

REPORT FINALE

a cura di Avventura Urbana e Sex & the City

settembre 2024



MILANO
PARTECIPAZIONE

X STRADA
X LIBERE

ASCOLTARE **LE DONNE**
PER UNA **MILANO**
PIÙ SICURA

SOMMARIO

PARTE I – DESCRIZIONE DEL PERCORSO	3
OBIETTIVI DEL PERCORSO	3
LE AREE DI INDAGINE	3
LE PARTECIPANTI	5
IL METODO	9
IL CALENDARIO.....	11
CONSIDERAZIONI SUL PROCESSO	12
PARTE II – I TEMI EMERSI.....	13
CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA SICUREZZA A MILANO	13
LUOGHI NEGATIVI E FATTORI CHE CONTRIBUISCONO ALL’INSICUREZZA.....	15
LUOGHI POSITIVI E FATTORI CHE CONTRIBUISCONO ALLA SICUREZZA.....	20
RIFLESSIONI GENERALI SUL TEMA DELLA SICUREZZA DELLE DONNE.....	23
LE PROPOSTE MIGLIORATIVE	25
AZIONI CITTADINE	38
INDICAZIONI STRATEGICHE	39
CONCLUSIONI	42

PARTE I – DESCRIZIONE DEL PERCORSO

OBIETTIVI DEL PERCORSO

x STRADA + LIBERE. Ascoltare le donne per una Milano più sicura è un percorso partecipativo di ascolto, promosso dal **Comune di Milano** e realizzato in collaborazione con **Avventura Urbana** e **Sex & the City**, rivolto alle donne e alle soggettività queer.

Il progetto ha avuto l'obiettivo di esplorare, insieme alle donne, il tema della **sicurezza nello spazio pubblico**. A Milano, infatti, la percezione di paura delle donne nel camminare da sole in città è significativamente maggiore rispetto a quella degli uomini, soprattutto la notte (57% vs 28%). Il 20,2% delle donne addirittura non esce di casa di sera e di notte per paura, contro il 3,8% degli uomini¹. Benché tale percezione di insicurezza spesso non corrisponda ai dati sui reati che effettivamente avvengono nello spazio pubblico, l'amministrazione comunale ha ritenuto che il tema necessitasse di essere approfondito al fine di garantire un più ampio diritto alla città a tutta la cittadinanza milanese.

Il progetto – svolto tra maggio e luglio 2024 – è stato finalizzato a indagare e approfondire il tema della sicurezza, reale e percepita, nello spazio pubblico, attraverso l'**ascolto dei racconti** di donne e soggettività queer di diverse **età, estrazione sociale, nazionalità e background socioculturale**, che abitano nei differenti quartieri di Milano. Questo percorso ha previsto la costruzione di **quindici gruppi di ascolto**, composti ciascuno da persone che abitano o frequentano assiduamente **quindici diversi quartieri** di Milano.

LE AREE DI INDAGINE

Per poter analizzare le dinamiche locali legate al tema oggetto di discussione in maniera approfondita, si è scelto di adottare i **Nuclei di Identità Locale (NIL)** come scala di interesse dei gruppi di ascolto. Essi rappresentano aree definibili come “quartieri” di Milano, differenziandosi dalle aggregazioni territoriali individuabili tramite il codice di avviamento postale e risultando più dettagliate rispetto alle zone amministrative in cui è suddivisa la città.

La selezione dei NIL è partita dai risultati delle ricerche svolte precedentemente da Sex & the City, riguardanti la percezione della sicurezza delle donne nella città. In particolare, sono stati considerati i risultati raggiunti mediante la ricerca scientifica finanziata da Fondazione Cariplo *STEP UP. Walkability for Women in Milan*, che si è basata sui dati raccolti dalla App *Wher* tra il 2018 e il 2023, costituiti da circa 70mila segnalazioni georeferenziate sui luoghi della città in cui le donne si sentono più o meno sicure, e i dati derivanti da un questionario diffuso nel 2023 nell'ambito dello stesso progetto, che ha raccolto 1800 risposte aggiornate e più dettagliate sulla percezione di (in)sicurezza delle donne a Milano.

