La città "de genere": sicurezza e pianificazione urbana al femminile

Maria Silvia D'Avolio

Nell'atto di fruizione dello spazio urbano ogni cittadino ha bisogni e possibilità diverse, soprattutto se questi cittadini si differenziano tra uomini e donne. Sin dall'avvento dell'industrializzazione, il processo di sviluppo urbano occidentale ha tenuto in considerazione soltanto una tipologia base di utente: l'uomo, adulto, bianco, cittadino, lavoratore, possessore di casa e/o di automobile. Questo approccio limitato ad una piccola porzione di popolazione ha generato e contribuito al processo di esclusione ed alienazione della restante parte.

Un esempio su larga scala può essere trovato nell'affascinante saggio di critica delle città-sobborgo americane degli anni '60 *La mistica della femminilità (The Feminine Mystique)* di Betty Friedan: le città-sobborgo americane sono state pensate per ottimizzare gli spazi e i tempi in funzione degli uomini, i quali avrebbero avuto facile possibilità di parcheggio al ritorno da lavoro, facile accesso ad un ampio spazio aperto privato, e le mogli casalinghe avrebbero evitato i pericoli del centro cittadino, protette nei quartieri esclusivamente residenziali. Questa struttura urbana, associata al carattere fortemente patriarcale della società americana degli anni '60, ha portato la maggior parte delle casalinghe a soffrire della "malattia senza nome", ovvero nevrosi e problemi psicologici derivanti dalla mancanza di stimoli e prospettive personali.

Ma, ovviamente, una progettazione urbana egualitaria deve 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. Per esempio, l'impiego è il più grande fattore di differenziazione tra uomini e donne. Partiamo dal presupposto che queste ultime sono più spesso impiegate in lavori part-time, guadagnano generalmente meno degli uomini e, nella maggior parte delle famiglie, investono una grande quantità di tempo nello svolgere compiti non retribuiti di cura e gestione della famiglia.

Queste differenze generano una lunga serie di effetti che influenzano il loro rapporto con la città: 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, ed inoltre compiono generalmente più spostamenti giornalieri a causa degli impegni di gestione e cura. Queste considerazioni sembrano scontate, ma è solo da qualche decennio che si è cominciato a porre attenzione alle differenze tra i tracciati urbani quotidiani di ogni cittadino e le connesse conseguenze comportamentali in termini di accessibilità, sicurezza e, pertanto, benessere.

Di conseguenza, quello che generalmente le donne cercano nei mezzi di trasporto, su cui sono costrette a fare molteplici spostamenti quotidiani, sono sicurezza ed economicità. Quando queste caratteristiche vengono a mancare, le donne sono spesso condizionate o costrette a non utilizzare i mezzi, ponendo un forte limite alla loro mobilità, che si concretizza spesso in assenteismo, malattie o impossibilità di accettare dei lavori lontani da casa. 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. Questo meccanismo, purtroppo, ha come conseguenza una ciclica riproduzione di questa esclusione. 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 e non è forse questo un esempio quotidiano che ci ricorda il limitato valore sociale delle donne?

La città "de genere" del titolo della mostra, quindi, prende la sua connotazione negativa dalla mancanza di attenzione verso le differenze dei suoi utenti. E una delle principali conseguenze di questa mancanza è la creazione di un'esperienza urbana che favorisce l'insicurezza, la paura del crimine e la violenza, soprattutto quella verso le donne. La paura della violenza è un fenomeno che dovrebbe essere analizzato da diverse angolazioni per non cadere in facili

generalizzazioni. Prima di tutto bisognerebbe chiedersi quali sono le categorie più a rischio di violenza. Sono tutte quelle le cui caratteristiche non corrispondono alla tipologia base di cittadino intorno a cui la città è stata storicamente costruita: donne, bambini, anziani, stranieri, poveri... Queste categorie di cittadini provano, giustificatamente, una forte paura della violenza; tuttavia bisogna anche tenere in considerazione che la città contemporanea è un ambiente pericoloso per ogni cittadino e, nonostante alcuni si sentano più sicuri di altri, i crimini vengono commessi contro ogni categoria.

Questo ci suggerisce che la costruzione della paura sia un fatto strumentale che viene sfruttato politicamente per giustificare determinate scelte o ignorare specifiche esigenze. Il femminicidio è un problema reale ed allarmante, ma sembra venir utilizzato più per colpevolizzare, allarmare e limitare le donne, alimentando la loro paura di poter essere vittime di violenza, piuttosto che per mettere in atto strategie di educazione, prevenzione e punizione più ampie. E' più facile ricordare alle donne di essere deboli e facili vittime di violenza piuttosto che insegnare al resto della popolazione che la città appartiene a tutti i cittadini. Per questo sono nate manifestazioni come *Reclaim the Night*, in cui le donne sfilano insieme, al buio, per le strade della città manifestando la loro presenza e rivendicando gli spazi urbani come sicuri.

Questi eventi stanno iniziando a prendere piede in nord Europa e negli Stati Uniti in seguito al tentativo delle donne di dissociarsi dall'attuale raffigurazione dell'identità femminile come intrinsecamente e biologicamente debole, priva di potere e possibilità di azione indipendente. E, a conferma di quello accennato precedentemente, queste manifestazioni non sono mai appoggiate pubblicamente dalle autorità.

Fortunatamente, a partire dagli anni 70, l'attenzione verso una più egualitaria progettazione urbana ha cominciato a prendere piede in Europa e in Nord America (soprattutto in Canada, in cui negli anni '80 sono stati istituiti dei *Women's safety audits*, in cui le donne stesse erano incaricate di comunicare problemi di sicurezza, anche progettuali, alle istituzioni locali). Questo tipo di progettazione parte dal presupposto di creare un collegamento più diretto tra le strutture della città e i suoi utilizzatori, ponendo particolare attenzione alle loro diversità.

