



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

Progetto realizzato
dalla Consulta delle Elette del Piemonte

la città si*cura

Progetto realizzato
dalla Consulta delle Elette del Piemonte

A cura di:
Marita Peroglio
Luisella Dughera
Giulia Melis

Progetto grafico / impaginazione
gustosi

Finito di stampare in novembre 2012



*CONSULTA DELLE ELETTE
DEL PIEMONTE
Consigliere ed Assessore
IX Legislatura*

Artesio Eleonora
Bonino Barbara
Bresso Mercedes
Cerutti Monica
Costa Rosa Anna
Maccanti Elena
Manica Giuliana
Montaruli Augusta
Motta Angela
Pentenero Giovanna
Porchietto Claudia
Quaglia Giovanna
Spagnuolo Carla
Valle Rosanna

INTRODUZIONE



introduzione

PREFAZIONE

Nel settembre 2012, anche l'Italia ha firmato il trattato internazionale sulla prevenzione e la lotta contro la violenza sulle donne e la violenza domestica, meglio conosciuto come "Convenzione di Istanbul", che si pone gli obiettivi primari di proteggere le donne da ogni forma di violenza, contribuire ad eliminare ogni forma di discriminazione contro le donne e promuovere la concreta parità tra i sessi, ivi compreso rafforzando l'autonomia e l'autodeterminazione delle donne.

Il Manifesto di Saragozza sulla sicurezza urbana e la democrazia, del 2006, invitava i Paesi membri dell'UE a riconoscere il diritto delle donne a una piena partecipazione alla vita professionale e sociale e a promuovere azioni positive nell'ambito delle politiche globali di lotta all'insicurezza.

La Commissione Europea ha adottato importanti decisioni di principio in tal senso, in particolare in occasione della preparazione del piano d'azione 2010-2015 sull'uguaglianza di genere, nel quale si riconosce che la violenza di genere è uno dei problemi principali da risolvere per raggiungere una vera parità tra i sessi.

La Regione Piemonte, l'8 luglio 2008 ha approvato il *Piano regionale contro la violenza alle donne*, con l'obiettivo di potenziare e coordinare le iniziative per la prevenzione e il contrasto del fenomeno e il miglioramento dell'assistenza alle vittime di violenze e maltrattamenti. Attraverso il Forum regionale e i Forum provinciali contro la violenza alle donne si sono raccolti i contributi

degli Enti Locali piemontesi, dei rappresentanti dei servizi sanitari e sociali, delle forze dell'ordine e dell'associazionismo e sono stati promossi numerosi progetti.

Nel 2008 e nel 2009, due Leggi regionali hanno sancito l'impegno non solo formale della Regione Piemonte contro la violenza alle donne: la L.R. 11 / 2008 ha istituito il patrocinio legale per le donne vittime di violenza e maltrattamenti; la L.R. 16/2009 ha approvato l'"Istituzione dei centri Antiviolenza con case rifugio" che prevede, per ogni provincia, almeno un Centro di accoglienza, sostegno e offerta di residenza per le donne vittime di violenza e per i loro figli. Entrambi i provvedimenti sono stati finanziati dalla Giunta regionale, che, nel 2009, ha istituito la *Rete regionale per la prevenzione della violenza contro le donne e per il sostegno alle vittime*, con l'obiettivo di definire una modalità assistenziale alle vittime di violenza domestica e sessuale, adeguata e omogenea in tutta la Regione.

Nel 2011, la Giunta regionale ha approvato i criteri per l'avvio in ogni provincia di almeno un Centro antiviolenza con case rifugio a favore delle donne, sole e con figli, vittime di violenza e maltrattamenti.

L'intervento di membri del *Forum regionale contro la violenza alle donne* nella I^a Conferenza Regionale sulla Sicurezza Integrata del 2008, ha ottenuto che gli interventi per la sicurezza di genere fossero previsti nei Progetti e Patti locali



per la sicurezza integrata, finanziati dalla L. R. 23/2007, che ha dato origine a due bandi, nel 2009 e nel 2011, di cui oggi si vedono i primi risultati.

A settembre 2008, è uscito il manuale di buone pratiche di sicurezza urbana in ottica di genere *“La Città si*cura”*, promosso dall’Assessorato regionale alle Pari Opportunità, giusto in tempo per dare spunti utili nella stesura dei progetti per la sicurezza integrata che molti comuni si apprestavano a fare.

Nella convinzione che le questioni legate alla partecipazione femminile e alla presa in carico delle ineguaglianze tra i sessi, anche nello sviluppo urbano, costituiscono la condizione essenziale per la realizzazione di “città inclusive” e per il riconoscimento del pieno diritto di cittadinanza per le donne, la Consulta regionale delle Elette promuove una nuova edizione del Manuale *“La città si*cura”* per verificare se i progetti di sicurezza integrata realizzati nelle città abbiano tenuto conto della raccomandazione alla sicurezza di genere o se comunque abbiano ricadute evidenti sulla sicurezza delle donne e delle persone più esposte alla violenza e alle aggressioni .

Il nuovo Manuale ha l’obiettivo di rilanciare l’attenzione degli amministratori e di coloro che operano sulle città sul tema della sicurezza urbana delle donne, attraverso una rassegna commentata di buone pratiche, che altri loro colleghi hanno realizzato nella nostra Regione e che sono quindi realisticamente applicabili, in alcuni casi senza spesa.

La parte descrittiva iniziale su come si sia formata e sviluppata, in tutto il

mondo, l'attenzione alla sicurezza urbana in ottica di genere, vuole stimolare e rafforzare, nei decisori pubblici e soprattutto nelle elette, la consapevolezza che il tema della lotta alla violenza contro le donne deve essere declinato nella molteplicità dei suoi aspetti, tra cui la prevenzione contro la violenza urbana e il conseguente rafforzamento dell'autonomia e del senso di sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili, nel loro rapporto con la città.

La Presidente
della Consulta
delle Elette del Piemonte
Giuliana Manica

Il Presidente
del Consiglio regionale
del Piemonte
Valerio Cattaneo

introduzione

PROGRAMMI INTEGRATI PER LA SICUREZZA

RISPONDERE ALLA DOMANDA
DI SICUREZZA RICHIEDE
INTERVENTI ORGANICI
SU MOLTI FRONTI

La sicurezza è un tema dominante della vita quotidiana di un gran numero di donne e uomini; è oggetto di grande attenzione da parte dei media; è argomento di servizi, dibattiti, interviste, programmi politici e campagne elettorali. Lo spazio e l'interesse dedicato agli episodi di violenza, che si registrano nelle strade delle città, nei parchi, sui mezzi pubblici, si ampliano quando le vittime sono donne.

L'enfatizzazione degli episodi violenti e delle loro conseguenze contribuisce a rafforzare il clima e la percezione soggettiva di insicurezza delle città che colpisce maggiormente le persone che hanno meno strumenti di contrasto della violenza quali i bambini, le persone diversamente abili, gli anziani e, trasversalmente, le donne.

Poco spazio viene invece dedicato agli interventi positivi - propositivi e non repressivi - di contrasto alla violenza e di creazione di clima di sicurezza che sono stati realizzati in molte nostre realtà urbane

La particolare enfasi che viene posta sul tema della violenza contro le donne tende anche a trascurare il fatto che questa si sviluppa e si esprime molto più spesso dentro le mura domestiche da parte di partner e familiari piuttosto che all'esterno ad opera di sconosciuti. Si tende cioè a confondere la violenza di cui molte donne sono vittime con il clima di insicurezza e di paura che in molti casi non deriva da esperienze traumatiche effettivamente vissute, ma piuttosto dalla presenza oggettiva e dalla percezione soggettiva del rischio possibile.

La crisi economica ed occupazionale, l'impovertimento dello stato sociale, la messa in discussione delle sicurezze che si ritenevano acquisite, l'emergenza delle nuove povertà, gli effetti delle immigrazioni creano ansie e paure profonde e alimentano il senso di insicurezza.

Un'approfondita indagine sulla domanda di sicurezza delle donne nelle città di Piacenza e Ravenna, svolta a cura della Regione Emilia Romagna nel 2000, distingue la sicurezza "oggettiva" che fa riferimento al rischio di essere vittime di reati, da quella "soggettiva" su cui influiscono in modo determinante valutazioni, sensazioni, emozioni, pregiudizi, norme e modelli culturali individuali.

Il manuale si occupa di questi aspetti: la sicurezza urbana e la possibilità di rafforzare la sicurezza "oggettiva" e "soggettiva" delle donne.

Il clima di incertezza e di insicurezza che investe le nostre città e l'intera società e la crescente paura della criminalità sono determinati solo in parte dalla situazione oggettiva di aumento di fatti delittuosi, che pure sono percepibili nelle nostre strade. La crisi dei sistemi di sicurezza e protezione sociale, il diffondersi di una disoccupazione strutturale e di un mercato del lavoro sempre meno garantito, la caduta dei modelli valoriali, il riemergere e moltiplicarsi di povertà, vecchie e nuove mettono in discussione le nostre certezze e influiscono in modo determinante sulla sensazione di insicurezza di ampie fasce di popolazione. La crescente distanza tra la povertà o quasi povertà e la ricchezza e gli effetti della globalizzazione, che con le grandi migrazioni



I cittadini si aspettano che la loro sicurezza personale venga garantita innanzi tutto dalla loro città, dal loro sindaco e dagli amministratori che conoscono più da vicino.

hanno portato nelle nostre città gli immigrati e i “diversi” per cultura, abitudini e status, contribuiscono a destabilizzare il quadro sociale, creano ansie e paure profonde che spesso si esprimono con una richiesta di sicurezza dal “nemico” esterno e dalla città ostile.

La domanda di sicurezza viene posta in modo forte alle istituzioni, a partire dalle più vicine, e cioè ai comuni e ai sindaci, anche quando le decisioni e le responsabilità di politiche e di azioni sono collocate ad altri livelli istituzionali.

Rafforzare il senso di sicurezza diventa quindi un compito primario delle istituzioni, a partire dalle amministrazioni locali.

Il problema è complesso e richiede risposte articolate e differenziate.

La presenza delle forze dell'ordine è vissuta come uno degli elementi che infonde maggiore sicurezza nelle donne intervistate, ma la militarizzazione delle città può, per contro, accentuare la sensazione che si vive in una realtà molto insicura.

Le mitizzate telecamere, ormai onnipresenti, fungono da deterrenti, ma, in caso di episodi violenti, nella migliore delle ipotesi sono in grado di registrare i fatti mentre accadono, non di evitarli. L'allontanamento dei “diversi” (immigrati, zingari, tossicodipendenti, prostitute), non sarà mai una condizione totalmente praticabile. Quando poi la violenza viene espressa dal branco di

Rispondere alla domanda di sicurezza richiede programmi e progetti complessi nati dall'impegno congiunto dello stato, delle regioni e dei comuni. L'aspetto, e la cura della città, la pianificazione e la gestione degli spazi per la sicurezza ne fanno parte.

“bravi ragazzi” è ancor meno prevedibile e più difficile da prevenire. La questione della sicurezza coinvolge quindi l'insieme dei programmi e delle strategie politico-amministrative delle nostre città e delle nostre regioni con l'obiettivo di produrre e rafforzare la comunicazione tra i cittadini, promuovere la convivenza pacifica tra persone incerte, impaurite, sempre più spesso diverse per lingua e costumi, in un contesto storico in cui le risorse economiche e sociali sono quasi esaurite e le modalità tradizionali di aggregazione e di riferimento (sindacati, partiti politici e spesso anche le parrocchie, o più semplicemente l'aggregazione spontanea negli spazi pubblici) vengono meno.

Le azioni positive che si sono sviluppate in quest'ultimo decennio nelle nostre città attraverso il recupero di molte periferie, il risanamento dei centri storici, l'attivazione di progetti di quartiere per l'inclusione sociale, la promozione di attività collettive nei parchi e nelle strade, le decine di piccoli e grandi interventi di cura della città e di pianificazione degli spazi per la sicurezza finalizzati a diminuire il rischio e ad ampliare le opportunità che la città offre, sono il frutto di programmi e progetti complessi nati dall'impegno congiunto dello stato, delle regioni e dei comuni.

introduzione

LA PROGETTAZIONE URBANA PER LA SICUREZZA DELLE CITTÀ

La Prevenzione del Crimine Attraverso il Design Urbano è una scuola di pensiero sulla sicurezza urbana, nata negli Stati Uniti e diffusa in tutto il mondo, basata sulla convinzione che rafforzare il senso di appartenenza e di identificazione sociale con il proprio quartiere sia il modo migliore per rendere la città sicura.

LE ESPERIENZE DI STATI UNITI E CANADA

All'inizio degli anni '60, l'antropologa americana Jane Jacobs sviluppò la teoria della “*community policing*” che rappresenta il primo studio sull'influenza della progettazione urbana sulla sicurezza delle città.