A partire da questi dati, per la selezione dei NIL sono stati adottati altri tre criteri, concordati con il Comune di Milano attraverso una serie di riunioni dedicate che si sono svolte nella fase preparatoria del progetto:

- includere aree caratterizzate da aspetti che impattano la percezione della sicurezza sia in senso negativo che in senso positivo;
- selezionare almeno un NIL per Municipio;
- includere sia NIL centrali che NIL periferici.

Sulla base di questi criteri, è stata elaborata una lista di 15 NIL in cui svolgere i gruppi di ascolto, che è stata condivisa con i/le Presidenti dei 9 Municipi e integrata sulla base delle loro indicazioni. La **lista definitiva**, frutto di tale percorso di lavoro congiunto, è la seguente:

Municipio 1

1. Duomo (NIL 1 | focus: Cinque Vie)

Municipio 2

2. Stazione Centrale - Ponte Seveso (NIL 10)
3. Loreto - Casoretto - NoLo (NIL 20)

Municipio 3

4. Buenos Aires - Porta Venezia - Porta Monforte (NIL 21)
5. Città studi (NIL 22)

Municipio 4

6. Lodi - Corvetto (NIL 35)

Municipio 5

7. Stadera - Chiesa Rossa (NIL 42)
8. Porta Ticinese - Conchetta (NIL 44)

Municipio 6

9. Giambellino (NIL 49 | focus: parte esterna)

Municipio 7

10. Baggio - Q.re degli Olmi - Q.re Valsesia (NIL 55)
11. San Siro (NIL 57)

Municipio 8

12. QT8 (NIL 66)
13. Sarpi (NIL 69)

Municipio 9

14. Bicocca (NIL 15)
15. Bovisa (NIL 77)

Per visualizzare la collocazione geografica dei NIL coinvolti dal progetto è possibile consultare la mappa del GeoPortale di Milano a questo link:

<https://geoportale.comune.milano.it/portale/apps/webappviewer/index.html?id=e35a63f25b0740b691ba68b01bbba65f>

LE PARTECIPANTI

La metodologia di selezione

Per ciascuna area si è cercato di definire la composizione dei gruppi in maniera eterogenea, tenendo in considerazione sia l'equilibrio demografico delle persone residenti (così come indicato dai dati forniti dall'Unità Statistica del Comune, in relazione alle variabili 'genere', 'fascia di età' e 'cittadinanza') sia le dinamiche territoriali specifiche (emerse dalle precedenti ricerche di Sex & the City), così da favorire il confronto tra punti di vista diversi. Inoltre, per garantire un efficace svolgimento e una buona qualità della discussione, visto il tema particolarmente complesso, si è scelto inizialmente di limitare il numero massimo di partecipanti a 15 persone.

Al fine di formare i gruppi di ascolto secondo i criteri e le numeriche previsti, si è chiesto alle persone interessate di inviare una candidatura spontanea compilando un modulo di iscrizione, in cui indicare i propri dati anagrafici e alcune informazioni riguardo alla frequentazione dell'area. La profilazione delle persone così ottenuta avrebbe consentito un'opportuna selezione delle partecipanti; di fronte a candidature comparabili, quest'ultima sarebbe avvenuta in base all'ordine di ricezione delle stesse.

