

UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA

Dipartimento di Culture del progetto

Corso di Laurea magistrale in Urbanistica e Pianificazione per la
transizione

2023/2024

*Società patriarcale e città: Esplorando la percezione di
sicurezza urbana attraverso una lente di genere*

Relatrice: Elena Ostanel
Correlatore: Guido Borelli

Laureanda: Arianna Piu
Matricola 296879

Indice

Introduzione.....	4
1 Sotto lo sguardo patriarcale: Donne e città nell'analisi urbana.....	9
1.1 La logica patriarcale della città contemporanea.....	10
1.1.1 Riconoscimento degli elementi patriarcali nell'urbano e della disuguaglianza strutturale attraverso la lente di genere.....	13
1.2 Riconsiderando la sicurezza urbana: Declinazioni e politiche mirate.....	19
1.2.1 “Broken windows theory”: Conseguenze e percezioni di uno spazio urbano trascurato.....	21
1.2.2 L’influenza politica e dei mass media sull’opinione pubblica.....	24
2 Esplorando la fruizione urbana femminile: Dalla limitazione alle soluzioni attraverso teorie femministe di pianificazione.....	28
2.1 Il fenomeno dell'auto limitazione dei movimenti e il potere delle mappe mentali come strategia protettiva.....	29
2.2 “Planning and feminist theory”: La pianificazione urbana in un’ottica di genere.....	34
2.2.1 Teorie femministe a confronto.....	37
3 Indirizzi per una progettazione inclusiva e casi studio.....	47
3.1 I manuali.....	47
3.1.1 Handbook for gender- inclusive urban planning design.....	47
3.1.2 La città si*cura: manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili.....	51
3.2 Casi studio.....	60
3.2.1 Progettazione mirata: il caso di Vienna.....	60
3.2.2 Interventi sulla percezione di sicurezza e riappropriazione degli spazi pub- blici: il caso della Svezia.....	63
4 “MESTRE: Perché una città femminista è una città per tuttə”.....	67
4.1 Contesto.....	69
4.1.1 Rassegna stampa, questionario e interviste.....	73
4.2 Analisi dei dati raccolti.....	80
4.2.1 I punti critici: barriere fisiche e percettive.....	81
4.2.2 Il giorno e la notte: attività, funzioni e servizi.....	84
4.3 L'ipotesi progettuale e le sue fasi.....	87
4.3.1 Laboratorio di cittadinanza.....	87
4.3.2 Gli interventi: l’abbattimento delle barriere e le azioni di supporto.....	91
4.3.2.1 Riqualificazione spazi sotterranei.....	92
4.3.2.2 Connessione Via Piave - Dante - Cappuccina.....	95
4.3.2.3 Riqualificazione fermata Flixbus e edificio ex Poste.....	99
Conclusione.....	104
Bibliografia.....	109

Abstract

La presente tesi si propone di esplorare il tema della percezione della sicurezza urbana attraverso una prospettiva di genere, allontanandosi dalle analisi tradizionali.

Tramite questo approccio vengono riconosciuti gli elementi distintivi di una pianificazione urbana patriarcale¹, incapace di soddisfare le esigenze delle donne che abitano le moderne città e che spesso si trovano costrette a rinunciare al proprio diritto di vivere appieno lo spazio urbano.

Si esamina il fenomeno dell'auto-limitazione e i processi psicologici che influenzano le scelte di utilizzo dello spazio; si approfondisce la “planning and feminist theory”, riportando le teorie più significative e le strategie suggerite, per poi infine analizzare la loro interpretazione e applicazione attraverso casi studio urbani significativi. L'obiettivo della tesi è dimostrare l'importanza della percezione all'interno dell'ambiente urbano e la necessità di una progettazione che tenga conto del coinvolgimento delle donne, e di tutti i cittadini, per sviluppare progetti capaci di eliminare le condizioni di disagio e rendere le città più accoglienti e inclusive.

1 La pianificazione urbana patriarcale fa riferimento ad un uso della disciplina orientata e concepita secondo uno standard prettamente maschile. Essendo questa, come tutte le cose, il riflesso della struttura della società, il risultato ottenuto è la trasformazione di luoghi pubblici in territori ostili per le donne, dentro i quali perpetuare disparità e discriminazioni.

Introduzione

Il concetto di sicurezza urbana si è evoluto nel tempo, passando dall'essere considerato semplicemente come la mancanza di minacce oggettive a includere concettualmente anche elementi più soggettivi e positivi.

Oltre alla tradizionale nozione, infatti, oggi si considera la sicurezza urbana anche come la promozione di fattori quali l'autodeterminazione, la coesione sociale e le relazioni umane, che sono fondamentali per influenzare la percezione di sicurezza e il benessere degli individui all'interno di un ambiente urbano (Battistelli & Lucianetti, 2009).

Nel momento in cui questi aspetti fondamentali vengono meno, il risultato è un diffuso sentimento di inadeguatezza e pericolo che può avere un impatto significativo sulla percezione e sull'utilizzo dello spazio; questo senso di insicurezza può essere amplificato ulteriormente soprattutto se messo in relazione agli altri fattori che ne condizionano l'entità, tra cui le esperienze personali, la socializzazione, il contesto culturale, l'età e il genere.

Partendo da quest'ultimo aspetto, il presente elaborato si propone di esplorare il concetto di sicurezza urbana, concentrandosi specificamente sulla percezione della sicurezza attraverso una prospettiva di genere. Questo approccio permette di mettere in luce le disuguaglianze e le discriminazioni spaziali presenti in un contesto urbano che riflette appieno gli ideali di una società e di una pianificazione patriarcale, le quali tendono a rispondere principalmente alle esigenze

concepito per gli uomini. In questo contesto, la città emerge come uno specchio fedele della società che la abita.

Sulla base di queste premesse, il seguente lavoro si concentrerà inizialmente proprio sul riconoscimento delle disuguaglianze strutturali presenti nella città moderna, che derivano da una logica patriarcale radicata all'interno del suo tessuto. Saranno dunque identificati alcuni elementi chiave e strutturali del contesto, i quali verranno esaminati sotto una nuova prospettiva di genere, al fine di ribaltare la loro visione ormai nota e consolidata. La messa a sistema di questi elementi porta inevitabilmente alla creazione di uno spazio escludente ed opprimente che viola uno dei diritti umani fondamentali: il diritto di abitare lo spazio pubblico, comprendente innegabilmente il diritto alla sicurezza e alla partecipazione piena e significativa nella società.

L'osservazione di queste dinamiche contribuirà a mettere in luce come la struttura urbana non sia neutra dal punto di vista di genere, e quanto la percezione di pericolo assuma un ruolo decisivo nei confronti delle scelte di vita delle singole cittadine.

Verranno inoltre individuate e analizzate le possibili motivazioni che portano il singolo e la comunità a provare questi sentimenti di disagio, capendo come la struttura urbana possa, attraverso le sue forme, disposizioni e condizioni, avere una sua efficacia sulle pratiche sociali e sul comportamento, condizionando percezione e usi dello spazio.

Si sottolineerà il modo in cui la percezione di ciò che temiamo possa essere condizionata da un sistema di convinzioni, credenze e stereotipi condivisi e su come questa possa essere plasmata non solo dalle istituzioni politiche, attraverso retoriche securitarie e strategie di paura messe in atto per ottenere consenso, ma anche e insieme ad esse dal sistema mediatico e dalla cattiva informazione volte ad orientare l'opinione pubblica.

Nel secondo capitolo, verrà esaminata la conseguenza di aver strutturato gli spazi urbani secondo dinamiche patriarcali, senza considerare le necessità e le insicurezze condivise dalla popolazione femminile. Questa condizione ostacola la libertà delle donne portandole spesso, attraverso fenomeni come l'auto limitazione dei movimenti (talvolta praticata anche inconsapevolmente), a escludersi dalle aree pubbliche e dalla società nel suo complesso.

Il passaggio successivo, dopo aver individuato un problema e le conseguenze che questo comporta, è quello di approfondire le teorie che ne studiano le possibili soluzioni e applicazioni a livello urbano.

Per questo motivo si approfondiranno i concetti e gli ideali dietro la “planning and feminist theory” e verranno esposte e confrontate alcune tra le teorie femministe più significative, ad esempio quelle di Susan Fainstein, docente di pianificazione e attivista americana che ha mostrato il suo interesse per gli studi relativi alla giustizia spaziale già a partire dagli anni '70-'80; e di Leonie Sandercock, studiosa, docente e urbanista canadese che sin dagli anni '80-'90 ha rico-

nosciuto ed evidenziato in modo esplicito l'importanza di una prospettiva femminista all'interno della pianificazione urbana.

Secondo la loro visione, le succitate intellettuali e non solo, sono considerate come sostenitrici di una progettazione partecipata e sensibile al genere, che mira a promuovere azioni di inserimento sociale, attività collettive e interventi volti a stimolare il senso di appartenenza e di sicurezza. Per loro, il fine della pianificazione dovrebbe essere quello di soddisfare la necessità condivisa di sicurezza, riducendo i rischi e aumentando la percezione di fiducia nei confronti del proprio quartiere e della città nel suo complesso.

In relazione a quest'ultimo obiettivo, nella sua terza parte, la tesi si propone di esaminare una serie di casi studio riguardanti le decisioni urbanistiche volte a garantire la sicurezza di genere. Tra gli esempi presi in considerazione e analizzati si includono il "Manuale per una pianificazione e progettazione urbana inclusiva di genere", redatto dal personale della Banca Internazionale per la Ricostruzione e lo Sviluppo, e il "Manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili" della regione Piemonte: entrambi forniscono linee guida e buone pratiche per soddisfare al meglio le esigenze precedentemente analizzate.

A questi, verrà affiancata ed esaminata l'applicazione pratica degli ideali e prospettive di progettazione femminista attraverso l'analisi dei casi di Vienna e della Svezia.

In conclusione, il capitolo finale sarà dedicato alla presentazione della proposta progettuale "MESTRE: Perché una città femminista è una città per tutti", che mira a riqualificare l'area della stazione di Mestre e il quartiere Piave adiacente, con un'ottica di inclusività di genere e innovazione sociale.

Il progetto viene presentato e analizzato criticamente, sulla base delle conoscenze acquisite durante la ricerca e sviluppo della seguente tesi, e cerca di trovare un riscontro tra le scelte e gli interventi progettuali proposti e lo studio delle teorie femministe e degli esempi pratici suggeriti precedentemente. Verranno esaminati i modi in cui la percezione di un'area può plasmare le decisioni di progettazione, mettendo in luce l'importanza cruciale di questo processo sin dalle fasi iniziali di analisi e studio dell'ambiente circostante, fino alla definizione delle ipotesi e alla fase di progettazione vera e propria.

1 Sotto lo sguardo patriarcale: Donne e città nell'analisi urbana

Lo spazio urbano è soggetto a un costante processo evolutivo, e in quanto tale si arricchisce costantemente di significati nel corso di tutte le sue trasformazioni. Essendo strettamente interconnesso alla società che lo abita e lo anima, è essenziale sottolineare che la struttura urbana non è definita solamente dagli elementi fisici e materiali, ma anche e soprattutto dalle reti di relazioni e comunicazioni che si sviluppano al suo interno (Cennamo & Veratti, 2012).

Lo stesso Robert Park, uno dei fondatori della Scuola di Chicago di sociologia, che con i suoi studi ha svolto un ruolo significativo nello studio dell'interazione sociale e dello spazio, non concepisce l'ambiente urbano semplicemente come uno sfondo neutro, ma piuttosto come un contesto dinamico che condiziona e viene condizionato dalle interazioni sociali (1925).

È dunque fondamentale mettere in luce l'importanza di indagare sulle dinamiche sociali e sui bisogni della comunità che ne hanno modellato la forma stessa della città; e, allo stesso modo, è essenziale interrogarsi su come questa struttura urbana influenzi profondamente il singolo individuo che ne fa esperienza, spesso attraverso processi psicologici di codifica e interpretazione dei simboli, degli elementi e delle forme stesse della città.

1.1 La logica patriarcale della città contemporanea

Attraverso questa prospettiva emerge chiaramente la necessità di comprendere il ruolo della città, specialmente quando si desidera esaminare il suo ruolo nella configurazione attuale, che vista da una prospettiva non tradizionale attraverso una lente di genere, evidenzia disparità sociali e insoddisfazione da parte delle sue cittadine.

Recentemente, la crescente consapevolezza e mobilitazione sociale attorno alla promozione dell'uguaglianza di genere e la contestazione del patriarcato, sono diventati i temi che più hanno guadagnato risonanza, catalizzando l'attenzione della società e modellando l'opinione pubblica. Nella letteratura critica e negli studi di genere, alcuni studiosi come la docente, ricercatrice e attivista americana Helen Liggett e la geografa sociale britannica Gill Valentine, hanno approfondito e vigorosamente sostenuto l'idea che la struttura della città moderna sia plasmata da dinamiche patriarcali, dimostrando come la forma urbana non sia indifferente dal punto di vista di genere, ma piuttosto rifletta e contribuisca alle disuguaglianze di potere tra uomini e donne.

In quest'ottica sarà utile definire cosa si intende per patriarcato e come questo si rifletta nella pianificazione:

“Sappiamo molto poco sull'origine urbana del patriarcato e sulle importanti lotte sociali che devono averlo accompagnato [...]. Ciò che dobbiamo sapere - tuttavia - è che dal 4000 a.C. il potere di controllare e definire la vita di tutti i giorni dentro e intorno alla città e le pratiche spaziali associate alla pronesi e costruzione della città divennero molto più concentrate, centralizzate e dominate dagli uomini” (Soja, 2007, p.96-97).

L'organizzazione urbana idealmente si dispone intorno a uno spazio pubblico formalmente aperto a tutti, e a uno spazio privato confinato all'interno delle mura domestiche e familiari; in teoria, in questo, la città dovrebbe incarnare un luogo in cui le disparità di genere si attenuano, nella pratica però persiste una struttura fortemente orientata verso gli interessi maschili, definita come una men's shaped city (Busoni, 2000).

Il termine, che letteralmente fa riferimento ad una città modellata dagli uomini per gli uomini, è utilizzato per descrivere uno spazio urbano che riflette e perpetua i loro interessi, preferenze e esigenze, a discapito delle donne e del loro ruolo all'interno della città. Questo concetto definisce lo spazio come una totalità di funzioni rivolte esclusivamente ad un corpo sociale maschile, bianco, abile ed eterosessuale (Fraser, 1990).

Analizzando il concetto che alla base dimostra in che modo la città sia il riflesso della società che la popola e tenendo conto del legame intrinseco tra essa e la

cultura patriarcale, risulta interessante esplorare le diverse dinamiche (sociali, culturali, economiche) coinvolte che evidenziano la subordinazione delle donne, un fenomeno che inevitabilmente si riconosce nelle aree urbane (De Beauvoir, 1949). Urbanisti, architetti, giornalisti e attivisti hanno approfondito queste tematiche, analizzandone gli sviluppi attraverso la propria chiave di lettura.

Ad esempio, l'antropologa e urbanista Jane Jacobs ci offre un nuovo modo di pensare lo sviluppo urbano, evidenziando l'importanza della diversità e della partecipazione comunitaria. É attraverso queste ideologie e convinzioni che nei suoi lavori spesso ha espresso una forte critica nei confronti del modello di sviluppo urbano moderno, concentrando le sue osservazioni sulle pratiche di suddivisione e gerarchizzazione degli spazi e delle infrastrutture, allo stesso tempo schierandosi a favore di un approccio urbanistico che promuovesse la mixité sociale e funzionale. L'obiettivo era garantire una massima diversità e vitalità nel tessuto urbano, soffermandosi soprattutto sull'aspetto della sicurezza e inevitabilmente sull'influenza della struttura urbana sulle dinamiche di genere (1961).

Lo stesso Henri Lefebvre (1974), sociologo e urbanista francese, nei suoi lavori oltre ad esprimere la sua opinione sullo spazio pubblico, associandolo alla poli-

tica e quindi ponendo l'attenzione su quanto la percezione dei luoghi possa dipendere dalla propria posizione sociale all'interno delle dinamiche di potere; nei suoi studi esplora più volte questo concetto affiancandolo anche alla concezione del patriarcato. Dimostrando come quest'ultimo sia una realtà presente e legata agli spazi urbani ed evidenziando come la città rifletta in modo significativo le gerarchie e disparità presenti in società.

1.1.1 Riconoscimento degli elementi patriarcali nell'urbano e della disuguaglianza strutturale attraverso la lente di genere

Riconoscere e riflettere sull'immagine della città non è un compito semplice, specialmente se si considera la vasta gamma di interpretazioni e teorie orientate su queste tematiche. Tra gli autori che portano avanti questo obiettivo, non si può fare a meno di citare il lavoro di Kevin A. Lynch, urbanista e architetto statunitense.

La teoria di Lynch, delineata nel suo libro *The Image of the city* (1960), assume come suo caposaldo l'identificazione di alcuni elementi fondamentali della struttura urbana (percorsi, margini, nodi, quartieri e punti di riferimento), considerati come strumenti attraverso i quali ragionare sulla percezione e sull'impatto che essi hanno nei confronti degli individui che ne fanno esperienza. Sarebbe dun-

que interessante applicare questo metodo nell'ambito urbano contemporaneo e considerando la critica nei suoi confronti che vede il suo lavoro, implicitamente, assumere un orientamento prevalentemente patriarcale, l'adozione di una prospettiva femminile potrebbe rivelare nuovi significati e dunque stravolgere alcuni elementi già noti e dati per veritieri.

Tra le considerazioni generali sull'interazione tra la città moderna e il patriarcato, non si può non riflettere su elementi quali l'illuminazione delle strade, l'appropriazione dello spazio pubblico, il trasporto pubblico e le politiche sociali e di sicurezza; tutti che rimandano a una logica basata sulle disuguaglianze e che di fatto sono al centro della critica femminista (Busoni, 2000, citato da Bellingardi, Castelli & Olcuire, 2019).

Se analizziamo per esempio la mobilità all'interno della città, l'influenza di queste dinamiche sociali è riscontrabile nella percezione di alcune aree meno sicure per le donne, che ne influenzano la libertà di movimento e partecipazione alla vita urbana. Le strade e le vie in questo senso, da una prospettiva di genere, non sempre vengono percepite come percorsi percorribili, come definiti da Lynch, anzi al contrario il significato assunto è quello di una vera e propria barriera che ne impedisce e condiziona la fruizione.

L'illuminazione stradale risulta un ulteriore componente in questa analisi. La mancanza di questo elemento infatti, nella maggior parte dei casi, può essere interpretata come un segnale, un riconoscibile punto di riferimento che invita chi lo osserva a non attraversare quello spazio, a cambiare strada o percorso in quanto percepito come poco sicuro.

Mentre se si osserva la divisione tra spazio pubblico e privato, ci si renderà conto di quanto questa rifletta alla perfezione l'impronta patriarcale. Agli uomini infatti tradizionalmente si riconoscono come nodi attrattivi, gli spazi pubblici, luoghi di lavoro, di intrattenimento e sportivi, riflettendo stereotipi culturali e di potere legati ad essi. Le donne invece, solitamente non identificandosi in questi luoghi, respingenti nei loro confronti, sono relegate allo spazio per eccellenza dei ruoli domestici e familiari, la casa; o in concomitanza quei luoghi di cura legati all'infanzia o all'ambito sanitario.

È proprio su questa distinzione spaziale che Setha M. Low, docente di psicologia e antropologia ambientale, e Denise Lawrence-Zúñiga, docente di architettura, hanno introdotto la nozione di *gendered spaces* facendo luce sugli spazi connotati in base al genere. La definizione fa riferimento a “luoghi che le culture investono con significato di genere, siti nei quali hanno luogo pratiche differen-

ziate in base al sesso o ambienti che sono utilizzati strategicamente per dar forma all'identità e produrre e riprodurre relazioni di genere asimmetriche di potere e di autorità" (Low & Lawrence-Zúñiga, 2003, p.7).

Durante gli anni '80, '90 e 2000, entrambe le studiose hanno dato un contributo rilevante alla comprensione delle relazioni tra genere, cultura e spazio urbano, avanzando la ricerca interdisciplinare e sensibile al contesto nelle discipline degli studi urbani e di genere. Il loro lavoro si focalizza sull'analisi delle interazioni tra le persone e l'ambiente costruito, ed evidenzia con forza la complessità delle dinamiche sociali e culturali quando si considerano questioni di genere, giustizia spaziale, segregazione sociale e sicurezza delle donne.