La Jacobs sostiene che la difesa dal disordine sociale è attuata, anche inconsapevolmente, dalla rete dei controlli spontanei e dalle norme tacite di comportamento condivise e garantite con l'esempio virtuoso, la stigmatizzazione sociale e la segnalazione effettuata dai cittadini stessi.

Lo studio della Jacobs, successivamente ripreso da altri studiosi e progettisti come Oscar Newman, si è tradotto in un programma di *Prevenzione del Crimine Attraverso il Design Urbano* (CPTED - *Crime Prevention Through Environmental Design*), che ha prodotto ampi e diffusi interventi di recupero urbano negli Stati Uniti e in Canada e ha ispirato gran parte dei progetti per la sicurezza delle città, in tutto il mondo, basati sul concetto che il mantenimento, il rafforzamento o il ripristino del senso di appartenenza alla

comunità e di identificazione sociale con il proprio quartiere fanno sì che la stessa comunità attui un controllo informale sul territorio, lo rispetti e tenda a farlo rispettare. L'ordine, la gradevolezza e la vivibilità del quartiere rappresentano il punto di arrivo di una serie di programmi e azioni volti a ricreare il senso di coesione sociale, di appartenenza alla comunità e di identificazione con il territorio in cui non solo si abita, ma si vive.

L'altra e forse più conosciuta teoria sulla sicurezza urbana, molto pubblicizzata dai media e diventata cavallo di battaglia di amministratori e politici famosi come Rudolf Giuliani, quando era sindaco di New York, è quella delle "broken windows / finestre rotte", enunciata dai politologi Wilson e Kelling in un saggio del 1982 che esaminava i risultati di un programma di sicurezza urbana promosso dallo Stato del New Jersey in ventotto città, a metà degli anni '70.

La teoria delle "broken windows" sostiene che il disordine e il crimine sono strettamente collegati e usa la metafora della finestra rotta, che produrrà altre finestre rotte, il progressivo degrado e la frequentazione criminale dell'area.

La presenza della polizia a piedi nei quartieri ha aumentato la sensazione di sicurezza dei residenti, scoraggiando la presenza dei "disorderly people", possibile causa di quella micro criminalità, spesso neppure denunciata, che non entra nelle statistiche dei crimini.

La teoria si basa sulla convinzione che, a livello di comunità, il disordine e il crimine siano strettamente collegati in sequenza di tipo causale, ed è rappresentata con la metafora della finestra rotta, che se non viene riparata, produrrà altre finestre rotte e il progressivo degrado e conseguente abbandono dell'area dove si trova l'edificio, diventato vulnerabile alle frequentazioni vandaliche e criminali.

Lo studio di Wilson e Kelling prende principalmente in esame la "sicurezza soggettiva" e attribuisce una forte valenza alla presenza visibile delle forze dell'ordine e agli interventi di eliminazione del disordine.

La valutazione del programma di sicurezza dello Stato del New Jersey, dopo cinque anni, rivelò infatti che la presenza della polizia a piedi nei quartieri non aveva contribuito alla diminuzione del tasso di criminalità ma aveva comunque aumentato la sensazione di sicurezza dei residenti. Se ne dedusse che i cittadini temevano meno il rischio di essere vittime di crimini veri e propri, quanto quello di essere infastiditi o molestati dai "disorderly people", mendicanti, tossici, teppisti, prostitute, ecc..

Spingendosi oltre nella loro analisi, gli autori arrivarono a collegare in modo molto stretto il senso di sicurezza con il mantenimento dell'ordine e a

La “tolleranza zero” è un manifesto politico più che un programma per la sicurezza e nella realtà è difficilmente applicabile a una intera città, per l’enorme presenza di forze dell’ordine richiesta e per la grande diffusione di comportamenti illeciti, come l’uso di droghe o la prostituzione.

ritenere che non dovessero essere tollerate manifestazioni e presenze di per sé non sempre illecite ma comunque disturbanti e nocive per la comunità, come l'accattonaggio, la prostituzione, la presenza di gruppi di giovani rumorosi e nulla facenti e così via, ispirando scuole di pensiero quali la “tolleranza zero” di Rudolph Giuliani, a cui si richiamano molti fautori di politiche radicali sulla sicurezza urbana.

La teoria delle “*broken windows*” tende quindi a semplificare il problema, identificando il senso di sicurezza delle persone con l'ordine pubblico e trascurando tutte le altre componenti - sociali, economiche, culturali . Ha tuttavia rafforzato la consapevolezza che un ambiente urbano curato e monitorato si inserisca appieno nel quadro di una strategia per frenare il crimine, agisca in modo positivo sulla sensibilizzazione degli abitanti e accresca i legami sociali e la responsabilizzazione diretta.

La “tolleranza zero” è un manifesto politico e non un programma per la sicurezza. Nella realtà essa è difficilmente applicabile in modo estensivo alla

Il recupero urbano dei quartieri, la presenza di attività e di vita, la sorveglianza spontanea da parte della comunità, la presenza delle forze dell'ordine e dei vigili di quartiere, sono azioni coordinate che permettono il controllo delle presenze illegali e l'aumento della sensazione di sicurezza.

città, salvo che si intenda militarizzare in modo massiccio e continuativo tutti i quartieri; scelta quanto meno improbabile per la mole di risorse umane richieste.

Nei Paesi del mondo occidentale, tra cui l'Italia, è provato che un numero altissimo di persone consuma cocaina e sostanze illecite e usa la prostituzione. Queste abitudini attivano una domanda e di conseguenza un mercato illegale che si svolge in determinate aree delle nostre città, inducendo presenza criminale e provocando forte sensazione di insicurezza nei residenti. Liberare le aree luogo di ritrovo di spacciatori, consumatori e prostituzione comporta automaticamente lo spostamento del fenomeno criminale in altre aree, fino a che la domanda e l'offerta continuano ad esistere. La "tolleranza zero" è quindi difficilmente applicabile a un comportamento illegale di massa, che sviluppa profitti miliardari attraverso reti criminali capillarmente diffuse in tutti i Paesi. Le risposte dei diversi Stati a questo fenomeno sono varie: dalla depenalizzazione alla maggiore penalizzazione per i comportamenti illeciti, dall'individuazione di specifiche aree della città destinate allo smercio di droghe e alla prostituzione, a programmi di dissuasione dall'uso di sostanze

illecite e del sesso a pagamento. La risposta più improduttiva è comunque quella di tentare di agire solo sul momento finale.

Il controllo urbano delle frequentazioni legate a questi mercati illegali può essere attuato attraverso il recupero urbano dei quartieri, la presenza di attività e di vita, la sorveglianza spontanea da parte della comunità, unitamente alla presenza costante delle forze dell'ordine e della polizia municipale, che agiscono sia come elementi deterrenti contro la criminalità, che come trasmettitori di sensazioni positive di sicurezza.

Il sociologo americano Philip Zimbardo, nel suo *L'effetto Lucifero – Cattivi si diventa?*, pubblicato recentemente in Italia, tende a dimostrare con esperimenti, che la teoria *delle finestre rotte*, secondo cui ridurre il disordine può far diminuire la delinquenza, funziona bene solo laddove il senso di appartenenza è debole e può essere rinforzato. La soluzione vera sta quindi nell'accrescere lo spirito di comunità, e nel promuovere un clima di maggiore fiducia e di solidarietà.



L'esperienza di Kreuzberg, a Berlino, insegna che anche un quartiere fortemente "marginale" può migliorare la propria qualità urbana, sociale e di sicurezza attraverso un'azione di recupero che coinvolga l'intera comunità. Le donne ne sono state i soggetti più attivi e propositivi.

L'ESPERIENZA EUROPEA

In Europa, il processo di riconoscimento dell'influenza della progettazione urbana sulla sicurezza delle città è stato più lento e, all'inizio, si è sviluppato principalmente in Gran Bretagna sul modello già citato di *Prevenzione del Crimine Attraverso il Design Urbano* (CPTED). È tuttavia interessante segnalare l'esperienza poco conosciuta di riqualificazione del quartiere Kreuzberg di Berlino negli anni '80, che può essere presa a simbolo, in positivo e in negativo, di un progetto per la sicurezza urbana.

Alla fine degli anni '70, Kreuzberg si presentava come un quartiere molto degradato, in parte ancora distrutto dai bombardamenti, marginale dopo la costruzione del Muro, con una forte presenza di immigrati, prevalentemente turchi, e in genere di componenti sociali deboli. Mancava totalmente la coesione sociale, la capacità di comunicazione, l'offerta di spazi e attività pubbliche e qualunque tipo di identificazione con il quartiere. Lo stato delle case era fatiscente; le strade e i pochi spazi pubblici segnati dal vandalismo e dalla presenza di bande. Nei progetti di ricostruzione che investirono Berlino a partire dalla fine degli anni '70, Kreuzberg era destinato alla demolizione per

far posto a palazzi di uffici e di residenze. Ne nacque un forte movimento di protesta sociale, a cui si unirono anche molti architetti, che fu raccolto dalla *Mostra Internazionale di Architettura IBA 84*. Si tentò quindi una faticosa opera di ricostruzione e restauro degli edifici più fatiscenti con le prime forme di progettazione partecipata e con l'obiettivo di mantenere le caratteristiche originarie del quartiere e di evitare l'espulsione degli abitanti, a recupero ultimato.

Nonostante le difficoltà dovute principalmente alla scarsità dei fondi pubblici messi a disposizione e alla quasi totale assenza di investimenti privati, il modello Kreuzberg ha dimostrato sul campo la possibilità di recuperare una parte di città migliorando nel contempo le caratteristiche del tessuto sociale e l'identificazione degli abitanti con il loro quartiere. Successivamente Kreuzberg è diventato un luogo interessante anche per giovani e artisti; si sono creati spazi e strutture di incontro e socializzazione; si è attivato spontaneamente un maggiore controllo sociale sulle parti di quartiere recuperate, con una sensibile riduzione del vandalismo. L'unificazione della città, con la caduta del muro, tuttavia, ha distolto dal quartiere attenzione e risorse per proseguire il risanamento e mantenere i risultati ottenuti, con conseguente nuovo tangibile peggioramento della qualità urbana e della sicurezza.

Il progetto di Kreuzberg merita di essere citato anche perché, pur non essendosi posto come obiettivo specifico il coinvolgimento di genere, nei fatti ha

La scarsità di risorse pubbliche, l'assenza di investimenti privati, la limitatezza delle aree considerate, l'assenza di un progetto anche socio-economico a medio-lungo termine, rende pressoché inefficace qualunque programma di recupero urbano.

trovato nelle donne, pur nella particolare condizione di donne immigrate, i soggetti più interessati e attivi nel processo di partecipazione.

Il risvolto negativo è rappresentato dall'assenza di un vero progetto di sviluppo del quartiere, di un impegno serio e continuativo del decisore pubblico, di risorse adeguate e infine del coinvolgimento degli investitori privati, più interessati ad altre parti di città coinvolte nelle grandi ricostruzioni progettate da architetti di fama internazionale.

Nei *Programmi di Recupero Urbano*, che hanno interessato negli ultimi decenni le periferie e i centri storici di molte città italiane, i principali elementi negativi rilevati a Kreuzberg sono invece stati considerati ed evitati e la riqualificazione dei quartieri, attuata con risorse pubbliche e private, si è svolta attraverso un processo di progettazione partecipata che ha coinvolto in modo importante gli abitanti e che è stato accompagnato da azioni di inserimento sociale e opportunità formative e lavorative. Pur non essendo richieste azioni di mantenimento nel tempo, misure di finanziamento successive vennero collegate ai programmi di recupero, per implementare e mantenere gli interventi.



I Programmi di Recupero Urbano italiani sono stati attuati con investimenti pubblici e privati, con l'accompagnamento di azioni di inserimento sociale e opportunità formative, su aree sufficientemente estese e omogenee. Il metodo della progettazione partecipata dagli abitanti ha avuto positivi riscontri di maggior coesione sociale e di identificazione con il quartiere. La partecipazione delle donne è stata attiva e qualitativamente significativa.

La stessa esperienza di Kreuzberg di progettazione partecipata dalle donne è stata vissuta anche nei *Programmi di Recupero Urbano*. Chi ha partecipato agli incontri con gli abitanti può testimoniare come sia stata viva e attiva la partecipazione delle donne, che spesso supplivano al modesto bagaglio culturale con la reale conoscenza della città, con l'esperienza della loro quotidiana attività di cura e della loro percezione della sicurezza, proponendo interventi che hanno efficacemente migliorato la possibilità di usare il quartiere e gli spazi pubblici da parte di tutti.

Alla fine degli anni '80, con il diffondersi del senso di insicurezza nelle città, si ampliano anche in Europa gli interventi che si ispirano alla strategia di *Prevenzione del Crimine Attraverso il Design Urbano* (CPTED).