Uno degli esempi più noti è quello di Vienna, in cui all'inizio degli anni 90 fu indetto un bando (aperto a sole donne) per la progettazione di un quartiere residenziale che fosse attento alle attività e alla vita quotidiana delle donne. Nasce così nel 1997 il *Frauen-Werk-Stadt* (Donne-Lavoro-Città), un'area urbana che prevede appartamenti sviluppati secondo diverse esigenze di flessibilità familiare contemporanea, un'ampia varietà di spazi aperti e spazi chiusi comuni che ospitano servizi primari essenziali (lavanderia, rimessa delle biciclette e dei passeggini, sala di ritrovo...). Il progetto ricorda "il chilometro verde", protagonista reale del film "Scusate se esisto", in cui Paola Cortellesi interpreta una determinata architetta alle prese con la discriminazione di genere. Il *Frauen-Werk-Stadt* rappresenta un successo al punto che altre due versioni vengono successivamente progettate e realizzate, nel 2004 e nel 2010.

Ma cosa possiede questo progetto di estremamente innovativo? Un approccio alla pianificazione territoriale attraverso il *gender mainstreaming*. Con questo termine si intende un processo a lungo termine in cui si tengono in considerazione le implicazioni della progettazione urbanistica in particolare nei riguardi delle donne. In una progettazione che utilizza un approccio *gender mainstreaming* le donne sono incluse, sia come soggetti che promuovono i progetti che come utenti di cui tenere conto, in tutti i processi della progettazione: dalla consultazione al design, dall'implementazione al monitoraggio e alla valutazione di politiche e programmi. Il fine di questo approccio è quello di mettere sia gli uomini che le donne nella condizione di poter beneficiare ugualmente della città, e che l'ineguaglianza non sia perpetuata in futuro. Purtroppo, la presenza delle donne è ancora limitata sia nel settore pubblico dell'urbanistica che nell'industria delle costruzioni, quindi attualmente risulta difficoltoso portare avanti questo approccio, soprattutto a livello politico.

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. Il modello della città razionalista del '900 in cui le funzioni erano ben separate e lo spazio ottimizzato ha dimostrato di essere fallimentare, soprattutto per un motivo: la divisione per zone omogenee funzionali ha reso indispensabile il

trasporto come unica soluzione per lo svolgimento della vita in (almeno) due aree essenziali quotidiane, la casa e il luogo di lavoro. Inoltre, la convinzione di dover diminuire la densità edilizia per motivi igienici, ha causato la creazione di zone suburbane in cui l'interazione sociale risulta quasi impossibile, causando un aumento della criminalità e della sensazione di insicurezza, soprattutto nelle donne.

La seconda caratteristica per una città più equa e sicura è un piano adeguato dei trasporti. Nella concezione funzionale contemporanea dei trasporti, il requisito principale di un mezzo è quello di offrire mobilità, ma, alla luce delle dinamiche accennate precedentemente a proposito dei diversi tracciati urbani e dei diversi tempi urbani di ogni cittadino, la caratteristica principale di un mezzo di trasporto in una città equa dovrebbe essere l'accessibilità. Ogni donna, e ogni cittadino con necessità particolari di accessibilità (disabili, bambini, anziani...), dovrebbe avere l'opportunità di usufruire di un servizio che gli assicuri non solo il movimento, ma una serie di caratteristiche essenziali per cui prendere un mezzo di trasporto non risulti difficoltoso. 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.

Infine, sarebbe necessario sfruttare al massimo il potenziale della tecnologia. E non affatto nella sua funzione principale in cui viene impiegata oggi, ovvero di controllo e sorveglianza. L'uso della tecnologia può 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 (come consultori, cliniche per l'interruzione di gravidanza, corsi pre-parto, asili, centri di terapia e centri anti violenza, etc...), informazioni riguardo la legislazione, o anche aggiornamenti su eventi culturali o luoghi di incontro e discussione.

Oppure le decine di [app](#) progettate per avvertire amici o parenti in caso di insicurezza o pericolo (mandando un messaggio automatico e condividendo la posizione GPS dopo aver premuto un pulsante, oppure condividendo il percorso verso casa che, chi è autorizzato, può seguire dal proprio telefono). Questo approccio di genere alla pianificazione urbana, come riscontrato nelle applicazioni realizzate finora, apporta un beneficio a tutti i cittadini, al di là delle loro caratteristiche e differenze. Quindi, partendo dal porre attenzione a quello che è favorevole per le donne, si arriverà automaticamente a creare un ambiente migliore per tutti i cittadini.

Maria Silvia D'Avolio ha conseguito la laurea quinquennale in Architettura presso l'Università degli Studi di Firenze nel 2011 e, nell'anno successivo, l'abilitazione alla professione. Ha poi ottenuto un Master in Metodi di Ricerca Sociale presso la University of Sussex (UK). Al momento sta svolgendo un dottorato di ricerca in Sociologia e Studi di Genere presso la medesima Università in Gran Bretagna. La sua ricerca studia il fenomeno della disparità di genere in architettura, ed inoltre investiga le ragioni che inducono le donne a lasciare la professione e le caratteristiche che hanno configurato l'architettura come una professione prevalentemente maschile. Maria Silvia tiene un blog sulle donne in architettura, il cui obiettivo è di stimolare riflessioni sul tema e collezionare esperienze quotidiane di sessismo nella professione (<http://www.womeninarchitectureblog.wordpress.com>).

Questo è il suo profilo universitario di ricerca: <http://www.sussex.ac.uk/profiles/330380>.