

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Dipartimento di Scienze Politiche, Giuridiche e Studi Internazionali

Corso di Laurea Triennale in

SCIENZE POLITICHE, RELAZIONI INTERNAZIONALI E DIRITTI UMANI

Elaborato finale

LIBERTÀ DI MOVIMENTO DELLE DONNE: ILLUSORIA O
REALMENTE GARANTITA? APPROFONDIMENTO SULLA
QUESTIONE DELLA LIBERTÀ VINCOLATA E ANALISI DELLE
INIZIATIVE PER RENDERE LE CITTÀ PIÙ SICURE

WHAT IS THE ACTUAL TRUTH OF WOMEN'S FREEDOM OF MOVEMENT? IN-DEPTH
EXAMINATION OF THE PROBLEM OF RESTRICTED FREEDOM AND ANALYSIS OF
SAFETY-RELATED EFFORTS

Relatrice:

Prof.ssa Lorenza Perini

Laureanda: Sofia Gecele

Matricola: 1233061

Anno Accademico 2022-2023

INDICE

INTRODUZIONE	3
CAPITOLO I: LIBERTÀ DI MOVIMENTO ALL'INTERNO DELLE CITTÀ: UN DIRITTO NON PER TUTTI	5
1.1 GENERE E SICUREZZA IN CITTÀ	5
1.2 ANTAGONISMO TRA SICUREZZA E LIBERTÀ.....	7
1.3 LA QUESTIONE DELLE CITTÀ SESSISTE	10
1.4 GENDER MAINSTREAMING E PARITÀ DI GENERE	12
1.5 LA RIVENDICAZIONE DEGLI SPAZI URBANI	15
CAPITOLO II: LA PERCEZIONE DELLA SICUREZZA NELLE CITTÀ ATTRAVERSO UN'ANALISI DELLE INDAGINI STATISTICHE	19
2.1 SICUREZZA SOGGETTIVA E PAURA DELLA CRIMINALITÀ	19
2.2 SICUREZZA, CRIMINALITÀ E MASS MEDIA	21
2.3 PERCEZIONE DELLA SICUREZZA E DATI CONTRASTANTI	25
1.4 ALCUNI DATI STATISTICI CON FOCUS SUL GENERE FEMMINILE	31
CAPITOLO III: BUONE PRATICHE PER CITTÀ PIÙ INCLUSIVE: PER UNA VITA PIÙ SICURA E LIBERA NELLE CITTÀ	41
3.1 PERCHÉ UN'URBANISTICA DI GENERE?	41
3.2 SICUREZZA, POLITICHE SOCIALI E DI GENERE SECURITIZZAZIONE	43
3.3 DONNE E TRASPORTI	47
3.4 POLITICHE URBANE ATTENTE AL GENERE IN ITALIA E IN EUROPA	51
CONCLUSIONE	59
BIBLIOGRAFIA	61
ALLEGATO 1	67

INTRODUZIONE

Il presente elaborato nasce dal desiderio di analizzare il concetto di libertà di movimento adottando un punto di vista di genere, ovvero una prospettiva che mira a riconoscere ed eliminare le differenze che sussistono tra la sfera femminile e quella maschile.

L'intento principale dell'analisi è quello di indagare i rapporti che intercorrono tra la libertà di movimento all'interno delle città, il concetto di sicurezza e il genere femminile. Nella parte iniziale del primo capitolo l'elaborato presenta un'introduzione al problema della limitazione della libertà di movimento delle donne, attraverso la spiegazione di quelle che sono le cause per cui questo fenomeno avviene e l'esposizione delle problematiche in cui le donne spesso incorrono quando si muovono autonomamente. Infatti, andando ad approfondire questo ambito emerge che, ancora ad oggi, la libertà di movimento delle donne all'interno delle città dipende per gran parte dalla loro sicurezza oggettiva e soggettiva. È anche evidente che la sicurezza del genere femminile non viene garantita allo stesso modo di quella del genere maschile. Difatti, le donne sono maggiormente soggette a rischi e pericoli rispetto agli uomini nel momento in cui attraversano gli spazi urbani, e questo le porta a sentirsi più insicure e di conseguenza ad autolimitarsi negli spostamenti per evitare di rimanere vittime di qualche crimine. Successivamente, nella seconda parte del capitolo viene trattato l'approccio del gender mainstreaming (strettamente connesso alla pianificazione urbana di genere) come possibile soluzione al problema della scarsa sicurezza delle donne nelle città. Il gender mainstreaming infatti è una strategia trasversale a tutti gli ambiti della vita quotidiana, volta a promuovere la parità tra uomini e donne attraverso leggi e regolamentazioni che permettano ad entrambi i sessi di accedere in modo eguale alle risorse della città.

Il secondo capitolo, invece, si occupa principalmente di indagare la connessione tra la percezione della sicurezza che hanno i cittadini e la criminalità, intesa come i vari tipi di reati che accadono nelle città. Questo approfondimento viene svolto attraverso l'analisi di alcune indagini statistiche nazionali e dell'indagine sulla percezione della sicurezza nelle città che ho svolto io stessa. Infatti, per studiare meglio le tematiche legate a

questo ambito e per avere una prospettiva dei cittadini che partisse dal basso e che fosse quindi più vicina alla mia realtà, ho deciso di impostare io stessa un questionario, del tutto esplorativo, che ho diffuso poi tra familiari, amici e parenti. In questo contesto viene attuata una distinzione tra due tipi di sicurezza, quella oggettiva, ovvero il fatto di essere al sicuro dai rischi concreti, e quella soggettiva che invece dipende dalla percezione di un pericolo da parte del soggetto. Per quanto riguarda la percezione di sicurezza delle persone si intende verificare, attraverso i dati, quanto essa venga influenzata o meno dalle notizie trasmesse dai mass media. Inoltre, viene indagata la relazione esistente tra l'aumento o la diminuzione della percezione della sicurezza ed il numero di crimini che vengono commessi nelle città. Infine, per concludere il capitolo e riprendere il discorso sulla sicurezza delle donne viene svolto un focus sulle vittime dei vari tipi di reati (molestie, aggressioni, rapine ecc) per osservare quale sia la loro incidenza in base al genere.

Infine, nel terzo ed ultimo capitolo viene trattato il tema dell'urbanistica di genere ponendo l'attenzione su quali siano state le politiche sociali messe in atto dagli stati per aumentare la sicurezza delle donne nelle città, in modo da arginare o risolvere così il problema della loro limitazione della libertà di movimento. L'esposizione di questi argomenti comprende anche il mettere in relazione le politiche sociali con il processo di securitizzazione, per indagare quali siano gli effetti che tali politiche securitarie abbiano sulle varie categorie di cittadini, in particolare quelle di donne e persone migranti. Oltre a ciò viene posta particolarmente attenzione all'ambito delle donne e dei trasporti, andando ad esaminare quali sviluppi positivi siano stati raggiunti in questo settore grazie all'approccio di genere. In conclusione, alla fine del capitolo, vengono riportate e descritte nel dettaglio alcune pratiche, riguardanti la pianificazione urbana di genere, messe in atto dagli stati sia a livello italiano che europeo. Sono quelle pratiche che effettivamente hanno avuto dei riscontri positivi nel garantire maggiore sicurezza alle donne (e alle categorie più vulnerabili) e che quindi riescono così ad assicurare loro anche maggiore libertà di movimento.

CAPITOLO I

LIBERTÀ DI MOVIMENTO ALL'INTERNO DELLE CITTÀ: UN DIRITTO NON PER TUTTI

1. Genere e sicurezza in città

È buio e dopo una serata passata in compagnia del vostro gruppo di amici è giunto il momento di rincasare. La sera però ci sono meno corse dell'autobus, perciò decidete di prendere quello che non vi lascia direttamente sotto casa per non dover aspettare un'altra mezz'ora da soli alla fermata. Appena scesi dal mezzo, dirigendovi verso casa vi ritrovate a percorrere una strada buia a causa dei pochi lampioni, che nonostante conosciate molto bene, suscita in voi un senso di angoscia. Per strada ci sono poche persone, per lo più sono uomini. Vi sentite vulnerabili e provate quindi una paura irrazionale che vi fa accelerare il passo. Proseguite dritti per la vostra strada provando a razionalizzare il fatto che non ci siano effettivamente elementi che dovrebbero destare la vostra preoccupazione, nessuno vi si sta avvicinando o vi sta guardando intensamente. Nonostante questo, ogni movimento di chi si trova intorno a voi, ogni brusio e rumore vi portano a sussultare. I vostri sforzi per restare tranquilli non servono e durante tutto il tragitto siete accompagnati da un senso di inquietudine e instabilità che vi porta a sperare di arrivare presto a casa.¹

Ho scelto di iniziare il seguente elaborato con l'esposizione dell'ipotetico ma non irrealistico scenario riportato sopra, in quanto ritengo essere molto esplicativo delle situazioni che spesso ogni persona, nello specifico la donna, che si muove all'interno dello spazio urbano si trova ad affrontare nel corso della propria vita. Chissà quante volte ognuna di noi si è sentita ripetere prima di uscire di casa la classica frase: "Mi raccomando non tornare a casa da sola!", che insinua mille dubbi nella mente. Ognuno di noi non ha il diritto di spostarsi in modo sicuro per le strade e i luoghi della propria città? Assolutamente sì, e questa azione non dovrebbe essere limitata in alcun modo. La

¹ M. Bonci, *Urbanistica femminista per città più sicure e vivibili per uomini e donne* (<https://www.ethicasocietas.it/sicurezzaurbana-urbanisticafemminista/>, 22 luglio 2022)

libertà delle persone di muoversi e di poter uscire da sole di casa deve essere più importante e predominante della paura di non rincasare incolumi.²

A questo punto viene naturale chiedersi quante volte uomini e donne abbiano dovuto valutare l'opportunità di uscire di casa o meno (soprattutto la sera), basandosi sul fatto di riuscire ad organizzare gli spostamenti in modo tale da rincasare il più velocemente e in sicurezza possibile. Per gli uomini è più difficile immaginarsi in uno scenario simile, mentre per molte donne ciò succede ogni giorno.³

Siamo portati, infatti, a pensare che in un contesto moderno come quello in cui viviamo al giorno d'oggi, la presenza delle donne in città e i loro spostamenti nello spazio si differenzino poco o niente da quelli degli uomini.⁴ Tuttavia, se si guarda la realtà si può facilmente intuire come le nostre convinzioni siano sbagliate. Difatti, osservando le strade delle città si può notare come le persone si relazionino nello spazio in base al genere. Da una parte ci sono le persone che hanno un'identità che sfida la norma, tra cui le donne, che “volano” sulle strade, evitando gli sguardi e ignorando parole di scherno o violenza, augurandosi di arrivare presto e incolumi alla loro destinazione. Dall'altra ci sono invece le persone appartenenti al genere dominante, solitamente quello maschile, che camminano sicuri a testa alta senza doversi preoccupare di evitare situazioni di pericolo.⁵

A sostegno del fatto che le donne non si spostino all'interno delle città con la stessa spensieratezza e la stessa sicurezza degli uomini possiamo riportare le parole di Tamar Pitch, giurista italiana, la quale scrive che «Ci sono almeno due tipi di città: quella vissuta dagli uomini e quella vissuta dalle donne»⁶. Quindi Pitch, in collaborazione con Carmine Ventimiglia, critica l'interpretazione “neutrale” ed egemone che viene attribuito al concetto di sicurezza nelle città, mostrando che la femminilità e la mascolinità costruiscono modelli molto diversi rispetto al rischio, alla sicurezza e insicurezza, dal momento che uomini e donne non vengono socializzati allo stesso

² M. Capesciotti, *Per una vita più libera nelle case e in città* (<https://www.ingenero.it/articoli/una-vita-piu-libera-nelle-case-e-citta>, 25 febbraio 2021)

³ Bonci, *Urbanistica femminista per città più sicure e vivibili per uomini e donne*, cit.

⁴ M. Blidon, *Fare e disfare le città* (<https://www.ingenero.it/articoli/fare-e-disfare-le-citta>, 30 maggio 2016)

⁵ Capesciotti, *Per una vita più libera nelle case e in città*, cit.

⁶ T. Pitch., C. Ventimiglia, *Che Genere Di Sicurezza: Donne e Uomini in città*, Milano, Franco Angeli, 2001

modo. (Pitch e Ventimiglia, 2001).⁷ Dalla ricerca condotta dai due autori in tre città italiane, Bologna, Piacenza e Ravenna emerge che le donne, a differenza degli uomini, prendono inconsapevolmente e in maniera routinaria precauzioni per evitare situazioni pericolose e luoghi “temibili”.⁸ Queste strategie sono modalità così implicite, consolidatesi come modelli culturali, che appaiono spesso come una cosa naturale proprio perché profondamente introiettate nell’educazione femminile.⁹

Alcuni esempi di tali accorgimenti e misure di prevenzione che dimostrano quanto riportato finora possono essere: evitare di tornare a casa da sole la sera, che sia a piedi o con mezzi pubblici, chiedere di essere accompagnate alla porta di casa, munirsi di spray al peperoncino, camminare con le chiavi in mano, intrattenersi al telefono con qualcuno durante il tragitto, evitare luoghi poco illuminati o particolarmente deserti.¹⁰ Fin da piccole, quindi, le donne sono abituate all’interiorizzazione di divieti e all’adozione di strategie precauzionali che le portano, però, ad attuare una fortissima censura rispetto alla loro libertà di movimento nei luoghi in cui vivono ed a ridisegnare le proprie abitudini secondo criteri di auto protezione.

2. Antagonismo tra sicurezza e libertà

Da quanto riportato finora, emerge il fatto che esista un forte legame tra la libertà di movimento delle donne all’interno dello spazio urbano e il concetto di sicurezza.

Osservando le città in cui viviamo possiamo notare che esiste una grande varietà di strade: ci sono strade di scorrimento, pedonali, commerciali e strade rurali, e per ognuna di queste esistono infiniti usi e possibilità. Se però queste strade vengono analizzate dal punto di vista della sicurezza, essa diventa una limitazione a quelle infinite possibilità.

Da una parte la sicurezza viene presentata come un diritto di tutti gli abitanti della città, grazie al quale possono aggirarsi per strade e luoghi pubblici in autonomia, esercitando il proprio diritto alla libera fruizione dello spazio urbano. Dall’altra, come purtroppo più

⁷ F. Garreffa, *Per una critica di genere all’idea di sicurezza*, Quaderni di Sociologia [Online], 53 | 2010, online dal 30 novembre 2015 (<https://journals.openedition.org/qds/710#tocto1n2>)

⁸ *Ibidem*

⁹ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico, tra allarme sociale e diritto alla città. Una critica femminista* p.17

(<https://docs.google.com/document/d/1axrGeYKLyg717m22wvA5JGy4sqzs5ECF/edit#heading=h.gjdgxs>)

¹⁰ *Ivi*, p.16

spesso avviene, tale concetto viene utilizzato non come garanzia ma come impedimento. Infatti, per questioni di sicurezza ad alcuni gruppi di persone come donne, bambini ed anziani, non viene garantita la possibilità di muoversi liberamente ed autonomamente nello spazio pubblico.¹¹ Andando pertanto ad analizzare il rapporto che intercorre tra ambiente urbano e appartenenza di genere, emerge che le donne vivono il contesto cittadino come maggiormente insidioso e pericoloso rispetto agli uomini. Questo accade perché il genere femminile non solo viene considerato il sesso debole da altri, ma si autopercepisce come tale, essendo così costantemente posto nella condizione di avvertire la propria vulnerabilità e di cercare il pericolo nascosto nell'ombra. Tale sensazione di continua insicurezza, così radicata, porta la donna ad adottare atteggiamenti e comportamenti di autotutela che limitano in modo significativo non solo la propria libertà di movimento, ma anche i propri desideri e le proprie scelte.¹²

Inoltre, l'insicurezza femminile è spesso legata all'alta probabilità di subire violenze sessuali e molestie sia fisiche che verbali, che è invece un rischio sconosciuto alla maggior parte degli uomini. Gli spazi pubblici come strade, mezzi di trasporto, bar, discoteche, nonché l'ambiente di lavoro e di studio diventano quindi i luoghi più pericolosi da frequentare per una donna soprattutto se in autonomia.

Ancora una volta emerge il problema delle limitazioni del genere femminile nella libertà di movimento, dal momento che, come abbiamo più volte ripetuto, le donne sono soggette a continue esortazioni alla prudenza e all'evitamento di situazioni di rischio in modo da ridurre le aggressioni.¹³

Un altro aspetto importante da prendere in considerazione quando si analizza il concetto di libertà connessa a quello della sicurezza, è la colpevolizzazione delle vittime nel momento in cui incorrono in un pericolo. In un lavoro del 1992, Judith Walkowitz evidenzia come la nota vicenda di Jack lo Squartatore abbia fatto emergere un paradigma culturale che è tuttora in vigore, che vede la città come pericolosa per le donne, vietata al loro uso e attraversata a loro rischio e pericolo. Dunque, in base al principio di responsabilità personale ed individualizzazione del rischio precedentemente

¹¹ C. Belingardi e F. Castelli (a cura di), *Città. Politiche dello spazio urbano*, Italia, IAPh 2016

¹² Garreffa, *Per una critica di genere all'idea di sicurezza*, cit.

¹³ *Ibidem*

analizzati, se una donna sfida tale concezione si merita ciò che le capita. Infatti, è il singolo individuo che ha il dovere di prevenire il rischio e di provvedere alla propria sicurezza tramite l'adozione delle determinate strategie sopra citate. In caso contrario, la donna è responsabile dei suoi comportamenti più liberi ed emancipati e dell'eventuale attribuzione di colpa nei suoi confronti che porta il resto degli individui a pensare: "Se l'è andata a cercare".¹⁴

Un perfetto esempio che dimostra il fatto che le donne vengano colpevolizzate anche quando sono palesemente delle vittime, sono le parole dell'avvocato Giorgio Zapperi che durante un processo per stupro nel 1979 a difesa dell'imputato, rivolgendosi alle donne presenti in aula afferma: «...che cosa avete voluto? ... avete cominciato con il dire "Abbiamo parità di diritto, perché io alle nove di sera debbo stare a casa, mentre mio marito, il mio fidanzato, mio cugino, mio fratello, mio nonno, vanno in giro?". Vi siete messe voi in questa situazione. E allora ognuno purtroppo raccoglie i frutti che ha seminato. Se questa ragazza se ne fosse stata a casa, se l'avessero tenuta presso il caminetto, non si sarebbe verificato niente».¹⁵

Purtroppo, nonostante diverse ricerche in questo ambito, emerge che una conciliazione tra il concetto di libertà e quello di sicurezza è al giorno d'oggi molto difficile, soprattutto per le donne. La libertà senza sicurezza provocherebbe solo insicurezza, come d'altra parte accadrebbe con la sicurezza senza libertà. Da un lato sarebbe quindi necessaria una diminuzione di tensione e di attenzione sulle problematiche della sicurezza, per evitare una contrazione di libertà; dall'altro servirebbe porre maggiore attenzione all'insicurezza specifica delle donne che al momento è considerata solo in termini di riduzione delle libertà. Trovare un compromesso è estremamente complesso, in quanto gli esseri umani hanno bisogno sia della libertà, sia della sicurezza, e il sacrificio dell'una a discapito dell'altra sarebbe unicamente causa di insofferenza.¹⁶

In conclusione, la nostra sicurezza non può e non deve essere posta in irriducibile antagonismo alla nostra libertà. Non possiamo vivere di "zone rosse", di quel "comportamento adeguato" che limita e costringe perché si sostanzia di atti di

¹⁴ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p.16

¹⁵ A. Simone, *I corpi del reato. Sessualità e sicurezza nella società del rischio*, Milano, Mimesis 2010, p.44

¹⁶ Garreffa, *Per una critica di genere all'idea di sicurezza*, cit.

autocensura, quel “non fare, non andare” che determina uno svuotamento di piazze e strade, legittimando ulteriormente l’allarme sociale e de-responsabilizzando una società ancora fortemente misogina e patriarcale, in un circolo vizioso in cui l’insicurezza si alimenta di sé stessa.¹⁷

3. La questione delle città sessiste

Uno dei principali motivi per il quale le donne si sentono poco a loro agio ad attraversare le strade ed i luoghi della città, è che a livello storico, ma ancora ad oggi, le infrastrutture urbane sono sempre state pensate e progettate dagli uomini per gli uomini, senza che venisse però fatta alcuna riflessione sulle esigenze di donne, bambini ed anziani.¹⁸ Questo accade perché uno dei principi fondanti della programmazione urbanistica e architettonica americana dell’ultimo secolo, poi ampiamente esportata in tutto il mondo, è stato quello che affermava: “Il posto delle donne è la casa”, relegando così il genere femminile nell’immaginario della domesticità e attribuendo loro tutto l’onere del lavoro di cura.¹⁹ Come spiega Giulia Custodi, dottoranda in urbanistica dell’Università Paris 4, il fatto che le donne si sentano insicure a spostarsi nelle città deriva da un retaggio culturale corrispondente ad un ruolo di genere, ma che le donne siano meno presenti negli spazi pubblici è un dato vero ancora oggi.²⁰

Il tema della rigida separazione funzionale delle città viene affrontato nel saggio *What Would a Non Sexist City Be Like?* scritto da Dolores Hayden nel 1980. Da urbanista, Hayden riconduce la questione del sessismo insito nella progettazione urbana ai suoi aspetti spaziali. Tuttavia, riconosce anche essere un problema politico, nel senso più ampio del termine. Il saggio, che mette in evidenza la necessità di riconsiderare lo spazio cittadino non più secondo rigide categorie, ha l’intento di esporre come le basi

¹⁷ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p.17

¹⁸ Bonci, *Urbanistica femminista per città più sicure e vivibili per uomini e donne*, cit.