Si dovrà tuttavia arrivare all'inizio del nuovo secolo perché l'Unione Europea adotti delle risoluzioni concrete per affrontare in modo sistematico il problema. Nel 1987 nasce il *Forum Europeo per la Sicurezza Urbana* con sede a Parigi, presente in qualità di organo esperto presso le Nazioni Unite e il Consiglio d'Europa. Si tratta di una organizzazione internazionale non governativa

di comuni e di altri enti territoriali impegnati a cooperare sulle politiche e pratiche di sicurezza urbana, per stimolare le politiche locali, nazionali e comunitarie in questo settore.

Nel 1996, si crea in Italia il *Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU)*, con l'obiettivo di promuovere una moderna legislazione nazionale in materia di sicurezza urbana, politiche integrate di sicurezza e qualificazione della polizia locale, un ruolo più attivo delle città.

Nel 2001, l'Unione Europea raccomanda la predisposizione di strategie comuni per la sicurezza delle città e il Comitato Europeo di Standardizzazione (CEN) avvia un gruppo di lavoro internazionale, a cui l'Italia ha partecipato con il FISU, per stabilire i criteri di "prevenzione della criminalità attraverso la pianificazione urbana e la progettazione degli edifici". Il risultato è costituito da un insieme di norme e linee guida sulla progettazione delle città per la sicurezza. Il *Technical Report TC 14383-2*, adottato dal CEN nel 2007 si configura come un manuale di buone pratiche, non vincolante ma in grado di fornire gli strumenti di analisi, programmazione e progettazione di interventi sulla città per la sicurezza urbana (nell'all. 1 se ne sintetizzano alcune, a titolo esemplificativo, riprese dal sito del FISU).

introduzione

LA SICUREZZA URBANA DALLA PARTE DELLE DONNE

**COSA SI È FATTO
E COSA SI STA FACENDO**

Il Comitato Città Sicura di Toronto e il programma Donne e Città di Montreal portano all'attenzione internazionale il tema della sicurezza urbana per le donne.

Mentre si ampliava il dibattito sulla sicurezza urbana, a partire dagli anni '80, negli Stati Uniti e in Canada, le donne hanno focalizzato l'attenzione sulle ricadute delle scelte di progettazione urbana sulla sicurezza della popolazione femminile. Toronto e Montreal sono stati i due punti focali del movimento e dell'elaborazione delle donne. Alla fine degli anni '80, la Città di Toronto ha creato il *Comitato Città Sicura*, incaricato di elaborare linee di azione per prevenire la violenza contro le donne e altri gruppi vulnerabili, attraverso una diversa progettazione urbana e con il coinvolgimento delle forze di sicurezza, dell'università, e delle reti delle donne.

Ne sono derivate le linee guida *Safe Cities, Guidelines for Planning, Design and Management* di Gerda Werkerle e Carolyn Whitzman, pubblicate nel 1995 e adottate da molte altre città, che rappresentano ancora oggi uno dei capisaldi della progettazione urbana per la sicurezza.

Nel 1988, a Montreal, nasce il programma *Donne e città*, che ottiene il riconoscimento dell'amministrazione con cui apre un confronto su "donne e spazi urbani". L'elezione di una quindicina di donne nel consiglio comunale facilita la sperimentazione di progetti e la concretizzazione degli impegni politici assunti dall'amministrazione. Nel corso dell'ultimo decennio del secolo, la sicurezza delle donne diventa una priorità negli interventi della città di Montreal.

La Dichiarazione di Montreal per la Sicurezza delle Donne e il programma Città più sicure dell'ONU ribadiscono la necessità dell'approccio di genere e del coinvolgimento diretto delle donne per una vera efficacia dei programmi di sicurezza urbana.

I successi ottenuti, che suscitano interesse anche a livello internazionale, dimostrano l'efficacia delle strategie basate sul partenariato tra gruppi di donne e sulla partecipazione dei cittadini al miglioramento della sicurezza dei luoghi pubblici.

Da queste esperienze e a seguito delle Conferenze mondiali delle Nazioni Unite sulle donne (Beijing, 1995) e sulle città (Istanbul, 1996), nascono in tutti i continenti numerose reti di donne, organizzazioni non governative, istituzioni locali, agenzie internazionali sui temi dell'uguaglianza dei sessi, del ruolo delle donne nelle città, della partecipazione delle donne allo sviluppo delle comunità e dell'approccio di genere come base per una buona *governance* urbana.

Il tema della sicurezza delle donne è individuato come una priorità tanto dai Paesi del Nord che da quelli del Sud del mondo e dà luogo a un primo Seminario internazionale a Montreal nel 2002, coordinato da Anne Michaud per il *Comitato d'azione donne e sicurezza urbana* (CAFSU) del Canada. Il seminario si chiude con la *Dichiarazione di Montreal per la Sicurezza delle Donne*, che contiene un appello alle donne, agli uomini, agli amministratori locali, alle forze dell'ordine, alle scuole, ai media, alla ricerca, al settore privato, ai governi, alle reti internazionali e alle agenzie delle Nazioni Unite affinché

L'ONU promuove il programma Città più sicure e adotta l'approccio di genere.

assumano il tema del contrasto alla violenza contro le donne come un impegno prioritario; contribuiscano alla sensibilizzazione dei cittadini e all'educazione dei giovani sui rapporti tra i sessi e sul rispetto dei diritti della persona; costruiscano politiche locali per la sicurezza in un'ottica di genere; promuovano la ricerca sulla prevenzione del crimine; riconoscano l'impatto sociale ed economico della violenza fatta alle donne e l'efficacia della prevenzione in termini di bilancio costi-benefici; integrino l'approccio di genere nei programmi nazionali di prevenzione della criminalità, con il necessario sostegno finanziario.

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

In Italia la questione della sicurezza delle donne nella città si sviluppa prevalentemente all'interno del tema più generale della sicurezza urbana. La

In Italia, a partire dal 2003, le Ministre per le Pari Opportunità impegnano i loro Governi ad approvare e finanziare piani nazionali contro la violenza alle donne, le cui azioni vengono, in parte, delegate alle Regioni.

Federazione italiana Città Sicure e la rete delle città Urban presentano anche proposte e progetti finalizzati al contrasto alla violenza sulle donne, senza tuttavia sviluppare specificatamente la progettazione degli spazi urbani in un'ottica di genere. Nel Seminario europeo di Catania del 2003, promosso dall'allora Ministra per le Pari Opportunità, Stefania Prestigiacomo, vengono presentate le esperienze più significative delle città italiane ed europee e viene dichiarato l'impegno dell'Italia ad elaborare piani nazionali contro la violenza verso le donne. La Ministra del seguente Governo, Barbara Pollastrini, nella Legge finanziaria 2008, istituisce un fondo di 20 milioni di euro per attuare il piano, in gran parte cancellati dal Governo ancora successivo. Tra le iniziative assunte dalle città, si può segnalare il *Piano di Iniziative coordinate per contrastare la violenza alle donne* approvato dalla Giunta del Comune di Bologna nel 2006, che prende in esame tutti gli aspetti del problema e assume una serie di impegni tra cui l'istituzione del *Coordinamento cittadino per il contrasto della violenza a donne e minori* e dell'*Osservatorio Metropolitano sui casi di violenza*. Alcune delle iniziative previste sono specificatamente rivolte agli interventi sulla città per la sicurezza delle donne, con l'adozione di misure per aumentare la sicurezza diurna e notturna nei parchi, per ridurre il rischio nei parcheggi e negli spostamenti, per rilevare le aree maggiormente a rischio nei diversi quartieri e predisporre interventi correttivi.



La Regione Piemonte si dota di Piano regionale contro la violenza alle donne; l'Assessorato alle Pari Opportunità dedica l'anno 2008 alle azioni di contrasto alla violenza; il Consiglio regionale approva la tutela legale delle donne vittime e l'istituzione dei centri anti violenza.

La Regione Piemonte, l'8 luglio 2008, approva il *Piano regionale contro la violenza alle donne*, predisposto da un gruppo di lavoro interassessorile, coordinato dall'Assessora alle Pari Opportunità, Giuliana Manica. Il Piano si pone l'obiettivo di potenziare e coordinare le iniziative per la prevenzione e il contrasto del fenomeno e il miglioramento dell'assistenza alle vittime di violenze e maltrattamenti; vengono creati i Forum provinciali e il Forum regionale contro la violenza alle donne che raccolgono i contributi degli Enti Locali piemontesi, dei rappresentanti dei servizi sanitari e sociali, delle forze dell'ordine e dell'associazionismo. La L.R. 11 / 2008 istituisce il patrocinio legale per le donne vittime di violenza e maltrattamenti; la L.R. 16/2009 approva l'"Istituzione dei centri Antiviolenza con case rifugio" che prevede, per ogni provincia, almeno un Centro di accoglienza, sostegno e offerta di residenza per le donne vittime di violenza e per i loro figli. Nel 2009, viene istituita la *Rete regionale per la prevenzione della violenza contro le donne e per il sostegno alle vittime*, con l'obiettivo di definire una modalità assistenziale adeguata e omogenea in tutta la Regione.

La Giunta regionale promuove molti progetti di contrasto alla violenza contro le donne e per la loro sicurezza, tra cui il manuale di buone pratiche di sicurezza urbana in ottica di genere "*La Città si*cura*", pubblicato nel 2008.



introduzione

L'APPROCCIO DI GENERE IN MATERIA DI SICUREZZA URBANA

**CITTÀ SICURE PER LE DONNE
SIGNIFICA CITTÀ SICURE
PER TUTTI**

Applicare un'ottica di genere all'ambiente urbano significa innanzitutto chiedersi se le città sono progettate per donne e uomini di ogni età, reddito e razza o non invece per rispondere ai bisogni di pochi.

La Conferenza mondiale delle Nazioni Unite, tenutasi a Vienna nel 1993 ha definito la violenza contro le donne come:

"... qualsiasi atto di violenza di genere che comporta, o è probabile che comporti, una sofferenza fisica, sessuale o psicologica o una qualsiasi forma di sofferenza alla donna, comprese le minacce di tale violenza, forme di coercizione o forme arbitrarie di privazione della libertà personale sia che si verifichino nel contesto della vita privata che di quella pubblica".

Diverse indagini dell'ISTAT sulla sicurezza dei cittadini (1997-1998, 2002, 2008-2009) e sulla sicurezza delle donne (2006-2007) danno un quadro allarmante della violenza perpetrata sulle donne in Italia..

I casi di maltrattamento, violenza fisica e psicologica, stupro e omicidio avvengono prevalentemente dentro le mura domestiche da parte di partners, ex- partners e famigliari.

Fuori casa, nella città e nei luoghi di lavoro, avvengono invece la maggior parte delle molestie fisiche e sessuali e ricatti sessuali, che secondo l'indagine ISTAT del 2009, colpirebbero più della metà (10,5 milioni pari al 51,8%) delle donne in età 14-65 anni, nell'arco della loro vita, con valori sopra la media nelle aree metropolitane del Nord-Ovest e del Nord-Est.

Prendendo in considerazione le sole molestie fisiche, ovvero le situazioni in cui la donna è stata avvicinata, toccata o baciata contro la sua volontà, queste violenze vengono perpetrate in circa il 60% dei casi da estranei, in prevalenza sui mezzi pubblici, in strada, al mercato, al lavoro, nei locali pubblici, al parco, giardino pubblico, spiaggia, scuola, auto, parcheggio, garage.

I reati generici contro gli individui, (scippi e borseggi commessi o tentati) colpiscono le donne il doppio degli uomini, con un aumento a partire dai 45 anni e avvengono prevalentemente in orario diurno, in strada, nei parchi, nei mercati, sui mezzi pubblici, parcheggi e auto.

Ne risulta complessivamente un quadro molto allarmante sulla diversa e maggiore percentuale di rischio per le donne, che già rispetto al quadro generale della sicurezza dei cittadini risultano più vulnerabili e vittimizzate e sono ulteriormente colpite dalla violenza sessuale in tutte le sue forme. La diffusa, maggiore sensazione soggettiva di insicurezza manifestata dalla popolazione femminile trova quindi riscontro nella realtà oggettiva rilevata. Ne consegue che l'assunzione di differenti abitudini di vita legate al genere e all'auto limitazione dei movimenti da parte delle donne è la risposta soggettiva più praticata e pressoché l'unica possibile, in assenza di progetti che abbiano al centro le donne e la loro sicurezza.

L'approccio di genere raccomandato dall'ONU è, a tutt'oggi, assai poco praticato nei programmi di prevenzione del crimine e per la sicurezza urbana. In generale, manca la coscienza che ci sono differenze importanti tra i due sessi



In materia di sicurezza urbana, le politiche non sono neutre, perché alla paura di essere vittime di reati, che tocca tutti i cittadini, nelle donne si aggiunge la paura della violenza specifica di genere-molestie e violenze sessuali.

nel campo della criminalità e dell'insicurezza, e che si rende quindi necessario applicare in modo sistematico l'analisi del contesto e il rilevamento del rischio differenziati secondo i sessi per attuare serie strategie di prevenzione. Nella maggior parte dei casi si rileverà che la città non è neutra e che la condizione e i bisogni delle persone variano in relazione all'età, alla condizione sociale e soprattutto al sesso.