In merito a quest'ultima tematica, la sicurezza, l'identificazione e la segnalazione dei gendered spaces in un contesto urbano risulta particolarmente rilevante: sono infatti spazi come una piazza nei pressi di una scuola, frequentato maggiormente da donne e bambini, o un ambiente isolato, buio e poco controllato, dove in particolar modo le donne sono esposte a potenziali reati, ad essere considerati dei luoghi connotati in base al genere e che di conseguenza ne orientano la fruizione da parte delle donne e chiusura nel privato domestico.

Sulla base di queste considerazioni, le donne subiscono una nuova forma di violenza sottile ma particolarmente diffusa: la violenza strutturale. Questa si discosta da quella fisica, sessuale o psicologica, ma altrettanto limita l'autodeterminazione, l'indipendenza e la libertà delle donne, in particolare nella loro veste di cittadine; infatti, la violenza strutturale, radicata nelle sfere sociali, economiche e politiche, si manifesta nella carenza di luoghi di ritrovo o di semplici spazi accoglienti e sicuri (Belingardi, Castelli & Olcuire, 2019).

Questo tipo di oppressione, più sfuggente rispetto ad altre ma altrettanto restrittiva, trae efficacia dalla sua persistenza nel tempo; la sua continuità può condizionare generazioni dopo generazioni; è attraverso queste condizioni che si viola uno dei diritti umani fondamentali: il diritto di abitare lo spazio pubblico, comprendente innegabilmente il diritto alla sicurezza e alla partecipazione piena e significativa nella società. Nell'individuazione di questa nuova violenza è possibile ipotizzare un doppio guadagno da parte delle istituzioni:

“da un lato, è facilmente strumentalizzabile per la promozione e la messa in atto di politiche securitarie “in difesa” delle categorie considerate più vulnerabili, tra cui le donne; dall'altro, mantenere la percezione di pericolo collegata allo spazio pubblico contribuisce ad alimentare la dicotomica divisione che vede lo spazio privato, domestico consacrato al femminile e quello pubblico, sociale affidato al maschile” (Colomina, 1992, citato da Belingardi, Castelli & Olcuire, 2019).

In generale, questa forma di violenza trova la sua comprensione completa nell'analisi delle dinamiche di potere all'interno della società e nei modi in cui le istituzioni contribuiscono a preservare e perpetuare disuguaglianze in vari contesti, come sottolineato dal sociologo norvegese Johan Galtung (1996), uno dei primi a introdurre il concetto, collegandolo a una visione più ampia della violenza nelle società umane. Queste disparità si manifestano in più ambiti: discriminazioni sul luogo di lavoro o nell'ambito dell'istruzione, disparità salariali, limitato accesso alle opportunità, e nell'assenza di riconoscimento e rispetto per il contributo delle donne al mondo del lavoro.

L'osservazione di queste dinamiche, condotta da autori e studiosi citati precedentemente e molti altri, ha contribuito a mettere in luce come la struttura urbana non sia neutra dal punto di vista di genere, e quanto la percezione di pericolo assuma un ruolo decisivo nei confronti delle scelte di vita delle singole cittadine.

1.2 Riconsiderando la sicurezza urbana: Declinazioni e politiche mirate

Quanto detto fino ad ora mette in chiara evidenza quanto l'ambiente, e soprattutto la sua percezione, condizioni il comportamento umano. La percezione del rischio ricade tra quelli che sono gli effetti di una codificazione mentale di uno specifico luogo, che caratterizzato da elementi singolari spesso assume di conseguenza una connotazione negativa. È interessante il modo in cui proprio il senso di rischio, o meglio di insicurezza, influenzi notevolmente la libertà dei cittadini, soprattutto delle donne, che di fronte a fattori come degrado fisico e sociale, rumore o presenza di persone moleste hanno una maggiore propensione nel vedere o percepire situazioni di pericolo.

Il concetto di sicurezza urbana, non è collegato solo a fatti criminosi ma anche a veri e propri disagi del vivere lo spazio pubblico. Una sua definizione per quanto possa sembrare banale in realtà non è immediata, in quanto considerando le sue declinazioni, l'obiettivo primo deve essere quello di delineare il suo indirizzo e campo di azione. La sicurezza può articolarsi in tre categorie, che trovano un riscontro nella loro interpretazione inglese:

“la sicurezza esistenziale (security), cioè la certezza nella stabilità del mondo e nell'efficacia delle abitudini acquisite di azione; la sicurezza cognitiva (certainty), ovvero la conoscenza di quei segni che ci permettono di intuire

cosa aspettarci; da ultimo la sicurezza personale (safety), cioè quella che, in base ai nostri comportamenti, ci fa sentire al sicuro da minacce alla nostra persona, ai nostri beni, ai nostri affetti” (Bauman, 2014, citato da D’Aloisio, 2007, p. 179-180).

Secondo questa definizione, la safety è l’articolazione che meglio rispecchia il concetto e i bisogni alla base della sicurezza urbana.

I primi studi sul tema nascono nelle metropoli americane intorno agli anni ‘30: da quel momento il senso di insicurezza iniziò a coinvolgere non più solo la tutela della proprietà privata e dei beni, ma anche la tranquillità e regolarità della vita quotidiana, i rapporti sociali e la qualità ambientale. Il campo d’azione di questo disagio diffuso è la città, caratterizzata da fattori che coinvolgono sia la realtà fisica, come il degrado, la pulizia e la criminalità; sia quella psicosociale, che riguardano la mancanza di spazi di aggregazione e di conseguenza l’instaurarsi di rapporti tra i cittadini.

Alla luce di questo, le politiche rivolte al raggiungimento della sicurezza si dividono in tre filoni, il primo dei quali è orientato verso il concetto di sicurezza come ordine pubblico; lo strumento attraverso il quale agisce sono norme e leggi a supporto dell’azione delle forze dell’ordine. Il secondo, considerando il valore attribuito al piano sociale, indirizza il suo focus su di esso, e agendo sulla ri-

duzione di comportamenti antisociali e incivili cerca di prevenire anche la criminalità. Il terzo e ultimo approccio, definito di prevenzione ambientale, interviene, a differenza degli altri due, nei confronti della struttura fisica della città. Al suo interno vengono promosse le discipline architettoniche e urbanistiche in quanto in grado di influire sulla condotta e sulle scelte delle persone con un impatto sulla percezione di sicurezza e sul crimine, proponendo un'attenta progettazione di luoghi ed elementi da organizzare nello spazio (Nardi, 2003, citato da F. Coppola, M. Grimaldi & I. Fasolino, 2021).

1.2.1 “Broken windows theory”: Conseguenze e percezioni di uno spazio urbano trascurato

Assunto che l'ambiente fisico è anche un insieme di forme ed elementi, quali piazze, strade, parchi ed edifici, e che questi possono più o meno condizionare il singolo, importante sarà porre la giusta attenzione ai modi d'uso degli stessi spazi. Elementi come le forme di criminalità (furti, stupri, spaccio..) e di degrado (consumo di sostanze, prostituzione..) rendono indubbiamente le popolazioni insicure (Ivi, p.204); e non agire sulla riqualificazione di spazi soggetti a queste dinamiche, in stato di abbandono e senza un presidio contribuisce ad aumentare non solo la percezione di pericolo ma anche ad accrescere le attività criminose al loro interno.

La “Broken windows theory” o “teoria delle finestre rotte”, enunciata per la prima volta dai due esperti di scienze sociali James Q. Wilson e George L. Kelling (1982), tocca proprio i temi relativi alla capacità del disordine urbano e l'uso inopportuno dello spazio di generare comportamenti incivili e criminalità aggiuntiva, di conseguenza a generare una percezione negativa di esso. La linea di pensiero sostiene che regolamentando e preservando gli ambienti urbani con un'attenzione rivolta anche ai dettagli, scoraggiando violazioni minori o atti vandalici, sarà più facile instaurare un clima di serenità e sicurezza diffusa (Wilson & Kelling, 1982, citato da Dughera, Melis & Peroglio, 2012).

In realtà il concetto alla base della teoria ha origine alla fine degli anni '60 quando il professore e psicologo Philip Zimbardo condusse un importante esperimento sociale presso l'Università di Stanford (1969). In due zone completamente opposte, il Bronx conosciuto per essere una zona povera e problematica di New York, e Palo Alto città ricca e tranquilla della California, sono stati abbandonati due veicoli identici, monitorati da un equipe di specialisti. In un primo momento il risultato ottenuto fù lo smantellamento immediato dell'automobile nel Bronx, tutti i pezzi utili vennero rubati e il resto distrutto, contrariamente a Palo Alto, nel quale il veicolo rimase intatto. Sulla base di quanto emerso gli atti di vandalismo potrebbero dunque essere facilmente -ed erroneamente- attribuibili

alla povertà del quartiere; con l'intenzione di smentire questa supposizione, i ricercatori ai fini dell'esperimento decisero di agire spaccando un vetro dell'automobile abbandonata a Palo Alto. Significativo si dimostrò il risultato di questo intervento, in seguito al quale si assistette alla stessa identica dinamica avvenuta nel distretto del Bronx (Wilson & Kelling, 1982).

Da questo esempio si può evincere come la percezione di insicurezza, spesso legata perlopiù a fattori come scarsa illuminazione, zone poco frequentate e, come visto poco prima, dalla presenza di degrado nei confronti della cura del territorio e dei suoi usi (atti di vandalismo, graffiti, scarsa pulizia..), in realtà si potrà ritrovare anche nei luoghi meno prevedibili, indipendentemente dal loro welfare e status economico e sociale.

Nel corso degli anni però, la teoria delle finestre rotte è stata anche oggetto di critiche da parte di diversi studiosi e attivisti, tra i quali Ruth Fincher, figura riconosciuta nel campo della geografia femminista, che nel suo articolo "The Real Population Problem: An Analysis of an Age Cohort" (2001) contesta l'idea che il disordine esteriore, tra il quale la semplice presenza di "finestre rotte" o altri segnali, sia direttamente correlato alla criminalità o al suo aumento.

In generale, le critiche mosse si concentrano principalmente sulla trascuratezza di radici più profonde della criminalità e violenza urbana, che vanno oltre la riduzione del disordine superficiale; lo stesso autore George L. Kelling (1997) ha riconosciuto questi limiti alla teoria, spesso mal interpretata e applicata in modo rigido, senza tenere conto del contesto sociale e delle dinamiche comunitarie.

1.2.2 L'influenza politica e dei mass media sull'opinione pubblica

Le considerazioni fatte finora dimostrano quanto l'insicurezza urbana sia un potente mezzo di controllo sociale, che limita non solo la libertà del singolo, ma ne può condizionare le scelte dell'intera comunità.

Il rischio e la sicurezza, infatti, sono percezioni derivanti da tutta una serie di processi culturali e quindi frutto di un'elaborazione collettiva. I media assumono un importante ruolo all'interno di questi processi, in quanto sono in grado di veicolare l'opinione pubblica: di fatto la funzione stessa delle notizie è quella di orientare la società, un po' come il ruolo assunto dalla percezione nei confronti del singolo individuo (Park, 1940).

Da sempre i mezzi di comunicazione hanno assunto un'importanza indiscussa nei confronti dell'informazione, dai giornali alla radio e dal cinema alla televisione. È però attraverso la rivoluzione informatica, e conseguentemente la diffusione di nuovi media come internet, smartphone e social network che si è assistito ad un vero e proprio abbattimento delle dimensioni spaziali e ad una innovazione nel modo di concepire e fruire questi mezzi (Corbucci, Guzzetti, Sciotto & Zucchi, 2003). È a causa della loro influenza che spesso i media, attraverso una cattiva informazione, vengono usati come strumento da parte di alcuni politici e istituzioni per ottenere facilmente consenso.

Gli effetti delle notizie sulle persone si strutturano maggiormente a livello inconscio e inconsapevolmente le proprie percezioni dirette si permeano di quelle filtrate dalla comunicazione mediatica, non distinguendo più il nostro pensiero o la nostra esperienza dalle informazioni a noi fornite (Neumann, 1984, citato da Masella, 2011). Spesso dunque si favorisce la divulgazione su fatti di scarso rilievo ma di grande impatto e richiamo mediatico, per far accrescere il senso di insicurezza rispetto alla reale situazione di rischio, strutturando così una vera e propria strategia di controllo incentrata sulla paura. Il fenomeno che si va così a creare e diffondere è la cosiddetta "ipotesi delle inciviltà", in presenza di una diminuzione complessiva della criminalità (per numero, concentrazione territoriale

e gravità dei reati) affiancata però ad una veicolata e cattiva informazione, il sentimento di disagio e paura nei cittadini non diminuisce, anzi accresce e diventa più forte (Chiesi, 2004).

Se l'evento di cui si fa notizia è di rilevanza pubblica, l'interesse per esso porterà ad ulteriori indagini e ricerche da parte dei cittadini, che ne proveranno di individuare la portata e il pericolo. Questa codificazione dei fatti, delle esperienze e delle notizie porta spesso a una generalizzazione degli eventi che viene tramandata da persona a persona e che ne condiziona il pensiero. La percezione di ciò che temiamo di più è quindi mediata dalle credenze del nostro gruppo di appartenenza e il valore di queste ultime finiscono per avere più importanza della percezione del singolo.

Questo fenomeno è particolarmente evidente nel caso delle donne, che fin dalla giovane età vengono educate a temere e a essere consapevoli dei rischi che le circondano. Crescendo in una società che spesso fomenta e naturalizza il loro ruolo di vittime, le donne si trovano quindi ad affrontare una serie di timori e preoccupazioni che possono condizionare profondamente le loro scelte e il loro comportamento all'interno dello spazio urbano.

Influenzare le masse significa dunque controllare il singolo, e per raggiungere questo obiettivo, alcuni partiti politici al fine di una propria affermazione pubblica a volte sfruttano, come detto precedentemente, lo strumento dei mass media e lo affiancano a politiche securitarie.

Il fenomeno del securitarismo nasce come ricerca della sicurezza, della stabilità e dell'ordine, e si dovrebbe far portavoce delle istanze della popolazione; al contrario nella realtà dei fatti la retorica alla base di questo fenomeno spesso viene impiegata come strumento per associare il senso di insicurezza e percezione del rischio a capri espiatori ben definiti, riconducibili a migranti, poveri e "diversi" e riversando su di essi le scelte politiche volte a risolvere un problema da loro creato (Belingardi, Castelli, Olcuire, 2019), che fomentano odio e portano ad una gestione violenta della città. Di rilevanza diventa dunque l'urlo di allarme sicurezza del quale si fa portavoce il securitarismo che, supportato dalla stampa, alimenta paure a fini elettorali per accrescere consenso e voti senza elaborare nel concreto delle vere e proprie proposte politiche. Il vero obiettivo dovrebbe essere invece, quello di intercettare la reale fonte di insicurezza, lavorando sulla percezione che alcuni luoghi ed usi suscitano, col fine di garantire la libertà e il diritto alla città, che riguarda ognuno di noi e il nostro modo di vivere e frequentare gli spazi urbani.

2 Esplorando la fruizione urbana femminile: Dalla limitazione alle soluzioni attraverso teorie femministe di pianificazione

L'analisi della cosiddetta *gendered city*, come visto poco prima, ha dimostrato dunque l'esistenza di una città vissuta dagli uomini e una dalle donne, sottolineando la necessità di sviluppare pratiche che rimettano al centro i desideri e i bisogni di queste ultime. Per fare questo è importante conoscere quali opportunità può offrire la città, quali sono i suoi fruitori e con quali modalità vivono e sfruttano lo spazio. Giampaolo Nuvolati, professore di sociologia, ha individuato cinque categorie di utenti:

“residenti; pendolari: al 1998 l'ISTAT individua circa 31 milioni di italiani che si spostano per motivi di studio o di lavoro [...]; city users: si riferisce essenzialmente ad uno spostamento detto erratico, le cui motivazioni principali sono le relazioni interpersonali, lo shopping, la fruizione di servizi; uomini d'affari: (congressisti e uomini d'affari che effettuano per ogni trimestre un viaggio di lavoro di una o più notti [...]); flaneurs: soggetti privilegiati che hanno la possibilità di trascorrere periodi più o meno lunghi per studi e ricerche, esercitare una professione e sviluppare contatti con la realtà locale; artisti, ricercatori, intellettuali”. (Nuvolati, 2002 citato da D'Aloisio, 2007)

Questa distinzione mette in luce la varietà dei modi in cui la città può essere utilizzata e sperimentata. Tuttavia, questa complessità si amplifica notevolmente

quando si tiene conto della variabile di genere, che riveste un'importanza particolare soprattutto nell'ambito della sicurezza urbana; e che di conseguenza influenza significativamente la fruizione dello spazio urbano, modellando la percezione dei luoghi e determinando una mappa dei percorsi differente per uomini e donne.

2.1 Il fenomeno dell'auto limitazione dei movimenti e il potere delle mappe mentali come strategia protettiva

L'influenza reciproca tra soggetto e ambiente trova le sue fondamenta dunque nella percezione che il sistema urbano provoca nell'osservatore e che ne determina un'immagine soggettiva. Una disciplina, la Geografia Comportamentale, o anche definita "Geografia della Percezione", con un focus di ricerca sul soggetto e sull'ambiente che lo circonda, cerca di interrogarsi e approfondire proprio la stretta relazione tra queste due realtà. Nata tra gli anni '70 e '90, afferma la sua teoria secondo cui non può esistere un ambiente totalmente universale e oggettivo per l'individuo, quest'ultimo infatti naturalmente tenderà ad imporre una sua percezione del mondo. La visione che ne deriva è estremamente condizionata da differenze dovute alle componenti sociali, di età, di sesso ma anche da esperienze occasionali e non, processi di apprendimento, cultura e immaginazione (Masella, 2011). Gli esperti del settore, i geografi del comportamento,

esplorano diversi ambiti attraverso il quale la teoria si manifesta e tra questi si riconoscono l'attaccamento nei confronti del territorio, la valutazione del paesaggio, le capacità di sapersi orientare all'interno di uno spazio e la percezione del rischio.

Ruth Fincher, geografa urbana e scienziata sociale australiana, approfondisce proprio queste tematiche, suddividendo la percezione in più ambiti e definendo in che modo essa influenzi il comportamento delle persone (Fincher & Iveson, 2008). All'interno del contesto urbano, viene indagato come la percezione sia influenzata da fattori come l'architettura, il design urbano, la storia e la cultura locale; e in modo analogo a Lynch, si attribuisce grande importanza agli elementi fisici della città, come gli edifici, le strade, i parchi e i luoghi pubblici, che esercitano un forte impatto sulla vita quotidiana dei suoi abitanti.

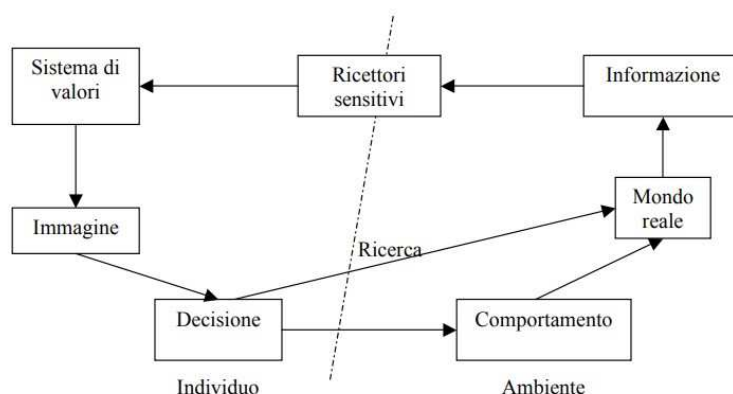
Fincher inoltre approfondisce altri due aspetti, che a differenza del primo, vanno oltre la realtà fisica: il senso di sicurezza e la percezione del rischio, compresi i timori legati alla criminalità, alla violenza e alla sicurezza personale, tutti aspetti che innegabilmente condizionano i comportamenti di utilizzo dello spazio; e la dimensione sociale della percezione, studiando in che modo le persone avvertono la diversità sociale, culturale ed economica all'interno delle città, e eviden-

ziando l'influenza di queste nei confronti della coesione e convivenza urbana. La teoria alla base della geografia comportamentale fino a questo momento ha illustrato gli ambiti e il campo d'azione in cui si manifesta la percezione. Il senso di insicurezza, come visto, condiziona notevolmente il comportamento dei cittadini, in particolare delle donne, diventando un vero e proprio ostacolo al raggiungimento delle pari opportunità, in quanto restringe la capacità delle cittadine di esercitare liberamente il loro diritto alla città, costringendole a modellare il proprio comportamento al fine di tutelarsi.