¹⁹ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p.36

²⁰ E. Colaci e G. Fenaroli, *Urbanistica di genere, come si costruisce una città inclusiva* (<https://thesubmarine.it/2021/03/08/urbanistica-di-genere-come-si-costruisce-una-citta-inclusiva/>, 8 marzo 2021)

sociali ed economiche che affidano alle donne il lavoro domestico non retribuito vadano radicalmente trasformate, in modo da rivoluzionare le basi dello sviluppo urbano.²¹

Da tale elaborato emerge come le donne americane abbiano respinto questo principio sessista entrando in numeri sempre più crescenti nel mercato del lavoro. Infatti, a causa del fenomeno del Consumismo vengono attuate enormi pressioni sui cittadini affinché i consumi diventino conformisti, ma questo processo costa molto. Di conseguenza la donna di casa, essendo una frenetica consumatrice, viene obbligata a contribuire a tutte quelle spese che il mantenimento della casa unifamiliare isolata dal centro prevede. Nel 1975, quindi, il 39% delle famiglie in America ha entrambi i genitori che lavorano. Un altro 13% si compone di genitori single, in genere donne. Sette su dieci lavorano per motivi economici, e oltre il 50% dei ragazzi e bambini da zero a diciassette anni ha una mamma lavoratrice. Nonostante l'aumento del numero di donne in ambito lavorativo, ci si aspetta ancora che siano loro a trascorrere più tempo nella cura della casa e dei figli di quanto non faccia l'uomo, ma la struttura del quartiere in cui si vive e la distanza dal centro, dove invece ci si reca per lavorare, non aiutano certamente. Difatti, quella che potrebbe sembrare una "buona zona" in cui vivere lo è di solito solo per fare shopping e in alcuni casi per i trasporti pubblici o le scuole, ma non per i servizi sociali a sostegno della donna che lavora come asili nido, ambulatori, uffici con orari estesi. Per quest'ultima diventa sempre più chiaro che riuscire a conciliare le esigenze familiari con l'offerta disponibile quanto a lavoro, case e servizi sociali risulta impossibile.

Una soluzione potrebbe essere un solo contesto che raggruppasse tutti questi ambiti, ma ancora ad oggi, troppo spesso l'organizzazione degli spazi pubblici parte dal presupposto della famiglia tradizionale (che ripropone lo stereotipo) dove il marito lavora e la moglie si prende costantemente cura della casa e dei bambini.²²

Va ricordato che tale discorso riportato finora non riguarda solo le donne americane ma si estende anche a quelle di altri paesi, in quanto il principio sessista che fonda la progettazione urbana nell'ultimo secolo si è diffuso in tutto il mondo.

²¹ M. Barzi, *Che genere di città* (<https://www.ingenero.it/articoli/che-genere-di-citta>, 9 aprile 2015)

²² D. Hayden, *Per una città non sessista* (1980) (https://docs.google.com/document/d/1gSalAlcA0IWdUjtubnTMnyFjVKQAQBZAPSFoRvM-T_0/edit, 22 novembre 2017)

L'unica via d'uscita da questa situazione sarebbe, dunque, il fatto di rivoluzionare la tradizionale divisione economica tra casa e lavoro e sviluppare una diversa concezione dell'ambiente domestico, del quartiere e della città in grado di favorire, anziché limitare, l'attività delle donne che devono conciliare i propri impegni lavorativi con quelli riguardanti la famiglia e la casa. A tal fine è necessaria una revisione femminista degli spazi urbani. Architetti ed urbanisti dovrebbero quindi integrare la dimensione del genere nella pianificazione urbana, introducendo così un nuovo approccio professionale non sessista e più inclusivo, che porti a riorganizzare gli spazi e i tempi di lavoro e di vita privata in modo tale che tengano conto delle molteplici esigenze, bisogni ed interessi di chi li abita.²³

4. Gender mainstreaming e parità di genere

Tale nuovo approccio si chiama *gender mainstreaming*, ovvero una strategia trasversale a tutti gli ambiti della vita quotidiana, volta a promuovere la parità tra uomini e donne attraverso leggi e regolamentazioni che permettano ad entrambi i sessi di accedere in modo eguale alle risorse della città. Inoltre, deve tenere conto dell'impatto che le varie politiche, decisioni e scelte istituzionali mondiali e locali hanno su uomini e donne. Alcuni esempi di questa strategia attenta al genere possono essere: l'attenzione alle forme di discriminazione e alle condizioni di vulnerabilità, la partecipazione delle donne ai processi decisionali per la pianificazione urbana, il rapporto tra spazio urbano, spazio domestico e sicurezza, il focus su trasporti ed orari, l'uso dello spazio pubblico in condizioni di sicurezza e di equità di genere.²⁴

Gli obiettivi previsti dalla politica del *gender mainstreaming* sono: la rimozione degli ostacoli alla fruizione dello spazio pubblico, la promozione del pieno diritto alla città, la parità nell'appropriazione degli spazi e l'equità tra i generi nel rapporto tra pubblico e privato. Per riuscire a raggiungere tali obiettivi è necessario che siano presenti più donne nella carriera politica, soprattutto negli assessorati e nelle commissioni edilizie, e che ci siano più donne che ricoprino ruoli come architetture ed urbaniste, dal momento che questi due ambiti, quello politico e quello della pianificazione urbana, sono ancora

²³ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p.37

²⁴ *Ibidem*

prettamente maschili. Infine, gli indicatori per rendere una pianificazione in base al genere efficace sono: la diversità dello spazio pubblico, il numero di luoghi *women-friendly*, orari dei luoghi che siano compatibili con le varie esigenze delle donne, centralità di scuole e nidi nei quartieri e parità di accesso alla vita pubblica.²⁵

È solo negli anni '80 che inizia a diffondersi l'idea che la pianificazione spaziale possa effettivamente produrre disuguaglianze sociali e stereotipi, in quanto il principio su cui si basa chi progetta le città è quello di supporre che gli abitanti che usufruiranno degli spazi pubblici siano uomini e che le donne siano invece associate alla sfera privata. Di conseguenza, per contrastare questa idea, la ricerca urbanistica basata su una prospettiva di genere inizia a suscitare sempre più interesse.²⁶

Verso gli anni '90 poi le tematiche di pari opportunità e la prospettiva di genere iniziano ad assumere rilevanza anche nel contesto internazionale grazie alla Conferenza Mondiale delle Donne tenutasi a Pechino nel 1995. La piattaforma d'azione della Conferenza, adottata all'unanimità da 189 paesi, è il punto di partenza per l'istituzione di un'agenda globale per la lotta alle discriminazioni di genere. Particolarmente importanti sono l'articolo 300 e 301 della piattaforma, perché attribuiscono i compiti di realizzazione e supervisione di azioni rivolte al raggiungimento degli obiettivi della Carta non solo agli stati nazionali, ma anche alle organizzazioni internazionali. Ed è in questo momento che l'Unione Europea si inizia ad attivare per la parità di genere nei vari ambiti della vita delle persone.

Un'ulteriore conferma che la parità tra uomini e donne diventi sempre più centrale nelle istituzioni europee avviene nel 1996, con l'emissione da parte della Commissione europea di una dichiarazione dal titolo: Integrare le pari opportunità tra donne e uomini in tutte le politiche e le attività comunitarie. Purtroppo, essendo che le conclusioni della conferenza e gli atti dell'Unione Europea non fossero "mandatory" per gli stati, di questo monitoraggio non si ha avuto un effettivo riscontro. Successivamente nel 1997 l'Unione Europea formalizza il concetto della parità di genere come suo principio

²⁵ Autore sconosciuto, *Politiche urbane di genere*, presentazione powerpoint presa da moodle spgi (https://docs.google.com/presentation/d/1x-3HgBD8m1eQI1RgUE_5kqc2bfNdCzfr/edit#slide=id.p1, 2021)

²⁶ A. Verzola, *Buone pratiche per città più inclusive* (<https://www.ingenero.it/articoli/buone-pratiche-citta-piu-inclusive>, 2 marzo 2021)

attraverso l'articolo 3 (ora articolo 8) del Trattato di Amsterdam, che recita: «Nelle sue azioni l'Unione mira ad eliminare le ineguaglianze, nonché a promuovere la parità, tra uomini e donne».²⁷

Dopo circa dieci anni, nel 2006 per promuovere la parità di genere anche a livello regionale e locale, il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa emana la Carta Europea per la Parità e l'Uguaglianza di Donne e Uomini nella Vita Locale. Il documento è stato firmato da 1700 enti locali e regionali in 35 paesi europei, e viene istituito perché si riconosce che uomini e donne vivono lo spazio pubblico in modi molto diversi. La carta si propone quindi di riportare metodi concreti attraverso i quali la parità può essere raggiunta in vari ambiti come la partecipazione politica, l'occupazione, i servizi pubblici e la pianificazione urbana.²⁸

Infine, nell'estate del 2017, l'assemblea di Non Una Di Meno si è riunita a Padova e attraverso un processo aperto, partecipato e prodotto dal basso, ha istituito la Carta della Città Femminista. Il documento fa del "partire da sé" il proprio punto forte, e nasce proprio dalla consapevolezza che viviamo in un contesto sociale che tutt'oggi presenta ancora disparità di genere.²⁹

Alcuni articoli presenti nella Carta Europea, sopra citata, sono particolarmente significativi per comprendere l'importanza della parità tra donne e uomini nella vita locale e quindi nella progettazione delle città. Ad esempio, L'Articolo 4.1 prevede che «Il firmatario dovrà, nella sua qualità di rappresentante democratico del comune o del territorio di appartenenza, impegnarsi pubblicamente e formalmente ad applicare il principio della parità fra donne e uomini nella vita pubblica»³⁰. E ancora l'Articolo 21.1 che afferma che «Il firmatario riconosce il diritto di ogni donna e ogni uomo alla propria incolumità e alla libertà di movimento e che tali diritti non possono essere esercitati liberamente o equamente, sia nell'ambito pubblico che in quello privato, se le donne e gli uomini sono vittime dell'insicurezza generale o se pensano di essere minacciati a causa di quest'ultima»³¹. Infine, l'Articolo 21.2 che riporta: «Il firmatario riconosce

²⁷ Autore sconosciuto, *Politiche urbane di genere*, presentazione powerpoint

²⁸ Verzola, *Buone pratiche per città più inclusive*, cit.

²⁹ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p.41

³⁰ *La carta europea per l'uguaglianza e la parità delle donne e degli uomini nella vita locale*, CCRE, Innsbruck, maggio 2006, p.12

³¹ *Ivi*, p.25

inoltre che le donne e gli uomini, in parte a causa degli obblighi e dei modelli di vita diversi, devono spesso fronteggiare problemi diversi inerenti la sicurezza e l'incolumità e tali differenze devono essere trattate di conseguenza»³².

Così come questi articoli citati, ce ne sono molti altri all'interno della Carta che sanciscono come organizzare i luoghi in cui i cittadini vivono e si muovono all'interno della città, in modo tale che non vengano attuate discriminazioni di alcun tipo. Dagli articoli riportati, emerge anche che il genere femminile e quello maschile non utilizzano gli spazi pubblici allo stesso modo, e che quindi hanno una percezione significativamente diversa rispetto al tema della sicurezza e della libertà nella città. Di conseguenza gli stati, le regioni ed i comuni devono attivarsi per mettere in pratica politiche pubbliche con una prospettiva di genere che tengano conto delle esigenze femminili, e che garantiscano anche alle donne di usufruire degli spazi cittadini, solitamente pensati solo per gli uomini, senza doversi sentire insicure e per questo limitare i propri spostamenti.

5. La rivendicazione degli spazi urbani

Nonostante negli ultimi anni si sia trattato sempre più spesso il tema dell'urbanistica femminista, che ha come obiettivo quello di mettere al centro del dibattito le necessità di chi abita in modo più assiduo le città (donne, bambini e anziani)³³, ancora ad oggi gli spazi pubblici non vengono progettati in modo da essere del tutto inclusivi. Per questa ragione, migliaia di donne si riversano ogni giorno nelle strade e nelle piazze delle metropoli, per protestare contro l'ambiente urbano che esercita una violenza strutturale attraverso le modalità con cui viene progettato e costruito³⁴, e cercando di rivendicare quegli spazi che spettano loro di diritto.

La progressiva riappropriazione della città da parte delle donne avviene attraverso la costante occupazione degli ambienti comuni con il proprio corpo e dalla pretesa di

³² *Ibidem*

³³ Bonci, *Urbanistica femminista per città più sicure e vivibili per uomini e donne*, cit.

³⁴ G. Bacciola, M. Belluto e S. Olcuire, *La città transfemminista. Movimenti, usi e pratiche intersezionali per altri immaginari urbani*, «Tracce urbane», 9 giugno 2021, p.6

infrastrutture, servizi e luoghi non discriminanti.³⁵ Le rivendicazioni femminili si diffondono a partire dal 1960, con un movimento che investe prima gli Stati Uniti e che arriva poi anche in Europa, portando con sé svariate conquiste. Una nuova idea di libertà di movimento rivoluziona i tempi e le pratiche, invade le strade con i cortei e i sit-in, prende possesso dello spazio fisico ed occupa edifici in abbandono. Lo spazio urbano diventa così occasione di nuovi progetti e possibilità.³⁶

Tale processo di rivendicazione parte da metà Ottocento dalle cucine, che erano i luoghi principali di segregazione nella vita delle donne nere schiave nelle piantagioni, che vengono trasformate in luoghi di resistenza (hooks 1991, Davis 1999). Procede poi con la palestra in cui Edith Garrud allena all'arte marziale del jujutsu le militanti del movimento delle suffragette agli inizi del Novecento (Garrud 1910), e con la nascita delle case delle donne agli inizi degli anni '70 (Percovich 2005). La necessità di trovare spazi che siano per sole donne, dove si possano progettare insieme interventi politici, elaborare soluzioni a problemi quotidiani o istituire gruppi di autocoscienza, è persistente nella storia del genere femminile. Iniziano così a diventare sempre più importanti i luoghi di cui le donne si sono riappropriate come: le librerie e le case delle donne, i centri anti violenza e le case rifugio, i consultori autogestiti e i gruppi di *self-help* (Percovich 2005, Calabrò, Grasso 2004).³⁷

Ancora ad oggi la rivendicazione e riappropriazione delle zone comuni della città, ha rilevanza centrale per i movimenti femministi (Castelli 2015) e sono numerose le esperienze avvenute di recente in Italia.³⁸ Di seguito riporto due esempi che a mio parere sono molto significativi per comprendere questo fenomeno.

Il primo caso deriva dall'iniziativa di Anita Sonogo, che dal 2011 al 2016 è stata presidente della Commissione Pari Opportunità nel comune di Milano. Pochi mesi dopo la sua elezione, Sonogo decide di convocare le donne di Milano per ascoltare le loro esigenze e desideri. La prima assemblea si svolge nella sala Alessi del comune di Milano, e da essa emergono quattro gruppi di discussione che riguardano i temi dello

³⁵ C. Belingardi, F. Castelli e S. Olcuire (a cura di), *La libertà è una passeggiata. Donne e spazi urbani tra violenza e autodeterminazione*, Italia, IAPh 2019, p.76

³⁶ *Ivi*, p.36

³⁷ *Ivi*, p.77

³⁸ *Ibidem*

spazio, della salute, della violenza contro le donne e del lavoro. Da questi gruppi nascono poi i tavoli di lavoro, ovvero riunioni a cui partecipano le donne che hanno luogo all'interno del comune, dove si tratta in modo specifico ognuno dei temi riportati. Il tavolo che ha avuto maggiore successo è stato quello dedicato agli spazi, dal quale circa cinquanta donne, tramite un progetto da loro proposto e la vittoria di un bando, sono riuscite ad ottenere lo spazio di un piano di una scuola per istituire una casa delle donne anche nella città di Milano, dove prima non era presente.³⁹

Un altro tavolo che ha avuto un grande successo, soprattutto se si pensa alla questione della riappropriazione degli spazi urbani, è stato quello riguardante il tema della salute, e più nello specifico la relazione che intercorre tra natura, salute e territorio. In questo caso, emerge un gruppo di donne che si fanno chiamare “Le giardiniere”, che ha lavorato su un grandissimo spazio occupato da un ex caserma abbandonata da 40 anni. La caserma era ricoperta da vegetazione e rischiava dunque di venire cementificata, ma tramite la collaborazione con architetti, paesaggisti e autorità queste donne hanno costretto il consiglio di zona a convocare alcune associazioni che sviluppassero dei progetti su questa area, in modo tale che rimanesse verde e accessibile. Questo atto di mobilitazione della città e di “rigenerazione urbana”, è stato reso possibile grazie alla comunicazione avvenuta tra le istituzioni e le donne dei territori stessi.⁴⁰

Il secondo caso invece, riguarda il collettivo femminista Non Una Di Meno che spesso compie azioni simboliche e di protesta, con l'intento di occupare e modificare lo spazio pubblico per dare visibilità alle donne che troppo spesso vengono messe in secondo piano o non considerate del tutto. Un esempio, può essere il fatto che per celebrare l'8 marzo, giornata di lotta e di sciopero femminista, le attiviste di NUDM abbiano modificato la toponomastica di diverse targhe e strade di Milano, sostituendo ai nomi principalmente maschili e di persone bianche nomi di donne e persone Lgbtq+, di varie nazionalità, importanti da ricordare anche negli spazi pubblici.⁴¹

Un'altra azione compiuta da Non Una Di Meno è stata quella di mettere lo smalto fuxia al dito medio di Cattelan in piazza Affari, per denunciare la condizione delle donne in

³⁹ C. Bruno, *La città che vogliamo fa spazio alle donne* (<https://www.ingenero.it/articoli/la-citta-che-vogliamo-fa-spazio-alle-donne>, 22 marzo 2016)

⁴⁰ *Ibidem*

⁴¹ Colaci e Fenaroli, *Urbanistica di genere, come si costruisce una città inclusiva* cit.

questo momento di crisi economica. E ancora, nel 2019 sempre a Milano, le attiviste avevano coperto di vernice rosa la statua di Indro Montanelli, dedicando il luogo a Destà, la bambina etiope di 12 anni che il giornalista sposò durante la guerra.⁴²

Infine, va riportata l'attenzione anche su un'iniziativa attuata da NUDM di Padova dal valore particolarmente simbolico, tanto che si è poi diffusa in molte altre città d'Italia. Si tratta della passeggiata notturna indecorosa, tramite la quale le donne hanno voluto ribaltare il comune concetto di "sicurezza", che le vede costrette a vivere nella costante paura, a non uscire per strada da sole la notte, a non vestire in un certo modo. L'idea da cui è nata questa iniziativa è che la nostra sicurezza riparte da noi stesse e dalla riappropriazione fisica degli spazi e delle strade delle nostre città per renderli realmente "sicuri".⁴³

Questi interventi di rivendicazione diretta dei luoghi pubblici cittadini dimostrano come i movimenti femministi abbiano posto al centro dell'attenzione l'importanza che questi spazi acquisiscono come risposta al sessismo, al razzismo, al fascismo e come luoghi di educazione al genere e alle differenze. Infatti, gli spazi femministi sono la risposta alla violenza maschile sulle donne e la violenza di genere nella sua dimensione strutturale.⁴⁴

Per concludere, possiamo quindi affermare che lo spazio pubblico dovrebbe essere vissuto senza preoccuparsi della propria sicurezza, dovrebbe essere un luogo di incontro, condivisione ed inclusione, liberamente attraversabile. Inoltre, dovrebbe essere uno spazio di vita, lotta e politica femminista. Uno spazio che promuova l'inclusione tramite l'abbattimento di barriere architettoniche, estetiche, sessiste e razziste.⁴⁵ Per rendere quindi una città più sicura, bisogna prima di tutto renderla inclusiva, ovvero a misura di tutti prendendo in considerazione più punti di vista.⁴⁶

Ancora ai giorni nostri però, l'utilizzo di una prospettiva di genere nella pianificazione urbana che rispetti la parità tra donne e uomini, e l'attenzione alle categorie considerate più deboli che si spostano all'interno delle città, faticano ad avere effetti concreti sulla popolazione a causa delle motivazioni trattate e spiegate finora.

⁴² *Ibidem*

⁴³ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p.43

⁴⁴ Belingardi, Castelli e Olcuire, *La libertà è una passeggiata*, p.78

⁴⁵ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p.42

⁴⁶ Colaci e Fenaroli, *Urbanistica di genere, come si costruisce una città inclusiva* cit.

CAPITOLO II

LA PERCEZIONE DELLA SICUREZZA NELLE CITTÀ ATTRAVERSO UN'ANALISI DELLE INDAGINI STATISTICHE

1. Sicurezza soggettiva e paura della criminalità

Partendo dal presupposto che sia difficile definire e misurare la sicurezza oggettiva, ovvero il fatto di essere al sicuro dai rischi concreti, le cose diventano ancora più complicate quando si tratta di quella soggettiva, che dipende dalla percezione di un pericolo da parte del soggetto.⁴⁷ Ma quando parliamo di questo tipo di sicurezza, a cosa ci riferiamo di preciso? In parte, si fa riferimento alla valutazione che ogni cittadino può fare quotidianamente in base alla sua esperienza concreta, a ciò che sa rispetto all'ambiente in cui vive, a ciò che accade o è accaduto a parenti, amici o conoscenti, ed in base a ciò che egli legge sui giornali o coglie dai mass media. In altra parte, ci si riferisce alla preoccupazione rispetto ad una serie di problemi che possono coinvolgere il quartiere in cui il cittadino vive, la sua città, se stesso e i suoi congiunti. Sono situazioni che portano il soggetto a provare un sentimento di apprensione per sé e per i propri cari che porta a possibili interferenze con la propria vita quotidiana, la libertà di movimento e le scelte attuate tutti i giorni.⁴⁸

Quanto però di questo stato di insicurezza soggettiva si può ricondurre a ciò che si sa, o si crede di sapere, piuttosto che alla reale criminalità vissuta nelle città?

