

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Dipartimento di Filosofia, Sociologia, Pedagogia e Psicologia Applicata (FISPPA)

Corso di Laurea Magistrale in
Psicologia Sociale, del Lavoro e della Comunicazione

Tesi di Laurea Magistrale

Vivere e studiare in sicurezza: una ricerca sulla percezione della sicurezza urbana delle studentesse dell'Ateneo di Padova

Living and studying safely: a research on the perception of urban safety of the female
students of the University of Padua

Relatore:

Prof. Adriano Zamperini

Correlatrice:

Prof.ssa Marialuisa Menegatto

Laureanda: Flavia Taddeo

Matricola: 2050413

Anno Accademico 2022/2023

*A mio nonno Arturo
Per la stima e il riconoscimento che sempre mi ha riservato.
Questo traguardo va a te
Che aspettavi da così tanto tempo
Di vedere tutti i tuoi nipoti laureati.*

Indice

Introduzione	1
Capitolo 1 - CITTÀ PATRIARCALE	5
1.1 Percezioni di (in)sicurezza urbana.....	5
1.2 I dati della violenza sulle donne per strada.....	8
1.3 Cosa è stato fatto.....	11
1.4 Linee guida europee per la sicurezza urbana.....	16
1.5 Un approccio di genere in materia di sicurezza urbana.....	18
Capitolo 2 - LE REGOLE DELL'INTERAZIONE E LA PERCEZIONE DELLA SICUREZZA	21
2.1 Interazione non focalizzata: “prima le signore”.....	22
2.2 Disattenzione civile: cambiare marciapiede.....	23
2.3 Disattenzione incivile: osservare e non prestare aiuto.....	25
2.4 Attenzione incivile: il <i>catcalling</i>	28
2.5 Definizione di sicurezza urbana.....	31
2.6 Indicatori di percezione di sicurezza urbana.....	34
Capitolo 3 - UNA RICERCA CON LE STUDENTESSE	39
3.1 Obiettivo della ricerca.....	39
3.1.1 <i>Perché il quartiere Arcella</i>	40
3.1.2 <i>Perché le studentesse dell'Università di Padova</i>	43
3.1.3 <i>Disegno di ricerca</i>	44
3.2 Seconda fase: un questionario sugli indicatori di sicurezza.....	47
3.2.1 <i>Gli indicatori di sicurezza urbana e sociale</i>	48
3.2.1.1 <i>Macro-tema: Sociale</i>	48
3.2.1.2 <i>Macro-tema: Caratteristiche fisiche o strutturali del quartiere</i>	49
3.2.1.3 <i>Macro-tema: Istituzioni</i>	50
3.2.1.4 <i>Macro-tema: Luoghi e servizi pubblici/privati</i>	51

3.2.2	<i>Risultati - caratteristiche delle partecipanti</i>	53
3.2.3	<i>Risultati - indicatori di sicurezza urbana e sociale</i>	59
3.3	Terza fase: i <i>focus group</i>	68
3.3.1	<i>Primo focus group: SessFem e Stria</i>	70
3.3.2	<i>Risultati - primo focus group</i>	72
3.3.3	<i>Secondo focus group: studentesse dell’Arcella</i>	80
3.3.4	<i>Risultati - secondo focus group</i>	82
3.3.5	<i>Dopo i focus group: una mappa concettuale</i>	89
	Capitolo 4 - LINEE DI INTERVENTO VERSO LA PROMOZIONE DELLA SICUREZZA URBANA	91
4.1	Dopo i <i>focus group</i> : discussione dei risultati	91
4.2	La pubblica amministrazione e le richieste delle studentesse	95
4.3	Prevenzione della violenza o promozione della sicurezza?	98
4.4	Verso una proposta operativa per la promozione della sicurezza	103
	Conclusioni	109
	Bibliografia	113
	Sitografia	117

Introduzione

Studi di psicologia e geografia urbana¹ mostrano come la città sia ideata “dagli uomini per gli uomini”. L’autrice canadese e docente di geografia urbana Leslie Kern, nel suo libro *La città femminista* (Kern, 2021), attraverso una brillante e documentata guida, mostra l’importanza del pensiero femminista per concepire gli spazi urbani, indagando i limiti e le possibilità delle città. Le questioni che la Kern pone in esame sono un tentativo di risposta all’interrogativo che muove e dirige il suo pensiero critico e che funge da caposaldo dell’intero suo lavoro, ovvero “che cosa rende un luogo vivibile, accessibile, sicuro e dinamico per tutti?” (Kern, 2021). La domanda di Kern, rivendica in questo modo l’importanza del ruolo e del lavoro delle donne all’interno dei contesti urbani, per superare le disuguaglianze di genere e sociali diffuse nei quartieri e nei centri abitati. Ma che cosa intende la Kern affermando che la città è *patriarcale*²?

La città è patriarcale per il modo in cui risulta accessibile in maniera prioritaria ai cittadini di sesso maschile, a discapito delle cittadine donne. L’autrice, ad esempio, argomenta come il trasporto pubblico nelle città sia adatto a un cittadino (uomo) pendolare, che lavora in orari diurni e che compie spostamenti lineari, diversamente dagli spostamenti delle donne, che sono invece più complessi (lasciare più figli a scuola ad orari diversi, compiere brevi soste per commissioni, fare la spesa, ecc.). Ne consegue che, il modo in cui sono gestiti i mezzi, non sembra rispondere alle esigenze derivanti dall’appartenenza al ruolo del genere “donna” all’interno dei contesti urbani. Dunque, per indagare il senso di sicurezza nelle nostre città, bisogna interrogarsi sul modo in cui le donne percepiscono tale sicurezza, in quanto la richiesta di ordine e di incolumità che viene espressa non è una domanda uguale per i cittadini e per le cittadine. Quanto affermato trova sostegno nelle parole della sociologa Tamar Pitch: “Credo che sia abbastanza plausibile pensare che una città sicura per le donne sia una città sicura per

¹ La geografia urbana è una disciplina all’interno della geografia umana dedicata all’analisi approfondita delle città nelle loro diverse configurazioni e espressioni. Questa branca di studio esamina la città in relazione ad altri fenomeni significativi, quali il processo di urbanizzazione, gli aspetti economici, fisici e sociali dello spazio urbano, la percezione delle dimensioni urbane, l’organizzazione della vita cittadina e l’aspetto visuale dell’ambiente urbano (da Bartaletti, F. (2012). *La città come spazio geografico*. Bozzi).

² “Patriarcato”, inteso come il permanere di una gerarchia di genere che premia il sesso maschile (da Casalini, B. (2011). *Libere di scegliere? Patriarcato, libertà e autonomia in una prospettiva di genere*. *Etica & Politica*, 12, 329-364).

tutti: viceversa, non è affatto detto che una città sicura per gli uomini lo sia anche per le donne” (Pitch & Ventimiglia, 2001).

Nonostante il tentativo di gestire il problema, la criticità degli interventi che operano attraverso l’uso di strumenti tecnologici per far sentire le donne più sicure nei contesti urbani, è quella di agire unicamente sulle cittadine interessate (che divengono - spesso - vittime) e non sull’interazione tra donne e uomini. Il rischio (come si vedrà) nel proporre interventi la cui azione è rivolta esclusivamente all’evitamento della possibilità di subire molestie o abusi, è quello di non contemplare la dimensione di salute delle donne che vivono i contesti urbani, ponendo in secondo piano la qualità dello stile di vita che tali interventi di prevenzione tendono a perpetrare, in termini di autonomia percepita, libertà d’azione e senso di appartenenza al proprio quartiere. Come si andrà ad approfondire nel corso del presente elaborato, risulta necessario un approccio di genere in materia di sicurezza urbana, che consideri le peculiarità del contesto in esame e proponga strategie di intervento differenziate secondo i sessi, in risposta ai bisogni di tutti. In tal senso, la presente ricerca si propone di indagare la percezione di sicurezza urbana riscontrata dalle studentesse dell’Ateneo di Padova, al fine di poter tracciare delle linee guida verso una proposta operativa orientata alla “promozione della sicurezza” e non (più) alla “prevenzione della violenza” urbana.

Entrando nel merito della struttura del presente elaborato, esso sarà sviluppato come segue:

- nel Capitolo 1 verrà delineata la premessa a sostegno della ricerca, evidenziando gli elementi storico-culturali a fondamento dell’esigenza, per le donne, di un incremento di sicurezza nei contesti urbani;
- nel Capitolo 2 sarà descritta la cornice teorico-metodologica della ricerca, attraverso i contributi del sociologo canadese Erving Goffman. Entro tale lettura, come si vedrà, le molestie per strada cui le cittadine sarebbero soggette, sono da intendere come “infrazioni” al rituale della *disattenzione civile*, una rottura della *sacralità del self* che regola le interazioni tra sconosciuti negli spazi pubblici;
- il Capitolo 3 riguarderà la descrizione della ricerca, attraverso la delineazione delle fasi che l’hanno caratterizzata. Più precisamente, si entrerà nel merito della seconda fase della ricerca, relativa alla progettazione e diffusione di un questionario sugli

indicatori di sicurezza urbana e sociale e della terza fase, riguardante la discussione dei risultati del questionario attraverso il metodo del *focus group*;

- nel Capitolo 4 si entrerà nel merito delle condizioni per una possibile proposta operativa in tema di sicurezza urbana e - in riferimento alla cornice teorico metodologica della ricerca - verranno avanzate due proposte di definizione al fine di porre in luce la distinzione tra interventi orientati alla “prevenzione della violenza urbana” e interventi orientati alla “promozione della sicurezza urbana”.

Capitolo 1

CITTÀ PATRIARCALE

Il presente capitolo nasce con l'obiettivo di delineare la premessa della ricerca che segue, attraverso l'analisi degli elementi di contesto storico-culturali, nonché degli elementi generativi dell'esigenza a cui il progetto di ricerca intende rispondere. Più precisamente, si entrerà nel merito di alcuni studi in ambito di psicologia e geografia urbana, che pongono in luce la natura prettamente "di genere" a fondamento del problema delle percezioni di insicurezza per strada. In tal senso, si vedrà come la questione suggerisca una netta frammentazione tra gli uomini e le donne che vivono i contesti urbani, le quali (a differenza dei primi) temerebbero maggiormente la possibilità di subire uno stupro, piuttosto di una rapina (Kern, 2021). Nel corso del presente capitolo verrà fatto un affondo sulla natura delle molestie subite per strada dalle donne, le quali (molestie) avrebbero una valenza prettamente sessuale. Tra queste, si vedrà come la più diffusa sia la pratica del *catcalling* in cui "[...] attraverso sguardi, parole o gesti, l'uomo afferma il suo diritto di intromettersi nell'attenzione della donna, definendola un oggetto sessuale, e costringendola a interagire con lui" (Di Leonardo, 1981). Successivamente, si entrerà nel merito delle proposte operative che - ad oggi - sono state avanzate in risoluzione al problema, argomentandone i limiti e i punti di forza individuati e, infine, discussa la necessità di intervenire adottando un approccio di genere in materia di sicurezza urbana.

1.1 Percezioni di (in)sicurezza urbana

Quello della sicurezza è un tema dominante della vita quotidiana di un gran numero di donne e di uomini che vivono i contesti urbani. Gli spazi pubblici costituiscono sempre più spesso il setting di episodi di violenza che vedono vittime le donne, come quelli che si registrano nelle strade delle città, nei parchi, sui mezzi pubblici. Sempre più spesso la tendenza è quella di enfatizzare gli episodi violenti e le loro conseguenze, contribuendo così a rafforzare un clima e una percezione soggettiva di insicurezza "che colpisce maggiormente le persone che hanno meno strumenti di contrasto alla violenza quali i bambini, le persone diversamente abili, gli anziani e, trasversalmente, le donne" (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). In letteratura emerge la tendenza a confondere la

violenza di cui molte donne sono effettivamente vittime con il clima di insicurezza e di paura che nella maggior parte dei casi non deriva da esperienze traumatiche effettivamente vissute, quanto piuttosto dalla percezione soggettiva del rischio possibile.

Da un'indagine condotta nel 2000 dalla Regione Emilia-Romagna, nelle città di Piacenza e Ravenna, è stato possibile distinguere due tipi di sicurezza: oggettiva, in riferimento a un basso rischio di essere vittime di reati; e soggettiva "che nasce dalla percezione di essere abbastanza al riparo dal rischio e su cui influiscono in modo determinante valutazioni, sensazioni, emozioni, pregiudizi, norme e modelli culturali individuali" (Ibidem). Quel che sarà oggetto del seguente progetto di ricerca è proprio la percezione soggettiva della sicurezza delle donne nei contesti urbani, essendo questa una componente che guida le donne nelle azioni quotidiane e nella generazione di valutazioni e giudizi, secondo le norme e i modelli culturali permeati nella società e interiorizzati dai cittadini.

Quello della sicurezza è, infatti, un problema complesso e articolato che non prevede risposte semplici e unidirezionali (Ibidem). Si evidenzia, ad esempio, come il clima di incertezza e di insicurezza che investe le nostre città e la crescente paura della criminalità siano determinati solo in parte dalla situazione oggettiva di aumento di fatti delittuosi, con la conseguenza che porre la domanda di sicurezza alle istituzioni (comuni e sindaci) non basta a garantire la sensazione di protezione da rischi di molestie delle donne per strada. Il rafforzamento del senso di sicurezza viene sempre più spesso delegato alle amministrazioni locali attraverso l'aumento delle militarizzazioni nelle città, ma la presenza delle forze dell'ordine non può bastare a gestire un problema di carattere sociale e culturale come la paura degli immigrati per le strade o nei quartieri, né tanto meno la diffusione di telecamere nelle città può evitare il verificarsi di episodi violenti (Ibidem).

Secondo una ricerca del 2002 sulla in/sicurezza nella provincia di Torino, nell'ambito del progetto *Gente SiCura*, emerge l'immagine della in/sicurezza come mosaico, a richiamare l'idea della complessità e della multidimensionalità legata a questo tema. A partire dall'opinione di cittadini, amministratori locali e forze dell'ordine sembra che il sentimento di insicurezza sia ricollegabile a diversi fattori, economici, relazionali e sociali e che la comunità rivesta una dimensione centrale nella costruzione delle percezioni di in/sicurezza. Ad esempio, dallo studio emerge come la conoscenza di

episodi legati alla criminalità passano prevalentemente per canali di tipo “informale”, come la conversazione privata con vicinato, parenti e amici, piuttosto che di tipo “formale”, attraverso il coinvolgimento delle forze dell’ordine, rivelando la comunicazione di prossimità come “risorsa importante dell’identità locale”³. A sostegno della tesi che pone il ruolo della comunità come fondamentale nella gestione della sicurezza urbana, nello stesso studio si riporta come la conoscenza del luogo che si abita e si frequenta costituisca elemento cardine nella percezione di rassicurazione dei cittadini; “sono, invece, i luoghi che non si conoscono, spesso lontani dalle proprie traiettorie quotidiane ad essere percepiti con maggiore insicurezza”⁴. In parole semplici “inquieto meno trovarsi tra persone che si conoscono”⁵, a conferma del fatto che la qualità delle relazioni sociali, il sentirsi inseriti in una rete di relazioni ampia e intensamente vissuta, può rappresentare a tutti gli effetti una “difesa” contro le paure del contesto urbano.

Più in generale, dai risultati del forum di discussione sulle politiche di sicurezza, è stata da subito sottolineata l’importanza di un lavoro integrato in materia di sicurezza, che includa azioni non solo di controllo ma anche di tipo sociale e preventivo, attraverso l’azione congiunta delle forze dell’ordine radicate nel territorio e la promozione di interventi di riqualificazione urbana dei quartieri difficili, al fine della prevenzione del disagio e della criminalità⁶. La ricerca condotta sul territorio torinese ha - in ultima analisi - posto la centralità di intervenire sulle percezioni di insicurezza del cittadino, attraverso il ricollocamento del ruolo delle forze dell’ordine, che devono agire sul senso di insicurezza diffuso e operare anticipatamente sul disagio, prima ancora della manifestazione di comportamenti di molestie vere e proprie⁷.

Alla luce di quanto finora delineato sembra chiaro che il concetto di sicurezza necessita di una definizione che consideri e valorizzi la dimensione comunitaria e sociale del termine e che ponga il suo *focus* sul significato peculiare che la sicurezza ha in riferimento al genere di chi la percepisce (ed esperisce). In accordo con le parole di Tamar Pitch: “Se non si comincia ad indagare che cosa significhi sicurezza ed insicurezza per

³ Come si legge nel progetto a cura di Associazione Amapola, *L’Insicurezza a Mosaico. Rapporto di Ricerca sull’In/sicurezza nella Provincia di Torino nel 2002*. Torino, 2003.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

gli uomini e per le donne qualsiasi soluzione emergenziale, ma anche preventiva, poliziesca o sociale, sarà non solo inadeguata, ma comporterà una definizione distorta e paradossale dei problemi che l'hanno provocata”⁸. La sicurezza, così intesa, risulta strettamente legata al concetto di libertà e di eguaglianza sociale entro un approccio di genere che ribalta la visione tradizionale della donna come vittima e che introduce la visione della libertà come desiderata e (giustamente) pretesa. Dagli studi presenti in letteratura sembra, infatti, che le donne possano usufruire di un margine di libertà estremamente limitato rispetto agli uomini: “meno luoghi in cui si sentono di avere il diritto di andare, in cui sono libere di andare, in cui si sentono sicure di andare”⁹. Oltre a ciò, sembra che la gestione dell'insicurezza percepita dalle cittadine di genere femminile sia tutta sulle loro spalle e venga, il più delle volte, ignorata dalla collettività. Dovrebbe risultare, a tal punto, sempre più condivisibile convenire ancora una volta con le parole della sociologa Tamar Pitch secondo cui la sicurezza non è un bene in sé, la cui definizione dipende totalmente da qualcosa che si dà in negativo: minore criminalità, meno inciviltà; diversamente “sono gli spazi di libertà che si desiderano, si pretendono, si ritengono giusti e necessari a definire la sicurezza, non viceversa”¹⁰.

1.2 I dati della violenza sulle donne per strada

Lo “spettro della violenza urbana” (Kern, 2021) si caratterizza per una natura ampia e altamente diversificata di azioni e comportamenti indirizzati, nella maggior parte delle evidenze, a soggetti di genere femminile. È la paura dello stupro, dell'invasione del proprio spazio e della propria *privacy*, di comportamenti di aggressione e di violazione del proprio corpo. È la consapevolezza - naturalizzata e condivisa - che in qualunque momento un uomo potrebbe interrompere la propria quiete con fischi, palpeggiamenti o pedinamenti. È, più in generale, la percezione del rischio di vivere gli spazi urbani in quanto donna (Kern, 2021). Ma che cosa si intende quando si parla di violenza urbana?

⁸ Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Differenza di genere e politiche di sicurezza nelle città europee*. Quaderno n.º 17 di Città Sicure, maggio-giugno 1999, Progetto Città Sicure.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

L'associazione no-profit statunitense *Stop Street Harassment* definisce il *gender-based street harassment* come “l’insieme di commenti, gesti ed azioni indesiderate messe in atto da uno sconosciuto in un luogo pubblico senza il proprio consenso e dirette a un soggetto a causa della sua sessualità, identità di genere o espressione di genere reale o percepita”¹¹. In uno studio su scala internazionale condotto dal gruppo statunitense anti-molestie *Hollaback!*¹² in collaborazione con la Cornell University, viene presa in esame la prima esperienza del fenomeno di *catcalling*, con i relativi cambiamenti comportamentali delle vittime conseguenti le molestie e sull’impatto emotivo che segue. L’indagine, condotta in 22 Paesi, ha mostrato che in media l’84% delle donne intervistate (su un totale di 16.600) ha subito molestie da strada prima dei 17 anni. Nel caso specifico dell’Italia, è stata registrata la più alta percentuale di donne che ha scelto di cambiare strada per tornare a casa dopo aver subito episodi di *catcalling*¹³.

Secondo le parole della vicedirettrice di *Hollaback!*, Dbjani Roy, il fenomeno del *catcalling* presenta un margine di diffusione talmente ampio da poter essere inteso in termini di “epidemia globale” da cui segue la difficoltà con cui poter arginare tale problema, sia per la sua difficoltà di riconoscimento quando non sfocia nella violenza fisica, sia perché il sentimento di umiliazione che avvolge le vittime si traduce spesso in silenzio (D’Andrea, 2020). Da tali studi emerge che il problema delle molestie per strada si caratterizzi come un fenomeno evidentemente di genere. Una ricerca Istat del 2018 condotta in Italia mostra come le molestie con contatto fisico (in cui le vittime sono state avvicinate contro la loro volontà) sono state subite nel corso della loro vita dalle donne per il 15,9%, rispetto a una minima percentuale (3,6%) dagli uomini. La ricerca ha, inoltre, registrato che i luoghi in cui le molestie da parte di estranei trovano maggiore frequenza sono i mezzi di trasporto pubblici (nel 27,9% dei casi) (Ibidem). A sostegno di come le molestie per strada si ripercuotano tangibilmente sulla vita quotidiana delle donne, la *survey* condotta da *Hollaback!* mostra che il 54% delle rispondenti italiane dichiara, a seguito di un vissuto di molestie, di aver modificato il proprio abbigliamento; così come il 41% di aver rinunciato a frequentare alcuni luoghi e oltre l’88% di “essere

¹¹ Di Leonardo, M., Bowman, C. G., Heben, T., & Gardner, C. B. (2015, March 3). *Definition of street harassment*. Stop Street Harassment.

¹² Hollaback, & ILR School Cornell University. (2015, June 1). *ILR worker institute*. Retrieved from ILR worker institute.

¹³ Ibidem.

stata costretta a modificare il percorso per ritornare a casa dopo aver subito un'aggressione o per il timore di poterne essere vittima" (Mezzatesta, 2021). Come sostiene Leslie Kern, le città sono espressione di un simbolismo di genere. Come un promemoria, questo ci ricorda da chi – e per chi – le città sono state costruite (Kern, 2021). La città può essere, quindi, intesa come il prodotto di costruzioni sociali etero-patriarcali che vengono generate e trovano mantenimento attraverso le dinamiche e le relazioni che in essa hanno luogo (Borghi, 2009).

Alla luce di quanto finora delineato, risulta normale o, quantomeno, anticipabile, assistere a comportamenti da parte di uomini per strada che siano manifestazione del dominio maschile sullo spazio pubblico e sui corpi che lo attraversano, come fischiare o suonare il clacson in segno di apprezzamento, fare commenti sessisti o ricercare un contatto fisico con le donne. Tale modello predatorio “non ha nulla a che fare con la natura o con desiderio sessuale maschile”, ma è un prodotto culturale che nasce con l'obiettivo della manifestazione del potere da parte degli uomini, i quali, attraverso l'attuazione delle molestie, rivendicherebbero la loro identità maschile (Quinn, 2002). Così “il contenuto di ogni *performance*, e ce ne sono molteplici forme, è influenzato da una nozione egemonica di mascolinità” (Ibidem).

Dati presenti in letteratura dimostrano che tra i maggiori effetti delle molestie per strade subite dalle donne, la colpevolizzazione e l'autocolpevolizzazione sono tra i primi. Espressioni come “se l'è cercata” contribuiscono a generare e mantenere la narrazione di donna colpevole e poco prudente che si discosta dal normale ruolo socialmente prescritto della donna prudente “che non se la cerca”, esce poco da sola di sera ed evita di mettersi in mostra con abbigliamento o atteggiamenti spontanei (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). Il sentimento di paura che viene inculcato alle vittime e i processi di colpevolizzazione messi in pratica dalla società, contribuiscono a perpetrare e validare l'efficacia delle condotte ipervirilistiche, nel senso che “riescono davvero a sancire la supremazia maschile attraverso la coercizione dei corpi femminili” (Mezzatesta, 2021).

Il rischio, nel considerare il *catcalling* come semplice espressione di apprezzamento maschile, o una “naturale conseguenza dell'essere uomini” (Ibidem), è quello di perpetrare la narrazione del corpo femminile come vulnerabile e, conseguentemente, accessibile a commenti, intrusioni e validazioni maschili, rendendo le molestie per strada un evento prevedibile e delegando la responsabilità dell'insicurezza

percepita dalle donne per strada unicamente al genere femminile. La minimizzazione delle molestie per strada da parte degli uomini rientra in quella che viene definita “cultura dello stupro” (Brownmiller, 1976) con cui ci si riferisce all’accettazione dell’eventualità dello stupro e non solo come un fatto possibile, ma anche come un “processo di intimidazione con cui tutti gli uomini mantengono tutte le donne in uno stato di paura” (Priulla, 2019). Tutto ciò costituisce una limitazione importante alla libertà delle donne di vivere il loro spazio urbano, guidandole in processi decisionali finalizzati alla tutela della propria incolumità, rinunciando ad esperienze, incontri e relazioni (Kern, 2021); oltre che ad esporle maggiormente a stati d’ansia, rabbia e paura, insorgenza di depressione e abbassamento dell’autostima (D’Andrea, 2020).

Risulta quindi evidente, alla luce dei dati finora riportati, che le donne sono ancora oggi considerate “*out of place*” (Mezzatesta, 2021) quando si muovono nello spazio pubblico e che la loro libertà di vivere gli ambienti cittadini è ancora molto limitata dalla paura dell’eventualità di subire molestie quotidianamente per strada. È proprio attraverso la pratica dell’osservazione delle dinamiche urbane, più precisamente mediante l’adozione di uno “sguardo femminista” (Andreola & Muzzonigro, 2021) che si può realizzare il fatto che “lo spazio non è neutro: è abitato da corpi sessualizzati che hanno differenti esperienze della città e dei territori, con differenze nei modi di vivere e di muoversi” (Boccia, 2016).

1.3 Cosa è stato fatto

Numerosi sono i contributi realizzati finora per la gestione della sicurezza delle donne negli ambienti urbani. A partire dagli anni ’80, gruppi di donne negli Stati Uniti e in Canada si sono riuniti per contribuire alle scelte nella progettazione degli ambienti urbani, dando voce alla richiesta di sicurezza della popolazione femminile. A tal fine sono sorti il *Piano delle Donne* di Toronto, con il *Comitato Città Sicura* e il *Comitato d’Azione delle Donne per la Sicurezza Urbana* di Montreal che hanno posto le basi per una diversa progettazione urbana, attraverso la generazione di linee guida di riferimento per le altre città nella promozione della sicurezza (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). Nel 1988 nasce a Montreal il programma *Donne e Città* guidato da una quindicina di donne che propongono interventi della città attraverso il coinvolgimento dei cittadini nel miglioramento degli spazi pubblici, portando all’attenzione nazionale il tema della

sicurezza urbana per le donne. Nel 2002, con un seminario internazionale tenutosi a Montreal viene stipulata la *Dichiarazione di Montreal per la Sicurezza delle Donne* con un appello a donne, uomini e istituzioni tutte ad assumere il tema del contrasto alla violenza contro le donne come un impegno prioritario, contribuendo all'informazione, sensibilizzazione ed educazione dei cittadini sulla tematica ed utilizzando un approccio di genere alle politiche locali per la sicurezza e nei programmi nazionali di prevenzione alla criminalità (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008).

L'approccio di genere viene condiviso e sostenuto anche dall'ONU, con il *Programma città più sicure*, “fondato su cinque principi di base: (1) situare le azioni delle città nel quadro della promozione dell'uguaglianza di genere; (2) coinvolgere gli uomini nella soluzione dei problemi; (3) fare delle analisi a partire da dati differenziati in base al sesso, e da indagini esplorative per meglio rappresentare il punto di vista delle donne; (4) sviluppare partenariati con gli attori significativi nel campo della violenza, come le Forze dell'ordine, e indirizzarli all'approccio di genere; (5) mettere in comune le pratiche, le esperienze e le valutazioni riconoscendo l'importanza del fenomeno della violenza sulle donne a livello internazionale” (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). In Italia, il contributo più approfondito sul tema della sicurezza delle donne è offerto dalla Regione Emilia-Romagna con *Zero Tolerance contro la violenza sulle donne – Bologna sicura; Programma 97/99*. “Si tratta di un sistema di azioni che permettono di delineare strategie di sicurezza urbana che integrino la prospettiva di genere, articolate in: 1) Azioni di ricerca e di indagine 2) Azioni di intervento comunitario e di empowerment femminile 3) Azioni di educazione e formazione 4) Azioni di supporto alle vittime e tutela dei diritti 5) Azioni di comunicazione e di informazione 6) Azioni per la sicurezza delle donne nei luoghi pubblici”¹⁴.

Tra le iniziative che si registrano negli ultimi anni per garantire la sicurezza delle donne per strada, emerge come via prioritaria l'uso della tecnologia, attraverso la creazione di numerose App per la sicurezza, “che permettono in modo veloce e intuitivo di segnalare un problema” (Scarcia, 2019). *Siamo Sicure* è un'App italiana che permette di selezionare tre diversi pulsanti colorati in funzione dell'entità della richiesta d'aiuto:

¹⁴ Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Differenza di genere e politiche di sicurezza nelle città europee*. Quaderno n.° 17 di Città Sicure, maggio-giugno 1999, Progetto Città Sicure.

un pulsante rosso fa partire un suono ad alto volume in grado di attirare l'attenzione di chi sta intorno, con (all'occorrenza) l'attivazione di un segnale luminoso; il pulsante azzurro è adibito all'avvio di una chiamata d'emergenza al numero prescelto e il pulsante arancio un sms con richiesta d'aiuto¹⁵. Similmente, *Kitestring*, tra le più diffuse App di sicurezza al mondo, permette di impostare l'invio di un messaggio (dopo mezz'ora, un'ora, cinque ore) al quale l'utente deve rispondere con un codice entro un determinato arco di tempo definito e di mettere l'utente in contatto con i numeri preimpostati, nel caso di non avvenuta risposta al codice. O, ancora *SecurWoman*, che permette un contatto continuo con un centro operativo 24/7 e che, attraverso una chiamata diretta, localizza l'utente e allerta le forze dell'ordine. E, infine, *bSafe*, un'App per la sicurezza che raccoglie al suo interno numerose funzionalità: permette agli amici di seguire l'utente via GPS per assicurarsi che sia al sicuro, consente di attivare una telefonata finta in caso di necessità, di segnalare la propria posizione o di chiamare le persone selezionate dall'utente in caso di emergenza; e, soprattutto, con un bottone SOS permette automaticamente di avviare una registrazione audio e video di quello che succede intorno all'utente.

Un ulteriore esempio sempre più emergente di servizio di sicurezza delle donne per strada, attraverso l'uso della tecnologia è quello dell'associazione *Donnexstrada*, nato a marzo 2021 da un'idea della psicologa Laura de Dilectis (Randazzo, 2022). Si tratta di un servizio completo nella gestione della sicurezza, attraverso videochiamate di accompagnamento durante il tragitto verso casa e l'opportunità di usufruire di consulenze con psicologi e avvocati a prezzi calmierati. Tale iniziativa permette alle donne che si trovano sole nel percorso di rientro a casa, di richiedere una diretta *Instagram*, direttamente dalla pagina *Viola Wolk Home*, indicando l'orario in cui si ha necessità del servizio. A quel punto viene chiesta la città in cui la donna si trova e il percorso che dovrà fare così che, nell'eventualità, possano essere tempestivamente avvisate le forze dell'ordine. Al fine di garantire la prova di effettivo rischio, le videochiamate vengono sempre registrate, perché, salvo presenza di telecamere, le prove di molestie per strada sono spesso assenti, limitando così la possibilità di intervenire concretamente in caso di pericolo. Ancora, a settembre 2017 arriva in Italia (Firenze) il famoso servizio "Taxi

¹⁵ Ibidem.

Rosa”, che consente alle donne nelle ore notturne di usufruire del mezzo nel minor tempo possibile (Macchiavelli, 2017). Tale servizio nasce come estensione del, già esistente, servizio taxi per persone con disabilità e consente la riduzione dei tempi di attesa senza costi aggiuntivi. Inoltre, per una maggior sicurezza, è richiesto al tassista che effettua la corsa, l’obbligo di trattenersi finché la donna giunge al portone di casa.

Ma quali sono i limiti di tali servizi per le donne? Quanto effettivamente non contribuiscono a perpetrare, nel tentativo di offrire soccorso, la medesima narrazione della donna vulnerabile, fragile, bisognosa? E, quindi, quali le prospettive di miglioramento del problema? È indiscutibile l’efficacia sul piano emergenziale che i servizi di soccorso alle donne per strada offrono al fine di evitare l’attuazione di molestie e abusi da parte di sconosciuti. Ma sorge spontaneo porsi un quesito. Su cosa lavorano tali App e servizi? Sull’origine del problema o sulla sua manifestazione? Sul piano della causa o sul piano dell’effetto? Volendo avanzare un’analisi critica e complessa che vada oltre l’immediato supporto e apprezzamento verso tali proposte operative per le donne in pericolo... essere monitorate, consentire la registrazione audio e video del proprio percorso in strada, usufruire di un servizio taxi che rientra nella categoria di “servizi alle persone protette” come dovrebbe far sentire l’utente? Cosa dice sul ruolo di donna nella società? Quale prospettiva di miglioramento può offrire al fenomeno delle molestie per strada?

Per garantire la gestione del problema a partire dalle sue origini, bisogna domandarsi “chi” sono gli attori sociali da coinvolgere negli interventi operativi di sicurezza per le donne. Come abbiamo visto, la tecnologia utilizzata sottoforma di App prevede il coinvolgimento di un solo ruolo sociale, quello della donna utente del servizio; ma finché la violenza pubblica e la paura del crimine vengono considerati “problemi delle donne”, questo determina un forte limite di intervento in quanto prevede che la gestione dell’insicurezza sia ancora una volta tutta sulle loro spalle e che le strategie quotidiane per evitare o prevenire il sentimento di insicurezza siano tanto utilizzate dalle donne, quanto ignorate dal resto della collettività¹⁶.

¹⁶ Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Differenza di genere e politiche di sicurezza nelle città europee*. Quaderno n.° 17 di Città Sicure, maggio-giugno 1999, Progetto Città Sicure.

Diversamente, per agire a partire dall'origine del problema, "le politiche che vanno promosse devono piuttosto partire dalla promozione della libertà delle donne, di rafforzamento della loro autonomia, in una parola di *empowerment*"¹⁷. Ad esempio, il programma *Zero Tolerance contro la violenza sulle donne* ha avuto notevoli implicazioni sulla concettualizzazione del bene "sicurezza" portando le donne a rivestire un ruolo attivo del processo di mobilitazione sociale e decisione politica. Gruppi di donne, attraverso la partecipazione a dibattiti sulla prevenzione alla criminalità, hanno reso la città, i politici e gli esperti più informati sulla loro paura, troppo spesso considerata "irragionevole" e soprattutto, sull'impatto che ha la violenza sulle donne nella città. Lo stesso programma prevede diverse aree di intervento e di azione, attraverso la promozione della ricerca e delle indagini finalizzata non solo alla conoscenza del fenomeno "sommerso" della violenza in tutti i suoi aspetti sociali, giuridici e psicologici, ma anche e soprattutto il suo impatto sociale e la correlazione con la paura e la preoccupazione crescente delle donne e delle ragazze nella città. Il progetto promuove una serie di interventi di comunità e di *empowerment* femminile, con l'obiettivo di innescare nelle donne competenze in termini di sicurezza urbana, in quanto esse stesse "esperte" del settore.