Al doppio rischio di violenza sulle donne rispetto agli uomini, dobbiamo aggiungere che la giornata di una donna è normalmente molto più convulsa di quella di un uomo e, in determinati orari, specie al mattino e alla sera, le donne devono affrontare una serie di incombenze in tempi limitatissimi. Che la città sia organizzata per poter consentire alle donne di "fare tutto" nella maggior sicurezza e comodità possibile è un elemento fondamentale sia per alleggerire il carico di lavoro che per trasmettere loro una sensazione di fiducia nella propria città.

Ad esempio, le donne sono le maggiori fruitrici dei trasporti pubblici e le politiche dei trasporti e del traffico hanno quindi un forte impatto di genere,

È la città a doversi far carico delle misure necessarie per offrire alle donne e alle persone più vulnerabili condizioni di sicurezza che tengano conto della loro condizione di maggior rischio.

come pure gli interventi atti a garantire la fruibilità in sicurezza degli spazi collettivi come parchi, piazze, centri commerciali e luoghi di ritrovo, di giorno e di notte.

Poiché sono le donne che soffrono di più l'insicurezza e sono più esposte al rischio, le soluzioni che vanno bene per loro e grazie a loro, vanno altrettanto bene per l'insieme della popolazione.

Città sicure per le donne = *Città sicure per tutti* è lo slogan coniato negli anni '90 per i progetti che, partendo dall'esperienza di Montreal, si sono sviluppati nei diversi continenti, sotto l'egida delle Nazioni Unite e delle diverse sedi internazionali che trattano la sicurezza urbana e l'approccio di genere.

Con questo approccio, la responsabilità in materia di prevenzione dalle aggressioni passa all'insieme della società, ed è la città a doversi far carico di offrire alla popolazione femminile condizioni di sicurezza che tengano conto delle disuguaglianze di genere. L'esito di questo processo porta alla crescita di consapevolezza nelle donne, all'ampliamento della loro mobilità e della loro autonomia, e prevede il riconoscimento dell'insicurezza come parametro oggettivo su cui si misura l'efficacia degli interventi. Consente inoltre alla collettività di valorizzare appieno tutte le sue risorse umane, in un tempo in cui anche su questo si gioca la possibilità del nostro Paese di riprendere la strada della crescita e dello sviluppo.

introduzione

LA CITTÀ SI CURA DELLE DONNE

**CREARE CONDIZIONI
DI MAGGIORE SICUREZZA
PER LE DONNE E LE PERSONE
PIÙ VULNERABILI SPETTA
ALLA COLLETTIVITÀ.**

La città si cura delle donne è lo slogan che proponiamo agli amministratori e ai progettisti degli spazi urbani che programmano gli interventi per la sicurezza con l'obiettivo di diminuire i rischi e di accrescere la sensazione di fiducia delle donne verso il proprio quartiere e la propria città.

Come si è visto, la città rappresenta insieme un luogo di opportunità e di pericoli, che si presentano in modo diverso agli uomini e alle donne.

Oggi si tende fortemente a sottolineare la denuncia dei pericoli della città piuttosto che a evidenziarne le opportunità. L'insistenza più accentuata sui pericoli corsi dalle donne mostra lo spazio cittadino come minaccioso (e dunque vietato) per le donne – e i bambini – soprattutto. Le opportunità economiche, sociali, culturali, ricreative e di autonomia che la città offre agli uomini vengono trasformate in pericoli per le donne.

Il “se l'è cercata” liquida ancora troppo spesso molti episodi in cui la vittima è donna, specie se avvengono di notte, durante uscite per attività non legate al lavoro o alla cura familiare, se la vittima è giovane e se non è accompagnata da un uomo.

L'insicurezza urbana odierna, che colpisce in modo particolare le donne, funziona quindi da potente strumento di controllo sociale, limitando non solo la libertà femminile in concreto, ma il desiderio stesso di libertà.

La città si cura delle donne è lo slogan che proponiamo agli amministratori e a tutti coloro che progettano, decidono, organizzano gli spazi urbani e gli interventi per la sicurezza affinché i problemi vengano esaminati e le scelte

Non si tratta di fare interventi onerosi, ma di progettare la città nella convinzione che mettere le donne e le persone più vulnerabili al centro dell'attenzione per ciò che riguarda la sicurezza aumenta la possibilità di tutti di vivere meglio.

vengano effettuate in un'ottica di genere, e con il coinvolgimento diretto delle donne.

Le buone pratiche, che vengono documentate nella seconda parte del volume, sono prese in gran parte dalla realtà piemontese, dai programmi di recupero urbano e dai progetti di sicurezza integrata e sono state realizzate con la finalità di creare condizioni anche fisiche (tipo di marciapiedi, di illuminazione, di segnaletica, di accessibilità, ecc.) che possano indurre sensazioni di maggiore benessere e confidenza con il proprio quartiere e la propria città. Spesso gli interventi avrebbero potuto essere ulteriormente affinati e arricchiti da un occhio più attento ai bisogni delle donne, anche perché progettare la città in un'ottica di genere non significa fare interventi più onerosi, ma solo più consapevoli che mettere le donne al centro dell'attenzione per ciò che riguarda la sicurezza nelle città aumenta la possibilità di tutti di vivere meglio.

Il metodo di lavoro più efficace per un approccio di genere alla sicurezza urbana è quello della progettazione partecipata, che tra i suoi obiettivi deve avere quello di coinvolgere in modo specifico le cittadine e i gruppi di donne nelle diverse tappe dell'analisi del contesto, della programmazione e della realizzazione delle misure, per poter infine individuare gli interventi più rispondenti ai bisogni della popolazione femminile.



La partecipazione attiva delle donne ai progetti di sicurezza urbana, aiuta a superare la concezione paternalistica del problema, che scarica sulla donna la responsabilità della sua sicurezza.

La partecipazione attiva delle donne ai progetti di sicurezza urbana aiuta a superare la concezione paternalistica del problema, che scarica sulla donna la responsabilità della sua sicurezza, attraverso il ricorso all'autolimitazione, alla restrizione di mobilità, alla protezione di un uomo o all'uso di sistemi di protezione personale.

L'altro specifico obiettivo della progettazione partecipata è quello di far parlare le persone tra di loro, di aiutarle ad aprirsi verso gli altri e a conoscersi tra "diversi", per cultura, religione, colore della pelle, usi e costumi, di costruire pian piano una vera comunità, superando pregiudizi e paure. Il metodo è stato applicato nei Progetti di Recupero Urbano, dove peraltro, era formalmente richiesto, e in molti Progetti e Patti di Sicurezza integrata, finanziati dalla Regione Piemonte nel 2009 e nel 2011. Tutti i casi in cui è stato adottato questo approccio hanno portato a buoni risultati sia per la capacità di coinvolgimento di un gran numero di persone, soprattutto donne, sia per il senso di fiducia che si è costruito tra gli abitanti; le persone coinvolte in esperienze di progettazione partecipata hanno inoltre sviluppato un senso di attaccamento e rispetto per il proprio quartiere, che si concretizza in azioni quotidiane che ne evitano il degrado e contribuiscono a mantenere gli spazi vivi, piacevoli e sicuri.

Il metodo dell'indagine e della progettazione partecipata in un'ottica di

L'approccio di genere alla sicurezza non deve essere ghettizzante: gli uomini vanno coinvolti e responsabilizzati; tutte le forze vive e attive della città possono dare il loro contributo.

genere dovrà evitare di ghettizzare il progetto in un ambito solo femminile, ricercando invece il coinvolgimento degli uomini e operando per accrescere la loro sensibilizzazione sul tema. In fase di avvio del lavoro è particolarmente importante definire con precisione i target primari e secondari, i momenti e i luoghi della partecipazione, la composizione dei gruppi nei diversi momenti, gli obiettivi da raggiungere per ogni singolo incontro. Il coinvolgimento, fin dalla fase iniziale, delle amministratrici, delle progettiste, delle rappresentanti sindacali e del mondo economico-produttivo, delle forze dell'ordine, delle associazioni di donne e delle espressioni socio-culturali del territorio, con cui può essere siglato un protocollo, permette l'apporto di esperienze, competenze ed elaborazioni culturali importanti, garantisce la condivisione e l'appoggio del progetto nelle sedi decisionali opportune e ne tutela la continuità nel tempo.

Le vere protagoniste devono però essere le donne dei quartieri in tutte le loro espressioni. Partendo da una indagine socio-economica dell'area, si potranno individuare le diverse tipologie di presenza femminile e di conseguenza prefigurare i macro problemi che dovranno essere affrontati e organizzare correttamente i tempi e i luoghi degli incontri. Ad esempio, se la prevalenza delle donne lavora fuori casa, si affronteranno prioritariamente i problemi riconducibili ai trasporti, agli orari e all'accessibilità in sicurezza degli asili nido e delle scuole, ai percorsi e ai parcheggi degli esercizi commerciali

Indagare con le donne sui loro bisogni primari di sicurezza, consente di mirare efficacemente gli interventi.

anche col buio. Per le casalinghe, poter camminare per le strade e fruire dei giardini e parchi gioco in sicurezza saranno probabilmente le priorità. Per tutte, poter utilizzare senza paura il tanto o poco tempo libero sarà un obiettivo da perseguire. I momenti degli incontri andranno organizzati in modo che, almeno nelle prime riunioni generali, la maggior parte delle donne possa partecipare. Le sedi dovranno esser ricercate nel quartiere: centro sociale, scuola o centro religioso; d'estate, spazi aperti o terrazze di esercizi pubblici prenotate per l'occasione.

La prima fase del lavoro dovrà indagare le cause dell'insicurezza, rendendone consapevoli le donne stesse. Si potrà quindi delineare un quadro di paure soggettive e di rischi oggettivi, collocando le proposte di soluzione sui corretti piani. Con sopralluoghi sul campo, si potranno individuare puntualmente le situazioni considerate a rischio e raccogliere le prime proposte di intervento dalle stesse fruitrici dei luoghi e dei servizi. L'elaborazione progettuale degli interventi sarà successivamente illustrata e messa in discussione. La scelta degli arredi, dei colori, del tipo di piantumazione, e quella tra diverse opzioni progettuali coinvolgerà sempre le partecipanti. Si potrà creare, in questo modo, un senso di identificazione importante delle donne con il progetto e con il quartiere che hanno contribuito a ristrutturare.

Poiché, come si è detto, l'insicurezza non nasce solo dalle situazioni effettive di rischio, ma da una serie di concause economiche, sociali e culturali, la



Gli interventi per la sicurezza di un quartiere coinvolgono diversi settori dell'amministrazione con interventi sociali, culturali, educativi e con accordi con gli operatori economico-commerciali del territorio.

progettazione partecipata dovrà coinvolgere anche gli altri settori dell'amministrazione che hanno competenze su questi ultimi aspetti, riuscendo così a instaurare un rapporto continuativo tra le donne e il comune che verrà recepito come un interlocutore presente e attento. Molti degli interventi previsti per la sicurezza del quartiere, peraltro, non sono di tipo urbanistico ma prevedono azioni congiunte con gli esercizi pubblici e commerciali per garantire iniziative di rivitalizzazione delle vie, reti di presidio gestite con il volontariato, adozione di spazi pubblici da parte dei cittadini, accordi con il trasporto pubblico garantire la sicurezza sui mezzi e alle fermate, con i taxi per tariffe scontate e così via.

Le esperienze raccolte in decenni di pratica della progettazione partecipata portano alla consapevolezza che le condizioni primarie su cui si basa la sicurezza urbana sono legate alla presenza umana e al senso della comunità. Tutte le situazioni in cui una persona è totalmente isolata, non può essere vista né sentita da altri passanti, non ha vie di fuga evidenti o luoghi in cui trovare aiuto, sono situazioni ad alto rischio di aggressione e di violenza. Gli spazi della città devono essere permeabili, aperti, illuminati, facili da percorrere, ben segnalati, dotati di punti di richiesta di aiuto. Questo vale anche per i parcheggi e le fermate dei mezzi pubblici, che

rappresentano luoghi critici, per la frequenza degli atti criminosi. Questi stessi principi sono stati evidenziati negli studi e nei progetti internazionali e vanno arricchendosi, man mano, di azioni di accompagnamento e di facilitazioni all'uso della città in sicurezza, che le realtà locali sperimentano, fornendo esempi di buone pratiche.