Intorno agli anni '80 iniziano a diffondersi le ricerche sul tema della "paura della criminalità" che insieme alle inchieste di vittimizzazione costituiscono i pilastri dell'attuale dibattito sulla sicurezza cittadina. I questionari di tali ricerche tendono ad indagare la percezione e la valutazione del rischio di rimanere vittime di reati verso se stessi o le proprie proprietà, nonostante questo non sia il metodo più appropriato per

⁴⁷ D.A. Della Rocca, *L'insicurezza come costruzione sociale. Quanto ci sentiamo protetti e liberi nel nostro mondo?* (<https://www.forensicnews.it/linsicurezza-come-costruzione-sociale-quanto-ci-sentiamo-protetti-e-liberi-nel-nostro-mondo/>, 7 aprile 2022)

⁴⁸ T. Pitch e C. Ventimiglia (a cura di), *Che genere di sicurezza: donne e uomini in città*, Milano, F. Angeli 2001, p. 34

valutare l'eventuale stato di apprensione dei soggetti rispondenti. Sarebbe più corretto, infatti, indagare lo stato d'ansia delle persone attraverso interviste approfondite e l'osservazione dei concreti comportamenti e atteggiamenti messi in atto. Inoltre, questo tipo di indagine da sola, non è sufficiente a valutare il grado di sicurezza o insicurezza di una certa popolazione o zona. Ciò viene dimostrato da alcune ricerche che mostrano che la familiarità con determinati luoghi e situazioni fa sì che il cittadino si senta più sicuro ad attraversarli, che se egli è abituato a correre rischi allora diminuisce la sua percezione di insicurezza personale e che più risorse ha a disposizione che promuovano l'autonomia personale, più vivrà la città a proprio agio. (Pitch 1998a; cfr. anche, di nuovo, Mosconi e Toller 1998 e, per una ricerca italiana sulle variabili dell'insicurezza, Calemme et al. 1996).⁴⁹

Bisogna tenere presente, quindi, quanti altri fattori entrino in gioco nella valutazione di una certa situazione o zona come insicura o sicura, rispetto alla semplice rilevazione del tasso di rischio di vittimizzazione e della percezione individuale di questo tasso. La percezione soggettiva di insicurezza relativa al vissuto della città può avere allora poco a che fare con la "paura della criminalità", che per i cittadini può essere un collettore di ansie e problemi più complessi, attraverso il quale essi vengono semplificati. Ma neanche le ricerche che si occupano di valutare la preoccupazione dei cittadini introducendo domande inerenti ad altri temi insieme a quello della criminalità, permettono di andare oltre queste semplificazioni, e al massimo riescono a fornire una lista ordinata, ma non interconnessa, di ciò che i cittadini ritengono preoccupante (disoccupazione, traffico, immigrazione ecc), che non è però necessariamente connesso al concetto di sicurezza soggettiva.⁵⁰

⁴⁹ *Ivi*, p. 36

⁵⁰ *Ivi*, p. 37

2. Sicurezza, criminalità e mass media

Esiste un terzo tipo di sicurezza, la “sicurezza personale”, che si affianca a quella soggettiva ed oggettiva e che rispetto alle precedenti è maggiormente collegata alla sfera individuale del cittadino. Bauman ritiene che la sicurezza personale sia quella che ci faccia credere che finchè ci comportiamo nel modo giusto, nessun pericolo fatale, ovvero nessun pericolo che non possa essere neutralizzato, minacci il nostro corpo, le nostre proprietà e le persone a cui teniamo. Negli ultimi anni, quando i mezzi di comunicazione di massa italiani affrontano il tema della sicurezza ed insicurezza, fanno solitamente riferimento all’accezione di sicurezza personale descritta dall’autore.⁵¹

Inoltre, mentre in passato la parola “sicurezza” faceva riferimento anche al concetto di sicurezza sociale, di tutela dei diritti e delle garanzie previste in un sistema di welfare, oggi l’insicurezza è invece ricondotta al fatto che i luoghi in cui viviamo siano pericolosi. Si tratta di spazi urbani in cui vengono commessi spesso reati che potrebbero mettere a rischio l’incolumità del cittadino, dei suoi beni e dei suoi affetti, e che minano quindi la sua sicurezza personale.⁵²

Si è osservato dunque, come nel corso degli ultimi anni, i media abbiano iniziato ad utilizzare sempre più spesso il termine “sicurezza” ed i suoi derivati, con uno slittamento semantico per cui questa parola assume principalmente l’accezione di “sicurezza urbana” in associazione a termini come “degrado”, “devianza” e soprattutto “criminalità”. Dal momento che la sicurezza viene ora posta in stretta relazione con il concetto di criminalità, bisogna capire se l’accresciuta attenzione da parte dei mass media rispetto a questo tema, coincida effettivamente con un aumento della quantità e gravità dei fenomeni criminali registrati nel nostro paese.⁵³

Quotidianamente, sui giornali, dalle radio, in televisione e attraverso il web vengono proposte notizie di cronaca nazionale e locale che hanno a che fare con il tema della sicurezza. Tuttavia i mass media che trasmettono tali notizie non riportano in modo fedele tutti gli avvenimenti di cronaca che avvengono nel nostro paese. Infatti, come è noto, i media selezionano le notizie, omettendone alcune ed enfatizzandone altre, e

⁵¹ A. Coluccia, F. Ferretti, L. Lorenzi e T. Buracchi (a cura di), *Media e percezione della sicurezza. Analisi e riflessioni*, 20 dicembre 2008, p. 327

⁵² *Ibidem*

⁵³ *Ibidem*

compiendo scelte grafiche e di contenuto sul modo in cui poi queste ultime verranno pubblicate. Il fatto che tali notizie vengano divulgate in un determinato modo piuttosto che in un altro, fa sì che i mezzi di comunicazione siano direttamente responsabili di come si forma l'opinione dei cittadini sul tema sicurezza. Inoltre, l'interesse dei media nei confronti di qualsiasi argomento è spesso soggetto all'influenza di dinamiche esterne, come l'inserimento del tema nell'agenda politica o quella pubblica.⁵⁴ Infatti, un ulteriore elemento di problematizzazione che caratterizza il nesso sicurezza-criminalità così come viene ricostruito dai media, riguarda la tipologia di reati che questi ultimi scelgono di associare all'idea di sicurezza.

L'opinione pubblica si è, infatti, concentrata soprattutto sull'insicurezza derivante da alcuni particolari reati lasciando invece in secondo piano altri fattori ben più gravi per l'incolumità della persona. Ad esempio, un cittadino resta più facilmente vittima di un incidente stradale o sul lavoro, piuttosto che dall'azione violenta di una persona sconosciuta per strada. È quindi lecito pensare che i mass media abbiano avuto un ruolo decisivo nel costruire un certo tipo di idea di sicurezza e nell'alimentare una percezione di insicurezza distorta dalla realtà, dal punto di vista quantitativo e delle cause che la originano.⁵⁵

Dunque, l'aumento della percezione di insicurezza è giustificata dall'aumento della criminalità e dei reati all'interno delle città?

In realtà no. Come afferma Fabrizio Battistelli, ordinario di sociologia a La Sapienza: «La percezione di insicurezza è una costruzione sociale: media e politica cavalcano questi sentimenti per convenienza». Difatti, varie indagini statistiche dimostrano che il numero dei reati in Italia è in calo, eppure gli italiani si sentono sempre più indifesi. Le cifre raccontano un Paese sempre più sicuro: il numero di omicidi è in diminuzione da anni, i casi di borseggio e rapina sono stazionari e diminuiscono anche i furti nelle abitazioni. Non esiste quindi nessun allarme sicurezza, nessun aumento esponenziale del crimine. Eppure, come viene riportato dalle rilevazioni di SWG svolte nel 2018, la percezione di insicurezza accomuna il 70% dei cittadini, mentre solo quindici anni fa

⁵⁴ *Ivi*, p. 326

⁵⁵ *Ivi*, p. 328

erano il 55%.⁵⁶ Questo paradosso si può spiegare con quanto riportato finora, ovvero attraverso la strumentalizzazione di questo tema da parte dei mass media e dei partiti politici per raggiungere maggiore audience e voti alle elezioni.

Finora è stata analizzata la tematica della percezione di sicurezza che hanno i cittadini, in relazione a come i mass media trattano questo tema. Si è visto come questi ultimi diffondano quasi esclusivamente e in modo ridondante notizie di crimini, aggressioni, risse e altri reati di vario genere, e che questo aumenta inevitabilmente la percezione di insicurezza delle persone.

Per approfondire questa ed ulteriori tematiche inerenti alla sicurezza che verranno riportate in seguito, e per avere una prospettiva dei cittadini che partisse dal basso e che fosse più vicina alla mia realtà, ho deciso di impostare io stessa un questionario, del tutto esplorativo, che ho poi diffuso tra familiari, amici e conoscenti.

Il fatto che i media influenzino in modo negativo i cittadini su questo argomento, viene riscontrato anche dall'analisi dei dati raccolti dall'indagine che ho svolto, dove si osserva che alla domanda "Quanto influiscono sulla tua percezione di sicurezza le notizie che leggi e ascolti dai media e social media?", su un campione di 176 persone, il 29% risponde che si sente poco influenzato, mentre il 52% abbastanza (grafico 1). Però, come possiamo vedere dal grafico 2 successivamente riportato, emerge anche che per il 31% dei rispondenti le notizie riportate dai mezzi di comunicazione rispecchiano poco la realtà, e per il 42% non sempre la rispecchiano, o comunque dipende dai media che diffondono tali notizie. Pertanto, si può notare come le risposte date dai soggetti siano discordanti tra loro, in quanto essi stessi affermano che la loro percezione di sicurezza diminuisce a causa dei mass media, ma sono anche i primi ad essere consapevoli che spesso le notizie riportate non rispecchiano la realtà come dovrebbero.

Possiamo quindi affermare che i cittadini si sentono più insicuri nel corso degli ultimi anni, o l'insicurezza è effettivamente solo una costruzione sociale? Approfondiremo questa questione nel paragrafo successivo, attraverso l'analisi di alcuni dati statistici

⁵⁶ M. Sarti, *I crimini sono in calo, ma c'è chi specula sul senso di insicurezza degli italiani* (<https://www.linkiesta.it/2018/02/i-crimini-sono-in-calo-ma-ce-chi-specula-sul-senso-di-insicurezza-degl/>, 14 febbraio 2018)

tratti da indagini nazionali e da quelli tratti dalla mia indagine sulla percezione della sicurezza nelle città (Allegato 1).

Quanto influenzano sulla tua percezione di sicurezza le notizie che leggi/ascolti dai media e social media?

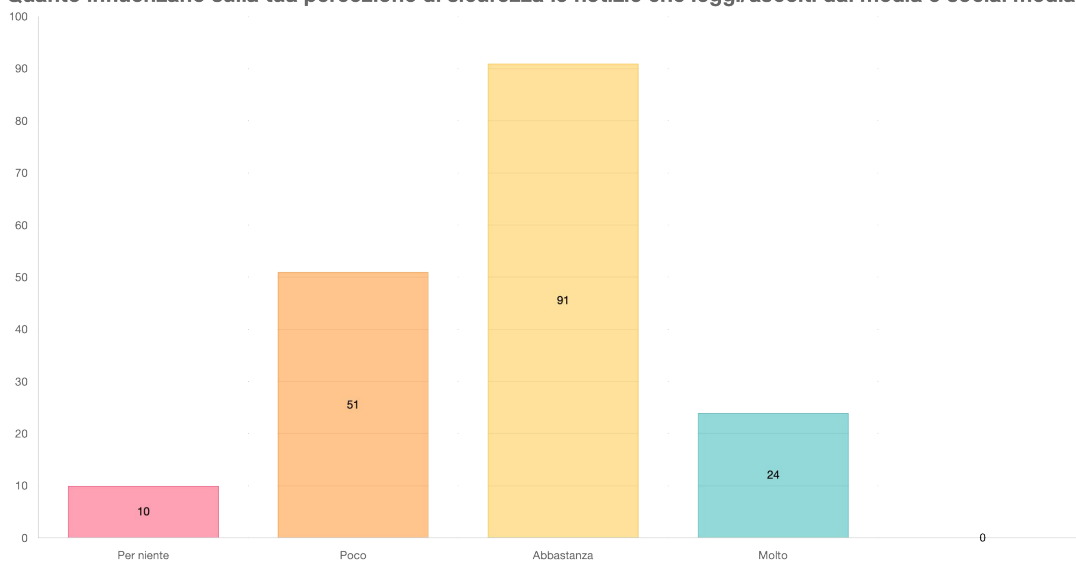


Grafico 1

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

Ritieni che le notizie date dai media rispecchino effettivamente la realtà?

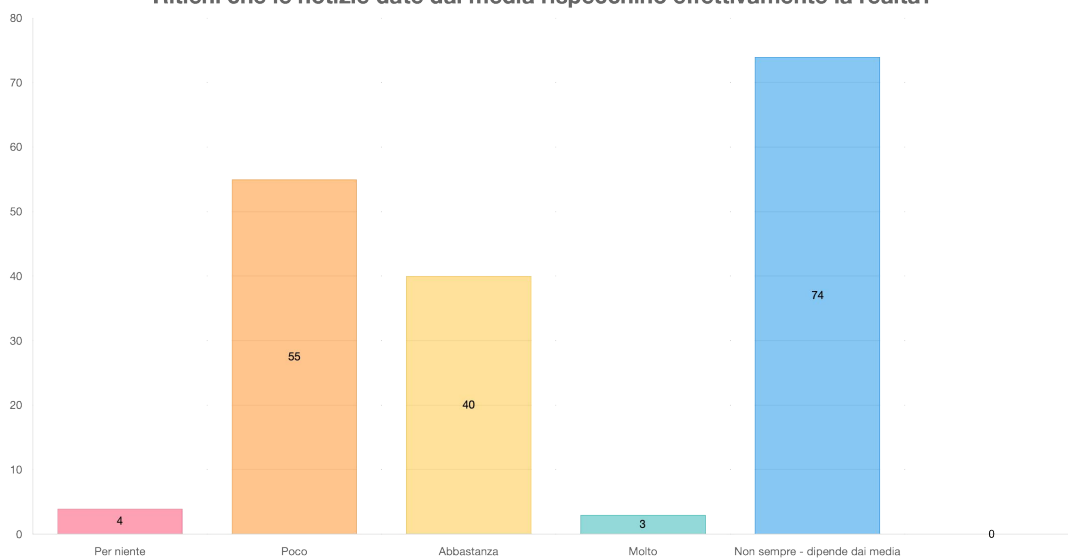


Grafico 2

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

3. Percezione della sicurezza e dati contrastanti

Andando ad analizzare il tema della percezione della sicurezza dei cittadini più in generale, e non più strettamente connesso ai mass media, possiamo notare che dalle indagini emergono dati contrastanti nel momento in cui si valuta se i cittadini al giorno d'oggi si sentono più o meno sicuri rispetto agli anni scorsi. Due sono i casi che rappresentano maggiormente questo contrasto, ovvero i dati che fanno riferimento all'indagine svolta dalla sottoscritta nei primi mesi del 2023, e i dati raccolti dall'indagine sul Benessere Equo e Sostenibile svolta nel 2021 dall'ISTAT.

Nel primo caso citato, emerge che la percezione di insicurezza delle persone stia aumentando a causa non solo dell'influenza dei mass media come precedentemente dimostrato, ma anche a causa del così detto "aumento della criminalità" e di altri reati relativi alla sicurezza della persona. Infatti, nel momento in cui è stato chiesto ai soggetti rispondenti al questionario di valutare se i cittadini si sentissero più o meno sicuri rispetto a qualche anno fa, il 26% delle persone ha risposto che i cittadini si sentono sicuri allo stesso modo, il 62% ritiene che si sentano meno sicuri, mentre solo il 4% che si sentono più sicuri (grafico 3 e 4).

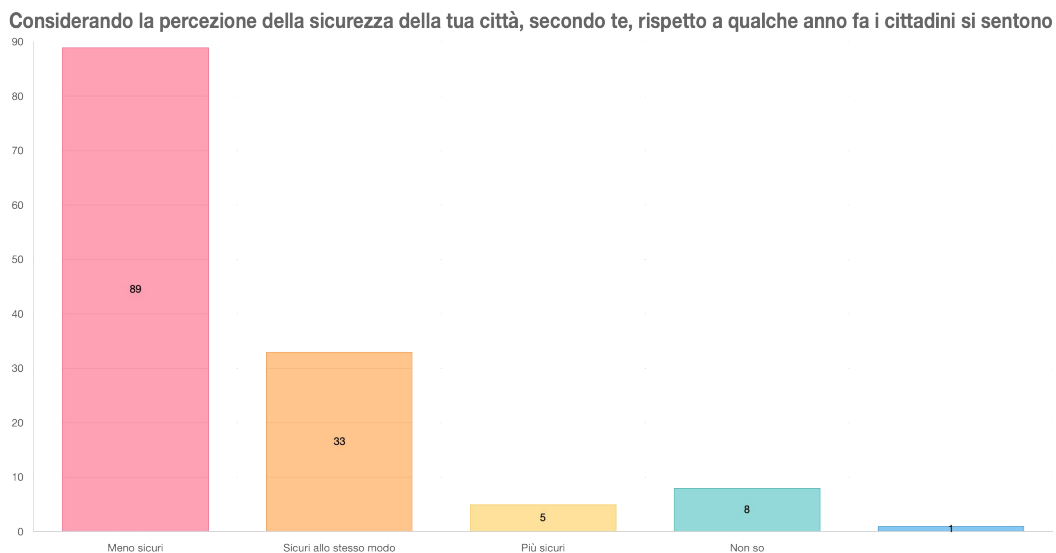


Grafico 3

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

Considerando la percezione della sicurezza della tua città, secondo te, rispetto a qualche anno fa i cittadini si sentono:

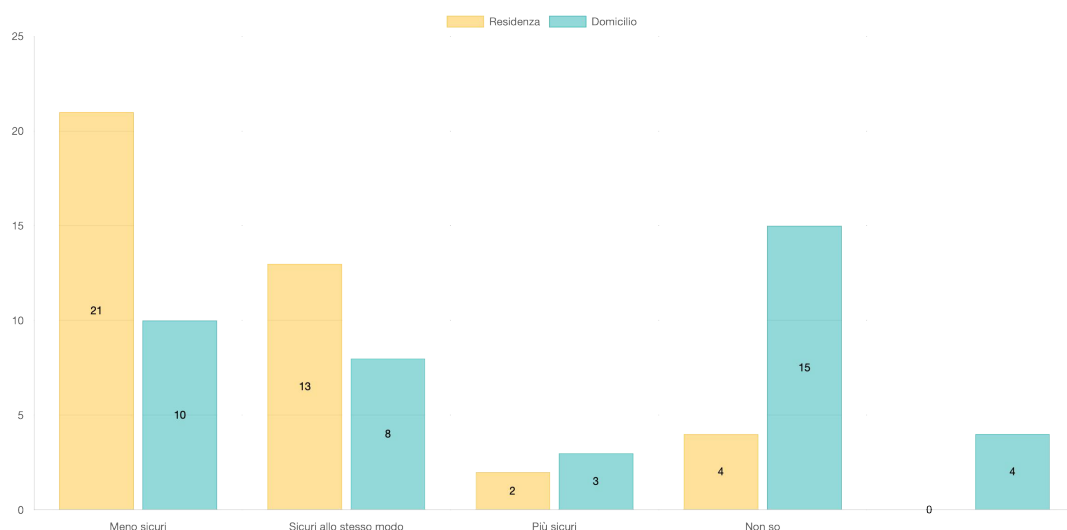


Grafico 4

In questo caso, per il conteggio dei dati sono state prese in considerazione solo le risposte inerenti alla residenza, che sono state sommate a quelle nel grafico 1 per avere le percentuali totali.

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

Inoltre, tramite una domanda aperta è stato chiesto di specificare quale fosse secondo loro il motivo per cui fosse diminuita la percezione della sicurezza dei cittadini. La metà delle risposte, ovvero 52 su 105 in totale, riporta che le cause dell'aumento dell'insicurezza sono connesse all'aumento della criminalità e dei reati verso la persona. Più nello specifico, 24 persone hanno direttamente citato come causa "l'aumento della criminalità", 19 persone hanno espresso come motivo l'aumento di alcuni reati come ad esempio aggressioni, rapine, atti vandalici e risse, e infine 8 persone hanno riportato come motivazione un aumento generale della violenza tra i cittadini.

Un ulteriore indicatore che dimostra quanto detto finora, è la domanda che indaga quanto i cittadini si sentano sicuri a camminare di sera o di notte nella città in cui vivono. Come si evince dal grafico 5 e dal grafico 6, solo il 9% dei rispondenti si sente molto sicuro a camminare per strada di notte, mentre la maggior parte delle altre persone ricade tra l'abbastanza sicuri (39%) e poco sicuri (40,5%).

Indica quanto ti senti sicura/o a camminare per strada da sola/o nella città in cui vivi:

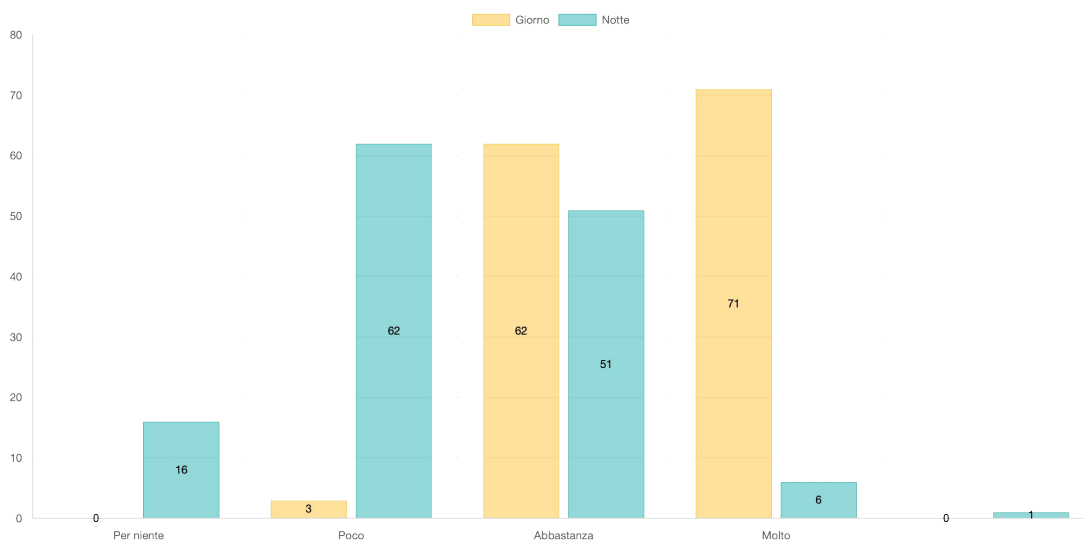


Grafico 5

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

Indica quanto ti senti sicura/o a camminare per strada da sola/o nella città in cui vivi (soprattutto di sera/notte):

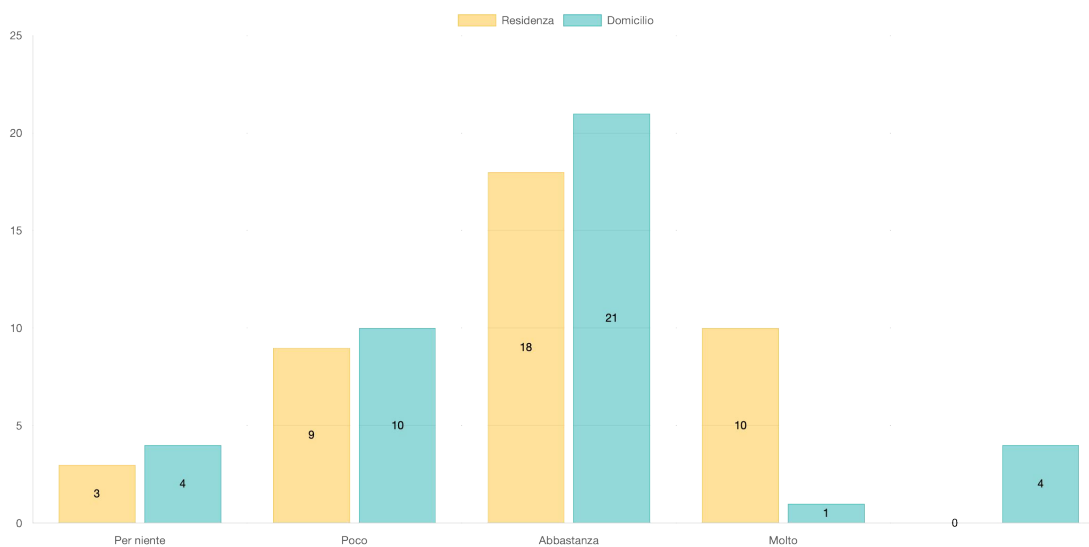


Grafico 6

In questo caso, per il conteggio dei dati sono state prese in considerazione solo le risposte inerenti alla residenza, che sono state sommate a quelle nel grafico 1 per avere le percentuali totali.

