate e applicate in un'ottica di genere.

A riguardo delle politiche urbane, come si traducono le azioni di gender mainstreaming nel concreto?

Le città hanno un ruolo estremamente importante nel rendere la parità di genere anche un elemento di riduzione delle disuguaglianze socio-economiche. All'interno dell'Unione Europea, dal 2002, si è avviato il progetto URBACT, seguito poi da URBACT II e III, che promuove lo sviluppo urbano integrato e sostenibile nelle città.

Si tratta di uno strumento della Politica di Coesione che supporta le città perché lavorino insieme e sviluppino soluzioni integrate alle sfide urbane comuni, collegandosi in rete, imparando dalle reciproche esperienze e individuando buone pratiche per migliorare

le politiche urbane (Torino Città per le donne, 2023). URBACT evidenzia inoltre, in che modo le città possono agire per migliorare il modo in cui vengono progettati gli spazi pubblici, favorendo un'inclusione delle donne nella fase di design ma anche nella governance delle principali sfide urbane (URBACT, 2021). Partecipano all'iniziativa 18 realtà territoriali di 13 Paesi che si sono confrontate su 6 tematiche:

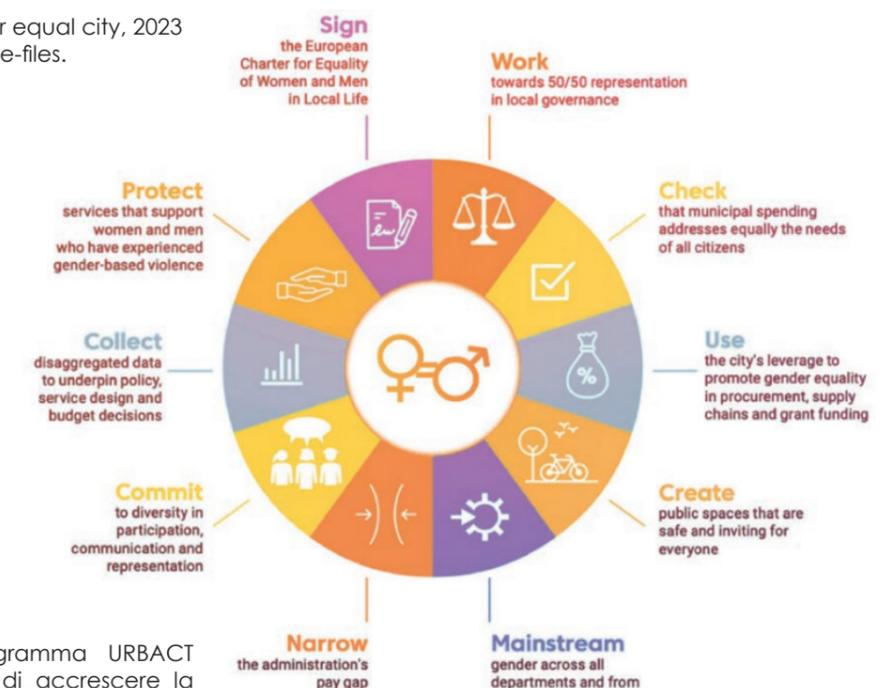
- **rappresentazione e partecipazione;**
- **governance;**
- **uguaglianza economica;**
- **servizi pubblici;**
- **pianificazione e spazio pubblico;**
- **integrazione delle migranti**

Infine, il progetto Gender Equal Cities¹⁹ (2023), mostra le 10 azioni per la costruzione di città eque:

- **utilizzare gli strumenti a disposizione per promuovere la parità negli appalti, le catene di approvvigionamento e le sovvenzioni;**
- **creare spazi pubblici sicuri e accoglienti per tutti;**
- **integrare il genere in tutti i dipartimenti e le forme;**
- **ridurre il divario retributivo nell'amministrazione;**

- **impegnarsi per la diversità** nella partecipazione, comunicazione, rappresentazione;
- **sostenere servizi a supporto di donne e uomini vittime di violenze di genere;**
- **firmare la Carta per la parità di donne e uomini del CCRE²⁰.**
- **lavorare per raggiungere almeno il 50/50 di rappresentanza nella governance locale;**
- **controllare che la spesa della istituzione locale sia indirizzata ai bisogni di tutte e tutti cittadini.**

Fig.21- Le 10 azioni per una gender equal city, 2023
Disponibile in: <https://assets.website-files.com/>



¹⁹ Iniziativa lanciata dal programma URBACT nel marzo 2017, con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza sulle disuguaglianze di genere ed evidenziare le modalità con cui le città possono farvi fronte. Gender Equal Cities mostra come l'inclusione e la partecipazione delle donne nella vita pubblica – attraverso la creazione di spazi di confronto e condivisione - siano fattori chiave per la costruzione di città eque ed efficienti.

²⁰ Il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa (CCRE) è una associazione di enti locali e regionali d'Europa. I suoi membri sono le associazioni nazionali delle città e delle regioni di più di trenta paesi europei.

I 4 pilasti del programma URBACT

Per ciascuna delle aree tematiche, sono raccolte le esperienze delle diverse città, alla luce delle quali sono messi in evidenza 4 pilastri per la parità di genere a livello urbano:

Intersezionalità:

per promuovere l'uguaglianza di genere, consente di affrontare in modo attivo tutte le manifestazioni di discriminazione.

Per realizzare questo obiettivo, è necessario dedicarsi alla complessità della questione, ascoltare voci spesso trascurate e sviluppare soluzioni innovative attraverso una comprensione approfondita.

Governance multi-livello:

per soddisfare allo stesso tempo le sfide di livello globale, come quelle contenute dall'Agenda per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, e quelle di livello locale.

L'interazione tra la scala locale e quella globale non è esente da frizioni: per questo motivo è suggerita l'adozione di strumenti come la Carta per l'uguaglianza del CCRE che rende più agevole l'implementazione delle strategie elaborate a livello sovra-locale.

Integrazione tra misure hard e soft:

per implementare le azioni sulla parità di genere. I progetti sulle infrastrutture materiali (verde, ambiente costruito, trasporti, ecc.) devono essere integrati da interventi di tipo immateriale: dalle campagne di informazione allo sviluppo delle competenze, la formazione alla leadership, l'animazione e la co-progettazione, l'adozione di programmi di azione sociali e culturali.

Collaborazione tra società civili e gli esperti della questione di genere:

per l'elaborazione di politiche sensibili al genere, riconoscendo le esperienze che le reti di donne e le esperte di genere possono portare al tavolo. ONG e associazioni, università e istituti di ricerca con unità dedicate alle politiche di genere sono determinanti tanto nella fase di raccolta dei bisogni e dei desideri quanto in quella di progettazione e implementazione delle politiche.

2.2.4 Traduzione a livello spaziale dei principi delle politiche urbane di genere

Zaida Muxí²¹, nell'articolo "Ciudad futura, ciudad inclusiva" (Città futura, città inclusiva) per la fondazione spagnola Arquia, spiega come l'applicazione dell'ottica di genere nella pianificazione urbana generalmente non si riconosca in interventi di grande impatto; anzi, spesso si tratta di interventi puntuali, che però risultano imprescindibili per favorire l'uso quotidiano della città e per migliorare la qualità di vita e l'autonomia delle persone (Wallout, 2021). La sicurezza, la facilità e la praticità caratterizzano il percorso casa-scuola? I tempi di spostamento tra casa, lavoro e scuola sono brevi? I marciapiedi offrono spazio sufficiente per genitori e bambini, adulti e anziani? Sono presenti adeguati punti di sosta per persone anziane o con mobilità ridotta? Gli attraversamenti sono sicuri? Si trovano aree verdi ricreative diffuse? L'illuminazione è sufficiente?

Misurare e mappare i percorsi, i tempi, gli impegni, le ragioni e le modalità di spostamento delle persone rappresenta la prima fase per riconoscere ed evidenziare le diverse esigenze, integrandole in proposte urbane che mirino all'uguaglianza di opportunità nell'accesso e nel diritto alla città. È essenziale affrontare i conflitti urbani con soluzioni specifiche, evitando l'applicazione di modelli universali.

Attualmente, in gran parte delle città europee, il modello urbano della pianificazione è quello della città industriale e moderna, di cui le nostre città sono eredità diretta e che unisce solo due punti: il lavoro e la casa. Un esempio è proprio la città di Torino. Come è stato spiegato da Anna Prat durante l'intervista: *«Ripercorrendo la storia torinese, dalla città monarchica alla città industriale, abbiamo a che fare con un modello fortemente funzionalista. E' evidente che vi sia una segregazione delle funzioni molto forti (anche se negli ultimi decenni si è cercato di superare questo disegno attraverso politiche e progetti di mix di usi).*

Questo modello è visibile nello sviluppo dell'urbano. La città è stata disegnata avendo in mente una visione molto autoritaria, in cui il potere è espresso soprattutto fisicamente in questa perfetta organizzazione degli spazi, sia pubblici che privati.

²¹ Zaida Muxí è architetta e urbanista argentina, specialista in questioni di spazio e genere, che rivendica il diritto a vivere in città inclusive.

Torino ha molte qualità, grandi spazi pubblici, assi molto ben allineati, viali alberati, edifici imponenti, talvolta molto simili. Queste idee di grande rigore, di grande uniformità, è una caratteristica tipicamente torinese, che però porta a pensare che forse manca un punto di vista diverso».

Quindi, considerando che fino al secondo dopoguerra le donne non erano ancora entrate a tutti gli effetti nel mondo del lavoro, le città sono state pianificate da uomini in funzione delle necessità di altri uomini. Anna Prat aggiunge poi *«Una pianificazione inclusiva, si manifesta maggiormente nello spazio pubblico perché esso è lo spazio della convivenza, della democrazia e delle regole comuni. L'inclusività si manifesta in primis negli edifici pubblici -principale espressione del potere politico e amministrativo- non solo in senso strettamente fisico, ma anche a livello di partecipazione di fasce di popolazione con caratteristiche diverse; ma anche nel mondo del lavoro, ad esempio».*

Per Leslie Kern²² il contesto urbano attuale è dominato dalla prospettiva maschile, configurando così la "città degli uomini". Nei nostri spazi pubblici "manca una progettazione attenta ai

²² Leslie Kern è una geografa americana e direttrice degli studi di genere presso l'università canadese Mount Allison. Nel suo libro più recente, "Feminist City: claiming space in a male made world" (Verso Books, 2020)

corpi femminili, con scarsa considerazione per le donne in veste di madri, lavoratrici o addette all'assistenza. Le strade urbane spesso rappresentano più un luogo minaccioso che una comunità accogliente" (Kern, 2020). Kern presenta una visione innovativa della "città femminista", mossa da una critica radicale all'attuale configurazione urbana. Attraverso un'analisi che intreccia storia, esperienze personali e cultura popolare, l'autrice conclude che aspetti cruciali come la maternità, l'amicizia e l'attivismo delle donne non trovano piena legittimità nel modello urbano vigente. Quest'ultimo, costruito su compartimenti stagni quali quartieri residenziali, uffici, supermercati e scuole, mostra una carenza nell'investire nella socialità (De Tommasi, 2020).

Vittorio Martano inoltre aggiunge riguardo al senso di sicurezza e appartenenza per le donne e in generale per le minoranze comunitarie, che *«un esercizio molto semplice, ma come riscontrato da diversi studi ed esempi messi in atto, molto efficace, è quello della "guerriglia toponomastica". In poche parole si tratta di favorire dei progetti di toponomastica popolare, che siano spontanei o politici, che propongono di rinominare le strade dando nomi ad esempio di personaggi storici femminili. O ad esempio nei quartieri*

abitati da grandi comunità (albanesi, marocchine ed egiziane) trovare delle soluzioni che possano accontentare anche queste minoranze etniche. In questo modo la popolazione può avere il potere di denominare quei posti per renderli più familiari, attraverso un processo fortemente democratico».

Denominare una strada, infatti, è un'espressione di potere che perpetua nel paesaggio urbano la memoria di personaggi, date ed eventi giudicati meritevoli di onorificenza pubblica (Fantò, Muti, Pecorelli, 2021). Da diversi studi nazionali ed europei, tra questi si fa riferimento a "Mapping diversity", analisi condotta sulle trenta maggiori città europee, da cui è risultato che dei quasi 146mila nomi di strade mappate, più del 90% di quelle riguardanti le persone, sono dedicate a uomini. Dietro a questi numeri c'è un'ampia eterogeneità tra le città, anche se nessuna si avvicina a una sorta di parità di genere nei nomi delle strade. Stoccolma è in cima alla classifica con il 19,5% delle strade intitolate a donne, seguita da Copenaghen (13,4%) e Berlino (12,1%). La preponderanza di figure maschili nelle nostre strade non è solo la prova di un fatto storico e culturale, ma anche un processo, che contribuisce a perpetuare l'emarginazione dei contributi femminili nella storia, nell'arte, nella cultura o nelle scienze (Mapping diversity, 2023).

Complessivamente, le 30 città prese in considerazione onorano 2.791 donne. La Vergine Maria è il nome più frequente, con 365 dediche stradali, in 25 delle 30 città. Anche il secondo nome femminile più comune è religioso: Sant'Anna, a cui sono intitolate 35 strade in 19 città diverse. La maggior parte delle strade intitolate a una donna non onora una persona religiosa. Al contrario, circa la metà di queste strade sono intitolate a donne che hanno dato un contributo significativo nel campo della cultura, della scienza e delle arti, e la professione di scrittrice è la più comune. Lo studio rivela inoltre che Torino e Milano (le due città prese in considerazione a livello italiano), stazionano agli ultimi posti della classifica (5,3% e 5% di strade intitolate a donne), appena più in alto di Atene, Praga e Debrecen. Torino ad esempio, di 1200 strade assegnate a persone, solo 64 sono dedicate a donne (Idem).

Venendo ora alle caratteristiche fisiche e sociali che dovrebbero possedere determinati spazi urbani per essere considerati equi e sicuri, nelle pagine seguenti verranno presentati i principali punti da tenere in considerazione per la progettazione degli stessi.

ILLUMINAZIONE

L'illuminazione è un fattore di grande rilevanza per la sicurezza urbana, poiché riduce il senso di insicurezza e l'oggettivo rischio di essere vittime di aggressioni o altri atti criminali. È essenziale progettare un sistema di illuminazione uniforme, evitando la presenza di zone buie o effetti abbaglianti, destinando maggiore luce ai marciapiedi e alle piste ciclabili rispetto alla carreggiata. La distribuzione della luce in ambiente urbano dovrebbe essere diffusa, preferibilmente a un livello basso, ma con la flessibilità di intensificarla al passaggio delle persone grazie a accensioni regolate da rilevatori di presenze. (Peroglio, Dughera, Melis, 2013). Questa strategia consente di conciliare le esigenze di sicurezza con quelle di efficienza energetica. Si possono distinguere due tipologie di luoghi di aggregazione: quelli diurni e quelli serali/notturni.

Figura 22-23: Illuminazione su Corso Duca degli Abruzzi con lampioni a rilevazione di presenze, Torino, 2013

Disponibile in: https://www.cr.piemonte.it/dwd/organismi/cons_elet/2013/manuale_La_citta_sicura.pdf

Figura 24 (pagina a fianco in basso): Piazza IV marzo, Torino, 2023
Foto scattata dall'autrice

Figura 25 (pagina a fianco in alto): Giardini di Piazza d'Armi, 2016
Disponibile su: <https://www.torinoxl.com/parco-cavalieri-di-vittorio-veneto/>

I luoghi di aggregazione diurni, frequentati anche nel pomeriggio, in inverno, diventano presto bui. Si osserva che, in generale, gli spazi con illuminazione insufficiente tendono ad essere poco frequentati, se non completamente evitati, anche quando situati nel centro città. Spesso, queste circostanze favoriscono la presenza di attività illegali. Pertanto, è essenziale garantire un'illuminazione adeguata per tutte le vie, con particolare attenzione ai percorsi obbligati per raggiungere i mezzi pubblici o le automobili parcheggiate.



I luoghi di aggregazione serale e notturna vengono scelti generalmente per la loro attrattiva, definita ad esempio dalla presenza di locali e bar, sia per la facilità di utilizzo del luogo stesso, correlata anche al livello di illuminazione. (Idem).

In generale, oltre agli interventi sull'illuminazione e visibilità, la migliore garanzia di sicurezza negli spazi pubblici è data dal mix funzionale, cioè dalla coesistenza di attività eterogenee con orari diversificati e dalla presenza di flussi di traffico di vario tipo, soprattutto quello lento e moderato (pedoni, biciclette, linee di trasporto pubblico, strade a percorrenza mista), i quali possono svolgere una funzione di sorveglianza spontanea.



PERMEABILITA' VISUALE

La permeabilità visuale consente di mantenere un controllo sull'ambiente circostante e di percepire possibili pericoli. È quindi cruciale adottare alcune precauzioni, come evitare barriere protettive e barriere visive (quali ringhiere, muretti o siepi alte), angoli troppo accentuati ed evitare di posizionare accessi rientranti tra due muri. Una particolare attenzione dovrebbe essere dedicata alla selezione e alla manutenzione degli elementi verdi, essenziali come componenti di arredo urbano con impatto visivo positivo, ma potenzialmente rischiosi per la limitazione della visibilità reciproca. Si potrebbero preferire, ad esempio, siepi che non formano una barriera continua, consentendo periodicamente aperture che fungono sia da vie di fuga che da "finestre" di controllo naturali.

MOBILITA' e ACCESSIBILITA'

Una accessibilità ottimale e una rete viaria capillare sono elementi fondamentali per facilitare i flussi di movimento, contribuendo così a generare vitalità, sorveglianza spontanea e, di conseguenza, una maggiore sicurezza nelle città. E' cruciale evitare discontinuità sia nella rete stradale che nei percorsi pedonali.

La mancanza di accessibilità può contribuire alla segregazione spaziale, creando zone isolate in cui si concentrano problematiche sociali. Nella pianificazione dell'accessibilità di un'area, è essenziale considerare i collegamenti con le funzioni esistenti in città, come luoghi di lavoro, servizi (scuole, ospedali, uffici postali, ecc.), commercio e strutture per il tempo libero. Inoltre, occorre tenere presente che l'isolamento comporta difficoltà di intervento per i servizi pubblici, compresi quelli per la prevenzione sociale e della criminalità (Agis, 2007).



Nel caso di un nuovo insediamento, la sua progettazione non deve interrompere il sistema esistente di strade e di movimenti, ma, al contrario, deve garantire collegamenti e continuità dei flussi, per accrescere la vitalità, e, quindi, il controllo spontaneo. Ad esempio, nel recupero di un'area industriale dismessa (nella figura? in alto a destra si crea una discontinuità del tracciato urbano esistente), la struttura viaria proposta deve essere coerente con il tracciato urbano circostante e creare continuità con le strade adiacenti. Il progetto deve tendere a ricucire la trama urbana per migliorare la mobilità nell'area (Agis, 2007).

Figura 26 (in alto a destra): Rappresentazione di un nuovo ipotetico complesso residenziale (non esistente) che rompe la continuità del tracciato urbano esistente, 2007
Disponibile in: <https://sicurezza-toscana.it/documents/2367475/0/Politecnico+di+Milano>

PERCORSI E LUOGHI PROTETTI

La capacità di comprendere immediatamente l'organizzazione di un luogo e di vedere cosa c'è in fondo ad una strada è importante per sentirsi sicuri e per essere sicuri.

Infatti il doversi concentrare sulla direzione da trovare, riduce la capacità di percezione del rischio. Una configurazione confusa rende inoltre più ardua la fuga. Nelle aree esistenti, per ovviare all'eventuale mancanza di chiarezza e di continuità, possono essere introdotti elementi di design atti a migliorare il senso di orientamento (Agis, 2007).