Le condizioni di base della sicurezza urbana possono quindi essere così riassunte:

1. Sentirsi parte dell'ambiente in cui si vive: coinvolgimento e partecipazione
2. Vedere ed essere visti; sentire ed essere sentiti: illuminazione, visibilità, campi aperti
3. Sapere dove si è e dove si va, poter scappare e chiedere aiuto: segnaletica, paline SOS, numeri utili, fermate a richiesta, rete di soccorso
4. Poter usare percorsi e luoghi protetti: percorsi pedonali, ciclabili, parchi, attività di gruppo, vigilanza
5. Vivere in un ambiente curato e accogliente: riqualificazione urbana e manutenzione
6. Facilitazioni e azioni di accompagnamento: un'attenzione in più rivolta alle donne

Buone pratiche tratte dall'elaborazione del FISU

- La paura del crimine è ridotta quando si rafforza o si ricostruisce il senso di appartenenza e di identificazione con il quartiere e quando le reti sociali e gli ambienti familiari sono conservati.
- L'utilizzo misto dell'area, con diverse destinazioni d'uso, crea animazione e riduce la paura del crimine. I locali pubblici e di ritrovo, spesso fonte di disturbo, per altri versi hanno una funzione rassicurante rispetto alla paura del crimine. L'occupazione del piano terreno degli edifici con attività induce movimento, presenza di persone e quindi maggiore senso di sicurezza.
- La creazione di ampie aree di sola edilizia pubblica per fasce di popolazione a basso reddito crea segregazione e aumenta il rischio di crimine e la paura del crimine; la mescolanza di gruppi socio-economici crea conoscenza, condivisione e maggiore senso di fiducia.
- L'integrazione degli insediamenti residenziali nel sistema urbano, senza aree abbandonate o barriere strutturali induce un senso di vicinanza e riduce sia la paura che il rischio di violenza sulle strade.
- Una buona visibilità sugli spazi pubblici e una corretta illuminazione riducono la paura del crimine e il rischio di effrazione, vandalismo, violenza. I percorsi per i pedoni e le auto dovrebbero preferibilmente essere affiancati e gli ingressi agli edifici dovrebbero essere collegati il più direttamente possibile ai percorsi pedonali.
- Nel quartiere, la presenza di traffico, ancorché limitato, e di una rete di sentieri e piste ciclabili, ben individuate e illuminate, serve ad evitare l'isolamento.
- Gli edifici costruiti su scala umana creano un senso di proprietà dei residenti nei confronti degli spazi pubblici, e di identificazione con il quartiere.

- Una buona progettazione degli edifici, del paesaggio, dell'arredo urbano aumenta il senso di proprietà e di appartenenza e riduce il rischio di vandalismo.
- Una buona manutenzione, la pulizia regolare, la rimozione immediata dei rifiuti sono elementi fondamentali per garantire il senso di appartenenza e coinvolgere i residenti nella cura del quartiere.
- La presenza delle forze dell'ordine, specie del vigile di quartiere, aumenta il senso di sicurezza dei residenti.
- La presenza di luoghi di incontro per i giovani nonché di strutture per i tossicodipendenti e i senzatetto riduce la presenza incontrollata di gruppi che causano paura nello spazio pubblico.
- Una cartellonistica accurata con la planimetria del quartiere e una buona segnaletica aumenta il senso di appartenenza e il controllo, e consente di individuare facilmente i percorsi da seguire e le vie di fuga.
- Evitare gli accessi posteriori e installare serramenti robusti riduce il rischio di effrazione e vandalismo.
- Riparare rapidamente i danni, sia agli edifici che all'arredo urbano, riduce gli ulteriori danni dovuti ad attacchi successivi. La strategia di manutenzione è più efficace se combinata con chiare regole per l'utilizzo dello spazio pubblico.
- La sorveglianza riduce il rischio di violenza e può essere garantita oltre che dalle forze dell'ordine e dai servizi di sicurezza, anche da portinai o custodi, coadiuvati da eventuali telecamere per monitorare l'ingresso, gli ascensori, le scale, i garage e i depositi delle biciclette.
- I garage accessibili solo per i residenti e le aree di parcheggio provviste di barriera riducono il rischio di furti e aggressioni. I piccoli parcheggi davanti alle case aumentano il senso di proprietà e di controllo.
- L'uso di materiali robusti, lavabili e non infiammabili per l'arredo urbano riducono il rischio di incendio doloso e di vandalismo.

buone pratiche

BUONE PRATICHE



SENTIRSI PARTE DELL'AMBIENTE IN CUI SI VIVE: COINVOLGIMENTO E PARTECIPAZIONE

L'ordine, la gradevolezza e la vivibilità della città rappresentano il punto di arrivo di una serie di programmi e azioni volti a ricreare il senso di coesione sociale, di appartenenza alla comunità e di identificazione con il territorio in cui non solo si abita, ma si vive.

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

Il metodo di lavoro più efficace e ampiamente sperimentato in Italia è quello della progettazione partecipata, che tra i suoi obiettivi deve avere quello di coinvolgere in modo specifico le cittadine e i gruppi di donne nelle diverse tappe dell'analisi del contesto, della programmazione e della realizzazione delle misure, per poter infine individuare gli interventi più rispondenti ai bisogni della popolazione femminile.

Il metodo dell'indagine e della progettazione partecipata in un'ottica di genere dovrà evitare di ghettizzare il progetto in un ambito solo femminile, ricercando invece il coinvolgimento degli uomini e operando per accrescere la loro sensibilizzazione sul tema

PROGETTO HABITAL, ALESSANDRIA

Le fotografie documentano il lavoro svolto in un quartiere ATC di Alessandria, con il progetto di sicurezza integrata “HabitAL”, dove la progettazione partecipata e il coinvolgimento degli abitanti in molte attività comuni ha consentito di iniziare un positivo percorso di integrazione. Il progetto si è rivolto in particolar modo alle donne, attraverso l'organizzazione di attività ricreative e culturali, punti di ascolto, presenza di facilitatori. Ad esempio per le donne immigrate, la possibilità di studiare italiano nel condominio ha facilitato l'intensificarsi dei rapporti tra donne, lo sviluppo di circuiti di solidarietà reciproca, l'emergere del desiderio di cercare un lavoro, di parlare della situazione di violenza domestica, di offrire uno spazio e un tempo per l'accoglienza di altre donne in condizioni di emergenza.



PROGETTO PIXEL, TORINO

Queste immagini si riferiscono al lavoro svolto a Torino nell'ambito del progetto di riqualificazione urbana "Pixel", che ha interessato diversi quartieri, partendo dal recupero urbano e dalla riqualificazione degli spazi pubblici per creare coesione sociale e senso di comunità. È stata portata a termine la riqualificazione di alcuni spazi residuali nel tessuto urbano cittadino attraverso il coinvolgimento dei residenti, la progettazione partecipata e la realizzazione insieme ai bambini e alle famiglie, futuri utilizzatori degli spazi. Questi spazi (ad esempio il giardino in via Monte Albergian o l'area pedonale di via Balbo) sono oggi colorati e vissuti dal quartiere.



VEDERE ED ESSERE
VISTI; SENTIRE
ED ESSERE SENTITI:
ILLUMINAZIONE,
VISIBILITÀ,
CAMPI APERTI

La visibilità è un fattore fondamentale per il senso di sicurezza: non sentirsi soli e nascosti, ma al contrario sapere che chi ci sta intorno può vederci e intervenire, e poter valutare ogni luogo che si percorre, è un fattore fondamentale per non limitare la nostra libertà di movimento.

L'illuminazione è un fattore importantissimo per la sicurezza urbana poiché riduce il senso di insicurezza e l'oggettivo rischio di essere vittime di aggressioni o altri atti criminali: un adeguato livello di illuminazione permette di vedere, offrendo la possibilità di valutare le persone che si incontrano e di avere chiari gli spostamenti di chi ci circonda, e di essere visti rendendo subito riconoscibile ad altri passanti una situazione in cui sia richiesto un intervento. È necessario quindi progettare una illuminazione omogenea evitando zone d'ombra o effetti abbaglianti e, per quanto possibile, illuminare maggiormente i marciapiedi e le piste ciclabili rispetto alla carreggiata: la luce in città dovrebbe essere il più possibile diffusa, eventualmente anche molto bassa ma con la possibilità di essere implementata al passaggio di persone tramite accensioni regolate da rilevatori di presenze. Questa modalità consentirebbe di coniugare le esigenze di sicurezza e quelle del risparmio energetico. Anche durante le ore diurne però alcuni luoghi possono risultare poco sicuri perché nascosti e lontani dal passaggio di altre persone: una buona progettazione può ridurre questi rischi, che devono però essere tenuti a mente non solo nei progetti urbani ed edilizi, ma anche nella scelta e manutenzione del verde.

ILLUMINAZIONE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI E DELLE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO

Torino - proposta di illuminazione delle piste ciclabili



*Pista ciclabile
Corso Duca degli Abruzzi
Torino
Appare sufficientemente
illuminata e visibile*

Nella foto è stato portato ad esempio il caso di una pista ciclabile ubicata in una zona centrale di Torino: si osserva che mentre in versione diurna la pista ciclabile pare ben progettata e attrezzata, essa diventa alquanto pericolosa all'imbrunire in quanto risulta essere totalmente buia. Si propone nel fotoinserimento di dotare la pista di una illuminazione adeguata.

In generale tratti bui dei percorsi ciclopedonali, come in questo caso, dovrebbero accogliere una illuminazione che, per evitare sprechi energetici, si possa attivare al passaggio del ciclista o del pedone, tramite un pulsante collegato ad un'accensione regolata da timer con una certa durata, oppure tramite un sensore volumetrico in grado di individuare la presenza di persone.

Quest'ultimo meccanismo permetterebbe inoltre di fare rilevare la presenza dei soggetti indipendentemente dalla loro volontà, come per esempio in caso di possibili aggressori.



Lo stesso sistema di illuminazione, con attivazione al passaggio di persone tramite un sensore volumetrico, potrebbe essere applicato ai portoni di accesso dei condomini ad opera dei privati: si tratta di un intervento poco oneroso e di facile realizzazione, che contribuisce notevolmente ad aumentare il senso di sicurezza percepita da un pedone che si trovi a transitare sul marciapiede e di chi deve accedere all'abitazione, cercare le chiavi e aprire il portone. Molti condomini hanno già provveduto ad applicare questo sistema nella consapevolezza che il momento del rientro a casa di notte può rappresentare un livello di rischio molto alto.



ILLUMINAZIONE DEGLI SPAZI APERTI - PIAZZE E PARCHEGGI IN SUPERFICIE

Si possono differenziare due casistiche di luoghi di aggregazione: diurni e serali/notturni. I luoghi di aggregazione diurni vengono frequentati anche nelle ore pomeridiane, che in inverno, soprattutto nel nord del paese, diventano presto bui. Si può notare che in generale gli spazi con illuminazione carente sono poco frequentati, se non addirittura evitati, pur trovandosi in centro città, e spesso queste situazioni inducono la presenza di attività illegali. Occorre quindi provvedere ad un'adeguata illuminazione di tutte le vie e, in modo particolare i percorsi obbligati per il raggiungimento dei mezzi pubblici o delle automobili parcheggiate.



Torino - Riqualificazione con illuminazione di piazza alle Vallette.



*Biella - Riqualificazione e illuminazione
di spazi urbani: via Carducci*

*Vercelli - Sistemazione
e illuminazione di C.so Palestro*



Gattinara (VC) - impianto di illuminazione in piazza Paolotti

La riqualificazione di Piazza Paolotti e del parcheggio fornisce un esempio di come dovrebbero essere trattati gli spazi aperti in funzione della sicurezza: non ci sono siepi ad altezza uomo a nascondere il passaggio delle persone, il parcheggio per le auto non presenta ostacoli visivi e il verde è curato. L'illuminazione è stata intensificata sulla piazza, sul parcheggio e sulla via laterale, meno in vista. Sono state installate anche delle telecamere a circuito chiuso, che possono servire da dissuasori sia contro la criminalità che contro il vandalismo.







Saluzzo - Riqualificazione e illuminazione di C.so Italia

I luoghi di aggregazione serale e notturna vengono scelti proprio per la loro appetibilità, sia dal punto di vista dell'interesse insito nel luogo, come la presenza di locali e bar, sia per il grado di fruibilità del luogo stesso, legato anche al livello di illuminazione. In generale comunque, oltre agli interventi su illuminazione e visibilità, la migliore garanzia di sicurezza degli spazi pubblici è data dal mix funzionale, ovvero dalla compresenza di attività di genere diverso con orari diversi, e dalla presenza di flussi di traffico di diverso tipo, soprattutto quello lento e moderato (pedoni, biciclette, linee di trasporto pubblico, strade a percorrenza mista), che possono svolgere una funzione di sorveglianza spontanea

La riqualificazione con illuminazione di Corso Italia a Saluzzo ne è un esempio.