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

Infine, andando ad indagare quanto le persone ritengano che la propria città sia sicura sotto i vari aspetti che riguardano il tema della sicurezza descritti finora, emerge in realtà che la città è abbastanza sicura per il 71% delle persone, mentre solo per il 20,5% dei soggetti è poco sicura (Allegato 1). Da questa rilevazione si deduce quindi che nonostante la percezione dell'insicurezza nei cittadini sia alta, essi ritengono tutto sommato che la città in cui vivono sia più sicura di quello che sembri. Grazie a questa osservazione, possiamo ora analizzare il secondo caso a cui facevamo riferimento inizialmente, ovvero l'indagine Bes 2021.

L'idea di istituire un'indagine sul Benessere Equo e Sostenibile nasce nel 2010 quando il Cnel e l'ISTAT decidono di istituire un sistema di misurazione del benessere attraverso una prospettiva multidimensionale che tenga conto di indicatori oggettivi ma anche soggettivi. Nel giro di pochi anni i due enti nazionali identificano dodici dimensioni inerenti a questo tema, tra le quali figura anche la sicurezza, che diventa un elemento che fonda il benessere degli individui. Difatti, la paura di essere vittima di atti criminali può influenzare molto le libertà personali di un cittadino, la qualità della sua vita e lo sviluppo dei territori.⁵⁷

Attuata questa premessa, possiamo ora procedere con lo sviluppo della questione dei dati contrastanti sul tema della percezione della sicurezza. Dai dati raccolti da questa indagine, a differenza di quelli raccolti dalla mia, emerge che nel corso degli ultimi anni l'evoluzione della sicurezza mostra una generale tendenza al miglioramento in vari ambiti. Questo viene dimostrato dal fatto che la quota di persone che si dichiarano molto o abbastanza sicure quando camminano di notte per strada si attesta al 62,2% nel 2021, a differenza del 57,7% nel 2019. Tra i segnali positivi c'è anche la diminuzione della percezione del degrado della zona in cui si vive. Infatti, la percentuale di persone che dichiara di aver visto nella zona in cui abita elementi di degrado o vandalismo è del 6,3% nel 2021, mentre era dell'8,3% nel 2019. Inoltre, la quota di famiglie che riporta

⁵⁷ Città metropolitana di Bologna, *La sicurezza nelle indagini ISTAT e nel Benessere Equo e Sostenibile (Bes)* (https://www.cittametropolitana.bo.it/statistica/La_percezione_della_sicurezza_urbana/La_sicurezza_nell_e_indagini_ISTAT)

che la zona in cui vivono è abbastanza o molto a rischio di criminalità continua a diminuire passando dal 25,6% nel 2019 al 20,6% nel 2021 (grafico 7).⁵⁸

Figura 1. Percezione di sicurezza nella zona in cui si vive: persone di 14 anni e più che si sentono molto o abbastanza sicure camminando al buio da sole, persone di 14 anni e più che vedono spesso elementi di degrado sociale ed ambientale, famiglie che dichiarano molto o abbastanza rischio di criminalità. Anni 2019-2021. Valori percentuali

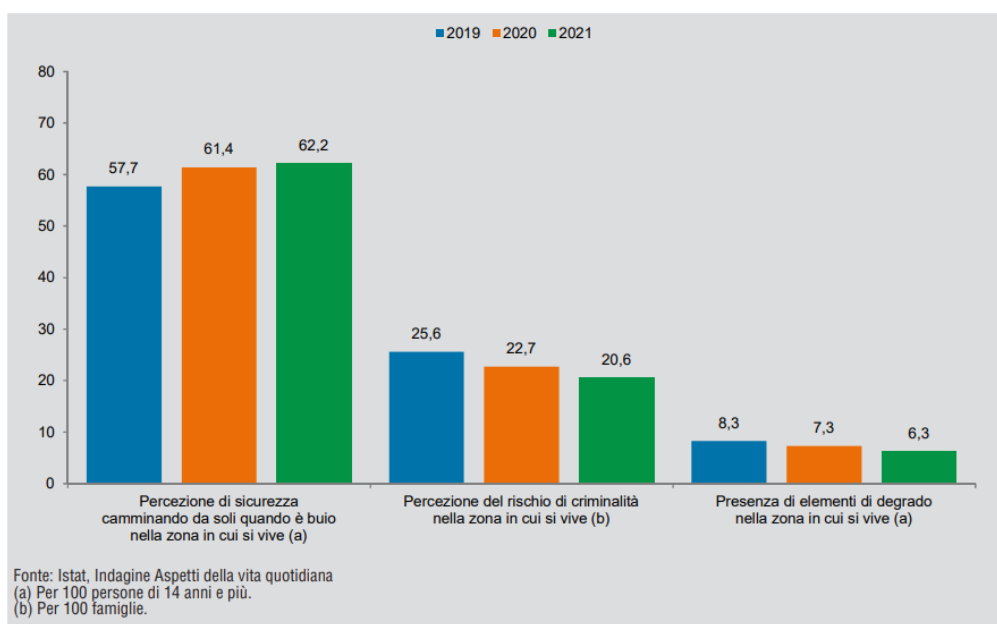


Grafico 7

(Fonte: https://www.istat.it/it/files/2022/04/BES_2021.pdf)

Dunque, viene spontaneo chiedersi, come mai si hanno dati così discordanti tra loro?

Uno dei motivi per cui ciò accade è che l'indagine Bes fa principalmente riferimento per le sue rilevazioni agli anni che sono stati caratterizzati dalla pandemia di Covid 19, ovvero dal 2019 al 2021. A causa dell'emergenza sanitaria le persone erano soggette a molte misure restrittive che hanno influito positivamente su alcune forme di criminalità e sulle percezioni di sicurezza della popolazione.⁵⁹ Infatti, i reati contro la persona e le sue proprietà sono calati in modo drastico, tanto che nel 2020 hanno toccato i valori più bassi di tutta la serie storica dopo il picco toccato tra il 2013-2014.⁶⁰ Si tratta di un risultato atteso, dovuto evidentemente dai limiti imposti dal *lockdown*, benché la

⁵⁸ N. Mignolli (coordinamento), M. Albanesi, P. Balzano e A. Franzò (a cura di), *Bes 2021. Il Benessere Equo e Sostenibile in Italia*, Roma, ISTAT 2022, p. 134

⁵⁹ Autore sconosciuto, *Bes 2020. Il Benessere Equo e Sostenibile in Italia*, Roma, ISTAT 2021

⁶⁰ Indagine Bes 2021, cit., p. 136

diminuzione della criminalità fosse un fenomeno già in atto dal 2015.⁶¹ Questo ha fatto sì che le persone si sentissero più sicure all'interno della città e quindi aumentasse anche la loro percezione della sicurezza in generale. Bisogna però tenere presente che i dati che emergono in questi anni sono particolarmente condizionati da una situazione di emergenza sanitaria e che quindi non rispecchiano del tutto quella che sarebbe potuta essere la realtà se non ci fosse stata la pandemia.

Difatti, dopo due anni di lotta contro tale emergenza le persone ora possono riprendere a vivere la propria vita come facevano precedentemente al Covid19, riprendendo anche le proprie abitudini. Sarebbe quindi interessante verificare attraverso nuove indagini nazionali, se i reati a partire dal 2023 continueranno a diminuire come è avvenuto nel corso degli ultimi anni, e di conseguenza la percezione di sicurezza continuerà ad aumentare, o se invece la criminalità aumenterà e con loro diminuirà quindi la percezione di sicurezza, come emerge attualmente dalla mia indagine (anche se ribadisco essere principalmente esplorativa).

Per concludere possiamo quindi affermare che il paradosso che è emerso analizzando queste due indagini differenti potrebbe essere posto come un interessante spunto di riflessione per indagini future, ma non verrà ulteriormente approfondito in questo ambito in quanto non ci sono ancora dati sufficienti per giungere ad una soluzione.

L'unica informazione che finora si può riportare con certezza è che dal 2015 al 2021 i reati sono in calo, come dimostrano varie indagini nazionali, ma non si può ancora verificare se questo si rispecchierà anche nel presente e nei prossimi anni a venire.

⁶¹ E. Arcidiacono, *Statistiche di città sicure. Regione Emilia Romagna biennio 2019-2020* (<https://autonomie.regione.emilia-romagna.it/sicurezza-urbana/statistiche-di-citta-sicure/report-sicurezza-rer-biennio-2019-2020.pdf>)

4. Alcuni dati statistici con focus sul genere femminile

Se fino a questo momento si è affrontato il tema della percezione di sicurezza dei cittadini in generale, ora poniamo l'attenzione più nello specifico su quella del genere femminile. Infatti, spesso si diffonde l'idea che per le donne sia più insicuro muoversi e vivere all'interno della città, di conseguenza andremo ad investigare se questa opinione sia veritiera o meno, in base a quello che riportano i dati statistici.

Per fare ciò, partiamo analizzando i dati presi dall'indagine nazionale sulla "Sicurezza dei cittadini", che fa parte del sistema integrato di *Indagini Multiscopo sulle famiglie* dell'ISTAT, ed è stata effettuata nel 2015-2016 su un campione di 50.351 individui. Lo studio ha l'obiettivo di ricostruire il quadro della percezione della sicurezza delle persone nei propri ambienti di vita e principalmente in casa e per strada. Rileva varie informazioni sulla paura della criminalità, come ad esempio la preoccupazione di subire reati, l'impatto di tali paure sulla vita di tutti i giorni e i sistemi di difesa messi in atto dai cittadini per proteggersi. Inoltre, oggetto dell'indagine sono anche alcuni reati contro la persona e il patrimonio, il numero dei soggetti che ha subito reati, e la propensione a denunciare o meno tali crimini.⁶²

Quando affermiamo che le donne hanno una percezione di insicurezza più elevata rispetto agli uomini, stiamo dichiarando qualcosa di vero. Difatti, le caratteristiche più fortemente legate alla sensazione di paura sono il genere, l'età e il titolo di studio, ovvero gli attributi legati al livello di vulnerabilità dei soggetti che sono maggiormente consapevoli delle conseguenze fisiche ed economiche che un reato può provocare. Ciò viene dimostrato dal fatto che il senso di insicurezza delle donne supera di gran lunga quello degli uomini, dal momento in cui è quasi doppio per la paura di uscire da sole di sera (35,3% di donne contro il 19,3% degli uomini) e la quota di donne che non esce di sera per paura è rispettivamente del 36,6% contro l'8,5% degli uomini (prospetto 1). In aggiunta, le donne sono maggiormente influenzate dalla paura della criminalità (46,2% contro il 29,4% degli uomini).⁶³

⁶² Indagine ISTAT, *La percezione della sicurezza. Anni 2015-2016*, p.2 (<https://www.istat.it/it/files/2018/06/Report-Percezione-della-sicurezza.pdf>, 22 giugno 2018)

⁶³ *Ibidem*

Continuando l'analisi dei dati emerge come l'insicurezza aumenti con l'aumentare dell'età. È maggiore per le persone adulte e soprattutto per le anziane fino a 75 anni di età, dove diventa prevalente la quota di donne che non esce mai. Il 58.9% delle anziane (con più di 75 anni) dichiara di non uscire mai da sola o di non uscire mai e solo il 26.9% degli anziani della medesima età dichiara lo stesso.⁶⁴

Inoltre, dall'analisi congiunta per età e genere emerge un andamento diversificato: si riscontra un picco di insicurezza per le ragazze dai 14 ai 24 anni, cui segue una diminuzione nelle classi di età successive dai 25 ai 34 e 35-44 anni, che poi aumenta leggermente fino ad arrivare ad essere stabile. Per i maschi invece all'aumento dell'età corrisponde un maggiore senso di insicurezza (fino ai 75 anni). Oltre a ciò, i meno influenzati dalla criminalità sono i giovanissimi (26,5% tra gli under 24), mentre i picchi più elevati si registrano tra gli ultrasessantacinquenni.⁶⁵

Infine, che il sentimento di paura sia diffuso soprattutto tra il genere femminile viene dimostrato anche dal dato relativo alla percezione della sicurezza quando si è nella propria abitazione da soli. Infatti, la percentuale di donne che si sentono insicure in questo caso è del 19.5% a fronte del 9,6% degli uomini.⁶⁶

⁶⁴ *Ibidem*

⁶⁵ *Ibidem*

⁶⁶ *Ibidem*

PROSPETTO 1. PERSONE DI 14 ANNI E PIÙ PER ALCUNI INDICATORI DI INSICUREZZA PER SESSO E CLASSE D'ETÀ.
Anno 2015-2016 per 100 persone con le stesse caratteristiche

	QUANTO SI SENTE SICURO/A PER STRADA QUANDO È BUIO ED È SOLO NELLA SUA ZONA			QUANTO SI SENTE SICURO/A QUANDO SI TROVA DA SOLO/A A CASA ED È GIÀ BUIO		LE CAPITA DI NON USCIRE DI SERA O DI NOTTE DA SOLO/A PERCHÉ HA PAURA		QUANTO LA PAURA DELLA CRIMINALITÀ INFLUENZA LE SUE ABITUDINI?	
	Poco sicuro/a	Per niente sicuro/a	Non esce mai da solo/Non esce mai	Poco sicuro/a	Per niente sicuro/a	Si, talvolta	Si, sempre	Molto	Abbastanza
MASCHI									
14-24	11,2	2,7	2,7	4,5	1,1	5,7	3,2	2,5	15,3
25-34	12,1	2,3	2,2	5,3	1,8	2,6	1,1	3,5	16,2
35-44	13,4	4	1,8	7,2	1,0	4,8	1,1	5,7	23,9
45-54	14,6	5	1,7	6,9	1,5	5,5	1,4	7,6	23,4
55-64	18,5	5,6	2,7	12,1	1,1	6,5	0,9	7,5	27,7
65-74	19,6	6,1	7,2	10,3	2,1	7,6	4,4	8,3	28,6
75 e più	16,1	5,5	26,9	12,2	2,4	7,4	11,3	8,6	28,3
TOTALE	14,9	4,4	5,3	8,1	1,5	5,6	2,9	6,2	23,2
FEMMINE									
14-24	29,8	8,8	6	13,6	3,1	18,3	18,7	6,6	29,1
25-34	26,5	9,2	6,2	16,4	2,6	18	11,6	5,4	31,6
35-44	26,6	10,6	5,9	12,4	2,1	17,3	14,1	10,1	34,8
45-54	26,7	12,2	7,7	15,6	2,4	18,5	16,9	11,8	38,2
55-64	27,5	10,7	13,6	14,4	3,4	16,8	21	13,5	35,9
65-74	24,2	14,1	26,1	18,1	4,0	14	29,2	17,6	35,8
75 e più	13,9	6,8	58,9	22,9	5,9	9,4	32,9	13,5	36,7
TOTALE	24,9	10,4	17,8	16,2	3,3	16,1	20,5	11,3	34,9
MASCHI E FEMMINE									
14-24	20,2	5,7	4,3	8,9	2,1	11,8	10,7	4,5	22
25-34	19,2	5,7	4,2	10,8	2,2	10,2	6,3	4,5	23,9
35-44	20,1	7,3	3,8	9,8	1,6	11,1	7,6	7,9	29,3
45-54	20,7	8,7	4,7	11,3	2,0	12,1	9,3	9,7	30,9
55-64	23,1	8,2	8,4	13,3	2,3	11,8	11,3	10,6	31,9
65-74	22	10,3	17,1	14,4	3,1	11	17,4	13,1	32,4
75 e più	14,7	6,3	46,4	18,7	4,5	8,6	24,5	11,6	33,4
TOTALE	20,1	7,5	11,8	12,3	2,5	11	12	8,9	29,3

Prospetto 1

(Fonte: <https://www.istat.it/it/files/2018/06/Report-Percezione-della-sicurezza.pdf>)

Oltre alla diversa percezione della sicurezza tra uomini e donne, è interessante riportare in questo contesto anche le informazioni relative alle vittime dei vari tipi di reati per osservare quale sia la loro incidenza in base al genere.

Il primo delitto che andremo ad analizzare è quello della violenza sessuale, che dimostra una grande differenza tra i generi. Nel 2018 il tasso di vittimizzazione delle donne è pari a 13 per centomila residenti, mentre quello dei maschi è quasi undici volte inferiore (1,2 per centomila). Si tratta di un reato che colpisce infatti quasi esclusivamente le donne, anche se si osserva una presenza di vittime maschili tra i minorenni (6,5 denunce per centomila ragazzi in età 14-17 anni) e i giovanissimi. La violenza sessuale colpisce anche in maniera non trascurabile già le bambine infraquattordicenni (9,1 denunce su centomila coetanee), e la massima incidenza caratterizza la classe di età 14-17 anni delle ragazze, con 59,2 vittime su centomila (prospetto 2).⁶⁷

⁶⁷ Indagine ISTAT, *Delitti, imputati e vittime dei reati. La criminalità in Italia attraverso una lettura integrata delle fonti sulla giustizia*, Roma, ISTAT 2020, p. 58 (https://www.istat.it/it/files/2021/01/Delitti-Imputati-Vittime-dei-reati_Riedizione.pdf)

Tavola 2.6 - Vittime di violenza sessuale, per sesso e classi di età. Anno 2018 (valori per 100.000 abitanti della stessa età e sesso)

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

Fonte: Elaborazioni Istat su dati Ministero dell'interno

Prospetto 2

(Fonte: https://www.istat.it/it/files//2021/01/Delitti-Imputati-Vittime-dei-reati_Riedizione.pdf)

Così come il reato di violenza sessuale vede una preponderanza di vittime femminili, anche nel caso di subire un borseggio o un furto con strappo le principali vittime sono le donne. Sempre nel 2018, nel primo caso si ha un tasso generico per gli uomini di 187,7 borseggi per centomila residenti a cui corrisponde un valore di 288,8 per le donne. Quindi ogni cinque borseggi, approssimativamente tre hanno come vittima una donna.⁶⁸ Nel secondo caso, visto che l'oggetto più comunemente preso di mira è la borsa, le vittime che denunciano i furti con strappo sono più le donne che gli uomini. Infatti, si ha un tasso di 30.0 scippi femminili contro i 15.7 maschili (per centomila abitanti dello stesso sesso).⁶⁹

A differenza di questi crimini però, ce ne sono anche altri dove le principali vittime sono gli uomini. Uno di questi è il reato di percosse dove il tasso per le vittime maschili risulta pari a 26.6 denunce per centomila uomini e 21.6 per centomila donne. Si nota quindi che per il genere femminile il fenomeno ha un'incidenza di poco inferiore, anche se nella fascia d'età 25-34 e 35-44 anni sono le donne ad essere più soggette alle percosse del genere maschile (prospetto 3).⁷⁰ Un altro caso sono le vittime di minacce dove vi è una leggera preponderanza per gli uomini che hanno un tasso di 139.4 per centomila residenti contro un tasso di 106.9% delle donne.⁷¹ Infine, si possono riportare

⁶⁸ *Ivi*, p. 71

⁶⁹ *Ivi*, p. 73

⁷⁰ *Ivi*, p. 67

⁷¹ *Ivi*, p. 68

i valori delle rapine in strada che vedono di gran lunga più colpito il genere maschile. Il tasso generico, che non tiene conto delle età, è infatti di 36,3 rapine in strada per i maschi e di 13,4 per le femmine.⁷²

Tavola 2.9 - Vittime di percosse, per sesso e classi di età. Anno 2018 (valori per 100.000 abitanti della stessa età e sesso)

CLASSI DI ETÀ	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 13 anni	7,0	3,6	5,4
14-17 anni	29,6	18,5	24,2
18-24 anni	36,3	33,8	35,1
25-34 anni	36,8	41,7	39,2
35-44 anni	39,5	41,9	40,7
45-54 anni	35,7	28,0	31,8
55-64 anni	25,3	16,4	20,7
65 anni e più	13,9	6,7	9,8
Totale età	26,6	21,6	24,0

Fonte: Elaborazioni Istat su dati Ministero dell'interno

Prospetto 3

(Fonte: https://www.istat.it/it/files//2021/01/Delitti-Imputati-Vittime-dei-reati_Riedizione.pdf)

L'analisi di questi dati dimostra quindi che in alcuni casi è vero che le donne siano più soggette ai rischi presenti nelle città in cui vivono, ma che questo non avviene per qualsiasi tipo di reato e che quindi spesso l'opinione delle persone rispetto a questo argomento coincide poco con quella che è la realtà effettiva.

Ritengo sia interessante svolgere ora un ultimo approfondimento sul tema della sicurezza e della percezione di essa nelle città, andando ad analizzare più nel dettaglio e separatamente come il genere femminile e quello maschile la percepiscono, utilizzando come dati quelli raccolti tramite la diffusione del mio questionario all'inizio del 2023, in modo da avere valori più recenti rispetto a quelli precedentemente riportati del 2018.