Questo meccanismo psicologico di auto difesa, spesso involontario e principalmente femminile, viene chiarito da Gabriel Moser (1992) che nell'elaborazione di un modello di "sentimento di insicurezza" include al suo interno una componente di tipo comportamentale. Secondo questa prospettiva, quando un individuo si trova di fronte a un luogo o a una situazione percepiti come pericolosi, tende a manifestare atteggiamenti tendenti alla fuga o all'evitamento. Risulta interessante, dunque, mettere in luce la capacità della percezione di spingere il soggetto a creare delle vere e proprie "strade sicure", una sorta di meccanismo di difesa per muoversi nello spazio, attraverso la costruzione di mappe mentali. Queste ultime spesso non coincidono con le carte geografiche prodotte tramite la geometria proiettiva, il singolo individuo, infatti, basa il suo comportamento e

le sue scelte in relazione alla percezione soggettiva della realtà e non su quella oggettiva reale. In questo senso, la differenza tra un buon spazio urbano e uno cattivo è definibile solo se si cerca di capire in che modo il nostro cervello ne definisce la sua dimensione (Franceschini, 2003, citato da Masella, 2011).

Sulla base di quanto detto, il processo mentale che si sviluppa parte da una descrizione dell'immagine spaziale, positiva o negativa che sia, conseguentemente si elabora una decisione che in un secondo momento ne indirizza infine un comportamento. Lo studioso e geografo Roger Downs (1970) elabora e rappresenta questa connessione e la sviluppa in uno schema.



Fonte: Downs R.M., 1970

Il concetto può risultare più comprensibile se applicato ad esempio alle scelte dei percorsi che il soggetto fa nello spazio in cui vive e si sposta. Le considera-

zioni che condizionano il nostro comportamento e vengono fatte circa la scelta di uno spostamento sono molteplici, non fanno riferimento a leggi assolute ma sono dovute alla psicologia, alle preferenze e tendenze del singolo individuo, oltre che ad aspetti economici e spaziali. Notevoli sono le mappe mentali che vengono create durante questo processo, in grado di farci sentire al sicuro e a nostro agio quando ci muoviamo nello spazio, e che possono apparire prive di razionalità e coerenza in quanto, spesso, vengono meno logiche di efficienza spaziale e temporale.

È per questo che le donne preferiscono fasce orarie piuttosto che altre per fare una passeggiata o nel momento in cui, attraversando una strada isolata e buia che trasmette un generale senso di insicurezza, la tendenza è quella di cambiarla o ricalcolare l'intero percorso, che verrà poi di conseguenza scelto per una volta successiva. Vengono in questo modo prediletti itinerari più lunghi o meno convenienti rispetto ad altri, pur di non rivivere quelle sensazioni spiacevoli di disagio e malessere che si sono provate una prima volta.

2.2 “Planning and feminist theory”: La pianificazione urbana in un’ottica di genere

Quanto illustrato fino a questo momento pone l’attenzione su quanto il sentimento scaturito dall’esperienza di alcuni ambienti e la presenza di specifici elementi nello spazio possano giocare un ruolo fondamentale in primis nei confronti dei processi mentali, psicologici e decisionali dei cittadini, con particolare riferimento alle donne.

Le caratteristiche permanenti e temporanee dell’ambiente fisico sono dunque direttamente correlate al nostro stato di benessere, di conseguenza cercare di riorganizzare lo spazio e la disposizione di alcuni elementi può contribuire ad invertire l’idea negativa dei luoghi e ad interrompere quei meccanismi di divisione ed esclusione spesso derivanti da strutture respingenti. Le trasformazioni della forma architettonica e la pianificazione, in questo senso, sono degli strumenti essenziali in grado di contribuire notevolmente alla riconsiderazione di alcune aree della città.

La "Planning and Feminist Theory" è un campo di studio che si occupa dell’analisi critica della pianificazione urbana e territoriale attraverso una prospettiva femminista. Questa branca della teoria della pianificazione parte dal presuppo-

sto che l'urbanistica non sia neutra e che le nostre città siano il risultato di un'influenza diretta dei valori di una società patriarcale; per questo si concentra sull'esplorazione delle disuguaglianze di genere nel contesto urbano e sulla promozione di pratiche di pianificazione più inclusive e sensibili (BIRS, 2020). Gli esperti e le esperte di queste tematiche analizzano le ragioni storiche che hanno determinato l'esclusione delle donne dagli spazi urbani e, in secondo luogo, le conseguenze che questo ha avuto sulla loro partecipazione alla vita pubblica. Le teorie sulla pianificazione femminista si interrogano dunque su come e in quale misura le scelte di pianificazione urbana possano influenzare in modo differenziato uomini e donne, prendendo in considerazione alcune tematiche come dei veri e propri ostacoli al raggiungimento di uno stato di equilibrio e pari opportunità; tra questi si riconoscono l'accessibilità ai servizi pubblici, la sicurezza nei quartieri, il trasporto pubblico, la distribuzione degli spazi verdi e ricreativi, e molti altri.

È importante sottolineare che questa prospettiva femminista non si limita a mettere in luce solo le disuguaglianze tra uomini e donne all'interno della città, ma tiene conto anche di tutte le altre differenze legate allo status sociale ed economico, alla sessualità, all'età e alle disabilità che si intersecano con il genere e che spesso subiscono forme di esclusione e discriminazione (Visakha, 2021).

L'obiettivo principale è dunque quello di rendere le fasi di progettazione più inclusive e consapevoli di tutte le differenze nell'uso degli spazi, rese visibili grazie alla lente di genere, con una conseguente promozione di politiche e interventi che tengano conto delle esigenze e delle prospettive delle donne.

Non esiste una formula definitiva per riconsiderare gli spazi urbani in questo modo, tuttavia durante la fase analitica è utile individuare alcune qualità urbane da considerare nel processo. A tal proposito, la Collective Point 6, una cooperativa multidisciplinare composta da architetti, sociologi e urbanisti da tutto il mondo, ha ipotizzato cinque di queste qualità urbane che potrebbero rispondere all'obiettivo:

1. Presenza di servizi di prossimità, vicini a casa o raggiungibili con facilità a piedi e con i mezzi pubblici;
2. Accesso ad attrezzature, negozi, trasporti pubblici, servizi indipendentemente dall'età, provenienza, genere, orientamento sessuale e disabilità;
3. Percezione di sicurezza diffusa con cui è possibile utilizzare gli spazi in tutta libertà e in ogni momento della giornata;
4. Possibilità di avere spazi in cui è possibile socializzare, ritrovarsi, se necessario chiedere aiuto e sentirsi sicuri;

5. Partecipazione alle decisioni urbane, su tematiche relative al futuro del proprio quartiere e città, ma anche alla sua storia, tenendo sempre conto della memoria collettiva e della sua importanza. (Collective Point 6, 2017)

2.2.1 Teorie femministe a confronto

I principi e le ideologie di questo approccio inclusivo sono stati plasmati da una varietà di fattori e dibattiti accademici, tra cui le teorie femministe sulla spazialità, gli studi di genere, la geografia urbana critica e la pianificazione urbana sensibile, che hanno preso forma già dagli anni '80 e che continuano a influenzare la pratica contemporanea fino ai giorni nostri.

Tra alcune delle figure di rilievo che promuovono tali ideali, si considera la docente di pianificazione e attivista americana Susan Fainstein, la cui influenza è stata significativa nel dibattito accademico sulla pianificazione urbana, la giustizia sociale e le disuguaglianze urbane fin dagli anni '70 e '80. Sebbene il suo lavoro non sia comunemente associato alla teoria femminista, la sua sensibilità verso queste tematiche è emersa nel decennio successivo ('80-'90), contribuendo a una comprensione più approfondita delle relazioni tra genere e spazio ur-

bano. La sua prospettiva interdisciplinare e il suo impegno per la giustizia sociale hanno sicuramente promosso una maggiore consapevolezza delle questioni di genere nel contesto urbano. I suoi lavori (2010) infatti, si concentrano sulla comprensione delle dinamiche di potere e delle disuguaglianze socio-spaziali nelle città, cercando di evidenziare come queste influenzano l'accesso alle risorse, alle opportunità e ai servizi urbani per differenti gruppi sociali. In questo senso la sua visione della pianificazione urbana si estende anche a tutte le altre forme di disuguaglianze presenti nel contesto urbano, tenendo conto delle esigenze e prospettive femminili.

Nel suo libro "Gender and Planning" (1999), esplora l'impatto del genere sulla pianificazione urbana e sullo sviluppo delle città. Inizialmente, attraverso un'analisi critica delle teorie e delle pratiche della pianificazione tradizionale, evidenzia il modo in cui spesso vengono trascurate o marginalizzate le questioni di genere, riflesse nella distribuzione dello spazio, nell'accesso ai servizi e nell'organizzazione delle comunità, contribuendo così a perpetuare le disuguaglianze.

E in un secondo momento, dimostrando come la pianificazione urbana possa diventare uno strumento per promuovere l'equità e l'inclusione, offrendo rifles-

sioni e indicazioni pratiche su come raggiungere questo obiettivo, attraverso la presa di coscienza di concetti come la divisione sessuale del lavoro, il dualismo spaziale di genere e l'accesso differenziale alle risorse urbane in base al genere. Tra le strategie proposte dall'autrice si riconoscono: la promozione della partecipazione delle donne nei processi decisionali, la progettazione di spazi urbani che rispondano alle esigenze di tutti e l'adozione di politiche urbane relative all'accesso all'edilizia abitativa, alla mobilità, all'accesso ai servizi, all'occupazione e alla sicurezza pubblica. Rispetto a quest'ultimo ambito, viene posta l'attenzione sul modo in cui la pianificazione urbana possa contribuire a creare spazi pubblici sicuri, includendo la progettazione di aree verdi, parchi, piazze e vie pedonali che siano accoglienti e accessibili per tutti i generi.

In sintesi le idee e teorie della Fainstein, forniscono un quadro approfondito delle relazioni complesse tra genere e pianificazione urbana, esaminando una vasta gamma di tematiche e fornendo suggerimenti che sottolineano il coinvolgimento della comunità come elemento cruciale per favorire la giustizia spaziale e garantire città equamente progettate e gestite, accessibili a tutti i residenti, indipendentemente dal genere.

Allo stesso modo, Leonie Sandercock, urbanista e studiosa canadese, si fa spazio nel campo della pianificazione urbana e delle questioni sociali legate alle città. La sua ricerca infatti si concentra principalmente sulle politiche urbane partecipative, esplorando specificamente temi legati alla giustizia sociale e alla diversità culturale; e intorno agli anni '80-'90, integra una prospettiva femminista nei suoi studi, sottolineando in modo esplicito l'importanza di considerare le esperienze e i bisogni delle donne nella pianificazione urbana. Tra le caratteristiche distintive della sua ricerca (2007), emerge un'analisi della città fondata sull'esperienza e sulla percezione individuali, mettendo in luce come le donne possano percepire e vivere gli spazi urbani in modo differente rispetto agli uomini. Questo approccio evidenzia la necessità di considerare le esperienze soggettive e le prospettive di genere differenziate nella pianificazione urbana, distaccandosi dalla visione tradizionale, che tende a considerare lo spazio urbano in modo oggettivo e neutrale, trascurando le esperienze individuali delle persone che lo abitano.

Nel tentativo di comprendere queste dinamiche Sandercock cerca di individuare e catalogare tutti quei fattori socio-culturali e individuali che inevitabilmente influenzano le singole esperienze, tra questi:

1. Sicurezza e percezione del rischio: riconosciuti come i fattori che condizionano maggiormente le donne, i loro comportamenti e le loro scelte di mobilità; dovuto principalmente alla presenza di zone minacciose, poco illuminate, la presenza di persone sospette o mancanza di servizi igienici sicuri.
2. Accessibilità e mobilità: nel quale vengono considerate le diverse esigenze delle donne, rispetto agli uomini, legate ad esempio alla cura dei figli, alla gestione delle faccende domestiche o alle esigenze lavorative. La necessità è dunque quella di avere delle infrastrutture e servizi urbani adatti e che tengano conto di questi casi specifici.
3. Utilizzo degli spazi pubblici: riconoscendo anche le diverse modalità con cui le donne utilizzano gli spazi pubblici, come ad esempio trascorrere più tempo nei parchi con i bambini o partecipare a gruppi comunitari, la pianificazione urbana dovrebbe impegnarsi a rendere tali spazi più inclusivi e accoglienti per tutti. Ciò significa garantire che gli spazi urbani siano progettati per consentire e sostenere queste pratiche e attività, creando un ambiente che favorisce l'incontro, la socializzazione e la partecipazione della comunità.

In definitiva, il focus sull'esperienza urbana di Sandercock porta avanti una prospettiva centrata sulle persone e sulla loro diversa interazione con lo spazio urbano. L'obiettivo mira a garantire e rispettare il diritto alla città, che consiste nel diritto di partecipare attivamente alla vita urbana, di influenzare le decisioni sulla pianificazione e di godere pienamente degli spazi urbani senza paura di discriminazioni o violenze.

Tra le altre figure che sostengono e portano avanti tali ideali, si riconosce la geografa e urbanista americana Helen Liggett, nota per i suoi approfondimenti nel campo della pianificazione urbana e regionale femminista, con particolare attenzione alle questioni di genere e inclusione sociale, approfondimento avvenuto attraverso importanti contributi nel campo degli studi urbani e di genere, soprattutto negli anni '90 e 2000. Nelle sue opere, come il libro "Women and Planning: Creating Gendered Realities" (1997) e l'opera "Feminist Geographies: Explorations in Diversity and Difference" (2005), l'autrice arricchisce il dibattito sulla pianificazione, esplorando nel primo caso le geografie femministe e le questioni di genere nello spazio urbano; e nel secondo esaminando il ruolo delle cittadine all'interno dei processi di pianificazione e le implicazioni delle politiche e pratiche urbane per la vita delle donne.

In questi elaborati è quindi chiara la posizione dell'urbanista che basa la sua ideologia su alcuni concetti fondamentali: la convinzione che le città siano state plasmate da valori patriarcali che portano avanti disuguaglianze favorendo interessi maschili; e come ciò si rifletta nella struttura urbana, comportando una loro esclusione alla partecipazione attiva in città e una limitazione di accesso agli spazi pubblici e alle risorse.

Sulla base di queste ingiustizie, Liggett propone pratiche di pianificazione più inclusive e sensibili alle esigenze delle donne e di tutta la comunità, includendo un loro maggior coinvolgimento nei processi decisionali riguardanti la progettazione e lo sviluppo urbano, sia nell'identificazione dei problemi a monte che nella ricerca di soluzioni per combatterli. Va sottolineato, tuttavia, che l'accento esclusivo posto sul genere, considerato per l'autrice un elemento chiave, ha suscitato sia condivisione degli stessi ideali che divergenze di opinioni da parte di studiosi e professionisti, che ne hanno inevitabilmente messo in luce alcuni limiti e dubbi sull'applicazione pratica delle sue teorie. Alcune delle critiche mosse, in parte sollevate dalla Fainstein, hanno riguardato la tendenza della Liggett proprio a considerare il genere come l'unica lente attraverso cui osservare e, di conseguenza, risolvere i problemi della progettazione, ignorando la complessità

delle disuguaglianze urbane che considerano anche dimensioni come l'etnia, la cultura e la classe sociale.

Le teorie femministe discusse fino a questo punto mettono in evidenza l'importanza di una pianificazione urbana attenta e inclusiva, che tenga conto delle esigenze specifiche di tutta la cittadinanza, specialmente dei gruppi considerati minoranze o soggetti deboli, in questo caso delle donne. Tuttavia, nonostante questo cambiamento negli approcci urbanistici tenda verso ideali e principi di inclusione e filantropia, porta con sé dei limiti nella loro applicazione e gestione.

Questa riflessione è stata portata avanti dall'architetta e professoressa Cristina Mattiucci, la quale ha dedicato i suoi studi alle tematiche legate alle questioni di genere, ai diritti delle donne e alla sicurezza negli spazi urbani a partire dalla metà degli anni '90.

Nel suo intervento nel libro "La libertà è una passeggiata" (2019), Mattiucci descrive come questi nuovi approcci abbiano portato a vere e proprie frammentazioni all'interno delle città, basate su fattori come classe sociale, genere o età. Dunque, sebbene queste aree siano progettate con l'intento di fornire protezione alle cosiddette "soggettività vulnerabili", nella pratica tendono ad aumentare

l'isolamento di tali categorie dalla condizione urbana normale. Le zone in questione sono definite di "comfort reciproco": coloro che si identificano con lo stesso gruppo si sentono al sicuro e accettati, mentre vengono percepite come estranee dal resto dei cittadini, e per questo causa di tensioni e persino violenza al limite fisico di queste.

Nonostante l'impegno nel considerare e valorizzare la diversità all'interno dei contesti urbani, "quando le politiche urbane assumono la tutela di genere (del genere femminile) come orientamento per garantire, ad esempio, "zone rosa", si può riscontrare come esse determinino un tipo di zonizzazione che emerge in modo più sottile e meno fisico, producendo comunque confini, anche solo attraverso gli immaginari che evocano." (Mattiucci, 2019)

Queste politiche tendono a creare soluzioni temporanee: spazi e tempi definiti in cui si presume di garantire sicurezza, o addirittura ad alimentare la retorica della sicurezza basata su tali zone; spesso però il risultato è la riduzione stessa degli spazi e delle pratiche quotidiane in cui le donne possono muoversi liberamente, contribuendo a perpetuare la divisione e il conflitto all'interno della città.

In conclusione, sebbene sia importante adottare indirizzi che tengano conto delle specifiche esigenze di genere, è cruciale farlo in modo che non si creino ulteriori restrizioni o confini per le donne, quanto piuttosto aprendo opportunità e spazi più inclusivi e sicuri per tutti i cittadini.

In questo senso, il teorico della pianificazione John Forester pur non essendo conosciuto per aver sviluppato una teoria femminista specifica, ha contribuito in modo significativo nell'affermare l'importanza di un approccio partecipativo e inclusivo nei confronti di tutti. Infatti, nel suo articolo "Raising the question: notes on planning theory and feminist theory" (1992) esamina l'intersezione tra la teoria della pianificazione tradizionale e l'approccio femminista; anche in questo caso vengono analizzati i modi con cui lo sviluppo urbano abbia tradizionalmente escluso le esigenze delle donne, e per questo vengono proposte delle alternative, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini per affrontare queste disparità. Il suo lavoro può essere considerato rilevante per l'obiettivo femminista, perchè la sua enfasi sull'inclusione di tutti i membri della comunità, comprese le donne, riflette e dimostra fortemente l'importanza di considerare le prospettive e le esigenze di genere nella pianificazione urbana e la necessità della creazione di città che riescano ad avvantaggiare e tutti.

3 Indirizzi per una progettazione inclusiva e casi studio

3.1 I manuali

Le teorie femministe discusse finora hanno affrontato le ragioni per cui una pianificazione attenta alle necessità di genere è fondamentale. Tuttavia, è innegabile la difficoltà nell'applicare questi concetti nella pratica.

Per facilitare questo processo, alcuni autori ed esperti del settore hanno elaborato dei "manuali", che costituiscono una raccolta di linee guida capaci di orientare l'attuazione degli obiettivi condivisi.

3.1.1 Handbook for gender- inclusive urban planning design

Uno dei lavori da prendere in considerazione quando si cercano delle linee guida in questo ambito è l' Handbook for gender- inclusive urban planning design, che nella sua traduzione italiana fa riferimento al "Manuale per una pianificazione e progettazione urbana inclusiva di genere". Il manuale, prodotto dal personale della Banca Internazionale per la Ricostruzione e lo Sviluppo¹ con la collaborazione di figure esterne, si propone di incoraggiare una pianificazione inclusiva, che include attivamente la voce delle donne, delle ragazze e delle minoranze sessuali e di genere.