Riguardo i percorsi pedonali e ciclabili, il loro tracciato dovrebbe generare flussi che aumentano la vitalità, e dovrebbero essere studiati in relazione alle attività (spontanee e strutturate), in modo da rafforzarsi vicendevolmente.

Le strade a percorrenza mista (30 Km/h-zone 30), che combinano movimenti di auto, biciclette e pedoni, creano una maggiore densità di uso che genera vitalità e dunque controllo spontaneo.

Figura 27: Nuova area pedonale di Corso Marconi, Torino, 2023
Fonte: <https://www.lastampa.it/torino/2023/11/11/news/>



TRASPORTO PUBBLICO

I dati a livello di Unione Europea, mostrano che le donne sono le maggiori fruitrici del trasporto pubblico e compiono spostamenti più brevi e articolati nel quartiere di residenza o con i quartieri confinanti, gli uomini invece compiono spostamenti più lunghi e lineari. (Paoletti, Sansonetti, 2023).

I dati sulla pianificazione del trasporto pubblico, d'altra parte, raccontano che è questo secondo tipo di spostamento il modello più utilizzato dai policy maker, dimenticandosi molto spesso di lavorare su un servizio che vada incontro alle reali necessità dell'utenza, che è in maggioranza femminile.

La dimensione della povertà dei trasporti (mobility poverty) induce all'esclusione dall'opportunità di fruire di servizi, di cogliere offerte di lavoro, di vivere la cultura e lo spazio sociale (Idem). Senza contare che le zone urbane periferiche di norma meno servite dai trasporti pubblici sono quelle più popolate da persone povere e con background migratorio. In questo caso l'accesso al trasporto significa anche accesso al mercato del lavoro e alle opportunità di avere un'occupazione di qualità, oltre che di affrontare l'accesso ai servizi sanitari, educativi e culturali.

Dall'intervista condotta con la **Cristina Pronello**²³, ciò che è stato evidenziato è che «L'accesso ai mezzi di trasporto pubblico per donne con figli è sicuramente molto ridotto, ma bisogna allargare il concetto anche alla popolazione anziana disabile e a tutti coloro che svolgono funzioni di caregiving. I mezzi non sono pensati e progettati pensando alle donne ed è fondamentale un fatto culturale. Perché sempre noi donne dobbiamo curarci dei figli o degli anziani? Se questa realtà fosse diversa allora non sarebbe un problema di genere. Pertanto è un fatto puramente culturale, essendo che i primi progettisti, architetti, ingegneri erano uomini, essi hanno pensato a dei modelli di trasporto costruiti sulle loro esigenze». La Pronello continua poi evidenziando il maggior problema che affligge attualmente le aziende di trasporti italiane, e più nello specifico quella torinese GTT «Teniamo conto sempre del contesto di cui parliamo, ad esempio Torino ha un'azienda di trasporto pubblico che è in difficoltà finanziaria. Mancano i fondi per rinnovare il parco autobus e quindi si tende a prioritizzare il funzionamento dei mezzi rimanendo all'interno del budget. Sicuramente i mezzi più recenti, sono maggiormente accessibili e inclusi, oltre che sostenibili, ma non è

²³ Cristina Pronello è una professoressa e ricercatrice al Politecnico di Torino, presso il Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST)

possibile creare delle linee di trasporto e definirle "completamente accessibili", proprio perchè il parco autobus è limitato e i bus vengano posizionati a seconda dell'esigenza su linee diverse. L'unico mezzo di trasporto pubblico totalmente accessibile a Torino (quando funzionano gli ascensori), è la metropolitana». La Pronello, conclude confermando come tutti gli altri intervistati, la problematica maggiore nello sviluppo di politiche, che esse siano di genere o di qualsiasi altro tipo «Nel caso dei trasporti i dati di mobilità sono proprio quelli che mancano di più in assoluto e sono gli unici che dovrebbero essere considerati per poter progettare bene un sistema di trasporto che sia una linea o che siano nodi. Spesso ci si ritrova a progettare linee e sviluppare progetti con dati minimi, quindi è chiaro che siamo sempre in condizioni estremamente sub-ottimali quando si tratta di progettazione».

Negli ultimi anni, sono aumentate le considerazioni di genere nelle politiche dei trasporti. In particolare, a livello europeo, la Commissione per i trasporti interni dell'UNECE (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite) ha predisposto un documento di implementazione di questi argomenti, in cui vengono definiti:

- **Le maggiori problematiche** nel settore dei trasporti **riguardo l'integra-**

zione del tema del genere;

- **Le sfide future;**
- **Le possibili azioni** da mettere in campo in progetti e politiche.

Ad esempio, molti studi hanno iniziato ad esplorare il tema del coinvolgimento nel processo decisionale in materia di trasporti. Un altro insieme di considerazioni includono discussioni sul rapporto tra comportamento di viaggio delle donne e la pratica della pianificazione e progettazione di linee e nodi che permettano una maggiore sicurezza e facilità di viaggio.

Infatti un sistema di trasporti funzionante sarebbe in grado di supportare una maggiore inclusione sociale, consentendo alle persone di partecipare attivamente alla vita pubblica, indipendentemente dal loro genere, luogo di residenza e dalla loro posizione socio-economica. Nel trasporto pubblico esiste un rischio molto alto di molestie sessuali sia per le donne sia per le persone Lgbtqia+, che potrebbe essere mitigato introducendo una prospettiva di genere nel disegno delle infrastrutture e nella pianificazione dei trasporti, mettendo in atto attività di formazione per il personale e campagne sensibilizzazione per i passeggeri. (FRA, 2020).

Venendo ad un esempio sulla città di

Torino, durante l'intervista con **Cristiana Rossignolo**²⁴ è emerso che *«lavorando con il Progetto TONite nell'area di Aurora, è stato inevitabile venire a contatto con le diverse problematiche che caratterizzano l'area. Sicuramente una delle principali è il problema dello spaccio, che negli ultimi tempi ha cambiato localizzazione, stazionando ora, -tra gli altri punti- alla fermata della linea tramviaria del 4, quella precedente al Ponte Mosca. Di per sé, la linea risulta poco sicura, sono capitate di frequente situazioni spiacevoli e pericolose che hanno interessato gli utenti del trasporto, ma ora si aggiunge alla già precaria sicurezza interna al mezzo anche la mancanza di controllo esternamente ad esso. Infatti molti degli utenti, al momento preferiscono scendere alla fermata precedente o quella successiva, proprio per la presenza di spacciatori, che nonostante vi sia la frequente presenza di pattuglie delle forze dell'ordine, non accennano a spostarsi. Questo ci insegna appunto, che in determinate situazioni non basta quel tipo di presidio.*

²⁴ Professoressa di Geografia Urbana, Consigliere del Rettore per il Laboratorio Didattico e il Centro Linguistico, Urban Research & Practice Associate Editor, AuroraLAB

Ovviamente chi ha la peggio, sono le donne che scarsamente frequentano questo luogo proprio per l'elevata percezione di insicurezza». La Rossignolo prosegue nella descrizione dell'area dicendo *«tra l'altro capita spesso che ci siano risse fuori dai negozi di quell'area. Pertanto gli abitanti degli edifici circostanti sono fortemente in difficoltà perché si ritrovano lo spaccio interno non solo al quartiere, ma spesso interno alle loro case, nelle cantine, come ci hanno raccontato alcuni di loro. In queste situazioni, il tema della mancanza di presidio è rilevante per il quartiere. Questa non è l'unica situazione spiacevole che la città di Torino deve affrontare, ma evidentemente dovrebbe dare delle risposte, che non si limitino allo spostare le problematiche come appunto lo spaccio in altre aree della città».*

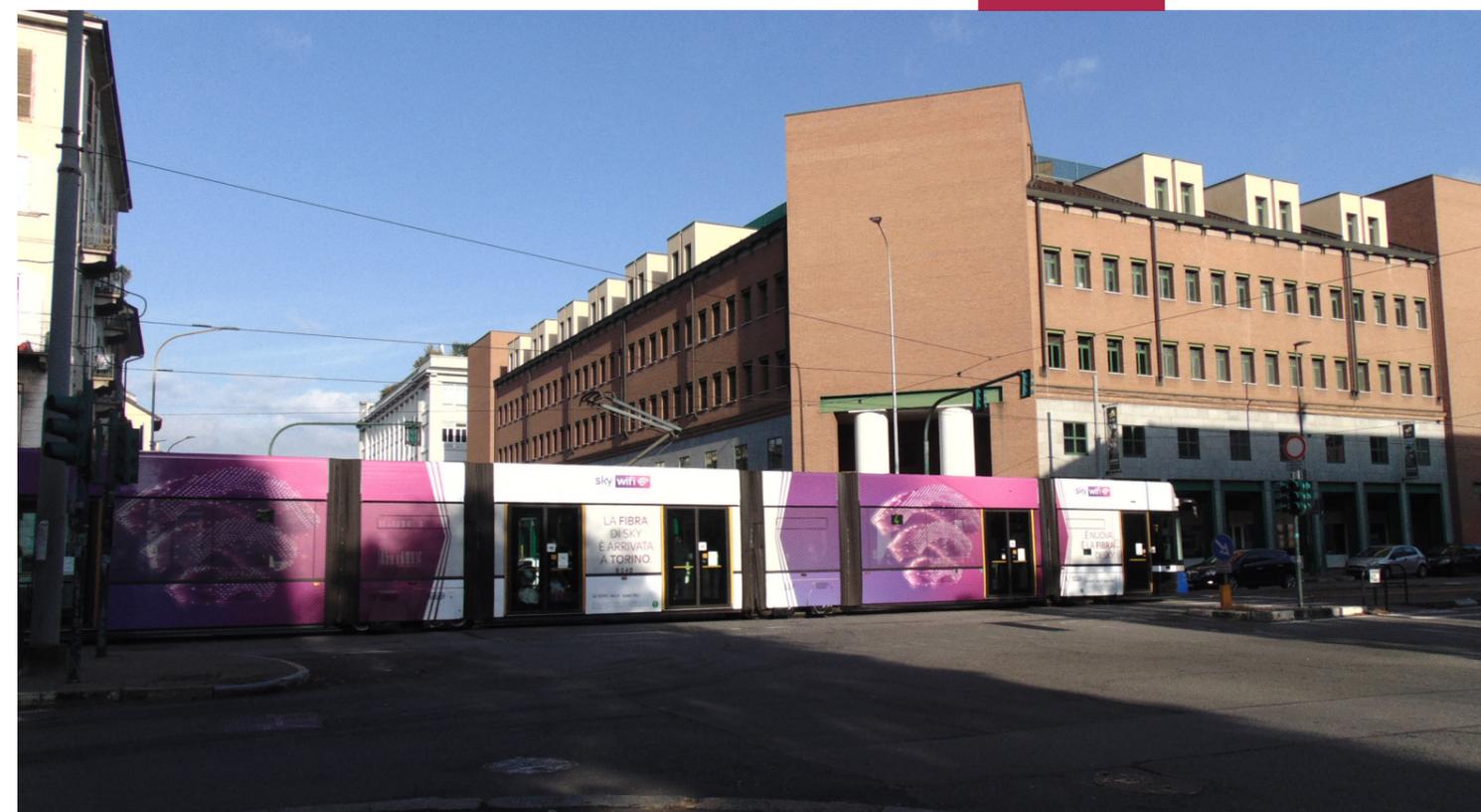
E' importante porre l'attenzione su aspetti come la coerenza di orari e connessioni con la giornata tipo delle famiglie, verificare l'esistenza di percorsi protetti, servizi di scuolabus, connessioni e la disponibilità di informazioni (Paoletti, Sansonetti, 2023).

Si deve dunque studiare nel dettaglio l'ubicazione delle fermate, che devono essere vicine ad edifici d'abitazione o ad aree con attività e sicuri, che non attraversino aree prive di controllo spontaneo, come ad esempio passaggi stretti, sottopassaggi, cavalcavia, parcheggi, ecc. L'aumento della sicurezza alle fermate degli autobus può essere ottenuto anche attraverso una buona informazione sugli orari, in modo da ridurre i tempi di attesa (che aumentano la vulnerabilità); anche i numeri identificativi delle fermate, le mappe dei dintorni e i telefoni di emergenza aiutano gli utilizzatori a sentirsi più sicuri (Agis, 2007).

Figura 28: Palina di chiamata SOS alla fermata del bus 67 a Torino, 2023
Foto scattata dall'autrice



Figura 29: tram 4, Corso Giulio Cesare Torino, 2023
Foto di Arianna Erbetta



SORVEGLIANZA

Esistono tre modalità di sorveglianza dello spazio urbano a seconda delle caratteristiche di un luogo.

La sorveglianza spontanea riguarda il controllo informale esercitato dalle persone stesse, ovvero meccanismi spontanei di reciproca attenzione. A questi si aggiungono: operatori in contatto diretto con il pubblico (quali gli impiegati di servizi pubblici) e rappresentanti dei residenti (associazioni territoriali, portavoce dei residenti). (Agis, 2007).

La sorveglianza formale è esercitata dalla polizia e dai servizi di vigilanza privata. Anche i mediatori, gli educatori e gli operatori sociali partecipano a questo livello di sorveglianza, seppur con obiettivi diversi. Ognuna di queste categorie opera secondo diverse modalità (presenza costante, pattugliamento, a piedi, in bicicletta, in auto). (Idem).

La sorveglianza tecnologica concerne gli strumenti o i sistemi tecnici utilizzati per monitorare e difendere uno spazio.

Riguarda principalmente i sistemi di videosorveglianza, ma anche gli strumenti di controllo degli accessi o di difesa passiva, quali gli allarmi. (Ibidem).

Figura 30: Sistema di sorveglianza formale esercitata dalla Polizia di Stato al Parco del Valentino, Torino
Disponibile su: <https://www.lastampa.it/torino/2022/04/10/news/>



Il tema della sorveglianza è risultato centrale per tutti gli intervistati che hanno espresso il loro accordo sul fatto che la sorveglianza formale e la videosorveglianza siano misure certamente utili, ma finì a se stesse se non combinate con quella spontanea.

Più nello specifico **Fabio Armao** ha detto a riguardo *«Per dare una percezione di maggior sicurezza e poi concretizzarla, è sicuramente utile il pattugliamento della polizia nei vari quartieri e l'introduzione di sistemi di videosorveglianza. E' importante però rendersi conto che non sono l'unica soluzione, in quanto spesso essi tendono a spostare il problema. Le tecnologie servono semmai - e in effetti si stanno rivelando utili - a risolvere reati. Fondamentalmente però le videocamere non hanno mai impedito che si commettesse, per esempio una violenza sulle donne, ma nella migliore*

delle ipotesi hanno permesso di trovare i colpevoli. È quindi uno strumento utile, nell'ex post». Armao continua poi affrontando il tema della presenza delle istituzioni sul territorio «c'è sempre meno attenzione alla dimensione più strettamente urbanistica. Per esempio la situazione delle periferie urbane, in particolare la presenza o meno delle istituzioni, che possono essere tradotte in presenza di uffici o luoghi dove si possano affrontare questo tipo di tematiche con la cittadinanza, come ad esempio gli uffici della circoscrizione con sportelli appositi per l'interazione con la cittadinanza».

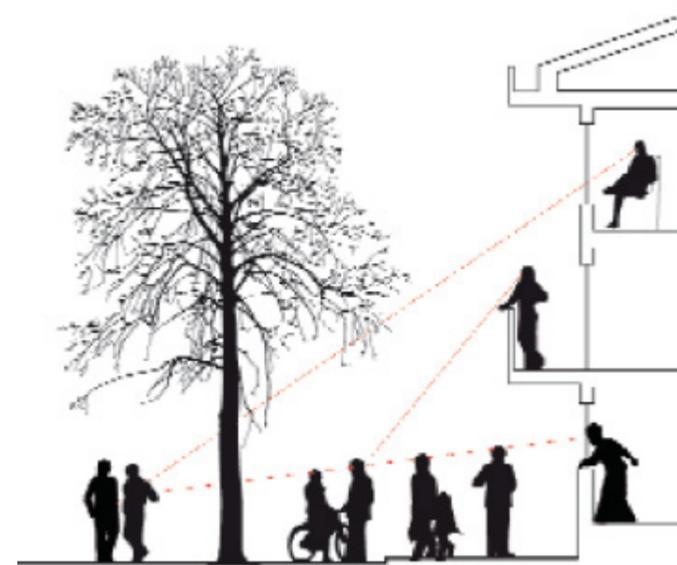


Figura 31: Rappresentazione del controllo spontaneo sullo spazio pubblico, attraverso finestre e parapetti degli edifici sullo spazio pubblico, 2007
Disponibile in: <https://sicurezza-toscana.it/documents/2367475/0/Politecnico+di+Milano>

Il controllo spontaneo dipende dalle caratteristiche dello spazio, tuttavia è possibile prevedere strumenti per rafforzarlo quali, ad esempio, l'attivazione delle reti di vicinato (portavoce dei residenti, carte di vicinato, ecc.) o specifiche attività (feste di quartiere, ecc.). Inoltre negli edifici residenziali, i piani terra dovrebbe permettere sia la destinazione residenziale che quella commerciale. In modo tale da sostituire le attività che chiudono con abitazioni, evitando il senso di abbandono e la riduzione di sorveglianza generati dai piani terra vuoti; e viceversa si potranno aprire attività per animare le strade residenziali, in grado di garantire un presidio continuo. (Agis, 2007). L'impiego simultaneo di vari strumenti di sorveglianza implica la necessità di coordinamento e, in alcuni casi, richiede anche modalità strutturate di cooperazione, come incontri periodici o convenzioni. Ciò può implicare la promozione del dialogo tra entità diverse, come i servizi di prevenzione sociale e gli organi del sistema giudiziario (Idem). In alternativa, potrebbe significare la pianificazione e l'organizzazione delle modalità condivise per l'utilizzo dei sistemi di videosorveglianza al fine di monitorare un'area specifica.

COINVOLGIMENTO E PARTECIPAZIONE

Poiché non si può pensare che tutta la città sia riprogettata con criteri di sicurezza urbana, è fondamentale agire contestualmente sulla socialità, l'integrazione e la vitalità dei quartieri, per ricreare una città gradevole. (Pereglio, Dughera, Melis, 2013).

Un metodo efficace è la progettazione partecipata, che tra i suoi obiettivi deve avere quello di coinvolgere i cittadini, e nel caso specifico di progetti di genere, le donne nelle diverse tappe dell'analisi del contesto, della programmazione e della realizzazione delle misure, per poter infine individuare gli interventi più rispondenti ai bisogni della popolazione.

La comunicazione può creare relazioni di fiducia e di prossimità tra i gestori dell'area e gli utilizzatori. Il coinvolgimento garantisce il loro sostegno al progetto e permette il raggiungimento dell'approvazione della comunità rispetto ad un modo di operare.

Come sottolineato da Anna Prat durante l'intervista «in vista di nuovi progetti più o meno ampi, è fondamentale che si attivino dei processi partecipati con la comunità, proprio per ascoltare esigenze e bisogni». Anche la Professoressa Rossignolo, avendo preso parte attivamente agli incontri di quartiere per il progetto TONite, ha riscontrato quanto «è importante per i cittadini, in particolare le donne, avere dei momenti di ascolto, proprio per creare coesione tra la popolazione della comunità. I progetti di TONite, seppur molto piccoli e puntuali, hanno aiutato le diverse popolazioni etniche a venire in contatto le une con le altre e capire le esigenze di diverse fasce di residenti, che spesso vengono escluse nei momenti decisionali».