Il modulo di candidatura

Il modulo è stato creato su piattaforma Microsoft e la proprietà dei dati raccolti è del Comune di Milano. Le domande da compilare nel form, che variavano tra domande a risposta aperta e chiusa (a scelta singola o multipla), erano le seguenti:

1. *A quale gruppo d'ascolto vuoi partecipare? (seleziona quello relativo al NIL in cui abiti o che frequenti più assiduamente)*
2. *Età*
3. *Genere di appartenenza*
4. *Appartieni alla comunità LGBTQIA+?*
5. *Hai qualche disabilità?*
6. *Cittadinanza*
7. *Con che frequenza ti rapporti con la zona selezionata?*
8. *Per quali attività frequenti la zona selezionata? (risposta a scelta multipla)*
9. *In che fascia oraria frequenti maggiormente la zona selezionata? (risposta a scelta multipla)*
10. *Nella tua quotidianità, ti prendi cura di persone la cui sicurezza rientra tra le tue responsabilità? (risposta a scelta multipla)*
11. *Se hai risposto sì alla domanda precedente, ti senti a tuo agio nel frequentare la zona selezionata con le persone di cui ti prendi cura?*
12. *In quali delle seguenti affermazioni ti riconosci riguardo alla zona selezionata in relazione alla percezione di sicurezza? (risposta a scelta multipla)*
13. *Perché vorresti partecipare al gruppo di ascolto?*

La strategia comunicativa

Al fine di garantire un'iscrizione e quindi una partecipazione ampia e diversificata, la strategia comunicativa del progetto è stata avviata lunedì 27 maggio e ha previsto le seguenti attività.

1. Condivisione del modulo di iscrizione tramite diversi **canali del Comune di Milano**, inclusi social media e newsletter. In particolare:
 - diffusione di un comunicato stampa del Comune di Milano, poi ripreso da 13 testate in 7 uscite cartacee e 6 online;
 - pubblicazione delle informazioni sul progetto e del link al modulo di iscrizione sul sito del Comune di Milano, in una pagina dedicata ([link](#));
 - pubblicazione di n. 33 post sui canali Facebook e Instagram del Comune di Milano, che hanno raggiunto una copertura totale pari a **235.011 utenti unici** (e un totale di 385.225 impressioni, ossia numero di volte in cui il post è stato visualizzato sullo schermo);
 - diffusione tramite newsletter di Informami e Assessorato alla Partecipazione;
 - diffusione tramite chat e canali Whatsapp mirati.
2. Condivisione del modulo di iscrizione sui social, sul sito e tra contatti di **Sex and the City**:
 - 4 post su Facebook;
 - 4 post su Instagram;
 - 37 storie su Instagram e Facebook;
 - 1 post su LinkedIn;
 - 1 newsletter dedicata;
 - 1 pagina dedicata sul sito web;
 - n. 25 messaggi personali e invio e-mail a contatti specifici.
3. Condivisione del modulo di iscrizione sui social di **Avventura Urbana**:
 - 2 post su LinkedIn;
 - 2 post su Facebook;
 - 2 post su Instagram.
4. Mappatura delle realtà milanesi aggregative di **persone che tendono a essere escluse dalle opportunità di confronto** e/o la cui partecipazione si voleva particolarmente incoraggiare (comunità straniere, comunità LGBTQIA+, persone disabili, anziane, studentesse, gruppi di residenti) e successiva diffusione delle informazioni relative al progetto via **mail**, seguite da un'attività di engagement dedicata, tramite recall telefonici.
5. Coinvolgimento dei **9 Municipi** e delle sedi che hanno ospitato gli incontri nella diffusione dell'iniziativa attraverso le proprie reti di quartiere (newsletter, mailing list, Whatsapp, canali social, passaparola), con uno sforzo mirato a coinvolgere le categorie di persone

ritenute fondamentali per arricchire gli incontri con punti di vista significativi sulle dinamiche del quartiere (ad esempio, comunità straniere particolarmente presenti in alcune zone, associazioni studentesche nelle aree universitarie, ecc.).

Le candidature ricevute

Il form di candidatura è rimasto aperto dal 27 maggio fino a una settimana prima dello svolgimento di ciascun incontro. Durante questo periodo, il gruppo di lavoro ha monitorato l'arrivo delle candidature e ha segnalato al Comune la necessità di diffondere l'informazione in maniera più mirata verso eventuali target che non si stavano candidando spontaneamente.