Dopo una sua prima parte, all'interno del quale vengono riconosciute delle disuguaglianze nell'ambiente costruito, risultato di una pianificazione poco attenta ai

¹ Organismo internazionale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite

bisogni e necessità delle sue cittadine, l'elaborato si propone di raggiungere alcuni obiettivi cardine delle sue convinzioni per una progettazione inclusiva:

1. Includere attivamente e promuovere la partecipazione di donne, ragazze e minoranze sessuali e di genere di tutte le età e abilità nei processi decisionali di pianificazione e progettazione, al fine di
2. Combattere sistematicamente gli squilibri di genere nell'ambiente costruito che impediscono a questi gruppi di godere di pari accesso, mobilità, sicurezza, salute, resilienza al clima e sicurezza della proprietà rispetto agli uomini etero, al fine di
3. Creare città inclusive dal punto di vista del genere che sostengano la piena inclusione sociale ed economica di donne, ragazze e minoranze sessuali e di genere di tutte le età e abilità, al fine di
4. Promuovere l'equità di genere e sbloccare uno sviluppo economico e sociale globale più inclusivo. (BIRS, 2020)

Per raggiungere questi obiettivi è necessario adottare un approccio diverso da quello tradizionale e per questo il team di progettisti e pianificatori, incaricati di portare avanti questi ideali nel loro lavoro, si devono assumere la responsabilità di rispettare anche alcuni impegni fondamentali.

Tra questi uno degli aspetti cruciali è l'inclusione della prospettiva femminile tramite un coinvolgimento attivo nel processo decisionale. I progetti in questo senso devono rispecchiare le priorità e i problemi identificati a livello locale e garantire un trattamento equo e adeguato, indipendentemente dal genere del propo-

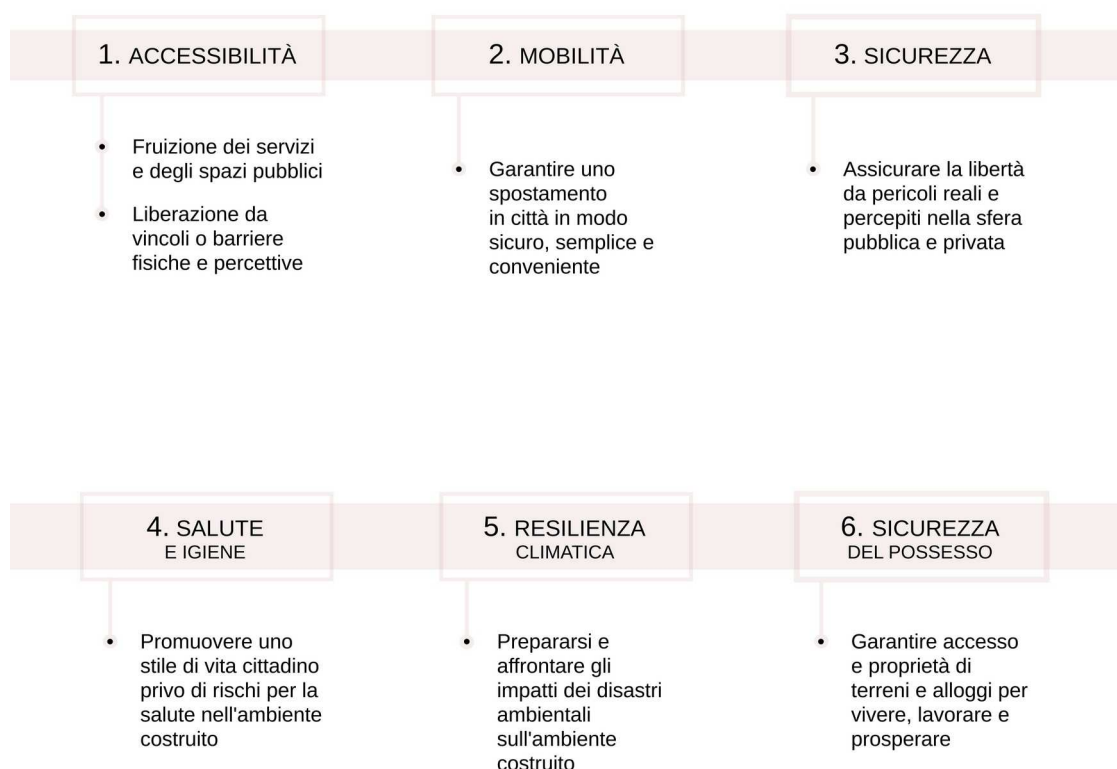
nente; da qui la necessità di un processo partecipativo a monte e la raccolta di dati, domande, perplessità utili alla realizzazione del progetto finale.

Importante è anche considerare la disparità di genere come un problema che attraversa diverse dimensioni e può essere affrontato solo tramite una collaborazione ampia e integrata, coinvolgendo sia attori comunitari che istituzioni governative, nella definizione degli obiettivi e delle metodologie di progetto.

I progettisti e architetti gender-inclusive inoltre, sono tenuti ad adottare i principi dell'Universal Design, che promuovono l'equità d'uso, l'accessibilità e la facilità d'uso, oltre alla minimizzazione dei rischi, ponendo al centro le diverse esigenze e sfide di tutti. Una comprensione approfondita di queste questioni e la loro adeguata applicazione contribuiranno anche a garantire un monitoraggio e una valutazione adeguati degli approcci adottati.

Basandosi sui principi e sugli impegni enunciati, il Manuale affronta temi cruciali, rivolgendo particolare attenzione a tutte le questioni che la pianificazione convenzionale ha trascurato. Identifica sei aree problematiche nell'ambiente urbano che, insieme alla disuguaglianza di genere, limitano, ostacolano o addirittura amplificano la percezione delle difficoltà delle donne.

I sei ambiti di interesse verranno di seguito riassunti e schematizzati:



Fonte: Rielaborazione propria con dati dell'Handbook for gender- inclusive urban planning design, 2020

Tra le motivazioni che hanno guidato la scelta di analizzare questo manuale, emerge l'orientamento del documento verso l'identificazione di questi specifici ambiti urbani di interesse. All'interno di tali ambiti, il manuale riconosce la presenza di possibili problematiche correlate alle tematiche che il presente elaborato di tesi si propone di approfondire. L'accessibilità, la mobilità e la sicurezza sono trattate nel manuale con l'obiettivo di garantire un servizio efficiente, spesso richiedendo la rimozione di ostacoli, sia percettivi che reali, che ostacolano notevolmente l'uso di tali servizi, soprattutto se vissuti dalle donne. Il tema della

sicurezza e della percezione di insicurezza risulta quindi centrale e permea trasversalmente tutti gli argomenti trattati.

Di conseguenza le linee guida proposte definiscono approcci pratici propri della pianificazione, individuando attività essenziali per i processi partecipativi di genere; e fornisce indirizzi chiari per i principali piani urbani, adeguati e adattabili a seconda del contesto.

3.1.2 La città si*cura: manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili

Un altro esempio che mostra il tentativo di indirizzare la pianificazione urbana verso un approccio di genere è il lavoro portato avanti dalla Regione Piemonte dal nome La città si*cura. L'approccio di genere alla sicurezza urbana: manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili (Dughera, Peroglio, Melis, 2008); che cerca, attraverso la proposta di strategie specifiche e politiche per la sicurezza urbana, di contrastare la violenza contro le donne e gli effetti sull'insicurezza.

Sulla base di ciò, il manuale viene esaminato non solo per gli ideali promossi e gli obiettivi proposti, che saranno enunciati più avanti, ma anche e soprattutto per la sua approfondita analisi e riflessione sull'esperienza globale ed europea. Quest'analisi fornisce un quadro completo degli interventi adottati per affrontare la richiesta di sicurezza condivisa, permettendo una comprensione e consape-

volezza approfondite di quanto avvenuto in merito a queste tematiche, dal periodo degli anni '80 ad oggi.

Negli anni '80, negli Stati Uniti e in Canada, l'attenzione verso gli impatti delle decisioni urbanistiche e della progettazione urbana sulla sicurezza delle cittadine portò all'emergere di diversi gruppi di donne interessate a esplorare questa tematica. È in questo contesto che nacquero il Piano delle Donne di Toronto e il Comitato d'Azione delle Donne per la Sicurezza Urbana di Montreal.

Alla fine degli anni '80, sia a Toronto che a Montreal, la sicurezza delle donne divenne una priorità negli interventi urbanistici. Nel primo caso, ciò portò alla creazione del Comitato Città Sicura, incaricato di prevenire la violenza contro le donne e altri gruppi vulnerabili, coinvolgendo le forze dell'ordine, le istituzioni accademiche e le reti di donne. Nel secondo invece, si istituì il programma Donne e città, che ottenne il riconoscimento dell'amministrazione, aprendo così un dialogo su "donne e spazi urbani". (Ivi, p.26)

Questi cambiamenti a livello decisionale dimostrano l'efficacia delle strategie basate sulla partecipazione dei cittadini e soprattutto la necessità di una collaborazione con e tra gruppi di donne per migliorare la sicurezza all'interno del contesto urbano.

Anche l'ONU si fa portavoce di questi ideali, e ribadendo l'esigenza di un approccio di genere promuove 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.
(Ivi, p.29)

Nel panorama italiano invece, il tema della sicurezza delle donne in città è principalmente affrontato nel contesto più ampio della sicurezza urbana, senza però un'analisi approfondita che riconosca il problema delle donne riconosciute come vittime di molestie quotidiane e nonostante il tentativo della Federazione Italiana Città Sicure e la rete delle città Urban attraverso proposte e progetti in questo ambito, la mancanza di indirizzi specifici sulla pianificazione urbana che adottino una prospettiva di genere è sempre più evidente.

L'obiettivo di questo manuale, in questo senso, è proprio quello di incoraggiare le amministrazioni locali a integrare l'approccio di genere nei piani e programmi urbani per la sicurezza sul territorio piemontese, una richiesta evidenziata nella





fase di raccolta dati ISTAT del 2022 che conferma chiaramente l'esigenza di migliorare la sicurezza nei luoghi pubblici, specialmente per le donne, spesso vittime di violenza.

Tra le strategie che il manuale si propone di attuare, la partecipazione attiva delle donne, nelle fasi progettuali, emerge come uno degli aspetti cruciali; questa infatti “aiuta a superare la concezione paternalistica del problema, che scarica sulla donna la responsabilità della sua sicurezza, attraverso il ricorso all’auto limitazione, alla restrizione di mobilità, alla protezione di un uomo o all’uso di sistemi di protezione personale” (*Ivi*, p.42).





Il risultato previsto da questo approccio "preventivo", che coinvolge attivamente le donne e che mira a risolvere il problema alla base, attraverso la struttura urbana, è quello di ridurre i rischi e aumentare la percezione di sicurezza e la fiducia delle donne nel loro quartiere e nella città in generale.

Il lavoro della Regione Piemonte si presenta quindi come una raccolta di suggerimenti progettuali specifici per interventi urbani, sia di riqualificazione che di nuova costruzione. Questo documento fornisce indicazioni che mirano a sensibilizzare verso la qualità della vita e l'accessibilità delle città dal punto di vista delle donne, con effetti positivi che si estendono anche a tutta la comunità cittadina. Le linee guida riguardanti gli ambiti di intervento proposti per il raggiungimento di una città sicura, accessibile e inclusiva verranno di seguito riassunti e schematizzati.

Target che le proposte si propongono di rispettare:





- Accessibilità 
- Percezione di sicurezza 
- Inclusività 
- Sostenibilità 

1. MANUTENZIONE / RIQUALIFICAZIONE: L'esperienza acquisita nel tempo dimostra come situazioni urbane degradate aumentino il senso di insicurezza dei cittadini: è importante quindi cercare di riqualificare le parti di città abbandonate o degradate.

AMBITO	PROPOSTE	TARGET			
					
ARREDO E VERDE URBANO	Attrezzatura di manufatti fissi o mobili funzionali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Manutenzione del verde che non deve rappresentare un ostacolo al campo visivo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE	Restituzione ai cittadini di spazi che sono stati abbandonati per anni al degrado e all'incuria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Creazione di un senso di appartenenza in chi usufruisce degli spazi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



Fonte: Rielaborazione propria con dati de: *La città si*cura*, 2008

2. VISIBILITÀ: La permeabilità visuale permette di avere il controllo sull'ambiente circostante e la percezione di possibili pericoli.

AMBITO	PROPOSTE	TARGET			
					
PISTE CICLABILI NASCOSTE DAL VERDE	Manutenzione del verde	●	●		
	Apertura sporadica di spazi tra le siepi per garantire una via di fuga o "finestra" naturale	●	●		
FERMATE BUS NASCOSTE DAL VERDE	Visibilità delle fermate tramite l'eliminazione di barriere fisiche	●	●		
	Ricollocazione delle fermate in prossimità degli ingressi	●	●		
PARCHEGGI NASCOSTI	Uso di alberi e non di siepi per migliorare la possibilità di aumentare il campo visivo	●	●		●
	Piantumazione siepi basse che richiedono poca manutenzione	●	●		●
LUOGHI NASCOSTI	Rimozione ostacoli	●	●		
	Illuminazione dell'ambiente evitando spazi bui e coni d'ombra	●	●		
	Installazione specchi convessi che permettano di vedere anche oltre l'ostacolo		●		





Fonte: Rielaborazione propria con dati de: *La città si*cura*, 2008

3. ILLUMINAZIONE: Fattore importante per la sicurezza urbana poiché riduce il senso di insicurezza, permette di vedere ed essere visti e di valutare l'oggettivo rischio di essere vittime di aggressioni o altri atti criminali.

AMBITO	PROPOSTE	TARGET			
					
PERCORSI PEDONALI E CICLABILI	Accensione regolata tramite pulsante a richiesta o sensore volumetrico	●	●		●
	Sensore volumetrico per l'illuminazione	●	●		●
FERMATE DEI MEZZI PUBBLICI	Dotazione sistema di colonnine SOS	●	●	●	
	Pannello luminoso informativo	●	●	●	
PARCHEGGI	Metodi di pagamento alternativi per evitare occasione di aggressione in momenti di distrazione: auto-parchimetri	●	●		●
	Servizio gratuito notturno	●	●	●	
PORTONI / ACCESSI	Buona illuminazione dei portoni di ingresso	●	●		
LUOGHI DI AGGREGAZIONE	Buona illuminazione	●	●		
	Mix funzionale: compresenza di attività di genere diverso con orari diversi	●	●	●	●

Fonte: Rielaborazione propria con dati de: *La città si*cura*, 2008

4. FACILITAZIONI: Azioni o iniziative di vario tipo, finalizzate a ridurre le occasioni di rischio e ad aumentare il senso di sicurezza delle persone e, in particolare, delle donne.

AMBITO	PROPOSTE	TARGET			
					
PARCHEGGI ROSA	Regolarne il corretto utilizzo, riservato alle donne, donne in gravidanza o di genitori con un bambino con età non superiore ai due anni		●	●	
MONITORAGGIO ACCESSO AI PARCHEGGI	Disposizione di un operatore sempre presente	●	●	●	
	Auto-parchimetri	●	●	●	●
FERMATATA RICHIESTA MEZZI PUBBLICI	Istituzione della richiesta degli orari di passaggio del mezzo pubblico tramite l'invio di un SMS alla società di trasporto	●	●	●	●
TAXI ROSA	Iniziative di taxi convenzionati o con un prezzo modico per le donne, nelle fasce orarie notturne	●	●	●	
ORIENTAMENTO E SEGNALETICA	Presenza di pannelli indicatori che riportino sempre la planimetria generale del sito ed info	●	●		
ATTIVITÀ DI GRUPPO	Servizi di accompagnamento per persone con necessità	●	●	●	●
	Attività di gruppo con la comunità	●	●	●	●

Fonte: Rielaborazione propria con dati de: *La città si*cura*, 2008

Le tematiche precedentemente discusse costituiscono solo una parte delle questioni trattate effettivamente nel manuale. Tra le altre, si ritrovano anche proposte alternative per fornire supporto nelle situazioni di emergenza e richieste di supporto e azioni di accompagnamento, anche tramite il coinvolgimento di soggetti privati.

3.2 Casi studio

I documenti proposti come oggetti di analisi, il lavoro prodotto dal personale della BIRS e il manuale della Regione Piemonte, offrono degli interessanti spunti di riflessione che mirano a sensibilizzare, attraverso una prospettiva di genere, sulla qualità della vita e sull'accessibilità delle città: nel primo caso, fornendo indirizzi sulle fasi di pianificazione, evidenziando la necessità di un coinvolgimento delle donne sia nella rilevazione dei problemi che nella ricerca delle soluzioni; mentre nel secondo attraverso proposte mirate per specifici scenari, che dimostrano ancora una volta quanto la percezione di insicurezza possa rivelarsi un fattore limitante.

I casi studio che seguiranno dimostrano l'applicazione concreta di tali principi, offrendo esempi pratici di come città, stati e paesi abbiano affrontato e stiano tuttora affrontando la pianificazione e la progettazione urbana in modo inclusivo per le loro cittadine.

3.2.1 Progettazione mirata: il caso di Vienna

Tra i paesi europei che più si sono fatti conoscere per la loro attuazione di pratiche e progetti basati sulla gender mainstreaming² e realizzati attraverso forme partecipative, Vienna è sicuramente il caso che ha riscosso più successo e notorietà.

2 Processo che consente di comprendere meglio le cause delle disparità tra donne ed uomini nelle nostre società e di identificare le strategie più adatte a combatterle

Sin dagli anni '90 Vienna iniziò ad affrontare il divario tra uomini e donne nelle sue politiche pubbliche, avviando e promuovendo iniziative che spingessero l'architettura e l'urbanistica verso un approccio sensibile al genere. Questa visione maturò e si concretizzò nel 2013 con la pubblicazione del "Manuale per l'integrazione di genere nella pianificazione urbana e nello sviluppo urbano", il quale ben chiariva le intenzioni del lavoro e dell'amministrazione:

“l'obiettivo di una pianificazione sensibile al genere è consentire a tutti i gruppi di avere voce in capitolo nel processo decisionale e garantire la massima uguaglianza di opportunità nella partecipazione ai processi di pianificazione. [...] La pianificazione deve servire come una sorta di deputato che rappresenti gli interessi di tutti questi gruppi, soprattutto se sono spesso sotto rappresentati nel processo di partecipazione”.

Sulla base di questa dichiarazione di intenti la città di Vienna ha portato avanti oltre sessanta progetti pilota con l'obiettivo di rispondere ai bisogni reali della comunità, e delle donne in particolare, ridando vita allo spazio pubblico attraverso interventi come reti di percorsi pedonali strutturate, campi visivi adeguati direttamente collegati ad aree frequentate e illuminazione efficiente, in grado di aiutare a rendere l'ambiente più sicuro e attraente.

Alcuni degli interventi promossi dall'amministrazione comunale sono incentrati sull'accessibilità e sulla sicurezza pedonale, con l'obiettivo di valorizzare i pedoni e migliorare la loro esperienza in città. Attraverso iniziative come passeggiate notturne nei quartieri condotte dalla Commissione locale e la partecipazione attiva delle donne, è stato possibile individuare con facilità le aree percepite come

"spazi di ansia", ossia luoghi considerati e percepiti poco sicuri o difficilmente accessibili. Di conseguenza, sono state proposte azioni mirate per affrontare queste problematiche, come il potenziamento dell'illuminazione stradale dove necessario e l'ampliamento dei marciapiedi e l'installazione di rampe per garantire una maggiore accessibilità.

Tra i progetti pilota di maggiore successo, spicca però il complesso "Women-Work-City", un insieme di appartamenti ideato per le donne e dalle donne nel 21° distretto di Vienna. Nel 1993, Vienna organizzò un concorso di progettazione riservato esclusivamente alle "dirette interessate", le cittadine, con l'obiettivo di sviluppare un progetto che rispondesse a criteri specifici: disposizioni pratiche, spazi flessibili adatti alle diverse fasi della vita, ingressi accoglienti e spaziosi per favorire gli incontri sociali e ridurre la sensazione di insicurezza, aree ricreative ben visibili, e un collegamento fluido tra spazi interni ed esterni.