Figura 31: Locandina di incontro partecipato per il progetto TONite, 2020
Disponibile su: <https://tonite.eu/>



TONITE

IMMAGINIAMO E
PROGETTIAMO
INSIEME
IL LUNGO DORA!



2.2.5 Analisi dei dati del sondaggio sulla percezione di sicurezza a livello urbano

A conclusione di questa seconda parte della tesi, vorrei proporre i risultati di un sondaggio a cui hanno partecipato 55 persone, per avere un'idea del livello di percezione di sicurezza delle stesse nell'ambiente urbano. Il sondaggio è stato proposto tramite Instagram, pertanto la popolazione copre diverse fasce di età ed entrambe i sessi. Hanno risposto alle domande 35 donne e 20 uomini (grafico 21).

Alla prima domanda "Hai mai subito molestie (verbali o fisiche) o ti sei mai sentito* infastidit* da atteggiamenti da parte di sconosciuti?" solo 14 persone (cioè il 25%) hanno risposto no di cui 3 femmine e 11 maschi, il restante 75% ha subito almeno una molestia (le femmine sono 32 sul totale di 35, mentre gli uomini sono 9 sul totale di 20), pertanto non solo le donne hanno avuto a che fare con molestie o fastidio provocato da sconosciuti (grafico 22).

A chi ha risposto positivamente alla domanda precedente è stato chiesto "In quale orario ti sono capitati questi fatti?" Le risposte sono molto varie e generalmente si spalmano abbastanza uniformemente tra gli orari pomeridiani, serali e notturni (grafico 23).

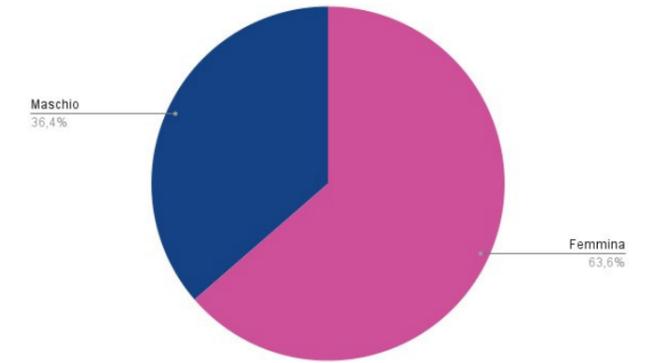


Grafico 21: % di risposte al sondaggio per sesso
Fonte: Elaborazione propria su dati raccolti via sondaggio Instagram

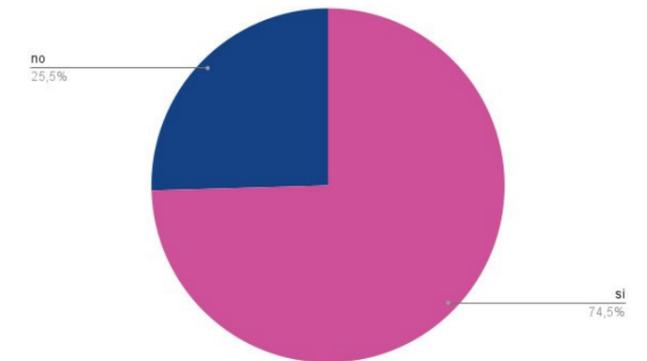


Grafico 22: % di risposte alla domanda "Hai mai subito molestie (verbali o fisiche) o ti sei mai sentito* infastidit* da atteggiamenti da parte di sconosciuti?"
Fonte: Elaborazione propria su dati raccolti via sondaggio Instagram

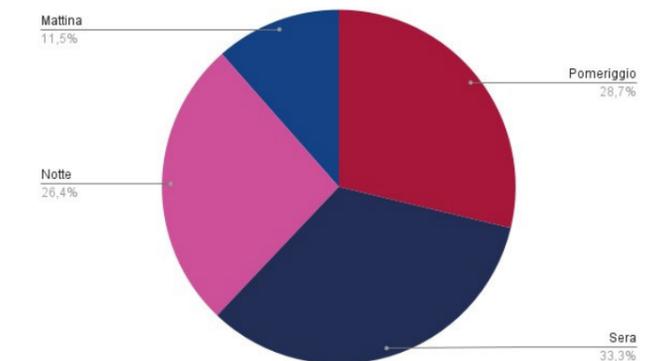


Grafico 23: % di risposte alla domanda "In quale orario ti sono capitati questi fatti?" da atteggiamenti da parte di sconosciuti?"
Fonte: Elaborazione propria su dati raccolti via sondaggio Instagram

Per chi avesse subito molestie almeno una volta nella sua vita, ha risposto anche alla domanda "Dove ti sono capitati questi fatti?". Gli intervistati hanno affermato che le molestie sono accadute principalmente "per strada", "sui mezzi pubblici/bus", "nei locali pubblici/discoteca/bar", confermando quanto detto nei precedenti paragrafi: la pianificazione e un maggiore controllo dei servizi di trasporto è fondamentale per garantire un buon livello di sicurezza, che evidentemente attualmente risulta insufficiente. Allo stesso modo anche le strade e gli spazi pubblici aperti hanno bisogno di un maggior controllo e manutenzione, che dovrebbe partire dall'incremento di illuminazione, per garantire un grado minimo di sicurezza o percezione di essa.

E' inoltre risultato, che chi ha a disposizione un'auto privata, preferisce usare questo mezzo di trasporto in orari serali/notturni, perchè ritiene che i mezzi pubblici notturni siano poco sicuri e il servizio della linea metropolitana chiude molto presto.

Strade e luoghi aperti	34
Luoghi chiusi pubblici/privati	9
Mezzi pubblici	9

Tabella 3: % di risposte alla domanda "Dove ti sono capitati questi fatti?" da atteggiamenti da parte di sconosciuti?"
Fonte: Elaborazione propria su dati raccolti via sondaggio Instagram

Dai dati raccolti nel sondaggio riguardo la domanda "Chi o che cosa ti rende insicuro* quando ti muovi di sera/notte per la città?" è risultato che diciannove donne su trentacinque (ben più della metà) hanno timore di poter andare incontro a situazioni spiacevoli date dall'incontro di uomini. Questo è un timore radicato, presumibilmente causato dai fatti di cronaca accaduti e che continuano ad accadere o per esperienze pregresse.

L'altra risposta data per la maggiore dagli intervistati, indipendentemente dal sesso, è quella della "scarsa illuminazione/luoghi bui". Di seguito, una nuvola di parole mette in evidenza le parole più usate per rispondere al quesito.



Chi o che cosa ci rende insicuri di notte in città?





PARTE 3
Casi studio

3.1 I tre casi studio

3.1.1 Introduzione ai casi studio

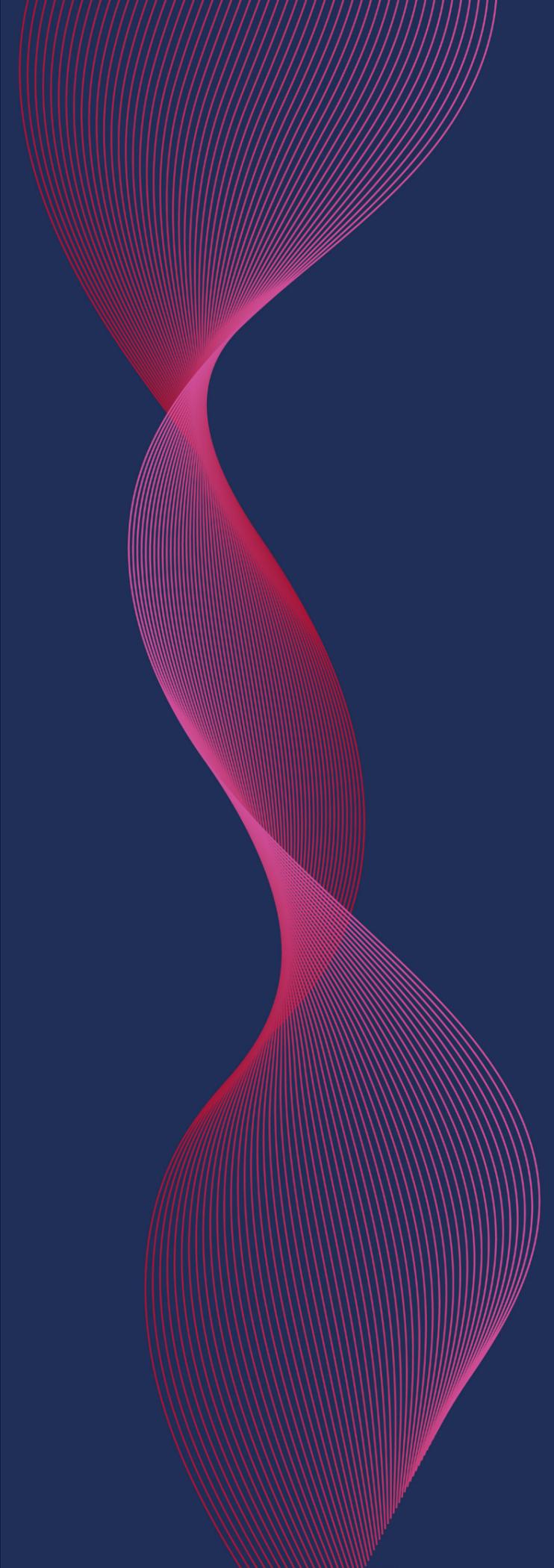
L'ultima parte della tesi, contiene le analisi di tre casi studio europei, Vienna, Barcellona e Umeå (in Svezia), che si sono distinti, seppur con caratteristiche ed obiettivi diversi, per aver messo in atto sistematicamente pratiche urbane di genere virtuose. Le esperienze differiscono per sistemi politico-istituzionali, approccio, governance, soggetti promotori, attori coinvolti, tipologia risorse umane e finanziarie impiegate. In questo capitolo non si intende comparare i vari casi studio, in quanto le differenze renderebbero questo esercizio inefficace, ma l'obiettivo è quello di comprendere le esperienze di gender mainstreaming nei governi locali, al fine di estrarre spunti utili sul dibattito dell'uguaglianza di genere nella costruzione di città più sicure e accessibili a tutti, e capire se a livello italiano esistono pratiche o approcci simili. In questo contesto, l'eterogeneità che caratterizza le varie esperienze rappresenta una risorsa importante, contribuendo a delineare un quadro ampio di pratiche, politiche e strategie che altrove hanno portato a risultati interessanti.

Per ciascun caso, vengono presentati l'avvio delle politiche, il sistema di governance, un focus specifico sull'azione di genere nel contesto locale e i fattori-chiave di sviluppo.

Il caso di Vienna, la cui amministrazione ha posto particolare attenzione ai numerosi progetti-pilota nell'ambito della pianificazione territoriale, e quindi si è concentrata inizialmente su un settore specifico delle politiche. In seguito ha poi mirato a diffondere il gender mainstreaming in altre aree di intervento e di governo.

Il caso di Barcellona, con un'enfasi nella mappatura del tessuto associativo locale e nella stesura del II Plan per la justicia de género, illustra il modo in cui l'Amministrazione ha favorito e guidato processi fortemente partecipativi e interattivi.

Il caso di Umeå, incentrato sull'iniziativa "gendered landscape" comprende gran parte dei progetti attuati dalla Città nei suoi 30 anni di politiche di genere, e rappresenta un esempio dell'approccio basato su progetti. In questo modo si è implementato il gender mainstreaming a livello sperimentale, introducendo successivamente nuove modalità di programmazione che sarebbe stato difficile istituire senza aver prima evidenziato gli effetti positivi delle diverse azioni.



Vienna

3.2 Vienna

3.2.1 L'avvio delle politiche

L'approccio di genere all'urbanistica scardina il pensiero unico della "città degli uomini" e apre a nuovi modelli e proposte che cambiano anche il modo di progettare (Torino città per le donne, 2023). A fare da apripista è stata la città di Vienna, la sua esperienza per la promozione dell'inclusività di genere è una delle più significative e longeve. È stata riconosciuta nel 2008 da UN-Habitat tra le migliori pratiche sociali per il miglioramento degli ambienti di vita.

A Vienna le urbaniste Eva Kail²⁵ e Jutta Kleedorfer nel 1991 organizzarono una mostra fotografica per mostrare come le donne -una casalinga turca, una studentessa su sedia a rotelle, una madre single, una ragazza giovane, e donne anziane- vivevano la città, sollevando la questione degli spazi sicuri e la libertà di movimento. (Leda Kenny, 2023). La mostra mise in luce come la vita quotidiana femminile fosse influenzata dalla configurazione dello spazio pubblico e dalla sua progettazione.

“Le politiche di genere sono efficaci solo nella misura in cui non rimangono circoscritte a uno o pochi ambiti di intervento o strutture organizzative”

Il successo riscosso dalla mostra, indusse un dibattito pubblico locale e sovra-locale con l'idea che lo stile di pianificazione tradizionale - realizzato e orientato esclusivamente da maschi, bianchi, di classe media, impegnati in lavori full-time, automuniti e senza responsabilità di cura (Idem) - non considerasse i bisogni e i desideri di altre tipologie di persone. Pertanto, a partire da questo evento, si ebbe la costituzione, nel 1992, dell'Ufficio delle donne. Esso diede l'avvio ad un processo di innovazioni organizzative: dalla gestione delle risorse umane alla pianificazione, le politiche per il mercato del lavoro, la sanità, la formazione. In tal modo è maturata la consapevolezza che le politiche di genere sono efficaci solo nella misura in cui non rimangono circoscritte a uno o pochi ambiti di intervento o strutture organizzative (Idem).

Le questioni di genere dovrebbero essere rese quanto più intersettoriali, in modo tale da evolvere verso un approccio di gender mainstreaming.

Di fondamentale importanza nella città di Vienna, fu il bando di concorso aperto solo a progettiste, fondato sul principio di un abitare pensato "dalle donne per le donne".

La proposta vincitrice fu il masterplan "Frauen-Werk-Stadt I" di Franziska Ulmann caratterizzato dalla varietà delle unità proposte, dalla contiguità tra spazi privati e condivisi come cortili, piazza centrale, villaggio comune, strade residenziali e per il gioco, campi di gioco e giardini, dalla dotazione di attrezzature e servizi pubblici (Kenny, 2023).

Il successo del primo progetto porterà poi la città di Vienna a realizzare oltre sessanta progetti pilota riconducibili a un'idea di urbanistica di genere, facendone una città pioniera e, ad oggi, la più avanzata in Europa.

IL SISTEMA DI GOVERNANCE PER L'UGUAGLIANZA DI GENERE

• **Executive Office del Group for Organisation, Safety and Security:** una struttura per l'uguaglianza di genere posizionata al livello dell'alta dirigenza con la nomina di una project manager alla sua guida. Questa figura ha il compito di sviluppare obiettivi strategici in collaborazione con soggetti chiave, tra cui l'Assessore comunale alle questioni femminili e i vertici dirigenziali. Al fine di rispondere alla crescente richiesta di informazioni, consulenza e formazione nell'intera amministrazione, vengono istituiti un coordinamento centrale e un pool di esperti di genere.

• **Executive Group for Construction and Technology:** si tratta di un'altra struttura posta a livello di alta dirigenza, chiamata Competence Centre overall urban planning, Smart City Strategy, participation, gender planning.

• **Gender Budgeting Unit:** una struttura che opera all'interno del Financial Affairs Department e che ogni anno redige un rapporto sulle questioni di genere interne all'amministrazione.

• **Altri soggetti:** società civile, associazioni femministe, educatori (per la raccolta di informazioni e dati qualitativi). Essi inoltre, hanno preso attivamente parte ai progetti abitativi, per i quali erano stati previsti dei momenti partecipativi volti alla raccolta di idee e proposte, poi recepite dalle équipes di progettazione.

²⁵ Urbanista e oggi figura di spicco del mainstreaming di genere (attualmente a capo del Competence Centre overall urban planning, Smart City Strategy, participation, gender planning).

3.2.2 I progetti pilota

○ HOUSING

Il progetto Frauen-Werk-Stadt I ("Donne - Lavoro - Città") - firmato da Franziska Ullmann, Gisela Podreka, Elsa Prochazka e Liselotte Peretti- parte da una serie di indagini quantitative e qualitative che fanno emergere bisogni e desideri delle donne. Il progetto pone come focus la facilitazione della vita quotidiana delle donne, attraverso la realizzazione di un insieme di palazzi, circondati da cortili verdi e semipubblici, che ospitano 357 appartamenti. Le soluzioni progettuali consentono alle donne di controllare, dalle proprie abitazioni, i bambini che possono giocare autonomamente nelle aree-gioco protette. (Torino città per le donne, 2023). Una lavanderia comune è collocata sul tetto dell'edificio, all'interno di uno spazio luminoso e condiviso che favorisce la socializzazione contrastando l'usuale tendenza a relegare tali funzioni in ambienti poco accoglienti. Inoltre, all'interno del complesso sono presenti una scuola materna, una farmacia e uno studio medico. (Barzi, 2015).

Il complesso, si trova nelle vicinanze dei trasporti pubblici per facilitare lo svolgimento delle commissioni e l'accesso a scuola e al lavoro.



Tra il 2001 e il 2004 un altro plesso residenziale, il Frauen-Werk-Stadt II di 134 appartamenti progettato dall'arch. Christine Zwingl, è stato realizzato in una zona più centrale della Città, con i medesimi obiettivi del progetto precedente. Rispetto all'esperienza passata, si sono previsti anche ambienti per riunioni e l'intera progettazione ha abbattuto completamente le barriere architettoniche, in modo tale da destinare appartamenti assistiti per le persone anziane. Sono offerte anche soluzioni abitative per donne a basso reddito. (Torino città per le donne, 2023).

Tra questi due progetti, si muove anche il Ro*sa Women's Cohousing, curato dall'arch. Sabine Pollack su iniziativa pubblica e con una forte collaborazione con le associazioni femministe (Idem). La progettazione partecipata è il tratto distintivo di questa iniziativa, avvenuta grazie ad incontri e dibattiti tra associazioni femministe, l'ente preposto alla costruzione di alloggi sovvenzionati, l'Associazione per l'edilizia abitativa, al fine di raccogliere le preferenze abitative della popolazione (appartamenti piccoli, accessibilità, aree comuni, ampie zone di connessione tra spazi privati e spazi pubblici).

Figura 32-33-34 (partendo dall'alto): I diversi spazi del complesso Frauen-Werk-Stadt I, 2013
Disponibile su: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women>

o SPAZI PUBBLICI: PARCHI, AREE VEDI E PIAZZE

Dal 1996, il Gender Mainstreaming viene applicato anche alla progettazione della rete dei parchi urbani. Si avvia uno studio per analizzare le differenti modalità di utilizzo dei parchi a seconda del genere, arrivando a constatare che a partire dalla preadolescenza le ragazze non utilizzano più tali spazi perché le poche aree-gioco disponibili sono appannaggio dei ragazzi e l'attrezzatura esistente è comunque più adatta alle attività maschili. (Torino città per le donne, 2023).

Tra il 1996 e il 2000 vengono ridisegnati sei parchi, con l'obiettivo di accrescere la presenza femminile e ampliare il "raggio d'azione" delle ragazze, coinvolgendole nella progettazione (Idem). La riqualificazione ha accresciuto i percorsi pedonali, realizzato campi sportivi, suddiviso le aree più grandi in zone piccole tematizzandole a seconda delle diverse esigenze, aumentato l'illuminazione e accresciuto la visibilità.