Si può avere un'ulteriore conferma di quanto detto sulla differenziazione delle vittime in base al genere rispetto ai vari reati dai dati raccolti i quali dimostrano che alla domanda "Indica quanto frequentemente sei stata/o vittima di uno dei seguenti eventi" rispondono mai il 33% delle donne e almeno una volta il 67% di loro per il catcalling (su 121 donne rispondenti), a differenza degli uomini che rispondono per il 90% mai e il 10% almeno

⁷² Ivi, p. 76

una volta (su 53 uomini rispondenti). Un'elevata discrepanza tra i generi si nota anche nel momento in cui si analizza il numero di molestie lievi subite dove il 48% delle donne dichiara di non esserne mai stata vittima (contro il 72% degli uomini) e il 52% di esserne stata vittima almeno una volta (contro il 28% degli uomini) (grafici 8 e 9 e grafici 10 e 11).

Per quanto riguarda invece le risse e le aggressioni la percentuale delle donne che non ne è mai stata vittima o che lo è stata almeno una volta (86% e 14%) si differenzia per 12 punti dagli uomini (74% e 26%). Infine, un ultimo reato da prendere in considerazione è quello delle minacce, per il quale il 67% delle donne non è mai stata vittima a fronte del 55% degli uomini, e il 33% delle donne ne è stata vittima almeno una volta, mentre è lo stesso per il 45% degli uomini.

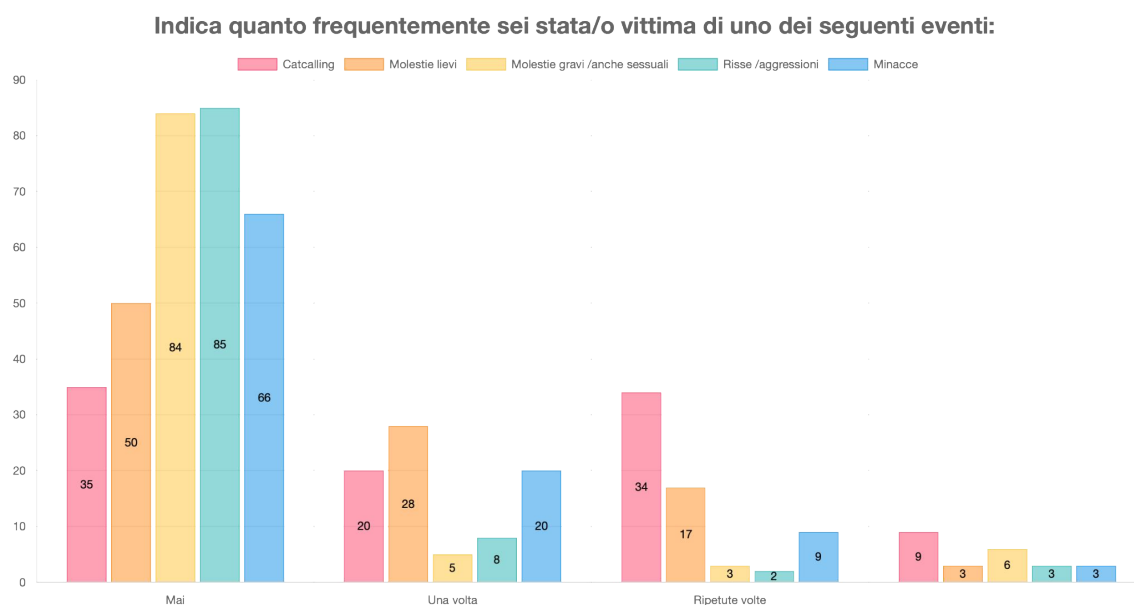


Grafico 8

Totale donne 121 di cui solo residenza 98

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

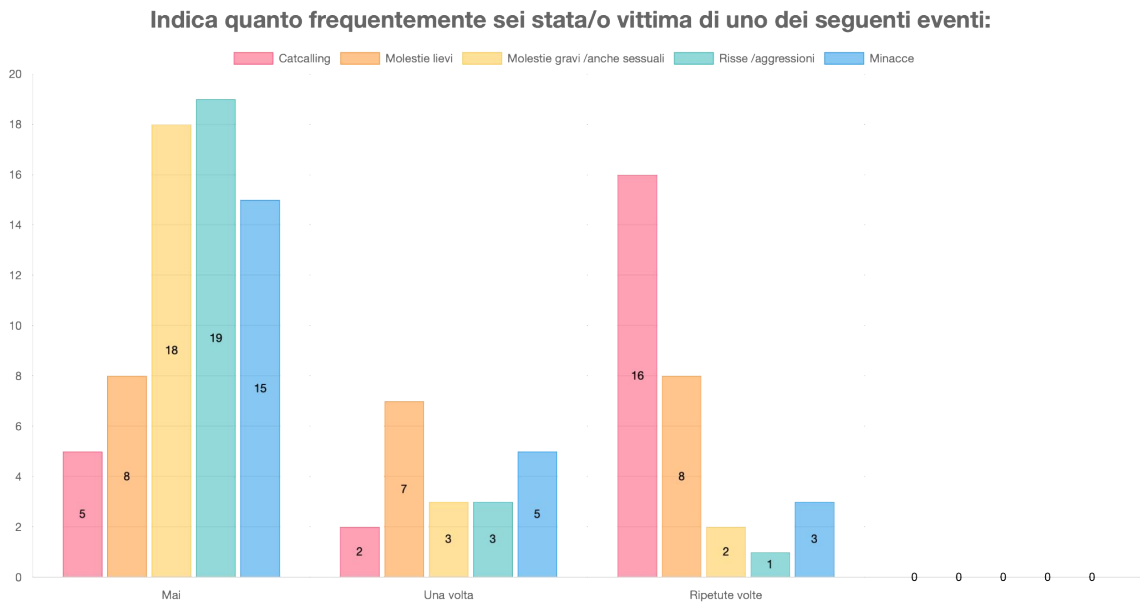


Grafico 9

Totale donne 121 di cui residenza e domicilio 23

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

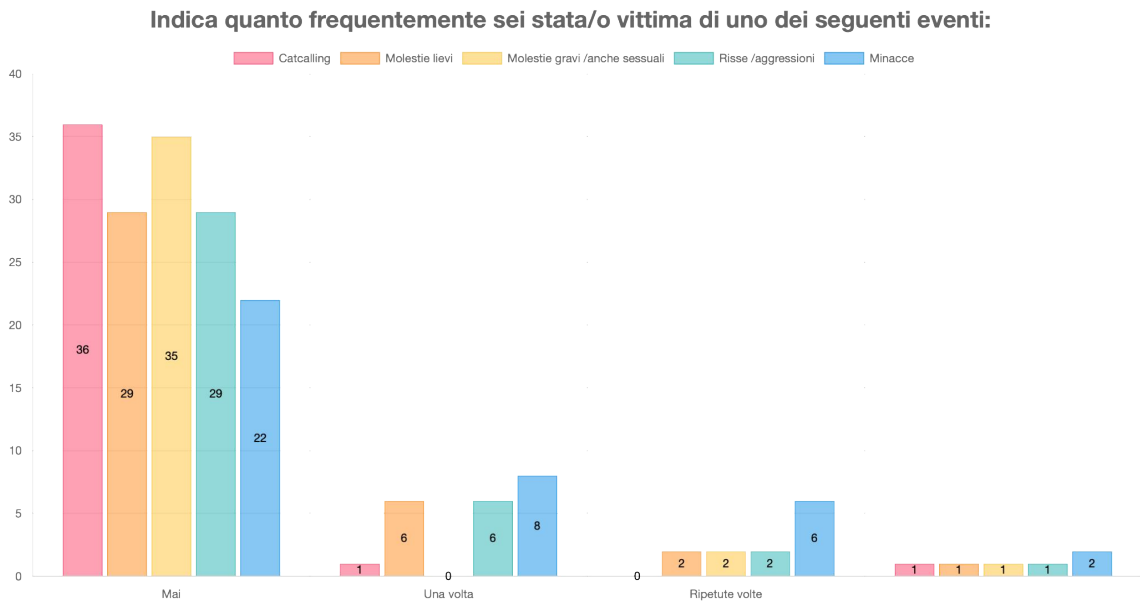


Grafico 10

Totale uomini 53 di cui solo residenza 38

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

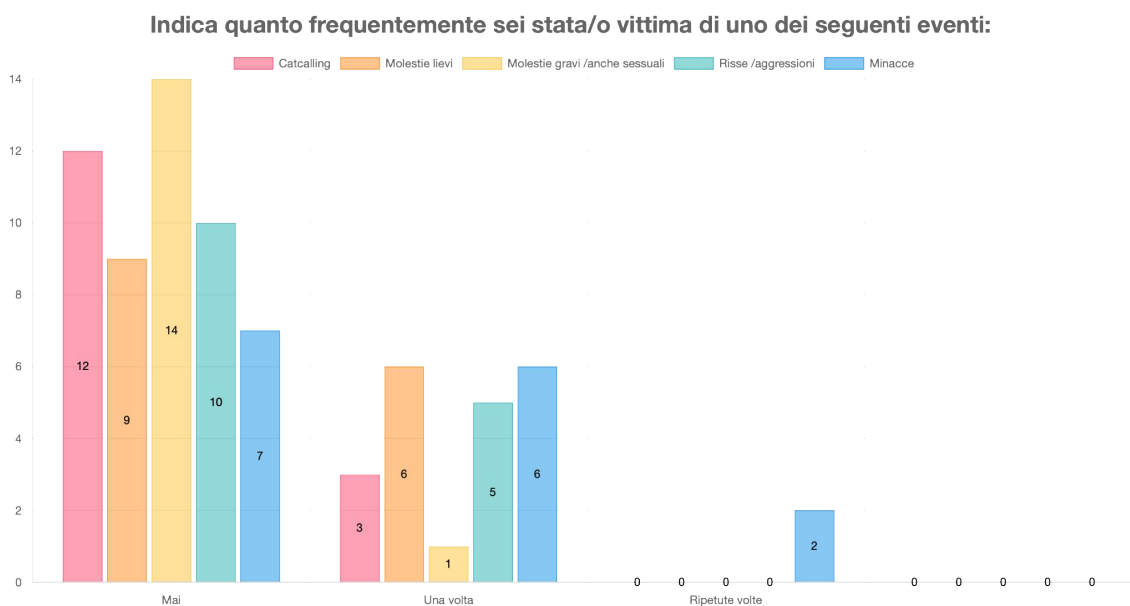


Grafico 11

Totale uomini 53 di cui residenza e domicilio 15

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

Da questi dati, si può quindi dedurre che per reati come il catcalling e le molestie lievi le principali vittime sono le donne, mentre per reati come aggressioni, risse o minacce è il genere maschile ad esserne il principale bersaglio. Questo conferma che nella nostra società i reati e i crimini sono spesso suddivisi in base al genere, ma nonostante sembri esserci un'apparente parità tra quello maschile e quello femminile, ciò non è del tutto veritiero e il genere femminile è ancora ad oggi quello più debole che vive con maggiori difficoltà gli spazi urbani.

Questo può essere dimostrato dal fatto che alla domanda "Ritieni che la città sia meno sicura per" il 68.5% delle donne ritiene che la città sia meno sicura per loro stesse, nessuna di loro ritiene che la città sia insicura per gli uomini e il 23% di loro ritiene che sia insicura per tutti in egual modo (grafico 12). Dal punto di vista maschile invece il 75% ritiene che la città sia meno sicura per le donne e l'11% che sia ugualmente insicura per tutti (grafico 13).

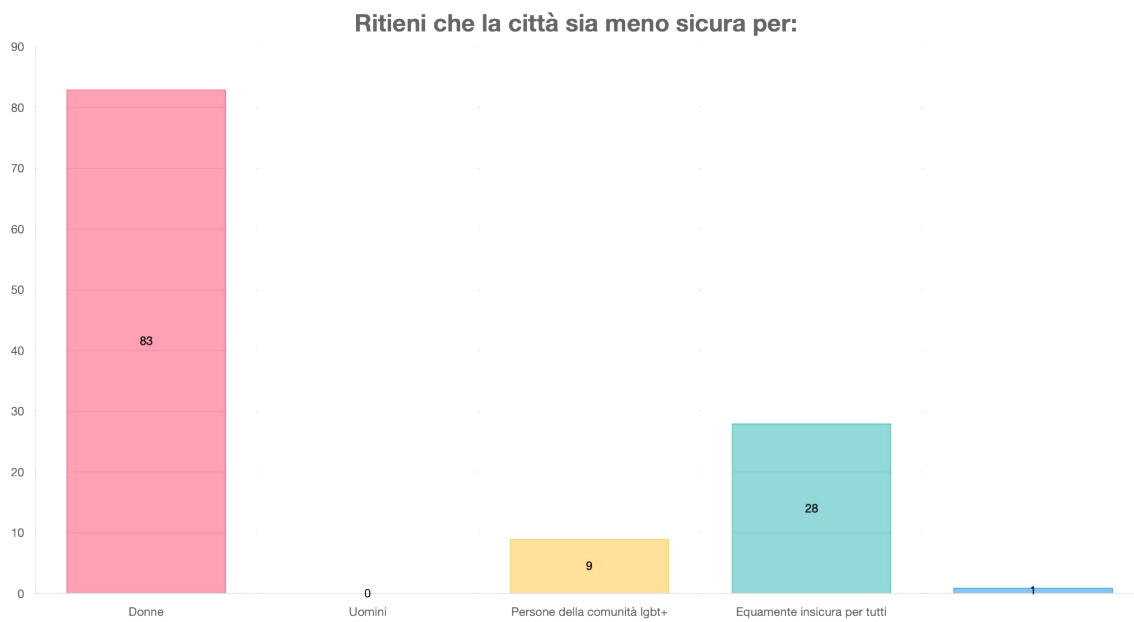


Grafico 12

Totale donne: 121

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

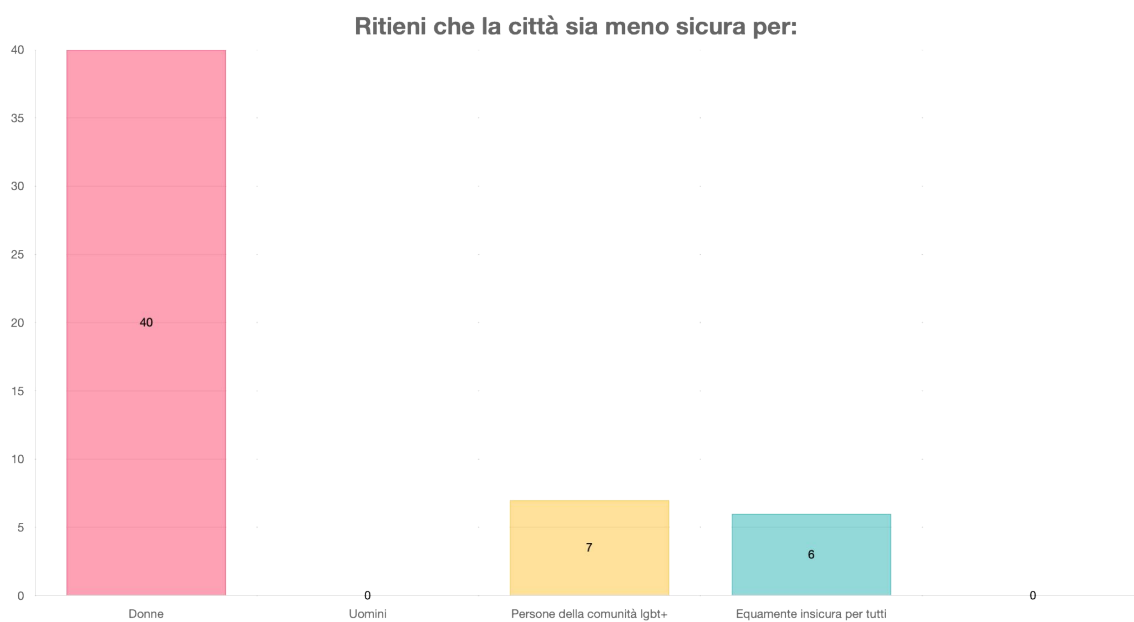


Grafico 13

Totale uomini: 53

(Fonte: allegato 1, Questionario sulla percezione della sicurezza in città)

Per concludere, grazie a quest'ultima analisi dei dati e a tutte le altre svolte finora, possiamo dunque confermare che nonostante l'evoluzione verso la parità di genere e i risultati ottenuti negli ultimi anni, le donne vengono considerate dagli altri e si sentono loro stesse ancora più insicure rispetto agli uomini a vivere ed attraversare gli spazi pubblici delle città. Si spera pertanto che si continuino ad organizzare politiche urbane attente al genere, fino a quando anche le donne non avranno raggiunto la stessa sicurezza degli uomini a muoversi liberamente negli ambienti urbani.

CAPITOLO III

BUONE PRATICHE PER CITTÀ PIÙ INCLUSIVE: PER UNA VITA PIÙ SICURA E LIBERA NELLE CITTÀ

1. Perché un'urbanistica di genere?

Si è parlato molto finora del concetto di libertà di movimento del genere femminile in relazione alla sicurezza oggettiva e soggettiva delle donne, dimostrando quanto questi due temi siano strettamente connessi tra loro. Gran parte delle ricerche finora effettuate, infatti, riportano che se si considerano come eventi di vittimizzazione i furti in casa o dei propri beni, più della metà delle cittadine italiane risulta essere stata soggetta a tali reati predatori senza contatto. Se invece si considerano gli scippi e i borseggi, ma soprattutto le molestie sessuali, tra cui anche le aggressioni verbali, le offese, i complimenti spiacevoli o i pedinamenti, le vittime sono all'incirca la metà della popolazione femminile italiana. Questo dimostra come la categoria femminile sia composta da un insieme di soggetti particolarmente vulnerabili all'interno dei contesti urbani.⁷³

Esamineremo ora la tematica della sicurezza attraverso due chiavi di lettura, ovvero il genere e la città. All'interno della relazione tra ambiente fisico e percezione di sicurezza, la progettazione degli spazi urbani assume un'importanza rilevante. Ciò accade perché numerose ricerche e teorie sostengono la tesi secondo cui un'attenta organizzazione architettonica ed urbanistica possano incidere positivamente sulla riduzione del sentimento di vulnerabilità delle donne.⁷⁴

Ma allora, come mai si pone l'attenzione principalmente su un'urbanistica di genere piuttosto che sull'urbanistica in generale? Spesso si è portati a pensare che la pianificazione delle città si basi sull'esempio di un cittadino neutro, ovvero apparentemente privo di peculiarità su cui porre attenzione. Però, nella maggior parte

⁷³ L. Perini, *Le donne nella città. Buone pratiche nella dimensione urbana: spazi e sicurezza*, in A. Del Re e L. Perini (a cura di), *Gender Politics in Italia e in Europa. Percorsi di studi di genere per lauree triennali e magistrali*, Padova, Padova University Press 2014, p. 329

⁷⁴ C. Belingardi e F. Castelli (a cura di), *Città. Politiche dello spazio urbano*, Italia, IAPh 2016

dei casi, tale soggetto standard rispecchia invece l'uomo giovane, lavoratore, privo di impegni familiari e di natura benestante.⁷⁵ Questo fa sì che molte altre categorie di persone vengano lasciate in secondo piano nel momento in cui si progettano gli spazi urbani. Difatti, andando ad analizzare i modelli di attività delle diverse tipologie di residenti nelle città, emerge che esistono stili di vita, attività e bisogni quotidiani differenti che si traducono in un diverso uso dei servizi e delle infrastrutture urbane.⁷⁶

Poiché sono le donne coloro che si sentono prevalentemente insicure nelle città, le soluzioni migliori pensate per aumentare il loro senso di sicurezza si possono adattare altrettanto bene anche al resto della popolazione considerata più "debole".⁷⁷ L'urbanistica di genere è dunque il tipo di progettazione degli spazi pubblici maggiormente attenta a tutte quelle categorie di persone, non solo quella femminile, che sono diverse dal soggetto standard previsto e che di conseguenza si sentono più vulnerabili e vengono per questo motivo limitate nei loro spostamenti.

In un'ottica trasversale come quella di genere, il termine "Pari opportunità" può risultare nell'immaginario collettivo delle persone come limitato alla sola connotazione femminile. In realtà, quando si tratta delle politiche di parità che vengono applicate alla città per renderle più sicure, esse non riguardano esclusivamente la sfera femminile, ma prendono in considerazione anche tutte quelle categorie di persone che sono più soggette ai rischi derivanti dalle città, come ad esempio i bambini, gli anziani e i membri della comunità LGBT+.⁷⁸

Difatti, con la progettazione urbana attenta al genere vengono tenute in considerazione anche tutte quelle esigenze, attività quotidiane, responsabilità lavorative e familiari e le differenti etnie delle persone, nonché il fatto di essere uomini o donne, bambini o bambine, adulti/e o anziani/e, che sono parametri grazie ai quali si può pianificare un territorio accogliente ed inclusivo verso il maggior numero di necessità e soggetti possibili.⁷⁹ È importante ricordare che una città progettata in risposta alle esigenze più complesse e delicate, è una città più sicura e più giusta per tutti.⁸⁰

⁷⁵ Perini, *Le donne nella città*, cit., p. 330

⁷⁶ M. Peroglio, L. Dughera e G. Melis (a cura di), *La città sicura. L'approccio di genere alla sicurezza urbana: manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili*, Torino, Print Time 2008, p. 40

⁷⁷ *Ibidem*

⁷⁸ Perini, *Le donne nella città*, cit., p. 314

⁷⁹ *Ivi*, p. 330

⁸⁰ *Ivi*, p. 331

Un esempio che dimostra che attuando varie politiche di genere in ambito della sicurezza urbana si arrecano benefici anche al resto dei cittadini che frequentano i luoghi pubblici, può essere l'ampliamento e l'abbassamento dei marciapiedi, per facilitare il passaggio e la discesa dei passeggini, che va a vantaggio anche delle persone in sedia a rotelle o anziane che possono così spostarsi in una città più agevole. Altri due esempi possono essere il miglioramento dell'illuminazione pubblica e l'installazione di pareti di vetro negli ascensori, che fanno sì che tutti i cittadini si sentano più sicuri, non solo le donne.⁸¹

Queste sono solo alcune delle varie politiche di genere messe in atto dagli enti nazionali e locali per migliorare la sicurezza delle città, ma non sempre l'attuazione di tali politiche e del principio di attenzione al genere viene usata in modo positivo. Ci sono infatti alcuni casi dove queste pratiche si trasformano in politiche securitarie.