Otto architetture si candidarono e quattro di loro riuscirono a progettare un complesso di 360 unità, una struttura residenziale in grado di "facilitare la vita delle donne" in tutti i suoi aspetti.

Da quanto emerge da questi esempi, Vienna si distingue come una città sensibile ed inclusiva grazie alla chiara identificazione dei bisogni delle donne e dell'intera comunità, nonché all'elaborazione di soluzioni tecniche adeguate per soddisfare tali esigenze e rispondere alla necessità di spazi accoglienti e dove

sentirsi al sicuro; risultato reso possibile solo attraverso un loro ampio coinvolgimento in tutte le fasi di progettazione.

3.2.2 Interventi sulla percezione di sicurezza e riappropriazione degli spazi pubblici: il caso della Svezia

La Svezia si distingue come uno dei paesi che sta lavorando attivamente per riprogettare gli ambienti costruiti al fine di promuovere la parità di genere e creare città che riflettano la diversità e la partecipazione di tutti i cittadini. In particolare, i progetti realizzati nelle città di Umeå e Malmö offrono esempi eccellenti di come sia possibile trasformare la percezione di alcuni spazi urbani associati a insicurezza o disagio, dunque tendenzialmente con una connotazione negativa, dovuta alla loro configurazione o frequentazione (come un tunnel o un parcheggio). Attraverso approcci progettuali innovativi e artistici, simili a quelli che verranno proposti nel prossimo capitolo con il progetto di “MESTRE: Perché una città femminista è una città per tuttə”, tali spazi vengono ripensati per abbattere la percezione di insicurezza e promuovere un ambiente più inclusivo.

Come molti altri contesti urbani, Umeå è stata originariamente pianificata e costruita considerando principalmente le prospettive e le esigenze degli urbanisti, dei designer e degli sviluppatori di sesso maschile; tuttavia, negli ultimi 40 anni, la città ha iniziato ad orientarsi verso l'obiettivo di affrontare le disparità tra i suoi

cittadini, cercando di garantire un potere equo sia nella sfera pubblica che in quella privata, per le donne e per gli uomini. Nel 1989 queste volontà si concretizzarono attraverso l'istituzione di un organismo strategico con il compito di supervisionare questi sforzi e progetti inclusivi.

Il tunnel "Lev" (Live) rappresenta un esempio tangibile del cambiamento di prospettiva della municipalità di Umeå verso una pianificazione e progettazione sensibile al genere. Inaugurato nel 2012, il tunnel, lungo circa 80 metri, è stato progettato come un passaggio pedonale e ciclabile che collega il centro città al quartiere di Haga, con l'obiettivo di garantire un attraversamento sicuro e confortevole per donne e uomini in qualsiasi momento, senza timori o problemi di sicurezza. Nel corso del progetto, il Comune ha adottato un approccio partecipativo che ha evidenziato le differenze di genere nelle esigenze di mobilità, coinvolgendo attivamente entrambi i sessi nella progettazione e nella costruzione del tunnel.

Le considerazioni di sicurezza sono state al centro del processo progettuale, con l'implementazione di ampi ingressi per agevolare il passaggio di gruppi di persone e di genitori con bambini e passeggini, pendenze dolci e angoli arrotondati per migliorare la visibilità e la percezione della sicurezza, e l'adozione di un'illuminazione naturale diffusa, opere d'arte e paesaggi sonori accoglienti per creare un'atmosfera rassicurante e accogliente.

Grazie al suo design innovativo e alle soluzioni pensate per migliorare la sicurezza e l'esperienza degli utenti, il tunnel Lev è diventato una delle principali attrazioni della città. La frequentazione attiva e la vitalità del tunnel contribuiscono

a produrre una sorveglianza spontanea e continua, che rafforza di conseguenza il senso di sicurezza degli utenti.

Sebbene il tunnel stesso non possa risolvere il problema della violenza contro le donne, il Comune riconosce che esso rappresenta un'opportunità per sensibilizzare l'opinione pubblica sulle questioni di genere, sicurezza urbana e sui fattori che possono contribuire alla prevenzione della violenza.

Anche la città di Malmö negli ultimi anni ha adottato nuovi approcci per promuovere l'uguaglianza di genere, riconoscibili nello sviluppo del progetto "Rosens Röda Matta", del distretto di Rosengård.

Avviato nel 2010, il progetto mirava a sviluppare nuovi percorsi pedonali e ciclabili "amichevoli", collegando il centro cittadino con l'area suburbana di Rosengård; e come negli esempi precedenti, anche qui, una delle strategie progettuali portate avanti faceva riferimenti ad un dialogo con i cittadini e una loro partecipazione attiva, per garantire un utilizzo equo ed inclusivo dello spazio pubblico.

Una componente chiave del progetto prevedeva la trasformazione di un vecchio parcheggio in uno spazio dedicato ai giovani, e durante la fase di pianificazione delle attività da inserire al suo interno, si è cercato di bilanciare la presenza di uomini e donne, tenendo presente il predominio maschile negli spazi urbani all'aperto fino a quel momento. A questo scopo, si decise di coinvolgere giovani donne, spesso trascurate dalle statistiche e dai mezzi di comunicazione, che grazie al loro contributo hanno portato all'introduzione di idee innovative per

eventi pubblici e attività culturali, come musica, danza e altro ancora, contribuendo a diversificare l'offerta del progetto e ottenendo un importante riconoscimento dai media e generando un dibattito pubblico sull'importanza di includere l'equità di genere nella pianificazione urbana.

I casi studio presentati in questo terzo capitolo confermano ancora una volta come semplici misure di progettazione possano notevolmente migliorare l'azione e il benessere dei gruppi svantaggiati e delle minoranze di genere. Attraverso l'adozione di strumenti e approcci più sensibili, viene garantita un'attiva partecipazione delle donne e delle ragazze nell'identificare i loro reali bisogni, migliorare l'accessibilità, promuovere la percezione di sicurezza e favorire la riappropriazione degli spazi pubblici; permettendo inoltre di evidenziare in modo più mirato ed efficiente le aree di disparità e le priorità di sviluppo nei quartieri. La combinazione di tali iniziative è essenziale per una pianificazione urbana attentamente orientata al femminismo, che garantisce la piena partecipazione delle voci sotto-rappresentate e genera progetti innovativi capaci di rispondere alle esigenze di tutti, non solo delle donne.

4 “MESTRE: Perché una città femminista è una città per tutte”

Gli esempi esaminati nel capitolo precedente dimostrano la possibilità di riuscita e validità degli approcci che incorporano fortemente gli ideali delle teorie femministe, se applicati con consapevolezza e conoscenza del contesto analizzato. Questo sottolinea l'importanza di adottare all'interno di tutte le fasi di progettazione urbana strategie mirate al fine di creare città che rispondano in modo adeguato alle esigenze di tutti i loro abitanti.

La ricerca portata avanti dall'elaborato e l'analisi dei precedenti casi studio inevitabilmente ha portato all'emergere di alcune questioni chiave, che si possono racchiudere in quattro “temi caldi”:

- l'influenza che la percezione di sicurezza ha nei confronti delle donne e dei loro spostamenti e la rilevanza che questo tema dovrebbe avere in merito alle scelte progettuali
- la necessità di coerenza tra la realizzazione di un progetto (puntuale, di sistema, strutturale e così via) ed effettivamente le pratiche sociali, esigenze e i modi d'uso di tutti i fruitori
- l'attenzione nell'individuare nello spazio e possibilmente intervenire su possibili elementi che possano essere percepiti come ostacoli che ne limitano la fruibilità

- l'importanza del coinvolgimento attivo della comunità nel processo di progettazione, in particolare delle donne, in grado di far emergere le problematiche e i bisogni reali di tutti

Il quarto capitolo si propone dunque, utilizzando questi quattro temi caldi come lente di lettura, di riprendere in mano e analizzare il ragionamento e le scelte progettuali di “MESTRE: Perché una città femminista è una città per tuttə”, progetto sviluppato, insieme alle colleghe Mosconi Elisa e Perini Gaia, durante il laboratorio di progettazione per l'innovazione urbana all'Università IUAV di Venezia.

Essendo il progetto, stato realizzato all'interno di un ambiente accademico e laboratoriale, naturalmente presenta nelle sue fasi alcuni limiti intrinseci dovuti al contesto. Pertanto, lo sguardo critico sarà valutato considerando anche le restrizioni temporali e i metodi disponibili utilizzati, che indubbiamente hanno influenzato la profondità dell'analisi e la completezza delle soluzioni proposte.

Nonostante questi limiti, è importante riconoscere il valore del processo di sperimentazione accademico, che ha offerto importanti spunti di riflessione e un'opportunità per acquisire competenze pratiche e teoriche nel campo della progettazione urbana inclusiva e dell'innovazione.

Alla luce di questo di seguito verranno riportate le strategie e metodologie utilizzate per lo sviluppo del progetto in questione e sulla base delle questioni emer-

se all'interno degli scorsi capitoli verrà ricercato un possibile riscontro e giustificazione applicativa del progetto.

4.1 Contesto

Oltre a sottolineare il contesto temporale dentro il quale il lavoro è stato sviluppato è importante definire anche il contesto spaziale dentro il quale il progetto viene calato e plasmato sulla base di esigenze e caratteristiche specifiche.

L'oggetto in analisi comprende dunque l'area della stazione di Mestre e il Quartiere Piave, dentro le quali si è scelta di adottare una lente di genere per rispondere agli obiettivi prefissati al fine di promuovere l'innovazione urbana, l'inclusione sociale e la rigenerazione urbana che tenga conto delle differenze sociali presenti in queste comunità.

Il contesto spaziale dentro il quale il progetto viene calato è quello di Mestre, città del Veneto e una delle frazioni più popolate del comune di Venezia. La città è nota per essere un importante centro residenziale, commerciale e industriale e soprattutto per la sua posizione strategica sulla terraferma veneziana.

È all'inizio del XX secolo che a Mestre si assiste ad un'importante sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio che porta ad una prima espansione urbana e alla nascita della prima zona industriale della città vicino alla stazione ferroviaria e presso il Canal Salso, portando ad una significativa crescita demografica.

In questi anni, non solo viene potenziato il nodo ferroviario, ma in concomitanza la Cooperativa edilizia ferrovieri costruisce 34 abitazioni, con un totale di 643 alloggi, per i ferrovieri della zona, collocati tra il parchetto di via Piave e piazzale Bainsizza. Questa fase, affiancata alla costruzione di 248 alloggi da parte dello IACP¹, dal 1923 al 1934, al Piraghetto e a ovest di via Piave, completò l'ampliamento urbano della città, rappresentando la seconda fase di espansione edilizia verso sud. (Sarto, 2007, citato da Mantovan & Ostanel, 2015)

Il secondo dopoguerra, però, portò con sé sfide e problemi. La mancanza di un piano urbano efficace e le urgenti necessità di ricostruzione post-bellica innescarono un'edificazione disorganizzata, concretizzata nella congestione edilizia e speculativa. Il risultato fu la perdita di un tessuto urbano caratterizzato da edifici storici e spazi liberi a favore di uno più pregiato ed esclusivo, ma spesso privo di identità e di coesione sociale.

Attualmente la zona della stazione vive una nuova stagione di profondi cambiamenti: i grandi spazi pubblici e le infrastrutture a rete assumono un ruolo centrale in questa trasformazione, con l'obiettivo di rilanciare la vivibilità, la vitalità e l'immagine della città. Uno tra gli interventi in programma:

“Il progetto della nuova stazione ferroviaria di Venezia Mestre. Mediante Accordo di Programma il Comune di Venezia si pone l'obiettivo non solo di superare il degrado urbano esistente, ma soprattutto di riconnettere visivamente e fisicamente le due parti della terraferma, oggi separate dalla linea ferroviaria. La sistemazione del nodo Venezia-Mestre con la riorganizzazione-

1 Istituto Autonomo Case Popolari

ne della piazza antistante e delle nuove connessioni con Marghera s'intreccia con gli imponenti interventi del Piano Nazionale Grandi Stazioni (2006). [...] Nello specifico, la nuova stazione dovrebbe ospitare una più ampia varietà di servizi in modo da diventare un polo multifunzionale integrato con il centro urbano, e da conferire alle zone circostanti una nuova identità non più di semplice luogo di passaggio". (Variante al Prg per il Centro storico di Mestre 2013, Aggiornamento PUM - Piano urbano della mobilità 2013, citato da Mantovan & Ostanel, 2015)

Detto questo, se da un lato la stazione assume il ruolo di snodo ferroviario principale della regione, con notevoli piani di sviluppo in corso, dall'altro diventa fondamentale approfondire non solo la sua struttura fisica, ma anche e soprattutto l'esperienza e la percezione di coloro che la frequentano e ne attraversano l'area circostante.

La stazione di Mestre, in questo senso, è spesso descritta come un luogo dinamico e frenetico e i flussi costanti di persone riflettono a pieno le dinamiche socio-economiche della regione, con studenti che raggiungono i centri universitari, lavoratori che si spostano per lavoro e immigrati che transitano o si concentrano nei capoluoghi.

Tuttavia, la percezione della stazione e della zona adiacente, assumono sfumature differenti a seconda di chi le vive. Come emerso nell'elaborato, la percezione di questo luogo è influenzata da fattori individuali come l'esperienza personale, il contesto sociale e il genere.

In particolare, durante le ore serali o notturne, alcune persone, soprattutto donne, avvertono un senso di inquietudine nell'attraversare questa zona e la presenza di persone senza fissa dimora, venditori ambulanti o comportamenti non conformi alle norme sociali contribuisce notevolmente a una sensazione di insicurezza.

Esaminando invece, le aree adiacenti alla stazione di Mestre, sempre in quest'ottica, emergono differenze significative tra la zona retrostante, appartenente alla Municipalità di Marghera, e la zona antistante, che ospita il quartiere Piave.

Infatti, "la zona retrostante è vissuta come totalmente separata dal resto della città [...] la percezione è legata in parte al fatto che le due aree appartengono allo stesso Comune solo dagli anni '20 del secolo scorso" (Mantovan & Ostanel, 2015); mentre il quartiere Piave, sebbene, caratterizzato da una natura residenziale che ospita una comunità diversificata e vivace, composta da individui di diverse età, background socio-economici e provenienze culturali (altri paesi europei, Asia, Africa e America Latina); ha subito un processo di etichettamento negativo che lo descrive come un insieme di "degrado" e teatro di conflittualità tra le diverse componenti della sua comunità.

Fatta questa premessa la stazione di Mestre e il Quartiere Piave presentano entrambe sfide e opportunità interessanti che possono essere affrontate attraverso un approccio femminista. L'idea di analizzare queste due aree in una pro-

spettiva di genere nasce principalmente da esperienze personali delle sottoscritte, in quanto donne e city users; tuttavia, riconoscendo che l'esperienza soggettiva da sola potrebbe non essere una giustificazione solida, è stato necessario approfondire ulteriormente la questione per comprendere la sua veridicità e circoscriverla in modo più obiettivo, cercando di capire come questi luoghi sono percepiti e vissuti da chi li abita, vi lavora o li frequenta.

Per fare ciò, è stato importante condurre una ricerca approfondita e analizzare dati empirici per valutare se esistessero disuguaglianze di genere effettive e rilevanti nell'accesso agli spazi urbani, nei servizi e nelle opportunità all'interno di queste aree specifiche. Questa prima fase ha riguardato principalmente una ricerca sulla rassegna stampa, la raccolta di dati tramite la diffusione di due questionari online e interviste con i residenti.

4.1.1 Rassegna stampa, questionario e interviste

La revisione della stampa locale, impiegata come strumento di supporto durante la fase iniziale del laboratorio e rivista durante lo sviluppo della seguenti tesi attraverso una chiave di lettura orientata verso i temi relativi alla percezione di sicurezza e sicurezza effettiva dell'area, si è rivelata utile nel rilevare l'umore della città in merito a queste tematiche e il tono emotivo attraverso cui gli stessi vengono raccontati dai giornali.

Pertanto, grazie ad una ricerca retrospettiva di almeno cinque anni, considerando il periodo da gennaio 2017 a dicembre 2023, e attraverso la chiave di ricerca "Stazione Mestre", nelle principali testate giornalistiche come *Il Gazzettino*, *Venezia today*, *La Nuova* e *La voce di Venezia*, i risultati ottenuti hanno evidenziato un forte interesse per le tematiche legate alla sicurezza personale e urbana. Sono state segnalate preoccupazioni e allarmi causati da episodi di violenza di genere nelle zone considerate, suscitando un dibattito e un'attenzione significativi da parte dell'opinione pubblica e dei media locali.

L'emergere di sentimenti di paura e di segnalazioni di episodi di violenza contribuisce a rafforzare la percezione diffusa di insicurezza tra i residenti, con particolare impatto sulle donne. Per questo motivo, si è deciso di affiancare alla rassegna stampa anche lo strumento del questionario al fine di intercettare direttamente le opinioni e le esperienze dei cittadini che attraversano questa zona.

L'obiettivo del questionario, diffuso online su più piattaforme (Facebook, Instagram e Telegram), è quello di ottenere un'ampia gamma di prospettive e informazioni dirette dalla comunità locale attraverso domande mirate sulla personale percezione di sicurezza e i fattori che la condizionano, sull'esperienza di episodi di molestia, la tipologia di questi e il contesto in cui essi si sono verificati. Sulla base di questi intenti sono stati divulgati due questionari: il primo aperto a tutti i cittadini, senza distinzione di genere; e il secondo indirizzato alle sole donne.