Nel 2007, sulla base di un nuovo studio condotto, l'amministrazione pubblica delle linee-guida, che accolgono anche le esigenze della popolazione più anziana in tema di aree verdi. (Barzi, 2015).



Tra il 2016 e il 2020 ha luogo la riqualificazione della Reumannplatz, sempre mediante un approccio partecipativo con il coinvolgimento attivo dei residenti del quartiere Favoriten (Idem), dei frequentatori della piazza (compresi gli esercenti, i migranti e i senza-tetto), della scuola di zona e supportati da un'équipe composta da architetti-paesaggisti multilingue.

L'idea progettuale è stata oggetto di una consultazione pubblica realizzata attraverso "Caffè di progettazione" e tavoli allestiti in tre punti della piazza che espongono le fotografie dei possibili allestimenti su cui la popolazione esprime la propria preferenza (Torino città per le donne, 2023).



Oltre agli elementi di svago e attrezzature sportive "classiche", è stato inserito anche un palcoscenico per attività culturali e di intrattenimento, espressamente richiesto dalle ragazze di una scuola coinvolta, e orti e giardini messi a disposizione delle donne che avevano manifestato il desiderio di svolgere attività di cura del verde (Idem).



Figura 35-36-37 (partendo dall'alto): Riqualificazione della piazza Reumannplatz, 2020
Disponibile su: <https://kurier.at/chronik/wien/endlich-platz-am-reumannplatz/401027447>

MOBILITA' E TRASPORTI

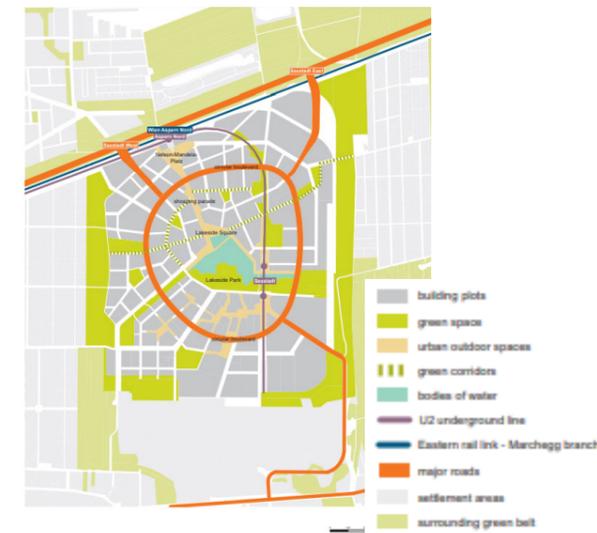
Nel 1999, l'Amministrazione conduce un'analisi sull'uso dei mezzi di trasporto nel IX Distretto dimostrando che gli spostamenti delle donne sono più complessi di quelli degli uomini: legati al lavoro, all'accompagnamento di persone non autosufficienti (bambini e anziani), per la spesa; ovvero spostamenti plurimi a piedi o con mezzi pubblici. L'amministrazione decide quindi di rafforzare la mobilità pedonale e facilitare l'accesso ai mezzi di trasporto attraverso una serie di iniziative: vennero realizzati marciapiedi più spaziosi e infrastrutture che facilitassero l'accesso alle intersezioni del trasporto pubblico, dove anche chi spinge un passeggino o una sedia a rotelle possa raggiungere ed utilizzare facilmente i mezzi in transito (Barzi, 2015); vennero programmati i semafori utilizzando velocità di calcolo ridotte nei quartieri delle residenze per anziani; si individuò il grado di classe illuminotecnica a seconda del luogo (per esempio alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico); si realizzarono attività di formazione per il personale addetto al trasporto pubblico per sensibilizzarlo sui bisogni di sicurezza delle viaggiatrici. (Torino città per le donne, 2023).

PIANIFICAZIONE PER AREE

La pianificazione in ottica di genere nel 2002 subisce un salto di scala, inseguito all'intervento di riqualificazione del distretto Mariahilf, rinominato dall'Assessore alla pianificazione e alla mobilità quale "Distretto pilota del Gender Mainstreaming". Il progetto comincia con un'analisi minuziosa dei 37 km di rete dei percorsi pedonali che mette in luce gli elementi di qualità e quelli deficitari. Tra il 2003 e il 2005, oltre ad interventi fisici -tra cui l'allargamento di 1.000 metri di marciapiedi, la realizzazione di 40 incroci stradali e 5 marciapiedi senza barriere; l'installazione di lampioni nei punti più vulnerabili identificati dalle passeggiate notturne; il ridisegno di due piccole piazze e nove aree con panchine- viene pubblicato dall'amministrazione un kit completo di strumenti metodologici (Idem).



Sulla scia di questi interventi, più recente è partito il progetto di Lake City Aspern, che in passato ospitava un aeroporto, ed ora è una grande area residenziale in via di sviluppo a 14 chilometri dal centro, la cui costruzione è stata avviata nel 2014 e sarà completata nel 2028. (Leon, 2021). L'idea è di realizzare una "città dai 15 minuti", che dovrebbe ospitare 20mila abitazioni e altrettanti uffici.

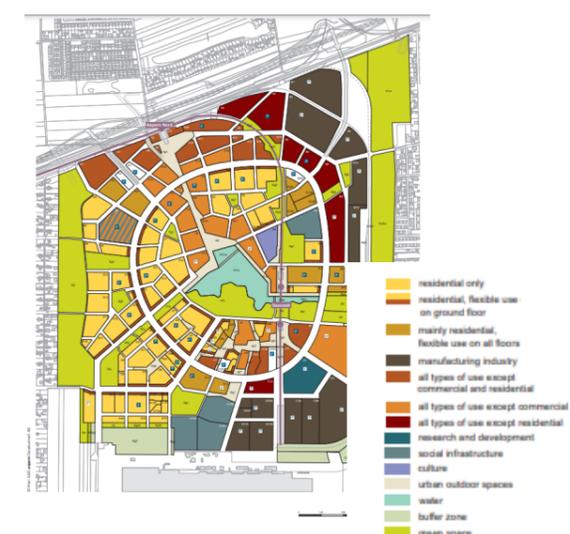


Questa città nella città è realizzata da un unico costruttore e accoglierà elementi della pianificazione di genere sia nella parte residenziale che nel settore mobilità, negli spazi pubblici e nella toponomastica (Idem). Tutte le strade della zona porteranno nomi di donne – passeggiata Janis Joplin, piazza Hannah Arendt, parco Pippi Calzelunghe – e si snoderanno intorno a un lago balneabile.



Figura 38-39-40 (sopra): Estratti del Masterplan di Lake City Aspern- Elementi principali, Trasporto pubblico, Usi e funzioni, 2017
Disponibile in: <https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/>

Figura 41-42 (a sinistra e sotto): vista di alcuni edifici già realizzati a Lake City Aspern, 2021
Disponibile su: <https://www.smartcitiesworld.net/commercial-buildings/>



3.2.3 Gli elementi fondamentali

◦ **SOSTEGNO POLITICO E ISTITUZIONALE**

Il forte sostegno politico è stato seguito da un ingente stanziamento di fondi e innovazioni nell'organizzazione interna all'amministrazione. All'interno dei diversi uffici (di nuova istituzione e non), vengono scelti funzionari con il ruolo di consiglieri sulle pari opportunità.

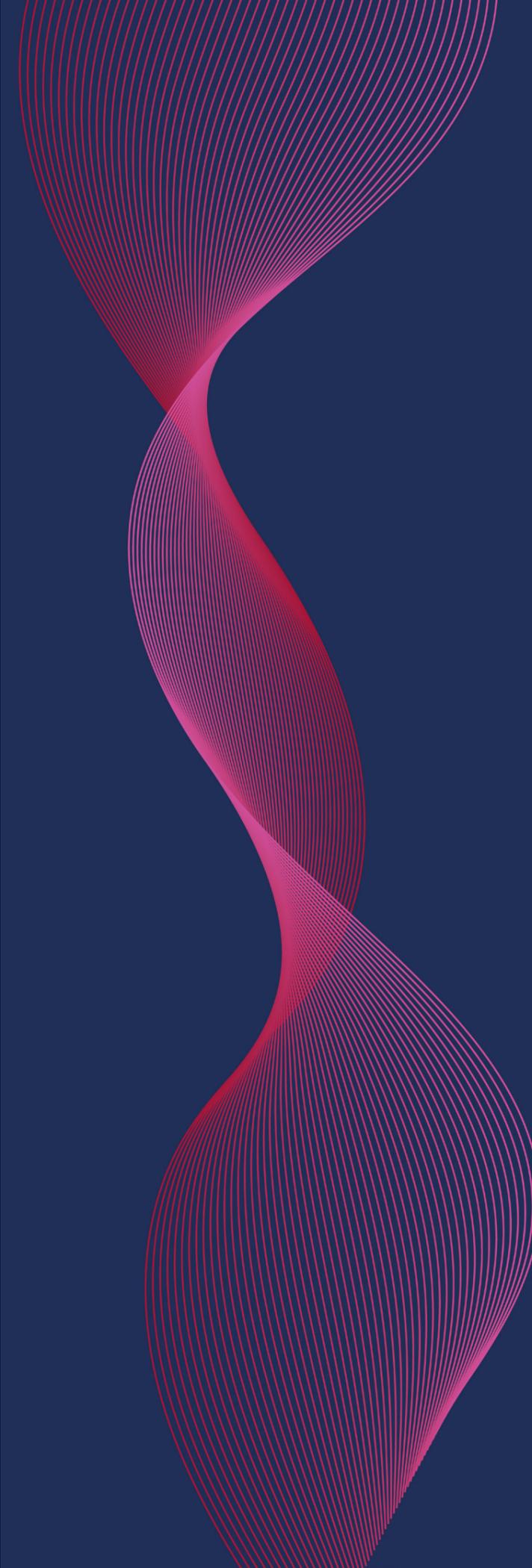
Numerose iniziative, pianificatorie e regolamentative, si susseguono negli anni, tra cui l'elaborazione della strategia di genere della città e l'introduzione del bilancio di genere (Idem).

◦ **CONDIVISIONE DELLE CONOSCENZE**

Per promuovere la consapevolezza della parità di genere e della sua efficacia nella pianificazione di azioni e progetti di sviluppo territoriale, la Città attribuisce notevole importanza alla creazione e diffusione di strumenti quali manuali, raccomandazioni, elenchi di criteri e linee guida. Ne sono un esempio: il *Manuale per il Gender Mainstreaming nella Pianificazione e nello Sviluppo Urbano* (pubblicato nel 2013) (Torino città per le donne, 2023), le *Linee-guida per la progettazione dei parchi pubblici del 2007*, il *Gender Mainstreaming - made easy del 2021*, manuale di riferimento con check-list, strumenti e materiali di supporto per facilitare l'implementazione dell'integrazione di genere.

◦ **GENDER BUDGETING**

I fattori-chiave del budget di genere per la sua efficace implementazione sono: la disponibilità dei dati adeguati per poter analizzare lo stato dell'arte e programmare azioni e politiche correttive; un sostegno significativo da parte dei leader politici; la sensibilizzazione e la formazione di dirigenti e funzionari attraverso corsi di formazione, supporto continuo per la definizione di indicatori e misure; incontri periodici per favorire lo scambio di opinioni e la condivisione di pratiche (Idem).



Barcellona

3.3 Barcellona

3.3.1 L'avvio delle politiche

All'esempio di Vienna hanno dato seguito altre città a livello internazionale. Una delle prime regioni europee a sperimentare un approccio femminista alla pianificazione urbana è stata la Catalogna, in particolare Barcellona, dove nel 2004 viene approvata la Ley de barrios (legge dei quartieri), in cui venivano identificati otto punti fondamentali, di cui il numero sei era quello sull'uguaglianza di genere nell'uso dello spazio urbano e delle sue infrastrutture (Kenny, 2023).

Il Comune si impegna a sostenere le cause femministe e LGBTQ+, coinvolgendo attivamente la società civile e esplorando nuove prospettive per promuovere una migliore qualità di vita per tutti. L'obiettivo principale è rivedere la cultura istituzionale al fine di eliminare le discriminazioni.

L'esperienza di Barcellona si distingue per due elementi fondamentali: la vivacità dell'azione istituzionale e la partecipazione attiva del variegato panorama associativo, che si dedica alle questioni legate alla parità di genere e al femminismo. (Torino città per le donne, 2023).

IL SISTEMA DI GOVERNANCE PER L'UGUAGLIANZA DI GENERE

• **Direzioni amministrative:** *La Direcció de Servicios de Género y Políticas del Tiempo* promuove la policy di gender mainstreaming e gli strumenti e ricerche per favorire un'organizzazione della società che migliori la qualità della vita delle persone, promuova l'uguaglianza e la conciliazione tra famiglia e lavoro. In quest'ottica si pone il focus sulla gestione del tempo, che è un elemento cruciale con importanti risvolti nel settore dell'economia della cura e dell'assistenza.

La Dirección de servicios de feminismos y LGBTI, dell' Area de derechos sociales justicia global, feminism y LGBTI copre le politiche e le azioni di promozione dei diritti delle donne, combatte le disuguaglianze di genere e la violenza e la discriminazione e difende i diritti politici, economici e sociali delle donne e della comunità LGBTI. L'obiettivo è porre fine alla discriminazione contro il sessismo in tutti i settori della vita quotidiana, come lo sport, il lavoro, la scuola, la cultura, ecc. (Torino città per le donne, 2023).

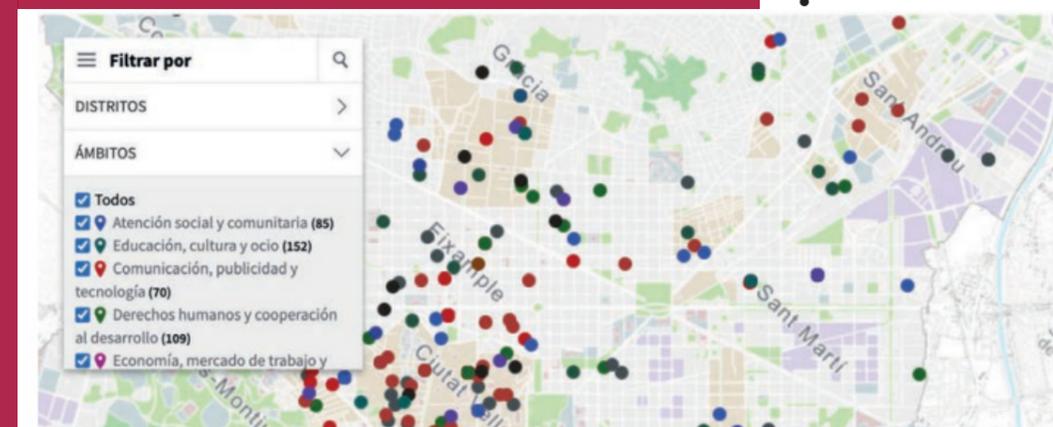
• **Organi consultivi:** *Consejo de las mujeres*, fondato nel 1994 con l'obiettivo di contribuire e arricchire la prospettiva di genere in tutte le politiche dell'amministrazione. La sua natura è consultiva e partecipativa: le proposte avanzate, pertanto, non sono vincolanti. Il Consejo è organizzato in due commissioni: una plenaria (massimo organo rappresentativo) e una permanente con funzioni operative tra cui la

proposta di creazione di gruppi di lavoro.

Il Consejo municipal LGBTI, istituito nel 2004, (per la prima volta a livello nazionale un governo municipale si dota di un consiglio di partecipazione per l'area della diversità sessuale e di genere), ha l'obiettivo di promuovere la parità dei diritti, la libertà e il riconoscimento sociale delle persone LGBTI. Composto da rappresentanti delle associazioni LGBTI della città, rappresentanti dei partiti politici e dei sindacati, e il personale comunale dei dipartimenti maggiormente coinvolti nelle politiche di genere.

Gli obiettivi del Consejo municipal LGBTI sono: studiare, redigere relazioni e formulare proposte al fine di facilitare lo sviluppo di una città più equa; promuovere il coordinamento e la collaborazione tra enti, associazioni di cittadini, settori professionali e rappresentanti comunali; conoscere e discutere le azioni comunali che aiutano a promuovere i contributi della comunità LGBTI in tutte le sfere (sociale, culturale, politica, ecc.) (Idem).

Figura 43: Mappa web delle associazioni, 2017
Disponibile in: <https://assets.website-files.com/5f967cc8d0040f7c89747720/>



3.3.2 Processi interattivi e partecipativi

○ MAPPATURA DELLE ASSOCIAZIONI FEMMINISTE- I Plan por la Justicia de Genero 2016-2020

L'Amministrazione al fine di pianificare politiche per la parità di genere efficaci, in un'ottica partecipativa e integrata ha scelto di identificare e analizzare gli attori e i processi in campo, tramite la commissione di una gara pubblica (Kenny, 2023). La ricerca è avvenuta nel 2018 - nell'ambito del I Plan por la Justicia de Genero 2016-2020 e ha prodotto due outputs:

- **Un report** sulle caratteristiche delle entità e dei gruppi femministi e sulle loro modalità di partecipazione e interazione
- **Una mappa web delle organizzazioni femministe/femminili della città.** Il lavoro di ricerca è stato suddiviso in quattro fasi (figura 43): censimento delle associazioni; somministrazione di un questionario; elaborazione delle informazioni; costruzione della mappa interattiva.

◦ COINVOLGIMENTO E COPROGETTAZIONE- Il Plan por la justicia de género (2021)

Il secondo Plan, adottato nel 2021, rappresenta il principale strumento di cui si dota l'amministrazione per tutelare le diversità sessuali, di genere, culturali, religiose, funzionali o di origine. Esso incorpora gli insegnamenti appresi durante l'attuazione di quello precedente, così come i più recenti cambiamenti sociali. Il Piano è guidato da 6 principi che sono alla base delle azioni di governo per la parità di genere dell'attuale amministrazione: *gender mainstreaming*, *intersezionalità*, *partecipazione* e *co-progettazione*, *good governance*, *budget adeguati* e *co-responsabilità* e *prossimità* (Torino città per le donne, 2023). A partire da tali principi-guida, il Piano è articolato in quattro assi strategici:

- **Asse I “Cambiamento istituzionale”**, consolida il cambiamento organizzativo interno alle Istituzioni, messo in moto nel Piano precedente per garantire il mainstreaming di genere negli strumenti di gestione pubblica e nella cultura politica. (Ajuntament de Barcelona, 2021).
- **Asse II “Economia per la vita e organizzazione del tempo”** per la realizzazione di un modello economico più equo e più sostenibile dal

punto di vista sociale e ambientale (Idem).

- **Asse III “Città dei diritti”** si occupa di politiche che incidono sugli aspetti economici, sociali e culturali in cui si producono le disuguaglianze di genere, fissando obiettivi e promuovendo azioni di redistribuzione, rappresentanza e riconoscimento delle donne nel quadro della città (Ibidem).
- **Asse IV “Quartieri coesi e sostenibili”** si focalizza sulla promozione, in una prospettiva femminista e intersezionale, di quartieri e spazi urbani giusti, egualitari, sicuri e sostenibili (Ibid).

Attraverso questi quattro assi, il Piano si sviluppa mediante diverse interazioni, arrivando a coinvolgere circa 280 persone, 64 uffici comunali, organizzazioni e gruppi femminili e femministi e la cittadinanza (Ajuntament de Barcelona, 2021). Il processo di elaborazione del piano è durato circa 5 mesi ed è stato strutturato in cinque fasi: la prima per la *definizione del processo e dei contenuti*; la seconda per l'*analisi e definizione degli obiettivi*; la terza per la *definizione delle azioni*; la quarta per le *osservazioni*; la quinta per l'*approvazione*.