L'influenza nelle politiche dei trasporti e della pianificazione urbana dovrebbe essere focalizzata sul potenziamento dell'agio delle donne e sulla loro facilitazione di accesso ai luoghi pubblici e alle risorse della città e non tendere sottilmente al mantenimento del loro sentimento di paura e all'idea che vivere gli spazi pubblici per una donna oggi sia ancora una sfida che richiede coraggio. A tal proposito, il progetto *Criteri per una città accogliente*, promosso dalla commissione pari opportunità di Bolzano, nasce come proposta di riqualificazione di un quartiere della città. Attraverso una sperimentazione di tipo architettonico ed urbanistico che abbraccia l'approccio di genere sugli spazi pubblici e privati, pone il focus sui problemi di sicurezza e di vivibilità nell'ideazione e progettazione delle case, delle strade e dell'intero quartiere, consentendo l'attuazione di azioni preventive al degrado urbano e alle percezioni di insicurezza¹⁸.

Dunque, cosa fare? Davanti alla complessità del fenomeno della sicurezza urbana, come avanza giustamente Leslie Kern, nel suo libro *La città femminista*: che cosa deve

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

fare un criminologo o un urbanista? “Allora, quali sono le risposte?” (Kern, 2021). La stessa autrice conclude “Non esistono soluzioni immediate” (Ibidem), ma certo è che qualunque tentativo efficace di migliorare la sicurezza urbana debba prendere in considerazione elementi sociali, culturali ed economici, nonché la forma dell’ambiente costruito, attraverso un approccio intersezionale, che parta dai bisogni e dalle prospettive dei più vulnerabili e che promuova libertà di movimento e autonomia.

1.4 Linee guida europee per la sicurezza urbana¹⁹

Nel 2001, l’Unione Europea raccomanda la predisposizione di strategie comuni per garantire la sicurezza nelle città e stabilisce i criteri di “prevenzione della criminalità attraverso la pianificazione urbana e la progettazione degli edifici”. Vengono, così, emanate, le linee guida e le norme sulla progettazione delle città per la sicurezza attraverso un manuale del 2007 (il *Technical Report TC*) che, attraverso l’analisi delle aree esistenti e delle nuove, sintetizza i criteri di sicurezza urbana in una “carta dei principi fondamentali”.

Il lavoro distingue “contenuti” e “processi”, dove i primi si rifanno alle strategie vere e proprie per la riduzione e la prevenzione dei problemi di criminalità in un dato ambiente e i secondi costituiscono i procedimenti attraverso cui scegliere e applicare le strategie. Sono stati considerati diverse aree urbane e sub-urbane, come quartieri residenziali, zone commerciali e industriali, scuole, parchi, giardini pubblici, stazioni, fermate dell’autobus, ecc. al fine di avanzare diverse proposte strategiche e identificati gli interlocutori indispensabili, come amministratori, progettisti, pianificatori, forze dell’ordine, operatori sociali, commerciali e dell’istruzione e la popolazione di abitanti. Infine, sono state identificate tre domande guida del metodo (dove: l’area; cosa: il problema di criminalità; chi: gli interessati).

Tra le buone pratiche individuate per il rafforzamento della sensazione di sicurezza e la diminuzione del rischio, vi sono:

¹⁹ I riferimenti presenti in questo paragrafo sono stati estrapolati dal Progetto di Peroglio, M., Dughera, L., & Melis, G. (2008). *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*. Progetto realizzato nell’ambito di Melting Lab Assessorato alle Pari Opportunità – Regione Piemonte.

- senso di appartenenza e identificazione con il quartiere (e percezione di collaborazione all'interno della rete sociale);
- locali pubblici e di ritrovo: funzione rassicurante rispetto alla paura del crimine; presenza di attività e di persone porta a maggiore senso di sicurezza;
- mescolanza di gruppi socioeconomici: crea conoscenze, condivisione e maggiore senso di fiducia, diversamente dalle ampie aree destinate a fasce di popolazione a basso reddito che aumenta il rischio di crimine e la paura dell'eventualità di episodi di crimine;
- limitare il numero di aree abbandonate o barriere strutturali induce un senso di vicinanza e riduce il rischio di violenza per strada;
- buona visibilità sugli spazi pubblici e corretta illuminazione riducono la paura del crimine. Inoltre, i percorsi per i pedoni e le auto dovrebbero preferibilmente essere affiancati, così come gli ingressi agli edifici essere più collegati ai percorsi pedonali;
- rete di sentieri e piste ciclabili ben individuate e illuminate per evitare l'isolamento;
- edifici costruiti su scala umana contribuiscono ad incrementare il senso di proprietà dei residenti negli spazi pubblici e di identificazione con il quartiere;
- buona progettazione degli edifici, del paesaggio e dell'arredo urbano aumenta il senso di proprietà e di appartenenza e riduce il rischio di vandalismo;
- buona manutenzione, pulizia regolare, rimozione immediata dei rifiuti garantiscono il senso di appartenenza e coinvolgono i residenti nella cura del quartiere;
- presenza delle forze dell'ordine, specie del vigile del quartiere, aumenta il senso di sicurezza dei residenti;
- presenza di luoghi d'incontro per i giovani, comunità riabilitative per tossicodipendenti e strutture per i senza fissa dimora, riducono la presenza incontrollata di gruppi che possono essere causa di paura negli spazi pubblici;
- una cartellonistica accurata con planimetria del quartiere e una buona segnaletica stradale aumentano il senso di appartenenza e controllo e permettono di individuare facilmente percorsi da seguire in caso di fuga;
- la sorveglianza da parte di portinai o custodi riduce il rischio di violenza, insieme alla presenza di telecamere per monitorare gli ingressi negli edifici pubblici.

1.5 Un approccio di genere in materia di sicurezza urbana

Nel corso del presente capitolo è stato più volte anticipato il riferimento all'approccio di genere nella progettazione degli interventi per la sicurezza delle donne nei contesti urbani. Nelle pagine che seguono si cercherà di definire più precisamente che cosa si intende e cosa implica l'approccio di genere, con l'obiettivo di iniziare a porre le basi alla cornice metodologica della ricerca che segue.

“L'approccio di genere, raccomandato dall'ONU è tutt'oggi molto praticato nei programmi di prevenzione del crimine e per la sicurezza urbana” (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). Ma cosa significa applicare un'ottica di genere all'ambiente urbano? Principalmente si tratta di domandarsi chi sono i cittadini di riferimento nella progettazione delle città (e il loro utilizzo), dunque chiedersi se le città sono progettate per donne e uomini di ogni età, reddito e razza o se, invece, rispondono ai bisogni di pochi (Ibidem). Nella maggior parte dei casi emerge che le città non sono neutrali ma (come sostenuto da Leslie Kern) “ideate dagli uomini, per gli uomini” (Kern, 2021); specificatamente, a uomini “mediamente giovani, sani, benestanti, lavoratori e con poche responsabilità familiari” (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). Ciò di cui non si tiene conto è proprio la diversificazione dei cittadini che abitano la città e che sono guidati da bisogni, stili di vita e attività quotidiane differenti. Ad esempio, le donne (soprattutto a basso reddito) risultano essere le principali fruitrici dei trasporti pubblici, dato (quest'ultimo) che non può essere ignorato nella progettazione dei trasporti e del traffico e che rivela la richiesta di un'importante mancanza di neutralità nelle politiche in materia di sicurezza urbana. Infatti, dati presenti in letteratura dimostrano che alla paura di essere vittime di reati che coinvolge la maggior parte dei cittadini, si associa la paura specifica e legata al genere delle cittadine donne, di subire violenze sessuali e molestie durante le loro interazioni per strada.

È stato già ampiamente discusso, nel corso del presente capitolo, quanto la percezione dell'eventualità di essere vittime di molestie abbia un effetto diretto sul sentimento di insicurezza esperito dalle donne per strada, la quale andrebbe ad agire sulla riduzione della mobilità delle cittadine e sulla possibilità di esercitare pienamente la loro cittadinanza negli spazi che abitano. Numerosi sono i progetti, partendo dall'esperienza di Montreal, che hanno adottato l'approccio di genere nella gestione del problema della sicurezza urbana, approccio che implica porre le donne al centro dell'azione entro una progettazione partecipata che richiede il coinvolgimento delle cittadine “nelle diverse

analisi del contesto, della programmazione e della realizzazione delle misure, per evitare che gli interventi per la sicurezza nelle città diventino un altro strumento di esclusione della popolazione femminile” (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). In tal modo, attraverso la partecipazione attiva delle donne nei progetti di sicurezza urbana, si andrà ad evitare la perpetrazione di una concezione paternalistica del problema, che giustifica ed avvalorava l’auto limitazione della mobilità della donna, il ricorso alla protezione degli uomini o l’uso acritico di sistemi di protezione personale (tra cui, App e servizi tecnologici precedentemente citati).

L’approccio di genere, diversamente, ha come obiettivo la modifica e il superamento di quei meccanismi di controllo della vittima che è “causa del suo male” se frequenta zone pericolose, cammina da sola di notte e veste troppo scollata, a sostegno di un approccio autonomista, “che riconosce il diritto delle donne alla libertà di scelta rispetto al loro stile di vita e all’assunzione di decisioni appropriate in funzione della loro esperienza” (Ibidem). Elemento chiave a sostegno del valore dell’approccio di genere è una ri-collocazione della responsabilità sociale in termini di sicurezza urbana che passa dalla collettività tutta e restituisce alla città il ruolo di farsi carico “delle misure necessarie per offrire alla popolazione femminile condizioni di sicurezza che tengano conto delle disuguaglianze di genere” (Ibidem). Processo, quest’ultimo che consente di anticipare gli esiti positivi in termini di crescita di consapevolezza delle donne, sviluppo della loro autostima, ampliamento della loro mobilità e autonomia e che permetta di considerare centrale la percezione soggettiva di insicurezza come parametro cardine oggettivo per la misurazione dell’efficacia degli interventi in materia di sicurezza urbana.

Alla luce di quanto finora argomentato, l’approccio di genere verrà adottato nella ricerca che segue nel rispetto di alcuni principi fondamentali, primo fra tutti porre le donne e i loro problemi al centro dell’azione e, congiuntamente, ricercare il coinvolgimento dei cittadini uomini e della collettività tutta nell’elaborazione di un intervento operativo. D’altronde, come affermato da Tamar Pitch in un intervento al Comitato scientifico di “Città sicure” rispetto al valore culturale del genere nella nostra società: “il genere è uno dei criteri ordinatori delle nostre società e culture, esso va assunto a sfondo della

tematizzazione generale delle ricerche e va reso esplicito sia nel senso di renderlo visibile sia in quello di interrogarne i criteri, contenuti e conseguenze²⁰.

²⁰ Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Differenza di genere e politiche di sicurezza nelle città europee*. Quaderno n.° 17 di Città Sicure, maggio-giugno 1999, Progetto Città Sicure.

Capitolo 2

LE REGOLE DELL'INTERAZIONE E LA PERCEZIONE DELLA SICUREZZA

Nel corso del precedente capitolo, si è delineata la premessa della ricerca che segue e sono stati offerti gli elementi storico-culturali alla base della nascita dell'esigenza dell'incremento della sicurezza delle donne nei contesti urbani. È stato visto come il fenomeno della violenza per strada sia un fenomeno straordinariamente comune per molte donne, le cui ripercussioni hanno un effetto tangibile nella vita di tutti i giorni. Si pensi, ad esempio, al fenomeno del *catcalling*, in cui i molestatori (prevalentemente di genere maschile) mettono in atto comportamenti verbali e non verbali (fischii, rumore di baci, clacson, sguardi intrusivi, gesti e commenti) indirizzati alle vittime di genere femminile o, ancora, alla necessità riscontrata dalla maggior parte delle donne che si trovano a camminare da sole per strada, di scegliere un tragitto più lungo e con migliore illuminazione pubblica, piuttosto di scorciatoie buie e meno trafficate. Si è, altresì, argomentato come - per agire a livello dell'origine del fenomeno - siano necessari programmi di intervento in tema di sicurezza urbana che coinvolgano la collettività tutta e che pongano le donne come protagoniste ed "esperte" della percezione di insicurezza per strada, entro un approccio di genere che tenga conto delle differenze di come l'uno e l'altro genere vivono i contesti urbani e che risponda alle domande "da chi arriva la richiesta di sicurezza urbana?" e "a chi è rivolta?".

Alla luce di quanto finora descritto, il presente capitolo nasce con l'obiettivo di delineare la cornice teorico-metodologica entro cui sviluppare il progetto di ricerca. Nello specifico, verranno offerti degli elementi teorici a partire dalla visione del sociologo canadese Erving Goffman, attraverso un'"analisi drammaturgica che vede gli uomini come attori sociali che si muovono sul palcoscenico della vita" (Zamperini, 2019). Entro tale cornice si porranno in analisi alcuni processi sociali che riguardano l'interazione fra cittadini e che risultano coerenti con la tematica della ricerca, come i processi di *interazione focalizzata e non focalizzata*, *disattenzione incivile* (effetto spettatore), *attenzione incivile* (profanazione del *self*), *coinvolgimento e impegno diretto*.

2.1 Interazione non focalizzata: “prima le signore”

Erving Goffman, nel suo libro *Il comportamento in pubblico* (Goffman, 2019), offre un’attenta indagine “sulle regole che governano gli aspetti formali dell’interazione sociale” (Zamperini, 2019) ponendo il focus d’osservazione nelle regole che riguardano le *interazioni non focalizzate* (tra individui compresenti in uno spazio pubblico) e le *interazioni focalizzate* (tra individui che si trasmettono un’autorizzazione a comunicare). Per quanto concerne l’oggetto d’indagine della presente ricerca (la sicurezza delle donne nei contesti urbani) è anticipabile il modo in cui tali processi possano essere declinati per offrire una lettura delle interazioni degli sconosciuti negli spazi pubblici.

Il termine “interazione”, in questa sede, è da intendere come “commercio della comunicazione” nella misura in cui l’interazione avviene - è resa possibile - dallo scambio (verbale o non verbale) tra individui, entro un’ottica di negoziazione della propria posizione (Goffman, 2019). Più precisamente, Goffman distingue tra *interazione non focalizzata* e *interazione focalizzata*, dove nella prima gli individui negoziano la loro interazione attraverso il comportamento non verbale, “usando quello che Goffman chiama idioma del corpo” (Zamperini, 2019). Segue che, esattamente come il codice della strada, con la segnaletica stradale (presenza di limiti di velocità, semafori, divieti ecc.) serve a regolare lo scorrimento del traffico - ovvero la guida di autisti (sconosciuti tra loro) nel medesimo spazio urbano - allo stesso modo, il codice dell’interazione si affida ad una “segnaletica relazionale” (salutare, sorridere, rispettare, ascoltare, ringraziare) per governare l’incertezza delle interazioni non focalizzate tra individui sconosciuti compresenti nel medesimo spazio pubblico. È proprio attraverso l’idioma del corpo che le interazioni non focalizzate possono avvenire, poiché “con il corpo, intenzionalmente o meno, ogni interagente riceve e invia informazioni, trovandosi coinvolto nella situazione.” (Goffman, 2019).

Chiaro è, però, che il coinvolgimento cui ci si riferisce nel caso delle *interazioni non focalizzate* permane fintanto che gli individui sono presenti nello spazio condiviso, in cui possono scegliere, attraverso l’espressione del corpo, quanto e cosa mostrare all’altro. Ad esempio, in caso di disagio, evitando qualsiasi sguardo e riposizionandosi nello spazio fino a ristabilire un certo conforto in attesa di abbandonare la situazione. “Sebbene questi momenti siano in genere di breve durata, sono comunque indicativi dell’ordine sociale e degli individui coinvolti, con le relative e talvolta contrastanti

differenze culturali che governano la compresenza” (Goffman, 2019). Essendo, le *interazioni non focalizzate*, eventi comuni, a basso investimento e di breve durata, segue che queste possano riflettere atteggiamenti impliciti degli attori sociali, difficilmente accessibili in situazioni altamente controllate, le quali sono caratterizzate da un alto auto-monitoraggio della condotta.

Volendo avanzare un esempio tangibile di quanto finora descritto, basti pensare all’interazione non focalizzata che avviene tra un uomo e una donna che si trovano all’ingresso di un qualunque edificio o luogo pubblico (portone condominiale, negozio di alimentari, ascensore ecc.). Cosa ci si aspetta di osservare in un’interazione di questo tipo? Lo scenario più plausibile è quello in cui l’uomo consenta alla donna di superarlo, magari mantenendo l’eventuale porta aperta ed esprimendosi esclusivamente con un cordiale gesto mano-capo a simboleggiare di concederle l’autorizzazione a passargli avanti. È chiaro che, una semplice situazione di vita quotidiana di questo genere, caratterizzata da un basso auto-monitoraggio della propria condotta, possa essere straordinariamente informativa circa la relazione che coinvolge i ruoli “donna” e “uomo” all’interno di un determinato contesto socioculturale. È altresì chiaro che i corpi che entrano in relazione, attraverso comportamenti non verbali (sorridere, gesto mano-capo, rallentare, avanzare) non caratterizzano l’identità o la personalità di un individuo specifico, ma si collocano esclusivamente a livello dei ruoli sociali “uomo” e “donna” (e del valore che portano).

2.2 Disattenzione civile: cambiare marciapiede

Come precedentemente anticipato, la seconda forma di interazione che Goffman individua è *l’interazione focalizzata*, ovvero quella che implica un’autorizzazione, degli attori sociali, a comunicare. “Elemento caratteristico di un’interazione focalizzata è la cosiddetta *disattenzione civile*, ossia quell’attenzione visiva sufficiente a far capire a un individuo di essere stato notato” (Zamperini, 2019), la quale consiste in una “relazione «occhi-negli-occhi»” dove lo sguardo comunica la volontà (o meno) di entrare in contatto con l’altro. Coerentemente, “quando si vuole evitare l’incontro, la prima mossa adottata è quella di non concedere lo sguardo” (Goffman, 2019), così da impedire la costruzione di una relazione. Segue che lo sguardo è da intendere come indicativo del patto di “mutua indifferenza” tra sconosciuti; una forma di cortesia attraverso un’attenzione appena sufficiente per comunicare di non rappresentare una minaccia per gli altri.

Sulla base della nozione di *disattenzione civile* sono stati condotti numerosi studi in ambito di psicologia urbana, da cui sono emerse delle vere e proprie regole del vivere comune a seconda dei diversi contesti di interazione sociale. Ad esempio, è stato visto come due passanti che si incrociano si concedono la *disattenzione civile* nella forma particolare del guardarsi l'un l'altro fino a una distanza di circa due metri (tempo in cui si sceglie quale lato della strada si ha intenzione di seguire) per poi eludere lo sguardo al momento dell'incontro (Goffman, 2019). O, ancora, la tipica interazione tra sconosciuti in ascensore, dove la regola è quella di scambiare solo una prima occhiata ai presenti, distogliendo, subito dopo, lo sguardo.

All'interno della "metafora drammaturgica" offerta da Goffman, dove gli individui sono da intendere in termini di attori sul palcoscenico della vita e in cui i gruppi sociali si dividono nettamente in gruppi di *performance*²¹ e gruppi di *audience*²², il *self* (cioè, l'io, l'autocoscienza) non è già definito a priori, ma rappresenta un elemento contingente, stabilito dalla situazione, ovvero dalla "scena" che è chiamato a recitare. Segue che l'interazione tra diversi sé (*self*) si caratterizzi di una sacralità nell'attuazione di determinati comportamenti; così, la *disattenzione civile* diviene un rituale "organizzato attorno al reciproco riconoscimento del carattere sacro della faccia" (Goffman, 2019).

Volendo provare ad avanzare un esempio pertinente con il focus della ricerca che segue, basti osservare l'interazione focalizzata che avviene tra una giovane donna che

²¹ Goffman, utilizzando l'esempio dei camerieri in un hotel delle isole Shetland (dove ha condotto la sua ricerca) evidenzia come questi, di fronte al pubblico (i clienti del ristorante), mettano in scena una rappresentazione, mostrandosi deferenti, rispettosi e discreti. Questa *performance* avviene nello "spazio di palcoscenico", dove il pubblico è presente. Tuttavia, quando si trovano nello "spazio di retroscena", nascosto al pubblico, i camerieri assumono un comportamento completamente diverso, molto più informale e irrispettoso. Goffman sostiene che la vita sociale può essere divisa in "spazi di palcoscenico" e "spazi di retroscena", ossia in spazi privati dove gli individui non interpretano una parte specifica, e spazi pubblici in cui invece mettono in scena una rappresentazione ben definita. Inevitabilmente, il comportamento nei retroscena contraddice quello pubblico: ad esempio, una persona insicura potrebbe adottare in pubblico un atteggiamento spavaldo, mentre rivela la sua vulnerabilità soltanto nei suoi momenti privati, magari all'interno del contesto familiare (Fusaro, D., & Mangiarini, C. *Erving Goffman*).

²² Il gruppo di persone che costituisce l'*audience* (pubblico) non dovrebbe avere accesso alle situazioni di retroscena che contraddicono il comportamento pubblico. L'interazione sociale, quindi, è assimilata a un dramma teatrale che si svolge su una scena, dove gli attori (ovvero il gruppo sociale) cercano di controllare l'immagine che gli altri (il pubblico) hanno di loro, presentandosi nel miglior modo possibile e in modo credibile. Goffman prende spunto dall'esempio dei camerieri dell'hotel per sottolineare l'esistenza di "luoghi di ribalta" dove ci si deve comportare con certe formalità, e "luoghi di retroscena" dove ci si può rilassare e mostrare un comportamento più informale. Scambiare l'atteggiamento e il comportamento tra questi due spazi può portare a conseguenze negative per le relazioni sociali (Fusaro, D., & Mangiarini, C. *Erving Goffman*).

cammina per strada durante un orario notturno, la quale si trovi a condividere il marciapiede con uno sconosciuto di genere maschile (ad esempio sulla quarantina) a pochi passi di distanza e che, dopo poco, l'uomo decida di cambiare marciapiede, aumentando di molto la distanza dalla ragazza. È chiaro che, in un'interazione di questo tipo, il processo di *disattenzione civile* è mostrato dall'attore sociale "uomo" verso la ragazza, nel voler comunicare l'innocenza delle proprie intenzioni in quel particolare contesto, nonché il rispetto della *sacralità del self* (della faccia). Infatti "accordando la *disattenzione civile*, l'individuo implica che egli non ha ragione di sospettare delle intenzioni degli altri presenti nella situazione, né di temerli o di avere ostilità nei loro confronti o di desiderare di evitarli" (Goffman, 2019).

L'azione (esercitata dall'uomo) di cambiare marciapiede, rallentare il passo o cambiare strada manifesta, però, qualcosa di più di una "mutua indifferenza tra estranei" (Zamperini, 2007) in quanto, nonostante la *disattenzione civile* sia forse il più insignificante dei rituali interpersonali, è tale – tuttavia - da regolare i rapporti sociali tra gli individui nella nostra società (Goffman, 2019). Dunque, si configura come una regola²³ che dice qualcosa sulla struttura della società tutta. Basti pensare alla differenza, nella medesima situazione sopraccitata, in cui gli attori coinvolti siano dello stesso genere: due uomini che condividono lo stesso marciapiede alle tre di notte. In questo caso, ci aspetteremmo che uno dei due attori manifesti la *disattenzione civile* passando al marciapiede opposto o cambiando strada? Proprio no.

Se è chiaro quanto finora argomentato, la domanda da porsi a questo punto è: che cosa distingue l'attore sociale "uomo" da quello di "donna"? Quale l'anticipazione che sottende il comportamento di "cortesia" dell'uomo di allontanarsi da una ragazza, specificatamente in un orario notturno e in assenza di altri passanti presenti per strada?

2.3 Disattenzione incivile: osservare e non prestare aiuto

Alla luce di quanto precedentemente argomentato rispetto alla pratica della *disattenzione civile* definita da Goffman come "insieme di atti di cortesia formale che regolano le interazioni in luoghi pubblici tra estranei" (Goffman, 2019), verrà adesso

²³ Regola è una norma non scritta che suggerisce un certo comportamento; può derivare da un'esperienza oppure essere stabilita per convenzione e tramandata come tradizione (*le regole del gioco; una cosa fatta a r. d'arte; una buona r. di vita; mangiare, bere senza r.; rispondere al saluto è buona r. di educazione*) (Enciclopedia Treccani).

descritto come la disattenzione tra sconosciuti possa assumere forme diverse in base ai contesti di riferimento. Una chiara eccezione è quella che si registra nei contesti di emergenza urbana, “ben testimoniata dalla ricerca psicosociale sull’effetto spettatore” (Zamperini, 2019).

Con “effetto spettatore”²⁴ si fa riferimento a “uno dei più importanti e più replicati effetti della psicologia sociale” (Dowd, 1984) descritto per la prima volta da John Darley e Bibb Latané nel 1968 a seguito dell’interesse dimostrato rispetto all’omicidio di Kitty Genovese del 1964 (Darley & Latané, 1968). Il fenomeno andrebbe ad offrire una spiegazione su quei casi in cui gli individui non presterebbero aiuto a persone in difficoltà, in una situazione d’emergenza ed in presenza anche di altre persone; più precisamente le persone sarebbero tanto meno propense a intervenire per aiutare un soggetto in difficoltà quanto maggiore è il numero degli individui presenti (Levine & Crowther, 2008).

L’episodio alla base del fenomeno è quello che ha visto come vittima Catherine Susan Genovese (detta Kitty), la quale venne accoltellata a morte e stuprata nel distretto del Queens, a New York, alle 3 del mattino del 13 marzo 1964 ad opera di un ventinovenne incensurato di Manhattan che, confessando l’omicidio di altre due vittime, avrebbe dichiarato di preferire aggredire donne perché “più facile”. Secondo quanto riportato dai giornali, l’attacco si protrasse per almeno mezz’ora, durante la quale la giovane urlò e chiese aiuto. L’evento avvenne in due fasi distinte: inizialmente, l’assassino avrebbe aggredito la ragazza, pugnalandola, per poi fuggire dalla scena dopo aver attirato l’attenzione di un vicino. L’omicidio vero e proprio fu perpetrato dieci minuti più tardi, quando l’assassino tornò indietro per compiere l’aggressione finale. Secondo le notizie riportate dai giornali dopo la morte di Genovese, 38 testimoni avrebbero assistito alle pugnalate senza intervenire o addirittura senza contattare la polizia (Manning, Levine & Collins, 2007). L’episodio aprì le porte a vari contributi interpretativi in ambito di psicologia sociale, primo fra tutti quelli di Stanley Milgram, il quale sviluppò – sulla scia di Simmel (Simmel, 1995) - il concetto di *overload* “per indicare il sovraccarico di stimoli che investe il cittadino di una città” (Milgram, 1992) facendo riferimento all’“incapacità del sistema cognitivo individuale di elaborare gli innumerevoli input provenienti dall’ambiente urbano” (Zamperini, 2019).

²⁴ Definito anche apatia dello spettatore o effetto testimone (in inglese *bystander effect*).

Secondo Milgram, gli effetti rischiosi del sovraccarico di informazioni potevano essere legati a fenomeni di frammentazione comunitaria (ad esempio, i conflitti interpersonali). Dunque, per fronteggiare tale moltitudine di stimoli, “il cittadino farebbe ricorso a tre modalità comportamentali: fissa ciò che ritiene prioritario; alza barriere psicologiche protettive; crea regole e istituzioni” (Ibidem). Nel primo caso l’individuo organizza gli input in base alla loro importanza e rilevanza (Patil, 2016) in quanto ciò che colpisce l’attenzione del cittadino richiede investimento di tempo e risorse psicologiche²⁵. Nel secondo caso, “non potendo più di tanto sottrarsi agli stimoli urbani, il cittadino adotta una serie di espedienti per ridurre la loro intensità, escogita depuratori per filtrare il ‘rumore’ del mondo” (Zamperini, 2019). In tal senso lo sviluppo tecnologico diventa un alleato efficace, permettendo di utilizzare gli smartphone per ascoltare la musica con gli auricolari e consentendo l’isolamento dal frastuono tipico dei luoghi pubblici (Ibidem). Infine, nel terzo caso, la tutela dalle sollecitazioni ambientali è possibile grazie alle “regole distanzianti” di una “cultura del sospetto” e alla presenza di istituzioni sociali. Ad esempio, la mera presenza di figure quali forze dell’ordine, sanitari, “alleggerisce il coinvolgimento del cittadino, perché egli si aspetta che, in caso di necessità, altri, e non lui, siano chiamati a entrare in scena” (Ibidem).

Alla luce delle questioni finora evidenziate, sorge spontanea la riflessione secondo cui il concetto di *privacy* che (come nella dimensione privata) crediamo di dover rispettare nello spazio pubblico, porta con sé una dimensione di ambiguità di interpretazione delle vicende urbane che rendono molto difficile la comprensione dell’“adeguato” modo di agire in risposta ad un fenomeno critico. Si pensi, ad esempio, di assistere ad una scena in cui una ragazza, sotto effetto di alcolici durante una serata in un qualche quartiere di vita notturna di una grande città, venga avvicinata da un coetaneo, il quale le si rivolga con battute “spinte” e a sfondo sessuale. Di fronte a una situazione di questo tipo, “a che punto e sin dove uno spettatore è legittimato a intervenire?” (Zamperini, 2019). Non è

²⁵ A tal proposito si rimanda allo studio sul campo di Darley e Batson che ha visto il coinvolgimento di giovani seminaristi cui era stato chiesto di tenere, presso una radio locale, un discorso sulla parabola del buon samaritano. Lo studio prevedeva due gruppi sperimentali: al primo gruppo di seminaristi era comunicato di essere in ritardo per la registrazione e sollecitato di affrettarsi, al secondo fu detto di dover attendere ancora un po’ per l’inizio della registrazione e invitati comunque ad andare verso la struttura. Tutti i seminaristi, lungo il tragitto si imbattono in un uomo accasciato a terra sofferente e implorante assistenza. L’esperimento dimostrò che il gruppo dei seminaristi ritardatari tirava dritto per la propria strada, ignorando le richieste d’aiuto; mentre chi era in anticipo si dimostrava altruista, soccorrendo la persona (Darley & Batson, 1973).

raro che, “l’inerzia esibita” dai passanti sia legata all’imbarazzo nella possibilità di aver letto male la situazione: magari non si tratta di un caso di molestia, solo di un tipo di approccio particolare, che alla ragazza può essere gradito; magari i due si conoscono e sono soliti conversare in tal modo...

In conclusione, i vari contributi presenti in letteratura sull’effetto spettatore dimostrano come il comportamento di risposta a situazioni d’emergenza sia il prodotto di cinque distinte fasi: “accorgersi che sta accadendo qualcosa; considerare la circostanza alla stregua di un’emergenza; decidere quali responsabilità assumersi per intervenire; scegliere il tipo di intervento; e infine stabilire di attuarlo” (Latanè & Nida, 1981).

2.4 Attenzione incivile: il *catcalling*

Una volta approfonditi i concetti di *disattenzione civile* e *disattenzione incivile*, non rimane che soffermarsi su quella viene definita da Goffman “attenzione incivile”. Come abbiamo visto, se la prima può essere considerata come una forma di cortesia tra estranei e la seconda come un’indifferenza respingente, nel caso dell’*attenzione incivile* “si fa riferimento alle rotture rituali dell’ordine dell’interazione” (Zamperini, 2019). “Se la disattenzione civile è guidata dalla sacralità dell’individuo, allora infrangere il rituale è una sorta di profanazione”, una violazione che si avvicina alla nozione contemporanea di violenza (Zamperini, 2014). In tal senso, la *disattenzione civile* orienterebbe il comportamento degli individui conformemente alle norme e ai valori socialmente condivisi; a differenza del caso dell’*attenzione incivile*, la quale rappresenterebbe una rottura dalle regole del vivere comune, tale da suggerire un mutamento nel modo in cui gli eventi vengono interpretati.

Tornando al focus della ricerca, si osserva come le molestie di strada “trasgrediscono le convenzionali ‘regole di base’ dell’ordine di interazione di Goffman” (Bailey, 2016). Infatti, l’attore sociale “uomo” che si trova ad essere artefice di tali molestie, sfrutterebbe la sua posizione di potere per mettere in scena fantasie sessuali attraverso saluti, termini intimi, richiami e fischi per richiamare l’attenzione di una donna di passaggio ed ottenere un momento di interazione impegnata e mirata (Ibidem). Per poter comprendere appieno quanto finora argomentato, risulta necessario definire la posizione della donna nella società all’interno della categoria di *persone aperte*, ovvero persone che possono essere facilmente avvicinate a piacimento da sconosciuti (Bailey, 2017).

Come sostenuto da Goffman, nella nostra società ci sarebbero status molto ampi (come anche i vecchi o i giovani), che sembrano essere considerati tanto privi di valore da far pensare che non si abbia niente da perdere in un impegno diretto con loro, tanto da poterli avvicinare quando lo si desidera (Goffman, 2019). Tali persone, a differenza dei preti e dei poliziotti - “esposti” in quanto accessibili a causa della loro professione – sono soggette ad un trattamento particolare a causa del loro status sociale (ibidem). Così, il saluto rivolto alle donne “non solo viola la norma di disattenzione civile, ma mette in atto un differenziale di status, costituendo l’osservatore come status superiore ed il bersaglio del commento come persona aperta di status inferiore” (Bailey, 2017). A tal proposito, Goffman inquadra le molestie per strada come “infrazioni” alle regole di comunicazione, ovvero “stratagemmi” - cui le persone ricorrono – “per evadere le regole e ottenere con sicurezza alcuni fini proibiti” (Goffman, 2019).

“Sia che l’atto proibito consista in parole pronunciate, gesti o atti compiuti, la struttura della comunicazione dell’avvenimento consiste spesso nel fatto che un individuo inizi un impegno con uno sconosciuto del sesso opposto, per mezzo di messaggi che risulterebbero corretti soltanto se le persone coinvolte si conoscessero bene e intimamente” (Goffman, 2019).

Nel suo libro *Il comportamento in pubblico*, Goffman descrive il caso del *catcalling* come la pratica esistente in qualche comunità occidentale, per cui un uomo comunicherebbe il suo apprezzamento nei confronti di una donna che passa e che non conosce, fischiandole alle spalle o salutandola con qualche segno espressivo (Ibidem). Tale pratica comporterebbe, anche solo per un momento, un *impegno diretto* ufficiale della donna coinvolta, nella misura in cui questi possa scegliere come agire a seguito del coinvolgimento (“ciò che ne segue dipende da lei”). Ad esempio, può scegliere di agire come se non avesse ricevuto alcuna comunicazione rilevante, proseguendo per la propria strada, oppure di “voltarsi e rispondere al commento con un commento amichevole o ostile”. Ancora, può “sorridere visibilmente”, così da mostrare apprezzamento verso il messaggio ricevuto. La differenza di comportamento agito dalla donna risulterebbe, in tal senso, fondamentale nella costruzione della percezione di molestia. Basti pensare all’America degli anni ’60 in cui ricevere un fischio era considerata un’azione ben accetta

dalle donne, a suggerire l'idea di un "complimento" e di un "apprezzamento" meritato dal fatto di essersi vestite in modo piacente agli occhi dell'uomo (Larsen, 1961)²⁶.