Primo questionario : più di 200 risposte

3 donne su 5 hanno subito una molestia nell'area in analisi



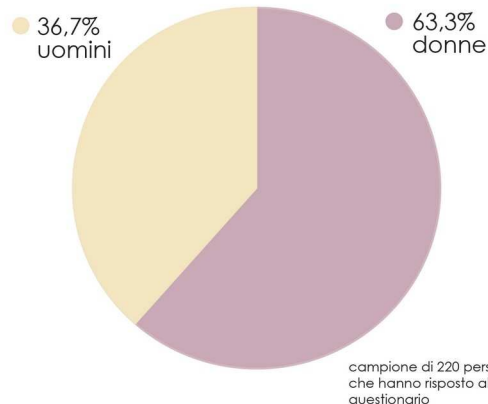
3 su 3 di queste donne hanno subito una molestia di natura sessuale

1 uomo su 5 ha subito una molestia nell'area in analisi



Nessuno di questi uomini ha subito una molestia di natura sessuale

campione rappresentativo solo per residenti italiani



Secondo questionario: 80 risposte

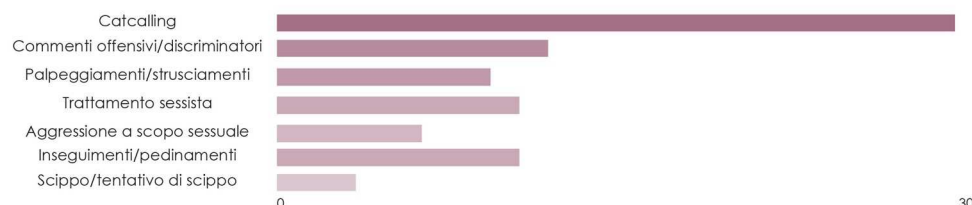
4 donne su 5 non si sentono sicure a transitare l'area in analisi



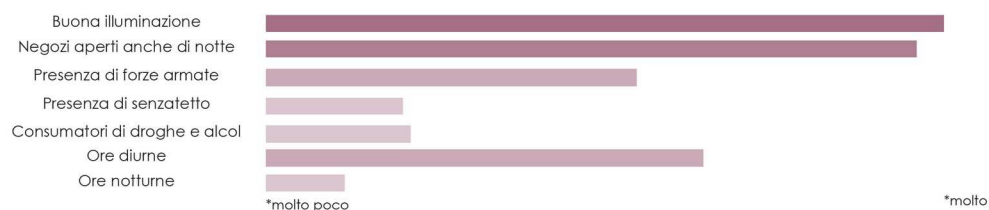
2,5 donne su 5 rinunciano a recarsi nell'area in analisi se **non accompagnate**



Tipologie di molestie subite (campione di 40 donne)



Fattori che fanno sentire al sicuro le donne (campione di 40 donne)



Negli orari **pomeridiani e serali** avviene il **maggior numero** di molestie



Grafici riassuntivi dei dati raccolti sul primo questionario

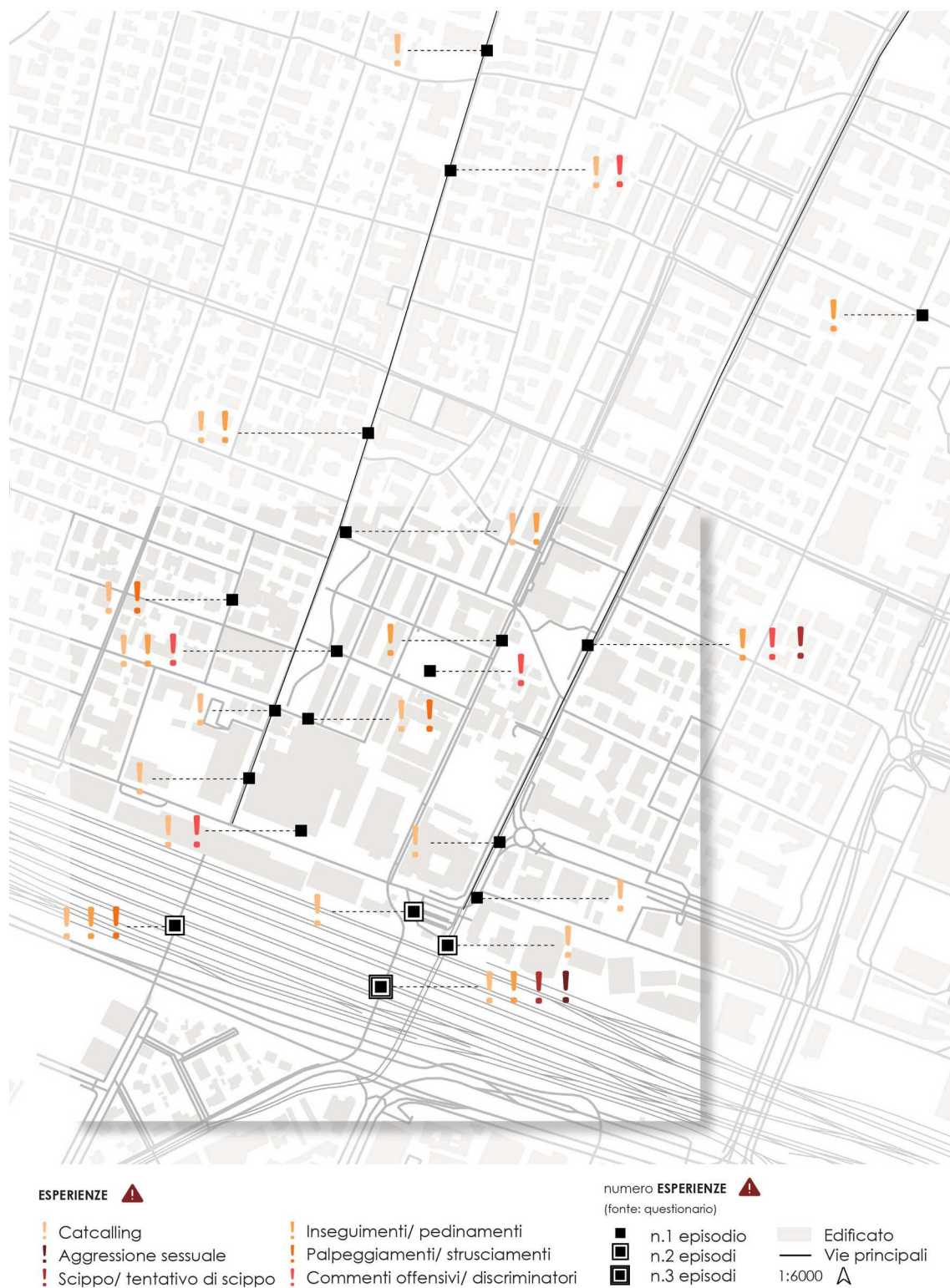
Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt, Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023.*

I risultati ottenuti hanno chiaramente evidenziato quanto la percezione di sicurezza all'interno di uno spazio sia rilevante e di conseguenza influenzi la libertà di movimento a seconda di chi lo attraversa.

I questionari, in questo senso, non solo hanno portato alla luce uno dei quattro temi caldi, citati precedentemente, ma allo stesso tempo fanno emergere con chiarezza l'esistenza un problema all'interno di quest'area e quanto questo sia principalmente condizionato dal genere. Si mostra infatti una netta differenza nella frequenza con cui le donne, rispetto agli uomini, subiscono molestie e una differenza nella natura stessa di tali molestie, di natura sessuale nel caso delle cittadine.

Riportando alcuni dati significativi: il 90% delle donne si sentono insicure ad attraversare l'area da sole e il 50% rinuncia a recarsi o attraversarla se non accompagnate. Inoltre, più del 40% ha ricevuto commenti offensivi e discriminatori da parte di sconosciuti, trattamenti sessisti, pedinamenti e scippi, mentre il 5% ha subito aggressioni a scopo sessuale.

La raccolta di queste esperienze è stata fondamentale per circoscriverle e comprendere meglio la loro distribuzione spaziale all'interno delle zone considerate. Per questo motivo all'interno del questionario, è stata inclusa una richiesta specifica per individuare il più precisamente possibile, dato il contesto e le circostanze, il punto in cui si è subita la molestia, la tipologia e gli orari in cui tali episodi si sono verificati, da qui la spazializzazione riportata di seguito.



Carta esplicativa delle molestie registrate nella zona

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt* , Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023.

Oltre alla richiesta di condividere esperienze personali, il questionario includeva alcune domande aperte che invitavano i partecipanti a riflettere in modo critico sull'ambiente circostante. Una di queste: "Secondo te, cosa dovrebbe cambiare affinché ti senta a tuo agio nell'area della stazione di Mestre?" ha suscitato una serie di proposte interessanti e spunti di riflessione che sono stati utili per iniziare a pensare a soluzioni progettuali:

- Riappropriazione degli spazi pubblici tramite una più vivace vita di quartiere: attività culturali, ricreative, manifestazioni
- Ripensare quegli spazi cupi e nascosti che si prestano allo svolgimento di attività illegali
- Politiche di riduzione del danno e di integrazione, per combattere meccanismi di marginalizzazione e criminalizzazione innescati dalle politiche repressive

Nonostante il notevole contributo fornito dallo strumento del questionario, è essenziale sottolineare anche i suoi limiti, in particolare legati alla formulazione in lingua italiana e alla sua diffusione in piattaforme specifiche che non hanno consentito una totale partecipazione dei cittadini.

Per questo, il questionario rappresenta solo un campione parziale e non rappresentativo dei residenti.

L'utilizzo della lingua italiana può infatti aver limitato il coinvolgimento e la comprensione delle persone che non parlano fluentemente questa lingua, riducendo

la diversità e la rappresentatività del campione. Ciò ha portato, involontariamente, all'esclusione di persone di origine straniera o appartenenti a comunità linguistiche minoritarie, che vivono in quest'area e che potrebbero essere particolarmente interessate all'argomento.

Per ovviare a questa limitazione, durante questa fase del laboratorio, si è scelto dunque di condurre interviste sul campo al fine di stabilire un contatto diretto e intercettare le residenti straniere per raccogliere informazioni sui loro punti di vista in merito. Sfortunatamente, la poca esperienza da una parte, la barriera linguistica e la diffidenza delle residenti dall'altra ha portato a scarsi risultati; che però indiscutibilmente si sommano a quelli riportati finora e contribuiscono a mettere in luce i problemi legati alla sicurezza urbana e la sua percezione.

4.2 Analisi dei dati raccolti

I dati raccolti fino a questo momento hanno portato alla luce alcune considerazioni cruciali che non possono essere sottovalutate come la presenza di diversi episodi di violenza di genere (segnalati dal 60% delle intervistate) che evidenzia un problema significativo nella zona; la spazializzazione di queste e riconoscimento di specifiche aree critiche che necessitano di particolare attenzione e intervento, come la congiunzione Mestre-Marghera e la zona nelle vicinanze dei Giardini Piave nelle quali si verificano il maggior numero di episodi.

Ulteriori aspetti sui quali riflettere sono la percezione diffusa di scarsa sicurezza, che influenza inevitabilmente la libertà e le scelte di mobilità delle donne ed infine il riconoscimento dell'impatto positivo che la presenza di spazi illuminati e frequentati o servizi/attività in funzione hanno, suggerendo di conseguenza interventi volti a favorire l'attività sociale e la presenza di persone.

In conclusione, tutte queste considerazioni sottolineano la criticità della situazione e la necessità di adottare interventi col fine di garantire la sicurezza e il benessere di tutti coloro che vivono, lavorano e frequentano l'area.

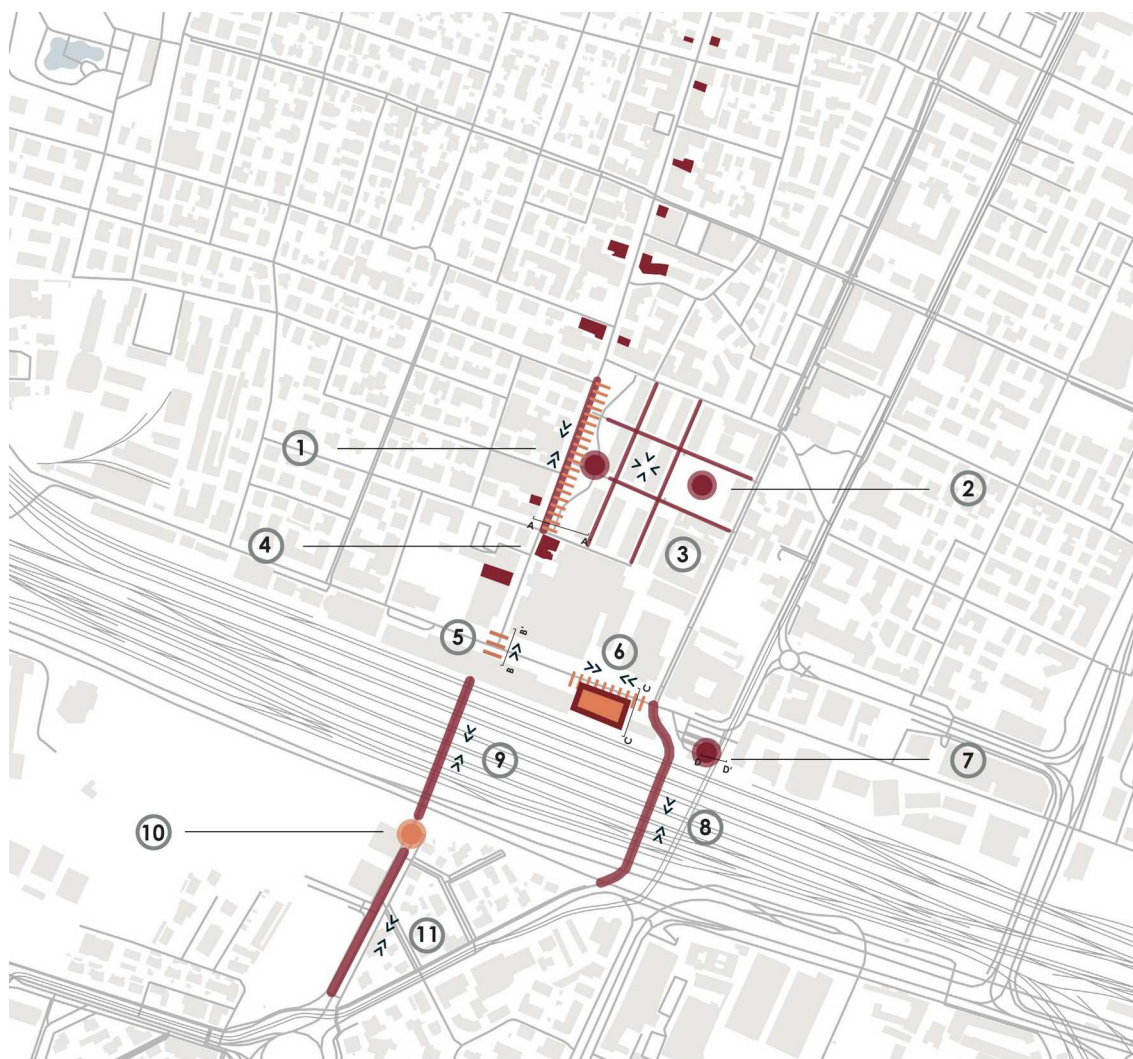
Nella seconda fase di analisi del laboratorio, si è cercato dunque di prendere in considerazione diversi aspetti riguardanti alcuni ambiti emersi dai questionari: gli spazi pubblici, la mobilità e gli orari.

4.2.1 I punti critici: barriere fisiche e percettive

Grazie ai dati raccolti e alle esperienze sul campo, è stato affrontato e approfondito sia all'interno del laboratorio che rivisto attraverso una lente più consapevole durante lo sviluppo di questa tesi, il tema caldo delle barriere fisiche e percettive all'interno dello spazio urbano. All'interno dell'area in analisi vengono dunque individuati degli elementi puntuali o dei percorsi, che per caratteristiche fisiche proprie o di altra natura, sono percepiti come un impedimento da chi si muove nello spazio.

Entrambe le tipologie sono state riconosciute in diversi contesti, tra questi:

- Luoghi mal frequentati e poco curati che contribuiscono a valutare la zona negativamente dai residenti e utenti, riducendo la percezione di sicurezza e la qualità dell'ambiente urbano;
- Zone caratterizzate dall'assenza di infrastrutture accessibili e adeguati che limitano la libertà di movimento delle persone con disabilità o con passeggini, escludendole da determinati spazi e servizi;
- Incroci stradali troppo congestionati che rendono pericolosa la traversata per i pedoni e i ciclisti, limitando la mobilità e contribuendo alla percezione di insicurezza nell'attraversare le strade;
- Edifici sfitti e sottopassaggi poco illuminati e controllati, interpretati come potenziali punti di ritrovo per attività illegali o pericolose.

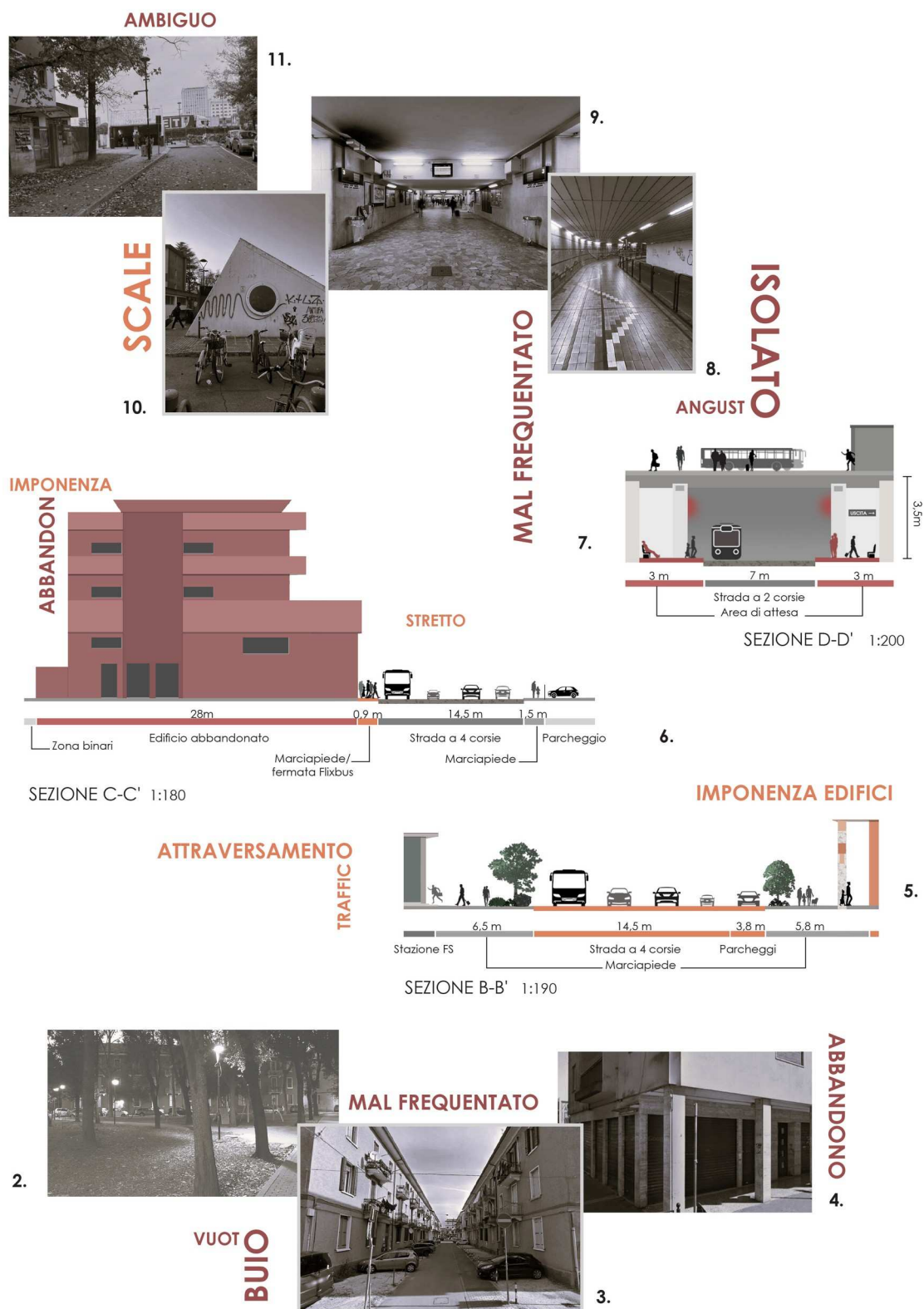


Barriere **PERCETTIVE** Barriere **FISICHE** ↙ Direzione percorso
 Percorsi Percorsi 1:5000 A
 Nodi Nodi
 Sfitti Sfitti



Carta esplicativa delle barriere riconosciute all'interno della zona, sezioni e immagini

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt , Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023.*



Carta esplicativa delle barriere riconosciute all'interno della zona, sezioni e immagini

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt*, Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023.

4.2.2 Il giorno e la notte: attività, funzioni e servizi

Un altro risultato significativo emerso dai questionari riguarda la preferenza delle donne a transitare nelle aree durante gli orari diurni. Questo dato, dimostra quanto la percezione di sicurezza possa variare a seconda delle circostanze e riflette una tendenza comune tra le donne a sentirsi più sicure e confortevoli durante il giorno, quando le strade sono più frequentate, le attività commerciali sono aperte e la presenza di persone è più numerosa.

Per questo motivo è stato interessante leggere sotto questa chiave di lettura l'area in analisi e ottenere una visione completa del quartiere per comprendere la disponibilità di attività e servizi, inclusi quelli legati al trasporto pubblico. Questo ha permesso di valutare la presenza e l'accessibilità di tali servizi durante diverse fasce orarie, evidenziando le differenze tra il giorno e la notte.

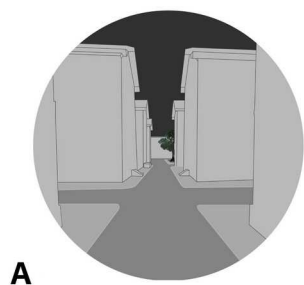
L'analisi ha confermato che durante il giorno, le zone circostanti la stazione di Mestre e Via Piave sono caratterizzate da una densa presenza di servizi commerciali aperti e da un'attività di mobilità pubblica molto attiva. La presenza di queste attività contribuisce a creare un ambiente urbano positivo, vivace e frequentato per i residenti e gli utenti.

Tuttavia, durante gli orari notturni, la situazione cambia radicalmente. Le zone diventano buie e poco frequentate, con una ridotta presenza di persone e attività commerciali in funzione; condizione che rende gli stessi spazi meno accoglienti e più suscettibili a comportamenti indesiderati e criminali, aumentando il senso di insicurezza tra coloro che li attraversano.