2. Sicurezza, politiche sociali e di genere e securitizzazione

A partire dagli anni '90 in poi gli studi sulla sicurezza si moltiplicano, intrecciandosi talvolta con gli studi sui processi di securitizzazione. È la scuola di Copenhagen ad occuparsi in gran parte del tema delle politiche securitarie, definendo la Sicurezza come "libertà da minacce alla sopravvivenza". Questa scuola ritiene che la securitizzazione consista dunque in un atto linguistico da parte di chi sta al potere, il quale pone un certo fenomeno o evento come "minaccia grave all'incolumità, alla sopravvivenza" di qualcuno, di solito dei cittadini, trasformando così tale evento o fenomeno da avvenimento ordinario ad avvenimento che causa una situazione di emergenza. Questo spostamento fa sì che per via dell'emergenza sia permesso prendere decisioni e provvedimenti che si legittimano sulla base della necessità urgente di rispondere alla gravità della minaccia, sfuggendo così alla normale dinamica politica.⁸² In particolare, i provvedimenti come l'ordinanza amministrativa e i decreti legge, che in passato venivano giustificati solo in base ai criteri di effettiva necessità ed urgenza, diventano

⁸¹ M. Blidon, *Fare e disfare le città* (<https://www.ingegnere.it/articoli/fare-e-disfare-le-citta>, 30 maggio 2016)

⁸² T. Pitch, *La questione sicurezza*, Perugia, p. 6

invece la norma in un'ottica di trasformazione securitaria. (Simone, 2010).⁸³ Sia la scuola di Copenhagen che molti altri autori, rilevano quindi che i governi e le élites politiche abusano della risorsa "securitizzazione", facendone un uso poco appropriato e troppo frequente, spostando significativamente il potere dalle discussioni e decisioni parlamentari alle mani dell'esecutivo, in modo da evitare le lunghe tempistiche di approvazioni delle leggi.⁸⁴

L'utilizzo delle politiche securitarie si estende a vari temi, come ad esempio il passaggio dell'immigrazione da tema economico o umanitario a questione di sicurezza, il tema dell'ambiente e quello dell'umanità in generale. La sicurezza diventa quindi la modalità discorsiva prevalente per analizzare i problemi sociali e per indicarne l'orizzonte finale. Inoltre, essa non è più la condizione minima necessaria per la democrazia, la libertà e lo sviluppo umano, bensì diventa il fine cui la politica deve tendere.⁸⁵

Si può quindi affermare che servirsi del concetto di sicurezza come richiamo all'incolumità dei cittadini rispetto alle minacce della criminalità per strada, delle illegalità diffuse e delle inciviltà, porta le politiche di sicurezza implementate localmente ad essere risucchiate nella "securitizzazione".⁸⁶ Ciò accade nonostante tali politiche avessero ottime intenzioni e programmi per cercare di integrare le misure di sterilizzazione del territorio con politiche inclusive.⁸⁷ Purtroppo questo non basta, e le politiche securitarie repressive finiscono con il prevalere sulle politiche sociali (servizi sociali dedicati, assistenza alle vittime, incremento della socialità, ecc.) positive.

Inoltre, possiamo riportare il fatto che il paradigma securitario è improntato al principio di prevenzione, ma non attraverso la minaccia di una pena più severa, bensì attraverso un complesso apparato di dispositivi diversi che non mirano tanto a scoraggiare i potenziali criminali, ma piuttosto a proteggere da possibili offese i cittadini "perbene".⁸⁸ Uno dei dispositivi maggiormente utilizzato per prevenire eventuali reati è il dispiegamento delle forze dell'ordine sul territorio. Difatti, in molti ritengono che l'aumento del numero di poliziotti o delle forze dell'ordine presenti all'interno delle

⁸³ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p. 13

⁸⁴ Pitch, *La questione sicurezza*, cit., p. 6

⁸⁵ *Ibidem*

⁸⁶ *Ivi*, p. 9

⁸⁷ *Ivi*, p. 7

⁸⁸ *Ivi*, p. 14

città possa essere una soluzione per renderle più sicure per tutti. In realtà, al concetto di sicurezza che si vuole ottenere si sovrappone in questo modo quello di repressione e controllo. Bisogna tenere presente, però, che controllare un'area urbana non significa renderla effettivamente più sicura, ma solo più sorvegliata, trasmettendo l'idea agli abitanti che la vera sicurezza dipenda solo dall'occhio di chi osserva.⁸⁹ Lo stesso discorso si può attuare anche sull'aumento del numero di telecamere.

Attraverso questo utilizzo dei due dispositivi citati si garantisce un principio di sicurezza che porta alla creazione di un paradosso: alimenta il bisogno di sicurezza dei cittadini e ne genera tuttavia una sostanziale carenza. Ciò accade perché si va ad agire non sulla sostanza ma sull'apparenza, si confondono le cause con le conseguenze, rendendo così i risultati di fatto inefficaci.⁹⁰

I rapporti tra le politiche sociali e quelle securitarie repressive non possono però venire analizzati correttamente senza tenere conto della dimensione di genere, la prospettiva finora mancante della letteratura sull'argomento.⁹¹ Le donne, infatti, all'interno della società vengono considerate soggetti "naturalmente" fragili, dunque maggiormente esposte alla violenza e al rischio, da tutelare attraverso dispositivi legislativi costruiti ad hoc, come ad esempio ordinanze e decreti.⁹² La loro condizione di insicurezza e fragilità viene dunque strumentalizzata al fine di costruire, di volta in volta, un nemico esterno sempre diverso. Inizialmente, veniva utilizzata per contrastare il concetto di degrado (spesso collegato al tema della prostituzione) e per giustificare misure repressive rispetto alla libertà di tutti che facessero in modo che i cittadini potessero vivere in una città più decorosa. Successivamente, la fragilità del genere femminile viene strumentalizzata invece per contrastare il "problema" dell'immigrazione, legittimando così politiche razziste e securitarie che criminalizzano le persone migranti e propongono interventi repressivi e di discriminazione nei loro confronti.⁹³

⁸⁹ M. Bonci, *Urbanistica femminista per città più sicure e vivibili per uomini e donne* (<https://www.ethicasocietas.it/sicurezzaurbana-urbanisticafemminista/>, 29 luglio 2022)

⁹⁰ Belingardi e Castelli, *Città. Politiche dello spazio urbano*, cit.,

⁹¹ Pitch, *La questione sicurezza*, cit., p. 12

⁹² Belingardi e Castelli, *Città. Politiche dello spazio urbano*, cit.,

⁹³ Non Una Di Meno, *Abbiamo un piano. Piano femminista contro la violenza maschile sulle donne e la violenza di genere*, p. 7

Ciò deriva dal fatto che espressioni come “le nostre donne” portino i cittadini ad avere un’idea distorta e fortemente sessista della sicurezza. In primo luogo, perché il femminile viene associato sempre alla figura della potenziale “vittima”, e in secondo luogo perché si ritiene che i rischi e i pericoli da cui bisogna proteggerla derivino unicamente dalle persone che non sono come “noi”, ovvero gli stranieri e gli immigrati.⁹⁴

Prese in questo contesto, invece di risolvere i problemi, le politiche di sicurezza attente al genere non fanno altro che alimentare un circolo vizioso di paura e xenofobia. Difatti, la prevenzione del rischio rassicura i cittadini, ma porta anche alla costruzione di nuove soggettività “devianti” (mendicanti, rom, stranieri, tossici, venditori ambulanti ecc) che vengono poi discriminate in quanto incolpate di essere gli autori delle violenze contro il genere femminile.⁹⁵

A causa dell’influenza che hanno i discorsi securitari sui cittadini, essi sono convinti che le strade e le piazze siano i principali luoghi dell’insicurezza delle donne, mentre le camere da letto, le case e le cucine siano i luoghi più accoglienti e sicuri per loro. Meglio quindi rimanere in casa lontane da uno spazio pubblico troppo pericoloso a causa di possibili aggressori sconosciuti.⁹⁶ Peccato, però, che i dati dimostrino una realtà ben diversa: la maggior parte delle violenze ed aggressioni contro le donne avvengono infatti per mano di partner attuali o ex, fratelli, padri o comunque persone intime. Perciò, la violenza avviene prevalentemente tra le mura di casa e raramente negli ambienti della città per opera di uno sconosciuto. Il “violento” non è l’immigrato, il tossico o il mendicante che si nasconde nell’angolo buio della strada, bensì l’uomo che si aggira tra le mura domestiche e che condivide la routine giornaliera con la vittima.⁹⁷ Evitiamo quindi di esorcizzare la violenza raccontandola come agita da uomini che appartengono ad altre e più “primitive” culture o che provengono da ambienti degradati, in quanto questo crea esattamente l’allarme sociale e la percezione distorta del

⁹⁴ Pitch, *La questione sicurezza*, cit., p. 12

⁹⁵ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p. 26

⁹⁶ Belingardi, Castelli e Olcuire, *La libertà è una passeggiata*, cit., p. 69

⁹⁷ Autore sconosciuto, *Sicurezza e spazio pubblico*, cit., p. 17

fenomeno che i governi e le classi politiche strumentalizzano in chiave razzista, repressiva e securitaria in modo che vada a loro vantaggio.⁹⁸

Bisogna pertanto rifiutare e scardinare la strumentalizzazione politica dei corpi delle donne e la loro vulnerabilità a fini razzisti e securitari e liberare gli spazi urbani dai processi di ghettizzazione, attraverso la costruzione di spazi pubblici inclusivi e sicuri per tutti tramite politiche urbane attente al genere.⁹⁹

3. Donne e trasporti

Oltre alle politiche securitarie esistono però anche molte altre politiche sulla sicurezza attente al genere, che invece riescono a migliorare la qualità della vita nello spazio urbano delle donne e dei soggetti maggiormente vulnerabili, facendo sì che riescano così a sentirsi più sicure e libere nelle città in cui vivono.

Uno degli ambiti che viene spesso preso in considerazione quando si tratta di urbanistica di genere è quello della mobilità e dei mezzi di trasporto. Anche in questo caso, come in tutti gli ambiti analizzati in precedenza, esistono disparità tra il genere femminile e quello maschile. Tali differenze di genere sono determinate soprattutto dalla divisione dei ruoli lavorativi e familiari, dall'età e dalla posizione economica dei soggetti e dai motivi degli spostamenti. Infatti, da uno studio commissionato dal Parlamento Europeo, intitolato "Women in transport", emerge che le modalità di spostamento delle donne sono molto diverse da quelle degli uomini, in quanto queste ultime tendono a svolgere attività giornaliere più diversificate. Mentre gli uomini si occupano principalmente del proprio lavoro, le donne si devono occupare anche della cura della casa e della famiglia, portando spesso i bambini a scuola e alle attività extra scolastiche e gli anziani alle visite mediche, a fare la spesa o in farmacia.¹⁰⁰ Dunque, le donne devono spesso suddividere il loro tempo tra il lavoro e l'occuparsi dei figli, della famiglia e della casa e questo le porta a compiere un maggiore numero di spostamenti (fuori dall'orario di punta) all'interno della città rispetto agli uomini, che usano invece i

⁹⁸ Non Una Di Meno, *Abbiamo un piano*, cit., p. 33

⁹⁹ *Ivi*, p. 37

¹⁰⁰ S. Maffii e P. Malgieri, *Attaccate al tram. Ecco come si muovono le donne* (<https://www.ingenere.it/articoli/attaccate-al-tram-ecco-come-si-muovono-le-donne>, 11 novembre 2013)

mezzi di trasporto solitamente due volte al giorno per andare e tornare dal lavoro.¹⁰¹ A questo si aggiunge che le donne, a differenza degli uomini, utilizzano più spesso i trasporti pubblici rispetto a quelli privati, in quanto è più difficile che abbiano la patente di guida, e ancora più raramente hanno a disposizione un'automobile propria. Ed è proprio a causa dell'uso più frequente dei mezzi pubblici che le donne sono più interessate alla qualità di tale servizio, che spesso però reputano insoddisfacente.¹⁰²

Al giorno d'oggi, infatti, spesso le differenze di genere nel settore dei trasporti non vengono considerate e ciò porta ad una progettazione realizzata a partire da un utente generico, che finirà per coincidere con un cittadino di sesso maschile, impiegato full-time e con necessità di spostamento legate esclusivamente a ragioni lavorative o di tempo libero.¹⁰³ I servizi di trasporto pubblico sono dunque organizzati sulle esigenze di mobilità casa-lavoro e casa-scuola, sia per quanto riguarda la rete di fermate che le frequenze degli orari. Di conseguenza, nelle ore in cui sono utilizzati dalle donne sono meno frequenti ed offrono meno tratte dirette da origine a destinazione. Inoltre, le infrastrutture non tengono conto di chi si sposti spesso accompagnando bambini ed anziani, o di chi ha con sé pacchi o borse della spesa pesanti. Non ci sono, infatti, marciapiedi adeguati per raggiungere i mezzi pubblici e bus, tram, treni e metropolitane spesso non sono progettati per facilitare la salita o la discesa di persone con passeggini, con disabilità, o con bambini per mano. Bisogna anche tenere presente che le donne non usano i mezzi di trasporto solo durante il giorno, bensì anche la sera e la notte, ma per la loro sicurezza in questo ambito finora si è fatto molto poco.¹⁰⁴

Alla luce di quanto affermato, si evince quindi che le soluzioni ottimali per istituire un servizio di trasporti che sia attento al genere deve considerare anche il lavoro di cura non retribuito delle donne, creando dei modelli di mobilità che tengano conto del loro ruolo fondamentale all'interno della società e nelle pratiche della vita quotidiana. Tale

¹⁰¹ C. Foran, *How to Design a City for Women* (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women>, 16 settembre 2013)

¹⁰² R. Paoletti e S. Sansonetti, *Uno sguardo di genere sulla mobilità* (<https://www.ingenero.it/articoli/uno-sguardo-di-genere-sulla-mobilita>, 24 febbraio 2022)

¹⁰³ Perini, *Le donne nella città*, cit., p. 319

¹⁰⁴ Maffii e Malgieri, *Attaccate al tram. Ecco come si muovono le donne*, cit.,

modello di mobilità, per quanto risulti essere più complesso, è sicuramente più realistico poiché incorpora le esigenze di movimento quotidiano di tutti.¹⁰⁵

Alcune iniziative per aumentare la sicurezza dei trasporti pubblici per le donne, gli anziani, i giovani in età scolastica o le persone diversamente abili potrebbero essere ad esempio una maggiore illuminazione alle fermate e nei parcheggi, taxi rosa e parcheggi rosa, aumentare il numero delle corse serali e posticipare gli orari delle ultime corse notturne.

Ponendo l'attenzione sul concetto di illuminazione, si nota come le fermate dei mezzi pubblici siano in cima alla classifica dei luoghi a rischio per quanto riguarda la sicurezza. Difatti, quasi sempre sono poco illuminate e a volte sono proprio assolutamente buie: questo porta ad aumentare la percezione di insicurezza dei cittadini e il rischio reale di aggressioni, scoraggiando così l'uso dei mezzi pubblici nelle ore serali, in quanto la persona rischia di rimanere da sola al buio ad aspettare, aumentando in questo modo la probabilità di trovarsi in una possibile situazione di pericolo.¹⁰⁶ Una soluzione per garantire una maggiore sicurezza consiste innanzitutto nell'assicurare una buona illuminazione della fermata, attivabile con un sensore volumetrico oppure a richiesta tramite un pulsante, che consenta a tutti di riconoscere sia chi attende il mezzo sia chi si avvicini alla fermata. Sarebbe anche molto utile introdurre un pannello luminoso con il nome della fermata, in modo da avere un chiaro riferimento spaziale, e una colonnina SOS per poter chiamare i soccorsi in caso di necessità.¹⁰⁷ Inoltre, le fermate dovrebbero essere ricollocate presso gli ingressi delle strutture che richiamano grande affluenza (centri commerciali, centri sportivi, piscine, cinema, locali di ritrovo, scuole, ASL, ecc.), così da ridurre il tratto da percorrere da soli a piedi e in modo da consentire la sorveglianza del percorso e della fermata, da parte del personale di vigilanza in tali strutture e dalle loro telecamere.¹⁰⁸

Un'altra iniziativa per migliorare la sicurezza del genere femminile nell'ambito dei trasporti pubblici è l'istituzione dei così detti "taxi rosa". Questa pratica è già attiva in

¹⁰⁵ Perini, *Le donne nella città*, cit., p. 320

¹⁰⁶ Peroglio, Dughera e Melis, *La città sicura*, cit., p. 60

¹⁰⁷ *Ivi*, p.69

¹⁰⁸ *Ivi*, p.79

molte città, sia italiane che estere, e permette alle donne di avere maggiore libertà e sicurezza di movimento anche nelle ore serali e notturne. In alcuni casi si tratta semplicemente di taxi guidati solo da donne, che quindi garantiscono alle altre donne la tranquillità di non venire importunate. In altri casi si tratta invece di convenzioni con le società di taxi che danno diritto alle donne, sole o accompagnate da minori, ad uno sconto sulla corsa notturna. Questo vale anche per le anziane over 65 in particolari fasce orarie.¹⁰⁹ Un esempio di questa iniziativa è l'introduzione del servizio dei taxi rosa nella città di Parma, che mettendo a disposizione un carnet di coupon utilizzabili dalle cittadine, nella fascia oraria tra le ore 20:00 e le ore 07:00, permette loro di facilitare i propri spostamenti notturni. Oltre a ciò, sempre a Parma, alle donne in gravidanza vengono rilasciati dei permessi speciali per entrare nella Zona a Traffico Limitato della città per un massimo di due ore.¹¹⁰

Per quelle donne che invece non utilizzano i mezzi di trasporto pubblici, bensì quelli privati, è stata diffusa l'idea dei "parcheggi rosa". Si tratta di posti auto riservati alle donne nei parcheggi a raso o sotterranei (sia pubblici che privati), che sono solitamente in prossimità dell'ingresso o uscita di essi oppure in prossimità delle guardiole o delle macchinette per il pagamento del pedaggio. Un'altra proposta per aumentare ulteriormente la sicurezza in questo ambito è quella di offrire la possibilità alle donne, nel momento in cui entrano ed escono dal parcheggio, di comunicare con un operatore che monitora i tempi di parcheggio o recupero dell'auto. Nel caso quindi dovessero esserci dei ritardi o delle anomalie l'operatore farà scattare l'allarme di soccorso.

Esiste, però, anche il problema della sosta per il pagamento dei parcheggi, che resta un momento potenzialmente pericoloso soprattutto nei parcheggi a raso, che non sono sufficientemente protetti dalla presenza di soggetti indesiderati in quanto non vengono presidiati dal personale addetto. Per risolvere questa condizione di pericolosità, una soluzione potrebbe essere quella di istituire pagamenti tramite carte prepagate a scalare effettuando tutte le operazioni tramite SMS o app apposite una volta saliti nella propria auto, evitando così lo stazionamento in luoghi poco sicuri come quelli dove sono situati i parchimetri.¹¹¹ In Italia l'iniziativa dei parcheggi rosa è rintracciabile nelle città di

¹⁰⁹ *Ivi*, p. 100

¹¹⁰ Perini, *Le donne nella città*, cit., p. 321

¹¹¹ *Ivi*, p. 95

Aosta, Jesolo, Cantù, Rovigo, Parma, Trani, Barletta, Bolzano e molte altre. E in alcune città come Jesolo, tali aree sono riservate anche agli anziani soli o accompagnati e non soltanto alle donne.¹¹²

Per concludere possiamo quindi affermare che nonostante la prospettiva di genere abbia tardato ad essere introdotta nel settore della mobilità e dei trasporti, complice la convinzione che questo ambito non avesse alcuna implicazione di genere¹¹³, al giorno d'oggi sono comunque state ideate e messe in pratica varie iniziative valide che migliorano la sicurezza di coloro che utilizzano mezzi di trasporto pubblici o privati. Si auspica quindi che nel corso degli anni questo settore diventi sempre più sicuro per tutti, anche grazie all'attuazione di tali iniziative.

4. Politiche urbane attente al genere in Italia e in Europa

Fino a questo momento si è affrontato il tema della sicurezza e della progettazione urbana connesse ad un approccio di genere in termini piuttosto teorici, ma in seguito vedremo più in concreto quali sono state le iniziative messe in atto dai vari stati e dagli enti locali per garantire una maggiore sicurezza e libertà alle donne negli spazi urbani.

Gli interventi concreti sulle città si inseriscono all'interno di programmi di sicurezza integrata, con lo scopo di creare condizioni (anche fisiche) che possano indurre i cittadini a provare una sensazione di maggiore benessere e confidenza nei confronti del proprio quartiere e della propria città. Spesso non si tratta di fare interventi onerosi quanto piuttosto di programmare e progettare i lavori pubblici, l'arredo urbano, l'organizzazione degli spazi e dei tempi della città con una particolare attenzione alla sensibilità alla percezione della sicurezza in un'ottica di genere. Tuttavia operare in tale ottica funziona solamente se si instaura un dialogo continuativo con le donne sia nella fase di rilevazione dei problemi e dei bisogni, attraverso un'indagine a tutto campo sulla sicurezza che coinvolga l'esperienza diretta delle stesse, sia in quella di individuazione delle soluzioni, con la progettazione partecipata.¹¹⁴ Per riuscire quindi ad individuare

¹¹² *Ivi*, p. 321

¹¹³ Paoletti e Sansonetti, *Uno sguardo di genere sulla mobilità*, cit.,

¹¹⁴ Peroglio, Dughera e Melis, *La città sicura*, cit., p. 46

quale sia la politica di genere più appropriata per un determinato luogo della città bisogna valutare le diverse tipologie di presenza femminile all'interno di quell'area. Ad esempio, se la prevalenza delle donne lavora fuori casa, si affronteranno prioritariamente i problemi riconducibili ai trasporti, agli orari e all'accessibilità in sicurezza degli asili nido e delle scuole, ai percorsi e ai parcheggi degli esercizi commerciali anche col buio. Per le casalinghe, invece, la priorità sarà poter camminare per le strade e fruire dei giardini e parchi gioco in sicurezza.¹¹⁵

Attuata questa premessa, viene ora naturale chiedersi quali siano pertanto le pratiche attente al genere che sono state effettivamente messe in atto dagli stati. Di seguito ne riportiamo alcune delle più significative.