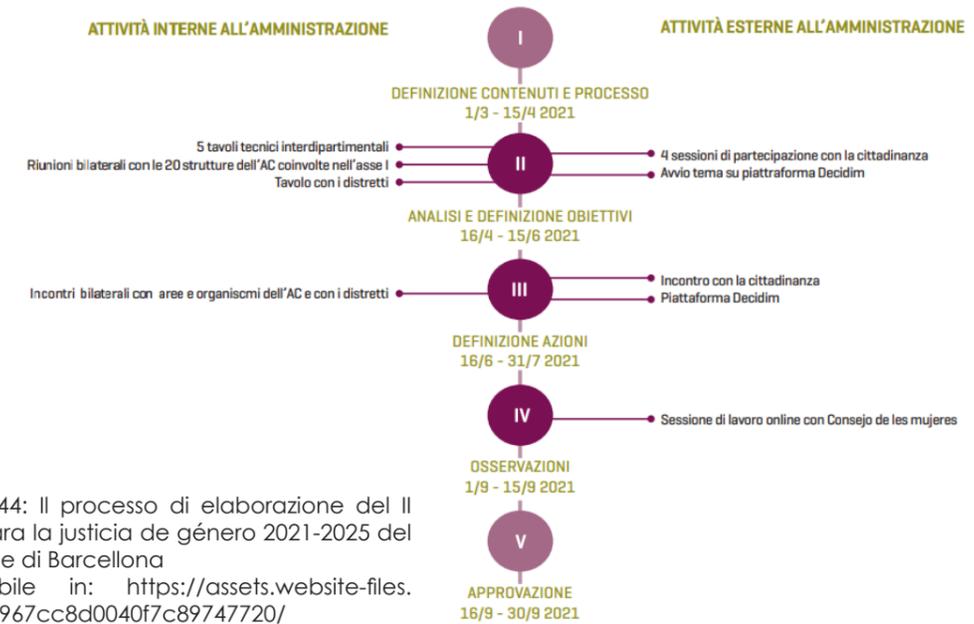


Figura 44: Il processo di elaborazione del II Plan para la justicia de género 2021-2025 del Comune di Barcellona
Disponibile in: <https://assets.website-files.com/5f967cc8d0040f7c89747720/>

Le fasi centrali del processo hanno visto il maggior coinvolgimento dei diversi portatori d'interessi, configurandosi come un percorso fortemente partecipato e condiviso, ma al tempo stesso agile in cui si sono affiancati la struttura responsabile del Piano (la Dirección de Género y Políticas del Tiempo), altri uffici dell'amministrazione e la cittadinanza.

◦ COLLECTIU PUNT 6

La Ley de Barrios (Legge dei Quartieri) venne approvata nel 2004 dalla città catalana. Esso è un documento di otto punti che lancia misure urbane e sociali, di cui il numero 6 è quello sull'uguaglianza di genere nell'uso dello spazio urbano e delle sue infrastrutture (Fazio Pellacchio, Copelli, 2023). Proprio da questo punto nasce nel 2006 il *Collectiu Punt 6*, un collettivo

di professioniste, composto da architetture, sociologhe e urbaniste, che opera congiuntamente nell'ambito accademico e sociale. La cooperativa propone corsi di formazione e approfondimento presso istituzioni e università, contribuendo a esplorare una visione innovativa di città. Il loro approccio si distingue per una prospettiva femminista intersezionale che pone al centro anche la dimensione ambientale (Idem).

Il collettivo partendo dagli studi di genere, elabora i criteri e le linee guida per rigenerare lo spazio urbano. Questa associazione, ha fatto scuola, e gli insegnamenti e le pratiche messe in atto dal gruppo di lavoro sono stati ripresi a livello internazionale nell'approfondimento e sviluppo delle politiche e progetti urbani nell'ottica di genere.

3.3.3 Gli elementi fondamentali

◦ **ORGANI CONSULTIVI**

Gli organi consultivi come il Consejo del las mujeres de Barcelona e il Consejo de mujeres de los Distritos sono strutture-chiave del gender mainstreaming barcellonese che da un lato garantiscono la rappresentanza delle associazioni e dei territori negli spazi istituzionali di policy making e dall'altro svolgono una funzione di advisory strategica nei confronti degli organi politici ed esecutivi dell'amministrazione. (Torino città per le donne, 2023).

◦ **TESSUTO ASSOCIATIVO**

Il tessuto associativo per la parità di genere e il femminismo, ricco e dinamico, è uno dei maggiori punti di forza della Città. Il lavoro svolto dalle diverse entità – consulenza sociale, abitativa e legale, assistenza sanitaria, formazione, mediazione culturale, orientamento e inserimento lavorativo, azioni di sensibilizzazione e divulgazione, ricerca, advocacy politica – è un patrimonio inestimabile per la città e i suoi organi di governo (Idem).

◦ **REGOLAMENTI, MANUALI, GUIDE E RACCOMANDAZIONI**

L'Amministrazione sostiene la diffusione della cultura sensibile al genere attraverso la creazione e la distribuzione di regolamenti, manuali e guide. Tra questi, spiccano cinque quaderni metodologici femministi e una Guida sull'uso non sessista del linguaggio. Tali documenti costituiscono un prezioso strumento di supporto per tutti gli attori coinvolti nella progettazione, implementazione e valutazione di azioni e politiche per promuovere la parità di genere.

3.4 Umeå

3.4.1 L'avvio delle politiche

La città di Umeå, in Svezia, rispetto ai precedenti casi studio ha delle dimensioni estensive e demografiche ridotte. Pertanto, è interessante capire come sia stato approcciato il tema di genere nelle politiche urbane, in un contesto completamente diverso.

In generale, la Svezia è una nazione particolarmente sensibile al tema della parità di genere, dove il gender mainstreaming permea l'azione politica in diversi ambiti: dai servizi sociali alle pensioni, al mercato del lavoro, dall'istruzione, alla politica estera (Torino città per le donne, 2023).

Verso la fine degli anni Settanta, il Consiglio Comunale di Umeå istituì una Commissione dedicata a agevolare il coordinamento e la supervisione delle questioni legate all'uguaglianza di genere. Il primo impegno significativo della Commissione fu la partecipazione a un progetto quinquennale promosso dal governo, in cui la Città fu selezionata come uno dei tre comuni-pilota in Svezia. Questi comuni erano chiamati a implementare misure concrete per promuovere la parità di genere nelle iniziative locali (Comune di Umeå, 2019).

Da allora, l'Amministrazione ha dedicato notevoli risorse umane e finanziarie. Dal 1989, una funzionaria per la parità di genere opera attivamente nel Dipartimento di Pianificazione urbana, collaborando strettamente con gli altri dipartimenti. In ciascun dipartimento, sono designati "responsabili di processo" incaricati di garantire il rispetto dei principi di uguaglianza nelle attività delle diverse strutture. Dal punto di vista finanziario, ogni anno viene allocato un impegno di circa 80.000 euro per coinvolgere esperti, produrre materiale informativo e organizzare incontri tematici (Idem). Anche il movimento locale è molto attivo, anche grazie ad un'Università progressista fortemente impegnata nella ricerca di genere.

Oggi la città dispone di una strategia (redatta nel 2011 e aggiornata nel 2017) con lo scopo di supportare le direzioni dell'amministrazione nella pianificazione di attività, misure e indicatori (Ibidem).

A tal fine, la strategia ha due obiettivi:

- **l'accrescimento della consapevolezza** delle diverse condizioni di vita delle donne e degli uomini (realizzando analisi differenziate per genere) **e pianificare servizi che tengano conto delle differenze** rilevate.
- **l'implementazione della Carta CEMR** sottoscritta nel 2008 attraverso cinque macro-aree strategiche in cui si articola la strategia: sostenibilità sociale e inclusione (articoli 15-18-22); apprendimento permanente (articolo 13), mercato del lavoro equo (articolo 18); sostegno al settore no-profit (articoli 20-5); sostenibilità economica, ecologica e sociale della comunità (articoli 19-24) (Torino città per le donne, 2023).

IL SISTEMA DI GOVERNANCE

- **Il Gender equality Committee:** commissione composta da 14 membri, in carica per tre anni, di natura permanente ed obbligatorio per gli organi decisionali su tutte le questioni inerenti alla parità di genere. È una "infrastruttura politica" unica: organi con incarichi simili sono presenti a Stoccolma e ad Eskilstuna ma in nessuno dei due casi vi è una tradizione così longeva (istituito alla fine degli anni '70).

- **Associazionismo:** la mobilitazione dei gruppi femministi locali ha prodotto esperienze molto significative: i programmi radiofonici femministi Radio Ellen e Radio Freja (dal 1981 al 2003); l'occupazione di Villa Gialla (1983), poi divenuta Casa per le donne; il festival femminista (dal 2000 al 2014) con conferenze, workshop e concerti; il centro anti-violenza inaugurato (2006); il pride organizzato dal 2000. Sono solo alcuni esempi di esperienze realizzate dalle associazioni femministe locali; la maggior parte con il sostegno attivo del Comune.

- **L'università:** nel 1976 è stato istituito un primo corso di studi "Questioni di ruolo di genere"; nel 1982 viene organizzata la prima grande conferenza scientifica sulla ricerca di genere in Svezia e nel 2001 un vero e proprio dipartimento dedicato agli studi di genere, l'Umeå Center for Gender Studies. Dal 2019, l'Università ha introdotto nuovi corsi che contribuiscono ad arricchire il programma di formazione destinato al personale comunale. L'obiettivo è integrare i principi di uguaglianza di genere nelle modalità di lavoro

3.4.2 Gendered Landscape

“Gendered Landscape” è un’iniziativa promossa dal 2009 dal comune di Umea, per mostrare gli effetti concreti del suo impegno per l’uguaglianza di genere. Il progetto consiste in un tour in autobus per visitatori, esperti e studiosi attraverso cui la città diventa il palcoscenico dell’uguaglianza (e della disuguaglianza) di genere (Torino città per le donne, 2023). Il tour aiuta a far crescere la consapevolezza di quanto il genere conti per l’infrastruttura fisica e sociale della città. L’osservazione e i sopralluoghi fanno prendere coscienza sullo sviluppo di una città equa: come si costruiscono nuovi tunnel, parchi giochi, luoghi di ritrovo, centri ricreativi, un trasporto pubblico locale efficace e uguale per tutti? (Idem). Di seguito verranno mostrati alcuni dei progetti più interessanti sviluppati nel corso degli anni.

o YOUTH PARK E FREEZONE

L’obiettivo di questi progetti è di incoraggiare le ragazze a vivere e sfruttare gli spazi ritenuti a “connotazione maschile”. Le ragazze spesso si sentono intimidite nell’entrare in luoghi in cui si svolgono attività stereotipicamente attribuite ai ragazzi, come lo skateboard (URBACT, 2023).

2023). Pertanto, per promuovere la partecipazione femminile all’utilizzo di questi spazi, il Comune ha utilizzato un approccio sensibile nella progettazione del nuovo skate park “Youth Park”, mediante tre caratteristiche.

- **Collocazione:** solitamente, gli skate park sono situati in ex aree industriali, che possono essere buie e poco frequentate. In questo caso invece, è situato lungo il fiume, in uno spazio ben frequentato e vicino a un centro giovanile.
- **Responsabilizzazione:** con la collaborazione del programma “you skate girl” fin dall’inizio del processo di riprogettazione, si è incorporato l’uso e il diritto delle bambine allo spazio fin dall’inizio.
- **Programmazione orientata al genere:** le regole del parco sono concordate tra tutti gli utenti, con l’aggiunta di eventi e programmi specifici per sole ragazze. La volontà di aumentare la presenza delle ragazze nelle aree comuni di Umeå ha condotto ad una ricerca che ha dimostrato che le adolescenti sono spesso sotto rappresentate negli spazi pubblici e che smettono di utilizzare gli impianti sportivi comunali in età più giovane rispetto ai ragazzi (URBACT, 2023).

Per questo motivo, il Comune ha deciso di progettare un nuovo spazio pubblico, chiamato “Freezone”, utilizzando un approccio partecipativo. Sono stati condotti dei focus group con ragazze di età compresa tra i 15 e i 20 anni e il risultato è stato uno spazio di relax per “uscire” in cui le opportunità di seduta, le altalene rotonde, sono progettate per corpi con un’altezza media di 165 cm (Idem).



Figura 45 (sotto): Youth Park, Umea, 2022
Disponibile su: <https://www.newlineskateparks.com/project/umea-youth-park/>

Figura 46 (a destra): Sazio Freezone, Umea, 2023
Disponibile su: <https://urbact.eu/taxonomy/term/1364?page=1>



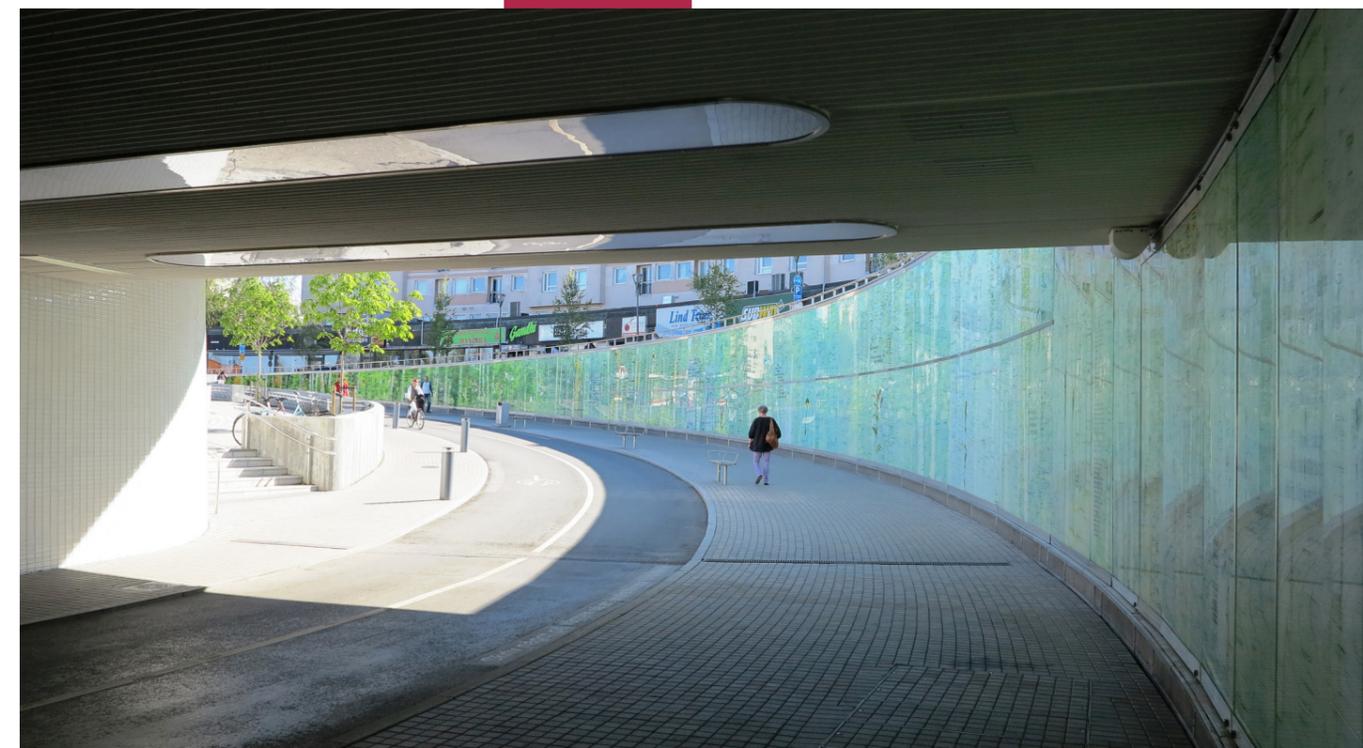
◦ LO STADIO GAMMLIAVALLEN

Sulla base dello studio condotto dalla Città nel 1999 che mostrava come gli impianti sportivi fossero utilizzati nel 70% dei casi da uomini, la Città ha deciso di cambiare le sue politiche, dando alle donne l'opportunità di praticare sport alle stesse condizioni degli uomini. Pertanto gli orari di allenamento vennero suddivisi in modo uniforme tra le squadre femminili e quelle maschili, adottando come criterio quello della divisione del proprio campionato: la squadra femminile – che partecipa a un campionato di livello più alto di quello della squadra maschile – ha potuto scegliere gli orari di allenamento liberamente (non solo, quindi, negli orari lasciati liberi dalla squadra maschile) (Torino città per le donne, 2023). Questo ha portato ad un incremento importante del numero di iscritte alla pratica calcistica, facendo capire che la questione degli orari degli allenamenti fosse la principale causa della minore partecipazione delle donne al gioco del calcio. Oggi, tutti gli impianti sportivi adottano il medesimo criterio per la distribuzione degli orari degli allenamenti (Idem).

◦ IL TUNNEL LEV

Il tunnel che collega il centro cittadino e il quartiere di Haga rappresenta un esempio di come la progettazione fisica degli spazi sia intrinsecamente connessa alle dinamiche e alle rappresentazioni del potere e del genere. In questo contesto, gli architetti hanno lavorato con l'obiettivo di garantire che chiunque percorra il tunnel lo faccia in modo sicuro. Elementi progettuali si mescolano con elementi artistici e culturali, creando uno spazio funzionale di grande valore. (fa-art, 2020). La presenza di abbondante luce, angoli arrotondati, un ingresso ampio e la riproduzione stereofonica dei discorsi della scrittrice locale Sara Lidman sono tutti elementi finalizzati a instillare un senso di sicurezza in un ambiente spesso percepito come potenzialmente pericoloso (Smart city Sweden, 2020). I passaggi pedonali e ciclabili hanno trasformato il tunnel in una vera attrazione, utilizzato non solo come percorso di transito, ma anche come luogo da esplorare e visitare.

Figura 47-48-49 (pagina a fianco): Il tunnel Lev visto da diverse prospettive, Umea, 2022
Disponibile su: <https://smartcitysweden.com/umea-builds-for-everyone-and-attracts-gender-equality-tourism/>



3.4.3 Gli elementi fondamentali

◦ **SOSTEGNO POLITICO**

L'impegno politico dell'amministrazione per la parità di genere costituisce l'aspetto più significativo nell'esperienza della cittadina svedese. Il Gender Equality Committee, operante in stretta collaborazione con il Consiglio comunale, svolge un ruolo chiave nell'impulso dell'Amministrazione e nella solida collaborazione con gli altri stakeholder locali.

Inoltre l'analisi approfondita delle condizioni di vita e dei fenomeni -basate su dati qualitativi e quantitativi disaggregati per genere- permette alla Città di costituire azioni, propedeutiche alle scelte politiche e, conseguentemente, alla gestione e alla valutazione dei progetti (Comune di Umea, 2019).

