

**Ufficio Stampa**

Bologna, 23 novembre 2020

Consiglio comunale, l'intervento d'inizio seduta della consigliera Elena Leti

Di seguito l'intervento d'inizio seduta della consigliera Elena Leti (Partito Democratico).

"La città 'di genere': sicurezza e pianificazione urbana.

Ogni giorno apprendiamo dai mezzi di informazione, che una donna è stata aggredita, violentata e spesso uccisa.

Il 31,5% delle donne comprese tra i 16 e i 70 anni (6 milioni 788 mila) ha subito nel corso della propria vita una qualche forma di violenza fisica o sessuale. Spesso purtroppo le violenze vengono perpetrate da persone che appartengono al proprio nucleo familiare. Altre volte l'aggressione avviene ad opera di estranei, fuori casa.

Le ragioni di quello che accade sono molteplici, di natura culturale economica politica e altro. In questo mio intervento voglio analizzare solo un piccolo aspetto che però contribuisce a rendere le donne e tutte le persone più vulnerabili, come i bambini i disabili e gli anziani in genere meno sicure.

Nella città contemporanea l'organizzazione spaziale è ancora ancorata ad una disparità di genere che tende ad assumere le stesse caratteristiche che si riscontrano nella struttura sociale. Lo spazio urbano è stato modellato a misura del genere 'dominante', l'uomo, adulto, bianco, cittadino, lavoratore, possessore di casa e di automobile. Il modo in cui le donne vivono e si muovono nella città si differenzia in relazione al diverso ruolo che esse ricoprono nella società.

Negli ultimi anni in molti paesi le donne hanno anche assunto un ruolo determinante nelle economie nazionali, ma il tema di come la forma della città ed il paesaggio urbano tengano conto dell'universo femminile difficilmente viene affrontato. Nello spazio pubblico i corpi femminili sono ancora relegati nell'immaginario dell'ambito domestico, al massimo alla scuola e agli asili o ancorati al desiderio sessuale maschile e tutto ciò è considerato normale. Basta percorrere le strade di una città qualsiasi e non è certo una novità che il corpo femminile sia utilizzato per finalità commerciali, rafforzando in questo modo i peggiori stereotipi di genere.

Anche il limite economico delle donne si riflette in una fisica esclusione dalla fruizione urbana, un limite alle interazioni sociali, una difficoltà di accesso a spazi e servizi e, di conseguenza, rappresenta un limite generico alla qualità della vita. Anche l'uso del linguaggio stesso porta con sé un significato sociale di esclusione. Consideriamo, per esempio, la toponomastica femminile. Un numero davvero limitato di strade e piazze d'Italia è dedicato a personaggi femminili.

Ovviamente una progettazione urbana egualitaria dovrebbe tenere in considerazione le differenze dei propri cittadini e, in quest'ottica, le differenze di genere dovrebbero essere intese più come differenze nelle

condizioni socio-culturali piuttosto che biologiche, perché sono i fattori inerenti alle nostre relazioni che più ci influenzano quotidianamente.

Queste differenze generano una lunga serie di effetti. Le donne hanno meno possibilità di accesso ad una casa vicina al luogo di lavoro o a zone centrali della città, per questo utilizzano di più i mezzi pubblici. Le donne compiono generalmente più spostamenti giornalieri a causa degli impegni di gestione e cura. Le donne frequentano maggiormente gli spazi pubblici e i giardini perché accompagnano figli o persone anziane. Le donne frequentano maggiormente la strada perché si occupano dell'approvvigionamento della famiglia. Tutti temi che sono emersi anche da una interessantissima indagine realizzata a Vienna alcuni anni fa utilizzata poi per organizzare gli spazi della città più rispondenti ai bisogni delle donne.

Come conseguenza, a quello che ho appena riportato emerge che le donne cercano nei mezzi di trasporto, su cui sono costrette a fare molteplici spostamenti quotidiani, negli spazi pubblici e nei giardini sicurezza ed economicità.

Ma quali sono le caratteristiche che dovrebbe possedere una città per essere considerata più equa e sicura? Prima di tutto, ogni quartiere dovrebbe essere caratterizzato dall'integrazione delle varie funzioni: abitazioni, servizi, spazi pubblici. Creazione di zone suburbane ricche di interazioni sociali, spazi vissuti frequentati per la maggior parte delle ore della giornata, perché ricchi di attività, culturali, commerciali produttive del terzo settore ecc.

La seconda caratteristica per una città più equa e sicura è un piano adeguato dei trasporti. Per esempio frequenza adeguata del mezzo, sicurezza nelle zone di attesa e illuminazione adeguata in tutta l'area, copertura oraria sufficiente, prezzo accessibile e differenziato a seconda dell'utenza, percorsi particolareggiati per diversi tipi di necessità, etc.

Terzo, una illuminazione sufficiente nelle ore tardo pomeridiane e notturne, nelle strade nei giardini, e dove possibile un presidio, che può essere espressione di attività sportive, commerciali, culturali.

Quarto sarebbe necessario sfruttare al massimo il potenziale della tecnologia. E non solo nella sua funzione di controllo e sorveglianza, ma anche per contribuire ad aumentare la consapevolezza, la sicurezza e la fruizione degli spazi e dei servizi che offre la città. Un esempio potrebbe essere l'app sviluppata da alcune addette del comune di Roma, Appia, attraverso la quale le donne possono accedere ad informazioni riguardo i servizi a disposizione divisi per aree geografiche o aree tematiche, informazioni riguardo la legislazione, o anche aggiornamenti su eventi culturali o luoghi di incontro e discussione.

Ecco solo alcuni suggerimenti per pensare ad una città diversa accessibile, fruibile e più sicura per tutti coloro che la vivono. E con delle scelte precise, politiche e culturali che si combatte la violenza sulle donne".