Chiaramente, proprio come qualunque questione sociale, anche il problema della percezione di violenza urbana è da considerare un prodotto socioculturale dei nostri tempi, che ben si lega a fenomeni di stampo economico e politico, come la globalizzazione, l'espansione della ideologia neoliberale, la diminuzione delle politiche di intervento sociale, la deindustrializzazione [...] (Hagedorn, 2007). Ad oggi è diffusa e condivisa a livello sociale l'idea per cui, ricevere commenti non richiesti da parte di sconosciuti nei contesti urbani, sia generalmente identificabile come molestia, nella misura in cui i commenti per strada negherebbero alle donne la *sacralità della faccia*, alla luce della loro posizione sociale di apertura (Bailey, 2017). A sostegno di ciò, la risposta di silenzio esibita dalle donne suggerirebbe la manifestazione di una forma di potere sociale esercitato dagli uomini, nel produrre gli effetti desiderati ed influenzare il comportamento della vittima (Del Greco, Ebesu Hubbard, & Denes, 2021).

A conferma di quanto sostenuto da Goffman, uno studio condotto da Bailey nel 2016, ha mostrato che il motivo per cui le donne rifiuterebbero le osservazioni di strada, ignorandole, non dipenderebbe dal contenuto letterale delle parole – che possono essere anche a contenuto elogiativo - né da atti superficiali come il saluto. Si tratterebbe, piuttosto, della "violazione dell'ordine di interazione, le regole di base dell'interazione faccia a faccia che moderano il rischio sociale e personale" (Bailey, 2016). Più precisamente, sarebbe la violazione delle "regole implicite di civiltà", prima fra tutte "non rivolgersi agli sconosciuti come se fossero amici", che porterebbe gli uomini a ed essere etichettati come degli interlocutori "inaffidabili" dalle donne (Ibidem).

In conclusione, commenti come "ciao bella" o "buona serata", sebbene possano sembrare modalità innocue di salutare, rivelano una "trasgressione dell'ordine dell'interazione, che costringe le donne a sequenze di conversazione che impongono

²⁶ D. Larsen, *Do You Like to Be Whistled at?* nell'articolo *The Question Man*, in "San Francisco Chronicle", 3 luglio 1961, offre un resoconto tratto dai modelli della House of Charm (San Francisco), sostenendo che un fischio è ben accetto. Un'informatrice riporta: "Ogni donna che si veste bene gradisce apprezzamenti in cambio della pena che si è data. [...] Uno sconosciuto non può avvicinarsi a una bella ragazza, così usa il fischio all'americana». Un'altra dice: «È bello sapere di essere fischiate. Se mi pare di meritarmelo ogni tanto mi volto e dico grazie. Un fischio è un complimento. Specialmente se si sa che l'uomo sta solo commentando la vostra bellezza e non sta cercando di mettervi in imbarazzo. Se lo fa, metto la faccia di pietra e tiro avanti".

un'intimità inappropriata”, con il rischio di “contribuire indirettamente a perpetuare il dominio maschile sulle donne negli spazi pubblici” (Ibidem).

2.5 Definizione di sicurezza urbana

Come già ampiamente discusso nel corso del primo capitolo, la sicurezza urbana apre le porte ad una dimensione teorica complessa della topica sulla sicurezza cittadina, da cui è possibile osservare il carattere ambiguo insito nelle attuali politiche di governo alla sicurezza²⁷. La questione della sicurezza urbana affonda le sue radici a partire dal problema della microcriminalità nelle città, con il contributo dei sociologi Durkheim e Simmel, della Scuola di Chicago, i quali hanno posto al centro delle loro analisi temi come ordine sociale, solidarietà, fiducia, socievolezza, organizzazione e disorganizzazione sociale²⁸. Ma, la città descritta dai sociologi come “insieme luogo di opportunità e ricchezza culturale e di pericolo [...] e minacce per il senso di identità personale”²⁹ non tiene conto delle differenti opportunità e pericoli delle cittadine donne e dei cittadini uomini.

Come si è visto, l'insicurezza urbana odierna, non solo è denunciata più dalle donne che dagli uomini, ma è manifestazione di una “violenza simbolica” (Bourdieu, 2009) che impedirebbe una visione consapevole dei rapporti sociali di dominio tra i due generi. Come evidenziato dalla sociologa Tamar Pitch, il termine “sicurezza cittadina” (*community safety*, nel contesto anglosassone) ha assunto prevalenza nei discorsi pubblici solamente a partire dagli anni '70, in sostituzione al termine “ordine pubblico”, dove quest'ultimo “rimanda ad un comando centrale e sovraordinato” (Pitch, 2022) in opposizione alle misure decentrate, locali, orizzontali, che caratterizzerebbero effettivamente la sicurezza cittadina. La questione centrale, nella differenza tra i due termini, si gioca sui ruoli cui viene relegata la responsabilità dell'ottenimento (rispettivamente) dell'“ordine” e della “sicurezza” (Ibidem). Se da un lato, l'ordine pubblico “si ottiene mediante la fedeltà dei cittadini alle istituzioni centrali, tenendo a

²⁷ Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Sicurezza e differenza di genere: Bologna Piacenza e Ravenna a confronto*, Quaderno n.° 19 di Città Sicure, gennaio-febbraio 2000, Progetto Città Sicure.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Ibidem

bada ed emarginando la possibile dissidenza e turbolenza dei cittadini stessi”³⁰, dunque erogata da un’ autorità più alta che si rivolge ai cittadini, la sicurezza cittadina agirebbe su un piano più “democratico”, in cui lo Stato persegue l’obiettivo di garantire al cittadino qualcosa che è in suo diritto, tutelando ciascun cittadino rispetto ad ogni altro.

A questo primo passaggio nell’evoluzione di definizione di sicurezza urbana, ne segue un secondo, in risposta alla questione per cui “non basta predicare la sicurezza come diritto dei cittadini: bisogna perlomeno chiarire di quali cittadini si tratta” (Pitch & Ventimiglia, 2001). Quando parliamo di sicurezza, a chi ci stiamo rivolgendo? A tutte e tutti? Cioè, stiamo includendo anche le persone senza fissa dimora, gli immigrati e le immigrate, le persone con disabilità e le persone anziane? (Ibidem). Tali sono le questioni che hanno portato ad una nuova definizione di sicurezza come “bene pubblico” (Pavarini, 2000), ossia di risorsa al servizio di tutti e tutte i cittadini e le cittadine nel rifiuto di un’ottica privatistica ed in favore di una pubblica, che si costruisce nelle relazioni. Il termine sicurezza, entro tale cornice, si lega al concetto di inclusione sociale, come prodotto di diversità che si incontrano, in opposizione al concetto di omogeneità culturale e sociale³¹.

Sulla scia di quanto sopra, il decreto-legge n.14 del 2017 (convertito in Legge 48/2017), punta a realizzare un decisivo passo in avanti nella costruzione della “sicurezza urbana”, abbracciando aspetti di inclusione sociale e di riqualificazione socioculturale. Entro tale logica, l’art. 4 del decreto-legge definisce la “sicurezza urbana” quale:

“Bene pubblico afferente alla vivibilità e la decoro delle città, da realizzarsi attraverso interventi di riqualificazione delle aree e dei siti degradati, di eliminazione dei fattori di marginalità e di esclusione sociale, di prevenzione della criminalità, in particolare di quella predatoria, di promozione della cultura del rispetto della legalità, nonché di affermazione di più elevati livelli di coesione sociale e civile”³².

³⁰ Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Sicurezza e differenza di genere: Bologna Piacenza e Ravenna a confronto*, Quaderno n.° 19 di Città Sicure, gennaio-febbraio 2000, Progetto Città Sicure.

³¹ Ibidem.

³² *Linee guida per l’attuazione della sicurezza urbana*. Conferenza Stato-città ed autonomie locali, 20 febbraio 2017.

La definizione pone in risalto la “sicurezza urbana” in quanto “bene”, la cui realizzazione richiede il coinvolgimento dei cittadini, i quali giocherebbero un ruolo chiave nel mettere “a disposizione della comunità tempo e capacità per contribuire alla cura dello spazio urbano”³³; tale “bene” – sottolinea il decreto – è autonomo e distinto da quello che riguarda il mantenimento dell’ordine e della sicurezza pubblica, di competenza delle forze dell’ordine (pur senza escludere che tra i due possano esserci dei punti di incontro). Altro aspetto innovativo che il decreto pone in luce riguarda gli obiettivi da perseguire attraverso gli interventi di sicurezza urbana, i quali devono essere di duplice natura: sulla “prevenzione” dei fenomeni della criminalità diffusa e predatoria e sulla “promozione” dell’inclusione, protezione e solidarietà sociale.

Per rispondere all’assolvimento del primo obiettivo, il decreto-legge “prevede la possibilità di coinvolgimento delle reti territoriali di volontari per la tutela e la salvaguardia dell’arredo urbano, delle aree verdi e dei parchi cittadini”³⁴ per l’avvio di progetti rivolti principalmente al miglioramento delle zone urbane più interessate ai fenomeni di degrado; per quanto riguarda il secondo (uno degli aspetti più innovativi del decreto-legge) è prevista la predisposizione di misure urbanistiche “dirette a valorizzare l’uso sociale del territorio favorendo l’animazione di spazi pubblici quali strumenti di mediazione e vettori efficaci di vita sociale destinati a facilitare il vivere collettivo”³⁵.

In ultima analisi, il decreto-legge 14/2017 si pone a sostegno della tesi che inquadra il ruolo della comunità come criterio fondamentale nella gestione della sicurezza urbana, sottolineando l’importanza di un lavoro integrato in materia di sicurezza, che includa azioni non solo di controllo ma anche di tipo sociale e preventivo, attraverso l’azione congiunta delle forze dell’ordine radicate nel territorio e la promozione di interventi di riqualificazione urbana dei quartieri difficili, al fine della prevenzione del disagio e della criminalità.

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ibidem.

2.6 Indicatori di percezione di sicurezza urbana

Se è chiaro quanto finora esposto sulla multidimensionalità del fenomeno della sicurezza urbana, non resta, adesso, che porre in esame in che modo il contesto urbano possa contribuire al fine dell'incremento della percezione di sicurezza delle cittadine.

La progettazione urbana per la sicurezza delle città ha inizio, a partire dagli anni '60 dallo studio dell'antropologa americana Jane Jacobs, autrice della teoria della “*community policing*” (Jacobs, 2009). Attraverso tale teoria l'autrice sosteneva che l'aumento del senso di appartenenza alla comunità e di identificazione sociale con il proprio quartiere permetterebbero alla comunità stessa di svolgere un controllo informale sul territorio, diffondendone il valore di cura e rispetto tra tutti i cittadini che lo abitano (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). Lo studio della Jacobs venne poi ripreso dal progettista Oscar Newman³⁶, il quale diede avvio al programma di *Prevenzione del Crimine Attraverso il Design Urbano (CPTED – Crime Prevention Through Environmental Design)*³⁷ con cui proponeva il valore determinante della progettazione e della gestione degli spazi urbani nell'influenzare i tassi di criminalità, contribuendo al decremento dei crimini e del senso di paura (Braccili, 2022).

Il rapporto tra degrado urbano e criminalità fu ulteriormente approfondito dalla “*Broken Windows Theory*” (Wilson & Kelling, 1982) secondo la quale elementi di disordine e degrado darebbero avvio a una serie di problematiche sempre più gravi, proprio come una finestra rotta di un edificio che, se non riparata, produrrà altre finestre rotte, rendendo l'intero edificio soggetto a crimine e disordine. La *Broken Windows Theory* fu alla base della “*Zero Tolerance Policy*”, “un modello di controllo del territorio applicato a New York dal sindaco Rudolph Giuliani nel 1993” (Braccili, 2022) che consisteva nella militarizzazione dei quartieri in modo massiccio. Ben presto fu, però, evidente che tale modello teorico “tendeva [...] a semplificare il problema, identificando

³⁶ Creatore del concetto di “spazio difendibile”, utilizzato in una ricerca empirica approfondita sul problema della criminalità in alcuni quartieri della periferia di New York. Lo “spazio difendibile” di Newman può essere spiegato attraverso due elementi: a) visibilità: lo spazio per essere “difendibile” deve permettere alle persone di vedere ed essere viste facilmente, ciò diminuirebbe il senso di paura dei residenti in quanto un potenziale malintenzionato sarebbe facilmente identificato; b) disponibilità e proattività degli abitanti: è fondamentale che gli abitanti del quartiere (specialmente il vicinato) siano disponibili a intervenire e a partecipare attivamente a questa funzione di controllo. Ciò permette di innescare un meccanismo per cui più il cittadino sperimenta la sensazione di vivere in un luogo “sicuro” più sarà disposto a rendersi partecipe nel mantenerlo come tale (Braccili, 2022).

³⁷ Programma nato e ampiamente diffuso negli Stati Uniti, il quale è stato adottato per la realizzazione di svariati progetti internazionali in tema di sicurezza urbana (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008).

il senso di sicurezza delle persone con l'ordine pubblico e trascurando tutte le altre componenti - sociali, economiche, culturali - della sicurezza” (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). La teoria fu, quindi, ripresa dal sociologo Philip Zimbardo, con il suo *L'effetto Lucifero – Cattivi si diventa?* (Zimbardo, 2008) nel quale riportava uno studio condotto nel 1968 sulla tendenza al vandalismo in due diversi contesti urbani³⁸, dimostrando che la teoria (secondo cui il disordine pubblico stimolerebbe il reato) avrebbe valore solamente in città metropolitane come New York, dove i cittadini vivrebbero “avvolti nell'anonimato”, componente – quest'ultima – che andrebbe a ripercuotersi sul senso di responsabilità personale e civica delle proprie azioni. Diversamente, in realtà più contenute, come quella della città di Palo Alto, dove il senso di appartenenza è più forte rispetto al senso di anonimato, vigerebbe uno spirito di maggior comunità, rispetto ed altruismo reciproco tra gli abitanti (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008).

Alla luce di quanto fin qui argomentato rispetto agli studi sul tema del rapporto tra città e sicurezza urbana, risulta chiaro che i programmi volti all'incremento della percezione di sicurezza nelle cittadine debbano agire prioritariamente su due piani distinti ma contingenti, quello inerente all'urbanistica³⁹ e quello inerente alla psicologia sociale⁴⁰. A tal proposito risulta esemplare il contributo del Progetto *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*, realizzato nel 2008 ad opera della Regione Piemonte nel quale vengono proposti - come risultato di una progettazione partecipata con le donne - degli indicatori (o marcatori) predittivi dell'incremento di sicurezza urbana

³⁸ L'esperimento condotto da Zimbardo consisteva nel parcheggiare un'automobile senza targa in due quartieri molto diversi tra loro, sia per estrazione sociale che per caratteristiche ambientali. “La prima automobile, parcheggiata in una via del Bronx, era stata presa d'assalto nell'arco di 10 minuti e dopo 24 ore ne rimaneva solo lo scheletro. La seconda automobile, parcheggiata in una via di Palo Alto, California, non fu toccata per più di una settimana. Infine, dopo essere stata ‘vandalizzata’ dallo stesso Zimbardo, venne anch'essa presa di mira dagli abitanti della zona e dopo 24 ore era stata completamente distrutta” (Braccili, 2022).

³⁹ “L'urbanistica è la scienza che studia i fenomeni urbani in tutti i loro aspetti avendo come proprio fine la pianificazione del loro sviluppo storico, sia attraverso l'interpretazione, il riordinamento, il risanamento, l'adattamento di aggregati urbani già esistenti e la disciplina della loro crescita, sia attraverso l'eventuale progettazione di nuovi aggregati, sia infine attraverso la riforma e l'organizzazione ex novo dei sistemi di raccordo degli aggregati con l'ambiente naturale” (Astengo, 1966).

⁴⁰ “Disciplina che studia le interazioni umane e le relazioni interpersonali a livello di individui, gruppi, istituzioni, nonché le varie tematiche evidenziate dalle situazioni sociali come l'influenza sociale, l'attrazione sociale, la comunicazione, la coesione, il cambiamento che sono alla base delle dinamiche che regolano la vita dei gruppi, delle organizzazioni e delle istituzioni sociali” (Galimberti, 2018).

e declinati rispetto al genere. Il progetto ha individuato delle “condizioni di base della sicurezza urbana” che possono essere così riassunte:

- vedere ed essere visti; sentire ed essere sentiti (illuminazione, visibilità e campi aperti);
- sapere dove si è e dove si va (segnaletica);
- poter scappare e chiedere aiuto (numeri utili, fermate a richiesta, rete di soccorso);
- poter usare percorsi e luoghi protetti (percorsi pedonali, ciclabili, parchi gioco, attività di gruppo, vigilanza, telecamere);
- vivere in un ambiente curato e accogliente (riqualificazione urbana e manutenzione)⁴¹.

Tra le condizioni indicate, se ne evidenziano alcune che, di seguito, verranno trattate come pertinenti rispetto all’argomento della presente ricerca. L’“illuminazione pubblica”, ad esempio, risulta essere un elemento imprescindibile “per la sicurezza urbana poiché riduce il senso di insicurezza e l’oggettivo rischio di essere vittime di aggressioni o altri atti criminali. Un adeguato livello di illuminazione permette di vedere ed essere visti, offre la possibilità di valutare le persone che si incontrano, di avere chiari gli spostamenti di chi ci circonda ed eventualmente di rendere subito riconoscibile ad altri passanti una situazione in cui sia richiesto un intervento” (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). Senza un’adeguata illuminazione, le piste ciclabili - ad esempio - risultano difficilmente praticabili in sicurezza nelle ore notturne o nei periodi invernali. Similmente, anche le fermate dell’autobus “sono in cima alla classifica dei luoghi a rischio per quanto riguarda la sicurezza” (Ibidem) se non irradiate da una consistente illuminazione, soprattutto se si considera che vengono per lo più utilizzate dalle fasce deboli della popolazione (anziani, giovani in età scolastica, donne).

In senso contrario, infatti, sono i “luoghi di aggregazione” - soprattutto nelle ore serali e notturne - ad essere scelti come maggiormente sicuri, in quanto caratterizzati da un alto grado di fruibilità (percorribili in sicurezza) e da un alto livello di illuminazione. Altro indicatore urbano a favore della sicurezza è la “permeabilità visuale” in quanto

⁴¹ Peroglio, M., Dughera, L., & Melis, G. (2008). *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. Progetto realizzato nell’ambito di Melting Lab Assessorato alle Pari Opportunità – Regione Piemonte.

“permette di avere il controllo sull’ambiente circostante e la percezione di possibili pericoli” (Ibidem). A tal proposito, la componente delle “aree verdi” (presenza di siepi, percorsi alberati) assume una valenza ambigua: da un lato il verde costituisce un importantissimo elemento di arredo urbano e di positivo impatto visivo; dall’altro, se troppo fitto, può rappresentare una pericolosa limitazione ad una corretta visibilità dell’ambiente. Ancora, tra gli indicatori di sicurezza urbana all’interno del progetto sono stati individuati l’“orientamento” e la “segnaletica stradale” come facilitatori per fuggire da situazioni potenzialmente pericolose. Sia che ci si trovi all’interno di un quartiere o in un parco, infatti, la presenza di pannelli indicatori che riportino la planimetria generale del sito aumenta la percezione di sicurezza. Ciò perché “un soggetto che faticchi a individuare il proprio percorso è più facilmente preda dell’ansia e del senso di insicurezza: la soglia di attenzione verso potenziali rischi si abbassa poiché è concentrato nell’atto di orientarsi e, in caso di fuga, potrebbe prendere un percorso cieco o sbagliato” (Ibidem).

Infine, la “manutenzione e riqualificazione urbana” rappresentano un indicatore fondamentale in quanto - come supportato dagli studi di cui sopra (*Broken Windows Theory*; Zimbardo 1968) - situazioni urbane degradate tendono ad aumentare il senso di insicurezza dei cittadini; ciò alla luce dell’anticipazione per cui a situazioni di degrado e abbandono urbano vengono, in via pregiudizievole e stereotipica, associate situazioni di degrado sociale e criminalità. Pertanto, anche l’“arredo urbano” risulta rilevante alla percezione di un ambiente sicuro, tanto da suggerire la necessità di una pulizia e un ordine costanti e la sostituzione rapida degli arredi urbani in caso di vandalismo.

Introducendo, inoltre, l’apporto di elementi più propriamente relazionali riguardanti il rapporto tra urbanistica e psicologia sociale, la scelta di panchine all’interno di piazze, parchi e luoghi pubblici (specialmente se posizionate una di fronte all’altra piuttosto che lateralmente) non costituisce solo un espediente architettonico, ma consente di favorire il dialogo e la socializzazione tra le persone, incrementando un maggiore senso di appartenenza e di sicurezza (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008). A tali indicatori di sicurezza di tipo urbanistico individuati nel corso del Progetto *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* vanno integrati, quindi, quegli indicatori di tipo sociale ampiamente discussi nel corso del primo capitolo e sintetizzati

dalle *Linee guida per la sicurezza urbana*⁴², tra cui: il “senso di appartenenza e identificazione con il quartiere” (ovvero la percezione di collaborazione e sentirsi protetti all’interno di una rete sociale); la presenza di “locali pubblici e di ritrovo”, i quali avrebbero una funzione rassicurante rispetto alla paura del crimine, alla luce della cospicua presenza di persone che li frequentano e che assumerebbero la funzione di “rete di protezione” e tutela diffusa. A ciò si aggiunge anche la “presenza di persone per strada”, sia che si tratti di persone conosciute (come i vicini di casa) che sconosciute, le quali ricoprirebbero il medesimo ruolo di controllo del territorio in quanto - come sostenuto dalla Jacobs - avere molti occhi sulla strada costituisce uno straordinario antidoto contro il crimine, oltre che un potente collante del senso di comunità (Jacobs, 2009).

Infine, per un approccio integrato in materia di sicurezza urbana, resta il valore fondamentale della presenza delle “forze dell’ordine” che - come osservato dalla *Broken Windows Theory* - contribuirebbe fortemente all’aumento della sicurezza soggettiva tra i cittadini. Infatti, la presenza della polizia a piedi nei quartieri, seppure non contribuisca in maniera “oggettiva” alla diminuzione del tasso di criminalità, agisce a livello della sfera soggettiva, aumentando la sensazione di sicurezza dei residenti. La presenza delle forze dell’ordine risulterebbe, in tal senso, particolarmente efficace rispetto al controllo dei *disorderly people* (mendicanti, tossici, teppisti, ecc.), scoraggiando la loro presenza per strada, possibile causa di microcriminalità urbana (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008).

⁴² Si veda paragrafo 1.4.

Capitolo 3

UNA RICERCA CON LE STUDENTESSE

Nei capitoli precedenti sono state delineate le premesse utili alla comprensione dell'esigenza che fonda la necessità di un aumento del livello di sicurezza delle donne nei contesti urbani. Sono stati, inoltre, offerti gli elementi teorico-metodologici alla comprensione dei processi sociali che sottendono le relazioni interpersonali tra sconosciuti negli spazi pubblici. Il capitolo che segue ha l'obiettivo di descrivere il progetto di ricerca "Vivere e studiare in sicurezza: una ricerca sulla percezione della sicurezza urbana delle studentesse dell'Ateneo di Padova", attraverso l'esplicitazione delle fasi che la caratterizzano, gli obiettivi prefissati, la scelta delle partecipanti e del metodo e, infine, i risultati ottenuti. Più nello specifico, nel corso di tale capitolo si entrerà nel merito della seconda e della terza fase della ricerca, quelle relative - rispettivamente - alla raccolta dei dati, attraverso un questionario sugli indicatori di sicurezza urbana e sociale e alla discussione dei risultati, attraverso la realizzazione di due *focus group*, che hanno visto il coinvolgimento di dieci studentesse dell'Università di Padova.

3.1 Obiettivo della ricerca

La presente ricerca si propone di indagare la percezione della sicurezza negli spazi pubblici secondo una prospettiva di genere. Al fine di perseguire tale obiettivo generale, gli obiettivi specifici proposti sono stati principalmente tre:

- 1) delimitare il contesto di indagine alla popolazione delle studentesse dell'Ateneo di Padova;
- 2) avviare una discussione generativa sul tema della sicurezza urbana, attraverso la tecnica del *focus group*;
- 3) valutare la possibilità di una proposta operativa per il quartiere Arcella.

In riferimento alla cornice teorico-metodologica alla base della ricerca, l'esigenza "sicurezza delle donne nei contesti urbani" è stata inquadrata al livello della comunità tutta, ponendo la responsabilità del fenomeno nell'interazione tra gli attori sociali "uomo" e "donna" nel "palcoscenico" dei contesti urbani. Fondamentali (da prendere in analisi) sono i criteri peculiari che caratterizzano un dato quartiere, quali i fattori culturali, sociali, economici e ambientali del contesto di riferimento. A questi si aggiunge la considerazione

dei processi sociali che sottendono le interazioni tra sconosciuti e che Goffman individua come *disattenzione civile, attenzione incivile, interazione focalizzata, norme, aspettative reciproche...*⁴³.

3.1.1 Perché il quartiere Arcella

Entrando nel merito della struttura della ricerca, il contesto urbano e sociale preso in esame è la città universitaria di Padova, capoluogo della provincia omonima in Veneto, che conta 206.562 abitanti⁴⁴. Al fine di circoscrivere il contesto della ricerca, si è scelto di soffermarsi sulla realtà culturale e urbana del quartiere Arcella - il più antico ed abitato della città.

Il toponimo Arcella è comunemente usato per indicare l'intero agglomerato posto a Nord della stazione di Padova (quartiere 2 Nord Arcella - San Carlo - Pontevigodarzere), pur essendo composto da quartieri che si sono sviluppati in periodi diversi e con peculiarità proprie. “Con i suoi 40.000 abitanti l’Arcella risulta essere il più popoloso tra i quartieri esistenti e soprattutto, grazie alla consistente presenza multi-etnica, acquisisce una valenza particolare agli occhi dei padovani” (Boscatto, 2021) tanto da essere considerata, per le sue peculiarità urbanistiche e artistiche una “città dentro la città” (Ibidem). Da un punto di vista più comunitario, l’Arcella si contraddistingue per la presenza di una trentina di nazionalità differenti dove “una popolazione anziana autoctona convive con quella giovane immigrata o studentesca, dove il mercato dell’affitto risulta più accessibile che in altre zone della città e dove il tessuto commerciale è per la maggior parte gestito da stranieri” (Ciacci & Caldarola, 2015).

Tornando all’obiettivo della ricerca in tema di sicurezza per le donne nei contesti urbani, la scelta del quartiere Arcella di Padova è motivata dalla peculiarità della struttura del quartiere, che ben si presta alle ricerche di tipo qualitativo in ambito di comunità. Basti pensare al “lungo serpentone ferroviario che separa il quartiere Arcella dalla restante parte di Padova” (Sgobba, 2016) che “nell’immaginario collettivo dei residenti ha sempre rappresentato una barriera artificiale” (Ibidem) e alla necessità, nel 2009, della costruzione di una linea tranviaria per permettere il collegamento del quartiere periferico con il centro della città. In secondo luogo, l’Arcella ha assunto un’identità propria alla

⁴³ A tal proposito, si rimanda al Capitolo 2.

⁴⁴ ISTAT. *Bilancio demografico mensile anno 2023 (dati provvisori)*, su www.istat.it.

luce dei fatti storici che l'hanno caratterizzata. Con l'inaugurazione del cavalcavia Borgomagno nel 1903 - primo viadotto in calcestruzzo armato realizzato in Italia (Saracini, 2002) - nasce la cosiddetta "Padova nova [...] fulcro di sviluppo demograficamente ed economicamente diverso dal centro storico" (Ibidem) dove, data la strategica vicinanza alla ferrovia, diviene uno spazio favorevole alla costruzione di fabbriche e (di conseguenza) all'insediamento di lavoratori con le loro famiglie. Segue l'edificazione di case a schiera (in stile Decò e Liberty) che attribuisce all'Arcella un aspetto tipico di "città fordista", una "periferia operaia con una concentrazione massiccia delle attività industriali all'interno del tessuto urbano nel quale lavoro e tempo libero condividono i medesimi confini" (Ibidem). È proprio a partire dall'industrializzazione degli anni a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento che l'Arcella sviluppa una sua peculiare identità, che assumerà un carattere ancor più comunitario soprattutto in seguito ai bombardamenti della Seconda guerra mondiale, in cui le bombe rasero al suolo il 90% degli edifici, compresi scuole e cimitero (Saracini, 2002). È alla luce di tali eventi che, storicamente, il carattere identitario dell'Arcella è costituito da residenti che nel tempo hanno dimostrato il loro legame con il territorio, rafforzando i rapporti interni alla comunità, accomunati dallo stesso desiderio di rinascita del proprio quartiere.

Al contempo, il quartiere si caratterizza oggi per la forte presenza etnica, spiegata dal concetto di *superdiversity*, coniato nel 2007 dal sociologo Steven Vertovec per indicare la poliedricità del fenomeno di immigrazione che ha visto una "crescente frammentazione ed espansione delle piccole comunità di immigrati, fra le quali sussistono non solo differenze geografiche, ma anche temporali se si pensa agli stranieri ormai residenti in città da più di 20 anni e pienamente integrati nel tessuto urbano" (Mantovan & Ostanel, 2015). Ciò rende i residenti aperti a continue sfide di inclusione sociale, da cui si misurano la capacità vitale, l'apertura al rinnovamento e la forza culturale della popolazione locale; tutti elementi che non difficilmente suggeriscono l'immagine di una città a sé stante, tanto da coniare l'uso del termine *Arcellanitas*, in evidente parallelo con l'antica *Patavinitas* di gloriosa memoria (Saracini, 2002).

Alla luce di quanto finora descritto, rispetto alla funzione di "rete sociale" della comunità del quartiere Arcella, è possibile comprendere come tale spazio abbia richiamato l'interesse di varie ricerche in ambito di riqualificazione urbana sorte in contrasto alle costruzioni di senso comune sul quartiere, associate al degrado,

microcriminalità e spaccio di droga⁴⁵, “con la consapevolezza che, per raggiungere una nuova identità, serva costruire luoghi dignitosi e accoglienti per l’incontro di queste energie”⁴⁶. Tra le iniziative più note va nominato il *Progetto Hub Arcella 2030*, proposta del Comune di Padova per il bando “Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare”⁴⁷ il quale prevede la rigenerazione di spazi pubblici già esistenti, così da consolidare la centralità di spazi e cluster di servizi che abbiano la funzione di “generatori” della sicurezza urbana. Tra le varie proposte operative previste dal progetto vi è la riqualificazione del piazzale Azzurri d’Italia e di piazza San Carlo Borromeo, con l’obiettivo di limitarne la mobilità di autoveicoli, riducendone i limiti di transito. Ancora, la riqualificazione urbana di via Tiziano Aspetti – via più frequentata, centrale nel quartiere e luogo di acquisti – con l’obiettivo di depavimentare il più possibile gli spazi asfaltati e convertirli in aree verdi⁴⁸.

Altra proposta operativa è quella riguardante la rigenerazione a base culturale dell’edificio ex-Coni, da sostituire con una nuova biblioteca per il quartiere Arcella e nuovi spazi commerciali e sociali per favorire l’incontro intergenerazionale e multietnico tra i cittadini e, ancora, il progetto di prosecuzione del percorso ciclabile da San Bellino a Parco Morandi “per consentire una fruizione più sicura spostando il traffico ciclabile su strade più interne e con un limite di velocità per le auto già disposto da parte del Comune”⁴⁹. Di particolare spicco sono state, inoltre, le iniziative realizzate all’interno del Progetto G124, creato dal Senatore Renzo Piano che ha operato, nel 2019, un primo intervento di micro-cantiere nella parrocchia di San Carlo⁵⁰ favorendo l’accoglienza e l’incontro dei giovani attraverso la costruzione di due aule studio, una zona bar e la modernizzazione del cortile interno e dell’ingresso della parrocchia. Il risultato è stato creare un senso di accoglienza, donare dignità ad ambienti

⁴⁵ G124. (2020, May 26). *Arcella - Padova – G124*. <https://renzopianog124.com/progetti/arcella-padova/>

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Comune di Padova. (2021, March 22). *Progetto hub Arcella 2030*. Consultabile al sito: <https://www.padovanet.it/notizia/20230427/progetto-hub-arcella-2030>.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Il progetto è stato realizzato da Alberto Michielotto, Francesca Memo e Marco Lumini con il tutor Edoardo Narne dell’Università degli Studi di Padova e la collaborazione degli studenti volontari del gruppo IEA MADE del corso di Ingegneria Edile-Architettura. La scheda del progetto è consultabile al sito: <https://renzopianog124.com/progetti/arcella-padova/>

fino ad allora poco sfruttati e rafforzare in tal modo il senso di identità ravvivato dall'arrivo dei giovani.

3.1.2 Perché le studentesse dell'Università di Padova

La scelta di coinvolgere le studentesse dell'Università di Padova si lega alla volontà di offrire una proposta operativa che poggi le sue fondamenta su riflessioni e argomentazioni che derivino direttamente dalle cittadine di genere femminile. Come già ampiamente argomentato nel corso del primo capitolo, l'approccio di genere che si intende adottare alla base della presente ricerca, risponde alla necessità di porre le donne al centro dell'azione entro una progettazione partecipata che richiede il loro coinvolgimento “nelle diverse analisi del contesto, della programmazione e della realizzazione delle misure, per evitare che gli interventi per la sicurezza nelle città diventino un altro strumento di esclusione della popolazione femminile” (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008).

Sulla scia di altri progetti di comunità che hanno adottato l'approccio di genere, primo fra tutti *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*, Progetto realizzato nel 2008 ad opera della Regione Piemonte, la seguente ricerca si propone di “creare condizioni anche fisiche (tipo di marciapiedi, di illuminazione, di segnaletica, di accessibilità, ecc.) che possano indurre sensazioni di maggiore benessere e confidenza con il proprio quartiere e la propria città” (Ibidem). In ultima analisi, adottare un approccio di genere significa porre le donne al centro dell'attenzione per ciò che concerne la sicurezza nelle città e “sviluppare strategie coerenti per la loro sicurezza nell'ambiente urbano”, aumentando (anche) “la possibilità di tutti di vivere meglio” (Ibidem). A tal fine, risulta coerente che la scelta metodologica ricada su partecipanti di genere femminile, sia nella fase di rilevazione dei problemi e dei bisogni, “attraverso un'indagine a tutto campo sulla sicurezza che coinvolga le donne”⁵¹ sia nella fase di

⁵¹ Si veda la seconda fase della ricerca: la progettazione di un questionario rivolto alle studentesse dell'Ateneo di Padova per operare una prima fase di “filtraggio” degli indicatori di sicurezza.

“individuazione di soluzioni”, con la “progettazione partecipata”⁵² (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008).