VISIBILITÀ VISUALI NASCOSTE

La permeabilità visuale permette di avere un controllo sull'ambiente circostante ed una percezione di possibili pericoli. Si possono suggerire alcuni accorgimenti generali, ad esempio scegliere barriere protettive e ringhiere che non impediscano la visuale, evitare per quanto possibile angoli pronunciati, evitare di collocare accessi rientranti tra due muri, eliminare le barriere visuali (muretti ecc.); i luoghi più a rischio, a cui bisogna prestare maggiore attenzione, risultano essere le scale, i parcheggi, gli atri di ingresso, passaggi e corridoi, luoghi nascosti da siepi e cespugli. Particolare cura dovrebbe essere posta nella scelta e nella manutenzione del verde, che costituisce un importantissimo elemento di arredo urbano di impatto visivo positivo, ma può diventare rischioso per la limitazione della capacità di vedere e di essere visti. Si possono scegliere ad esempio siepi che non creino una cortina continua, lasciando di tanto in tanto uno spazio aperto che può servire sia come via di fuga sia come “finestra” di controllo naturale, e provvedere al loro taglio periodico in modo che non raggiungano mai un'altezza tale da nascondere completamente la figura di una persona. A livello architettonico è possibile attenuare gli



effetti negativi dell'esistente, ad esempio utilizzando materiali trasparenti (ascensori vetrati), e posizionando specchi convessi che permettano di vedere anche oltre l'ostacolo. La maggiore attenzione deve comunque essere posta in fase di progettazione per promuovere la presenza di attività che generino affluenza (ristoranti, telefoni pubblici..) anche in orari serali, vicino a zone pedonali nascoste.

SAPERE DOVE SI È
E DOVE SI VA,
POTER SCAPPARE
E CHIEDERE AIUTO:
SEGNALETICA,
PALINE SOS,
NUMERI UTILI,
FERMATE
A RICHIESTA,
RETE DI SOCCORSO

Avere chiara la geografia di un posto, e cioè avere sempre dei punti di riferimento e di orientamento, è fondamentale in caso di situazioni potenzialmente pericolose. Un soggetto che non sia in grado di individuare facilmente il proprio percorso è più facilmente preda dell'ansia e del senso di insicurezza, la soglia di attenzione verso potenziali rischi si abbassa poiché è concentrato nell'atto di orientarsi, e in caso sia necessaria la fuga potrebbe prendere un percorso cieco o sbagliato.

Nei luoghi frequentati dal pubblico, siano essi parchi urbani o centri commerciali, è dunque importantissima la presenza di pannelli indicatori che riportino sempre la planimetria generale del sito, la chiara indicazione "voi siete qui" e la raggiungibilità delle uscite. Altre indicazioni fondamentali sono gli orari di apertura e chiusura dei siti o degli esercizi commerciali, nonché alcuni numeri utili, ma come dire... "utili davvero" e cioè numeri ai quali in maniera sollecita e precisa risponda un operatore in grado di offrire aiuto immediato.

INFORMAZIONI ORIENTAMENTO, SEGNALETICA, ORARI DI APERTURA



La funzione dei pannelli informativi, nei parchi, nei parcheggi grandi e anche nei quartieri deve essere quella di fornire a chi transita gli elementi per inquadrare il luogo che percorre ed in particolare segnalare gli ingressi, i percorsi, le paline SOS, i chioschi o i luoghi in cui si svolgono attività, le eventuali telecamere e tutte le altre notizie utili alla fruizione, in sicurezza, del luogo. In generale, i pannelli informativi mancano del tutto. Quando ci sono, nella maggior parte dei casi, comunicano solo gli orari di apertura e chiusura e i numeri di emergenza.

AREA VERDE / green area
**PARCO ARCHEOLOGICO
TORRI PALATINE**



CITTA' DI ROMA

Comune di Roma

Ingresso via Porta Palatina

Area Verde Intitolata a Giacomo Pica, prima Integrità della Sacra Storia (1934 - 1941)

Orario di apertura:

dal 1° maggio al 30 settembre:
ore 9.00 - 22.00

dal 1° ottobre al 30 aprile:
ore 9.00 - 20.00

Apertura e chiusura del giardino a
cura dell'Hotel NH Santo Spirito

Numeri utili:

telefono: 39.06090676

pagina municipale: 011.06769

pagina informazioni: 112

E' VIETATO:

- arrampicare o danneggiare i monumenti, le rovine e i resti archeologici
- l'ingresso di cani senza guinzaglio o fatto obbligo di recitare la formula esortativa
- danneggiare la vegetazione, le attrezzature o l'arredo
- recitare con vocali o recitare parole magiche sconosciute e/o incantesimi di tipo del genere consueti
- gettare rifiuti a terra
- fare esercizi e giochi pericolosi, giochi a cavallo, uso di cani possono creare disagio o inquietudine in altri
- accendere fuochi o barbacoste

Il comportamento scorretto è sanzionato con multe o arresti di polizia

Regolamento Comunale: Regolamento di Polizia Municipale n. 11/15 del 2005
Regolamento Comunale: Regolamento di Polizia Municipale n. 11/15 del 2005
Regolamento Comunale: Regolamento di Polizia Municipale n. 11/15 del 2005

RICHIESTA DI SOCCORSO SEGNALAZIONE NUMERI UTILI E PALINE SOS

È molto importante in caso di pericolo garantire sempre la possibilità di scappare ed essere aiutati rapidamente. Per evitare senso di panico e smarrimento per la vittima devono essere sempre molto chiare indicazioni e segnaletica di orientamento ed informazioni utili per chiamare soccorsi. Segnaletica e mappe di orientamento ben progettate e poste in luoghi strategici possono aumentare il senso di sicurezza comunicando la sensazione di sapere sempre dove ci si trova.

La segnalazione di soccorso deve essere sempre presente in luoghi pubblici, e riportare poche informazioni ma affidabili, indicando ad esempio un numero di telefono o un luogo a cui rivolgersi in caso di necessità. All'entrata dovrebbe essere indicato dove si trovano dei telefoni, un punto accoglienza, ecc. e la distanza tra il cartello ed il servizio.

Può essere utile anche avere cartelli che indichino giorni e orari di apertura, ad esempio per esercizi commerciali, già all'esterno della struttura oltre che al suo interno, in modo che un soggetto vulnerabile sappia a priori quali luoghi sono aperti anche di sera e dove eventualmente andarsi a rifugiare.



Anche per strutture private quali uffici, centri commerciali o direzionali, devono essere sempre chiaramente indicati i numeri utili e di soccorso, e dovrebbero esserci telefoni pubblici fuori dagli edifici, raggiungibili anche se questi ultimi sono chiusi.

I pulsanti SOS devono essere presenti nei luoghi non sorvegliati o comunque a rischio: hanno una utilità solo se sono ben localizzati e permettono un aiuto concreto, ovvero il pronto intervento di soccorso. Devono essere sempre illuminati e ben visibili, e la loro posizione deve essere indicata su apposite planimetrie di facile lettura. L'aspetto più importante rimane comunque la buona manutenzione delle paline, facile obiettivo per atti vandalici, la garanzia del loro corretto funzionamento e la presenza, all'altro capo, di un operatore in servizio.



Mondonio, frazione di Castelnuovo Don Bosco (AT) - dispositivo di comunicazione bidirezionale per richiesta di soccorso e informazioni

L'intervento documentato a Mondonio testimonia l'opportunità e anche la possibilità, attraverso l'aggregazione e la progettazione intercomunale, di fare interventi di sicurezza anche nei piccoli e piccolissimi centri abitati. In questo caso il Piano di sicurezza integrata dell'Unione collinare Alto Astigiano ha previsto l'installazione di dispositivi di comunicazione bidirezionale per richiesta di soccorso e di informazioni in punti sensibili dei comuni e delle frazioni.

Due punti molto sensibili per la sicurezza urbana delle donne:

- *i cimiteri, molto frequentati da donne sole, spesso anziane e luoghi di frequente micro-criminalità*
- *le fermate dei mezzi pubblici, riconosciuti dalle indagini sulla sicurezza delle donne, come luoghi tra i più a rischio.*

Nelle foto due esempi di dispositivi di richiesta soccorso collocati in questi luoghi.



Gattinara (VC) - campagna informativa per la sicurezza; tessera con numero di soccorso distribuita a tutte le donne residenti

Il Comune di Gattinara ha messo in atto una campagna rivolta a tutte le donne per far conoscere il servizio di soccorso. La tessera distribuita dal Comune alle sue cittadine contiene un numero da chiamare in caso di pericolo, in modo che le donne si sentano “accompagnate” durante tutta la giornata e più sicure, avendo la certezza che dall'altra parte qualcuno sente e provvede all'aiuto immediato, in caso di bisogno.

Anche lo slogan utilizzato è significativo, in coerenza con quanto più volte sottolineato nel precedente e in questo manuale: la sicurezza è un diritto delle donne di cui la città si fa carico.



Città di Gattinara
Provincia di Vercelli

LA SICUREZZA

È UN DIRITTO

NON UN PRIVILEGIO

RETE DI SOCCORSO E VIGILANZA

La rete di soccorso e vigilanza è efficace solo se può intervenire rapidamente. L'installazione di punti di richiesta di soccorso dovrebbe sempre essere abbinata alla presenza di pattuglie mobili di intervento che presidiano la città e sono in grado di raggiungere in pochi minuti il luogo da cui proviene l'SOS. Molti uffici mobili sono già attrezzati per leggere in tempo reale i filmati delle telecamere.



Verbania - servizio di vigilanza ad opera di volontari nelle aree turistiche

Il comune di Verbania ha scelto di dedicare al turismo parte dei suoi interventi per la sicurezza, attivando un gruppo di volontari per il presidio e la sorveglianza delle aree più praticate dai turisti e in occasione di manifestazioni.

Galliate (NO)- ufficio mobile attrezzato dei Vigili urbani

Galliate ha attrezzato un ufficio mobile dei vigili urbani per la visione dei filmati delle videocamere e per la risposta alle richieste di aiuto. L'ufficio mobile si sposta sul territorio per monitorare le zone considerate più a rischio, ed è sempre disponibile per il pronto intervento.



POTER USARE
PERCORSI
E LUOGHI PROTETTI:
PERCORSI PEDONALI,
CICLABILI, PARCHI,
ATTIVITÀ DI
GRUPPO, VIGILANZA

BARRIERE PROTETTIVE RIPARO MARCIAPIEDE/STRADA

Le barriere protettive possono costituire un elemento dell'arredo urbano molto importante per la sicurezza del cittadino. Spesso la commistione fra pedoni e ciclisti, piuttosto che fra ciclisti ed automobilisti, espone a rischi non solo dovuti ad accidentali urti reciproci, ma anche a scippi ed aggressioni. Molto spesso nelle zone centrali storiche delle città i marciapiedi vengono realizzati allo stesso livello stradale: questo costituisce un serio elemento di pericolo sia per l'incolumità personale del pedone sia per la sua sicurezza rispetto a scippi poiché mancando la fascia di auto parcheggiate fra il marciapiede e la carreggiata, essi si trovano direttamente esposti alla corsia di marcia. Una buona soluzione può essere costituita dall'inserimento di una barriera fisica tra il marciapiede e la carreggiata, realizzata anche semplicemente con paletti metallici collegati fra loro con catene o barre orizzontali che possono risolvere il problema di incursioni reciproche e proteggere il pedone da eventuali aggressioni dirette; naturalmente occorre inserire anche opportuni vani di passaggio, non solo in prossimità degli attraversamenti, per consentire eventuali vie di fuga.



Spesso la rete di piste ciclabili nel centro urbano presenta vari problemi di sicurezza. L'incolumità del ciclista viene messa a repentaglio a causa di un'inadeguata protezione rispetto al traffico veicolare, che oltre ad esporlo ai rischi di incidenti stradali offre anche una facile possibilità di aggressione da parte di auto e motocicli. Si ritiene che la soluzione migliore possa essere quella di rialzare la pista ciclabile fino ad altezza marciapiede, ed eventualmente porre delle transenne di separazione fra pista ciclabile e marciapiede stesso per evitare pericolose reciproche invasioni; in alternativa alle transenne possono essere impiegate anche delle fioriere, più gradevoli dal punto di vista estetico ma certamente più impegnative per la manutenzione.

CIRIÈ - Programma di recupero urbano del Villaggio Sant'Agostino

In questo caso si è provveduto non solo a separare fisicamente la pista ciclabile dal marciapiede e dalla carreggiata stradale, ma si è inserita una doppia illuminazione: alta per la carreggiata veicolare, più bassa e diffusa per i percorsi veicolare e ciclabile



VIGILANZA SORVEGLIANZA CON TELECAMERE (TVCC) NEI PUNTI SENSIBILI

Il sistema di telecamere a circuito chiuso è più che mai in uso oggi, si tratta infatti del sistema di sicurezza più facile da installare ed i cui costi risultano ultimamente abbastanza ridotti.

Esso costituisce un buon fattore di scoraggiamento per quanto riguarda gli atti vandalici e offre al cittadino un maggiore senso di sicurezza. Tuttavia l'esperienza ha dimostrato che la sola presenza di telecamere spesso si limita ad una funzione deterrente, per cui dovrebbe essere implementata, per quanto possibile in relazione ai luoghi, dalla sorveglianza naturale, cioè spontanea e derivante dalle caratteristiche e dalla vitalità dello spazio urbano.