◦ **APPROCCIO PER PROGETTI**

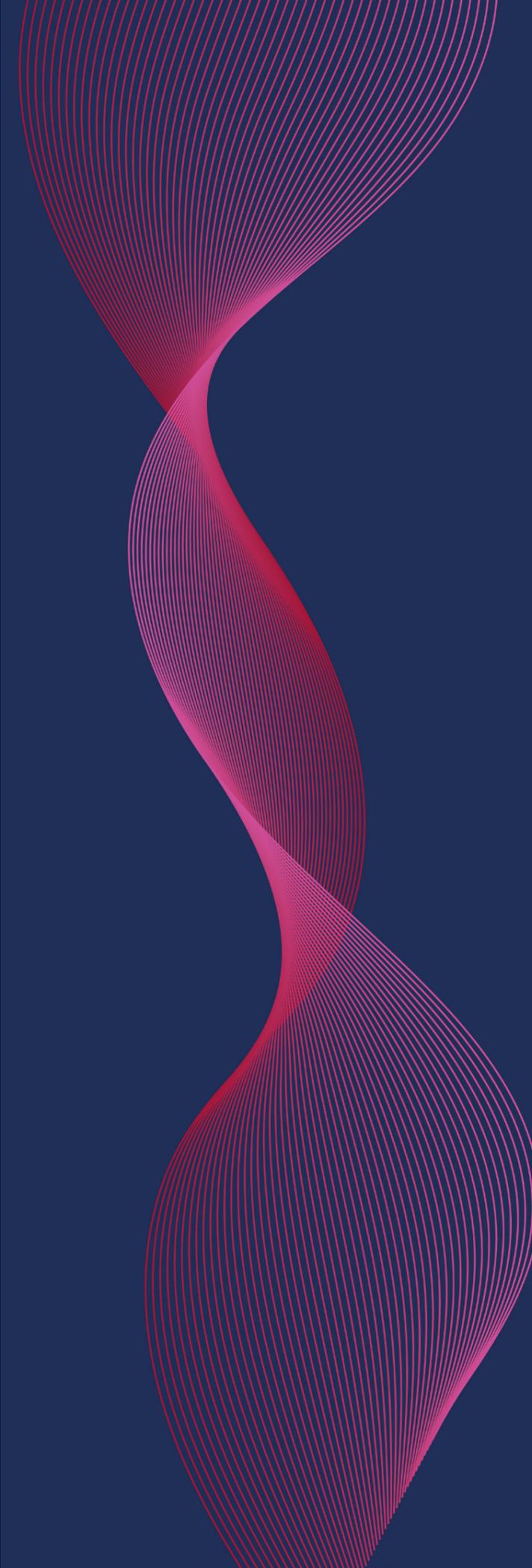
Il gender mainstreaming è stato diffuso dall'amministrazione innanzi tutto attraverso i progetti pilota. Questo approccio ha permesso di attuare diverse iniziative con varietà d'azione, scala d'intervento, attori coinvolti e investimenti sia economici che umani (Idem). La sfida di un approccio di questo genere consiste nella capacità di innescare, dopo la fase sperimentale, un autentico cambiamento politi-

co, amministrativo e culturale che rivoluzioni e ridefinisca le strutture, i ruoli e le funzioni di potere. (Torino città per le donne, 2023).

◦ **COLLABORAZIONE CON L'UNIVERSITÀ E LA SOCIETÀ CIVILE**

L'università e la società civile, nei trent'anni di progetti e politiche di genere messi in campo, hanno collaborato sistematicamente con l'amministrazione. Il Center for Gender Studies dell'Università supporta l'amministrazione nelle analisi propedeutiche che costituiscono la base per le decisioni della Commissione ed eroga formazione al personale politico e amministrativo (Idem).

La società civile è una risorsa importante per la programmazione e la realizzazione delle numerose iniziative, e permette un approccio "bottom-up" nella realizzazione delle politiche di genere. Non sono rari i casi in cui i progetti sostenuti dall'amministrazione siano partiti dai movimenti associativi del territorio (Ibidem).



...e in Italia?

3.5 In Italia

3.5.1 A che punto è l'Italia sul tema delle politiche di genere?

Inseguito all'analisi delle esperienze europee, caratterizzate da focus diversi e sviluppate con approcci differenti, viste le peculiarità delle singole città, in questo capitolo si proverà ad analizzare alcune esperienze italiane.

Partendo dal presupposto che in Italia, l'approccio di genere in materia urbanistica è ancora appannaggio di poche realtà cittadine, spiccano alcune ricerche e progetti interessanti. Essi talvolta si caratterizzano specificamente per l'utilizzo dell'ottica di genere nel rendere più sicura e praticabile la città per tutte le fasce di popolazione; altri pur non definendo tale caratteristica come prioritaria mettono in campo azioni (come il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini) che permettono di ascoltare i bisogni di tutti e sviluppare programmi a misura delle esigenze degli abitanti. Si sottolinea infine, che questi progetti non hanno natura sistematica come ad esempio i casi studio analizzati precedentemente, ma sono piuttosto azioni fisiche puntuali e difficilmente estese a scala comunale o anche solo di quartiere.

3.5.2 Atlante di genere a Milano: Milano Gender Atlas

Milano Atlante di genere è parte della più ampia ricerca Sex & the City, commissionata da Milano Urban Center nel 2020 e nasce dall'urgenza di esplorare un campo d'indagine che intrecci gli studi urbani e gli studi di genere. L'obiettivo che si propone è quello di decostruire lo spazio urbano contemporaneo milanese attraverso lenti di osservazione specifiche che consentano di leggere le risposte che le città, e Milano in particolare, offrono alle esigenze delle donne e alle minoranze di genere. Ne sortisce uno strumento teorico e pratico per pianificare contesti più inclusivi e attenti alle necessità dei molteplici soggetti e dei differenti corpi che abitano lo spazio urbano. (Andreola, Muzzonigro 2022).



L'atlante dà il via a un'indagine di natura qualitativa su Milano: attraverso interviste, dialoghi, incontri pubblici, la mappatura di Milano si arricchisce di sguardi e punti di vista, attività e servizi, progetti e iniziative attenti alle esigenze di donne e minoranze di genere (Idem). Al contempo, la ricerca si avvale di dati quantitativi, acquisiti dalle banche dati del Comune e del Tribunale di Milano, della Regione Lombardia, dalle indagini ISTAT, Censis.

Per comprendere più da vicino la condizione femminile milanese, l'"Atlante di genere di Milano" analizza sette temi che scorporano la questione di genere nella città:

- **lo spazio domestico;**
- **lo spazio pubblico;**
- **il lavoro;**
- **il sex work;**
- **la sanità**

Per ciascuna lente l'Atlante intercetta spazialmente i luoghi relativi al tema trattato. La ricerca incrocia i dati fisici (mappature geolocalizzate) con i dati statistici ottenuti di volta in volta dalle fonti più opportune, ma anche con prese di parola dirette da parte di chi anima i luoghi intercettati (Ibidem).

Nel condurre il lavoro, come riportato da Muzzonigro e Andreola, è emersa una sostanziale carenza di dati divisi per genere, questione di cui abbiamo già avuto riscontro nelle varie interviste utilizzate nella stesura delle tesi. Per tale ragione nel 2021, nel contesto della ricerca, è stato diffuso un questionario online, *"Il genere e l'uso della città"*. Lo scopo del questionario era di comprendere se vi fosse una differenza nell'uso e nella percezione della città da parte dei diversi generi.

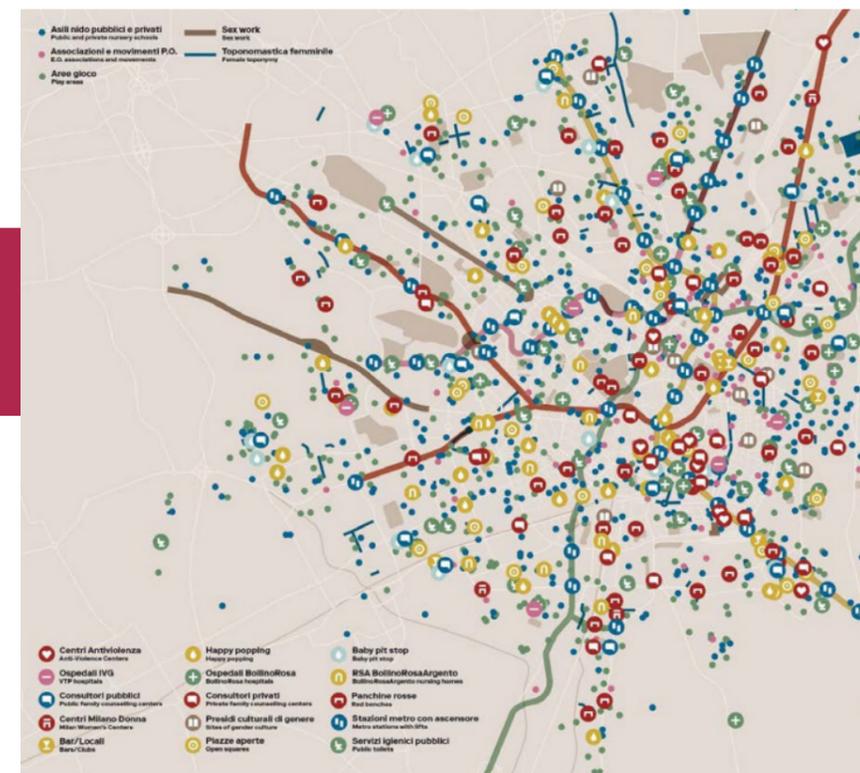


Figura 50 (pagina a fianco): Milano Gender Atlas, Milano, 2021
Disponibile su: [https://sexandthecity.space/2022/01/13/milan-gender-atlas-out-](https://sexandthecity.space/2022/01/13/milan-gender-atlas-out-now/)

Figura 51 (a sinistra): Mappatura dei "servizi pubblici per tutti i corpi", Milano Gender Atlas, Milano, 2021
Disponibile su: [https://sexandthecity.space/2022/01/13/milan-gender-atlas-out-](https://sexandthecity.space/2022/01/13/milan-gender-atlas-out-now/)

A partire da questa indagine, diverse sono le evoluzioni cui la ricerca da luogo: l'obiettivo principale è quello di fornire all'amministrazione pubblica strumenti, idee e consapevolezza affinché le questioni di genere diventino un argomento strutturale nelle decisioni sulla città.

Un ulteriore obiettivo, relativamente alle politiche urbane, è la capacità di tradurre le pratiche di auto-determinazione "bottom-up" in politiche pubbliche, in un processo di costruzione collettiva di identità. Occorre in questo senso creare un campo di dialogo aperto con l'amministrazione, costruendo insieme scenari progettuali aderenti alle necessità di una società in trasformazione. Ricollegandosi quindi alle pratiche dei casi studio visti precedentemente, l'atlante di genere è sicuramente un buon punto di partenza, nella condivisione di un "manuale" per enti pubblici e privati per tentare un approccio inclusivo a diversi settori tematici che riguardano la città.

3.5.3 Verso un atlante di genere di Bologna

Seguendo l'esempio di Milano, il Comune di Bologna, in collaborazione con enti e associazioni femministe coordina il progetto "Verso un atlante di genere. Prospettive femministe per costruire città sicure", co-finanziato dalla Regione Emilia-Romagna. Il progetto ha lo scopo di:

- **migliorare la capacità del territorio di supportare le fasce della popolazione femminile** a rischio di emarginazione sociale e quindi maggiormente esposte a diverse forme di violenza e discriminazione (sex and the city, 2023);
- **consolidare il processo di costruzione di spazi pubblici realmente sicuri e plurali**, che tengano conto delle esigenze delle diverse persone che li attraversano (Idem).

Come per il progetto milanese, anche quello bolognese attraverso il raccoglimento di dati (sia mediante un questionario online e offline, che con il coinvolgimento delle realtà attive sul territorio) indaga le molteplici dimensioni della sicurezza urbana: sicurezza abitativa, economica, diritto alla salute, sicurezza nello spazio pubblico e violenza di genere.

Grazie alla raccolta dei dati e alla creazione dell'atlante, sarà possibile costruire una mappatura di genere della città, utile poi a supportare la programmazione delle politiche in un'ottica di genere e la formulazione di proposte concrete per prevenire fenomeni di discriminazione e violenza di genere (Idem).

3.5.5 Verso il Gender Equality Plan di Torino

A livello Nazionale, non sono ancora molti i comuni (soprattutto quelli maggiori come ad esempio le città metropolitane) che hanno adottato un Gender Equality Plan. La sua importanza risiede primariamente negli obiettivi e azioni volte ad assicurare l'uguaglianza di genere e prevedere l'integrazione di quest'ottica nell'attività di realizzazione delle politiche, ma anche la possibilità per i soggetti che lo adottano (enti pubblici e privati) di accedere ai finanziamenti derivanti da Horizon Europe²⁶. In tutti i casi studio europei visti precedentemente, l'adozione di un piano generale per l'uguaglianza di genere nell'amministrazione, adottato a livello comunale, è prassi e risiede alla base

²⁶ Horizon Europe è il Programma quadro dell'Unione europea per la ricerca e l'innovazione per il periodo 2021-2027.

di tutti gli altri progetti e politiche urbane sviluppati in un'ottica di genere nel tempo. A tal proposito, per adempiere a quanto richiesto dalla Commissione Europea, la Città di Torino ha predisposto il Piano per la Parità di Genere per il periodo 2022-2024.

La Città di Torino è impegnata nel favorire la parità di genere e contrastare il fenomeno della violenza nei confronti delle donne, attraverso più attività specifiche (corsi di sensibilizzazione e formazione ai tutti i/le dipendenti) e da ultimo aver introdotto la funzione Gender City Manager con specifico regolamento (deliberazione C.C. n. 596/21 del 12/07/2021) all'interno della propria organizzazione e aver approvato il Protocollo per una comunicazione non discriminatoria (deliberazione Giunta Comunale n. 938/2021 del 30/9/2021) (Città di Torino, 2023).

Proprio a proposito di questa figura, durante l'intervista con l'assessora Pentenero si è approfondito il discorso, per capire il ruolo di questa figura e le sue funzioni, che però paiono ancora abbastanza incerte e poco definite anche per l'amministrazione. «Il Gender city manager non è rappresentato da una persona fisica, ma dal Cirsde²⁷ e dovrebbe collaborare con i vari settori

²⁷ CIRSDE (Centro Interdisciplinare di Ricerche e Studi delle Donne e di Genere dell'Università di Torino)

e assessorati dell'amministrazione cittadina, purtroppo attualmente non saprei di cosa si occupa, forse già questa è una risposta...».

La Città ha anche approvato recentemente uno schema del proprio Gender Equality Plan per monitorare le azioni intraprese, verificare l'esistenza o meno di differenze di genere e, nel caso, progettare azioni concrete per il loro superamento. Il Piano è pensato come strumento aggiornabile nel tempo, ed è costituito da tabelle sintetiche (figura 51) realizzate in riferimento a cinque aree tematiche e agli obiettivi da raggiungere per ciascuna area.

- **Area Tematica 1-** Leadership e processo decisionale
- **Area Tematica 2-** Reclutamento e progressione di carriera
- **Area Tematica 3-** Benessere organizzativo
- **Area Tematica 4-** Violenza di genere e divulgazione sui temi delle pari opportunità
- **Area Tematica 5-** Partecipazione a gruppi di lavoro e integrazione della dimensione di genere nelle attività di sviluppo dell'Ente e delle politiche cittadine.

Per ciascuna area tematica sono quindi descritti obiettivi, azioni, strumenti, target diretti e indiretti, anni di attuazione e referenti delle divisioni/aree dell'Ente. Inoltre, per ciascuna azione, è riportata l'attinenza agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals, SDGs) dell'Agenda 2030 dell'ONU, che tutte le Istituzioni sono chiamate a perseguire (Idem).

La Città di Torino nel 2023 ha inoltre ottenuto la vittoria nel bando del programma URBACT IV Action Planning Network con il progetto denominato FEMACT-CITIES, finalizzato a sostenere le autorità locali nella promozione di politiche sull'uguaglianza di genere (Ibidem). Consentirà a 8 città europee di sviluppare piani d'azione per l'uguaglianza di genere in molteplici aree e politiche pubbliche tra cui istruzione, pianificazione, salute e sviluppo economico. Le azioni principali del progetto sono:

- **la rivisitazione e implementazione** dove necessario **del Piano di Uguaglianza di Genere (GEP);**
- **la creazione e implementazione del Bilancio di Genere,** come strumento per riconoscere e valutare gli effetti potenzialmente o effettivamente discriminatori delle politiche pubbliche verso

Obiettivo	Azione	Strumenti	Target diretto	Target indiretto	2022	2023	2024	2025	2026	Referenti
ATS.02 Integrazione della dimensione di genere nello sviluppo delle politiche cittadine	Promozione dell'integrazione delle variabili di genere nel processo decisionale e nei contenuti delle politiche cittadine	Sviluppo, implementazione e comunicazione di standard, metodi e modelli per l'integrazione delle variabili di genere nella sviluppo delle politiche cittadine Avvio della valutazione dell'impatto di genere attraverso l'utilizzo della scheda VIGE Istituzione della funzione di Gender City Manager	Responsabili apicali delle strutture Ente e Responsabili di progetti di sviluppo	Lavoratrici dell'Ente ampia audience	X	X	X	X	X	Giunta Comunale Pari Opportunità Direttore generale Divisione Innovazione
ATS.03 Promozione della salute delle lavoratrici	Misure di prevenzione in chiave di genere anche riguardanti la sicurezza sui luoghi di lavoro	Progetti e seminari divulgativi sulla medicina di genere Integrazione della valutazione di rischio legato al genere Servizio di supporto psicologico	Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione e Medici Competenti	Lavoratrici dell'Ente ampia audience	X	X	X	X	X	Pari Opportunità Servizio Prevenzione e Protezione Personale

Figura 52: Tabella sintetica di monitoraggio delle azioni del Gender Equality Plan di Torino, 2023
Disponibile su: http://www.irma-torino.it/it/images/stories/calendario/allegato_n_001-schema_piano_per_lu-guaglianza_di_genere.pdf

la comunità. Se correlato da opportuni indicatori di valutazione (con dati per genere), misurerà gli effetti delle scelte effettuate, anche di impegno economico e finanziario, su donne e uomini. (Ibid).

Negli anni passati, Torino è stata già capofila di diversi progetti europei riguardanti i temi dei beni comuni, della co-progettazione ed innovazione sociale e riqualificazione urbana attraverso URBACT e UIA (Urban Innovative Action), in particolare, si evidenzia la continuità e i collegamenti tematici tra il programma FEMACT CITIES e le azioni sviluppate negli anni precedenti. Emergono chiaramente anche i collegamenti metodologici; ad esempio URBACT CO4CITIES, era incentrato sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione, per la cura, la ge-

stione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani, mentre UIA Urban security affrontava fenomeni sociali urbani, attraverso soluzioni multidisciplinari volte a migliorare la vivibilità degli spazi pubblici (TONight, 2020) e ponendo al centro del progetto le comunità locali e le potenzialità del territorio, in un'ottica d'innovazione sociale e riqualificazione urbana per affrontare il tema della sicurezza.