Oltre a quanto finora espresso, un altro criterio fondamentale nella scelta della popolazione delle studentesse come partecipanti alla ricerca è legato al cospicuo numero di studentesse e studenti iscritti annualmente all’Università di Padova, i quali (ad oggi) raggiungono e superano la cifra di 70.000⁵³, su un totale di 206.562⁵⁴ residenti (registrati nel 2023). Tra le studentesse, sono – inoltre - varie le adesioni a collettivi femministi che hanno a cuore le questioni di genere, come “*Non Una di Meno*”, movimento per l’emancipazione femminile nato a Roma con l’obiettivo di “discutere di indipendenza economica e promuovere la cittadinanza delle ambizioni di tutte, lottando per l’autodeterminazione, la salute, la libertà di scelta, il lavoro, il welfare, l’educazione, le vere pari opportunità” (Degl’Innocenti, 2017), *Sessfem*, il “Laboratorio sulla Sessualità Femminile” e, ancora, il centro sociale e culturale in Piazzetta Gasparotto, *Spazio Stria*⁵⁵.

3.1.3 Disegno di ricerca

Di seguito verrà descritto il disegno della presente ricerca, attraverso l’esplicitazione delle fasi che la compongono e che ne hanno guidato la scelta degli strumenti. A tal fine, la ricerca è stata strutturata seguendo tre fasi distinte:

1) Ricerca bibliografica e sitografica di contributi presenti in letteratura in ambito di psicologia urbana, geografia urbana e psicologia sociale, orientati all’individuazione di indicatori urbani e sociali (marcatori di sicurezza)⁵⁶. Tale fase di “esigenza” è stata perseguita nel corso del Capitolo 1 (in cui è stata presentata la premessa alla base della ricerca) e del Capitolo 2 (in cui è stata delineata la cornice teorico-metodologica di riferimento).

⁵² Si veda la terza fase della ricerca: utilizzo del *focus group* per esplorare il tema della sicurezza urbana attraverso le argomentazioni riportate dalle studentesse.

⁵³ Università degli studi di Padova. *Profilo dell’Ateneo*. <https://www.unipd.it/profilo-ateneo>.

⁵⁴ ISTAT. *Bilancio demografico mensile anno 2023 (dati provvisori)*, su www.istat.it.

⁵⁵ Di questi ultimi si entrerà maggiormente nel merito nel corso del paragrafo 3.3.1.

⁵⁶ A tal proposito, è stata utilizzata come riferimento la definizione presente nell’art. 4 del decreto-legge 14/2017 (convertito in Legge 48/2017) che definisce la sicurezza urbana quale “Bene pubblico afferente alla vivibilità e la decoro delle città, da realizzarsi attraverso interventi di riqualificazione delle aree e dei siti degradati, di eliminazione dei fattori di marginalità e di esclusione sociale, di prevenzione della criminalità, in particolare di quella predatoria, di promozione della cultura del rispetto della legalità, nonché di affermazione di più elevati livelli di coesione sociale e civile” (*Linee guida per l’attuazione della sicurezza urbana*. Conferenza Stato-città ed autonomie locali, 20 febbraio 2017).

2) Progettazione e diffusione di un questionario sugli indicatori di sicurezza urbana al fine di operare una fase di “filtraggio” dei 16 indicatori, distinguendo i “più importanti” e i “meno importanti” per la sicurezza urbana. La seconda fase della ricerca verrà mostrata nel corso del presente capitolo, attraverso la descrizione dei risultati del questionario⁵⁷.

3) Discussione dei risultati del questionario mediante *focus group* con l’obiettivo di esplorare il tema della sicurezza urbana e indagare le argomentazioni a supporto della classifica degli indicatori di sicurezza. La terza fase della ricerca verrà mostrata nel corso del presente capitolo, attraverso la descrizione dei risultati dei *focus group*⁵⁸.

Il *focus group* (letteralmente “gruppo di focalizzazione”) è una tecnica di analisi qualitativa, caratterizzata per il suo largo impiego tra le scienze sociali, accanto al sondaggio e all’analisi testuale (Corrao, 2005). In linea generale si tratta di un gruppo di discussione formato da partecipanti selezionati dai ricercatori per discutere e commentare, a partire dalla propria personale esperienza, l’argomento oggetto di studio della ricerca. In quanto tecnica di ricerca, il *focus group* utilizza la discussione guidata come mezzo da cui trarre ricchi dettagli di esperienze complesse vissute personalmente dai partecipanti. Tenzialmente, il metodo del *focus group* è utilizzato quando⁵⁹:

- la conoscenza su un dato argomento è inadeguata; dunque, si valuta utile raccogliere opinioni sul tema per poter elaborare un questionario pertinente e valido;
- l’argomento in esame è complesso e comprende un certo numero di variabili; in tal caso un focus group consente al ricercatore di concentrare tempo e risorse sulle variabili più rilevanti per lo studio;
- i risultati di un’indagine quantitativa sono ambigui o fuorvianti e le valutazioni statistiche richiedono chiarimenti, elaborazioni ed argomentazioni aggiuntive. A questo proposito, un focus group può essere impiegato prima, in concomitanza o dopo uno studio quantitativo, oppure separatamente per esplorare fenomeni complessi per cui la sola ricerca quantitativa risulta limitante.

⁵⁷ Si veda paragrafo 3.2.

⁵⁸ Si veda paragrafo 3.3.

⁵⁹ Powell, R. A., & Single, H. M. (1996). Focus groups. *International Journal for Quality in Health Care*, 8(5), 499-504.

Per quanto riguarda la scelta dei partecipanti, è necessario che gli individui abbiano caratteristiche comuni e pertinenti rispetto all'oggetto di studio. Nella forma "tradizionale" di focus group, il numero di partecipanti coinvolti varia da 6 a 12, preferibilmente estranei tra di loro, poiché "l'anonimato incoraggia la libera espressione di quelle che potrebbero essere opinioni personali critiche ed esperienze negative"⁶⁰. La sessione ha una durata compresa generalmente tra i 90 e i 120 minuti, guidata da un moderatore/moderatrice che "incoraggia il libero flusso delle idee" entro una discussione non-strutturata (o strutturata in modo lieve) (Acocella, 2008). Diverse sono le varianti di focus group che si possono condurre, tra queste:

- mini: con 4 o 5 persone;
- a due vie: un focus group osserva un altro focus group e discute sulle interazioni e sulle conclusioni osservate;
- a distanza o online: funziona come un focus group tradizionale ma si svolge a distanza utilizzando piattaforme di videoconferenza, quindi pc e internet. In questo caso la partecipazione è limitata di solito a 6-8 persone che condividono risposte sui loro monitor o le espongono a voce guidate dal moderatore;
- con un moderatore partecipante: uno o più partecipanti fanno temporaneamente le veci del moderatore;
- con moderatori duellanti: due moderatori assumono posizioni opposte sullo stesso argomento;
- in teleconferenza: vengono utilizzati dispositivi di teleconferenza.

Tra le tipologie di focus group, vanno distinti i "focus group a scopo confermativo", dai "focus group a scopo esplorativo". Il primo, come sostenuto da Cardano, è caratterizzato da "un'alta direttività nella conduzione e da un'alta strutturazione della traccia" (Cardano, 2003); quest'ultimo viene condotto solitamente quando si vogliono controllare alcune ipotesi di ricerca o l'appropriatezza degli asserti descrittivi prodotti dal ricercatore. Segue che la traccia sia redatta accuratamente e in modo dettagliato e la conduzione finalizzata ad affrontare questioni prestabilite. Diversamente, i "focus group a scopo esplorativo" sono caratterizzati da una bassa

⁶⁰ Ibidem.

direttività nella conduzione e da una bassa strutturazione della traccia e condotti nel caso di ricerche esplorative, per acquisire informazioni su fenomeni poco noti. In questo caso la discussione del gruppo avrà una forma auto-gestita e l'intervento del moderatore limitato.

Nel corso del paragrafo 3.3 si entrerà maggiormente nel merito della scelta della variante "mini" di *focus group* per la presente ricerca, nonché dell'adozione della tipologia "a scopo confermativo".

3.2 Seconda fase: un questionario sugli indicatori di sicurezza

La seconda fase della ricerca nasce con l'obiettivo di progettare e diffondere un questionario sugli indicatori di sicurezza, al fine di operare una fase di "filtraggio" dei 16 indicatori, distinguendo i "più importanti" e i "meno importanti" per la sicurezza urbana. Il questionario era diviso in due sezioni: una sezione relativa alle caratteristiche sociodemografiche delle partecipanti e una sezione relativa agli indicatori di sicurezza urbana e sociale, precedute dalla sezione relativa all'informativa al trattamento dei dati personali ai fini della ricerca. Il tempo di compilazione previsto è stato mediamente di 5-15 minuti.

La compilazione è stata rivolta esclusivamente a partecipanti di genere femminile, studentesse presso l'Università degli Studi di Padova. Per la costruzione del questionario si è scelto l'utilizzo della piattaforma *Qualtrics* - software per sondaggi online - e la diffusione è avvenuta tramite l'utilizzo di social (*Facebook* e *Instagram*), applicazioni di messaggistica (*WhatsApp* e *Telegram*) e passaparola. Inoltre, è stato valutato utile la stampa e la diffusione dei QR code relativi al questionario, introdotti strategicamente dal testo "*Quanto ti senti sicura per strada?*" i quali sono stati diffusi nei maggiori luoghi di frequentazione delle studentesse (aule studio, biblioteche, bar e negozi). Il questionario è stato divulgato nel mese di luglio 2023 e aperto per un totale di 15 giorni (dal 17 al 31 luglio) ottenendo un totale di 80 rispondenti.

La sezione relativa alle caratteristiche sociodemografiche prevedeva le seguenti domande, pertinenti con l'obiettivo della ricerca: età; corso di studi frequentato; numero di abitanti del proprio comune di domicilio; quartiere di domicilio a Padova; durata della permanenza nella città di Padova; percezione di conoscenza della città; percezione di poter fare affidamento su conoscenze nella città; luoghi maggiormente frequentati.

3.2.1 Gli indicatori di sicurezza urbana e sociale

In riferimento agli indicatori di sicurezza urbana e sociale presentati nel corso del paragrafo 2.3, sono stati selezionati 16 indicatori considerati predittivi della sicurezza urbana e raggruppati in 4 distinti macro - temi. Per ciascuno di essi è stata elaborata una definizione con l'obiettivo di favorirne la comprensione e consentirne la distinzione.

3.2.1.1 Macro-tema: Sociale

“Tutti quegli indicatori che implicano il coinvolgimento di attori sociali, impegnati in interazioni più o meno focalizzate, le quali concorrono a generare un'aspettativa rispetto a possibili ricadute critiche della propria e dell'altrui condotta in pubblico”.

Tra questi sono da intendere indicatori come la compagnia di persone conosciute (amici; amiche; partner; familiari); la presenza di persone sconosciute nel quartiere (vicini che portano a spasso il cane; madri con passeggini; adolescenti in gruppo); la conoscenza dei commercianti e dei vicini di casa (conoscenza degli orari di apertura e chiusura dei locali; conoscenza delle abitudini dei vicini). In tal senso, anche l'uso dei dispositivi elettronici rientrerebbe in tale categoria, in quanto utilizzare lo smartphone per effettuare chiamate a persone conosciute o utilizzarlo per ascoltare la musica con le cuffiette suggerisce, rispettivamente, un significato di “connessione” e di “isolamento” dalle interazioni sociali.

SOCIALE
1. COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE: a) amici; b) amiche; c) partner; d) familiari.
2. RAPPORTI DI VICINATO/QUARTIERE: a) conoscenza dei commercianti; b) frequentazione dei locali del quartiere; c) conoscenza delle abitudini/orari dei vicini di casa; d) conoscenza degli orari di apertura e chiusura dei locali.

3. CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE:

- a) anziani che chiacchierano al bar o seduti su panchine;
- b) vicini che portano a spasso il cane;
- c) madri con passeggini;
- d) adolescenti in gruppo;
- e) bambini che giocano nei parchi.

4. DISPOSITIVI ELETTRONICI:

- a) auricolari/cuffie per ascoltare musica;
- b) smartphone per avviare una chiamata/videochiamata ad amici/familiari.

Figura 1 – Macro-tema “Sociale”

3.2.1.2 Macro-tema: Caratteristiche fisiche o strutturali del quartiere

“Tutti quegli indicatori strutturali del quartiere che concorrono a dare forma e limite allo spazio pubblico, contribuendo ad aumentare la percezione di sicurezza urbana, agevolando la fruibilità, la conoscenza e l’utilizzo dello stesso”.

Tra questi sono da intendere ad esempio l’illuminazione pubblica, al quale contribuirebbe ad aumentare la percezione di controllo del territorio e la conoscenza dello stesso; tutti quegli elementi di arredo urbano, come la presenza di panchine, contenitori per rifiuti, aiuole, parchi pubblici e strade alberate; la segnaletica stradale (semafori, segnali turistici); la planimetria del quartiere (presenza di marciapiedi piuttosto che di rotonde o incroci) e le zone di sosta e di scorrimento dei mezzi pubblici (es: fermata del tram/autobus) che permetterebbero di agevolare la fruibilità del territorio.

CARATTERISTICHE FISICHE O STRUTTURALI DEL QUARTIERE

5. ILLUMINAZIONE PUBBLICA:

- a) lampioni;
- b) lampade;
- c) torri faro;
- d) fari.

**6. ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO,
MANUTENZIONE DELLE STRADE:**

- a) panchine;
- b) dissuasori di velocità;
- c) rastrelliere per bici;
- d) contenitori per rifiuti;
- e) fioriere;
- f) strade alberate;
- g) aiuole;
- h) parchi pubblici

7. SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE:

- a) segnali stradali;
- b) segnali turistici;
- c) mappa del quartiere;
- d) marciapiedi;
- e) attraversamenti pedonali;
- f) rotonde;
- g) incroci;
- h) semafori.

8. ZONE DI SOSTA E DI SCORRIMENTO DEI MEZZI PUBBLICI:

- a) fermate dell'autobus;
- b) fermate del tram.

Figura 2 – Macro-tema “Caratteristiche fisiche o strutturali del quartiere”

3.2.1.3 Macro-tema: Istituzioni

“Tutti quegli indicatori che fanno riferimento a norme codificate nella regolazione del comportamento in pubblico e nel mantenimento del patto sociale, attraverso l’esplicitazione di diritti e doveri la cui violazione determina il rischio di un ammonimento o una sanzione”.

Tra questi rientrerebbero le “figure” istituzionali come gli agenti di polizia, i carabinieri, i vigili urbani, ma anche i custodi dei condomini e gli agenti della vigilanza non armata, che permetterebbero un occhio esterno di controllo del territorio. Inoltre, con il termine “istituzioni” sono da intendere anche i “dispositivi” istituzionali come le videocamere di sorveglianza poste agli ingressi degli edifici pubblici e delle attività commerciali e i “luoghi” istituzionali che richiamerebbero al rispetto di regole condivise,

incorrendo nel rischio di sanzioni, come le scuole/biblioteche università; ospedali; chiese/oratori.

ISTITUZIONI
9. FORZE DELL'ORDINE: a) caserma dei carabinieri; b) volante della polizia; c) vigili urbani; d) agenti della polizia locale in servizio; e) custodi nei condomini; f) vigilanza non armata.
10. SISTEMI DI SORVEGLIANZA: a) presenza di videocamere agli ingressi degli edifici pubblici.
11. LUOGHI DI CULTO, DI INTRATTENIMENTO E DI ISTRUZIONE: a) chiese/oratori; b) biblioteche/scuole/università c) ospedali; d) centri benessere/estetici; e) palestre; f) musei/cinema/teatri.

Figura 3 – Macro-tema “Istituzioni”

3.2.1.4 Macro-tema: Luoghi e servizi pubblici/privati

“Tutti quegli indicatori che si riferiscono a strutture pubbliche e private presenti nel quartiere, che implicano la possibilità di intrattenere scambi relazionali regolati dalla funzione sociale e dalla gestione organizzativa della struttura stessa”.

In questa categoria sono da intendere, ad esempio, la presenza di attività commerciali (negozi di abbigliamento; bar/ristoranti; centri commerciali) che consentirebbero una maggiore percezione di sicurezza legata alla funzione sociale delle strutture; così come la presenza di abitazioni private, che suggerirebbero un ambiente residenziale controllato dagli abitanti degli edifici. Ancora, la presenza dei servizi igienici pubblici nella città - specialmente se pensati per le donne, per le mamme e per persone con ridotta mobilità - andrebbero a suggerire l'inclusione delle cittadine nella presa in carico di alcune loro esigenze. Infine, i mezzi di trasporto (sia pubblici che privati)

implicherebbero una maggiore possibilità di spostamento per le donne all'interno del contesto urbano.

LUOGHI E SERVIZI PUBBLICI/PRIVATI
12. ATTIVITÀ COMMERCIALI: a) negozi di abbigliamento; b) negozi di vendita all'ingrosso; c) bar/ristoranti; d) alimentari; e) centri commerciali.
13. ABITAZIONI PRIVATE: a) villette a schiera con giardini; b) cancelli con grate che permettono di vedere dentro la proprietà; c) presenza di cane da guardia.
14. SERVIZI IGIENICI PUBBLICI: a) servizi riservati alle mamme (per permettere l'allattamento, cambio pannolini); b) servizi a persone con ridotta mobilità.
15. MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI: a) tram; b) autobus.
16. MEZZI DI TRASPORTO PRIVATI: a) bicicletta; b) monopattino; c) automobile; d) scooter.

Figura 4 – Macro-tema “Luoghi e servizi pubblici/privati”

Le domande relative a questa sezione sono state tre: due a risposta breve e una scala *Likert* a 5 punti di tipo accordo/disaccordo. Nella Domanda 1 e Domanda 2 era chiesto di operare (rispettivamente) una classifica dei tre indicatori percepiti come “più importanti” per la sicurezza urbana e dei tre indicatori percepiti come “meno importanti”, specificando – per ciascun indicatore selezionato – l'elemento principale. Ad esempio, per l'indicatore “MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI”, era possibile scegliere tra a) tram e b) autobus, oppure “altro” specificando il tipo di elemento. La Domanda 3

prevedeva di indicare, su una scala *Likert* a 5 punti (1 per niente d'accordo - 5 pienamente d'accordo) quanto ciascuno dei 16 indicatori contribuisse ad aumentare la percezione di sicurezza urbana.

3.2.2 Risultati - caratteristiche delle partecipanti

Di seguito verranno mostrati i risultati della prima sezione del questionario, quella relativa alle “caratteristiche delle partecipanti”.

1. Età media delle rispondenti: 24 anni
2. Corso di laurea (triennale, magistrale o a ciclo unico)

Come si può evincere dalla Figura 5, le rispondenti appartenevano prevalentemente ad un corso di laurea magistrale (60%), seguito dai corsi triennali (30%) e da corsi a ciclo unico (10%).

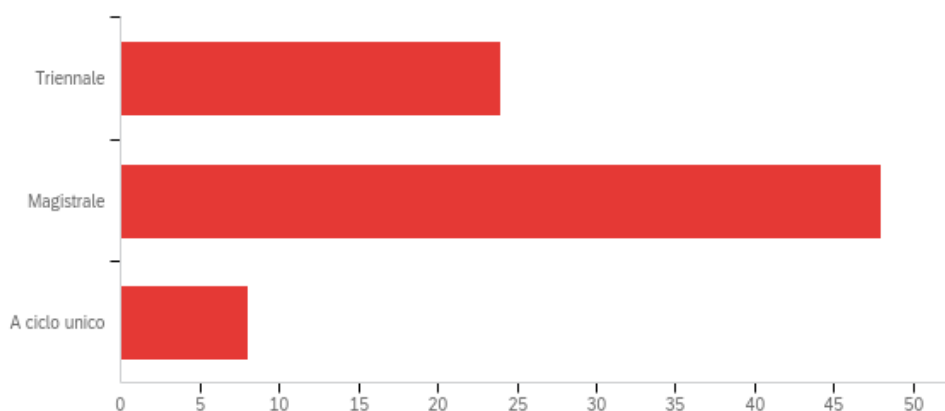


Figura 5 - Corso di laurea

- Corsi di laurea triennale

Delle 24 studentesse appartenenti ad un corso di laurea triennale, 22 hanno specificato il tipo di corso. Come si può notare dalla Figura 6, la maggior parte delle rispondenti proveniva da un corso di laurea triennale in Scienze Psicologiche⁶¹ (23%) e, a parità di voti, da un corso di Ingegneria⁶² (23%).

⁶¹ Scienze Psicologiche Sociali e del Lavoro; Scienze Psicologiche Cognitive e Psicobiologiche e Scienze Psicologiche dello sviluppo, della Personalità e delle Relazioni interpersonali.

⁶² Ingegneria chimica e dei materiali; Ingegneria aerospaziale; Ingegneria per l'ambiente e il territorio.

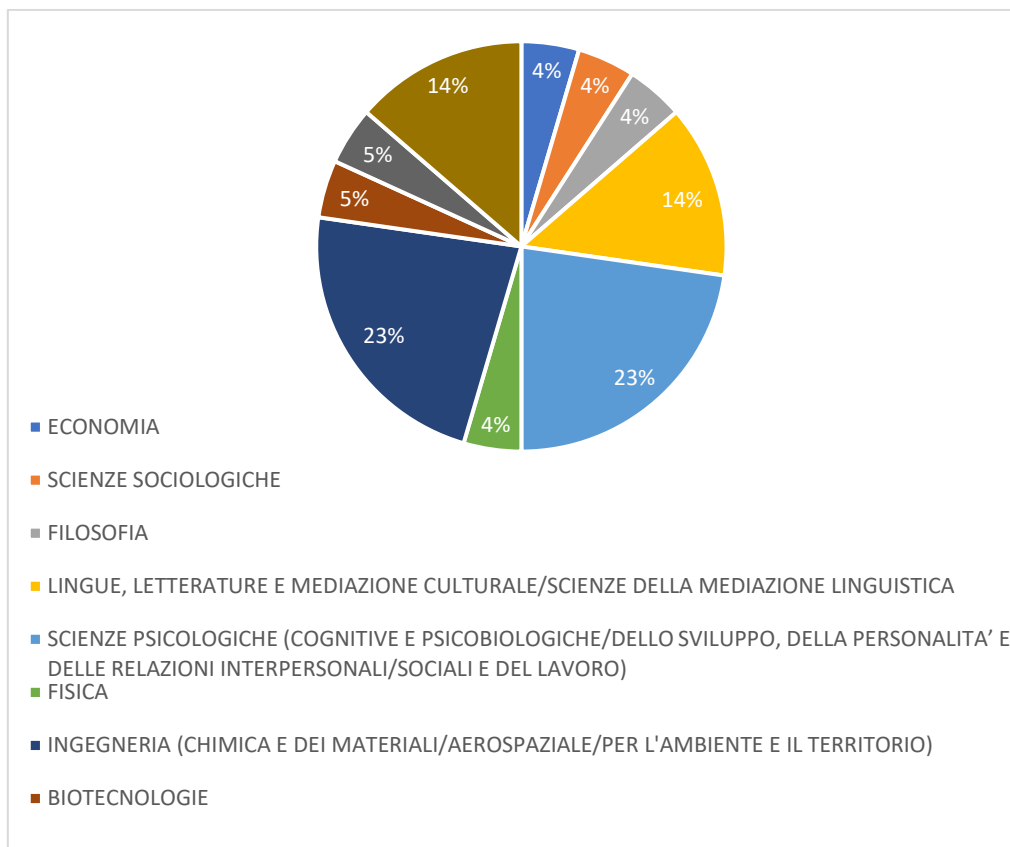


Figura 6 - Corsi di laurea triennale

- Corsi di laurea magistrale

Delle 48 studentesse appartenenti ad un corso di laurea magistrale, 47 hanno specificato il tipo di corso. Come si può notare dalla Figura 7, le rispondenti provenivano principalmente dal corso di laurea magistrale in Psicologia, Sociale, del Lavoro e della Comunicazione (39%), seguito dal 19% di studentesse del corso di Psicologia dello Sviluppo e dell'Educazione.



Figura 7 - Corsi di laurea magistrale

- Corsi di laurea a ciclo unico

Per quanto riguarda le 8 rispondenti appartenenti ai corsi di laurea a ciclo unico, la Figura 8 mostra, tra i dati significativi, una maggioranza del 50% del corso di Giurisprudenza, seguito dal 37% del corso di Medicina e Chirurgia.

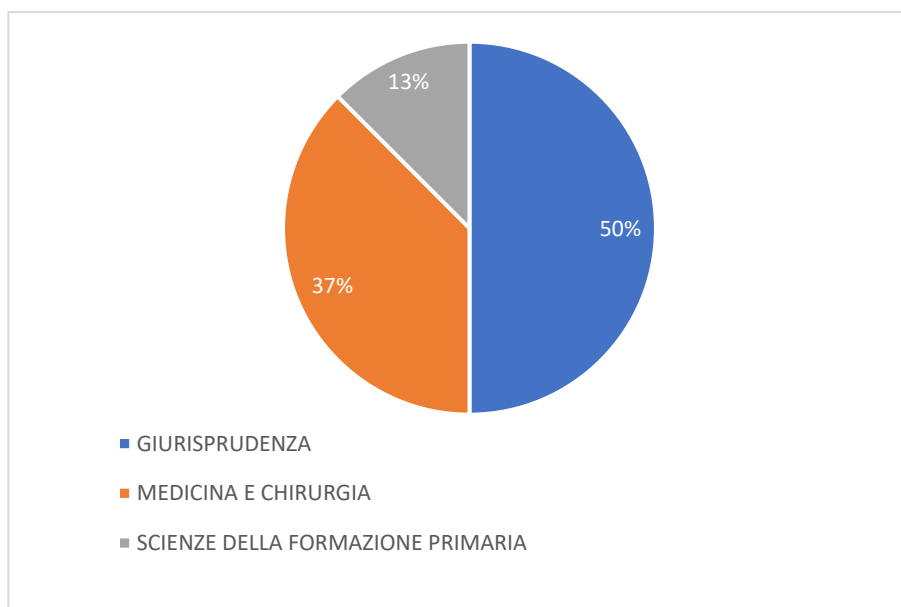


Figura 8 - Corsi di laurea a ciclo unico

3. Studentesse che abitano a Padova

Come si può notare dalla Figura 9, la netta maggioranza delle studentesse rispondenti al questionario (87,50%) era domiciliata nella città di Padova, in confronto ad un 12,50% rappresentato dalle studentesse pendolari, domiciliate presso comuni limitrofi alla città universitaria.

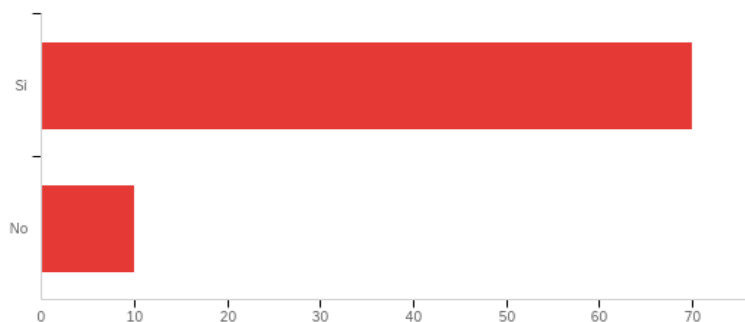


Figura 9 - Abitanti a Padova

- Quartieri di vita a Padova

La Figura 10 mostra i quartieri di provenienza delle 70 rispondenti che abitano a Padova. Come si può notare, il quartiere Arcella si configura come il più abitato, con un totale di 13 studentesse, seguito dalla zona del Centro, abitata da 11 studentesse.

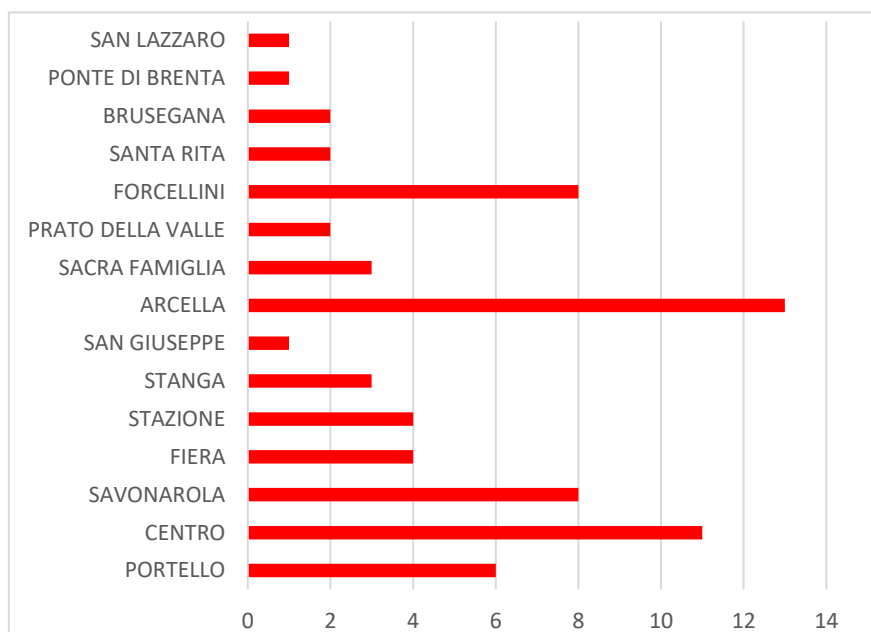


Figura 10 – Quartieri di vita a Padova

- Da quanto tempo

Dalla Figura 11 emerge che, delle 70 studentesse abitanti a Padova, la maggioranza (52) è domiciliata nella città entro un periodo compreso tra 1 e 5 anni. Risultato coerente con il dato della Domanda 2, secondo cui la maggior parte delle rispondenti appartiene ad un corso di laurea magistrale.

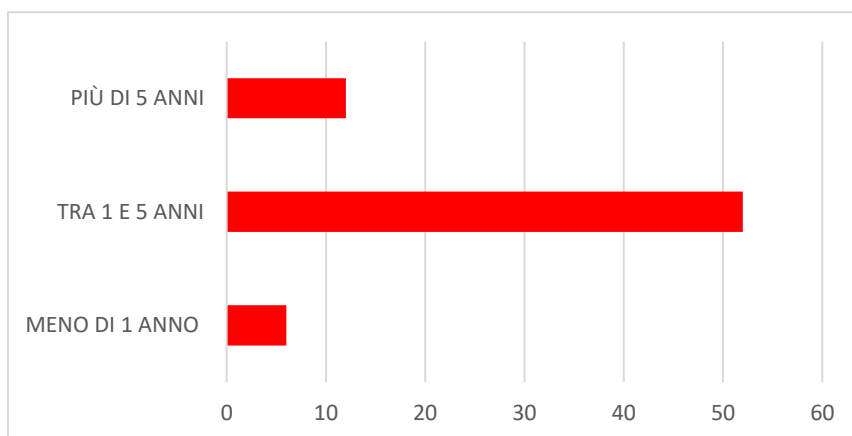


Figura 11 – Da quanto tempo

4. Conoscenza della città

In riferimento alla domanda “*Su una scala da 1 a 10 quanto sente di conoscere la città di Padova?*” (1 = pochissimo; 10 = moltissimo) i risultati mostrano una percezione di conoscenza della città di Padova indicata dal valore della media = 6.66, leggermente sopra la sufficienza.

Minimo	Massimo	Media	Deviazione std	Varianza	Conteggio
2.00	10.00	6.66	1.52	2.32	80

Figura 12 – Conoscenza della città

5. Conoscenze o amicizie nella città

In riferimento alla domanda “*Su una scala da 1 a 10, quanto direbbe di poter fare affidamento su conoscenze o amicizie nella città di Padova?*” (1 = pochissimo; 10 = moltissimo) i risultati mostrano un valore della media = 7.65. Il valore indica che le

studentesse percepiscono di poter fare affidamento su conoscenti o amici più di quanto sentano di conoscere la città universitaria.

Minimo	Massimo	Media	Deviazione std	Varianza	Conteggio
1.00	10.00	7.65	1.55	2.41	79

Figura 13 – Conoscenze o amicizie nella città

6. Luoghi maggiormente frequentati

Alla domanda a risposta multipla “Indichi, tra le seguenti opzioni, quali sono i luoghi che frequenta maggiormente” - dove era possibile indicare più di una risposta - i risultati mostrano una maggioranza del 42.17% di “aule studio, biblioteche, musei e università”, seguito dal 31.33% di “pub, locali di vita notturna”.

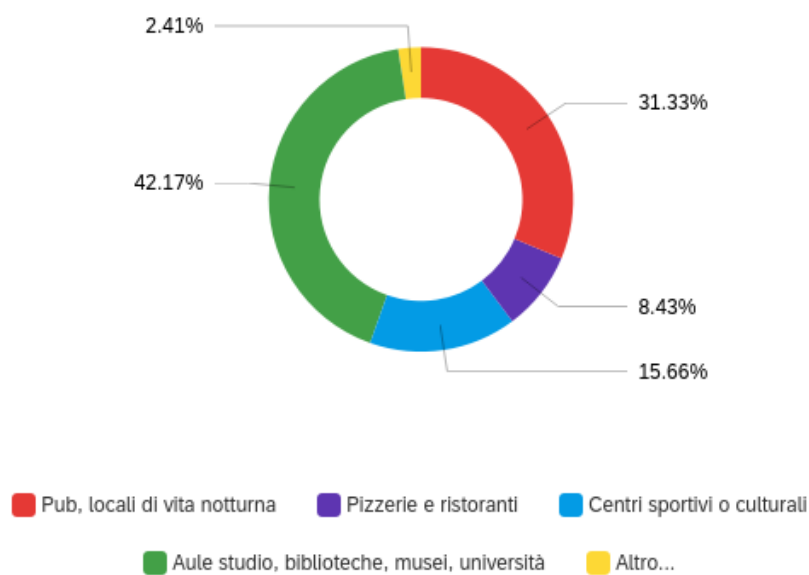


Figura 14 - Luoghi maggiormente frequentati

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva relativa alle caratteristiche delle partecipanti al questionario.

CORSO DI LAUREA	Percentuale	Tipo di corso				
TRIENNALE	30% (24/80)	<ul style="list-style-type: none"> • Scienze psicologiche (23%) • Ingegneria (23%) 				
MAGISTRALE	60% (48/80)	Psicologia sociale, del lavoro e della comunicazione (39%)				
CICLO UNICO	10% (8/80)	Giurisprudenza (50%)				
ABITANTI A PADOVA	Percentuale	Quartiere di vita a Padova		Da quanto tempo		
	87,50% (70/80)	<ul style="list-style-type: none"> • Arcella (13) • Centro (11) 		Tra 1 e 5 anni (52/70)		
	Minimo	Massimo	Media	Dev. Std	Varianza	Conteggio
CONOSCENZA DELLA CITTÀ	1.00	10.00	6.66	1.52	2.32	80
AMICIZIE NELLA CITTÀ	1.00	10.00	7.65	1.55	2.41	79
LUOGHI MAGGIORMENTE FREQUENTATI	Percentuale	Tipo di luogo				
	42,17%	Aule studio, biblioteche, musei e università				
	31,33%	Pub, locali di vita notturna				

Figura 15 – Tabella riassuntiva caratteristiche delle partecipanti al questionario

3.2.3 Risultati - indicatori di sicurezza urbana e sociale

Nel presente paragrafo verranno descritti i risultati della seconda sezione del questionario, quella relativa agli indicatori di sicurezza urbana e sociale.