Una delle città che ha particolarmente investito nella progettazione di genere ed ha riscontrato un grande successo è stata Vienna. L'esperienza della città inizia negli anni '90 con più di sessanta progetti pilota nel campo della pianificazione urbana ispirati al *gender mainstreaming*. Nel 1993 è stato avviato il primo progetto che prevedeva la costruzione di un complesso di appartamenti pensati da donne per le donne. Partendo dal presupposto che le donne spendano molto più tempo degli uomini nel prendersi cura della casa e della famiglia, l'idea è quella di creare una serie di appartamenti che possano rendere loro la vita più facile. Si pensa quindi di costruire le case con davanti dei cortili dove genitori e figli possano passare del tempo all'aperto senza doversi allontanare da casa. Anche questa in realtà è una forma di sicurezza per le donne che non devono così attraversare la città, magari la sera, per tornare a casa con i figli che hanno portato al parco, o non devono rimanere in parchi pubblici pericolosi per fare giocare i bambini. Inoltre, il complesso dovrà avere al suo interno tutti quei servizi utili alla donna e alla sua famiglia, come asili, uffici medici, farmacie, in modo da avere i servizi più importanti vicino a casa e da agevolare così gli spostamenti e ridurre le tempistiche. Dovrà anche essere vicino alle fermate dei mezzi pubblici così da rendere più sicuro l'andare e tornare dal lavoro o da scuola.¹¹⁶

Dopo il successo che ha avuto il complesso residenziale *women-work-city*, lo sviluppo successivo di questa idea che integra la casa alla città, ha riguardato la progettazione

¹¹⁵ *Ivi*, p. 49

¹¹⁶ C. Foran, *How to Design a City for Women*, cit.,

delle aree verdi negli spazi urbani.¹¹⁷ Infatti, da una ricerca svolta nel 1997 su quanto spesso ragazzi e ragazze frequentassero i parchi giochi, emerge che dopo l'età di nove anni le ragazze siano meno propense ad utilizzare gli spazi verdi poiché spesso scoraggiate dall'invasione maschile, mentre per i ragazzi l'abitudine di andare a giocare al parco persiste in modo costante. Introducendo poi qualche modifica ai parchi, con l'aggiunta di campi da pallavolo e badminton, di sentieri per migliorare l'accessibilità, di aree per le diverse attività sportive, il numero di ragazzi e ragazze che frequentano tali spazi verdi torna ad essere pari anche in età più matura.¹¹⁸

Bisogna anche tenere presente l'impatto positivo che le iniziative di Vienna hanno avuto sul versante del miglioramento dei percorsi pedonali. Difatti, sono stati costruiti marciapiedi più spaziosi e meglio illuminati e infrastrutture che facilitano gli spostamenti anche a coloro che spingono un passeggino o una sedia a rotelle. Sono stati migliorati anche i campi visivi con la presenza di più illuminazione, che evita la possibile formazione di zone d'ombra, e di un giusto posizionamento delle siepi e degli alberi, che se non ben curati rischiano di diventare ottimi nascondigli per possibili aggressori.¹¹⁹ Tutto ciò viene attuato con lo scopo di prevenire la creazione di spazi che generino ansia e rendere l'ambiente più sicuro.

Grazie al fatto che queste pratiche attente al genere abbiano portato a molti risultati positivi in termini di maggiore sicurezza e libertà delle donne, nel 2008 il “*United Nations Human Settlements Programme*” incluse i progetti di Vienna in una lista di migliori pratiche per migliorare la vita nelle città.¹²⁰ Inoltre, dal 2013 viene diffuso a livello internazionale il manuale “*Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*”, sempre tratto dalle iniziative di successo istituite a Vienna. Dunque, la città di Vienna diventa un punto di riferimento per quanto riguarda la progettazione urbana di genere, che accorcia le distanze tra le persone e l'ambiente costruito, in modo da aumentare la loro sicurezza e libertà di movimento.¹²¹

¹¹⁷ M. Barzi, *Genere e città. Vienna accorcia le distanze* (<https://www.ingenero.it/articoli/genere-e-citta-vienna-accorcia-le-distanze>, 10 settembre 2015)

¹¹⁸ C. Foran, *How to Design a City for Women*, cit.,

¹¹⁹ Barzi, *Genere e città. Vienna accorcia le distanze*, cit.,

¹²⁰ C. Foran, *How to Design a City for Women*, cit.,

¹²¹ Barzi, *Genere e città. Vienna accorcia le distanze*, cit.,

Un'altra città europea che ha voluto applicare l'approccio di genere nella pianificazione urbana è stata Parigi, che ha iniziato proponendo l'iniziativa di attuare alcune passeggiate esplorative femminili condotte da un gruppo di donne, con l'obiettivo di individuare elementi di pianificazione spaziale che inducono una sensazione di insicurezza, in modo da trovare le soluzioni più adatte a questo problema.¹²² *Paris by Night* fa parte del progetto "*Cities by Night*", ovvero una serie di interventi su mappe cittadine che indagano la percezione del pericolo in città dal punto di vista soggettivo di una passeggiatrice notturna. Le aree sulla mappa che vengono percepite come pericolose dalle donne sono coperte da inchiostro nero, così da rendere chiaramente visibili quali siano gli spazi rimanenti ritenuti invece "sicuri" per una camminatrice sola. Queste mappe sono poi montate su pannelli luminosi retroilluminati e una legenda mostra le caratteristiche delle "passeggiatrici" che hanno dato vita alla mappa, in modo che tutti possano consultarle facilmente. Quando si attua questo tipo di iniziativa, bisogna però considerare anche il fatto che le zone che vengono ritenute insicure non saranno mai uguali per tutti, in quanto derivano appunto da una percezione soggettiva del pericolo di ogni donna che partecipa al progetto. Infatti, sono zone che vengono create in base alla familiarità con il luogo, a ciò che di esso viene raccontato e all'esperienza personale diretta. Una volta finita la passeggiata, oltre che riportare i luoghi ritenuti pericolosi sulla mappa, viene chiesto alle partecipanti anche di esprimere le proprie idee e suggerimenti (da cui poi le istituzioni cittadine prenderanno spunto) su quali siano le iniziative concrete che la città può attuare per migliorare la loro percezione di insicurezza quando attraversano gli spazi urbani.¹²³

Questa iniziativa di mappare la città in base ai luoghi possibilmente sicuri o insicuri non è l'unica. Difatti, nell'estate del 2019 viene fondata a Milano, da Eleonora Gargiulo in collaborazione con la start-up *Fredda, feel free around*, un'app intitolata "Wher" che si occupa proprio di tracciare le strade delle città in base a quanto vengono considerate sicure, per aiutare le donne a compiere spostamenti più attenti. Negli ultimi anni molti cambiamenti urbani sono stati legati alla digitalizzazione, al bisogno cioè di adattare infrastrutture, residenze e spazi pubblici all'era telematica, e l'invenzione di tale app ne

¹²² Verzola, *Buone pratiche per città più inclusive*, cit.,

¹²³ Belingardi e Castelli, *Città. Politiche dello spazio urbano*, cit.,

è l'esempio.¹²⁴ Wher è un'app-navigatore pensata dalle donne per le donne, che viene definita come uno strumento di crowdsourcing, che mira a raccogliere i pareri delle utenti per trasformarle in informazioni utili per altre donne. Ma cosa si intende per crowdsourcing? È ogni progetto, attività o strumento in cui gli utenti possono contribuire ad un determinato obiettivo con le proprie conoscenze ed esperienze personali. Dunque, le donne che inizialmente hanno contribuito alla mappatura delle prime città (Milano, Torino e Catania) erano 5000, mentre ad oggi si contano circa 50'000 utenti e ci sono più di 20 città italiane mappate. Inoltre, l'app mette a disposizione anche un manuale per studentesse straniere, tradotto in inglese, con alcuni consigli della community per aiutarle ad orientarsi nelle città.¹²⁵

Più nel dettaglio, al centro dell'attenzione ci sono i percorsi pedonali e un sistema di recensioni aperto ai feedback delle utenti, per monitorare la sicurezza dei quartieri in base alla percezione di essa delle partecipanti. L'app quindi non parte da informazioni statistiche, bensì dalle esperienze dirette delle donne, anche per dimostrare che alcune convinzioni si scontrino in realtà con l'esperienza. Ad esempio, ci sono alcune zone nelle città che di solito vengono considerate di cattiva frequentazione che invece sono vissute tranquillamente dalle donne che fanno parte della community dell'app Wher. Inoltre, nell'app è possibile riportare il motivo per cui un utente si senta poco sicura in una determinata zona (perché l'illuminazione è scarsa, perché ho subito molestie, perché la strada è deserta, ecc.) e così diventa anche possibile ancorare l'esperienza delle persone a richieste che chiamano direttamente in causa la pianificazione territoriale e le politiche urbane, che si occupano di incrementare la sicurezza del genere femminile nelle città attraverso specifiche iniziative.¹²⁶

Nonostante questa app possa apparire molto utile a supporto della sicurezza delle donne sotto vari aspetti, in realtà sotto altri assume una connotazione negativa. Infatti, se si suggerisce di non frequentare determinate zone, si rischia di rendere effettivamente meno sicure quelle aree in questione, diminuendo il numero di persone che le frequentano, soprattutto di coloro che si identificano nel genere femminile. Inoltre, il

¹²⁴ A. Del Re, *Il lavoro cambia le città* (<https://www.ingenero.it/articoli/il-lavoro-cambia-le-citta>, 26 maggio 2016)

¹²⁵ E. Paparelli, *Le strade libere le fanno le Wherrior* (<https://www.ingenero.it/articoli/strade-libere-wherrior>, 22 ottobre 2019)

¹²⁶ C. Bruno, *Tutta mia la città* (<https://www.ingenero.it/articoli/tutta-mia-la-citta>, 28 giugno 2017)

dispositivo proposto va ad incrementare le varie forme di limitazioni precauzionali che le donne spesso si auto impongono, contribuendo così a limitarne la libertà e aumentandone il senso di insicurezza percepita. Pertanto, l'app invece di aiutare le donne a vivere con serenità ed autonomia la dimensione urbana, sembrerebbe incentivare quei processi che le escludono dallo spazio pubblico. Ad esempio il fatto di circoscrivere i propri movimenti all'uso di alcune strade e piazze, in alcuni orari e a determinate condizioni (come la presenza di altre persone, la sorveglianza o l'illuminazione). Nonostante ciò, l'utilizzo dell'app si è espanso molto rispetto alle prime città e ora è attiva anche a Londra, Napoli, Palermo, Roma e molte altre città.¹²⁷

Un'ultima iniziativa che ritengo essere interessante riportare in questo contesto è il progetto Donne per strada. Nel 2022, l'Italia purtroppo in molte occasioni fa ancora i conti con un vuoto sociale inascoltato, ovvero l'insicurezza delle donne per le strade delle città. In attesa dunque della definizione di piani di intervento mirati in questo ambito, a marzo 2021 nasce l'Associazione no profit "DonnexStrada", un network di professioniste impegnate nel contesto della violenza di genere che accompagna il rientro a casa di chi ne ha bisogno attraverso dirette instagram che durano per tutto il tragitto. L'obiettivo è quello di ridurre al minimo l'eventualità che si verifichino aggressioni grazie al sostegno di alcune volontarie disponibili h24 e pronte a chiamare i soccorsi in caso di necessità.¹²⁸

L'idea nasce da Laura De Dilectis, psicologa clinica classe 1994, quando viene a conoscenza della morte di Sarah Everard, una ragazza che venne rapita, stuprata e poi uccisa da un poliziotto a Londra. Questo fa scattare nella psicologa una grande rabbia che la porta a stilare una lista di possibili proposte per risolvere il problema che impedisce alle donne di vedere garantito il diritto inalienabile di muoversi da sole e di sentirsi al sicuro nei luoghi urbani.

Oltre al servizio di accompagnamento online sopra citato (direttexstrada), ad oggi l'associazione ha attivi vari altri servizi per contrastare la violenza di genere come lo sportello di supporto psicologico specifico per le donne e le questioni di genere, la

¹²⁷ Belingardi, Castelli e Olcuire, *La libertà è una passeggiata*, cit., p. 93

¹²⁸ M. Longo, *DonnexStrada, il progetto che può salvarti la vita con una diretta instagram* (<https://www.thewom.it/culture/womfactor/donnexstrada-sicurezza-donne>, 24 febbraio 2022)

raccolta di testimonianze per ascoltare e dare voce a tutte le persone che hanno subito molestie, abusi, esperienze negative in strada e non e il servizio di consulenza legale per persone vittime di violenza di genere.¹²⁹

Ora vedremo più nello specifico come funziona il servizio Direttestrada. Il servizio è attivo 24 ore al giorno grazie a più di 40 volontari, formati attraverso un *training* specifico, che su turnazione hanno dato la propria disponibilità ad accompagnare tramite dirette instagram le persone che hanno paura di muoversi da sole per le strade. La diretta si può prenotare tutti i giorni scrivendo nei direct dell'omonima pagina instagram "Diretta" e riportando il tratto di strada che si è intenzionati a percorrere. Se invece si pensa di essere in una situazione di pericolo si può mandare un messaggio con su scritto "emergenza" o "sos" e un volontario risponderà immediatamente.¹³⁰

Ovviamente ci sono anche alcuni accorgimenti che i volontari consigliano di adottare per essere ancora più sicure. Ad esempio, non indossare le cuffiette in determinati luoghi per essere più vigili, per dare meno nell'occhio non fissare costantemente il cellulare con la diretta, cercare di inquadrare il meno possibile il posto in cui ci si trova per questioni di privacy e se si è in una situazione di reale pericolo chiamare direttamente le forze dell'ordine.¹³¹ Se però la persona che sta vivendo la situazione di pericolo non riuscisse a chiamare il 112, lo fanno i volontari che sono in diretta per loro. Per questo motivo questa iniziativa risulta essere piuttosto efficace, anche più di altre soluzioni introdotte ad esempio dagli enti locali, che invece sottovalutano il fatto che una persona che viene aggredita di solito non possa chiamare la polizia o i soccorsi.¹³²

Infine, dato il successo che ha avuto questa iniziativa in Italia, l'idea si è diffusa anche in altre città europee ed è stato necessario sviluppare una nuova pagina social chiamata "ViolawalkHome", che è formata da volontari che operano in Germania, Austria, Svizzera, Francia, Belgio, Spagna e Uk. L'obiettivo ed i meccanismi di questo servizio sono gli stessi di Donnexstrada, solo che raggiunge anche le donne di altre nazionalità o le studentesse italiane in Erasmus.¹³³ Da ultimo, riportiamo il fatto che grazie a questa

¹²⁹ Longo, *DonnexStrada, il progetto che può salvarti la vita con una diretta instagram*, cit.,

¹³⁰ A. Fedele, *DonnexStrada: il canale instagram per "accompagnare" le donne a casa, attivando una diretta con un SOS* (<https://www.greenme.it/lifestyle/costume-e-societa/donnexstrada-canale-instagram/>, 23 novembre 2022)

¹³¹ Fedele, *DonnexStrada: il canale instagram per "accompagnare" le donne a casa*, cit.,

¹³² Longo, *DonnexStrada, il progetto che può salvarti la vita con una diretta instagram*, cit.,

¹³³ M. Matiddi, *DonnexStrada, un'app che ti fa compagnia al telefono mentre percorri una strada non sicura* (<https://www.ildigitale.it/donnexstrada-chiamata-per-sentirsi-piu-sicure/>, 24 novembre 2022)

iniziativa, in meno di un anno, sono state accompagnate al sicuro oltre 700 persone grazie al team di volontari che cresce in continuazione e che hanno costruito una rete di sicurezza per non lasciare cadere nessuno nella paura.¹³⁴

In conclusione possiamo affermare che negli ultimi anni si è fatto moltissimo per affrontare il complesso problema della sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili, introducendo l'approccio di genere nella pianificazione urbana di molti stati. Tuttavia, le iniziative e gli interventi mirati analizzati finora, da soli non possono avere una reale incidenza in questo ambito. Difatti, il loro scopo è quello di alleviare il senso di paura e la percezione di insicurezza che possono arrivare a limitare la libertà di movimento di molte persone, soprattutto delle donne, e garantire a tutti pari opportunità di fruizione degli spazi pubblici e della città in generale. Sarà, però, solo attraverso l'integrazione, la reciproca conoscenza e la condivisione degli spazi di socialità presenti in ogni quartiere, che si può pensare di costruire una città più sicura ed inclusiva dove tutti potranno vivere meglio.¹³⁵

¹³⁴ *Ibidem*

¹³⁵ Peroglio, Dughera e Melis, *La città sicura*, cit., p. 51

CONCLUSIONE

Da quanto si è letto nel corso del presente elaborato si possono trarre molti spunti di riflessione su quelle che sono le tematiche che riguardano l'ambito della libertà di movimento delle donne nelle città. Dai vari paragrafi del primo capitolo emerge che tale libertà sia strettamente connessa al concetto di sicurezza oggettiva, e che a causa della poca attenzione da parte di stati ed enti locali al tema della sicurezza urbana in chiave di genere, le donne spesso non vedono garantita la loro libertà di muoversi all'interno delle città in modo sicuro. I due motivi principali per cui viene posta così poca attenzione a questo tema sono: l'ideale della città sessista che relega ancora ad oggi le donne nello spazio domestico e il fatto che il personale che opera all'interno delle istituzioni che si occupano di progettare le città è principalmente maschile, e questo comporta spesso l'esclusione di un'ottica di genere in questo ambito.

Da ciò che è stato scritto invece nel secondo capitolo rispetto al tema non più della sicurezza oggettiva, bensì di quella soggettiva, si evince che la percezione di sicurezza delle persone viene spesso influenzata in modo negativo dalle notizie trasmesse dai mass media, che trattano principalmente di casi di cronaca o di criminalità. Questo fa sì che cresca inevitabilmente il senso di insicurezza tra i cittadini; non bisogna però dimenticare che esiste anche una relazione tra percezione di insicurezza ed i crimini che avvengono nelle città. Su questa relazione emergono dati contrastanti di cui alcuni riportano che grazie al calo della percentuale di crimini commessi nel corso degli ultimi anni stia aumentando la percezione di sicurezza. Altri invece riportano che nonostante il numero di reati stia calando, la percezione di sicurezza diminuisce. Un altro spunto interessante si può trarre dal focus svolto sulla diversa tipologia dei reati subiti da uomini e donne. I dati raccolti dimostrano che nella nostra società i crimini variano effettivamente in base all'identità della vittima. Di conseguenza si può affermare che nonostante le donne siano ancora i soggetti più a rischio, non sono le uniche ad esserne colpite. Per quanto riguarda invece il processo di securitizzazione, il concetto più interessante venuto alla luce è che purtroppo, le politiche securitarie repressive troppo spesso incorporano e prevalgono sulle politiche sociali positive. Ciò accade nonostante

tali politiche avessero ottime intenzioni e programmi per cercare di integrare le misure di sterilizzazione del territorio con politiche inclusive.

Infine, una delle cose più importanti che emerge dall'insieme di tutti gli argomenti citati nel corso dell'elaborato, è che seppur nel corso degli anni siano state ideate e sviluppate moltissime iniziative per migliorare la sicurezza delle donne e dei soggetti più deboli all'interno delle città, anche attraverso l'utilizzo dell'approccio di genere nella pianificazione urbana, tutti questi sforzi da parte degli stati, degli enti locali e dai privati cittadini, non sono stati sufficienti. Ancora ad oggi infatti le donne si sentono particolarmente insicure a spostarsi all'interno della città e di conseguenza non si può considerare del tutto garantito il loro diritto inalienabile alla libertà di movimento.

Possiamo quindi concludere affermando che in un'epoca in cui le donne sono sempre più socialmente visibili, il loro desiderio di autonomia e libertà cresce soprattutto all'interno del territorio urbano, ossia l'ambiente che vede svolgersi la maggior parte della vita quotidiana delle persone. In quest'ottica, le politiche che incrementano l'indipendenza delle donne nelle città, sono iniziative che rispondono alla domanda di "sicurezza" non più come richiesta di protezione e tutela che tendeva a sacrificare l'idea di libertà, bensì di sicurezza come condizione di libertà stessa. Questa trasformazione dell'idea di sicurezza fa emergere la necessità da parte delle donne di correre rischi, che sono gli elementi vitali per condurre una vita senza autolimitazioni. Questo è fattibile, però, solo se il concetto di rischio è connesso alla fiducia che la propria città si prenda cura della sicurezza di ognuna di noi. Al giorno d'oggi pertanto una donna deve poter essere libera di scegliere il proprio stile di vita e di decidere in autonomia, lontana da vincoli legati alle questioni di insicurezza. Sono la società e la città quindi ad essere responsabili della tutela dei cittadini in un'ottica attenta alla riduzione delle disuguaglianze di genere, in modo da aumentare così la percezione della sicurezza di tutti e di conseguenza incrementare anche l'autonomia delle donne e delle persone più vulnerabili, in modo che possano vivere una vita libera e non soggetta a limitazioni.