L'utilizzo e la dislocazione delle telecamere di sorveglianza vanno attentamente studiati e progettati. Da un lato, sono di indubbia utilità nel controllo di obiettivi "sensibili", ovvero se posizionate in luoghi non altrimenti controllabili, nascosti e con scarso passaggio di persone, oppure in luoghi particolarmente degradati e "a rischio". Dall'altro, occorre essere consapevoli del possibile effetto "Grande fratello" quando se ne faccia un uso estensivo, diffuso e indiscriminato nelle vie



cittadine. Si potrebbe quindi praticare la via di mezzo: evitare l'installazione di tali dispositivi in quelle vie che normalmente godono di una buona sorveglianza spontanea, e dove non ve ne sia la reale necessità.

ATTIVITÀ DI GRUPPO ATTIVITÀ SPORTIVE DI GRUPPO CON ACCOMPAGNATORE

Collegno (TO) - il miglio rosa

A Collegno, le donne possono fare sport all'aperto in sicurezza sul "miglio rosa", percorso di jogging illuminato, ben segnalato e attrezzato dove si possono svolgere attività di gruppo con la presenza di un personal trainer. L'attività fisica è una componente essenziale per il benessere psicofisico delle persone, tanto più se esercitata all'aperto a contatto con il verde. In città spesso i parchi urbani rappresentano l'unica opportunità per svolgere attività fisica all'aperto, anche se tale attività viene in molti casi evitata dalle donne sole che li percepiscono come luoghi potenzialmente pericolosi, essendo spazi su cui è impossibile effettuare un controllo totale e continuo.

L'esperienza progettuale del "miglio rosa" fatta dal Comune di Collegno in Provincia di Torino, dimostra come sia possibile rendere i percorsi ginnici luoghi sicuri anche per donne sole. Il progetto prevede infatti che ad orari e giorni stabiliti si possa fare jogging in gruppo



con la presenza di un istruttore messo a disposizione dal comune.

Si potrebbe dire che Collegno ha veramente scoperto l'uovo di Colombo e che una volta consolidata l'abitudine di ritrovarsi sui percorsi segnalati in determinati orari, il gruppo non avrà neppure più bisogno del trainer e si svilupperà. per di più, un importante effetto di socializzazione. Il costo è quello delle paline segnaletiche e della sistemazione e segnalazione del percorso.

VIVERE IN UN
AMBIENTE CURATO
E ACCOGLIENTE:
RIQUALIFICAZIONE
URBANA
E MANUTENZIONE

L'esperienza acquisita nel tempo dimostra come situazioni urbane degradate aumentino, a ragione, il senso di insicurezza dei cittadini: è importantissimo quindi cercare di riqualificare le parti di città o di quartiere abbandonate e degradate, evitare di lasciare per lungo tempo inutilizzati e abbandonati i “vuoti” urbani – che potrebbero innescare l'effetto “broken window” di cui si è parlato, e garantire sempre la riconoscibilità e la separazione di spazi pubblici e privati.

MANUTENZIONE ARREDO URBANO (PANCHINE E SEDUTE, TIPOLOGIE DI VERDE, RECINZIONI-BARRIERE PROTETTIVE)

Ad una scala di maggiore dettaglio, anche l'arredo urbano influisce in maniera rilevante sulla percezione dell'ambiente. Innanzitutto è importante che i luoghi siano sempre, per quanto possibile, puliti e ordinati e che gli arredi siano sempre sostituiti in caso di vandalismo; inoltre un luogo, un edificio, un oggetto, possono essere progettati in modo che le loro caratteristiche intrinseche li rendano più sicuri.



RIQUALIFICAZIONE URBANA

Spesso la riqualificazione urbana passa anche attraverso la restituzione ai cittadini di spazi che sono stati abbandonati per anni al degrado e all'incuria, e che rientrano ormai nell'immaginario collettivo come terra di nessuno e luogo altamente insicuro. È molto importante contribuire a creare un senso di appartenenza in chi usufruisce degli spazi in quanto il legame affettivo può aumentare il senso civico e di responsabilità, e solo così si potrà essere sicuri del rispetto verso i luoghi e gli arredi.

Torino - Porte Palatine

La foto illustra la zona delle Porte Palatine a Torino, che una volta era aperta al traffico e adibita sostanzialmente a parcheggio selvaggio, e che sebbene centrale e storicamente molto interessante, vista la presenza di importanti monumenti e punti di interesse storico, risultava essere piuttosto pericolosa data la presenza di piccola criminalità legata al racket dei parcheggi o allo spaccio di stupefacenti.

La completa riqualificazione dell'area avvenuta con la parziale chiusura al traffico veicolare, l'eliminazione dei



parcheggi a raso sostituiti da un parcheggio interrato multipiano, e la realizzazione di nuove pavimentazioni e aree verdi recintate, ha permesso di ottenere un'area fruibile da tutti durante il corso di tutta la giornata, quindi uno spazio, al di là dei giudizi di carattere estetico, che è stato restituito ai cittadini come luogo di attività e di incontro, e che adesso è rientrato a far parte dell'identità collettiva degli abitanti che a loro volta se ne prendono cura.



Biella - riqualificazione spazi urbani: Viale Matteotti



Vercelli - riqualificazione di giardini per l'infanzia

Gattinara (VC) - riqualificazione dell'arredo urbano, pavimentazioni e accesso al parco pubblico
L'intervento di Gattinara ha riqualificato il parco pubblico, inserendo anche videosorveglianza



**FACILITAZIONI
E AZIONI DI
ACCOMPAGNAMENTO:
UN'ATTENZIONE
IN PIÙ RIVOLTA
ALLE DONNE**

Pensare alla sicurezza in ottica di genere significa anche andare oltre gli interventi che si rivolgono in modo indifferenziato a tutti e mettere in atto azioni di facilitazione e di accompagnamento rivolte in modo specifico (anche se non esclusivamente in certi casi) alle donne. Alcune di queste azioni prevedono l'intervento di soggetti terzi diversi dall'Amministrazione pubblica, e necessitano di accordi per essere attivate: la rilocalizzazione delle fermate dei mezzi pubblici ad esempio andrebbe contrattata con i gestori del trasporto pubblico locale, che dovrebbero essere sensibilizzati rispetto al tema della sicurezza in ottica di genere; è inaccettabile pensare che in alcuni casi la fermata dei mezzi pubblici si trovi ad alcune centinaia di metri dall'ingresso di un servizio collettivo come può essere un ospedale, quando basterebbe spostare la pensilina per evitare a persone anziane e spesso malate di percorrere a piedi un percorso che le rende ancora più vulnerabili. Altre azioni risultano di più facile attuazione, e possono essere messe in campo dai privati in modo autonomo e semplice, aderendo ad un progetto promosso dall'amministrazione: la creazione della rete dei "locali amici" disponibili ad accogliere e prestare aiuto alle donne e alle persone in difficoltà costa solo il lavoro di crearla e il costo del bollino che identifica il locale, ma dà in compenso una grande sensazione di sicurezza sapere che nel quartiere esistono dei luoghi dove si può andare se ci si sente anche solo spaventati. Le così dette "facilitazioni" sono azioni o iniziative, che riguardano svariati aspetti della vita quotidiana e sociale, che, se attuate, possono aumentare il senso di sicurezza nelle persone e certamente possono contribuire a ridurre le occasioni di aggressione.

PARCHEGGI ROSA

In molti parcheggi pubblici sotterranei sono stati istituiti i così detti “parcheggi rosa”, cioè posti auto riservati alle donne, posti in prossimità dell’ingresso/uscita del parcheggio e normalmente controllati da telecamere. In alcuni casi sono stati istituiti anche nei parcheggi a raso in prossimità delle guardiole o delle macchinette per il pagamento del pedaggio, con le prime sperimentazioni anche nei parcheggi pubblici su strada e in prossimità di punti sensibili come ospedali e cimiteri.

L’iniziativa è ottima, tuttavia spesso la mancanza di senso civico e di controllo, fa sì che questi posti vengano occupati da qualunque utente, rendendo inefficace la loro presenza. Sarebbe quindi importante impedirne l’accesso indiscriminato, ad esempio con dissuasori rimovibili automaticamente tramite l’inserimento di una apposita Tessera Rosa distribuita dal comune alle donne che ne fanno richiesta.



Parcheggio pubblico a Saluzzo, riservato a donne incinte o con bambini piccoli. Oltre a disegnare il parcheggio rosa sull’asfalto, il comune ha distribuito un bollino come questo da applicare sull’auto.



MONITORAGGIO DELL'ACCESSO AI PARCHEGGI

Il parcheggio interrato pubblico o privato resta un luogo potenzialmente pericoloso nonostante sia stata intensificata la sorveglianza e videosorveglianza.

Una proposta per garantire una migliore sicurezza è quella di poter segnalare ad un operatore fisicamente presente o attraverso monitor, il proprio ingresso e la propria uscita dal parcheggio. Nel caso di ritardi sui tempi standard di uscita o anomalie, l'operatore potrà far scattare l'allarme di soccorso.

L'uscita dai parcheggi pubblici a pagamento, ed in particolare la sosta per il pagamento medesimo che avviene sempre previo l'inserimento del biglietto di ingresso in apposita macchinetta, resta un passaggio potenzialmente pericoloso, soprattutto nei parcheggi a raso non sufficientemente protetti da soggetti indesiderati e non presidiati da personale addetto.

Si potrebbe quindi generalizzare il pagamento tramite carte prepagate a scalare o effettuando tutte le operazioni tramite SMS una volta saliti sulla propria auto, evitando così lo stazionamento e soprattutto l'uso di denaro o carte di credito in luoghi poco sicuri.

Small white sign with illegible text.

INVERTED MIRROR IMAGE OF "M.F.O."

M.F.O.

Vertical graffiti tag on a black pillar.



HM



FERMATA A RICHIESTA MEZZI PUBBLICI/ RICHIESTA TEMPISTICHE CON SMS

Durante le ore serali il passaggio dei mezzi pubblici è meno frequente che di giorno. Molto importante sarebbe dunque per le donne l'istituzione della fermata notturna "a richiesta", che permetterebbe di usufruire dei mezzi senza dover necessariamente raggiungere la fermata evitando tempi di attesa prolungati e tragitti solitari.

Vista la difficoltà di istituire le fermate a richiesta, una buona prassi, già correntemente in uso per alcune linee di mezzi pubblici, è l'istituzione della richiesta degli orari di passaggio del mezzo pubblico, ad una determinata fermata, tramite l'invio di un SMS al quale la società di trasporti provvede a rispondere. Questo metodo consente di rimanere in attesa in un luogo sicuro (utilizzando magari la rete dei "locali amici") e di recarsi alla fermata in tempo utile.

Il Comune di Vercelli offre un servizio di bus a richiesta, non pensato esclusivamente per le donne, comunque molto utile a creare condizioni di sicurezza in ottica di genere, specie per la popolazione femminile anziana.

COMUNE DI VERCELLI

Servizio di **teleBUS** a chiamata

Il Comune di Vercelli, in collaborazione con ATAP, nell'ambito delle iniziative volte a favorire lo sviluppo e la diffusione di forme di mobilità rispettose dell'ambiente e della salute, promuove il progetto **TeleBUS**

Per chi ha esigenze particolari di destinazione o di orario il Servizio di **teleBUS** è la **soluzione ideale**.

TeleBUS consente di spostarsi in tutta la città, **dal lunedì al sabato, dalle ore 9.00 alle 20.00** semplicemente prenotando il tuo viaggio.

Telefonando potrete concordare, in funzione delle vostre necessità gli orari, il punto di partenza o di arrivo del vostro itinerario, permettendo agli operatori di ottimizzare il percorso di teleBUS in modo da soddisfare, oltre alle vostre, le esigenze dei vostri compagni di viaggio.

Per prenotare basta una telefonata. Il servizio ha il costo di un normale biglietto urbano.

Ecco come si usa:

- **Prenota** almeno il giorno prima il tuo viaggio: **telefonando** al numero **0161 58677**
- Il servizio di prenotazione e informazione è attivo **dal lunedì al sabato dalle 9.00 alle 11.00**
- **Concorda telefonicamente il tuo viaggio**
- **Acquista il normale biglietto** urbano dal tuo solito rivenditore
- **Il biglietto dovrà essere obliterato a inizio corsa** e non è in vendita sul mezzo di servizio TeleBUS

TAXI ROSA

L'istituzione dei così detti "taxi rosa" è una buona pratica, già attiva in alcune città italiane ed estere, che permette maggiore libertà e sicurezza di movimento anche nelle ore serali e notturne.

In alcuni casi sono semplicemente taxi guidati solo da donne, che quindi garantiscono alle donne una maggiore sicurezza di non essere importunate in ore notturne. In altri casi si tratta invece di convenzioni o di iniziative delle società di taxi, che danno diritto ad uno sconto sulla corsa notturna da parte dei taxisti alle donne sole o accompagnate da minori, o in particolari fasce orarie allargate anche agli over 65.