- Domanda 1: indicatori più importanti nel favorire la sicurezza urbana

La prima domanda del questionario chiedeva di stimare una classifica dei primi tre indicatori di sicurezza urbana e sociale considerati dalle rispondenti come “più importanti”. Nello specifico era richiesto di indicare con il numero 1 l’indicatore al primo posto in ordine di importanza, con il numero 2 l’indicatore al secondo posto e con il numero 3, quello al terzo. Per ognuno dei tre indicatori classificati era, inoltre, richiesto di specificare l’elemento preferito, indicando la lettera relativa all’elemento

corrispondente. Ad esempio, per l'indicatore "FORZE DELL'ORDINE" era possibile scegliere tra a) caserma dei carabinieri; b) volante della polizia; c) vigili urbani; d) agenti della polizia locale in servizio; e) custodi nei condomini; f) vigilanza non armata oppure "altro", specificando l'elemento considerato.

Di seguito, in Figura 16, è riportata la tabella riassuntiva comprendente gli indicatori selezionati - dalle rispondenti - come più importanti nel favorire la sicurezza urbana.

CLASSIFICA	INDICATORE	ELEMENTO	FREQUENZA	
			PARZIALE	TOTALE
1° (primo)	COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE	a) amici	35	35
2° (secondo)	ILLUMINAZIONE PUBBLICA	a) lampioni	16	44
	CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE	b) vicini che portano a spasso il cane c) madri con passeggini	15	
	DISPOSITIVI ELETTRONICI	b) smartphone per avviare una chiamata/videochiamata ad amici/familiari	13	
3° (terzo)	ILLUMINAZIONE PUBBLICA	a) lampioni	15	15

Figura 16 – Indicatori più importanti

Come è possibile osservare dalla tabella, l'indicatore nettamente favorito (dunque scelto come più importante) è "COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE", con 35 voti. Più nello specifico, la Figura 17 mostra che l'elemento scelto con maggior frequenza (16 risposte) è a) amici di genere maschile; in confronto alle alternative b) amiche (8 risposte), c) partner (6 risposte) e d) familiari (5 risposte).

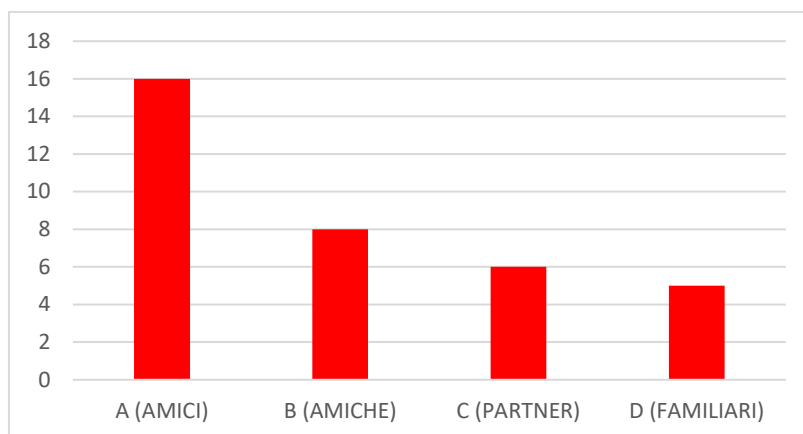


Figura 17 – Elementi “Compagnia di persone conosciute”

Al secondo posto in ordine di importanza, emerge l'indicatore “ILLUMINAZIONE PUBBLICA” con un totale di 16 voti, dove 15 studentesse hanno espresso la loro preferenza sul tipo di elemento che è risultato essere a) lampioni (15/15 risposte). È, altresì, da segnalare - con un totale di 15 voti - l'indicatore “CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE” di cui 13 studentesse su 15 hanno espresso la preferenza rispetto all'elemento. I risultati (Figura 18) mostrano che gli elementi più votati sono stati a parimerito b) vicini che portano a spasso il cane (4 risposte) e c) madri con passeggini (4 risposte).

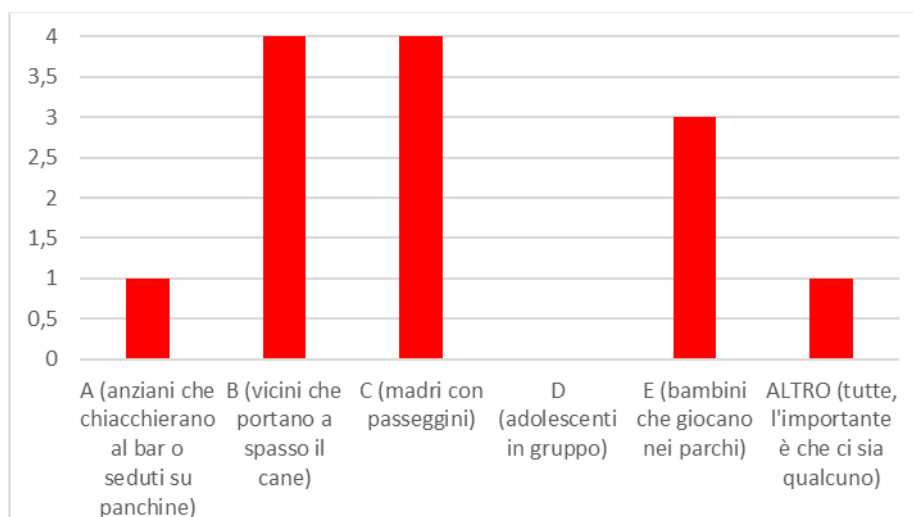


Figura 18 – Elementi “Caratteristiche della popolazione del quartiere”

Altro indicatore di sicurezza più votato al secondo posto in ordine di importanza è “DISPOSITIVI ELETTRONICI”, con un totale di 13 voti. Come si evince dalla Figura

19, delle 10 rispondenti che hanno espresso la loro preferenza sull'elemento, 9 hanno indicato l'alternativa b) smartphone per avviare una chiamata/videochiamata ad amici/familiari, rispetto ad una sola rispondente per l'alternativa a) auricolari/cuffie per ascoltare la musica.

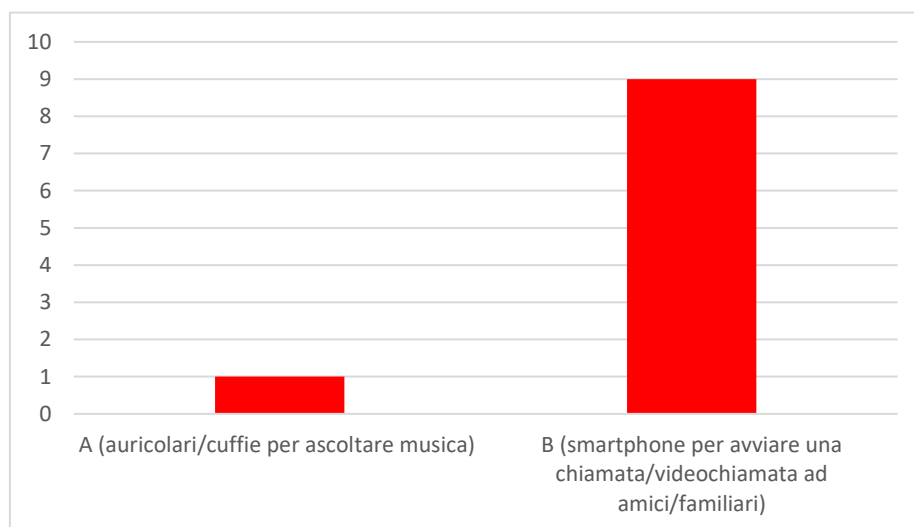


Figura 19 – Elementi “Dispositivi elettronici”

Per quanto riguarda gli indicatori maggiormente votati in terza posizione, emerge nuovamente l'indicatore “ILLUMINAZIONE PUBBLICA” con un totale di 15 risposte. Ancora una volta l'elemento favorito dalle 13 studentesse che hanno espresso la loro preferenza, è a) lampioni (13/13 risposte).

- Domanda 2: Indicatori meno importanti nel favorire la sicurezza urbana

La seconda domanda del questionario chiedeva di stimare una classifica dei primi tre indicatori di sicurezza urbana e sociale considerati dalle rispondenti come “meno importanti”. Nello specifico era richiesto di indicare con il numero 3 l'indicatore al terzultimo posto in ordine di importanza, con il numero 2 l'indicatore al penultimo posto e con il numero 1 l'indicatore all'ultimo posto. Per ognuno dei tre indicatori classificati era, inoltre, richiesto di specificare l'elemento (considerato meno importante), indicando la lettera relativa all'elemento corrispondente. Ad esempio, per l'indicatore “FORZE DELL'ORDINE” era possibile scegliere tra a) caserma dei carabinieri; b) volante della polizia; c) vigili urbani; d) agenti della polizia locale in servizio; e) custodi nei condomini; f) vigilanza non armata oppure “altro”, specificando l'elemento considerato.

Di seguito, in Figura 20, è riportata la tabella riassuntiva comprendente gli indicatori selezionati - dalle rispondenti - come “meno importanti” nel favorire la sicurezza urbana.

CLASSIFICA	INDICATORE	ELEMENTO	FREQUENZA	
			PARZIALE	TOTALE
3° (terzultimo)	SISTEMI DI SORVEGLIANZA	a) videocamere agli ingressi degli edifici pubblici	11	11
2° (penultimo)	ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE	b) dissuasori di velocità	15	25
		a) panchine h) parchi pubblici		
1° (ultimo)	SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE	b) segnali turistici	10	31
	ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE	e) fioriere	13	
		g) aiuole		
	SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE	f) rotonde	9	
	ABITAZIONI PRIVATE	a) villette a schiera con giardini	9	

Figura 20 – Indicatori meno importanti

Come è possibile osservare dalla tabella, l’indicatore maggiormente votato in terzultima posizione è stato “SISTEMI DI SORVEGLIANZA”, con un totale di 11 risposte. Nello specifico, l’elemento corrispondente, ritenuto meno importante è stato a) videocamere agli ingressi degli edifici pubblici (11/11 risposte).

In penultima posizione in ordine di importanza emerge l’indicatore “ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE” con un totale di 15 voti. Come si evince dalla Figura 21, l’elemento

maggiormente selezionato (come meno importante per la sicurezza urbana) è stato b) dissuasori di velocità (4 risposte), seguito da a) panchine (3 risposte) e h) parchi pubblici (3 risposte). Considerando le frequenze registrate per ciascun elemento si osserva, in generale, una omogeneità nella scelta degli otto elementi, da parte delle rispondenti. Ciò suggerisce una difficoltà nel distinguere un elemento effettivamente predominante rispetto agli altri, tale da poterli considerare tutti e otto come “trascurabili” ai fini della sicurezza urbana.

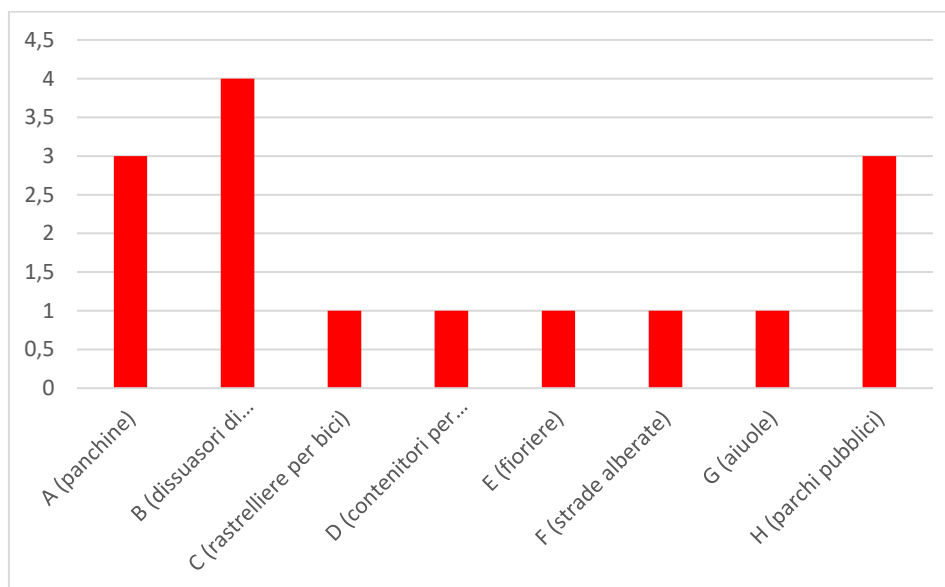


Figura 21 – Elementi “Arredo urbano, architettura del paesaggio, manutenzione delle strade”

Altro indicatore da segnalare in penultima posizione è “SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE” con un totale di 10 voti, dove l’elemento maggiormente selezionato (come meno importante) è stato b) segnali turistici.

Infine, tra gli indicatori scelti più frequentemente in ultima posizione in ordine di importanza emerge nuovamente - con 13 voti - l’indicatore “ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE” dove gli elementi selezionati come “meno importanti” sono e) fioriere e g) aiuole, entrambe con 3 voti⁶³. A conferma di quanto espresso precedentemente, anche qui gli elementi

⁶³ Il totale di voti per l’indicatore “ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE” è stato di 13. Invece, le studentesse che hanno espresso la loro preferenza rispetto all’elemento sono state 11.

dell'indicatore “ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE” sono stati scelti in modo per lo più omogeneo (si veda Figura 22). Ciò suggerisce nuovamente una difficoltà nell'individuare un elemento effettivamente predominante rispetto agli altri, tale da poterli considerare tutti e otto come “trascurabili” ai fini della sicurezza urbana.

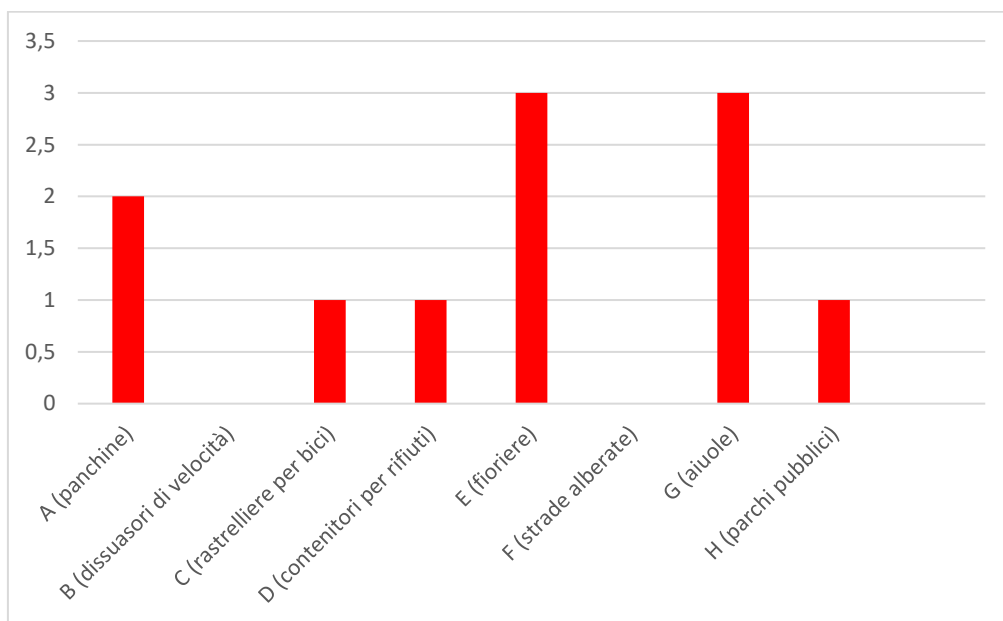


Figura 22 – Elementi “Arredo urbano, architettura del paesaggio, manutenzione delle strade”

Ancora, tra gli indicatori che emergono in ultima posizione, sono nuovamente da segnalare “SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE”, con l'elemento f) rotonde (2 voti)⁶⁴ e “ABITAZIONI PRIVATE” con l'elemento a) villette a schiera con giardini (4 voti)⁶⁵. Anche in questi due casi la scelta delle rispondenti è ricaduta su quasi tutti gli elementi associati ai due indicatori, tale da rendere difficile una distinzione specifica degli elementi considerati dalle rispondenti come “meno importanti” per la sicurezza urbana.

⁶⁴ Il totale di voti per l'indicatore “SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE” è stato di 9, di cui solamente 2/3 delle studentesse (6) hanno espresso la loro preferenza rispetto all'elemento.

⁶⁵ Il totale di voti per l'indicatore “ABITAZIONI PRIVATE” è stato di 9, di cui 8 studentesse hanno espresso la loro preferenza rispetto all'elemento.

- Domanda 3: accordo/disaccordo sugli indicatori di sicurezza urbana e sociale

La terza e ultima domanda del questionario prevedeva una scala *Likert* a 5 punti di tipo accordo/disaccordo su quanto ciascuno dei 16 indicatori contribuisse ad aumentare la percezione di sicurezza urbana, secondo le rispondenti. Nello specifico, era possibile scegliere tra le cinque alternative: (1) Per niente d'accordo; (2) Non d'accordo; (3) Neutrale; (4) D'accordo; (5) Pienamente d'accordo.

Nella tabella che segue sono riportati, per ciascun grado di accordo/disaccordo, gli indicatori che sono stati scelti con maggior frequenza.

GRADO DI ACCORDO/DISACCORDO	INDICATORI	FREQUENZA	
		PARZIALE	TOTALE
PIENAMENTE D'ACCORDO	COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE	59	102
	ILLUMINAZIONE PUBBLICA	43	
D'ACCORDO	CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE	48	93
	RAPPORTI DI VICINATO/QUARTIERE	45	
NEUTRALE	ABITAZIONI PRIVATE	36	101
	ZONE DI SOSTA E DI SCORRIMENTO DEI MEZZI PUBBLICI	34	
	ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL APESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE	31	
NON D'ACCORDO	SERVIZI IGIENICI PUBBLICI	19	52
	ABITAZIONI PRIVATE	17	
	ZONE DI SOSTA E DI SCORRIMENTO DEI MEZZI PUBBLICI	16	
PER NIENTE D'ACCORDO	SISTEMI DI SORVEGLIANZA	6	6

Figura 23 – Accordo/disaccordo sugli indicatori di sicurezza

Per quanto riguarda il polo “Pienamente d’accordo”, i risultati che emergono sono coerenti con quelli descritti per la Domanda 1 (indicatori più importanti). Infatti - come è possibile osservare dalla Figura 23 - gli indicatori considerati come migliori predittori della sicurezza urbana sono “COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE”⁶⁶ (59 voti) e “ILLUMINAZIONE PUBBLICA”⁶⁷ (43 voti). Anche per quanto concerne il punto “D’accordo” i risultati trovano conferma nei risultati della Domanda 1 - mostrando come indicatore più votato “CARATTERISTICHE DELLE POPOLAZIONE DEL QUARTIERE”⁶⁸ (48 voti), seguito dall’indicatore della stessa macro-categoria “sociale” “RAPPORTI DI VICINATO/QUARTIERE” (45 voti).

Similmente con quanto sopra, i risultati per il punto della scala “Neutrale” risultano per lo più coerenti con i risultati della Domanda 2 (indicatori meno importanti). Infatti, come è possibile osservare dalla Figura 23, gli indicatori con frequenza più alta sono “ABITAZIONI PRIVATE”⁶⁹ (36 voti), “ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE”⁷⁰ (31 voti) e “ZONE DI SOSTA E DI SCORRIMENTO DEI MEZZI PUBBLICI” (34 voti). Ciò rifletterebbe la tendenza - delle rispondenti - a valutare neutrali tali indicatori di sicurezza, nel significato in cui questi né contribuirebbero ad aumentare la sicurezza urbana, né contribuirebbero a diminuirla.

Ancora, i risultati relativi al punto “Non d’accordo” trovano parziale conferma con i risultati della Domanda 2 mostrando - tra gli indicatori più votati - “ABITAZIONI PRIVATE”⁷¹ (17 voti), insieme a “SERVIZI IGIENICI PUBBLICI” (19 voti) e “ZONE DI SOSTA E DI SCORRIMENTO DEI MEZZI PUBBLICI” (16 voti). In generale, dato il gran numero di punteggi tra loro simili, si osserva una tendenza a considerare anche altri indicatori come “deboli predittori” della sicurezza urbana (che non contribuirebbero ad aumentare la sicurezza); tra questi: “FORZE DELL’ORDINE (14 voti)”, “SISTEMI DI SORVEGLIANZA (14 voti)”, “SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE (13 voti)” e “MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI” (13 voti).

⁶⁶ Indicatore in prima posizione in ordine di importanza.

⁶⁷ Indicatore in seconda posizione e in terza posizione in ordine di importanza.

⁶⁸ Indicatore in seconda posizione in ordine di importanza.

⁶⁹ Indicatore all’ultimo posto in ordine di importanza.

⁷⁰ Indicatore al penultimo e ultimo posto in ordine di importanza.

⁷¹ Indicatore all’ultimo posto in ordine di importanza.

Infine, i risultati relativi al polo “Per niente d’accordo” mostrano punteggi complessivamente bassi in corrispondenza della maggior parte degli indicatori. Coerentemente con i risultati ottenuti in risposta alla Domanda 2, anche in questo caso si evidenzia l’indicatore “SISTEMI DI SORVEGLIANZA”⁷² (6 voti), già segnalato in penultima posizione in ordine di importanza. In generale, le basse frequenze registrate su tale polo (“per niente d’accordo”) rimandano ad una opinione condivisa dalle partecipanti sull’utilità (anche se in minima parte) della presenza di tutti e 16 gli indicatori di sicurezza urbana e sociale. Ciò suggerisce come nessuno degli indicatori possa essere ritenuto un impedimento nella promozione della sicurezza per strada in quanto ciascun di essi contribuirebbe - con un diverso grado di importanza - all’aumento della sicurezza percepita, e nessuno degli stessi ne rappresenterebbe un “ostacolo”.

3.3 Terza fase: i *focus group*

La terza fase della ricerca aveva l’obiettivo di discutere i risultati del questionario mediante *focus group*, al fine di esplorare il tema della sicurezza urbana e indagare le argomentazioni a supporto della classifica degli indicatori di sicurezza.

Si è scelto di utilizzare il metodo del *focus group*⁷³ proponendo, nello specifico, 2 diversi gruppi, distinti dal criterio di scelta delle partecipanti. Data la conduzione ad opera di una sola moderatrice e del numero delle studentesse che hanno manifestato l’interesse a partecipare agli incontri, la scelta è ricaduta per la variante “mini” di focus group, quella in cui i gruppi sono formati da 4 o 5 persone invece che da 8 o 10. La tipologia utilizzata è quella di “focus group a scopo confermativo”, in quanto caratterizzato da una “strutturazione della traccia” (Cardano, 2003). Nello specifico, l’obiettivo era quello di verificare se la classifica degli indicatori di sicurezza proposti nel questionario potesse essere confermata o meno e secondo quali argomentazioni avanzate dal gruppo. Tale tipologia di focus group consentiva un ruolo della moderatrice più direttivo, allo scopo di “focalizzare l’attenzione delle partecipanti su particolari aspetti dell’oggetto di studio, potendo anche introdurre particolari punti di vista sull’argomento” (Goldman, 1962).

Il primo *focus group* ha visto il coinvolgimento di cinque studentesse rappresentanti di due realtà sociali femministe attive nella città di Padova (*SessFem* e

⁷² Indicatore in penultima posizione in ordine di importanza.

⁷³ Si veda il sottoparagrafo 3.1.3.

Stria); il secondo, di cinque studentesse abitanti del quartiere Arcella. Entrambi gli incontri sono stati condotti in teleconferenza, attraverso la piattaforma di videoconferenze *Zoom Meeting*; ciò per diverse motivazioni:

- a) consentire la partecipazione alle studentesse, superando il vincolo della presenza fisica nella città di Padova;
- b) permettere una migliore visione dei risultati del questionario attraverso il supporto di slide che sarebbero state condivise durante gli incontri;
- c) permettere la registrazione degli incontri, al fine di consentire una corretta analisi di quanto riportato nel corso dei medesimi.

A tal fine, alle dieci studentesse, è stata richiesta la compilazione preventiva di un Modulo informativo sul trattamento dei dati personali in cui sono stati illustrati gli obiettivi della ricerca; le fasi che la costituivano; i criteri sulla scelta delle partecipanti; la piattaforma *Zoom* in cui si sarebbero svolti gli incontri; la durata stimata (2 ore/2 ore e mezza); la registrazione delle videochiamate finalizzate unicamente a scopi di ricerca scientifica; l'anonimato sul trattamento dei dati; la restituzione dei risultati e i contatti (dei responsabili della ricerca) per ricevere ulteriori informazioni o chiarimenti.

La compilazione del modulo prevedeva una seconda fase, di raccolta dei dati personali delle partecipanti. Nello specifico sono state chieste informazioni su: età; corso di laurea frequentato; quartiere di domicilio; periodo di permanenza nella città di Padova; autovalutazioni sul livello percepito di conoscenza della città e sul livello di amicalità percepito. Infine, è stato chiesto di indicare il proprio indirizzo e-mail, così da permettere l'invio del link *Zoom* per gli incontri di *focus group*.

Entrambi i *focus group* hanno seguito la medesima struttura. All'avvio della videochiamata la mediatrice (responsabile della ricerca) ha esordito con una presentazione in cui veniva spiegato l'obiettivo della ricerca e fornite delucidazioni sulla scelta del metodo del *focus group* e sul criterio di scelta delle partecipanti. Successivamente sono state offerte delle informazioni relative alla struttura dell'incontro, esplicitando l'obiettivo del *focus group* e invitando le partecipanti a dialogare liberamente tra di loro. Sono state, poi, illustrate le tre fasi dell'incontro:

- 1) descrivere brevemente i risultati del questionario attraverso il supporto di slide esplicative (contenenti grafici e tabelle);

- 2) innescare una comunicazione generativa sul tema, chiedendo di commentare e argomentare i risultati;
- 3) discutere un'eventuale proposta operativa sulla percezione della sicurezza urbana, per il quartiere Arcella.

Infine, sono state informate le partecipanti rispetto alla durata stimata dell'incontro e, con il loro consenso, avviata la registrazione.

3.3.1 Primo focus group: SessFem e Stria

Il primo *focus group* ha visto il coinvolgimento di studentesse rappresentanti di due collettivi femministi attivi nella città di Padova, accomunati dallo stesso interesse per argomenti riguardanti il genere e il modo in cui questo viene narrato e rappresentato a livello sociale: il centro sociale e culturale *Spazio Stria* e il Laboratorio sulla Sessualità Femminile *SessFem*.

SessFem viene descritto come “un laboratorio autogestito, gratuito, aperto a tutt@, un'esperienza di esplorazione, apprendimento collettivo, un luogo per riappropriarsi e ridefinire il proprio corpo, piacere, linguaggio ed educazione.”⁷⁴ Oggetto di interesse del laboratorio sono tutte le questioni fondamentali (anatomiche, fisiologiche e sociali) “che non vengono mai messe in discussione”, come la salute delle donne, l'influenza sociale sulla sessualità, l'auto piacere, l'orientamento sessuale, le questioni legate alla disuguaglianza di genere, il *sex work*, la violenza di genere e le rappresentazioni delle donne nei mass media.⁷⁵ Nato a partire da un gruppo di studentesse dell'università di Berkeley (California) “che desideravano auto formarsi e confrontarsi su temi legati alla sessualità”⁷⁶, *SessFem* si è poi esteso a Bologna attraverso una diffusione “*out of control*”, con l'obiettivo di “mantenere in qualche modo una struttura e allo stesso tempo di prestarsi ad adattamenti, trasformazioni, arricchimenti continui” del nuovo contesto. Oggi *SessFem* è presente anche a Roma, Milano e Padova. I laboratori hanno durata di circa sei mesi, con incontri a cadenza settimanale di tre ore circa, che coinvolgono la partecipazione di 15 persone.

⁷⁴ SessFem. *Cos'è SessFem?* <https://sessfem.wordpress.com/2013/09/25/cose-sessfem/>

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Tralaltro. *Laboratorio SessFem*. <https://www.tralaltro.it/laboratorio-sessfem/>

Stria è “un centro culturale, presidio sociale, punto d'incontro tra associazioni sociali e persone”⁷⁷ nato a Padova a giugno 2022. Oggetto di interesse del collettivo sono tutte le questioni sociali che includono “questioni di genere, di razzismo, di guerre, di ambiente, di sostenibilità urbana, di marginalità, di sicurezza” (Cadoni, 2022). Lo *Spazio Stria* si propone come uno “spazio antifascista, antirazzista, che rifiuta il sessismo e l’omofobia” (Ibidem) e che nasce con la volontà di trasformare la città, partendo dalla realtà di Piazzetta Gasparotto attraverso la collaborazione tra associazioni e istituzioni. I locali utilizzati da *Stria* offrono tante opportunità di crescita e coesione sociale attraverso laboratori musicali, di teatro, di danza, sportelli sull’immigrazione, sull’accoglienza e sulle questioni di genere (Ibidem). Tra questi, di particolare interesse sono i laboratori di educazione al genere e di decostruzione delle mascolinità tossiche come il *GAM (Gruppo di Autocoscienza Maschile)* nato con l’obiettivo di decostruire i ruoli di genere, coinvolgendo anche cittadini di genere maschile per consentire una comunicazione libera da vincoli discriminanti e da stereotipi sociali.

Il *focus group* è stato svolto attraverso la piattaforma *Zoom* il 2 agosto 2023, dalle ore 17:00 alle ore 19:20. Di seguito, per garantirne l’anonimato, le studentesse verranno indicate con le seguenti sigle: G. e F. per *Stria* e M., S. e R. per *SessFem*. L’età media delle partecipanti era di 24 anni, mentre i corsi di laurea frequentati (sia triennali che magistrali) erano i seguenti: Scienze sociologiche; Psicologia sociale, del lavoro e della comunicazione; Ingegneria per l’ambiente e il territorio; Scienze psicologiche dello sviluppo, della personalità e delle relazioni interpersonali. Delle cinque studentesse, tre erano domiciliate nel quartiere Nord (zone Arcella e Borgomagno), una nel quartiere del Centro e una nel quartiere a Sud della città, Prato della Valle. La maggior parte delle rispondenti (4/5) abita a Padova in un periodo tra 1 e 5 anni. In media, il livello di conoscenza percepito della città era di 7, mentre il livello di amicalità percepito⁷⁸ di 7.8.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva relativa alle caratteristiche socio-demografiche delle partecipanti al primo *focus group*.

⁷⁷ Facebook. *Stria*. <https://www.facebook.com/spazio.stria/>

⁷⁸ Livello di amicalità percepito sta ad indicare quanto le partecipanti percepiscono di poter fare affidamento su conoscenze o amicizie nella città di Padova.

CORSO DI LAUREA	Percentuale	Tipo di corso				
TRIENNALE	60% (3/5)	<ul style="list-style-type: none"> • Scienze sociologiche (20%) • Ingegneria per l'ambiente e il territorio (20%) • Scienze psicologiche dello sviluppo, della personalità e delle relazioni interpersonali (20%) 				
MAGISTRALE	40% (2/5)	<ul style="list-style-type: none"> • Psicologia sociale, del lavoro e della comunicazione (40%) 				
ABITANTI A PADOVA	Percentuale	Quartiere di vita a Padova		Da quanto tempo		
	100% (5/5)	<ul style="list-style-type: none"> • Arcella (60%) • Centro (20%) • Prato della Valle (20%) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tra 1 e 5 anni (80%) • Più di 5 anni (20%) 			
	Minimo	Massimo	Media	Dev. std	Varianza	Conteggio
CONOSCENZA DELLA CITTÀ	1.00	10.00	7.00	1.41	2.00	5
AMICIZIE NELLA CITTÀ	1.00	10.00	7.80	1.79	3.20	5

Figura 24 – Tabella riassuntiva caratteristiche delle partecipanti al primo *focus group*

3.3.2 Risultati – primo focus group

In seguito alla presentazione dell'incontro, sono state mostrate le slide contenenti i risultati del questionario e chiesto alle partecipanti di commentarli e argomentarli secondo le loro opinioni.

Domanda 1 - indicatori più importati

Le partecipanti si trovano d'accordo nell'affermare che l'indicatore "COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE" sia un buon predittore della sicurezza urbana. Più precisamente, nel corso della discussione, sono emersi i seguenti significati più salienti:

- Caratteristiche della persona: uomo

Le partecipanti concordano nell'affermare che la presenza di un uomo accompagnatore, nelle situazioni di vita del contesto urbano, sia un elemento significativo. G. prende la parola per prima aggiungendo che le ragazze per strada hanno "paura delle molestie" e

per questo motivo “*basta un uomo per stare tranquilla*”. Al sollecito della moderatrice su quali (qualora ve ne fossero) debbano essere le caratteristiche dell'uomo-accompagnatore, G. risponde “*un maschio qualunque*”, supportata da R., la quale argomenta che anche una “*donna androgina*” va bene, perché “*appare come un uomo*”.

- Minore probabilità di *catcalling*

Un punto chiave emerso durante la discussione è l'assenza del *catcalling* in presenza di un uomo-accompagnatore. G. afferma con fermezza che in tali situazioni il *catcalling* non si verifica mai (“*No, mai*”), ottenendo il consenso della maggior parte delle partecipanti. Tale risultato è a conferma del fatto che la presenza di un uomo-accompagnatore influenzerebbe il comportamento dei presunti aggressori e ridurrebbe il rischio (per le donne) di subire molestie.

- Minor senso di indipendenza

Offrendo un ragionamento rispetto ad indicatori che tendono alla promozione della sicurezza invece che alla prevenzione della violenza, è emerso che la compagnia di un uomo-accompagnatore comporterebbe il rischio di non promuovere una sicurezza per strada legata alla percezione di indipendenza, richiedendo il coinvolgimento di amici per fare anche brevi spostamenti.

“MEZZI DI TRASPORTO PRIVATI: BICICLETTA”

- Minore probabilità di *catcalling*

Oltre alla presenza di un uomo-accompagnatore per evitare di subire *catcalling*, S. aggiunge che anche in bicicletta, la probabilità di subire molestie verbali, diminuirebbe. A tal proposito F. risponde che la bicicletta la farebbe sentire molto più tranquilla “*a passare sul cavalcavia*”. Anche R. esprime il suo accordo, aggiungendo che la bici farebbe sentire più sicure soprattutto dopo un certo orario (“*dipende dall'orario*”); infatti, fare la strada a piedi entro le 22:00 andrebbe bene (vista l'affluenza di persone), dopo le 22:00 sarebbe meglio in bici.

- Poter scappare facilmente dalle situazioni di rischio

M. aggiunge un altro elemento a favore dell'uso della bicicletta, sostenendo che - nel caso di una situazione di pericolo - con la bici “*può scappare in fretta*”, a piedi no. Sommariamente, è emersa nel gruppo un'opinione condivisa sull'uso della bicicletta

come un ulteriore indicatore predittivo della sicurezza urbana (dopo la compagnia di persone conosciute) in quanto contribuirebbe alla percezione di poter evadere rapidamente dalle situazioni valutate come pericolose.