3.5.6 Progetto UIA TONite per la sicurezza urbana

Rimanendo nel contesto torinese, in quest'ultima sezione, si approfondiscono i risultati del progetto TONITE riguardo il tema della sicurezza urbana, per dare uno sguardo ai risultati delle azioni messe in campo e capire in che modo e con quale approccio sia stato affrontato tale tema, centrale per lo sviluppo di questa tesi. Il progetto si è concentrato sul coinvolgimento delle comunità locali e di vari stakeholder, mettendo insieme ricerca, analisi, attività partecipative e azioni co-progettate per innestare nuovi servizi con un impatto positivo nelle aree individuate. Il progetto ha implementato azioni in 5 linee di intervento:

- **ricerca etnografica e sociale** sulla popolazione dell'area Barriera di Milano-Aurora;
- **approccio data-driven** per rispondere alle sfide urbane;
- **empowerment delle comunità locali** attraverso un nuovo storytelling del territorio;
- **implementazione di azioni pilota** da parte della comunità per animare le aree in orario serale e notturno;
- **interventi di riqualificazione urbana**

Il progetto è risultato particolarmente interessante e ben riuscito, perchè ha generato un forte impatto su tre aree quali la *partecipazione della comunità, la conoscenza e la vivibilità del quartiere*.

o AREA DI IMPATTO 1- Coinvolgimento e partecipazione attiva

Le attività di empowerment e di coinvolgimento della comunità hanno avuto un ruolo chiave per creare spazi pubblici più sicuri e migliori politiche notturne. E' stato predisposto un approccio inclusivo e community-based al tema della sicurezza, coerente con le vocazioni e le potenzialità del territorio (TONITE, 2020). In particolare l'engagement anche degli attori meno strutturati, ma fortemente strategici, come ad esempio le scuole, le comunità straniere e le piccole associazioni, è risultato cruciale per la progettazione della Call for Proposals e per la definizione dei bisogni dell'area di intervento. La raccolta di suggerimenti e spunti utili alla progettazione effettiva degli interventi si è svolta attraverso due workshop rivolti all'intera comunità, uno per area: Viale Ottavio Mai come *“un luogo di relax psicofisico e di energia attivatrice”* (TONite, 202) e l'area di Aurora che si concentra sui temi dell'illuminazione, del verde pubblico, degli arredi urbani per costruire luoghi in cui stare insieme e per migliorare l'estetica del quartiere.

o AREA DI IMPATTO 2- Conoscenza

Le attività dell'area di impatto della conoscenza hanno avuto un ruolo chiave per costruire politiche legate alla vivibilità e alla sicurezza percepita, di valore per il territorio e che hanno tentato di ridurre il gap e le barriere presenti tra abitanti, fruitori e Pubblica Amministrazione (Idem).

Tema centrale è stato quello della narrazione, come uno strumento per contrastare i pregiudizi negativi sui territori, valorizzando i punti di vista delle persone e delle realtà sociali che li animano.

Attraverso 36 interviste a diverse tipologie di residenti, 5 passeggiate esplorative condotte dai residenti, e la somministrazione di un questionario online per identificare le percezioni dell'area si sono ottenuti i risultati (figura 52) che dimostrano il peso dei fattori che incidono nella costruzione delle percezioni della sicurezza, in modo diretto o indiretto.

Figura 53: Risultati inchiesta etnografica sulla popolazione del territorio, 2021
Disponibile in: file:///C:/Users/Hp/Downloads/TONite-Report-impatto-sul-territorio-20.pdf



o AREA DI IMPATTO 3- Vivibilità

La vivibilità di un'area è strettamente correlata alla percezione di sicurezza.

Un quartiere è percepito sicuro quando è socialmente coeso, con presidi sociali attivi anche in orario serale/notturno, spazi pubblici vivi e di cui la comunità si prende cura (TONite, 2020).

Il progetto ToNite ha attuato interventi mirati a potenziare la percezione di sicurezza attraverso nuove implementazioni fisiche. Queste includono la riqualificazione dello spazio pubblico, che offre alla comunità nuovi luoghi di ritrovo, e la sperimentazione di progetti pilota volti a fornire risposte condivise alle sfide presenti lungo il corso del fiume Dora.

Il progetto ha contribuito a realizzare un'infrastruttura diffusa di 19 progetti e nuovi presidi e servizi di prossimità che hanno generato un impatto positivo sul territorio, sia in termini di cittadini coinvolti nelle attività sia di spazi pubblici e privati riqualificati.

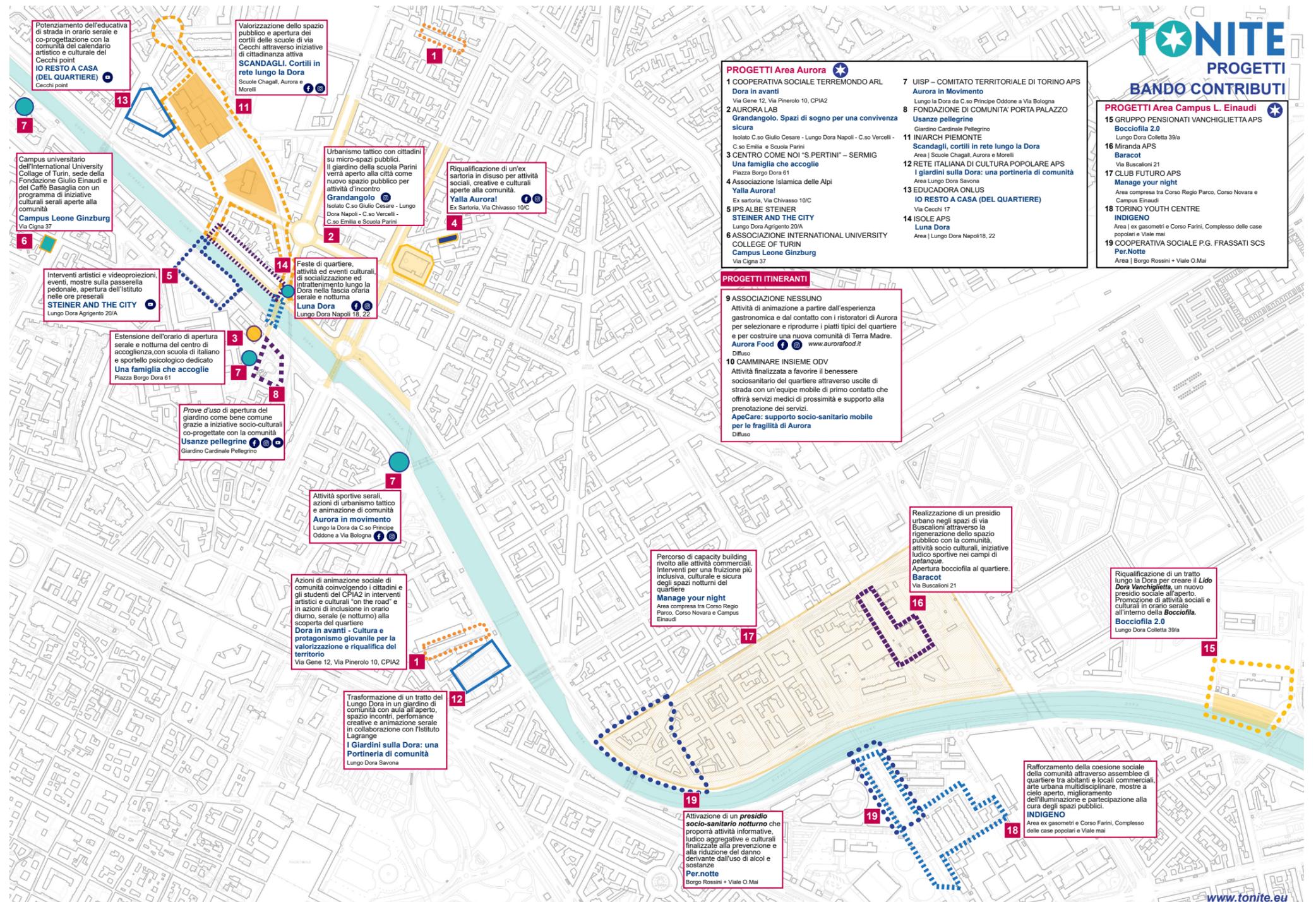


Figura 54: Rappresentazione puntuale dei progetti di riqualificazione fisica e sociale sul Lungo Dora, 2021
Disponibile in: file:///C:/Users/Hp/Downloads/ToNite-Report-impatto-sul-territorio-20.pdf

L'approccio di TONite, fatto di progetti puntuali, in un'area in forte bisogno di coesione sociale e miglioramento delle qualità fisiche, è risultato vincente e propositivo per la continuazione delle varie attività avviate anche a conclusione del progetto stesso. L'approccio utilizzato, pur differendo da quelli visti precedentemente che ruotavano attorno all'equità e parità di genere per rendere la città sicura e a misura di tutte le popolazioni, mette comunque al centro l'ascolto e il coinvolgimento della comunità, costituita in questo caso da diverse etnicità e culture, che sesso non hanno modo di confrontarsi su temi che riguardano tutti e su un bene pubblico come il proprio quartiere.

Cristiana Rossignolo che ha preso parte alla realizzazione di alcuni progetti sull'area di Aurora, conferma che *«I progetti partecipati, i workshop, le camminate di quartiere, hanno dato la possibilità alle minoranze etniche e alle varie fasce di popolazione, tendenzialmente meno prese in considerazione durante la progettazione degli spazi di quartiere, di mettere in evidenza le proprie esigenze e necessità a livello urbano»*. Infine, la Rossignolo aggiunge a riguardo della coesione e del quartiere *«credo che proprio la formazione, e l'educazione dispensata dalla scuola sia alla base della creazione dell'identità dei ragazzi, ma anche l'insegnamento di una cittadinanza attiva e coinvolta*

nelle politiche del quartiere permette la coesione della comunità per raggiungere insieme determinati obiettivi. Questo vuol dire lavorare maggiormente con le scuole, lavorare in rete con il terzo settore o con le associazioni no profit, collaborare con il privato sociale che già lavora sul territorio».

Infine per concludere sull'esperienza TONite si riportano le parole di Martone, raccolte durante l'intervista *«Uno dei pochi contro di TONite, a parer mio, è che alcune delle associazioni che già lavoravano e collaboravano sul territorio, sono state indotte a competere tra di loro, anche se fino al giorno precedente cooperavano, proprio per seguire una sorta di logica di "mercato della sicurezza", proprio perchè alla fine tutti hanno bisogno di finanziamenti. Dall'altra parte però, la fortuna del progetto risiede nel fatto che molte delle organizzazioni durante il processo hanno avuto la possibilità di farsi coordinatrici e registe di una nuova visione dell'area. Cercando di vedere un qualcosa di nuovo per Aurora nel post pandemia, evitando però il modello di Borgo Rossini che è stato un fallimento, dal punto di vista della sicurezza, in particolare per le donne, vista l'aggressività sessuale da quelle parti. Insomma, c'è stata una sperimentazione molto interessante che ha lasciato qualcosa, "un'eredità" per il quartiere, che continua anche a progetto finito»*.

Conclusioni

Conclusioni

Nell'esplorare il complesso intreccio tra progettazione urbana, percezione dello spazio pubblico e politiche di sicurezza, la presente tesi ha approfondito le principali dinamiche che contribuiscono alla creazione di disparità di genere nelle esperienze di sicurezza urbana. Attraverso l'analisi di tali fattori, emerge chiaramente come le donne possano essere influenzate in modo differenziato nella fruizione degli spazi urbani, dando vita a una serie di sfide che necessitano di soluzioni integrate e mirate. Di seguito vengono delineate in sintesi le principali conclusioni emerse, focalizzandosi sulle strategie e gli interventi proposti per mitigare queste disparità di genere. Questo approccio multidimensionale si propone di informare le pratiche di progettazione urbana e le politiche di sicurezza, allo scopo di plasmare ambienti urbani più inclusivi e sicuri, promuovendo al contempo la partecipazione attiva e l'empowerment delle donne.

Mediante l'analisi delle teorie, delle politiche e delle pratiche sulla sicurezza urbana, e grazie alle interviste agli esperti che hanno permesso di esplorare diversi punti di vista sulla questione, emerge in modo evidente come l'adozione di una prospettiva integrata e non solo di genere nella pianificazione urbana, si configuri come un elemento imprescindibile per la creazione di un ambiente urbano sicuro, inclusivo ed

equo per tutti i suoi abitanti. Come si è visto dall'approfondimento dei casi studio, l'esplorazione delle differenze di genere nella progettazione e nello sviluppo delle città ha rivelato i molteplici benefici di questo approccio, andando oltre la mera considerazione della sicurezza fisica per abbracciare un concetto più ampio di benessere urbano. Per mitigare le disparità di genere nella percezione e nell'esperienza della sicurezza urbana, è fondamentale adottare approcci olistici e non lavorare per compartimenti.

Il coinvolgimento attivo della comunità rappresenta uno dei pilastri fondamentali di questa prospettiva, poiché consente di raccogliere le voci di tutti i membri della società, inclusi quelli spesso trascurati o emarginati. Strategie di coinvolgimento e campagne di sensibilizzazione possono contribuire a cambiare le percezioni, rendendo gli spazi urbani più accoglienti e sicuri per tutti. Il processo partecipativo non solo promuove un senso di appartenenza, ma costituisce anche la base per la costruzione di una comunità resiliente e consapevole delle diverse esigenze dei suoi cittadini.

Inoltre sono fondamentali, iniziative che coinvolgono le donne nella progettazione e nella gestione degli spazi urbani, promuovendo la loro partecipazione attiva. In particolare questo metodo,

come si è visto dall'analisi di alcuni progetti puntuali risulta fondamentale per le comunità di donne straniere (spesso sotto rappresentate e che hanno difficoltà a far sentire la loro voce) e per le ragazze più giovani (si veda l'esempio del parco di Umea co-progettato con le ragazze delle scuole e le donne del quartiere).

Un altro aspetto cruciale che emerge, è la progettazione fisica degli spazi pubblici, che mira a ridurre il rischio di criminalità e che spesso ricade nella sfera dei reati di genere. Le donne, sovente, possono percepire gli spazi urbani come minacciosi a causa di molestie, violenze o di una mancanza di presenza di altri individui. Ciò può limitare la loro partecipazione attiva alla vita urbana e contribuire a uno sviluppo urbano non inclusivo, soprattutto in determinate fasce orarie e aree della città. Ad esempio, come si è visto nelle analisi dei dati, la mancanza di spazi ben illuminati o con presenza di ostacoli visivi, lo scarso presidio della comunità nei quartieri e lungo le strade e l'accesso limitato a infrastrutture di trasporto pubblico, possono aumentare la vulnerabilità delle donne. Una progettazione sensibile al genere e alle diverse caratteristiche fisiche implica l'integrazione di elementi che favoriscano l'accessibilità e la sicurezza per tutte le persone.

Le politiche di sicurezza e sorveglianza, che esse siano di tipologia spontanea, formale o tecnologica, devono essere integrate tra di loro. Come si è visto e ascoltato, interventi come l'aumento della presenza di forze dell'ordine o l'applicazione di telecamere sul tessuto cittadino, forniscono un senso di sicurezza alla popolazione, ma è essenziale affiancare questi strumenti a politiche più ampie che affrontino le radici profonde delle disparità di genere, inclusi cambiamenti culturali ed educativi. E' quindi una soluzione quella di attuare programmi di formazione per le forze dell'ordine sull'approccio sensibile al genere, ma la svolta culturale è la promozione dell'empowerment delle donne attraverso l'accesso all'istruzione, all'occupazione e alla partecipazione politica. L'esempio dei casi studio europei, dimostrano come l'introduzione di uffici e comitati per la parità di genere nei diversi settori dell'amministrazione, ha portato ad una maggiore consapevolezza dell'importanza di questo tema e allo sviluppo di progetti fisici in cui si tiene conto delle differenze che esistono nelle comunità urbane.

Nel perseguire questi obiettivi, è essenziale essere consapevoli delle sfide associate a tale prospettiva. La prima di queste, come risultato da tutte le interviste, è la complessità nella raccolta di dati -suddivisi per genere, fasce di età, etnia, ecc,- e che attualmente a livello italiano sono molto scarsi. L'accessibilità a dati aggiornati e precisi permette la creazione e l'implementazione di politiche adeguatamente calibrate sulle esigenze della popolazione. Si evidenzia inoltre la resistenza culturali e che talvolta può essere radicata nella popolazione e può costituire un ostacolo nello sviluppo inclusivo della città.

L'approccio di genere alla sicurezza urbana e alla progettazione urbana suscita anche delle critiche. La domanda che spesso sorge è quella per cui forse, sforzandosi di differenziare i comportamenti e i bisogni delle donne all'interno del territorio urbano, si rischia di rafforzare alcuni stereotipi che assimilano le donne a vittime, a madri o a badanti (Gourdon, 2018).

Effettivamente, c'è il rischio che, enfatizzando in modo eccessivo le differenze nei comportamenti e nei bisogni delle donne nella progettazione urbana e nelle politiche di sicurezza, si possano perpetuare stereotipi che le vedono principalmente come vittime o caregiver. Questo approccio può contribuire a consolidare visioni limitate e riduttive

del ruolo delle donne nella società. Invece di focalizzarsi esclusivamente sulle differenze di genere, è essenziale adottare un approccio più ampio e inclusivo. Dovremmo mirare a creare ambienti urbani che siano sicuri e accoglienti per tutti, indipendentemente dal genere. Ciò implica considerare una vasta gamma di esperienze e esigenze, evitando di confinare le donne a un ruolo di vittime passive.

La progettazione urbana e le politiche di sicurezza devono affrontare le cause profonde delle disparità di genere, come disuguaglianze economiche, stereotipi culturali e norme sociali restrittive. Invece di concentrarsi unicamente sulle presunte vulnerabilità delle donne, è importante promuovere una visione più equa e inclusiva, che riconosca la diversità delle esperienze umane senza ricadere in schemi predefiniti e limitanti.

Bibliografia

Bibliografia

Acquaviva, M. (19 aprile 2021). Quali sono i reati di genere? *La Legge per Tutti*. https://www.laleggepertutti.it/458058_quali-sono-i-reati-di-genere#google_vignette

ADUC. Vienna, città pilota per l'uguaglianza di genere. (n.d.). https://www.aduc.it/articolo/vienna+citta+pilota+uguaglianza+genere_27865.php

AGIS (2007). *Pianificazione, disegno urbano, gestione degli spazi per la sicurezza. Manuale*. AGIS. <https://sicurezza-toscana.it/documents/2367475/0/Politecnico+-di+Milano+-+IAU+ile+de+France+-+Regione+Emilia-Romagna%2C>

Ajuntament de Barcelona (2021), *Il Plan for Gender Justice 2021- 2025*, Barcelona.

Ajuntament de Barcelona (2021), *Informe d'impacte de gènere del pressupost*, Barcelona

Andreola, F., Muzzonigro, A. (2021). Sex & the City. Fra autodeterminazione di genere e governo della città. *Tracce Urbane*, 117-144. <https://doi.org/10.13133/2532-6562/17369>

Antonelli, V. (2017). La sicurezza in città ovvero l'iperbole della sicurezza urbana. *Istituzioni Del Federalismo: Rivista Di Studi Giuridici E Politici*, 2017(1), 31–65. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6519793>

Amapola, (2006). *Abitare e sicurezza*. C!VIVO

Amapola, (2006). *L'occhio sulla città*. C!VIVO

Amapola, (2003). *Progettare la sicurezza. Metodi e strumenti per le politiche locali*. EGA

Amendola, G. (1997). *La città postmoderna: Magie e paure della metropoli contemporanea*. Laterza.