In totale, **409 persone** hanno risposto al questionario. Di seguito il numero specifico di iscrizioni per ciascun incontro:

1. Stadera - Chiesa Rossa (NIL 42) – 20 persone
2. Giambellino (NIL 49 | focus: parte esterna) – 18 persone
3. Buenos Aires - Porta Venezia - Porta Monforte (NIL 21) – 34 persone
4. Lodi - Corvetto (NIL 35) – 44 persone
5. Porta Ticinese - Conchetta (NIL 44) – 25 persone
6. Duomo (NIL 1 | focus: Cinque Vie) – 28 persone
7. Città Studi (NIL 22) – 36 persone
8. San Siro (NIL 57) – 26 persone
9. Bicocca (NIL 15) – 19 persone
10. Baggio - Q.re degli Olmi - Q.re Valsesia (NIL 55) – 19 persone
11. QT8 (NIL 66) – 21 persone
12. Bovisa (NIL 77) – 26 persone
13. Stazione Centrale - Ponte Seveso (NIL 10) – 26 persone
14. Sarpi (NIL 69) – 22 persone
15. Loreto - Casoretto - NoLo (NIL 20) – 51 persone

Inoltre, è bene specificare che, oltre alle 409 candidature effettive, altre 51 persone si sono iscritte al form senza però che vi siano disponibili i dati, in quanto:

- **7 persone** hanno dichiarato di non abitare né frequentare assiduamente nessuno dei NIL oggetto di indagine;
- **34 persone** hanno inviato la propria candidatura a iscrizioni già chiuse (esse hanno ricevuto un messaggio di risposta automatica che informava loro della chiusura delle iscrizioni e, dunque, della mancata possibilità di procedere alla compilazione del questionario nella sua interezza).

Le partecipanti effettive

Nonostante il numero significativo di candidature ricevute, hanno effettivamente partecipato al processo **172 persone** (il 40% circa). Questo perché, sebbene il gruppo di lavoro abbia inviato una

e-mail di conferma dopo la ricezione di ogni candidatura e una di sollecitazione qualche giorno prima della data del gruppo di ascolto, molte persone hanno successivamente comunicato di non poter più partecipare per motivi personali o, talvolta, non hanno mai risposto alle e-mail di conferma. D'altra parte, il calo nelle presenze previste ha fatto sì che venisse meno l'esigenza di selezionare le partecipanti per rispettare il numero massimo di ciascun incontro, per cui si è deciso - con il parere favorevole dell'amministrazione comunale - di accettare tutte le candidature ricevute. Di seguito, il numero di partecipanti effettive per ciascun incontro:

1. Stadera - Chiesa Rossa (NIL 42) – 8 persone
2. Giambellino (NIL 49 | focus: parte esterna) – 14 persone
3. Buenos Aires - Porta Venezia - Porta Monforte (NIL 21) – 8 persone
4. Lodi - Corvetto (NIL 35) – 15 persone
5. Porta Ticinese - Conchetta (NIL 44) – 11 persone
6. Duomo (NIL 1 | focus: Cinque Vie) – 17 persone
7. Città Studi (NIL 22) – 16 persone
8. San Siro (NIL 57) – 9 persone
9. Bicocca (NIL 15) – 7 persone
10. Baggio - Q.re degli Olmi - Q.re Valsesia (NIL 55) – 11 persone
11. QT8 (NIL 66) – 7 persone
12. Bovisa (NIL 77) – 13 persone
13. Stazione Centrale - Ponte Seveso (NIL 10) – 10 persone
14. Sarpi (NIL 69) – 6 persone
15. Loreto - Casoretto - NoLo (NIL 20) – 20 persone

A livello complessivo, l'età delle partecipanti era compresa tra i 18 e i 92 anni, con la seguente distribuzione anagrafica: 7% under 30, 77% tra i 31 e i 65 anni, 16% over 66. Tali percentuali, seppur non precisamente corrispondenti, sono comunque coerenti con quelle della popolazione milanese secondo i dati dell'Ufficio Statistica del Comune di Milano.