L'indicatore in seconda posizione "DISPOSITIVI ELETTRONICI" ha sollevato significati differenti:

- Uso dello smartphone per ascoltare la musica
- Senso di controllo

A tal proposito, S. propone una corretta distinzione sulle due funzioni principali legate all'uso del cellulare, distinguendo la funzione di "*isolamento*", durante l'ascolto di musica con le cuffiette, dalla funzione di "*connessione*", durante le chiamate con amici e familiari. Tra le partecipanti, emerge un'idea condivisa per cui ascoltare la musica con le cuffiette non costituirebbe un indicatore di sicurezza efficace, in quanto tenderebbe ad isolare la persona dal mondo esterno. Come sostiene G. "*la musica di sera non la metterei mai*" in quanto, continua M. "*noto che mi distrae*", tornando all'idea di senso di controllo percepito, che verrebbe meno isolandosi dai rumori presenti per strada.

- Uso dello smartphone per effettuare chiamate o simularle

Anche F., sebbene d'accordo con le altre, aggiunge un terzo utilizzo del cellulare, quello di " *fingere una chiamata*" in situazioni di possibile pericolo, ad esempio tornando da sole a casa nelle ore notturne, in presenza di un estraneo.

In ultima analisi, tutte e cinque le partecipanti hanno messo in luce il valore dell'essere in possesso del cellulare durante le uscite da sole per strada, considerandolo uno strumento fondamentale per poter chiedere aiuto in situazioni d'emergenza, confermando la tendenza emersa dal questionario, dell'uso del cellulare per effettuare chiamate ad amici e familiari o, in alternativa, simularle.

Ancora, tra gli indicatori al secondo posto in ordine di importanza, "CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE" solleva argomentazioni tra loro coerenti. Tra i significati più salienti si riportano:

- Caratteristiche della persona: uomo

Alla domanda della moderatrice, che entra nel merito di quali caratteristiche debbano avere gli abitanti del quartiere secondo le partecipanti e perché secondo loro, “vicini che portano a spasso il cane” e “madri con passeggini” siano stati tra gli elementi più votati. R. risponde che *“l’importante è che ci siano delle persone in giro”* ma *“meno uomini ci sono e meglio è”*, seguita dal consenso della maggioranza nell’idea - che emerge in maniera preponderante - per cui i gruppi di uomini per strada farebbero sentire insicure, soprattutto di notte. A differenza del caso della compagnia di persone conosciute, in cui la caratteristica più richiesta era la presenza di un uomo-accompagnatore, per quanto riguarda le persone sconosciute che si possono incontrare per strada, le partecipanti esprimono la loro preferenza nell’assenza di uomini.

- Caratteristiche delle persone: prevedibilità

In linea generale, in tema di sicurezza urbana, le partecipanti riportano un maggiore disagio vissuto durante le ore notturne, affermando che *“di giorno non cambia chi sta intorno, di notte sì”* e la preferenza ricade sempre sull’assenza di uomini. A tale proposito, S. aggiunge un criterio in più, riflettendo sul fatto che, in generale, le persone che le trasmetterebbero maggiore sicurezza in giro per strada nelle ore notturne sono quelle che compiono *“azioni prevedibili”*, ovvero azioni che richiamano a una quotidianità, come *“portare a spasso il cane”*, *“portare fuori la spazzatura”*, *“gente che passeggia in pigiama”*, *“madri con passeggini”*; tutte azioni, queste, accomunate da un margine di prevedibilità che contribuirebbe a trasmettere maggior senso di controllo percepito alle studentesse che camminano di notte per strada. Ciò si rifletterebbe direttamente sulle aspettative verso gli sconosciuti incontrati, i cui comportamenti rientrerebbero in uno schema predefinito e (già) conosciuto.

Il terzo indicatore in ordine di importanza, “ILLUMINAZIONE PUBBLICA”, apre le porte ad opinioni contrastanti.

- Senso di controllo
- Neutrale

G. esordisce argomentando che la presenza di illuminazione nelle strade non contribuirebbe né ad aumentare né a diminuire la percezione di sicurezza (*“non importante”*). mentre S. e R. sarebbero d’accordo col dire che *“fa sentire più sicura”* e

che “*si può vedere quello che succede intorno, anche in posti che non si conoscono bene*”, legando l’indicatore ad un maggior senso di controllo percepito.

Domanda 2 - indicatori meno importanti.

I risultati del gruppo hanno mostrato una certa coerenza con i risultati del questionario. “SISTEMI DI SORVEGLIANZA”:

- Agiscono solo “a posteriori” l’aggressione

A tal proposito, le studentesse concordano con l’affermare che le videocamere di sorveglianza “*registrano solamente quello che accade*”, non agendo in anticipo rispetto alla possibilità del rischio e non risultando, agli occhi di un eventuale molestatore, un elemento di minaccia.

“ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE” è stato considerato, unanimemente dal gruppo:

- Neutrale

A tal proposito le partecipanti affermano che “*aumentare il senso di cura di un quartiere, abbellire una zona, non rende quest’ultima più sicura*”. Più in generale, sembra esserci un’adesione comune nel considerare tale indicatore come “*neutrale*” piuttosto che classificabile tra i meno importanti, coerentemente con i risultati emersi dalla Domanda 3⁷⁹.

“SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE”, ha fatto emergere il seguente significato condiviso:

- Non poter scappare dalle situazioni rischiose

A tal proposito, secondo R. “*uno stop è pericoloso perché mi obbliga a fermarmi e mi sento a disagio*” e, ancora, G. riporta un episodio vissuto personalmente in cui, trovandosi in bici davanti a un passaggio a livello con le sbarre abbassate in una zona periferica di notte, si è sentita in pericolo nella possibilità di fare incontri spiacevoli e nel non poter scappare in fretta. In generale, tutte le partecipanti concordano sul fatto che la segnaletica

⁷⁹ Si rimanda al sottoparagrafo 3.2.3.

stradale, comprendente semafori, segnali di stop, passaggi a livello ecc., obbligando i passanti a fermarsi, impedirebbe di poter fuggire facilmente in situazioni di difficoltà.

“ABITAZIONI PRIVATE” è stato ritenuto unanimemente dal gruppo:

- Neutrale

A tal proposito G. sostiene che *“in una zona residenziale, se suoni il campanello ti aiutano”*, seguita da R. che aggiunge *“dipende dall’orario”* e dalla precisazione di S. *“dipende dal tipo di abitazione: in una zona residenziale in cui le case sono distanti e delimitate da cancelli, ci si sente più distanti, rispetto a un quartiere non residenziale, con case intervallate da negozi ecc..”*. In generale, il gruppo si trova d’accordo nel sostenere che quest’ultimo indicatore non dovrebbe essere considerato l’ultimo in ordine di importanza, ma *“dovrebbe stare nel mezzo”*, perché in base alle circostanze (ore diurne; case più accessibili alla strada...) le persone potrebbe accorrere a prestare aiuto. In tal senso, l’indicatore non contribuirebbe in maniera significativa né ad aumentare né a diminuire la percezione di sicurezza urbana.

Per quanto concerne la terza fase del *focus group*, quella riguardante la proposta operativa per l’Arcella orientata alla percezione di sicurezza urbana, è emersa una consistente difficoltà (da parte delle partecipanti) ad avanzare delle possibili proposte, emergendo con affermazioni come *“neanche individuare degli indicatori di sicurezza, purtroppo, servirà a combattere il patriarcato”*.

A seguito di alcune sollecitazioni da parte della moderatrice, il cavalcavia Borgomagno è stato comunemente individuato come *“zona più critica”* dell’Arcella, sulla quale poter avanzare delle proposte di intervento. M. sostiene che *“fa paura il cavalcavia”*, argomentando che sarebbe utile se, sul posto, fosse presente un dispositivo elettronico - come un pulsante d’emergenza - per poter chiamare tempestivamente le forze dell’ordine, il cui centro operativo si trova proprio in una delle strade adiacenti. Ma, di fronte a tale proposta, i pareri sono contrastanti: G. si trova d’accordo nel considerare la zona del cavalcavia come *“più critica, forse perché isolata”*, ma aggiunge che *“anche se ci sono i carabinieri, non servono”*, coerentemente con i risultati del questionario, dove l’indicatore “FORZE DELL’ORDINE” raggiunge risultati mediocri, non spiccando né

tra i più importanti, né tra i meno importanti. A sostegno di ciò, F. sostiene che *“la polizia è meglio di no, perché a volte si riceve catcalling anche da loro!”*.

In accordo con l'indicatore “CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE”, considerato dal gruppo come più importante, una proposta avanzata da R. è stata quella dello sviluppo di un App che consenta, alle ragazze che camminano da sole la sera, di incontrarsi per condividere lo stesso tratto di strada, andando ad istituire una sorta di *“autobus umano”*. Attraverso l'App, si andrebbe a condividere la propria posizione GPS e a segnalare il tratto di strada che si intende percorrere, così da poter individuare il numero di persone che cercano compagnia per attraversarlo. Il limite individuato dal gruppo rispetto alla presente proposta, si concretizza nella possibilità di doversi affidare a persone sconosciute che potrebbero dichiarare il falso, approfittandosi della posizione cui le utenti si espongono, con il rischio di andare incontro a situazioni ancor più critiche.

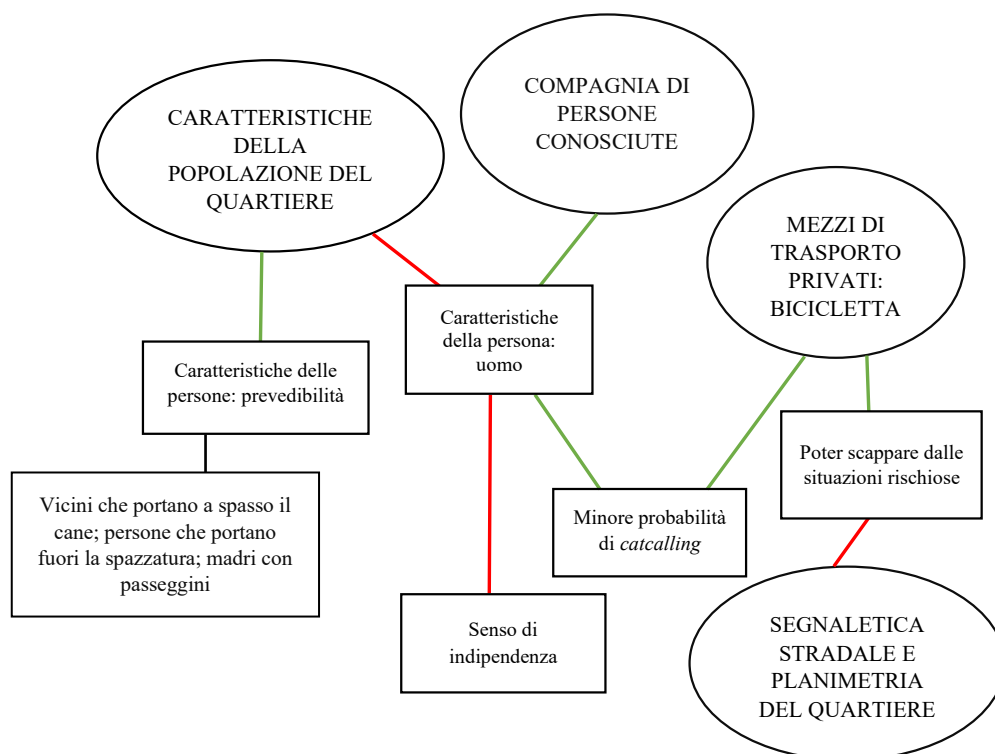
Ancora, altre riflessioni sono state fatte rispetto al tipo di persone che frequenta il quartiere Arcella, sostenendo che la maggior parte della popolazione è costituita da residenti, i quali sarebbero spesso in conflitto con la consistente popolazione di stranieri che abita per lo più la zona del Borgomagno. A ciò si aggiunge il fatto che *“gli stranieri e gli spacciatori che sostano sul cavalcavia non sembra abbiano un comportamento prevedibile”*, a differenza dei commercianti sul cavalcavia che, investiti dal ruolo sociale che li porta a *“rischiare meno”*, assumono un comportamento più *“prevedibile”* e che infonde maggiore sicurezza nelle passanti. In ultima analisi, come sostiene S., sembra che ciò che manca al Borgomagno sia la presenza di *“più locali aperti fino a tardi”*.

Ancora, proposte a scopo educativo sono state quella di R. di *“ricoprire la città con frasi femministe o murali ad orientamento femminista”* e diffondere volantini e manifesti contenenti *“consigli per gli uomini”* rispetto ai comportamenti più adeguati da assumere quando si trovano di fianco a una sconosciuta per strada: cambiare marciapiede per evitare di spaventarla; camminare dalla parte del muro per non farla sentire *“in trappola”*; evitare di fissarla a lungo ecc. con l'obiettivo di agire sul piano della causa del problema della percezione di insicurezza per strada, promuovendo un'educazione rivolta al genere maschile. Sempre sulla stessa scia, un'idea è stata quella di organizzare delle riunioni di quartiere in cui dare voce alle ragazze che percepiscono di subire delle molestie per strada, coinvolgendo il vicinato, i commercianti e le forze dell'ordine. Anche

per questa tipologia di proposte, i limiti individuati dal gruppo vertevano soprattutto sulla valutazione dell'efficacia dell'intervento, legata al tipo di persone che sarebbero disposte ad ascoltare le richieste delle cittadine, nonché al tempo utile per poter vedere dei cambiamenti concreti nel quartiere.

Infine, sul piano dell'effetto del problema, sono state avanzate proposte già note come l'uso dello spray al peperoncino; corsi di autodifesa rivolti alle donne, ecc. anche queste poco condivise dalla totalità del gruppo, in quanto considerate iniziative ancora una volta ad opera delle donne, che non consentirebbero di coinvolgere altri attori sociali nella gestione del problema.

Di seguito, nella Figura 25, è rappresentata una mappa concettuale dei temi e dei sottotemi emersi dal primo gruppo di discussione. Gli indicatori di sicurezza sono i temi principali della discussione; essi sono raffigurati all'interno di forme ovali. Ad essi sono collegati i significati salienti (o sottotemi) emersi, raffigurati all'interno di riquadri. Più precisamente, ciascun tema è collegato ai rispettivi sottotemi attraverso frecce di colore rosso (ad indicare un collegamento valutato "negativo" dalle partecipanti) o verde (ad indicare un collegamento valutato "positivo" dalle partecipanti).



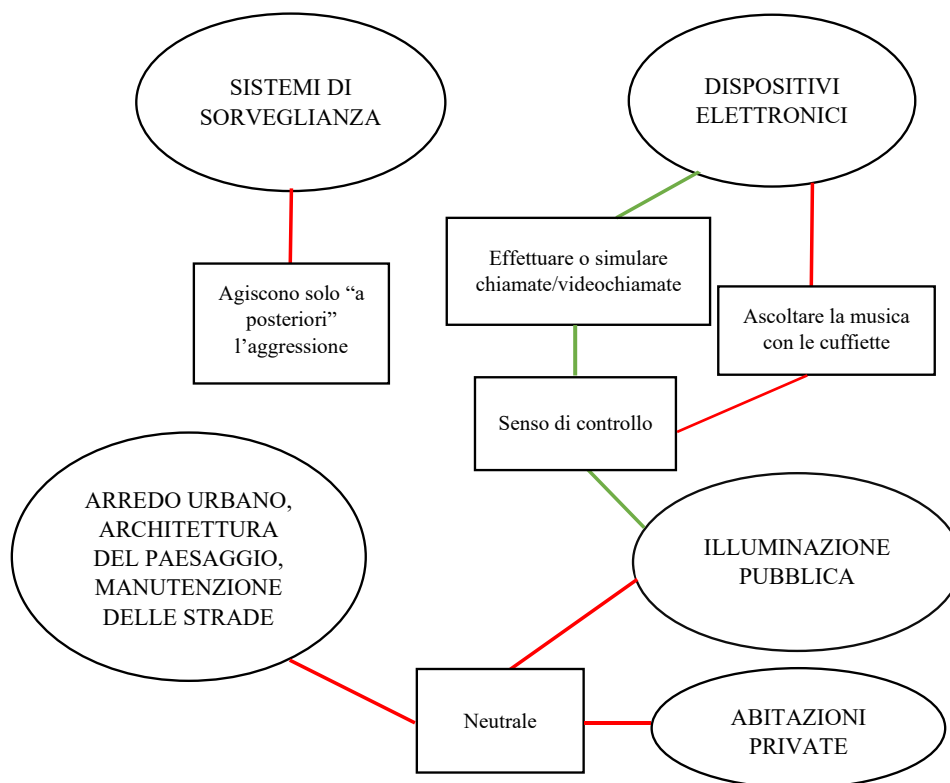


Figura 25 – Mappa concettuale del primo focus group

3.3.3 Secondo focus group: studentesse dell’Arcella

Il secondo *focus group* ha visto il coinvolgimento di cinque studentesse dell’Ateneo di Padova abitanti del quartiere Arcella. Coerentemente con quanto anticipato rispetto al metodo del *focus group*⁸⁰, tale tecnica prevede che la scelta dei partecipanti sia in linea con l’argomento di discussione, con l’obiettivo di creare un gruppo di “esperti” rispetto al tema. Alla luce di tale premessa, se il criterio con cui sono state scelte le partecipanti del primo gruppo è quello di aderire ad un collettivo femminista incentrato sul tema del genere, il criterio guida per la scelta delle partecipanti del secondo focus group è quello di conoscere il quartiere Arcella nella sua complessità, così da poter offrire argomentazioni e riflessioni il più possibile analitiche rispetto al problema della sicurezza delle donne per strada relativamente a questa precisa area della città.

Il *focus group* è stato svolto attraverso la piattaforma *Zoom* il 3 agosto 2023, dalle ore 11:30 alle ore 13:30. Di seguito, per garantirne l’anonimato, le studentesse verranno

⁸⁰ Si rimanda al sottoparagrafo 3.1.3.

indicate con le seguenti sigle: Na; Ni; M.; S. e G. L'età media delle partecipanti era di 23,6 anni. I corsi di laurea frequentati (sia triennali che magistrali) erano i seguenti: Filosofia; Bioingegneria delle neuroscienze; Psicologia clinico-dinamica; Ingegneria chimica e dei materiali; Scienze psicologiche dello sviluppo, della personalità e delle relazioni interpersonali. Tutte e cinque le studentesse erano domiciliate nel quartiere Nord di Padova, nelle zone: Buonarroti, SS. Trinità, Sant'Antonino, Borgomagno e San Carlo. La maggior parte delle rispondenti (3/5) abita a Padova in un periodo tra 1 e 5 anni. In media, il livello di conoscenza percepito della città era di 7.4; mentre il livello di amicalità percepito⁸¹ di 8. Di seguito si riporta la tabella riassuntiva relativa alle caratteristiche socio-demografiche delle partecipanti al secondo *focus group*.

CORSO DI LAUREA	Percentuale		Tipo di corso			
TRIENNALE	60% (3/5)		<ul style="list-style-type: none"> Filosofia (20%) Ingegneria chimica e dei materiali (20%) Scienze psicologiche dello sviluppo, della personalità e delle relazioni interpersonali (20%) 			
MAGISTRALE	40% (2/5)		<ul style="list-style-type: none"> Bioingegneria delle neuroscienze (20%) Psicologia clinico-dinamica (20%) 			
ABITANTI IN ARCELLA	Percentuale		Zona		Da quanto tempo	
	100% (5/5)		<ul style="list-style-type: none"> Buonarroti (20%) SS. Trinità (20%) Sant'Antonino (20%) Borgomagno (20%) San Carlo (20%) 		<ul style="list-style-type: none"> Tra 1 e 5 anni (60%) Più di 5 anni (20%) Meno di 1 anno (20%) 	
	Minimo	Massimo	Media	Dev. std	Varianza	Conteggio
CONOSCENZA DELLA CITTÀ	1.00	10.00	7.40	.89	.80	5
AMICIZIE NELLA CITTÀ	1.00	10.00	8.00	1.58	2.50	5

Figura 26 – Tabella riassuntiva caratteristiche delle partecipanti al secondo *focus group*

⁸¹ Livello di amicalità percepito sta ad indicare quanto le partecipanti percepiscono di poter fare affidamento su conoscenze o amicizie nella città di Padova.

3.3.4 Risultati – secondo focus group

Per quanto concerne il secondo *focus group*, a seguito di un primo momento di presentazione dell'incontro e del ruolo della moderatrice, sono state mostrate le slide illustrative dei risultati del questionario ed è stato chiesto alle partecipanti di commentarli e argomentarli secondo le loro opinioni.

Domanda 1 – indicatori più importanti

L'indicatore "COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE" è stato spunto di opinioni coerenti con quelle emerse nel primo gruppo di discussione. Tra i significati più salienti si sono riscontrati:

- Caratteristiche della persona: uomo

Come argomentato da S., la presenza di un amico maschio "*fa sentire al sicuro*" affermando che la figura maschile trasmetterebbe un senso di protezione ("*si potrebbe dire che un uomo mi protegge*"), soprattutto "*la notte*", quando "*sarebbe meglio camminare con un ragazzo che con una ragazza*".

- Gruppo di persone (non importa il genere)

Ad S. fa seguito Na., che evidenzia, invece, l'"*essere in compagnia in generale, un gruppo di persone in generale*" - indistintamente dal genere - come indicatore predittivo per "*evitare un qualunque attacco*".

- Minore probabilità di *catcalling*

Tendenzialmente, il gruppo mostra di convergere in accordo col risultato del questionario. Ni., ad esempio, introduce l'argomento del *catcalling* affermando che, se si trova da sola o con un'amica nei pressi della stazione di Padova, è facile che riceva delle molestie verbali ad opera di sconosciuti, "*con un amico, nessuna molestia*", poiché "*è più facile che uno non ti approcci*". A ciò si aggiunge il commento di M., la quale si sentirebbe più vulnerabile nell'uscire esclusivamente con ragazze e "*non con i ragazzi*", sottolineando che "*influisce il genere!*".

- Donne considerate incapaci di difendersi da sole

A questo proposito S. commenta che il motivo per cui (secondo lei) le donne cercherebbero la compagnia di uomini-accompagnatori rifletterebbe un'idea comune presente nei discorsi che circolano all'interno della società, secondo cui (inteso "le donne") "*non siamo in grado di difenderci da sole*". A ciò fa seguito il commento di M.,

secondo cui *“la società ci narra in questo modo e noi ci sentiamo vulnerabili”*, aggiungendo che vorrebbe che questa cosa cambiasse. Na., considerando la compagnia di amici maschi per strada come un indicatore che agisce a livello di prevenzione della violenza, argomenta che il motivo per cui uno sconosciuto si sentirebbe libero di esercitare violenza verbale nei confronti di una donna per strada - piuttosto che nei confronti di un uomo - potrebbe legarsi alla netta differenza fisica che intercorre tra uomo e donna. Infatti, *“fisicamente una donna può correre meno di un uomo”* e, quindi, *“di primo impatto le donne sono viste come più deboli”*. Secondo Ni., invece, si tratterebbe di una *“questione di rispetto”* tra uomini, per cui le caratteristiche fisiche non costituirebbero un elemento fondamentale, concludendo che *“qualunque ragazzo”* trasmetterebbe una maggiore sicurezza.

Alla domanda avanzata dalla moderatrice sulla possibilità di considerare anche altri indicatori (non emersi dai risultati del questionario) come prioritari per la sicurezza urbana, torna - similmente come con il primo gruppo - una rivalutazione dell'indicatore *“MEZZI DI TRASPORTO PRIVATI: BICICLETTA”*⁸²

- Poter scappare facilmente dalle situazioni di rischio
- Senso di indipendenza

A tal proposito prende la parola Na., sostenendo di sentirsi tranquilla in bicicletta, perché *“va più veloce”*, sostenuta dalla precisazione di Ni. secondo cui, mentre il tram è limitante per via degli orari, la bici la rende *“autonoma”*. Diversamente, solo G. aggiunge di preferire i mezzi di trasporto pubblici⁸³ rispetto ai privati, argomentando che, essendo questi *“al coperto”*, le trasmetterebbero maggiore sicurezza anche grazie alla presenza di *“più persone che possono aiutare in caso di difficoltà”*. Rispetto a ciò, S. prende le distanze - ottenendo il consenso del gruppo - sostenendo che le fermate dell'autobus sarebbero zone ad alto rischio, così come i mezzi di trasporto pubblici, in quanto - afferma - *“sono sempre persone che non conosco; potrebbero esserci dei malintenzionati. È comunque un rischio”*. Inoltre, aggiunge M., *“è facile ricevere sguardi invadenti o addirittura palpeggiamenti, soprattutto se l'autobus è pieno e il molestatore non si*

⁸² Indicatore caratterizzato da bassi punteggi registrati nella classifica degli indicatori più importanti.

⁸³ Idem.

distingue tra la folla". In ultima analisi, la bicicletta si configura ancora una volta come mezzo più sicuro rispetto ai mezzi pubblici, in quanto consentirebbe alle ragazze di "fuggire" facilmente dalle situazioni di pericolo.

L'indicatore in seconda posizione, "DISPOSITIVI ELETTRONICI" solleva – ancora una volta – dei significati coerenti con quelli emersi nel primo *focus group*:

- Uso dello smartphone per ascoltare la musica

A questo proposito, sostiene S., *"le cuffie non ti fanno sentire le persone intorno"* e ancora secondo Na, *"le cuffie sono rischiose perché ti isolano e non ti fanno sentire i pericoli per strada"*, esponendo l'utente alla possibilità di mettere a repentaglio sia la propria incolumità che quella degli altri cittadini.

- Senso di controllo

Alla domanda della moderatrice se l'utilizzo del cellulare per ascoltare la musica non comporti un maggior senso di autonomia percepito dalla donna che vive da sola lo spazio urbano - consentendole di "isolarsi" anche dal sentire delle molestie verbali - il gruppo sostiene unanimemente di preferire l'aver il senso di controllo *"ascoltando tutto quello che viene dall'esterno"* in quanto, allo stesso modo con cui verrebbe meno la percezione di ricevere molestie verbali, anche altri suoni che indicano eventuali pericoli per strada verrebbero sottostimati: una macchina o un autobus in arrivo, un clacson, un bambino che corre ecc.

- Uso dello smartphone per effettuare chiamate/videochiamate o simularle

Come già emerso dal primo gruppo, il cellulare risulta utile anche per *"fingere una chiamata"*. Più in generale, come sostenuto da M., *"avere il telefono dà una sicurezza in più"* per quando si esce da sole per strada, confermando così la tendenza emersa nel questionario, del preferire l'uso del cellulare per effettuare chiamate ad amici e familiari o, in alternativa, simularle.

Ancora, al secondo posto in ordine di importanza, l'indicatore "CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE" fa emergere argomenti e commenti sulla stessa scia del primo *focus group*, tra i quali si riportano:

- Caratteristiche delle persone: prevedibilità

- Caratteristiche delle persone: imprevedibilità
- Maggiore probabilità di *catcalling*

Nello specifico, alla domanda su quali dovrebbero essere (qualora ve ne fossero) le caratteristiche degli abitanti del quartiere per favorire l'aumento della percezione di sicurezza urbana, Na. risponde *“qualunque persona tranquilla”*, appoggiata da Ni. che argomenta *“adolescenti e anziani in gruppo no, perché è facile ricevere del catcalling”*, invece, *“se ci sono dei bambini in giro il quartiere sembra più sicuro, perché vuol dire che i genitori si fidano”*. Ancora, aggiunge Na., *“il problema non è tanto ricevere catcalling da anziani seduti al bar”* perché *“più del catcalling fanno paura le persone alterate”*, riferendosi a uomini sotto l'effetto di alcolici o droghe. Torna, anche stavolta (proprio come nel primo gruppo), la distinzione tra persone che compiono azioni “prevedibili” (che consentirebbero di aumentare la percezione di sicurezza urbana) e persone “alterate”, “imprevedibili” (che diminuirebbero la percezione di sicurezza urbana).

Per quanto riguarda il terzo indicatore in ordine di importanza, “ILLUMINAZIONE PUBBLICA”, sono emersi i seguenti sottotemi:

- Senso di controllo
- Sicurezza nelle ore notturne

In accordo con i risultati del questionario, il gruppo considera l'indicatore *“molto importante”* per la percezione di sicurezza urbana. A tal proposito le studentesse sostengono che - in alcuni tratti di strada ben illuminati - si sentirebbero più sicure proprio perché *“si vede bene”*, diversamente da quanto accadrebbe, invece, in una strada buia. Non è strano notare come anche le riflessioni relative a questo indicatore, ne suggeriscano un utilizzo che si colloca prioritariamente nelle ore notturne. Da ciò, si evince come gli interventi volti all'incremento della sicurezza urbana debbano basarsi soprattutto sulla percezione di un basso livello di sicurezza che riguarda quasi esclusivamente questa precisa fascia della giornata.

Domanda 2 - indicatori meno importanti

L'indicatore “SISTEMI DI SORVEGLIANZA” solleva significati coerenti con quanto emerso nel primo *focus group*.

- Agiscono solo “a posteriori” l’aggressione

A tal proposito S. sostiene che le videocamere di sorveglianza “*non sono importanti sul breve termine*” perché non impediscono un’aggressione, “*a lungo termine sì, ma solo perché si può risalire all’aggressore e denunciarlo*”. In generale il gruppo aderisce al commento di M. secondo cui si metterebbe in dubbio il corretto funzionamento delle videocamere poste agli ingressi degli edifici pubblici, che quindi non impedirebbero in alcun modo l’eventualità di subire delle molestie.

L’indicatore “ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO, MANUTENZIONE DELLE STRADE” agirebbe negativamente sul sottotema:

- Sicurezza nelle ore notturne

A tal proposito Ni. aggiunge che “*un posto curato dà l’idea di essere curato anche su altri aspetti*” ma vedere una zona con panchine, fioriere e rastrelliere per le bici rassicurerebbe solamente di giorno, “*di notte la paura rimane uguale*”; così come sostenuto da M., la quale commenta che “*attraversare un viale alberato fa paura, soprattutto se di notte*”.

- Neutrale

In linea generale, anche per quanto riguarda il secondo gruppo si registra un’opinione comune nel considerare tale indicatore come “neutrale” piuttosto che tra i meno importanti per la sicurezza urbana.

Anche per l’indicatore “SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE” sono state registrate opinioni coerenti con il primo gruppo.

- Non poter scappare facilmente dalle situazioni di rischio

Se per Ni. la segnaletica stradale è “*neutrale, non dà alcun valore aggiunto*” alla sicurezza per strada, per M. (così per tutte le altre partecipanti) “*doversi fermare al semaforo fa più paura*”, riportando l’esempio del semaforo presente sul cavalcavia Borgomagno e argomentando che, alcune volte, pur di non fermarsi e rischiare di subire del *catcalling*, preferirebbe attraversare “*col rosso*”.

Infine, l'indicatore "ABITAZIONI PRIVATE" solleva una critica coerente con quella emersa nel primo incontro di discussione, considerando l'indicatore:

- Neutrale

A tal proposito il gruppo sostiene, da un lato, che *"di notte, se ti serve aiuto e urla ti sentono e vengono ad aiutarti"*, dall'altro, che dipenderebbe dal tipo di case e dalla zona in cui le abitazioni si trovano. In ultima analisi, essendo quest'indicatore considerato "neutrale" in termini di importanza, non dovrebbe essere collocato tra gli ultimi posti della classifica, coerentemente come suggerito dai risultati emersi nella Domanda 3⁸⁴. In alternativa, tra i 16 indicatori individuati, quello ritenuto "meno importante" per la sicurezza urbana è risultato essere "ZONE DI SOSTA E DI SCORRIMENTO DEI MEZZI PUBBLICI"⁸⁵, in quanto implicherebbe un'attesa dei mezzi pubblici che può tramutarsi in maggiore esposizione al rischio per le donne, soprattutto nelle ore notturne.

Per quanto riguarda la terza fase del *focus group*, quella riguardante la proposta operativa per il quartiere Arcella, si è osservata (similmente come per il primo gruppo) una difficoltà, per le partecipanti, di immaginare una proposta che possa agire sul piano della causa del problema dell'insicurezza percepita dalle donne per strada.

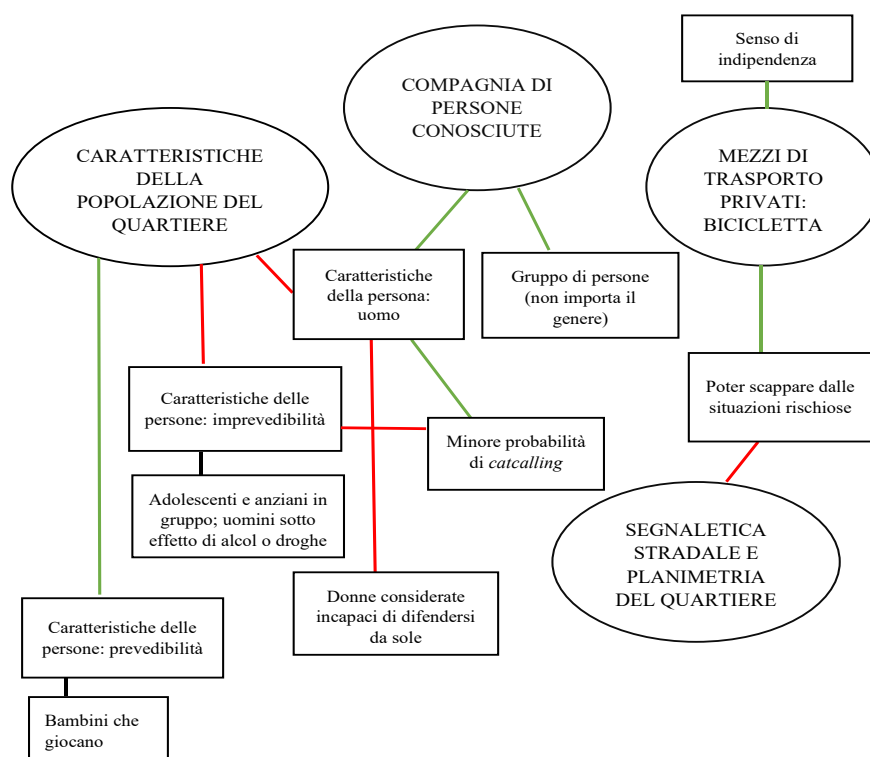
Dopo un primo tentativo di sollecito ad opera della moderatrice, domandando quale potesse essere (qualora ci fosse) una zona del quartiere Arcella in cui poter concentrare lo spazio di intervento, sono state elaborate le prime proposte, ancora una volta rivolte principalmente alla zona del cavalcavia Borgomagno. Tra queste, le più popolari sono state quella di Ni. con *"il ritardare gli orari di apertura dei locali in Arcella, oltre la mezzanotte"* o di istituire *"uno spazio, un servizio"* che possa invogliare le persone ad incontrarsi all'altezza del cavalcavia e quella di S., di *"aumentare i controlli della polizia nella zona del cavalcavia"*, in quanto *"vedere una volante della polizia di notte dà sicurezza, essendo occhi e orecchie pronti a intervenire"*. Rispetto all'applicazione di quest'ultima proposta, le partecipanti hanno messo in luce diversi limiti, sostenendo che *"le forze dell'ordine non garantiscono alcuna sicurezza"* e che *"anche nel vedere le macchine della polizia verso la zona della stazione, non ci si sente"*

⁸⁴ Si rimanda al sottoparagrafo 3.2.3.