Questi risultati mettono in evidenza l'importanza di considerare non solo la presenza di attività e servizi durante il giorno, ma anche la necessità di promuovere un ambiente urbano sicuro e accogliente durante la notte.

Dall'insieme delle indagini condotte si è giunta a una sintesi delle problematiche e attraverso un lavoro di sovrapposizione delle informazioni si sono riconosciuti dunque due porzioni quel quartiere, definite come “focolai” che racchiudono il maggior numero di molestie subite, la presenza o meno di sfitti, attività aperte e servizi accessibili.

Dunque fattori quali l'abbandono, la scarsa frequentazione/inattività e la natura appartata di alcune zone emergono in quanto criticità e si riconoscono nell'area a ridosso dei giardini Piave e le annesse strade secondarie durante la fascia oraria serale/notturna (1.); e l'area in prossimità della fermata sotterranea del tram di via Trento e i sottopassaggi pedonali e ciclo-pedonali che collegano Mestre - Marghera (2.) durante la fascia pomeridiana.



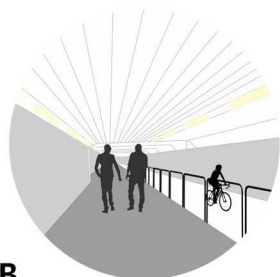
A

SERA 20:00 - 24:00 e NOTTE 24:00 - 06:00



- Lampioni
- Edificato
- Attività aperte
- Attività chiuse/ sfitti
- Vie con maggior n. di episodi di molestia

1:700 A

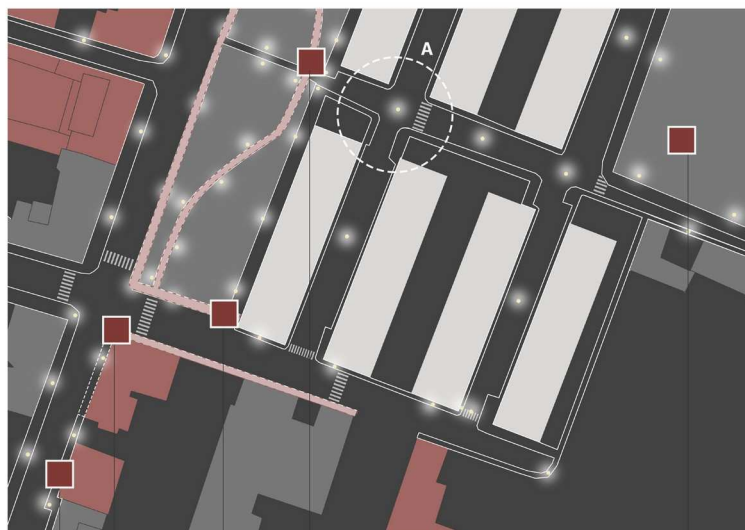


B

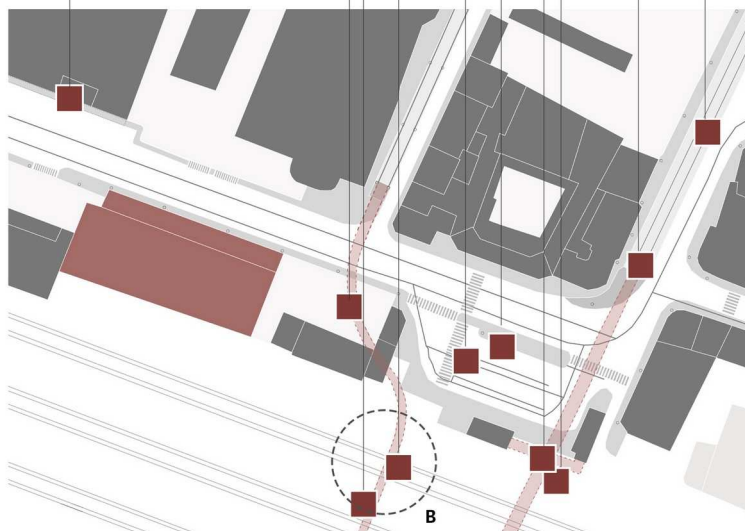
POMERIGGIO 13:00 - 19:00



1.



2.



Sintesi dei dati raccolti e viste

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt, Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023.*

4.3 L'ipotesi progettuale e le sue fasi

Sulla base delle criticità emerse dal contesto laboratoriale e riportate poco prima, il lavoro che segue è un riscontro pratico tra le scelte progettuali avanzate e le tematiche che si sono distinte all'interno dei primi capitoli teorici. L'obiettivo è cercare di dimostrare quanto l'applicazione di un approccio progettuale mirato e coerente con gli ideali portati avanti dalle teorie femministe, discusse all'interno del secondo capitolo, sia in grado di rispondere ai bisogni reali manifestati.

4.3.1 Laboratorio di cittadinanza

Come visto all'inizio del capitolo tra le questioni emerse, sia durante l'analisi teorica delle teorie di pianificazione femministe e dai casi studio, emerge l'importanza fondamentale del coinvolgimento attivo della comunità, in particolare delle donne, nelle fasi di progettazione, dall'individuazione delle problematiche alle scelte progettuali.

In questo senso, il primo passo che la strategia del progetto "MESTRE: Perché una città femminista è una città per tuttə" ipotizza risulta estremamente coerente con quanto evidenziato finora, in quanto propone una partecipazione attiva della comunità, attraverso lo strumento del laboratorio di cittadinanza.

I laboratori di cittadinanza, sono dei momenti di incontro organizzati e consistono in un processo di dialogo e co-progettazione con i cittadini, al fine di coinvolgerli direttamente nella definizione delle soluzioni e nell'identificazione dei bisogni reali per lo sviluppo di progetti di innovazione sociale, l'obiettivo è dunque cercare di migliorare la qualità vita dei cittadini, degli spazi pubblici e dei beni comuni.

È importante sottolineare che, per motivi logistici e di tempistica legati al contesto laboratoriale, non è stato possibile attuare concretamente questo strumento nella realtà; tuttavia, è fondamentale mettere in luce l'importanza e la priorità di applicare questo approccio nell'ipotesi in cui il progetto venga effettivamente implementato.

Il laboratorio di cittadinanza avrebbe permesso di raccogliere una varietà di prospettive, esperienze e conoscenze dalla comunità fornendo così, insieme ai questionari e le interviste, una base solida per lo sviluppo di soluzioni inclusive e sostenibili. La sua applicazione, calata all'interno del contesto della stazione e zona adiacente, è stata pensata ipotizzando la costruzione di quattro tavoli da lavoro che fossero in qualche modo rappresentativi dei soggetti coinvolti nel progetto.

Tra i tavoli, il primo, nonché il più importante:

- il "Tavolo delle donne", che coinvolge le cittadine, le associazioni femministe e di quartiere, con lo scopo di fornire uno spazio dedicato alla discussione dei bisogni reali delle donne nella comunità, affrontando questioni specifiche legate alla loro esperienza e ai loro interessi. Tra gli argomenti di discussione si potrebbero avere interessanti contributi e spunti in merito ad alcune proposte progettuali che verranno successivamente spiegate, come ad esempio l'utilizzo di citazioni d'autore significative per donne provenienti da realtà culturali differenti, da integrare all'ipotetico percorso percettivo; o anche l'organizzazione di attività come passeggiate di quartiere e della necessità di servizi di welfare al femminile, identificando le priorità e le modalità di realizzazione di tali iniziative.
- il "Tavolo d'arte", che vede la partecipazione di artisti locali e non, istituzioni culturali (ad esempio la Biennale e l'Accademia delle belle arti di Venezia) chiamati a riunirsi per discutere della realizzazione, insieme ai cittadini, di murales in spazi urbani particolarmente critici. La partecipazione di queste figure offre l'opportunità di accedere a risorse e competenze aggiuntive nel campo dell'arte e della cultura, arricchendo così il processo creativo e garantendo la qualità artistica dei murales, pensati col fine di rendere gli spazi più accoglienti, piacevoli e di promuovere uno spirito di cittadinanza e senso di appartenenza.

- Il "Tavolo delle attività del quartiere" rappresenta un'importante opportunità di coinvolgimento per gli attori locali, tra cui l'Anda hostel, il Teatro Momo e il Cinema Dante. Questo tavolo ha lo scopo di promuovere la collaborazione tra le diverse realtà presenti nel quartiere per la creazione di un calendario di eventi culturali, ricreativi, di sensibilizzazione e informazione, basato sulle proposte espresse dalla comunità e in grado di fornire e garantire spunti di riflessione e scambio di idee.
- Ed infine il "Tavolo degli operatori del settore autobus" che rappresenta un momento di confronto e collaborazione tra i principali operatori del trasporto pubblico, tra cui Flixbus, Itabus e Blablabus. Questo tavolo è stato creato con l'obiettivo di discutere sulla gestione dello spazio all'interno dell'edificio abbandonato, nei pressi della fermata dei mezzi, lungo il Viale della Stazione. L'idea è di ripensare questo spazio come una sala d'attesa e uno spazio multifunzionale, in grado di rispondere non solo alle esigenze dei cittadini o di chi usufruisce dello spazio, ma anche dei dipendenti del settore, trovando soluzioni che soddisfino tutti gli interessati.

4.3.2 Gli interventi: l'abbattimento delle barriere e le azioni di supporto

Sull'ipotesi che la soluzione dei tavoli del laboratorio di cittadinanza possano produrre risultati positivi, coinvolgendo i cittadini nella risoluzione di un obiettivo comune e stimolando la propositività attraverso la discussione e il confronto; gli interventi proposti dal progetto saranno analizzati criticamente col fine non solo di valutare il loro potenziale di coinvolgimento dei cittadini e di promozione della partecipazione attiva, ma anche di comprendere la loro coerenza di applicazione rispetto a quanto appreso finora dalla tesi.

Le azioni di seguito esposte sono finalizzate a rispondere a tutte le criticità e le problematiche riscontrate e venute a galla grazie ai questionari online, attraverso azioni mirate. Inoltre, essendo questa una tesi che rivolge il suo focus di ricerca verso la percezione di sicurezza all'interno degli spazi urbani e gli elementi che la condizionano, gli approfondimenti relativi alle azioni si concentreranno principalmente su questi aspetti, puntando sull'abbattimento delle barriere percettive, nonostante il progetto proponga anche soluzioni per le barriere fisiche e azioni di supporto.

Considerando la percezione di sicurezza come uno degli aspetti cruciali che condizionano il comportamento umano, con particolare riferimento al punto di vista femminile, vengono proposti una serie di interventi più o meno puntuali

che messi a sistema contribuiscono a far rivivere l'area considerata e migliorare l'impatto che essi provocano. La strategia adottata viene dunque indirizzata verso azioni finalizzate a rendere le zone, gli spazi e gli edifici il meno ambigui possibile, attraverso miglioramenti sull'illuminazione, il decoro urbano, la vivacità e la creazione di spazi dentro i quali sentirsi protetti.

4.3.2.1 Riqualificazione spazi sotterranei

L'azione in questione prende in considerazione tutti quegli ambienti sotterranei della zona che, all'interno del questionario, sono stati segnalati come luoghi di disagio a causa della loro natura angusta e isolata e per questo spesso frequentati da individui che contribuiscono ad attribuirne una connotazione negativa. I passaggi e le fermate sotterranee sono dunque i protagonisti di questa riflessione e in questo caso considerati come aree critiche da affrontare.

Alla luce di quanto appreso durante la ricerca di tesi, non si può non porre l'accento su alcuni aspetti importanti che riguardano i luoghi in questione, tra questi: la coerenza tra la realizzazione di un progetto, in questo caso di collegamento diretto e sotterraneo che unisce punti strategici dell'area, ed effettivamente la necessità di questi spazi o l'uso che se ne potrebbe fare dopo la loro

realizzazione; e l'importanza di intervenire su elementi e la loro struttura che possano essere percepiti come ostacoli.

Questa riflessione si adatta notevolmente a questi ambienti che per loro natura presentano una serie di caratteristiche intrinseche che li rendono meno accoglienti e per questo non ne permettono una fruizione libera o quantomeno attesa dal progetto iniziale.

Se si considera dunque l'effettiva necessità di questi spazi, in virtù delle riflessioni sviluppate nei capitoli precedenti, per alcuni di essi ci sarebbe la possibilità di ricollocamento in ambienti più aperti, come ad esempio per la fermata sotterranea del tram. Il progetto sviluppato durante il laboratorio invece, non considera questa un'alternativa e propone azioni che vedano un ripensamento e riqualificazione dei luoghi.

In questo caso, è stato deciso di adottare due proposte creative e artistiche che, per la loro realizzazione, richiamano l'approccio adottato nei progetti sviluppati nelle città di Umeå e Malmö, oggetto del caso studio svedese:

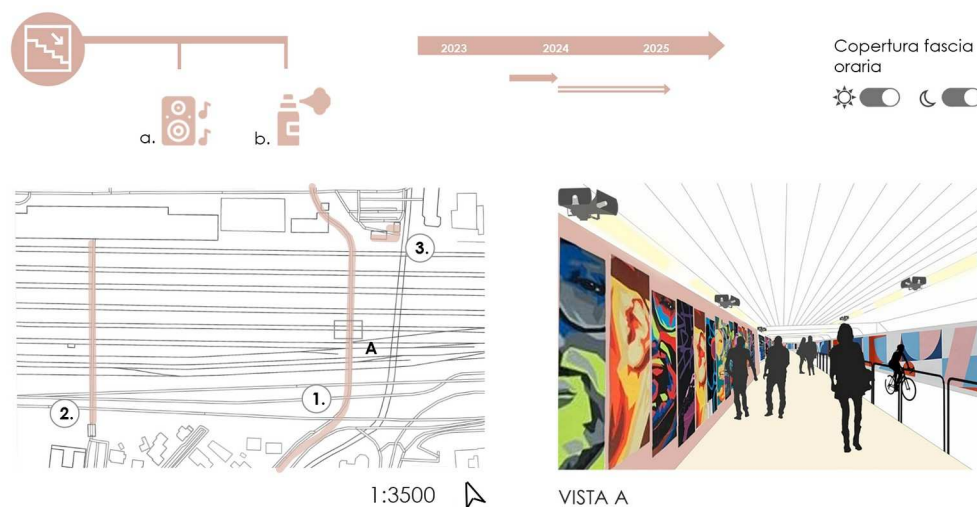
- a) L'installazione di casse acustiche negli spazi pubblici sotterranei per la trasmissione di musica classica tonale, come quella composta da compositori quali Beethoven, Bach, Mozart, Handel e Strauss, potrebbe essere una strategia interessante per migliorare la sicurezza e il benessere degli utenti. Alcuni studi hanno dimostrato che la musica classica tonale

può avere un effetto calmante sulle persone e ridurre la tensione emotiva, contribuendo così a creare un'atmosfera più tranquilla e pacifica negli spazi pubblici. Questo potrebbe aiutare a dissuadere comportamenti indesiderati come furti, aggressioni e atti vandalici, riducendo quindi il rischio di criminalità.

“Secondo diversi esperti e psicologi, oltre ad allontanare i giovani criminali che non la sopportano, la musica classica agisce nel cervello umano come un fattore di “ordine”: si parla di un vero e proprio “messaggio subliminale di queste composizioni”, che influenza anche chi non è abituato ad ascoltarle”. (il Post, 2012)

- b) Realizzazione di murali nel sottopassaggio ciclopedonale (1.), della stazione ferroviaria (2.), e in corrispondenza della fermata sotterranea del tram (3.), strategia ottima per migliorare l'aspetto estetico degli spazi urbani e contribuire a aumentare il senso di sicurezza e appartenenza tra i residenti. Attraverso il coinvolgimento dei professionisti e dei cittadini, come proposto attraverso il "Tavolo d'arte", è possibile trasformare questi spazi in punti di interesse e attrazione, aumentando di conseguenza la frequentazione e la sorveglianza spontanea al loro interno. Questi interventi non solo migliorano l'aspetto estetico degli spazi urbani, ma promuovono anche un senso d'identità tra i residenti, incoraggiando un

maggiore coinvolgimento nella cura e nella valorizzazione del proprio quartiere. Inoltre, l'arte pubblica può svolgere un ruolo importante nel promuovere la diversità culturale e sociale e nel creare un senso di comunità tra i residenti.



Pianta e vista rappresentative dell'azione sulla riqualificazione degli spazi sotterranei

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt, Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023*

4.3.2.2 Connessione Via Piave - Dante - Cappuccina

La seconda azione proposta dal progetto vede invece la zona relativa ai giardini Piave e alle strade secondarie adiacenti come area di interesse sulla quale riflettere. Segnalata anche questa dai questionari, il problema principale che

emerge risiede nella presenza di individui ambigui e poco raccomandabili che frequentano i giardini e le aree verdi vicine, spesso coinvolte nell'uso o nella vendita di sostanze illecite; mentre le strade secondarie, che conducono alla parte residenziale della zona, appaiono come oscure e isolate, condizione che spesso porta a chi le attraversa a preferire un percorso alternativo.

La riflessione su questa azione, a differenza della precedente, non si concentra sulla struttura o funzione degli spazi in sè, ma sull'uso improprio e da comportamenti scorretti, che inevitabilmente condizionano la percezione di sicurezza personale.

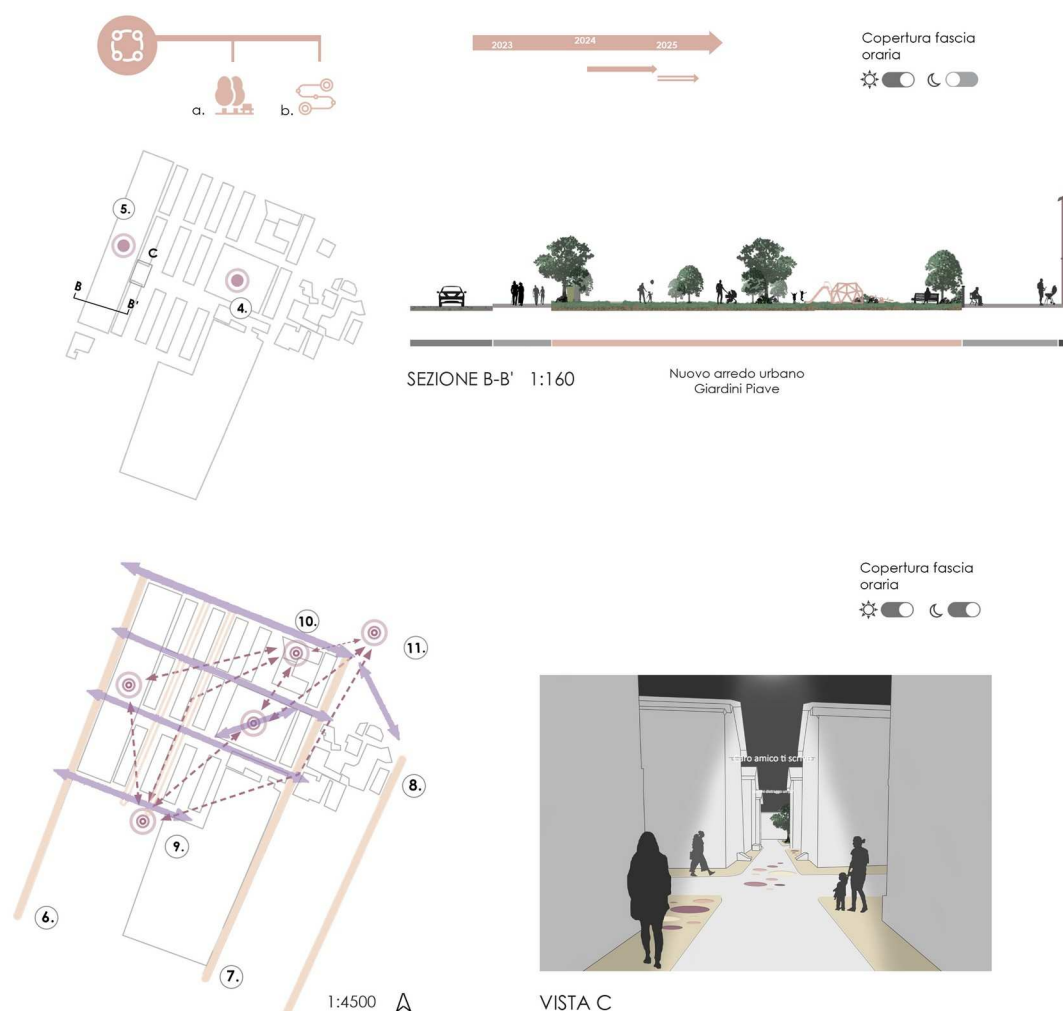
Gli spazi in questione sono dunque riconosciuti come delle vere barriere percettive e per questo devono essere affrontate prendendo in considerazione tutti quegli elementi che contrastano la connotazione negativa e aiutano il soggetto a non sentirsi in una situazione di pericolo.