Augé, M. (1992). *I non luoghi*. Eleuthera

Barzi, M. (10 settembre 2015). Genere e città. Vienna accorcia le distanze. *Ingenere*. <https://www.ingenere.it/articoli/genere-e-citta-vienna-accorcia-le-distanze>

Barzi, M. (29 aprile 2021). Fenomenologia urbana e gender mainstreaming. *Millennio Urbano*. <http://www.millenniourbano.it/fenomenologia-urbana-e-gender-mainstreaming/>

Baudry, S. L. (2021). Per una geografia femminista della città. Recensione di *Feminist City. Claiming Space in a Man-made World*. *Tracce urbane. Recensioni*, 9, 262-270. <https://doi.org/10.13133/2532-6562/17504>

Benigni, M. S. (2012). Le politiche urbane di genere come strumento di cittadinanza. Atti della XV Conferenza Nazionale SIU. L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori. *Planum. The Journal of Urbanism*, 25(2), 1723-0993. file:///C:/Users/Hp/Downloads/12%20XV%20Conferenza%20SIU%20by%20Planum%20n.25-2012%20Benigni%20Atelier%202.pdf

Bolici, R., & Gambaro, M. (2020). La sicurezza urbana per la qualità dello spazio pubblico, Urban security for the quality of public space. *DOAJ (DOAJ: Directory of Open Access Journals)*, 104–113. <https://doi.org/10.13128/techne-7824>

Bonabello, S. (2018). *Trasformazioni urbane, sicurezza e politiche pubbliche*. *Cahiers di scienze sociali*, 5(10), 92–100

Braccesi, C., (2016). *Sicurezza urbana: il fenomeno, le politiche, i progetti*. Fisù. https://www.fisu.it/wp-content/uploads/2017/06/sicurezza-urbana_fenomeno_politiche_progetti.pdf

Calderón-Argelich, A., Anguelovski, I., Connolly, J. J., & Baró, F. (2023). Greening plans as (re)presentation of the city: Toward an inclusive and gender-sensitive approach to urban greenspaces. *Urban Forestry & Urban Greening*, 86, 127984. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2023.127984>

Camerer, L., Louw, A., (1999). *Perception and reality: Surveying crime in Cape Town*. Institute for security studies

Capriglio, M. (2019). *Senso di comunità, percezione di sicurezza e Controllo di Vicinato: uno studio esplorativo sulla sicurezza partecipata* [Tesi di Laurea]. Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia. file:///C:/Users/Hp/Downloads/Senso_di_comunita_percezione_di_sicurezz.pdf

Caputo, S. (7 agosto 2015). Così è fallito il modello assimilativo francese. *ilGiornale*. it. Ultimo accesso: 27 dicembre 2023. <https://www.ilgiornale.it/news/mondo/cos-fallito-modello-assimilativo-francese-1159231.html>

Castel R. (2003). *L'insicurezza sociale. Che significa essere protetti*. Einaudi.

Castel R. (2003), *Le insidie dell'esclusione*, in *Assistenza Sociale* 3(4), 193-208.

Cervai, S., Borelli, M., Polano, R. (2007). *Percezione del rischio nella criminalità urbana. in Elogio della sicurezza: aspetti multidisciplinari tra scienza e pratica*, 2(1), 137-162. <https://arts.units.it/handle/11368/1687082?mode=complete.7>

Cimpanelli, G. (15 giugno 2023). *Gender gap, la voragine femminile nelle discipline Stem nasce a scuola*. *La Repubblica*. https://www.repubblica.it/dossier/economia/valore-italia/2023/06/15/news/gender_gap_la_voragine_femminile_nelle_discipline_stem_nasce_a_scuola-404552109/

City of Vienna - MD-OS (Gruppo Strumenti di Gestione), *Section for Gender Mainstreaming (2015), Data excellence in the Vienna City Administration: gender statistics and data on equality*, Vienna.

City of Vienna - MD-OS (Gruppo Strumenti di Gestione), *Section for Gender Mainstreaming (2021), Gender mainstreaming – made easy*, Vienna

CITTALIA (2009). *Le politiche urbane degli stati europei. Francia, Germania, Regno Unito e Spagna a confronto*. CITTALIA. <https://www.cittalia.it/wp-content/uploads/2020/01/citt%C3%A0-doxx-Le-politiche-urbane-degli-Stati-europei.-Francia-Germania-Regno-Unito-e-Spagna-a-confronto.pdf>

Collectiu Punt 6 (31 maggio 2016). *How does a gender perspective contribute to urban planning?*. *Ingenere*. <https://www.ingenere.it/node/5928>

Cullen, G. (1961). *Townscape*. Reinhold Pub. Corp.

Custodi, G., (21 marzo 2016). *A Vienna il femminismo incontra l'urbanistica*. *Noidonne*. <https://www.noidonne.org/articoli/a-vienna-il-femminismo-incontra-lurbanistica-05471.php>

D'Alberti, M., Urbani, P. (2009). *La "sicurezza urbana": il ruolo della gestione territoriale delle città*. Contributo per il Gruppo di lavoro di ASTRID sulla sicurezza. *ASTRID*. 1, 36-45. https://www.astrid-online.it/static/upload/protected/D-AL/D-ALBERTI_URBANI_Gestione-territ_10_05_09.pdf

D'Avolio, M., S. *La città "de genere": sicurezza e pianificazione urbana al femminile*. (s.d.). <https://www.sba.unifi.it/upload/scienzetecnologiche/davolio.pdf>

De Luca, A., Zambelli, M. S. (2023). *Parità di genere nelle pratiche di governo locale. Strategie e best practices internazionali*. *Torino città per le donne*. https://assets.website-files.com/5f967cc8d0040f7c89747720/62bab0440e80753a7b4603b9_Parita%27%20di%20genere_b.pdf

De Tomasi, A. (2 settembre 2020). *Lo spazio vitale delle donne nel futuro delle città*. *futuranetwork.eu*. <https://futuranetwork.eu/citta-e-urbanistica/691-2261/lo-spazio-vitale-delle-donne-nel-futuro-delle-citta>

Di Nella, S. (24 giugno 2023). *Città femministe come nuovi mondi urbani e naturali*. Intervista a Leslie Kern. *Economia Circolare*. <https://economicircolare.com/citta-femministe-intervista-a-leslie-kern/>

Dubet, F., Truong F. (2023). *Intervista sui quartieri popolari francesi*. *Le Monde*

Eurispes (2023). *La criminalità: tra realtà e percezione*. *Ministero dell'Interno*. https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2023-05/la_criminalita_tra_realta_e_percezione.pdf

Euronews. (6 luglio 2023). Francia: confronto tra la violenza urbana del 2023 e quella del 2005. *Euronews*. <https://it.euronews.com/2023/07/06/francia-confronto-tra-la-violenza-urbana-del-2023-e-quella-del-2005>

Faruggia, F., Ricotta, G. (2010). Sicurezza urbana e periferie. Due studi di caso a Roma. *Quaderno di Ricerca DieS*, 33. 978–88–548–xxxx-x. file:///C:/Users/Hp/Downloads/QR33FaruggiaRicotta.pdf

Foran, C., (16 settembre 2023). How to Design a City for Women. *Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women>

Giannini, L. (1978). *Note biopsichiche sulla condizione urbana, in L'ecosistema urbano*. Dedalo libri.

Goffman, E. (1963). *Behavior in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings*. Einaudi

Gender Equality Index (2023). *European Institute for Gender Equality*. European Institute for Gender Equality. Ultimo accesso: 29 dicembre 2023. <https://eige.europa.eu/gender-equality-index/2023/EU>

Hayden, D. (22 novembre 2017). Per una città non sessista (1980). *La Città Conquistatrice*. <http://www.cittaconquistatrice.it/per-una-citta-non-sessista-1980/>

Hayden, D. (1982). The Grand Domestic Revolution: A history of feminist designs for American homes, neighborhoods, and cities. *JAE*, 36(2), 31. <https://doi.org/10.2307/1424620>

Hosseinalizadeh, S., Mahmoud, I. H., & Morello, E. (2022). A deduced method for assessing safety and security perception: case study of Biblioteca degli Alberi Park in Milan, Italy. In *Contemporary urban design thinking* (pp. 199–232). https://doi.org/10.1007/978-3-030-89525-9_8

Hough M. (1985). The impact of Victimization: Findings from the British Crime Survey. *Victimology*, 10, 488

Hudson, C., & Rönnblom, M. (2020). Is an 'other' city possible? Using feminist utopias in creating a more inclusive vision of the future city. *Futures*, 121, 102583. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2020.102583>

Karrer, F. (12 ottobre 2012). CITTÀ SICURA / SICUREZZA URBANA. *Ingenio*. <https://www.ingenio-web.it/articoli/citta-sicura-sicurezza-urbana/>

Kashem, S. B., & Gallo, D. (n.d.). Smart Engagement in Small Cities: Exploring Minority Participation in Planning. *Urban Planning*, 8(2). <https://doi.org/10.17645/up.v8i2.6607>

Hollis, L. E., & Keller, S. (1983). Building for women. *Contemporary Sociology*, 12(3), 339. <https://doi.org/10.2307/2069016>

Kenny, B. L. (22 maggio 2023). Urbanistica di genere: cambiare modello per città femministe, sicure e attente all'ambiente. *Economia Circolare*. <https://economia-circolare.com/citta-femministe-salute-ambiente-urbanistica-di-genere/>

Kenny, B. L. (31 ottobre 2023). 'La città di genere', il podcast che racconta lo spazio urbano a partire da chi lo abita. *Economia Circolare*. <https://economicircolare.com/citta-di-genere-podcast-spazio-urbano/>

Kern, L. (2020). *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. Verso.

Knoblauch, J. (2014). The Economy of Fear: Oscar Newman Launches Crime Prevention through Urban Design (1969–197x). *Architectural Theory Review*, 19(3), 336–354. <https://doi.org/10.1080/13264826.2014.1036492>

Istat.it. *Violenza sulle donne*. (n.d.). <https://www.istat.it/it/violenza-sulle-donne/il-fenomeno/violenza-dentro-e-fuori-la-famiglia/numero-delle-vittime-e-forme-di-violenza>

Istat (2020). Delitti, imputati e vittime dei reati. *Istat*. 978-88-458-2033-5. https://www.istat.it/it/files//2021/01/Delitti-Imputati-Vittime-dei-reati_Riedizione.pdf

Istat (2023). Stereotipi di genere e immagine sociale della violenza: primi risultati. *Istat*. https://www.istat.it/it/files//2023/11/STAT_TODAY_Stereotipi.pdf

Leon, P., (22 luglio 2021). La città delle donne. www.libreriadelledonne.it. <https://www.libreriadelledonne.it/puntodivista/dallastampa/la-citta-delle-donne/>

Lynch, K. (3 aprile 2022). Kevin Lynch: Piano e progetto della città percepita (1968). *La Città Conquistatrice*. <http://www.cittaconquistatrice.it/kevin-lynch-piano-e-progetto-della-citta-percepita-1968/>

Lueptow, L. B., Garovich-Szabo, L., Lueptow, M. B. (2001). Social Change and the Persistence of Sex Typing: 1974-1997. *Social Forces*, 80(1), 1–36. <https://doi.org/10.1353/sof.2001.0077>

Maguire M. (1980). The Impact of Burglary upon Victims. *British Journal of Criminology*, 20, 261

Martini, M. (2009). *Stereotipi di Genere*. Università degli studi di Torino. https://www.cirsde.unito.it/sites/c555/files/allegatiparagrafo/06-05-2016/stereotipo_di_genere.pdf

Mecarozzi, P. (31 ottobre 2019). 15 milioni di italiani vivono nelle periferie. Non basta ristrutturarle per riqualificarle davvero. *THE VISION*. <https://thevision.com/architettura/periferie-ristrutturazione-riqualificazione/>

Mela, A., Belloni, M. C., Davico, L. (1998). *Sociologia dell'ambiente*. Carocci.

Mela, A. (1996). *Sociologia delle città*. Carocci.

Melotti, U. (2007). Immigrazione e conflitti urbani in Europa. *Quaderni Di Sociologia*, 43, 115–139. <https://doi.org/10.4000/qds.957>

Mezzapesa, F. (17 dicembre 2021). *Il Gender City Manager della Città di Torino: l'ente locale tra gender mainstreaming e tutela dei diritti umani - Piemonte Autonomie*. Piemonte Autonomie. <https://www.piemonteaautonomie.it/il-gender-city-manager-della-citta-di-torino-lente-locale-tra-gender-mainstreaming-e-tutela-dei-diritti-u>

Miceli, R., (1999). *Sicurezza e paura*. *Working Papers Ires*, 127

Miceli, R., (2000). *La percezione soggettiva del rischio criminalità in Piemonte*. *Working Papers Ires*, 142

Mela, A. (2003). *La città ansiogena: Le cronache e i luoghi dell'insicurezza urbana a Torino*. Liguori.

Milanesi, E., Naldi, A. (2001). *Cantando sotto la pioggia. Insicurezza e sicurezza urbana*. Franco Angeli.

Milano Gender Atlas, *Sex and the City*. (s.d.). *Sex and the City*. Ultimo accesso: 20 gennaio 2024 - <https://sexandthecity.space/milano-atlante-di-genere/>

Musarra, G. (2016). La città "si. . .cura". Pianificare la sicurezza urbana. *Life Safety and Security*, 4(4), 79–82. <https://doi.org/10.12882/2283-7604.2016.4.4>

Newman, O. (6 ottobre 2023). Oscar Newman, Spazi abitativi sicuri: principi generali (1996). *La Città Conquistatrice*. <http://www.cittaconquistatrice.it/oscar-newman-spazi-abitativi-sicuri-principi-general-1996/>

Overstreet, K. (23 luglio 2021). The Urban Planning Battles that Gave Us Modern Day Cities. *ArchDaily*. <https://www.archdaily.com/965591/the-urban-planning-battles-that-gave-us-modern-day-cities>

P, M. (9 marzo 2021). Urbanistica femminista. Differenza, non disuguaglianza nel vivere la città. *Wall:Out Magazine*. <https://walloutmagazine.com/urbanistica-femminista-differenza-non-disuguaglianza-nel-vivere-la-citta/>

Pajno, A. (2009). La sicurezza urbana tra poteri impliciti e inflazione normativa. Contributo per il Gruppo di lavoro di ASTRID sulla sicurezza. *ASTRID*, 2, 3-35. https://www.astrid-online.it/static/upload/protected/Pajn/Pajno_La-Sicurezza-Urbana.pdf

Paoletti, R., Sansonetti, S. (24 febbraio 2022). Uno sguardo di genere sulla mobilità. *Ingenere*. <https://www.ingenere.it/articoli/uno-sguardo-di-genere-sulla-mobilita>

Paoletti, R., Sansonetti, S. (23 marzo 2023). L'inclusione passa per la mobilità. *Ingenere*. <https://www.ingenere.it/articoli/linclusione-passa-la-mobilita>

Peroglio, M., Dughera, L., Melis, G. (2013). La città si cura. L'approccio di genere alla sicurezza urbana: manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili. *Consulta delle Elette del Piemonte*. https://www.cr.piemonte.it/dwd/organismi/cons_elet/2013/manuale_La_citta_sicura.pdf

Perrone, C. (2016). Vita e morte delle strade di città (rileggendo Jane Jacobs). *Firenze University Press*. <https://doi.org/10.13128/contesti-20369>

Pestarino, M. (21 giugno 2023). Letture per una città inclusiva e femminista. *Dite*. <https://www.dite-aisre.it/alcune-letture-per-una-citta-inclusiva-e-femminista/>

Pietrobon, E. (10 maggio 2021). Francia alle prese con le periferie sfuggite al controllo della legge. *InsideOver*. <https://it.insideover.com/societa/francia-periferie-controllo-della-legge.html>

Pompilio, M., (26 gennaio 2021). Jane Jacobs e l'urbanistica del Bel Paese. *Ingenere*. <http://www.millenniourbano.it/jane-jacobs-e-lurbanistica-del-bel-paese/>

Prinzato, C. (2023). Presentazione Power Point, Qualche dato sulle differenze di genere. *Torino città per le donne*

Regione Piemonte (2013). *Terzo Rapporto sulla sicurezza integrata nella Regione Piemonte*. Ires. https://ires.piemonte.it/pdf/TerzoRapportoSicurezza_light.pdf

Santarelli, M., & Santarelli, M. (14 settembre 2023). Periferie italiane: per un italiano su quattro sono senza controllo. *La Discussione*. <https://ladiscussione.com/268852/attualita/periferie-italiane-per-un-italiano-su-quattro-sono-senza-controllo/>

Sobrero, R., (13 settembre 2021). SOStenibili – Vienna e l'urbanistica femminista. *Eco in città*. <https://www.ecoincitta.it/sostenibili-vienna-e-lurbanistica-femminista-di-rossella-sobrero/>

Spreafico A. (2006), L'intervento politico di fronte al problema delle periferie urbane: dalle sommosse in Francia ai rischi per l'Italia, *Instrumenta, Scuola Superiore dell'Amministrazione dell'Interno-SSAI*, 10(29), maggio-agosto, 671-734. 1974-2258.

Tira, M. (9 giugno 2015). Pianificazione urbanistica e sicurezza. *Ingenio*. <https://www.ingenio-web.it/articoli/pianificazione-urbanistica-e-sicurezza/>

TONite (2021). *Quali spazi Re-immaginare*. Aurora. TONite. https://tonite.eu/wp-content/uploads/2021/05/QualiSpaziReImmaginare_Aurora.pdf

TONite, (2023). L'impatto del progetto sul territorio. *ToNite*. <https://tonite.eu/wp-content/uploads/2023/07/ToNite-Report-impatto-sul-territorio-20.pdf>

Torino città per le donne. *Un pò di numeri*. (s.d.). Ultimo accesso: 27 dicembre 2023. <https://www.torinocittaperledonne.org/un-po-di-numeri>

Triventi, M. (2008). Segni di inciviltà sul territorio e “paura” del crimine. *Quaderni Di Sociologia*, 48, 71–99. <https://doi.org/10.4000/qds.838>

Turchi, A. (2016). Jane Jacobs. file:///C:/Users/Hp/Downloads/Jane_Jacobs_attivismo_politico_indagini.pdf

Umeå Kommun (2019), *Kön, makt & politik 1989-2019. Trettio år av jämställdhetsarbete i Umeå kommun*

Uniferrara (2012). Presentazione Power Point, Pianificazione e sicurezza urbana. Uniferrara

URBACT (22 ottobre 2021). La città delle donne: le azioni condotte da URBACT per un'urbanistica inclusiva. URBACT. <https://urbact.eu/articles/la-citta-delle-donne-le-azioni-condotte-da-urbact-unurbanistica-inclusiva>

Varnes, D. J. (1984). Landslide hazard zonation: A review of principles and practice. <http://ci.nii.ac.jp/ncid/BA27217335>

Vezzali, L. (2011), *Senso di sicurezza e coesione sociale: una prospettiva psicologica*, in *Sicurezza, coesione sociale e immigrazione*. Unicopli.

Volpato, C. (2013). *Psicosociologia del maschilismo*. Laterza.

Wekerle, G. R. (2019). New space for women. In *Routledge eBooks*. <https://doi.org/10.4324/9780429048999>

Wirth, L. (1938). *L'urbanesimo come modo di vita*. Armando

Wp. (20 dicembre 2023). *FEMACT-Cities*. Progetti Europei Della Città Di Torino. Ultimo accesso: 22 gennaio 2024. <https://www.torinoeuprojects.it/femact-cities/>

Ringraziamenti

A conclusione di questo lavoro vorrei ringraziare il relatore, professor Luca Davico, per la sua disponibilità e volontà di accompagnarmi nuovamente in questo percorso, per i consigli e le osservazioni costruttive, e per i preziosi spunti offerti. La gentilezza e gli aiuti che mi ha costantemente fornito sono stati indispensabili per la riuscita di questa tesi.

Vorrei ringraziare la mia famiglia, i miei genitori e fratelli, per i valori che mi hanno trasmesso e il supporto continuo. Grazie anche agli altri componenti della mia famiglia, in particolare Chiara e Laura, per avermi accompagnato ed aiutato in tutti questi anni.

Un grandissimo ringraziamento va a tutti i miei amici che mai come nell'ultimo periodo, grazie alla loro costante presenza, sono stati fondamentali per la tenuta del mio equilibrio mentale.

Infine vorrei dedicare questo momento, ai miei nonni e alla zia Angela, che avrei voluto fossero tutti qui per festeggiare questo momento, ma che son sicura da qualche parte staranno brindando con me.