⁸⁵ Si veda *Figura 22*. Rispetto al valore di tale indicatore nel contribuire ad aumentare la percezione di sicurezza urbana, la popolazione delle studentesse si esprime come "non d'accordo".

più sicure”, confermando anche stavolta il valore dell’indicatore “FORZE DELL’ORDINE” tra i più “neutrali” in classifica. Infine, tra le proposte orientate all’aumentare il senso di autonomia percepito delle donne per strada, è stato nominato (nuovamente) un possibile corso di autodifesa, il cui limite riscontrato - però - consisteva nell’incorrere nel rischio di “deresponsabilizzare” la comunità rispetto al problema, il quale verrebbe, ancora una volta, relegato sulle spalle delle sole donne.

Nella Figura 27 è rappresentata una mappa concettuale dei temi e dei sottotemi emersi dal secondo gruppo di discussione. Gli indicatori di sicurezza sono i temi principali della discussione; essi sono raffigurati all’interno di forme ovali. Ad essi sono collegati i significati salienti (o sottotemi), raffigurati all’interno di riquadri. Più precisamente, ciascun tema è collegato ai rispettivi sottotemi attraverso frecce di colore rosso (ad indicare un collegamento valutato “negativo” dalle partecipanti) o verde (ad indicare un collegamento valutato “positivo” dalle partecipanti).



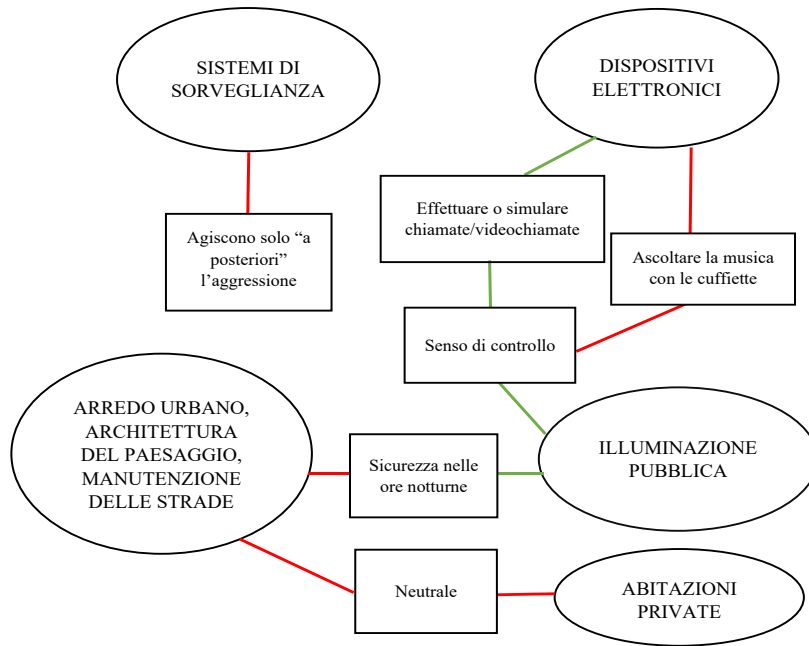
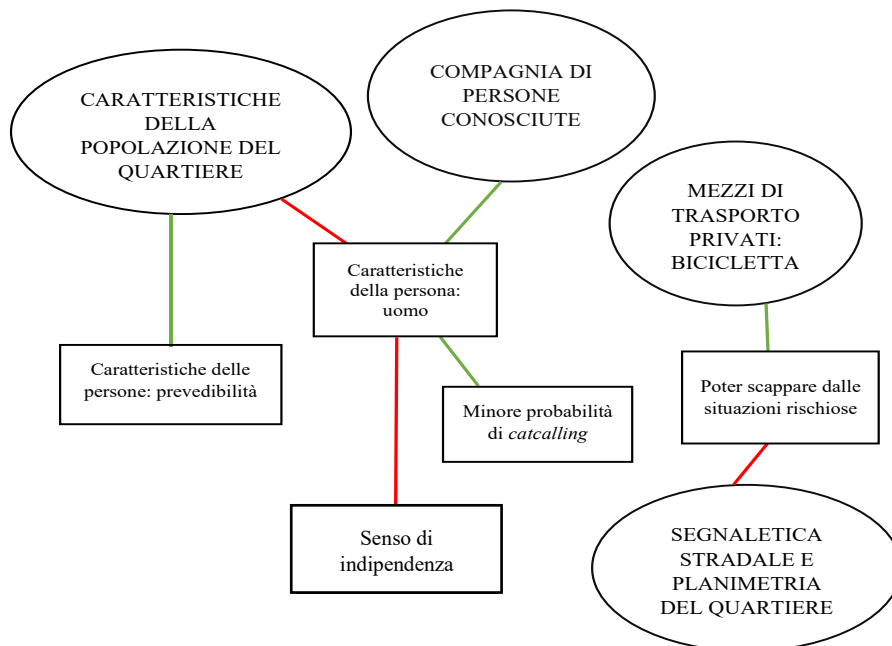


Figura 27 – Mappa concettuale del secondo *focus group*

3.3.5 Dopo i focus group: una mappa concettuale

La Figura 28 rappresenta una mappa concettuale riassuntiva delle discussioni dei due *focus group*.



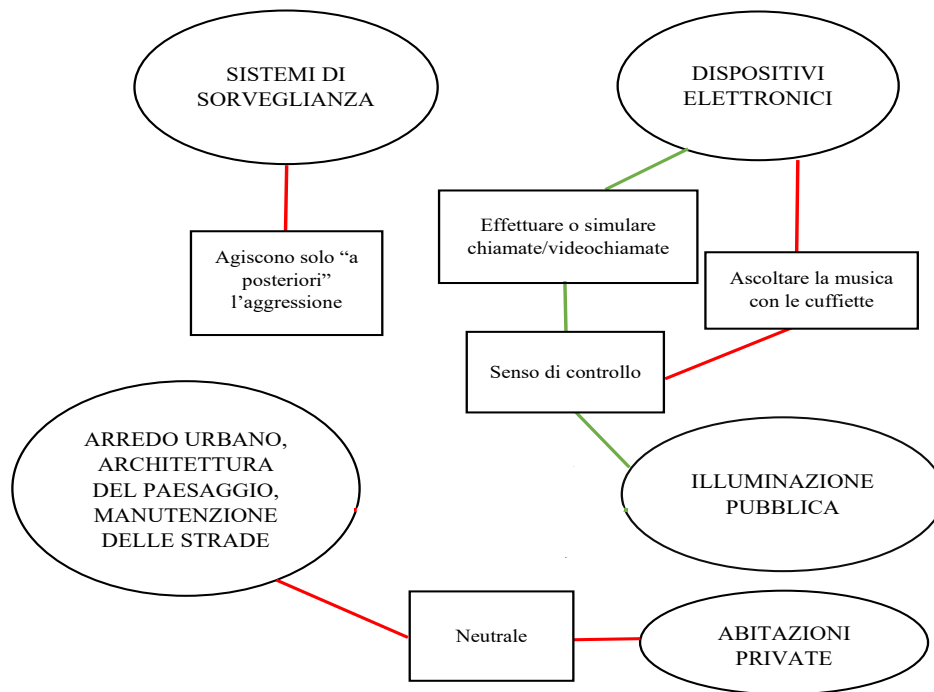


Figura 28 – Mappa concettuale riassuntiva dei *focus group*

Capitolo 4

LINEE DI INTERVENTO VERSO LA PROMOZIONE DELLA SICUREZZA URBANA

Nel corso del presente capitolo si entrerà nel merito della discussione dei risultati emersi dalla ricerca. Più precisamente, si porrà in luce come i due gruppi di discussione abbiano consentito di esplorare il valore degli indicatori ritenuti più importanti, dalle studentesse, per la sicurezza urbana. Successivamente, verrà fatto un affondo rispetto agli attuali investimenti, della pubblica amministrazione, in ambito di sicurezza urbana e contrasto alla violenza e argomentato se, tali investimenti, trovano o meno coerenza con le richieste avanzate dalle studentesse. Quanto riportato costituirà l'esigenza per delineare le linee guida che consentano di definire la distinzione tra interventi volti alla "prevenzione della violenza urbana" e interventi volti alla "promozione della sicurezza urbana", ponendo in luce la differenza sul piano "processuale" delle due definizioni, anche in riferimento alla cornice teorico-metodologica adottata nel corso della ricerca. Sulla scia di quanto argomentato, verrà - infine - discussa la possibilità di avanzare delle proposte operative che siano orientate alla promozione della sicurezza urbana, a partire da quanto emerso negli incontri di *focus group*.

4.1 Dopo i *focus group*: discussione dei risultati

Come si è visto attraverso la descrizione dei due *focus group*, entrambi i gruppi di discussione hanno offerto un valore aggiunto nella comprensione dell'importanza degli indicatori di sicurezza emersi dal questionario. Più nello specifico, si osserva come si sia potuto entrare maggiormente nel merito delle argomentazioni che sottendono la scelta della popolazione delle studentesse di valutare alcuni indicatori come "più importanti" rispetto ad altri. È stato, inoltre, messo in luce come la maggior parte delle argomentazioni avanzate dalle partecipanti abbiano trovato una forte coerenza con i dati presenti in letteratura e con la cornice teorico-metodologica a supporto della ricerca. Ad esempio, l'indicatore "COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE", valutato dalla netta

maggioranza di studentesse come indicatore più importante⁸⁶, è stato nuovamente confermato da entrambi i gruppi di discussione e supportato da varie argomentazioni, caratterizzate da una forte coerenza narrativa.

In entrambi i gruppi di discussione è emerso l'elemento "amici" (di genere maschile) come "favorito" dalle studentesse. Tale scelta è stata chiarita dall'argomentazione per cui le ragazze, per strada, avrebbero paura di incorrere nel rischio di subire molestie ad opera di sconosciuti e la presenza di un uomo-accompagnatore permetterebbe loro di ridurre la percezione di tale rischio, aumentando il senso di sicurezza percepita. Ciò, in quanto il ruolo di uomo, a prescindere dalle caratteristiche fisiche di quest'ultimo, rifletterebbe un'idea socialmente condivisa di "forza" e "rispetto", configurandosi come "inattaccabile" dagli stessi uomini. Le donne, diversamente, richiamerebbero ad un ruolo maggiormente vulnerabile che necessita di maggiore protezione, configurandosi come "incapaci di difendersi da sole". Entro tale visione, alle donne non sarebbe riservato un trattamento "alla pari" con il genere maschile, anche alla luce di un'apparente differenza estetica che rimanderebbe ad una disparità in termini di forza fisica. In ultima analisi, la donna si configura a livello sociale in qualità di (utilizzando Goffman) *persona aperta* per il fatto di essere facilmente soggetta a possibili intrusioni da parte di estranei e, conseguentemente, richiamare protezione da parte di "uomini" conosciuti. Così, il saluto e gli apprezzamenti che vengono rivolti alle donne per strada - a conferma di quanto supportato da Goffman - non solo violerebbero la norma di *disattenzione civile*, ma metterebbero in atto un differenziale di status, conferendo all'attore sociale "uomo" lo status superiore e identificando l'attrice "donna" (bersaglio del commento) come *persona aperta* di status inferiore.

Un indicatore che ha subito un'interessante rivalutazione rispetto ai risultati del questionario è stato "MEZZI DI TRASPORTO PRIVATI", con l'elemento "bicicletta". Entrambi i gruppi di discussione, infatti, hanno posto in luce il senso di autonomia percepita nell'uso di tale mezzo, legato alla possibilità di riuscire a "scappare" rapidamente dalle situazioni difficoltà. Inoltre, rispetto ai mezzi di trasporto pubblici, la bicicletta permetterebbe una maggiore indipendenza dai limiti di orari e dal rischio di

⁸⁶ Si ricorda che l'indicatore "COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE" ha raggiunto, nella Domanda 1, il più alto numero di frequenze registrate (35 studentesse su 80 lo hanno considerato al primo posto in ordine di importanza).

subire molestie o sguardi invasivi ad opera degli sconosciuti che condividono lo stesso mezzo⁸⁷.

Sempre a sostegno dei risultati del questionario, anche l'indicatore "ILLUMINAZIONE PUBBLICA" è stato valutato dai gruppi di discussione come "importante" per la sicurezza urbana. Ciò, perché permetterebbe di vedere meglio quel che accade nell'ambiente circostante (specialmente nelle ore notturne) contribuendo, così, ad aumentare il senso di controllo percepito rispetto alla situazione. Infatti, come sostenuto dal progetto *La città SiCura*, un adeguato livello di illuminazione pubblica è fondamentale in quanto permette sia di vedere, sia di essere visti, offrendo - in tal modo - la possibilità di valutare le persone che si incontrano, di averne chiari gli spostamenti ed eventualmente di rendere subito riconoscibile ad altri passanti una situazione in cui sia richiesto un intervento (Peroglio, Dughera, & Melis, 2008).

Ancora, i "DISPOSITIVI ELETTRONICI" emergono come importanti, specialmente se utilizzati nella funzione di "connessione" con gli altri piuttosto che di "isolamento". Duque, le studentesse che si trovano a camminare da sole per strada, preferirebbero utilizzare lo smartphone per avviare una chiamata o videochiamata ad amici o familiari (così da poter chiedere repentinamente aiuto in caso di difficoltà) piuttosto che per ascoltare la musica con le cuffiette. Ciò, in quanto la scelta di "isolarsi" dall'ambiente esterno, per quanto consentirebbe di non sentire eventuali molestie verbali, al contempo esporrebbe maggiormente al rischio di non percepire i pericoli per strada (clacson delle auto, sirene di ambulanze ecc.), limitando così il senso di controllo percepito, soprattutto nelle ore notturne. A partire dai *focus group* è stata sollevata, inoltre, una funzione alternativa nell'uso dello smartphone, la quale consisterebbe nel simulare una chiamata quando si cammina da sole per strada, così da "mostrarsi impegnate" e demotivare l'eventuale sconosciuto nell'intenzione di invadere il proprio spazio.

Entrambi i gruppi di discussione, inoltre, hanno espresso argomentazioni di accordo rispetto all'importanza dell'indicatore "CARATTERISTICHE DELLA

⁸⁷ A tal proposito si ricorda la ricerca Istat del 2018 condotta in Italia, che ha mostrato come le molestie con contatto fisico (in cui le vittime sono state avvicinate contro la loro volontà) sono state subite nel corso della loro vita dalle donne per il 15,9%, rispetto a una minima percentuale (3,6%) dagli uomini. La ricerca ha, inoltre, registrato che i luoghi in cui le molestie da parte di estranei trovano maggiore frequenza sono i mezzi di trasporto pubblici (nel 27,9% dei casi) (D'Andrea, 2020).

POPOLAZIONE DEL QUARTIERE”. Più precisamente, è emerso che la caratteristica più ricercata - dalle persone sconosciute che si possono incontrare nel quartiere – consisterebbe nel “compiere azioni prevedibili”, legate alla vita quotidiana. In tal senso, la preferenza andrebbe rivolta - ad esempio - a vicini che portano a spasso il cane, madri con passeggini, bambini che giocano nei parchi, persone che portano fuori la spazzatura, in quanto tali azioni richiamerebbero la costruzione di aspettative chiare e prevedibili, consentendo di aumentare il senso di controllo percepito nelle studentesse che abitano il quartiere. Alla luce di ciò, meno graditi risulterebbero i gruppi formati unicamente da uomini, specialmente se adolescenti o anziani, per il rischio di trovarsi coinvolte in un *impegno diretto* e subire azioni “imprevedibili”, di violazione delle “regole implicite di civiltà” (Bailey, 2016) come essere salutate, fischiate o essere oggetto di apprezzamenti non richiesti.

Anche per quanto riguarda gli indicatori meno importanti per la sicurezza urbana sono state avanzate argomentazioni tra loro coerenti, che portano ancora una volta a confermare quanto offerto dalla letteratura. Ad esempio, l’indicatore “SISTEMI DI SORVEGLIANZA”, più precisamente le videocamere poste agli ingressi degli edifici pubblici, sono considerate (unanimente dai due gruppi di discussione) “trascurabili” in termini di sicurezza urbana. Tale risultato trova una forte coerenza con i risultati della Domanda 3 del questionario, dove tale indicatore spicca come il meno prioritario rispetto a tutti gli altri. In linea generale, le studentesse riportano come la presenza di videocamere non impedirebbe in alcun modo l’eventualità di subire delle molestie, agendo solamente a posteriori, nella possibilità di rintracciare l’eventuale aggressore. A ciò, si aggiunge una sfiducia generale sull’effettivo funzionamento dei dispositivi.

Ancora, l’indicatore “SEGNALETICA STRADALE E PLANIMETRIA DEL QUARTIERE” è stato considerato da entrambi i gruppi come “poco importante” per la sicurezza urbana. A tal proposito, le argomentazioni riportate erano per lo più incentrate sugli elementi quali semaforo, segnali di stop e passaggi a livello, più in generale tutti quei segnali stradali che obbligano a fermarsi per strada, in quanto esporrebbero maggiormente al rischio di subire *catcalling*, non permettendo di fuggire facilmente in caso di pericolo. In tal senso, il risultato si discosta dalle anticipazioni suggerite dagli studi in letteratura, in cui la segnaletica stradale sarebbe considerata in qualità di “facilitatore” per fuggire rapidamente da situazioni potenzialmente pericolose. In tal caso,

però, si fa riferimento a quegli elementi di segnaletica stradale come “segnali turistici” e “planimetria del quartiere” piuttosto che della presenza di segnali stradali quali semafori, attraversamenti pedonali o passaggi a livello. Infine, gli indicatori “ABITAZIONI PRIVATE” e “ARREDO URBANO, ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO E MANUTENZIONE DELLE STRADE” hanno sollevato argomentazioni più deboli rispetto a quelle riservate agli altri indicatori “meno importanti”.

In linea generale, da parte di entrambi i gruppi emerge l’idea per cui le abitazioni private non contribuirebbero né ad aumentare né a diminuire la percezione di sicurezza urbana in quanto, la probabilità di ricevere aiuto dalle persone nelle abitazioni sarebbe legato alle circostanze (ore diurne; case più accessibili alla strada; presenza di cancelli che permettono di vedere all’interno) concludendo che tale indicatore dovrebbe assumere un valore neutrale, coerentemente come suggerito dai risultati emersi nella Domanda 3. Similmente, anche aumentare il senso di cura di un quartiere, aggiungendo panchine, fioriere o rastrelliere per le bici richiamerebbe sì ad una maggiore cura del territorio, ma la quale non rimanderebbe necessariamente ad una maggiore percezione di sicurezza, sostenendo - anche in questo caso - che tale indicatore debba assumere un valore neutrale piuttosto che essere classificato tra i “meno importanti” per sicurezza urbana, coerentemente con i risultati emersi dalla Domanda 3. Quest’ultimo risultato si discosta dalle anticipazioni degli studi in letteratura, nei quali la manutenzione e riqualificazione urbana rappresenterebbero un indicatore fondamentale per contrastare la formazione di situazioni di degrado sociale e abbandono urbano, consentendo di aumentare il senso di appartenenza alla comunità e di identificazione sociale con il proprio quartiere (Jacobs, 2009).

4.2 La pubblica amministrazione e le richieste delle studentesse

Quanto fin qui argomentato, rispetto agli indicatori considerati più e meno impattanti nell’aumentare la percezione di sicurezza urbana, apre le porte ad un’ulteriore discussione rispetto alle scelte della pubblica amministrazione in ambito sicurezza urbana e contrasto alla violenza.

Come si è potuto osservare dai due gruppi di discussione, sembra che le richieste delle studentesse non trovino completo riscontro nelle attuali scelte delle amministrazioni locali, le quali continuerebbero ad agire ed investire economicamente su indicatori di

sicurezza considerati (dalle studentesse della presente ricerca) “superflui” e “non importanti” per la prevenzione e il contrasto alla violenza. Alla luce dei risultati emersi dai gruppi di discussione è chiaro che l’indicatore considerato “più importante” dalle studentesse che vivono i contesti urbani, sia l’indicatore “sociale” COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE” e che la percezione di sicurezza aumenterebbe nel caso in cui la persona-accompagnatrice sia di genere maschile. Ciò rappresenta un dato significativo, se si pensa che le direttive tracciate dalla pubblica amministrazione si concentrano principalmente sull’implementazione di indicatori appartenenti al macro-tema “istituzioni”, come la militarizzazione nelle città e l’installazione di telecamere di sorveglianza. In tal modo, la sicurezza urbana andrebbe erroneamente ricercata attraverso la codifica di norme che regolano il comportamento in pubblico, la cui violazione determinerebbe il rischio di ammonimento o sanzione⁸⁸.

I sistemi di videosorveglianza, ad esempio, sono considerati utili strumenti per la prevenzione e il contrasto dei fenomeni di criminalità diffusa e predatoria, al punto da essere stati introdotti nel corpus normativo del decreto-legge 14/2017 (convertito in Legge 48/2017) nel quale è previsto lo stanziamento di speciali fondi da destinare ai Comuni al fine di implementare l’installazione delle telecamere agli ingressi degli enti pubblici⁸⁹. A sostegno di ciò, nel 2022 “il Ministero dell’Interno ha messo a disposizione ulteriori risorse per il finanziamento di progetti di realizzazione di impianti di videosorveglianza integrata”⁹⁰ da destinare alle amministrazioni locali delle regioni del Sud Italia. Tali risorse - reperite nell’ambito del Programma Operativo Complementare “Legalità” 2014-2020 - ammontavano alla cifra di 30 milioni di euro⁹¹. Un esempio applicativo è dato dal Comune di Pescara, che, seguendo le direttive del decreto-legge 14/2017, a novembre 2021 avrebbe inaugurato un nuovo sistema di sicurezza urbana, composto da 332 telecamere “posizionate in punti nevralgici della città” (Longo, 2022). Tale sistema prevedeva la realizzazione di una nuova control room all’avanguardia presso

⁸⁸ Si riporta la definizione avanzata per gli indicatori appartenenti al macro-tema “istituzioni”: “Tutti quegli indicatori che fanno riferimento a norme codificate nella regolazione del comportamento in pubblico e nel mantenimento del patto sociale, attraverso l’esplicitazione di diritti e doveri la cui violazione determina il rischio di un ammonimento o una sanzione.”

⁸⁹ *Linee guida per l’attuazione della sicurezza urbana*. Conferenza Stato-città ed autonomie locali, 20 febbraio 2017.

⁹⁰ Ministero dell’Interno (2022, July 28). *30 milioni di euro ai comuni per la videosorveglianza*.

⁹¹ *Ibidem*.

la Polizia municipale, comprendente ben quattro postazioni di controllo e un videowall composto da dieci schermi, per permettere la centralizzazione della gestione di tutte le attività di controllo, in contrasto ad attività illecite ed episodi di microcriminalità⁹².

Se è chiaro quanto finora descritto, tali investimenti non trovano alcun supporto nelle argomentazioni avanzate dalle studentesse, le quali relegano i “SISTEMI DI SORVEGLIANZA” tra gli indicatori meno importanti nel contribuire all’aumento della sicurezza urbana. Ciò, in quanto l’azione di questi ultimi non sarebbe rivolta “a priori”, in prevenzione alla manifestazione della violenza, ma solamente “a posteriori” l’avvenimento della molestia, potendo identificare l’eventuale aggressore nei giorni successivi. Diversamente, un investimento dell’amministrazione pubblica che rivela la sua efficienza in termini di sicurezza urbana è quello riguardante l’aumento dell’“ILLUMINAZIONE PUBBLICA” nelle città. In questo caso, tenendo conto della definizione offerta per il macro-tema “caratteristiche fisiche o strutturali del quartiere”⁹³, la presenza di lampioni contribuirebbe ad aumentare la percezione di sicurezza urbana attraverso la promozione della conoscenza del quartiere e dell’uso agevole dello spazio pubblico.

Un esempio pertinente è quello riguardante la proposta operativa del Comune di Roma, in contrasto al cospicuo aumento delle violenze sessuali sulle cittadine, in alcune zone periferiche della città. Con la lettera d’intenti firmata in data 25 novembre 2022, i Municipi coinvolti e il Comune di Roma si sono posti l’obiettivo di promuovere azioni concrete indirizzate all’aumento di sicurezza del territorio, individuando, come primo fattore di sicurezza, l’illuminazione pubblica. Più precisamente, spiega Lorenza Bonaccorsi, presidentessa del I Municipio di Roma:

“Un adeguato livello di illuminazione si garantisce con la tempestiva sostituzione delle lampade non funzionanti, con la verifica dei livelli di illuminamento e con l’eventuale aumento di potenza dei corpi illuminanti. È un’azione concreta che riteniamo molto importante e siamo contente che un’iniziativa partita dal nostro territorio abbia coinvolto

⁹² Ibidem.

⁹³ “Tutti quegli indicatori strutturali del quartiere che concorrono a dare forma e limite allo spazio pubblico, contribuendo ad aumentare la percezione di sicurezza urbana, agevolando la fruibilità, la conoscenza e l’utilizzo dello stesso.”

altri Municipi e abbia trovato l'importante collaborazione dell'assessora capitolina ai Lavori Pubblici, Ornella Segnalini.”⁹⁴

Per quanto riguarda gli investimenti che l'amministrazione pubblica riserva all'arredo urbano e alla manutenzione delle strade nelle città, si mette in luce come le partecipanti alla ricerca abbiano espresso una valutazione “neutrale” rispetto all'efficacia di tale indicatore, nella misura in cui ad una maggior cura dell'arredo urbano non seguirebbe conseguentemente una maggior percezione di sicurezza urbana, contrastando la retorica del “più bello = più sicuro”. Alla luce di ciò, le proposte avanzate dal Ministero dell'Interno riguardanti l'investimento, in termini economici, finalizzato alla manutenzione delle strade comunali, dei marciapiedi e dell'arredo urbano⁹⁵, se filtrate attraverso un'ottica di approccio di genere, non contribuirebbero a fronteggiare in maniera significativa il problema della percezione di insicurezza delle cittadine per strada, la cui (eventuale) soluzione andrebbe ricercata – come visto dalle argomentazioni delle studentesse – a partire dagli indicatori di tipo “sociale”: la compagnia di persone conosciute (con preferenza di genere maschile) e la presenza di persone sconosciute abitanti del quartiere (con preferenza per chiunque compia azioni “prevedibili”).

4.3 Prevenzione della violenza o promozione della sicurezza?

Se è chiaro quanto fin qui descritto rispetto alla necessità che gli interventi della pubblica amministrazione - in contrasto alla violenza urbana - trovino coerenza con le valutazioni riportate dalle cittadine stesse, non resta che tracciare delle linee guida che permettano di distinguere processualmente i vari interventi in ambito di sicurezza urbana per le donne.

Le discussioni avanzate dalle studentesse coinvolte nella ricerca hanno consentito di entrare nel merito di una riflessione già accennata nel corso del primo capitolo, quella inerente ai programmi di intervento attualmente adottati per favorire la sicurezza urbana. Come si è potuto osservare nel corso delle discussioni, sono stati vari i commenti e le argomentazioni a conferma dell'effettivo rischio - percepito dalle studentesse - di essere

⁹⁴ Roma Capitale (2022, November 25). *Aumento illuminazione notturna per la sicurezza delle donne, firmata lettera d'intenti.*

⁹⁵ Ministero dell'Interno (2022, January 18). *Finanza locale, 300 milioni ai comuni per la manutenzione straordinaria di strade, marciapiedi e arredo urbano.*

soggette a molestie ed intrusioni nel proprio spazio urbano, ad opera di sconosciuti di genere maschile. Allo stesso modo, sono state varie le critiche e le considerazioni avanzate rispetto all'utilità degli indicatori di sicurezza urbana e sociale, oggetti di discussione della presente ricerca. Ma si è visto come, in merito alla terza fase della discussione - quella inerente alle proposte operative per il quartiere Arcella - le studentesse abbiano riscontrato un'effettiva difficoltà nell'ideazione di interventi che possano agire sul piano della causa del problema dell'insicurezza per strada e non sul piano dell'effetto (a violenza avvenuta).

In linea generale, sono state avanzate delle proposte che suggeriscono diversi aspetti critici nella loro attualizzazione e che si collegano ai programmi di intervento ad oggi più usati⁹⁶. Ad esempio, è stata suggerita la proposta di un'App che consenta - alle ragazze che camminano da sole la sera - di incontrarsi per condividere lo stesso tratto di strada, andando ad istituire una sorta di "autobus umano", con il forte limite operativo per le studentesse che risiederebbe nell'affidarsi a persone sconosciute, esponendosi (potenzialmente) a situazioni ancor più critiche. Ancora, l'idea di installare un dispositivo elettronico - come un pulsante d'emergenza - per poter chiamare tempestivamente le forze dell'ordine, il cui centro operativo si trova proprio in una delle strade adiacenti al cavalcavia Borgomagno; anche questa rivalutata dal gruppo, alla luce della critica rivolta alle forze dell'ordine, la cui presenza non sarebbe efficace in termini di aumento di sicurezza percepita.

Sempre in linea con le proposte attualmente introdotte, sono stati nominati dei possibili corsi di autodifesa rivolti alle cittadine, per aumentare il senso di autonomia percepito e non dover far affidamento sulla "rete" sociale di conoscenze, con il rischio associato di deresponsabilizzare la comunità dal problema, relegandolo solamente sulle spalle delle sole donne. Infine, tra le proposte più propriamente di tipo "educativo" si è fatto riferimento alla possibilità di ricoprire la città con frasi di orientamento femminista (che elogino principi inerenti alla parità di genere) e di diffondere volantini e manifesti contenenti "consigli per gli uomini" su come comportarsi in presenza di una donna per strada (cambiare marciapiede per evitare di spaventarla; camminare dalla parte del muro per non farla sentire "in trappola"; evitare di fissarla a lungo). Sulla stessa scia del

⁹⁶ Si veda il paragrafo 1.3.

programma *Zero Tolerance contro la violenza sulle donne*⁹⁷, un'idea è stata quella di organizzare delle riunioni di quartiere in cui dare voce alle ragazze che percepiscono di subire delle molestie per strada, coinvolgendo il vicinato, i commercianti e le forze dell'ordine. Ma, anche per questa tipologia di proposte, i limiti individuati dal gruppo vertevano soprattutto sulla valutazione dell'efficacia dell'intervento, legato alla difficoltà nel coinvolgere cittadini (specialmente uomini) che avrebbero mostrato la loro disponibilità ad ascoltare le motivazioni avanzate dalle studentesse.

In ultima analisi, la difficoltà nell'individuare delle valide proposte di intervento che rispondano efficacemente al problema dell'insicurezza delle donne per strada, genera interessanti questioni teoriche su che cosa voglia dire operare in termini di sicurezza urbana. In tal senso e alla luce di quanto finora argomentato, occorre definire una distinzione tra interventi che rispondono alla "prevenzione della violenza urbana" e interventi che rispondono alla "promozione della sicurezza urbana", tenendo conto degli indicatori di sicurezza utilizzati nel corso della presente ricerca e delle definizioni attualmente in uso dei termini "prevenzione"⁹⁸ e "promuovere"⁹⁹. A tal fine, si avanzano le seguenti proposte di definizione:

Con "prevenzione della violenza urbana" si considerano tutte quelle azioni, inerenti al contesto urbano, volte ad impedire il verificarsi o il diffondersi di fatti non desiderati o dannosi per il/la singolo/a cittadino/a prevedendo la manifestazione di tali fatti. Tali azioni comprendono

⁹⁷ Ibidem.

⁹⁸ Si consideri la definizione seguente: prevenzione s. f. [dal lat. tardo *praeventio* -onis; nel sign. 2, dal fr. *prévention*]. – 1. Adozione di una serie di provvedimenti per cautelarsi da un male futuro, e quindi l'azione o il complesso di azioni intese a raggiungere questo scopo. Genericam., ogni attività diretta a impedire pericoli e mali sociali di varia natura (in medicina, è sinon. meno specifico di *profilassi*): *p. delle malattie a trasmissione sessuale, dell'alcolismo; p. delle malattie professionali, degli infortuni sul lavoro; provvedimenti per la p. della disoccupazione, della delinquenza minorile, della criminalità, della droga*. In diritto penale, *misure di p.*, misure di difesa sociale *ante delictum* (prima, cioè, che il delitto sia commesso), che possono essere adottate nei confronti delle persone considerate socialmente pericolose (v. misura, n. 5 e). *Istituti di p. e di pena*, denominazione generica (coniata nel 1928, originariamente in sostituzione del termine *risformatorio*) degli stabilimenti carcerari nei quali sono poste in atto misure di sicurezza detentive e di rieducazione [...] (Enciclopedia Treccani).

⁹⁹ Si consideri la definizione seguente: promuovere (pop. o letter. *promòvere*) v. tr. [dal lat. *promovēre*, comp. di *pro*-¹ e *movēre* «muovere»; propr. «muovere avanti»] (coniug. come *muovere*). – 1. a. Far avanzare, far progredire; favorire dando impulso: *p. gli studi, le arti, le scienze, la cultura, la civiltà, il progresso*; anche, far aumentare: *p. le vendite*. b. Proporre, dare l'avvio, dare l'inizio: *p. una campagna d'opinione; p. una sottoscrizione; p. un'indagine, una ricerca; p. una dimostrazione di protesta*; in diritto, *p. il giudizio*, dare avvio al processo. c. Fare gli atti necessari perché qualche cosa abbia inizio: *p. una causa di beatificazione; p. un'azione legale*. [...] (Enciclopedia Treccani).

l'utilizzo di risorse di tipo sociale (presenza di persone conosciute e/o sconosciute; dispositivi elettronici...), istituzionale (forze dell'ordine; videocamere di sorveglianza...), inerenti alle caratteristiche strutturali del territorio (illuminazione pubblica; arredo urbano...) e inerenti agli enti pubblici e/o privati presenti nel territorio (attività commerciali; mezzi di trasporto pubblici/privati...).

Con “promozione della sicurezza urbana” si considerano tutte quelle azioni, inerenti al contesto urbano, volte a favorire più alti livelli di coesione sociale e di salute¹⁰⁰ tra i/le cittadini/e anticipando la manifestazione di fatti non desiderati o dannosi per il/la singolo/a cittadino/a. Tali azioni comprendono l'utilizzo di risorse di tipo sociale (presenza di persone conosciute e/o sconosciute; dispositivi elettronici...), istituzionale (forze dell'ordine; videocamere di sorveglianza...), inerenti alle caratteristiche strutturali del territorio (illuminazione pubblica; arredo urbano...) e inerenti agli enti pubblici e/o privati presenti nel territorio (attività commerciali; mezzi di trasporto pubblici/privati...).

Volendo, adesso, entrare maggiormente nel merito delle definizioni proposte, si pone in luce come la differenza tra le due sia di tipo processuale e non contenutistico. Entrambe le definizioni fanno ugualmente riferimento all'uso degli indicatori di sicurezza, di tipo “sociale”, “istituzionale”, inerente alle “caratteristiche strutturali del territorio” e inerente agli “enti pubblici e/o privati presenti nel territorio”, con la differenza rispetto alle finalità con cui tali indicatori vengono utilizzati. Più precisamente, gli interventi volti alla “prevenzione della violenza” agirebbero sul piano della “previsione” del verificarsi di fatti non desiderati o dannosi per il singolo. Ciò significa - citando Goffman (Goffman, 2019) - che il focus, l'obiettivo dell'intervento, sarà guidato dall'aspettativa (delle cittadine) di subire il processo di *attenzione incivile*, ponendosi preventivamente in attesa della manifestazione di tali fatti dannosi o indesiderati. Segue che, interventi orientati alla prevenzione siano caratterizzati da un alto valore di “urgenza”, che si manifesta nell'agire “come se” la violenza fosse già avvenuta o sia l'unico scenario possibile.