BIBLIOGRAFIA

Bibliografia primaria:

Fonti inedite:

Bes 2020. Il Benessere Equo e Sostenibile in Italia, Roma, ISTAT 2021

La carta europea per l'uguaglianza e la parità delle donne e degli uomini nella vita locale, CCRE, Innsbruck, maggio 2006

Fonti stampa:

Bacciola G., Belluto M. e Olcuire S., *La città transfemminista. Movimenti, usi e pratiche intersezionali per altri immaginari urbani*, «Tracce urbane», 9 giugno 2021

Belingardi C. e Castelli F. (a cura di), *Città. Politiche dello spazio urbano*, Italia, IAPh 2016

Belingardi C., Castelli F. e Olcuire S. (a cura di), *La libertà è una passeggiata. Donne e spazi urbani tra violenza e autodeterminazione*, Italia, IAPh 2019

Bes 2020. Il Benessere Equo e Sostenibile in Italia, Roma, ISTAT 2021

Coluccia A., Ferretti F., Lorenzi L. e Buracchi T. (a cura di), *Media e percezione della sicurezza. Analisi e riflessioni*, 20 dicembre 2008

Indagine ISTAT, *Delitti, imputati e vittime dei reati. La criminalità in Italia attraverso una lettura integrata delle fonti sulla giustizia*, Roma, ISTAT 2020

Indagine ISTAT, *La percezione della sicurezza. Anni 2015-2016*, Roma ISTAT 2018

Mignolli N. (coordinamento), Albanesi M., Balzano P. e Franzò A. (a cura di), *Bes 2021. Il Benessere Equo e Sostenibile in Italia*, Roma, ISTAT 2022

Non Una Di Meno, *Abbiamo un piano. Piano femminista contro la violenza maschile sulle donne e la violenza di genere*

Perini L., *Le donne nella città. Buone pratiche nella dimensione urbana: spazi e sicurezza*, in A. Del Re e L. Perini (a cura di), *Gender Politics in Italia e in Europa. Percorsi di studi di genere per lauree triennali e magistrali*, Padova, Padova University Press 2014

Peroglio M., Dughera L. e Melis G. (a cura di), *La città sicura. L'approccio di genere alla sicurezza urbana: manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili*, Torino, Print Time 2008

Pitch T., Ventimiglia C., *Che Genere Di Sicurezza: Donne e Uomini in città*, Milano, Franco Angeli 2001

Sicurezza e spazio pubblico, tra allarme sociale e diritto alla città. Una critica femminista

Simone A., *I corpi del reato. Sessualità e sicurezza nella società del rischio*, Milano, Mimesis 2010

Fonti online:

Arcidiacono E., *Statistiche di città sicure. Regione Emilia Romagna biennio 2019-2020*, in

<https://autonomie.regione.emilia-romagna.it/sicurezza-urbana/statistiche-di-citta-sicure/report-sicurezza-rer-biennio-2019-2020.pdf>

Barzi M., *Che genere di città*, in <https://www.ingenero.it/articoli/che-genere-di-citta> , 9 aprile 2015

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

Blidon M., *Fare e disfare le città*, in <https://www.ingenero.it/articoli/fare-e-disfare-le-citta>, 30 maggio 2016

Bonci M., *Urbanistica femminista per città più sicure e vivibili per uomini e donne*, in <https://www.ethicasocietas.it/sicurezzaurbana-urbanisticafemminista/>, 22 luglio 2022

Bruno C., *La città che vogliamo fa spazio alle donne*, in <https://www.ingenero.it/articoli/la-citta-che-vogliamo-fa-spazio-alle-donne>, 22 marzo 2016

Bruno C., *Tutta mia la città*, in <https://www.ingenero.it/articoli/tutta-mia-la-citta>, 28 giugno 2017

Capesciotti M., *Per una vita più libera nelle case e in città*, in <https://www.ingenero.it/articoli/una-vita-piu-libera-nelle-case-e-citta>, 25 febbraio 2021

Colaci E. e Fenaroli G., *Urbanistica di genere, come si costruisce una città inclusiva*, in <https://thesubmarine.it/2021/03/08/urbanistica-di-genere-come-si-costruisce-una-citta-inclusiva/>, 8 marzo 2021

Del Re A., *Il lavoro cambia le città*, in <https://www.ingenerie.it/articoli/il-lavoro-cambia-le-citta>, 26 maggio 2016

Della Rocca D.A., *L'insicurezza come costruzione sociale. Quanto ci sentiamo protetti e liberi nel nostro mondo?*, in <https://www.forensicnews.it/linsicurezza-come-costruzione-sociale-quanto-ci-sentiamo-protetti-e-liberi-nel-nostro-mondo/>, 7 aprile 2022

Fedele A., *DonnexStrada: il canale instagram per "accompagnare" le donne a casa, attivando una diretta con un SOS*, in <https://www.greenme.it/lifestyle/costume-e-societa/donnexstrada-canale-instagram/>, 23 novembre 2022

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

Garreffa F., *Per una critica di genere all'idea di sicurezza, Quaderni di Sociologia [Online]*, 53 | 2010, in <https://journals.openedition.org/qds/710#tocto1n2>, 30 novembre 2015

Hayden D., *Per una città non sessista (1980)*, in https://docs.google.com/document/d/1gSalAicA0IWdUjtubnTMnyFjVKQAQBZAPSFoRvM-T_0/edit, 22 novembre 2017

La sicurezza nelle indagini ISTAT e nel Benessere Equo e Sostenibile (Bes), in https://www.cittametropolitana.bo.it/statistica/La_percezione_della_sicurezza_urbana/La_sicurezza_nelle_indagini_ISTAT

Longo M., *DonnexStrada, il progetto che può salvarti la vita con una diretta instagram*, in <https://www.thewom.it/culture/womfactor/donnexstrada-sicurezza-donne>, 24 febbraio 2022

Maffii S. e Malgieri P., *Attaccate al tram. Ecco come si muovono le donne*, in <https://www.ingenerie.it/articoli/attaccate-al-tram-ecco-come-si-muovono-le-donne>, 11 novembre 2013

Matiddi M., *DonnexStrada, un'app che ti fa compagnia al telefono mentre percorri una strada non sicura*, in

<https://www.ildigitale.it/donnexstrada-chiamata-per-sentirsi-piu-sicure/>, 24 novembre 2022

Paoletti R. e Sansonetti S., *Uno sguardo di genere sulla mobilità*, in

<https://www.ingenerie.it/articoli/uno-sguardo-di-genere-sulla-mobilita>, 24 febbraio 2022

Paparelli E., *Le strade libere le fanno le Wherrior*, in

<https://www.ingenerie.it/articoli/strade-libere-wherrior>, 22 ottobre 2019

Politiche urbane di genere, in

https://docs.google.com/presentation/d/1x-3HgBD8m1eQI1RgUE_5kqc2bfNdCzfr/edit#slide=id.p1, 2021

Sarti M., *I crimini sono in calo, ma c'è chi specula sul senso di insicurezza degli italiani*, in

<https://www.linkiesta.it/2018/02/i-crimini-sono-in-calo-ma-ce-chi-specula-sul-senso-di-insicurezza-degl/>, 14 febbraio 2018

Verzola A., *Buone pratiche per città più inclusive*, in

<https://www.ingenerie.it/articoli/buone-pratiche-citta-piu-inclusive>, 2 marzo 2021

Bibliografia secondaria:

Fonti stampa:

Brojanigo L., *Una città sotto assedio: sicurezza urbana e marginalità sociale a Vicenza*, Padova, 2021/2022

Castelli F., *Corpi in rivolta: spazi urbani, conflitti e nuove forme della politica*, Milano, Udine: Mimesis 2015

Censis, *Secondo rapporto sulla filiera della sicurezza in Italia*, Roma, Censis 2021

FEMM committee, *Women in transport*, European Parliament 2021

Fonti online:

Angelucci S., *Politiche dello spazio*, in <http://www.iaphitalia.org/politiche-dello-spazio/>, 27 febbraio 2020

Arcidiacono E., *Statistiche di città sicure. Regione Emilia Romagna biennio 2018-2019*,
in

[https://autonomie.regione.emilia-romagna.it/sicurezza-urbana/statistiche-di-citta-sicure/
report-sicurezza-rer-biennio-2018-2019.pdf](https://autonomie.regione.emilia-romagna.it/sicurezza-urbana/statistiche-di-citta-sicure/report-sicurezza-rer-biennio-2018-2019.pdf)

Bruno C., *Pianificazione urbana “cercasi” gender city manager*, in

<https://www.ingenere.it/articoli/pianificazione-urbana-gender-city-manager-intervista-francesca-zajczyk>, 19 aprile 2016

inGenere., *Che genere di città*, in <https://www.ingenere.it/dossier/che-genere-di-citta>

La sicurezza in Italia e in Europa. Significati, immagine e realtà, in

<https://www.fisu.it/wp-content/uploads/2018/05/UnipolisRapportocompleto2010.pdf>,
2010

Mazzei A., *Forze di polizia e cittadini, le dinamiche in mutamento*, in

<https://www.verona-in.it/2020/06/30/forze-di-polizia-e-cittadini-le-dinamiche-in-mutamento/>, 30 giugno 2020

Non Una Di Meno, Carta della città femminista, in

<https://docs.google.com/document/d/1as9J8hr-BuoyFQrjEWK7kkL2dNgbxTjG/edit>,
2017

Rapporto Italia nr.34. Percorsi di ricerca nella società italiana, in

https://eurispes.eu/wp-content/uploads/2022/05/eurispes_sintesi-rapporto-italia-2022.pdf,
2022

Sicurezza pubblica e sicurezza urbana, in

<https://www.assemblea.emr.it/biblioteca/approfondire/selezioni-proposte/bibliografie/criminalita/sicurezza/sicurezza?searchterm=sicurezza+donne+citt%C3%A0>, ottobre 2022

Siviero G., *Il femminicidio di Sarah Everard è diventato un caso*, in

<https://www.ilpost.it/2021/03/19/sarah-everard-femminicidio-londra/>, 19 marzo 2021

ALLEGATO 1

Grafici parte generale - tutti

[cosa intendi per sicurezza urbana?-all.png](#)

[Cosa potrebbe aumentare il tuo senso di sicurezza nella città in cui vivi?-all.png](#)

[Definisci quanto ti trovi d' accordo con questa affermazione_ “L' aumento dell' immigrazione favorisce la criminalità nello spazio urbano”_-all.png](#)

[L' aumento dell' immigrazione ti fa sentire all' interno della tua città_-all.png](#)

[Quando vedi una persona_un gruppo di persone in difficoltà per strada \(aggressioni, molestie, risse ecc\)_-all.png](#)

[Quanto influenzano sulla tua percezione di sicurezza le notizie che leggi_ascolti dai media e social media?-all.png](#)

[Ritieni che la città sia meno sicura per_-all.png](#)

[Ritieni che la città sia più sicura in generale per_-all.png](#)

[Ritieni che le notizie date dai media rispecchino effettivamente la realtà?-all.png](#)

[Se nella precedente domanda hai risposto che NON intervieni, lo fai perchè_-all.png](#)

[Secondo te, quanto è importante che la città in cui vivi investa su progetti speciali in materia di sicurezza urbana?-all.png](#)

Grafici parte generale - solo donne

[cosa intendi per sicurezza urbana?-Donna.png](#)

[Cosa potrebbe aumentare il tuo senso di sicurezza nella città in cui vivi?-Donna.png](#)

[Definisci quanto ti trovi d' accordo con questa affermazione_ “L' aumento dell' immigrazione favorisce la criminalità nello spazio urbano”_-Donna.png](#)

[L' aumento dell' immigrazione ti fa sentire all' interno della tua città_-Donna.png](#)

[Quando vedi una persona_un gruppo di persone in difficoltà per strada \(aggressioni, molestie, risse ecc\)_-Donna.png](#)

[Quanto influenzano sulla tua percezione di sicurezza le notizie che leggi_ascolti dai media e social media?-Donna.png](#)

[Ritieni che la città sia meno sicura per_-Donna.png](#)

[Ritieni che la città sia più sicura in generale per_-Donna.png](#)

[Ritieni che le notizie date dai media rispecchino effettivamente la realtà?-Donna.png](#)

[Se nella precedente domanda hai risposto che NON intervieni, lo fai perchè_-Donna.png](#)

[Secondo te, quanto è importante che la città in cui vivi investa su progetti speciali in materia di sicurezza urbana?-Donna.png](#)

Grafici parte generale - solo uomini

[cosa intendi per sicurezza urbana?-Uomo.png](#)

[Cosa potrebbe aumentare il tuo senso di sicurezza nella città in cui vivi?-Uomo.png](#)

[Definisci quanto ti trovi d' accordo con questa affermazione_ “L' aumento dell' immigrazione favorisce la criminalità nello spazio urbano” -Uomo.png](#)

[L' aumento dell' immigrazione ti fa sentire all' interno della tua città_-Uomo.png](#)

[Quando vedi una persona_un gruppo di persone in difficoltà per strada \(aggressioni, molestie, risse ecc\) -Uomo.png](#)

[Quanto influenzano sulla tua percezione di sicurezza le notizie che leggi_ascolti dai media e social media?-Uomo.png](#)

[Ritieni che la città sia meno sicura per -Uomo.png](#)

[Ritieni che la città sia più sicura in generale per -Uomo.png](#)

[Ritieni che le notizie date dai media rispecchino effettivamente la realtà?-Uomo.png](#)

[Se nella precedente domanda hai risposto che NON intervieni, lo fai perchè -Uomo.png](#)

[Secondo te, quanto è importante che la città in cui vivi investa su progetti speciali in materia di sicurezza urbana?-Uomo.png](#)

Grafici parte specifica solo residenza - tutti

[Con che mezzo ritieni più sicuro spostarti?-all.png](#)

[Considerando la percezione della sicurezza della tua città, secondo te, rispetto a qualche anno fa i cittadini si sentono-all.png](#)

[Indica con che frequenza assisti a questi eventi o ne senti parlare dai conoscenti_-all.png](#)

[Indica quanto frequentemente sei stata_o vittima di uno dei seguenti eventi_-all.png](#)

[Indica quanto ti senti sicura_o a camminare per strada da sola_o nella città in cui vivi_-all.png](#)

[Nel caso tu avessi subito una o più situazioni riportate sopra, hai provveduto a denunciare il reato agli organi di polizia?-all.png](#)

[Quando ti sposti in città per lavoro_studio_ tempo libero, che tipo di mezzi di trasporto usi abitualmente?-all.png](#)

[Quanto spesso usi i mezzi di trasporto pubblici \(autobus, metropolitana, treno ecc\)?-all.png](#)

[Rispetto alla domanda precedente, assisti a determinati eventi principalmente_-all.png](#)

[Rispetto alle forze dell' ordine che operano nella tua città indica quanto ritieni che siano_-all.png](#)

[Ritieni che siano vittime di questi avvenimenti principalmente_-all.png](#)

[Se hai denunciato l' evento criminale, perchè lo hai fatto?-all.png](#)

[Se non hai denunciato l'evento, perchè?-all.png](#)

[Se non usi i mezzi pubblici, indica i motivi_-all.png](#)

[Secondo te, la tua città è-all.png](#)

Grafici parte specifica solo residenza - solo donne

[Con che mezzo ritieni più sicuro spostarti?-Donna-5.png](#)

[Considerando la percezione della sicurezza della tua città, secondo te, rispetto a qualche anno fa i cittadini si sentono-Donna-5.png](#)

[Indica con che frequenza assisti a questi eventi o ne senti parlare dai conoscenti_-Donna-5.png](#)

[Indica quanto frequentemente sei stata_o vittima di uno dei seguenti eventi_-Donna-5.png](#)

[Indica quanto ti senti sicura_o a camminare per strada da sola_o nella città in cui vivi_-Donna-5.png](#)

[Nel caso tu avessi subito una o più situazioni riportate sopra, hai provveduto a denunciare il reato agli organi di polizia?-Donna-5.png](#)

[Quando ti sposti in città per lavoro_studio_ tempo libero, che tipo di mezzi di trasporto usi abitualmente?-Donna-5.png](#)

[Quanto spesso usi i mezzi di trasporto pubblici \(autobus, metropolitana, treno ecc\)?-Donna-5.png](#)

[Rispetto alla domanda precedente, assisti a determinati eventi principalmente_-Donna-5.png](#)

[Rispetto alle forze dell'ordine che operano nella tua città indica quanto ritieni che siano_-Donna-5.png](#)

[Ritieni che siano vittime di questi avvenimenti principalmente_-Donna-5.png](#)

[Se hai denunciato l'evento criminale, perchè lo hai fatto?-Donna-5.png](#)

[Se non hai denunciato l'evento, perchè?-Donna-5.png](#)

[Se non usi i mezzi pubblici, indica i motivi_-Donna-5.png](#)

[Secondo te, la tua città è-Donna-5.png](#)

Grafici parte specifica solo residenza - solo uomini

[Con che mezzo ritieni più sicuro spostarti?-Uomo.png](#)

[Considerando la percezione della sicurezza della tua città, secondo te, rispetto a qualche anno fa i cittadini si sentono-Uomo.png](#)

[Indica con che frequenza assisti a questi eventi o ne senti parlare dai conoscenti_-Uomo.png](#)

[Indica quanto frequentemente sei stata_o vittima di uno dei seguenti eventi_-Uomo.png](#)

[Indica quanto ti senti sicura_o a camminare per strada da sola_o nella città in cui vivi_-Uomo.png](#)

[Nel caso tu avessi subito una o più situazioni riportate sopra, hai provveduto a denunciare il reato agli organi di polizia?-Uomo.png](#)

[Quando ti sposti in città per lavoro_studio_ tempo libero, che tipo di mezzi di trasporto usi abitualmente?-Uomo.png](#)

[Quanto spesso usi i mezzi di trasporto pubblici \(autobus, metropolitana, treno ecc\)?-Uomo.png](#)

[Rispetto alla domanda precedente, assisti a determinati eventi principalmente -Uomo.png](#)

[Rispetto alle forze dell'ordine che operano nella tua città indica quanto ritieni che siano -Uomo.png](#)

[Ritieni che siano vittime di questi avvenimenti principalmente -Uomo.png](#)

[Se hai denunciato l'evento criminale, perchè lo hai fatto?-Uomo.png](#)

[Se non hai denunciato l'evento, perchè?-Uomo.png](#)

[Se non usi i mezzi pubblici, indica i motivi -Uomo.png](#)

[Secondo te, la tua città è-Uomo.png](#)

Grafici parte specifica domicilio e residenza - tutti

[Assisti agli eventi sopra citati principalmente -all-5.png](#)

[Con che mezzo ritieni più sicuro spostarti?-all-5.png](#)

[Considerando la percezione della sicurezza della tua città, secondo te, rispetto a qualche anno fa i cittadini si sentono -all-5.png](#)

[Indica con che frequenza assisti a questi eventi o ne senti parlare dai conoscenti -all-5.png](#)

[Indica quanto frequentemente sei stata o vittima di uno dei seguenti eventi -all-5.png](#)

[Indica quanto ti senti sicura o a camminare per strada da sola o nella città in cui vivi \(soprattutto di sera notte\) -all-5.png](#)

[Nel caso tu avessi subito una o più situazioni riportate sopra, hai provveduto a denunciare il reato agli organi di polizia?-all-5.png](#)

[Quando ti sposti in città per lavoro studio tempo libero, che tipo di mezzi di trasporto usi abitualmente?-all-5.png](#)

[Quanto spesso usi i mezzi di trasporto pubblici \(autobus, metropolitana, treno ecc\)?-all-5.png](#)

[Rispetto alla domanda precedente, assisti a determinati eventi principalmente -all-5.png](#)

[Rispetto alle forze dell'ordine che operano nella città di domicilio indica quanto ritieni che siano -all-5.png](#)

[Ritieni che siano vittime di questi avvenimenti principalmente -all-5.png](#)

[Se hai denunciato l'evento criminale, perchè lo hai fatto?-all-5.png](#)

[Se non hai denunciato l'evento, perchè?-all-5.png](#)

[Se non usi i mezzi pubblici, indica i motivi -all-5.png](#)

[Secondo te, la tua città è -all-5.png](#)

Grafici parte specifica domicilio e residenza - solo donne

[Assisti agli eventi sopra citati principalmente -Donna-5.png](#)

[Con che mezzo ritieni più sicuro spostarti?-Donna-5.png](#)

[Considerando la percezione della sicurezza della tua città, secondo te, rispetto a qualche anno fa i cittadini si sentono -Donna-5.png](#)

[Indica con che frequenza assisti a questi eventi o ne senti parlare dai conoscenti -Donna-5.png](#)

[Indica quanto frequentemente sei stata_o vittima di uno dei seguenti eventi -Donna-5.png](#)

[Indica quanto ti senti sicura_o a camminare per strada da sola_o nella città in cui vivi \(soprattutto di sera_notte\) -Donna-5.png](#)

[Nel caso tu avessi subito una o più situazioni riportate sopra, hai provveduto a denunciare il reato agli organi di polizia?-Donna-5.png](#)

[Quando ti sposti in città per lavoro_studio_ tempo libero, che tipo di mezzi di trasporto usi abitualmente?-Donna-5.png](#)

[Quanto spesso usi i mezzi di trasporto pubblici \(autobus, metropolitana, treno ecc\)?-Donna-5.png](#)

[Rispetto alla domanda precedente, assisti a determinati eventi principalmente -Donna-5.png](#)

[Rispetto alle forze dell'ordine che operano nella città di domicilio indica quanto ritieni che siano -Donna-5.png](#)

[Ritieni che siano vittime di questi avvenimenti principalmente -Donna-5.png](#)

[Se hai denunciato l'evento criminale, perchè lo hai fatto?-Donna-5.png](#)

[Se non hai denunciato l'evento, perchè?-Donna-5.png](#)

[Se non usi i mezzi pubblici, indica i motivi -Donna-5.png](#)

[Secondo te, la tua città è -Donna-5.png](#)

Grafici parte specifica domicilio e residenza - solo uomini

[Assisti agli eventi sopra citati principalmente -Uomo-5.png](#)

[Con che mezzo ritieni più sicuro spostarti?-Uomo-5.png](#)

[Considerando la percezione della sicurezza della tua città, secondo te, rispetto a qualche anno fa i cittadini si sentono -Uomo-5.png](#)

[Indica con che frequenza assisti a questi eventi o ne senti parlare dai conoscenti -Uomo-5.png](#)

[Indica quanto frequentemente sei stata_o vittima di uno dei seguenti eventi -Uomo-5.png](#)

[Indica quanto ti senti sicura_o a camminare per strada da sola_o nella città in cui vivi \(soprattutto di sera_notte\) -Uomo-5.png](#)

[Nel caso tu avessi subito una o più situazioni riportate sopra, hai provveduto a denunciare il reato agli organi di polizia?-Uomo-5.png](#)

[Quando ti sposti in città per lavoro _studio_ tempo libero, che tipo di mezzi di trasporto usi abitualmente?-Uomo-5.png](#)

[Quanto spesso usi i mezzi di trasporto pubblici \(autobus, metropolitana, treno ecc\)?-Uomo-5.png](#)

[Rispetto alla domanda precedente, assisti a determinati eventi principalmente _-Uomo-5.png](#)

[Rispetto alle forze dell' ordine che operano nella città di domicilio indica quanto ritieni che siano _-Uomo-5.png](#)

[Ritieni che siano vittime di questi avvenimenti principalmente _-Uomo-5.png](#)

[Se hai denunciato l' evento criminale, perchè lo hai fatto?-Uomo-5.png](#)

[Se non hai denunciato l'evento, perchè?-Uomo-5.png](#)

[Se non usi i mezzi pubblici, indica i motivi _-Uomo-5.png](#)

[Secondo te, la tua città è _-Uomo-5.png](#)

Risposte questionario sulla percezione della sicurezza nelle città

https://docs.google.com/spreadsheets/d/10IMopPEbmD1Wyr8h2Yr2J4ugEUIr_Qu-NLWJ0m2tyzQ/edit?usp=sharing

Questionario sulla percezione della sicurezza nelle città

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdp6q9N1OIRVdA8L_GbrKRpmiBtLytWEPH2gz9UsMt7pY7o7A/viewform?usp=sf_link