TAXI ROSA
dedicato alle donne

dalle ore **19,00** alle ore **1,00**
SCONTO di euro 3,00

INFO per ritiro buoni 800 500 257

Il buono è utilizzabile da donne sole o in gruppo
dalle ore **19.00** alle ore **01.00**
in più diritto ad uno sconto di euro **3,00**
per corsa effettuata con taxi,
da pagare sul conto per rimborsi del tassista.
A RUOTONE CONSEGNALE AL CONSIGLIERE DEL TAXI
CHE SARA TENUTO AD ASPETTARE
CHE LA CLIENTE ABBA SINO AD I ACCESO ALL'ABITAZIONE
O ALTRO LUOGO INDICATO NELLA D'IRAVVARE LA VETTURA

In caso di gruppo, comunque di sola donna,
con una o più destinazioni, potrà essere utilizzato
in solo buono dal punto di gruppo.

Il Comune di Novara, previo accordo con i taxisti, ha messo a disposizione delle donne dei buoni sconto per l'utilizzo del Taxi Rosa.



r taxi
rosa

BOLLINO AMICO E PUNTI DISPONIBILI PER SOCCORSO

L'istituzione di una rete di locali "amici", vale a dire esercizi di vario genere, esponenti un apposito bollino di riconoscimento, disposti a dare ospitalità temporanea a chi ne avesse bisogno o si sentisse in una situazione vulnerabile, senza che l'avventore sia obbligato alla consumazione in caso di bar, o all'acquisto in caso di negozi, sarebbe un ottimo aiuto per le persone in difficoltà.

Anche la collaborazione degli esercizi commerciali e la partecipazione, in termini economici, alla sorveglianza dei luoghi ove questi sono ubicati, nel caso per esempio di centri commerciali, centri commerciali naturali (come lo sono certe vie pedonali), o luoghi di incontro serali per giovani, può contribuire in maniera sostanziale alla sicurezza dei luoghi e alla percezione di sicurezza che si ha di tali luoghi.

Iniziative di questo genere, oltre ad attirare in modo naturale la clientela che ovviamente in luoghi sicuri si sentirebbe più a proprio agio, permetterebbero ai negozianti di sfruttare un ritorno di immagine mediante l'apposizione di particolari adesivi che riportino frasi del tipo "a noi sta a cuore la vostra sicurezza".



Coca-Cola



la città si cura
LOCALE AMICO

BANCOMAT CON PROTEZIONE

Il momento del prelievo di denaro contante è molto delicato e l'utente che in quel momento agisce sulla tastiera per eseguire le operazioni ha una capacità di controllo dell'intorno assai limitata.

Per questo motivo oggi gli istituti di credito realizzano per quanto possibile locali con apertura regolata dall'inserimento della carta bancomat e con chiusura automatica.

Per i casi in cui questo non fosse stato realizzato, ove la conformazione dello spazio antistante lo permetta, sarebbe utile pensare a delle strutture protettive, magari in materiali trasparenti in modo da non avere - soprattutto nei centri storici - sgradevoli impatti ambientali. In questo modo si realizzerebbe una protezione analoga a quelle dei locali predisposti con apertura regolata da carta bancomat e chiusura automatica.



SERVIZIO DI SORVEGLIANZA/ ACCOMPAGNAMENTO NEI LUOGHI DI LAVORO NOTTURNI

Le lavoratrici con turni notturni si trovano in una situazione particolarmente vulnerabile: pensiamo ad esempio alle infermiere o alle dottoresse con turni di guardia o reperibilità notturne, le commesse dei grandi magazzini con chiusura ritardata, le addette alle pulizie degli uffici le operaie dei turni pomeridiani o notturni. In questi casi il percorso dal posto di lavoro al proprio mezzo di trasporto e viceversa dovrebbe poter essere effettuato in sicurezza mediante la sensibilizzazione dei colleghi, per poter fare “gruppo” o, meglio ancora, mediante l’accompagnamento di personale addetto messo a disposizione dall’azienda.

I Tempi della Città di Saluzzo

Il Comune di Saluzzo ha dato vita ad un programma di cambiamenti e adeguamenti dei tempi della città in funzione delle esigenze delle donne e della loro sicurezza, nell’ambito delle azioni di contrasto contro la violenza sulle donne.



Ogni giorno *più tua*



Storie di (dis)pari

I TEMPI DELLA CITTÀ

EDIZIONE 2011



Opportunità

Le iniziative di sensibilizzazione e di promozione dell'attuazione del "Piano di coordinamento degli orari della città di Saluzzo" rientrano nel progetto ammesso al bando regionale 2009 (ai sensi degli artt. 4 della L.R. 52/1995 e 22 e seguenti della L. 53/2000, D.D. n.248 del 13.11.2009 pubblicata sul B.U.R.P. n. 46 del 19.11.2009).

Tutti gli incontri sono ad ingresso libero fino a esaurimento dei posti



Con il contributo della



Bra (CN) - servizio di assistenza alle fermate dei mezzi pubblici; servizio di deposito delle borse della spesa e operatori disponibili per informazioni al mercato

A Bra, nei giorni di mercato funziona un servizio di volontari per l'assistenza alle fermate dei mezzi pubblici, le informazioni e il deposito borse della spesa.

Un bel deterrente alla micro criminalità molto presente sui mercati e che colpisce le principali fruitrici dei mercati stessi, cioè le donne.





Infine alcuni esempi per la sicurezza e l'educazione alla sicurezza dei bambini.

Pedibus è il servizio di accompagnamento a scuola dei bambini a piedi, in gruppo, con la sorveglianza dei volontari del comune.

In molte realtà piemontesi è stato attivato il progetto. Le foto si riferiscono a Saluzzo e ad Asti.



bibliografia e sitografia

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

- Healy Richard J., **Design for security**, New York, Wiley & Sons, 1968
- Jacobs Jane, **The death and life of great American cities**, Vintage Books, New York, 1961 (trad. it., Vita e morte delle grandi città- Saggio sulle metropoli americane, Giulio Einaudi Editore, 1969)
- Newman Oscar, **Defensible space**, New York, Mc Millan Company, 1972
- Jeffrey C.R., **Crime prevention through environmental design**, Beverly Hills, Sage Publications, 1977
- Newman Oscar, Franck Karen, **Factors influencing Crime and Instability in Urban Housing Developments**, Washington DC, US Government Printing Office, 1980
- Newman Oscar, Franck Karen, **The Effects of Building Size on Personal Crime and Fear of Crime**, in Population and Environment n. 5, 1982
- Wilson J.Q., Kelling George, **Broken windows**, The Atlantic Monthly, mars, p. 29-38, 1982
- Poyner Barry, **Design against crime: beyond defensible space**, Butterworth, 1984
- Freeman Hugh, **Mental health and the environment**, Churchill Livingstone, London, 1984
- Conseil de l'Europe, **Strategies locales pour la réduction de l'insécurité urbaine en Europe**, Strasbourg, 1989
- Amendola Giandomenico, **Le forme urbane della paura**, in "Urbanistica", n.104, 1995
- Werkerle Gerda, Whitzman Carolyn, **Safe cities. Guidelines for plannig, design and management**, Van Nostrand Reinhold, New York, 1995
- Kelling George, Coles Catherine M., **Fixing broken windows**, Free Press, New York, 1996
- Newman Oscar, **Creating Defensible Space, U.S. Department of Housing and Urban Development and Research**, 1996 (Si può scaricare all'indirizzo www.defensiblespace.com)
- Women's Design Service, **Making Safer Places**, 1998 (Sito: www.wds.org.uk)
- Women's Design Service, **What to Do About Women's Safety in Parks** (Sito: www.wds.org.uk)
- Cardia Clara, **La politica della sicurezza a New York**, Politecnico di Milano - Laboratorio Qualità Urbana e Sicurezza - Incontri Seminariali sulla Sicurezza.(Sito: www.netdiap.polimi.it/lab/laqus)
- Cardia Clara, **La sicurezza dell'ambiente urbano**, 1999, Politecnico di Milano - Laboratorio Qualità Urbana e Sicurezza (Sito: www.netdiap.polimi.it/lab/laqus)
- Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza – Regione Emilia Romagna, **Differenza di genere e politiche di sicurezza nelle città europee**, Quaderno n.° 17 di Città Sicure, maggio-giugno 1999, Progetto Città Sicure

- Ufficio progetti e documentazione sui temi della sicurezza – Regione Emilia Romagna, **Sicurezza e differenza di genere: Bologna, Piacenza e Ravenna a confronto**, Quaderno n.° 19 di Città Sicure, gennaio-febbraio 2000, Progetto Città Sicure
- Crowe Timothy D., **Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts**, NCPI, Butterworth-Heinemann, MA, 1991, 2000
- 1° Seminario internazionale per la sicurezza delle donne, **Dichiarazione di Montreal sulla sicurezza delle donne**, Montreal, marzo 2002 (Sito www.femmesetvilles.org)
- Khosla Prabha, **Women and Urban Environments**, TWCA (Toronto Woman's Call to Action) (Sito: www.twca.ca)
- Ville de Lyon – **Direction de la Sécurité et de la Prévention, Prévention de la malveillance par l'urbanisme et la conception des batiments** – Guide à l'usage des chefs de projets, 2002
- ISTAT, **La sicurezza dei cittadini. Reati, vittime, percezione della sicurezza e sistemi di protezione**, 2002 (Sito: www.istat.it)
- ISTAT, **Famiglia, abitazioni e sicurezza dei cittadini**, 2003 (Sito ISTAT)
- Michaud Anne, Paquin Sophie, **Pour un environnement urbain sécuritaire** – Guide d'aménagement, pubblicazione realizzata nel quadro delle attività del programma Femmes et ville, della città di Montreal – Canada, 2003
- Associazione Amapola, **L'insicurezza a mosaico**, Provincia di Torino, 2003
- Associazione Amapola, **Progettare la sicurezza**, Provincia di Torino, 2003
- Metropolitan Design Center, **Design guidelines – Increasing Safety using Crime Prevention through Environmental Design**, College of Design – University of Minnesota, 2005 (Sito: www.designcenter.umn.edu)
- Rainero Liliana, **Tools for the Promotion of Safe Cities from the Gender Perspective**, 2006, CISCSA, Cordoba, Argentina (Sito: www.redmujer.org.ar)
- Giunta del Comune di Bologna, **Iniziative coordinate per contrastare la violenza alle donne**, settembre 2006
- Misiti Maura, **Donne e uomini: la percezione della violenza nelle città Urban**, negli atti del Convegno «Il Silenzio e le Parole – Rete antiviolenza tra le città Urban Italia», Roma, giugno 2007, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per i Diritti e le Pari Opportunità
- ISTAT, **Violenza e maltrattamenti contro le donne dentro e fuori la famiglia**, 2007 (Sito ISTAT)
- FISU, **Documenti dell'attività del Gruppo Urbanistica e Sicurezza** (Sito: www.fisu.it)

FISU, **Documenti dell'attività del Gruppo Formazione in Politiche della Sicurezza** (Sito: www.fisu.it)

Zimbaro Philip, **L'effetto Lucifero – cattivi si diventa?**, 2008, Raffaello Cortina Editore, Milano

Politecnico di Milano – DiAP Laboratorio Qualità Urbana e Sicurezza; IAU Ile de France – Institut d'Aménagement et d'Urbanisme; Regione Emilia Romagna – Servizio Politiche per la sicurezza e la polizia locale – Servizio Riqualificazione Urbana, Pianificazione, Disegno urbano, Gestione degli spazi per la Sicurezza – Manuale, 2008, **European Commission Directorate General Justice, Freedom and Security**; AGIS – Action SAFEPOLIS 2006 - 2007

LINK

www.women.it/cms/index.php

www.women.it/orlando

www.femmesetvilles.org

www.wds.org.uk

www.cityshelter.org

www.city.vaughan.on.ca/newscentre/projects/safe_city.cfm

www.designcenter.umn.edu

www.bostonvulcans.org/Safe_City.html

www.regione.emilia-romagna.it/citta_sicure/

www.istat.it

www.redmujer.org.ar

www.urbansecurity.org

www.netdiap.polimi.it/lab/laqus

www.unifem.org

www.twca.ca

www.regione.piemonte.it/pariopportunita/

www.meltinglab.it

www.fisu.it

INDICE

- 4 *Prefazione*
- 10 *Programmi integrati per la sicurezza*
10 Rispondere alla domanda di sicurezza richiede interventi organici su molti fronti
- 16 *La progettazione urbana per la sicurezza delle città*
24 Le esperienze di Stati Uniti, Canada ed Europa
- 30 *La sicurezza urbana dalla parte delle donne*
30 Cosa si è fatto e cosa si sta facendo
- 38 *L'approccio di genere in materia di sicurezza urbana*
38 Città sicure per le donne = città sicure per tutti
- 44 *La città si cura delle donne*
44 Creare condizioni di maggiore sicurezza per le donne e le persone più vulnerabili spetta alla collettività
- 56 *Buone pratiche*