¹⁰⁰ “Con *Urban Health* si fa riferimento a un orientamento strategico che integra le azioni di tutela e promozione della salute nella progettazione urbana, sottolineando la forte dipendenza tra il benessere fisico, psichico e sociale e l'ambiente urbano in cui si vive”, come recita il *Documento di indirizzo per la pianificazione urbana in un'ottica di Salute Pubblica* del 2021.

Un esempio particolarmente coerente con la definizione di “prevenzione della violenza” riguarda l’utilizzo delle App di “protezione” delle cittadine (già ampiamente citate nel corso del primo capitolo) che prevedono l’uso di dispositivi elettronici per “connettere” la donna con amici, familiari o forze dell’ordine, così da poter tempestivamente richiedere aiuto in caso di molestie o abusi. Tali App variano dalla progettazione di pulsanti colorati che permettono l’emissione di suoni per attirare l’attenzione dei passanti, all’impostazione di invii di messaggi automatici a centri operativi delle forze dell’ordine o, ancora, all’attivazione della geolocalizzazione per poter essere seguite da amici o familiari. Similmente, anche l’utilizzo dello smartphone per avviare telefonate/videochiamate a persone care o ad operatori di un servizio di sicurezza - mentre si cammina da sole per strada - è da considerarsi un intervento che risponde alla prevenzione della violenza. Ciò perché l’utilizzo di tali risorse di tipo “sociale” (con funzione di connessione) è effettuato unicamente con lo scopo di evitare l’eventualità del subire violenza e non porterebbe con sé altre possibilità di utilizzo. Ancora, le videocamere di sorveglianza poste agli ingressi degli edifici pubblici sono progettate con l’unico valore di evitare la manifestazione di azioni criminali o predatorie, rispondendo - ancora una volta - alla prevenzione della violenza.

Diversamente, gli interventi volti alla “promozione della sicurezza” andrebbero ad agire in considerazione di un ventaglio di possibilità più ampio rispetto agli scenari inerenti ai contesti urbani. Più precisamente, interventi di questo tipo risponderebbero in “anticipazione” al verificarsi di fatti non desiderati o dannosi per il singolo. In tal senso il focus sarà strutturato non più intorno all’evitamento delle *attenzioni incivili* da parte di sconosciuti, quanto - piuttosto - orientato a favorire più alti livelli di coesione sociale e di salute tra i/le cittadini/e.

A tal proposito si pone in luce come - in questa sede - il termine “salute” è da leggere in riferimento alla definizione di *Urban Health* avanzata dal Ministero della Salute nel 2021¹⁰¹, la quale sottolinea la forte dipendenza tra il benessere fisico, psichico e sociale e l’ambiente urbano in cui si vive. Entro tale cornice, si pone in risalto la dimensione qualitativa con cui i cittadini e le cittadine vivono lo spazio urbano, richiamando (anche) i valori di libertà d’azione, la percezione di autonomia e di

¹⁰¹ Ibidem.

autoefficacia e il senso di appartenenza al proprio contesto urbano. Segue che, interventi orientati alla promozione della sicurezza - agendo in termini di “anticipazione” piuttosto che di “previsione” - considerino la manifestazione della violenza solamente come possibilità e non (già) in termini di attuazione certa, permettendo di osservare anche altri scenari possibili offerti dall’ambiente urbano. Seguendo quanto asserito da Goffman (Goffman, 2019), si potrebbe dire che gli interventi volti alla promozione della sicurezza consentirebbero di ampliare il ventaglio di aspettative delle cittadine sugli scenari possibili che possono manifestarsi nei contesti urbani.

Esempi pertinenti con quanto delineato, riguardano gli interventi di “educazione” che coinvolgono gli abitanti di un quartiere, a condizione che questi ultimi perseguano l’obiettivo di promuovere coesione sociale tra i cittadini e le cittadine e non di frammentazione delle opinioni. Ciò significa che, tali programmi di intervento, dovrebbero essere strutturati in modo da consentire la libera espressione di idee (anche tra loro contrastanti) e la generazione di quante più domande possibili tra i partecipanti appartenenti ai due diversi generi. Diversamente, se l’obiettivo che si segue è quello della “prevenzione della violenza”, il rischio cui si va incontro è che tali programmi educativi servano più a persuadere¹⁰² i cittadini sull’urgenza del problema dell’insicurezza delle donne per strada, seminando timore o distacco rispetto al tema, attraverso l’uso di espressioni perentorie come “tutti gli uomini sono colpevoli” o “il problema è nel patriarcato”.

In conclusione, quanto preme mettere in luce attraverso le due definizioni, è l’importanza di comprendere a quale obiettivo rispondono gli interventi operativi in tema di sicurezza urbana e, di conseguenza, il valore d’uso che - degli indicatori di sicurezza urbana e sociale - viene fatto.

4.4 Verso una proposta operativa per la promozione della sicurezza

Una volta tracciate le linee guida che permettono di inquadrare - a livello teorico - la distinzione tra gli interventi operativi orientati alla prevenzione della violenza e quelli orientati alla promozione della sicurezza, si entrerà adesso nel merito di una possibile

¹⁰² In psicologia, dove si mantiene la differenza tra *persuasione* (v.) e *convinzione* (v.), si definisce *coercitiva* la persuasione indotta in chi è in stato di non-libertà, e *occulta* la formazione o la modificazione dell’opinione di massa ottenuta con stimoli subliminali che operano al di sotto del livello di consapevolezza (Galimberti, 2018).

proposta operativa che consideri gli indicatori emersi dai gruppi di discussione come “più importanti” per la sicurezza urbana. Come si è visto, gli indicatori che impatterebbero maggiormente nell’aumento della percezione di sicurezza sono quelli di tipo “sociale”: “COMPAGNIA DI PERSONE CONOSCIUTE”, “DISPOSITIVI ELETTRONICI”, “CARATTERISTICHE DELLA POPOLAZIONE DEL QUARTIERE”, ad eccezione per “ILLUMINAZIONE PUBBLICA” inerente alle “caratteristiche strutturali del territorio”.

Facendo riferimento alle definizioni tracciate in precedenza, si osserva come un intervento che tenga conto della compagnia di persone conosciute (inteso dalle studentesse compagnia di genere maschile) rientri nella definizione di interventi orientati alla “prevenzione della violenza”. Come precedentemente argomentato, infatti, la distinzione tra le due tipologie di intervento andrebbe ricercata nel diverso uso che viene fatto – nell’uno e nell’altro caso – degli indicatori di sicurezza. I discorsi riportati dalle studentesse durante i *focus group*, rispetto alla preferenza di essere accompagnate (nel contesto urbano) da persone di genere maschile (come gli amici) rimandano ad un uso dell’indicatore di sicurezza di tipo “sociale” guidato dalla paura di subire molestie ad opera di sconosciuti, nell’eventualità di camminare da sole per strada. In tal senso la presenza di un uomo-accompagnatore agirebbe in previsione al rischio di essere oggetto di molestie, aumentano nelle studentesse il senso di sicurezza percepita. Entro tale cornice, il valore della presenza dell’uomo-accompagnatore (l’uso dell’indicatore) avrebbe l’obiettivo di impedire il verificarsi o il diffondersi di fatti non desiderati o dannosi, agendo secondo l’urgenza di difendere le cittadine da attacchi esterni, preservando la propria incolumità. Ciò apre le porte a diverse considerazioni.

Innanzitutto, si osserva come un intervento di questo tipo contribuisca a mantenere ferma la differenza di status tra i ruoli sociali di “uomo” e di “donna”, confermando la posizione di superiorità dell’uno a discapito dell’altra, la quale verrebbe relegata nella categoria di *persona aperta* (Goffman, 2019) di status inferiore in quanto soggetta facilmente a possibili intrusioni esterne. Infatti, agire per prevenire che la molestia (ad esempio il *catcalling*) accada, significa aspettarsi di essere vittime di *attenzione incivile* da parte di uomini sconosciuti, ponendosi preventivamente in attesa della manifestazione di tali fatti dannosi o indesiderati. La “rottura” delle regole di base dell’interazione tra sconosciuti (Goffman, 2019) - qui - è confermata.

In secondo luogo, un intervento che richiede il coinvolgimento di persone conosciute nel ruolo di accompagnatrici (a prescindere dal genere), focalizzandosi su di uno scenario in termini di “urgenza”, non tiene conto della salute delle cittadine coinvolte, in quanto non ne valorizza l’autonomia percepita, la libertà d’azione e il senso di appartenenza al contesto urbano. Quindi, se l’obiettivo degli interventi di prevenzione della violenza è quello di evitare il rischio di subire molestie, esso tenderà a rispondere all’“urgenza” della situazione e a far prendere anche decisioni affrettate, purché finalizzate all’assolvimento dell’obiettivo. Ecco perché le studentesse, nonostante riportino “tristemente” la mancanza di parità tra i ruoli di uomo e donna nella società (*gli uomini vengono dipinti come più forti, richiamano maggiore rispetto..., le donne vengono viste come deboli e bisognose di protezione*¹⁰³), al momento di agire in difesa della propria incolumità, la soluzione più “popolare” ricade nell’uso del ruolo di uomo-accompagnatore, quale strumento più immediato all’evitamento del rischio di subire molestie.

Similmente, i dispositivi elettronici, se utilizzati con funzione di “connessione” con amici o familiari - allo scopo di poter chiedere repentinamente aiuto in caso di difficoltà - rientrano negli interventi di prevenzione alla violenza. Il loro utilizzo, infatti, sarebbe guidato dall’aspettativa (delle donne) di subire l’*attenzione incivile* da parte degli uomini sconosciuti, agendo nella certezza che lo scenario di violenza sarà l’unico possibile. Anche per questo caso, la domanda che orienta la distinzione tra gli interventi a scopo preventivo della violenza e quelli a scopo di promozione della sicurezza è “a che cosa serve utilizzare tale indicatore?”. Dunque, nel caso di utilizzo degli smartphone per effettuare chiamate/videochiamate (o simularle), le studentesse darebbero – ancora una volta – priorità ad una scelta che segue il criterio dell’“urgenza”, a discapito del criterio della “salute”, preferendo rivolgersi ad una rete di persone conosciute come reazione alla paura di incorrere nel pericolo di subire una molestia.

Il limite, nel caso di tale intervento, è rappresentato dall’ignorare le modalità con cui una donna - pur garantendosi l’incolumità - vive lo spazio urbano, non ponendo come centrali i valori di coesione sociale e di salute delle cittadine. Ad esempio, come dovrebbe sentirsi una studentessa che torna a casa alle due di notte nel chiamare un’amica, magari

¹⁰³ Come riportato da alcune partecipanti al *focus group*.

con il rischio di creare disturbo visto l'ora tarda? E, più precisamente, come reagirebbe nel caso in cui nessuno sia disponibile a rispondere a quella precisa ora? In ciò risiede il valore d'uso di prevenzione (e non di promozione) dell'indicatore, che si concretizza nel ridurre il ventaglio di possibilità d'azione nelle cittadine, alimentando un uso in termini di necessità dello strumento e non di scelta ragionata. Diversamente, un intervento di promozione della sicurezza attraverso l'uso di smartphone potrebbe consistere nell'effettuare chiamate/videochiamate perseguendo l'obiettivo principale di vivere liberamente lo spazio urbano, nella promozione di autonomia e senso di appartenenza con il quartiere e implicando – ma, questa volta, come valore “aggiuntivo” – la protezione da possibili intrusioni esterne da parte di sconosciuti.

Quanto finora argomentato trova conferma anche per quanto riguarda un intervento che faccia uso dell'indicatore “caratteristiche della popolazione del quartiere”. Quest'ultimo, se collegato all'espressione di preferenza delle studentesse di condividere lo spazio urbano con persone che compiono azioni prevedibili, consentirebbe di evitare il rischio di trovarsi coinvolte in un *impegno diretto* e subire l'*attenzione incivile* attraverso il *catcalling*. Anche in questo caso, la differenza nel passaggio tra un tipo di intervento a scopo preventivo della violenza e uno a scopo di promozione della sicurezza, risiede nell'uso dell'indicatore, nella misura in cui questo venga utilizzato unicamente con lo scopo di evitare manifestazioni di violenza o, in alternativa, allo scopo di favorire la salute delle cittadine all'interno dello spazio urbano.

Diversamente, l'utilizzo dell'indicatore “illuminazione pubblica” (alla luce del valore riportato dalle studentesse) rientrerebbe in una tipologia di interventi orientati alla promozione della sicurezza urbana. Ciò, in quanto l'indicatore sarebbe utilizzato allo scopo di vedere meglio quel che accade nell'ambiente circostante (specialmente nelle ore notturne) contribuendo, così, ad aumentare il senso di controllo percepito rispetto alla situazione. In tali termini, l'utilità della presenza di lampioni per illuminare le strade non sarebbe finalizzata all'unico scopo di poter individuare agevolmente possibili aggressori, ma implicherebbe un valore di “sicurezza stradale” più ampio, nella possibilità (ad esempio) di poter individuare meglio anche la presenza di autoveicoli o pedoni, cartelli stradali, edifici e attività commerciali nelle vicinanze.

A questo punto, grazie a quanto finora delineato, dovrebbe risultare condivisibile come l'ideazione di una proposta operativa per il quartiere Arcella che sia orientata alla

promozione della sicurezza urbana, sia un obiettivo complesso da raggiungere. Ciò in riferimento al fatto che gli indicatori individuati dalle studentesse come più importanti, appartenendo alla macro-categoria “sociale” siano particolarmente specifici della situazione e non consentirebbero degli interventi generalizzabili per tutte le cittadine. Si pensi, ad esempio, alla compagnia di uomini-accompagnatori come indicatore maggiormente votato dalle studentesse. Quale potrebbe essere una proposta operativa da avanzare all’amministrazione comunale di Padova in riferimento a quest’ultimo? Di certo la soluzione non risiederebbe nel proporre alle studentesse di procurarsi un amico disponibile ad accompagnarle in ogni loro singolo spostamento nel quartiere, in quanto - come già ampiamente discusso - tale intervento agirebbe esclusivamente a scopo di prevenzione della violenza urbana, ma non promuoverebbe alcun valore condiviso nella comunità rispetto al problema dell’insicurezza delle donne per strada. Similmente, anche l’implementazione dell’uso degli smartphone per rimanere “connessi” alla propria rete sociale di conoscenze risulterebbe un intervento estremamente specifico nella sua attualizzazione, oltre che rispondere - come si è visto - alla prevenzione della violenza urbana.

Di contro, un intervento che tenga conto dell’aumento dell’illuminazione pubblica, risulterebbe più efficace in termini di promozione della sicurezza. Ciò, alla luce del carattere aspecifico degli indicatori della macro-categoria “caratteristiche strutturali del territorio”, i quali risponderrebbe in modo più condivisibile alle esigenze delle cittadine. In tal senso, si rivela efficace la scelta dell’amministrazione pubblica di investire sull’implementazione dell’illuminazione nelle città¹⁰⁴ in quanto indicatore fondamentale nel favorire il senso di controllo nel quartiere e la promozione del senso di appartenenza con lo stesso.

¹⁰⁴ Si veda paragrafo 4.2.

Conclusioni

Arrivati a questo punto dell'elaborato, sono stati offerti gli strumenti per favorire la comprensione di un'idea della sicurezza urbana più complessa e strutturata. Nel corso della ricerca è stato possibile osservare l'individuazione di temi e significati salienti comuni ai due gruppi di discussione. Come si è visto, le dieci partecipanti hanno espresso unanime accordo nell'individuare la compagnia di persone conosciute quale indicatore maggiormente predittivo della sicurezza urbana, suggerendo la preferenza per un uomo-accompagnatore. È stato, altresì, argomentato come il valore di tale indicatore "sociale" risiederebbe nella possibilità di impedire il verificarsi del fenomeno del *catcalling*, non favorendo, di contro - per le donne che vivono i contesti urbani - la percezione di indipendenza negli spostamenti. Ancora, come si è visto, entrambi i gruppi di discussione hanno sostenuto, in maniera condivisa, come per il tema "caratteristiche della popolazione del quartiere", la presenza di gruppi di uomini per strada richiamerebbe un valore di "imprevedibilità" negli atteggiamenti attesi, esponendo le studentesse ad un maggior rischio di ricevere molestie verbali. Quel che serve evidenziare - alla luce dei risultati della ricerca - è proprio il valore comune che è emerso dai temi proposti (indicatori di sicurezza).

Come si è potuto osservare nel corso del quarto capitolo, le modalità con cui le studentesse farebbero uso degli indicatori, richiamano ad una tendenza a dipingere l'eventualità delle molestie per strada come un evento certo, al punto da ricorrere a strategie guidate da un carattere di "urgenza". In tal senso, la presenza di un uomo-accompagnatore assumerebbe un significato di mero contrasto alla violenza e, in alcun modo, di promotore della sicurezza percepita. Come già argomentato, il limite degli interventi di prevenzione alla violenza - cui figurerebbero come principali la compagnia di persone conosciute e l'uso dello smartphone per effettuare chiamate o videochiamate - propongono un'idea di sicurezza che risponde esclusivamente all'obiettivo di difesa da un possibile attacco esterno, tralasciando la dimensione (ben più importante) di autonomia percepita e libertà d'azione nel contesto urbano. Similmente, i programmi di intervento a scopo "educativo" rivolti ai cittadini uomini, se strutturati con l'intento di trasmettere il carattere di urgenza del fenomeno dell'insicurezza delle donne per strada (individuando queste ultime come uniche esperte del problema) compiono l'errore di

rimarcare una verità già assodata (tra le donne) per cui “la colpa è del patriarcato”, “gli uomini non possono capire”, agendo in linea esclusiva verso la giustificazione e la deresponsabilizzazione nei confronti del fenomeno, piuttosto che nell’interesse di un effettivo cambiamento. In tal senso, il rischio sarebbe quello di ricadere nell’estremo narrativo di un intervento proposto “dalle donne, per le donne” che esclude il contributo della controparte.

Alla luce di quanto detto, per poter operare verso un intervento che risponda alla promozione della sicurezza, risulta necessario agire a partire dall’interazione tra gli attori sociali “uomo” e “donna”, al fine di generare un valore condiviso dell’esigenza di sicurezza urbana e non come mero movente di frammentazione sociale. Entro tale cornice, la violenza urbana non è da concepire come un “nemico da combattere”, un elemento “tossico” da dover sradicare dalla società. Vedere la violenza come qualcosa che abbia un’origine propria e conoscibile, esporrebbe al rischio di focalizzarsi sulla ricerca della causa a discapito della gestione del problema, mantenendo un’immagine ferma della violenza come qualcosa che “c’è” (sicuramente) e non può essere evitata. Diversamente, nel corso della presente ricerca, si è voluta proporre un’idea della violenza urbana quale prodotto dell’interazione sociale, anticipabile in riferimento alla *posizione aperta* cui le cittadine rientrerebbero in quanto soggette – più degli uomini – all’*attenzione incivile*. In tale senso, una proposta operativa consisterebbe nel passaggio dalle attuali politiche di “prevenzione alla violenza” a nuove politiche di “promozione della sicurezza” urbana.

Entro tale cornice teorica, gli indicatori di sicurezza non rientrerebbero nelle agende politico-amministrative in qualità di meri strumenti di tamponamento alla violenza - intesa come un fatto certo e come inevitabile epilogo delle possibili interazioni tra cittadini - ma in quanto facilitatori di più alti livelli di salute tra i cittadini e le cittadine. Gli investimenti pubblici, in questo senso, sarebbero ragionati alla luce del valore d’uso conferito ai diversi indicatori di sicurezza. Per quanto riguarda, ad esempio, la scelta di investire sull’illuminazione pubblica piuttosto che sui sistemi di videosorveglianza, tali interventi verrebbero elargiti a fronte di un dialogo aperto con tutti i cittadini e le cittadine, così che - una volta implementati - questi “strumenti della salute” possano riguardare un’area maggiore di bisogni ed esigenze sociali, tra le quali figurerebbe - non più come moto esclusivo - la protezione individuale.

Tramite lo svolgimento dei *focus group*, il contributo della presente ricerca si è mosso in questo senso, aprendo una finestra di dialogo direttamente con quelle che sono le esigenze e i bisogni delle giovani studentesse dell'Università di Padova. In questo modo, è stata resa possibile la delineazione di linee guida che possano orientare l'amministrazione nella scelta degli interventi in termini di sicurezza urbana, ponendo particolare importanza alla "domanda" che genera e guida tali interventi. In tal senso, l'uso degli indicatori nei due distinti casi di prevenzione e di promozione suggerisce che la soluzione al problema della violenza e della sicurezza non risiede nella domanda "cosa fare?" ma "come fare?", "quali ruoli sociali coinvolgere?", "seguendo quale obiettivo si è pensato di intervenire in tal modo?", "quanto è condivisa, a livello sociale, una simile esigenza di intervento?".

Bibliografia

- Acocella, I. (2008). *Il focus group. Teoria e pratica*. FrancoAngeli.
- Andreola, F., & Muzzonigro, A. (2021). Sex & the City. Fra autodeterminazione di genere e governo della città. *Tracce Urbane. Rivista Italiana Transdisciplinare Di Studi Urbani*, 5(9). <https://doi.org/10.13133/2532-6562/17369>.
- Associazione Amapola (a cura di), *L'Insicurezza a Mosaico. Rapporto di Ricerca sull'In/sicurezza nella Provincia di Torino nel 2002*. Torino, 2003.
- Bailey, B. (2016). Street remarks to women in five countries and four languages: impositions of engagement and intimacy. *Sociolinguistic Studies*, 10 (4), 589-609.
- Bailey, B. (2017). Greetings and compliments or street harassment: Competing evaluations of street remarks in a recorded collection. *Discourse & Society*, 28(4), 1-21.
- Bartaletti, F. (2012). *La città come spazio geografico*. Bozzi.
- Blumer, H. (2006). *La metodologia dell'interazionismo simbolico*. Armando Editore.
- Boccia, T. (2016). Habitat III: Theories and practices of the wom-en facing the global challenges in cities. *TRIA Territory of Re-search on Settlements and Environment* 9(1), 17-20.
- Borghini, R. (2009). Introduzione (ad una geografia di-genere). In Borghini R. & Rondinone A. (a cura di), *Geografie di genere* (pp. 13-32). Unicopli.
- Bourdieu, P. (2009). *Il dominio maschile*. Feltrinelli.
- Brownmiller, S. (1976). *Contro la nostra volontà. Uomini, donne e violenza sessuale*. Bompiani.
- Cardano, M. (2003). *Tecniche di ricerca qualitativa. Percorsi di ricerca nelle scienze sociali*. Carocci Editore.
- Casalini, B. (2011). Libere di scegliere? Patriarcato, libertà e autonomia in una prospettiva di genere. *Etica & Politica*, 13(2), 329-364.
- Ciacci, L., & Caldarola, G. (2015). 8 progetti per l'Arcella a Padova. *Iuav giornale dell'università*, 149.

Corrao, S. (2005). *Il focus group*. FrancoAngeli.

Darley, J. M., & Batson, C. D. (1973). "From Jerusalem to Jericho": A study of situational and dispositional variables in helping behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 27(1), 100-108. <https://doi.org/10.1037/h0034449>

Darley, J. M., & Latané, B. (1968). Bystander intervention in emergencies: Diffusion of responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8(4, Pt.1), 377-383. <https://doi.org/10.1037/h0025589>

Del Greco, M., Ebesu Hubbard, A. S., & Denes, A. (2020). Communicating by catcalling: Power dynamics and communicative motivations in street harassment. *Violence Against Women*, 27(9), 1402-1426. <https://doi.org/10.1177/1077801220927085>

Di Leonardo, M. (1981). The Political Economy of Street Harassment. *Aegis*, 51-57.

Dowd, M. (1984, March 12). 20 years after the murder of Kitty Genovese, The question remains: Why? *New York Times*.

Galimberti, U. (2018). *Nuovo dizionario di psicologia. Psichiatria, psicoanalisi, neuroscienze*. Feltrinelli.

Garreffa, F. (2010). Per una critica di genere all'idea di sicurezza. *Quaderni di Sociologia*, 53, 129-151. <https://doi.org/10.4000/qds.710>

Goffman, E. (2019). *Il comportamento in pubblico. L'interazione sociale nei luoghi di riunione*. Einaudi.

Goldman, A. E. (1962). The Group Depth Interview. *Journal of Marketing*, 26(3), 61-68. <https://doi.org/10.1177/002224296202600313>

Hagedorn, J. (2007). *Gangs in the global city: Alternatives to traditional criminology*. University of Illinois Press.

Jacobs, J. (2009). *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*. Einaudi.

Kern, L. (2021). *La città femminista. La lotta per lo spazio in un mondo disegnato da uomini*. Treccani.

Larsen, D. (1961 July 3) Do You Like to Be Whistled at? The Question Man. *San Francisco Chronicle*.

Latané, B., & Nida, S. (1981). Ten years of research on group size and helping. *Psychological Bulletin*, 89(2), 308-324. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.89.2.308>

Levine, M., & Crowther, S. (2008). The responsive bystander: How social group membership and group size can encourage as well as inhibit bystander intervention. *Journal of Personality and Social Psychology*, 95(6), 1429–1439. <https://doi.org/10.1037/a0012634>

Logan, L. S. (2015). Street Harassment: Current and Promising Avenues for Researcher and Activists. *Sociology Compass*, 9(3), 196-211.

Manning, R., Levine, M., & Collins, A. (2007). The Kitty Genovese murder and the social psychology of helping: The parable of the 38 witnesses. *American Psychologist*, 62(6), 555-562. <https://doi.org/10.1037/0003-066x.62.6.555>

Mantovan, C., & Ostanel, E. (2015). *Quartieri contesi. Convivenza, conflitti E governance nelle zone Stazione di Padova e Mestre*. FrancoAngeli.

Mezzatesta, M. (2021). “Le strade libere le fanno le donne che le attraversano”. Alcune riflessioni per de-costruire l’invisibilità delle molestie di strada. In *Quaderni del Laboratorio Interdisciplinare di ricerca su Corpi, Diritti, Conflitti* (pp. 55-64). PM Edizioni.

Milgram, S. (1992). *The individual in a social world: Essays and experiments*. McGraw-Hill Education.

Pavarini, M. (2000). “Governo della sicurezza e autonomie locali”, in *La questione criminale nella società globale*. Atti del Convegno Internazionale, Napoli, 10-12 dicembre 1998. Fridericiana Editrice Universitaria.

Peroglio, M., Dughera, L., & Melis, G. (2008). *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*. Progetto realizzato nell'ambito di Melting Lab Assessorato alle Pari Opportunità – Regione Piemonte.

Piccone Stella, S. & Saraceno, C. (1996). Introduzione. La storia di un concetto e di un dibattito. In *Genere. La costruzione sociale del femminile e del maschile*. Il Mulino.

- Pitch, T. (2022). *Il malinteso della vittima. Una lettura femminista della cultura punitiva*. Edizioni Gruppo Abele.
- Pitch, T., & Ventimiglia, C. (2001). *Che genere di sicurezza: Donne e uomini in città*. FrancoAngeli.
- Powell, R. A., & Single, H. M. (1996). Focus groups. *International Journal for Quality in Health Care*, 8(5), 499-504. <https://doi.org/10.1093/intqhc/8.5.499>
- Priulla, G. (2020). *Violate. Sessismo e cultura dello stupro*. Villaggio Maori Edizioni.
- Quinn, B. A. (2002). Sexual harassment and masculinity. *Gender & Society*, 16(3), 386-402. <https://doi.org/10.1177/0891243202016003007>
- Saracini, L. (2002). *Padova Nord. Storia di un quartiere*. Associazione culturale amici dell'Arcella.
- Simmel, G. (1995). *Le metropoli e la vita dello spirito*. Armando Editore.
- Turchi, G. P., & Romanelli, M. (2013). *Flussi migratori, comunità e coesione sociale. Nuove sfide per la mediazione*. FrancoAngeli.
- Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Differenza di genere e politiche di sicurezza nelle città europee*. Quaderno n.° 17 di Città Sicure, maggio-giugno 1999, Progetto Città Sicure.
- Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza - Regione Emilia-Romagna, *Sicurezza e differenza di genere: Bologna Piacenza e Ravenna a confronto*. Quaderno n.° 19 di Città Sicure, gennaio-febbraio 2000, Progetto Città Sicure.
- Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (1982). Broken Windows. *The Atlantic Monthly*, 249, 29-38.
- Zamperini, A. (2007). *L'indifferenza. Conformismo del sentire e dissenso emozionale*. Einaudi.
- Zamperini, A. (2010). *L'ostracismo. Essere esclusi, respinti e ignorati*. Einaudi.
- Zamperini, A. (2014). *La bestia dentro di noi. Smascherare l'aggressività*. Il Mulino.

Zamperini, A. (2019). Rituali urbani e (in)civiltà dell'incontro. In Goffman E., *Il comportamento in pubblico. L'interazione sociale nei luoghi di riunione* (pp. 7-24). Einaudi.

Zimbardo, P. (2008). *L'effetto Lucifero - cattivi si diventa?* Raffaello Cortina Editore.

Sitografia

Astengo, G. (1966). Urbanistica. In *Enciclopedia Universale dell'Arte* (Vol. 14). Sansoni. <https://circe.iuav.it/astengo/dati/B66a.pdf>

Boscatto, F. (2021, April 7). *Quattro passi nel quartiere, ma con la guida in mano*. Ecopolis. <https://ecopolis.legambientepadova.it/quattro-passi-nel-quartiere-ma-con-la-guida-in-mano/>.

Braccili, G. (2022, April 30). *Crime prevention through environmental design (CPTED)*. Criminologi AICIS. <https://criminologiaicis.it/crime-prevention-through-environmental-design-cpted/>

Cadoni, C. (2022, May 26). *Una "Stria" in piazzetta Gasparotto. Per il battesimo arriva Zerocalcare.* Il Mattino di Padova. <https://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2022/05/26/news/una-stria-in-piazzetta-gasparotto-per-il-battesimo-arriva-zerocalcare-1.41469712>

Comune di Padova (2021, March 22). *Progetto hub Arcella 2030*. <https://www.padovanet.it/notizia/20230427/progetto-hub-arcella-2030>

Conferenza Stato-città ed autonomie locali (2017, February 20). *Linee guida per l'attuazione della sicurezza urbana*. <https://antidroga.interno.gov.it/wp-content/uploads/2019/05/D.L.-20.02.2017-n.-14.pdf>.

D'Andrea, C. (2020, January 28). *L'84% Delle donne italiane ha subito molestie in strada. Parliamo di questo*. THE VISION. <https://thevision.com/attualita/catcalling-molestie-donne/>

Degl'Innocenti, C. (2017, March 8). *Non Una Di meno, cos'è e cosa fa (anche) per le donne*. Panorama. <https://www.panorama.it/news/non-una-di-meno-cosa-fa>

Di Leonardo, M., Bowman, C. G., Heben, T., & Gardner, C. B. (2015, March 3). *Definition of street harassment*. Stop Street Harassment. <https://stopstreetharassment.org/resources/definitions/>.

Enciclopedia Treccani. <http://www.treccani.it/enciclopedia/>

Facebook. *Stria*. <https://www.facebook.com/spazio.stria/>

Fusaro, D., & Mangiarini, C. *Erving Goffman*. <https://www.filosofico.net/goffman.htm>

G124 (2020, May 26). *Arcella - Padova - G124*. <https://renzopianog124.com/progetti/arcella-padova/>.

Hollaback, & ILR School Cornell University. (2015, June 1). *ILR worker institute*. Retrieved from ILR worker institute: <https://www.ilr.cornell.edu/worker-institute/blog/research-and-publications/ilr-and-hollaback-release-largest-analysis-street-harassment-date>

ISTAT. *Bilancio demografico mensile anno 2023 (dati provvisori)*. Sito: www.istat.it

ISTAT (2022). *La sicurezza dei cittadini. Reati, vittime, percezione della sicurezza e sistemi di protezione*. Sito: www.istat.it.

Longo, G. (2022, February 16). *Un innovativo sistema di sicurezza urbana per la città di Pescara*. Sicurezza Magazine. <https://www.sicurezzamagazine.it/sistema-di-sicurezza-urbana-per-pescara/>

Macchiavelli, D. (2017, September 18). *Nasce "Taxi Rosa", il servizio di precedenza alle donne nelle chiamate notturne*. FirenzeToday. <https://www.firenzetoday.it/cronaca/servizio-taxi-rosa-donne-firenze.html>

Ministero della Salute (2021). *Documento di indirizzo per la pianificazione urbana in un'ottica di Salute Pubblica*. https://www.salute.gov.it/imgs/C_17_pubblicazioni_3125_allegato.pdf

Ministero dell'Interno (2022, January 18). *Finanza locale, 300 milioni ai comuni per la manutenzione straordinaria di strade, marciapiedi e arredo urbano*. <https://www.interno.gov.it/it/notizie/finanza-locale-300-milioni-comuni-manutenzione-straordinaria-strade-marciapiedi-e-arredo-urbano>

Ministero dell'Interno (2022, July 28). *30 milioni di euro ai comuni per la videosorveglianza*. <https://www.interno.gov.it/it/notizie/30-milioni-euro-comuni-videosorveglianza>

Patil, M. P. (2016, June 3). *Overload and the city*. Centre for Urban Design and Mental Health. <https://www.urbandesignmentalhealth.com/blog/overload-and-the-city>

Randazzo, M. (2022, November 30). *Donnexstrada, un punto di riferimento per la sicurezza delle donne*. Eco Internazionale. <https://ecointernazionale.com/2022/11/donnexstrada-un-punto-di-riferimento-per-la-sicurezza-delle-donne/>

Roma Capitale (2022, November 25). *Aumento illuminazione notturna per la sicurezza delle donne, firmata lettera d'intenti*. <https://www.comune.roma.it/web/it/notizia.page?contentId=NWS985249>

Scarcia, F. (2019, February 19). *APP Sicurezza, cinque proposte per le donne*. The Walkman. <https://www.thewalkman.it/app-sicurezza-cinque-proposte-le-donne/>

SessFem. *Cos'è SessFem?* <https://sessfem.wordpress.com/2013/09/25/cose-sessfem/>

Sgobba, G. (2016, June 1). *Il tram e le linee bus altalenanti: la mobilità nell'Arcella*. La Difesa del Popolo. <https://www.difesapopolo.it/Rubriche/Sguardi-d-Arcella/Il-tram-e-le-linee-bus-altalenanti-la-mobilita-nell-Arcella>.

Tralaltro. *Laboratorio SessFem*. <https://www.tralaltro.it/laboratorio-sessfem/>

Università degli studi di Padova. *Profilo dell'Ateneo*. <https://www.unipd.it/profilo-ateneo>