Come abbiamo potuto constatare dalle azioni proposte dei casi studio e nei manuali, gli elementi che garantiscono un ambiente piacevole e accogliente possono essere: una buona illuminazione e visibilità, una manutenzione del verde pubblico e un arredo urbano curato, presenza di attività di gruppo o luoghi in cui le persone possono riunirsi e creare un ambiente vivo e di conseguenza naturalmente controllato.

In questo senso le azioni proposte rispecchiano a pieno queste intenzioni e fanno riferimento a:

- a) Interventi sull'arredo urbano nei giardini Piave e nelle aree verdi adiacenti, che include l'incremento dell'illuminazione pubblica nel piazzale Bainsizza (4.) e nelle strade adiacenti per aumentare la visibilità e ridurre il rischio di attività criminali durante le ore serali e notturne. L'implementazione di un'area giochi nei Giardini Piave (5.) per aumentare l'attrattiva di queste aree per le famiglie e favorire la presenza di un pubblico più eterogeneo; e la reintroduzione delle sedute per incoraggiare la sosta e la frequentazione da parte dei residenti e dei visitatori, contribuendo così a rendere gli spazi più vivaci e sicuri.
- b) Per riportare vitalità nelle strade secondarie invece, si propone l'installazione di luminarie con citazioni d'autore lungo gli assi principali come Via Piave (6.), Via Dante (7.) e Via Cappuccina (8.). Queste citazioni, selezionate dai suggerimenti del "Tavolo delle donne" per il loro significato culturale e ispirazionale, contribuiranno a creare un'atmosfera accogliente e stimolante lungo le strade, incoraggiando le persone a esplorare l'area e a trascorrere del tempo all'aperto. Inoltre, si suggerisce di realizzare impronte sulla pavimentazione stradale lungo gli assi secondari, creando un percorso percettivo che colleghi le diverse strade e luoghi di

interesse già presenti come il piazzale Bainsizza, i Giardini Piave, l'Anda Hostel (9.), il Cinema Dante (10.) e il Teatro Momo (11.). Questo percorso non solo renderà più piacevole e interessante l'esperienza di camminare lungo queste strade, ma fungerà anche da strumento per guidare i residenti e i visitatori attraverso i punti di interesse ricreativo e culturale del quartiere.



Piante, sezione e vista rappresentative dell'azione sulla connessione via Piave-Dante-Cappuccina

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt, Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023*

4.3.2.3 Riqualificazione fermata Flixbus e edificio ex Poste

L'ultima iniziativa proposta dal progetto sulla quale riflettere criticamente consiste nel ripensamento dell'area comprendente il marciapiede in Via Trento, vicino alla fermata del Flixbus.

Le risposte ai questionari relative a questo luogo si riferiscono principalmente a due problematiche. La prima riguarda la struttura del marciapiede, ostacolo fisico per coloro con mobilità ridotta, per le famiglie con passeggini e per i pedoni comuni. La causa risiede nelle sue dimensioni insufficienti e del passaggio limitato dovuto alla presenza di persone in attesa dei mezzi pubblici. La seconda problematica si lega alla presenza dell'edificio dismesso ex Poste, alle spalle del marciapiede, che a causa della sua imponenza non aiuta a garantire una percezione positiva dell'area e crea un senso di disagio e abbandono.

In questo caso la riflessione ricade sia sullo spazio fisico che su quello percepito; le barriere infatti non si riferiscono solo a una impossibilità di attraversamento dettata da un sentimento di disagio, ma anche a una progettazione poco attenta del marciapiede che non tiene conto delle esigenze di chi lo vive, attraversa e sosta al suo interno.

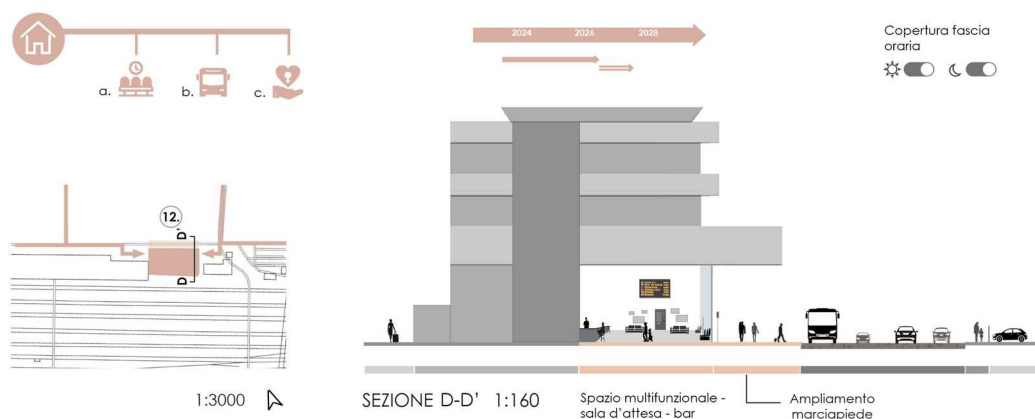
L'obiettivo è quindi quello di trasformare questa porzione in uno spazio accessibile all'interno della comunità, in grado di rispondere alle esigenze di più soggetti.

Per raggiungere questo scopo, si propone:

- a) Demolizione e arretramento della facciata a bordo strada dell'edificio ex Poste (12.), in funzione dell'ampliamento del marciapiede che ospita la fermata del Flixbus. Parte del piano terra subirà interventi di riqualificazione che comprendono la realizzazione di una sala d'attesa, che mira a offrire uno spazio sicuro anche durante le fasce orarie notturne e a garantire alle donne la possibilità di attendere il bus in un luogo comodo e ben illuminato, dove possono sentirsi libere da timori o preoccupazioni per la propria sicurezza; e di un bar e spazio attrezzato anche in base alle esigenze delle donne (es. Baby PitStop, servizi con prodotti per l'igiene femminile).
- b) L'assegnazione di una nuova destinazione d'uso ad un'altra area del piano terra che verrà delineata in modo più dettagliato durante il laboratorio di cittadinanza, in collaborazione con il "Tavolo degli operatori del settore autobus". Qui verranno coinvolti attivamente i dipendenti di Flixbus, Itabus, Blablabus, in uno scambio e confronto sui loro bisogni, al fine di creare uno spazio in grado di fornire i servizi necessari.

c) Grazie alle dimensioni dell'edificio, sarà possibile destinare una terza parte per uno "spazio sicuro" dedicato alle donne, il cui concetto sarà delineato attraverso un dialogo tra associazioni e residenti nel "Tavolo delle donne", al fine di identificare le loro esigenze e preferenze. Questo spazio potrebbe includere attività di supporto, empowerment e inclusione sociale rivolte principalmente a un pubblico femminile, compresa la percentuale di residenti straniera che vive nella zona. Potrebbe anche essere utilizzato per eventi culturali e di sensibilizzazione, come presentazioni di libri, mostre e dibattiti, in collaborazione con le associazioni e le attività del quartiere.

La presenza di queste funzioni e attività aggiuntive in questa zona, porta con sé diversi benefici che contribuiscono a migliorare il senso di sicurezza per i residenti e i visitatori. Infatti, una maggiore affluenza di persone durante diverse ore del giorno e della notte crea naturalmente un ambiente più vivace, animato e controllato, riducendo le opportunità per comportamenti criminali o indesiderati. La sensazione di essere circondati da altre persone e di partecipare a una comunità attiva può far sentire le persone più al sicuro e per questo in grado di attraversare questa zona senza paura.



Pianta e sezione rappresentative dell'azione sulla riqualificazione fermata Flixbus e edificio ex Poste

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt, Mosconi E., Perini G., Piu A., 2023*

Le azioni e gli interventi mirati descritti in questo capitolo e sviluppati durante il laboratorio di progettazione, da quanto osservato sembrano allinearsi perfettamente non solo agli obiettivi che una pianificazione urbana inclusiva e femminista avanza, ma anche alle esigenze che questi spazi, e soprattutto gli abitanti che li vivono, richiedono.

Viene infatti proposto di creare un ambiente urbano inclusivo, sicuro e vibrante, che promuova il benessere e la partecipazione di tutta la comunità, con particolare attenzione alle esigenze delle donne e dei gruppi vulnerabili. I benefici significativi per la popolazione residente e non, che si otterrebbero dall'applicazione di questo progetto sarebbero molteplici e di seguito sintetizzati:

BENEFICI	AZIONI		
	Riqualificazione spazi sotterranei	Connessione Via Piave - Via Cappuccina - Via Ortigara	Riqualificazione fermata Flixbus e edificio ex Poste
Riduzione microcriminalità			
Aumento attrattività			
Consolidamento rete sociale			
Immagine e decoro urbano			
Inclusione e accessibilità			
Rilancio economie locali			
Equità di genere			

Fonte. Mestre: Perché una città femminista è una città per tutt* , Mosconi E., Perini G.,Piu A., 2023

Conclusione

I concetti esposti in questo elaborato dimostrano chiaramente la presenza di un problema radicato all'interno del tessuto urbano contemporaneo. Le città contemporanee rimangono ancora segnate da disuguaglianze, pericoli e timori, nonostante il crescente risveglio delle coscienze nei confronti di queste ingiustizie e disparità di genere. In tempi recenti, così come in passato, si è assistito nuovamente alla necessità di esprimere dissenso riguardo a tali questioni, grazie all'azione di movimenti femministi ed emancipatori che, acquisendo visibilità a livello globale, conducono diverse lotte e rivendicazioni per i diritti delle donne e per l'attuazione della parità di genere.

A livello urbano, il riconoscimento dell'importanza di affrontare le disuguaglianze e promuovere l'inclusione sociale attraverso politiche e pratiche urbane più eque e sensibili è stato il motore che ha spinto a un maggior coinvolgimento di una varietà di attori e professionisti nell'ambito urbano. Questa consapevolezza ha alimentato una collaborazione interdisciplinare tra urbanisti, architetti, sociologi urbani, attivisti e altri esperti, che è stata fondamentale per affrontare efficacemente le problematiche riscontrate e promuovere e implementare soluzioni innovative e mirate che hanno contribuito a creare ambienti urbani più equi, ac-

coglienti e accessibili per ogni individuo, indipendentemente dal genere, dall'etnia o dalla condizione sociale.

Come già anticipato nell'introduzione, il presente lavoro si fonda innanzitutto sul riconoscimento della natura patriarcale delle città moderne, seguito da un'esplorazione dei processi psicologici che limitano la fruizione dello spazio urbano da parte delle donne. Attraverso questa prospettiva critica è stato possibile mettere in evidenza le lacune della pianificazione territoriale contemporanea, che spesso non tiene adeguatamente conto dell'impatto che la natura, la struttura e le condizioni degli spazi urbani possono avere sulle persone.

In aggiunta, la mancanza di coinvolgimento di tutti i cittadini durante le fasi decisionali di pianificazione (tipica dei processi tradizionali) inevitabilmente porta a una progettazione che non risponde adeguatamente alle vere esigenze della comunità, o che addirittura esclude una parte significativa di essa.

Sulla base di quanto detto ed emerso all'interno dei capitoli precedenti, la configurazione degli edifici, delle strade e dei quartieri ricopre una funzione fondamentale nel determinare il ruolo che le persone svolgono nello spazio, le loro opportunità e risorse, nonché nel plasmare il tessuto delle relazioni sociali tra gli abitanti. Queste decisioni hanno un impatto diretto sulla formazione e lo sviluppo della società e della cittadinanza; di conseguenza il principale obiettivo do-

vrebbe essere quello di sviluppare progetti che eliminino le condizioni di disagio, aumentino la fiducia nei confronti del quartiere e della città, riducano i rischi e rendano gli spazi urbani più accoglienti e inclusivi.

Inoltre, considerando la varietà di esperienze individuali e la molteplicità di modi con cui le città vengono vissute dalle persone, influenzate sia da fattori personali che dalla progettazione degli spazi pubblici, affrontare il tema della sicurezza urbana e della progettazione sensibile, richiede un approccio interdisciplinare. Questo approccio richiede il coinvolgimento di diverse branche del sapere, come la psicologia, la sociologia, l'urbanistica, l'antropologia e l'architettura; e solo attraverso una comprensione completa delle complesse dinamiche e interazioni tra ambiente urbano, individui e comunità, si può sviluppare un'efficace strategia di promozione del benessere urbano che condiziona la quotidianità e la qualità della vita degli utenti.

In conclusione, la presente tesi si è focalizzata sulle questioni urbane attuali che influenzano in modo diseguale la vita delle persone, concentrandosi principalmente sugli impatti significativi sulle donne. Tuttavia, lo scopo non è limitarsi a considerare le donne come soggetti singoli, ma piuttosto riconoscerle come rappresentative di gruppi sociali spesso oppressi. Tra gli obiettivi alla base della

"città femminista", infatti, non si tratta solo di promuovere il benessere delle donne, ma piuttosto di adottare un approccio alla progettazione urbana che tenga conto delle necessità e delle prospettive di tutti gli abitanti. Questo implica la creazione di spazi pubblici accessibili e ben illuminati, la promozione di trasporti pubblici sicuri e l'implementazione di politiche abitative che considerino la totalità delle esigenze, indipendentemente dal genere.

Questo approccio implica un dialogo intenso e continuativo con i cittadini per superare le tradizionali divisioni dello spazio urbano e creare un ambiente che favorisca l'uguaglianza e l'inclusione. In una città femminista, quindi, gli spazi pubblici sono progettati in modo da essere accessibili e accoglienti per tutti, promuovendo la partecipazione attiva dei cittadini e l'integrazione sociale per creare comunità più resilienti e solidali.

Per raggiungere questo, come evidenziato dai casi studio presentati, è cruciale coinvolgere attivamente le donne e i cittadini nel processo di identificazione dei problemi e dei bisogni, tramite un'ampia indagine sulla sicurezza e la percezione di sicurezza, nonché nella fase di individuazione delle soluzioni attraverso la progettazione partecipata. Questo principio guida anche le decisioni progettuali di "MESTRE: Perché una città femminista è una città per tuttə", raccontate e analizzate criticamente nel quarto capitolo.

Attraverso la consapevolezza e le conoscenze acquisite durante la ricerca di tesi è stato possibile riconoscere elementi e questioni significative proprie delle teorie di pianificazione femministe, e individuarle all'interno degli interventi mirati proposti dal progetto in questione.

La riqualificazione di spazi degradati e limitanti tramite azioni puntuali e non, e l'integrazione di luoghi in cui ritrovarsi e sentirsi a proprio agio, non si riduce a considerare solo la dimensione femminile ma incoraggia la creazione di spazi pubblici sicuri, inclusivi e accoglienti per tutti, facilitando la mobilità e l'accessibilità.

Bibliografia

- Andreola F., Muzzonigro A., “Uno sguardo femminista sulla città”, *Collettiva*, 2021
- Battistelli F., Lucianetti L. F., *La sicurezza urbana tra politics e policy*, 2009, p.4
- Bauman Z., *La società dell'incertezza*, Bologna, 1999
- BBC News, “Hull Station plays classical music in bid to cut crime”, 2019
- Belingardi C., Castelli F., Olcuire S., *La libertà è una passeggiata Donne e spazi urbani tra violenza strutturale e autodeterminazione*, 2019, p.8, p.68-69, p.75
- BIRS, *Handbook for gender- inclusive urban planning design*, Washington, 2020
- Burgess E., McKenzie R., Park R. E., *The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*, 1925
- Busoni M., *Genere, sesso, cultura. Uno sguardo antropologico*, Roma, 2000
- Castells M., *La cuestión urbana*, Madrid, 1974, p.262
- Cennamo A., Veratti D., “L'organizzazione dello spazio e la percezione della paura nelle politiche della sicurezza urbana”, *Rivista di Criminologia, Vittimologia e Sicurezza*, 2012
- Chiesi L., *Le Inciviltà: Degrado Urbano e Insicurezza*, Bologna, 2004, p. 130-131
- Collective Point 6, “What is feminist urbanism?”, *Global Platform for the Right to the City*, 2017
- Colomina B., “Sexuality & Space”, *Princeton Architectural Press*, 1992
- Coppola F., Fasolino I., Grimaldi M., *Spazi urbani sicuri: Strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa*, Napoli, 2021, p.219
- Corbucci G., Guzzetti D., Sciotto F., Zucchi G., *La rivoluzione digitale*, 2003
- D'Aloisio F., *Sentirsi insicuri in città. Etnografia ed approccio antropologico*, Rimini, 2007, p. 179-180, p.182-183

- De Beauvoir S., *Le Deuxième Sexe*, Francia, 1949
- Downs R. M., "Geographic Space Perception: Past Approaches and Future Prospects", *Progress in Geography*, 1970, p. 65-108
- Fainstein S., Servon L., *Gender and Planning*, New York, 1999
- Fainstein S., *The Just City*, New York, 2010
- Fincher R., Iveson K., *Planning and Diversity in the City: Redistribution, Recognition and Encounter*, 2008
- Forester J., "Raising the question: notes on planning theory and feminist theory", *Planning Theory*, 1992
- Franceschini A., *Percezione e Spazio Urbano. Teorie e Metodi per l'Analisi Percettiva dello Spazio Urbano in una Città Alpina: Con un Epilogo in Forma di Dialogo*, Trento, 2003
- Fraser N., *Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy*, Durham, 1990, p.25-26, 56-80
- Galtung J., *Peace by Peaceful Means: Peace and Conflict, Development and Civilization*, California, 1996
- il Post, "La musica classica contro i criminali", 2012
- Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, 1961
- Kelling G. L., *Crime Control, the Police, and Culture Wars: Broken Windows and Cultural Pluralism*, 1997
- Kelling G. L., Wilson J. Q., "Broken Windows. The Police of Neighborhood Safety", *The Atlantic Monthly*, 1982, p.29-38
- Liggett H., *Women and Planning: Creating Gendered Realities*, 1998
- Liggett H., *Feminist Geographies: Explorations in Diversity and Difference*, 2005
- Lefebvre H., *La produzione dello spazio*, Francia, 1974
- Lynch K., *The Image of the city*, Massachusetts, 1960, p.47
- Lynch K., Rodwin L., *A theory of urban form*, citato da De Rosa L., *La poetica urbana di Lynch*, Op. Cit., Napoli, 1965
- Low S. M., Lawrence-Zúñiga D., *The Anthropology of Space and Place*, Malden, 2003, p.7

- Mantovan C., Ostanel E., *Quartieri contesi. Convivenza, conflitti e governance nelle zone Stazione di Padova e Mestre*, Milano, 2015
- Masella P., *Metodologia di analisi dei processi di percezione sociale nell'ambito della sicurezza urbana*, Trieste, 2011, p.5, p.12, p.30, p.41-42, p.47, p.89, p.94
- Mattiucci C., Soggettività molteplici nello spazio urbano, capitolo 2 ne "La libertà è una passeggiata Donne e spazi urbani tra violenza strutturale e autodeterminazione", 2019, p.101-102
- Moser G., *Les Stress Urbaines*, Parigi. 1992
- Nadotti C., "Per sconfiggere il crimine basta ascoltare Mozart", *la Repubblica*, 2010
- Nardi L., *Il senso di insicurezza*, Bologna, 2003
- Nuvolati G., *Popolazioni in movimento, Città in trasformazione*, Bologna, 2002, p.41
- Park R. E., "News as a Form of Knowledge", *American Journal of Sociology*, 1940, p. 677
- Sandercock L., Forsyth A., "A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory", *Journal of the American Planning Association*, 2007
- Soja E. W., *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Oxford, 1996
- Soja E. W., *Dopo la metropoli. Per una critica della geografia urbana e regionale*, Bologna, 2007, p.96-97
- Visakha S., *Making a Feminist City: Planning Safety and Autonomy for Women*, Bangalore, 2021