Per quanto riguarda la cittadinanza, la maggioranza delle partecipanti erano italiane. Tuttavia, hanno partecipato anche donne provenienti da Brasile, Camerun, Francia, Marocco e Polonia, che hanno arricchito la discussione confrontando le loro esperienze nei rispettivi paesi d'origine o riportando le loro esperienze come donne soggette a doppia discriminazione, in quanto donne e persone razzializzate. Infine, hanno partecipato anche alcune persone appartenenti alla comunità LGBTQIA+ e persone con disabilità, che hanno offerto punti di vista specifici sui temi trattati.

Benché molte donne che hanno compilato il form di candidatura non abbiano poi effettivamente partecipato agli incontri, si ritiene che le 409 risposte raccolte costituiscano comunque un output importante del percorso di coinvolgimento perché forniscono delle indicazioni utili sulla percezione di sicurezza nei singoli quartieri di Milano. Pertanto, si è scelto di allegare al presente report una sintesi delle risposte al form (**Appendice 1**).

IL METODO

Impostazione generale

Per consentire la più ampia partecipazione possibile – considerando soprattutto un’utenza lavoratrice o studentesca – si è scelto di svolgere gli incontri in orario preserale (dalle 18 alle 20) e in sedi che fossero non solo collocate nel NIL oggetto dell’incontro, ma anche facilmente accessibili con mezzi di trasporto pubblico. Inoltre, si è valutato opportuno prevedere esclusivamente la modalità in presenza al fine di facilitare la creazione di un “*safe space*”, ovvero di un ambiente protetto in cui le partecipanti si sentissero a proprio agio a condividere il proprio punto di vista e le proprie storie personali.

A livello di organizzazione generale, ciascun incontro ha seguito la seguente scaletta:

- 18.00 – 18.20: Accoglienza e introduzione ai lavori
- 18.20 – 19.30: Sessione di discussione in tavoli di lavoro
- 19.30 – 20.00: Restituzione in plenaria e chiusura lavori

Nella conduzione degli incontri si è scelto di adottare un approccio flessibile e di *learning by doing*, adattando di volta in volta l’impostazione generale in base alle esigenze delle partecipanti e apprendendo da ciascun incontro buone pratiche e punti di attenzione rispetto alle problematiche, i temi e gli approcci emersi, cui di volta in volta, rimodulare l’incontro successivo.

Per garantire che le partecipanti si sentissero completamente libere di esprimersi, le sessioni di discussione si sono svolte unicamente con il supporto delle facilitatrici appartenenti al gruppo di lavoro di Avventura Urbana e Sex and the City, senza rappresentanti dell’amministrazione comunale. Solo nell’ultima mezz’ora di ciascun incontro, per legittimare il lavoro svolto e conferire un valore aggiunto al confronto inserendolo in una cornice istituzionale, si sono uniti i/le rappresentanti del Comune di Milano coinvolti nel progetto, nelle figure dell’Assessora alla partecipazione Gaia Romani, l’Assessore alla sicurezza Marco Granelli, la Delegata del Sindaco alle pari opportunità Elena Lattuada, e il Delegato del Sindaco alla sicurezza e alla coesione sociale Franco Gabrielli, che si sono alternati nel corso degli incontri.

Le sessioni di discussione

Riguardo la conduzione degli incontri, a seconda del numero di partecipanti, il gruppo è stato suddiviso in uno o più tavoli di discussione. Le partecipanti sono state guidate da facilitatrici esperte che hanno moderato il confronto attorno a due domande principali:

1. **“Quali sono i luoghi del quartiere in cui ti senti più sicura e più insicura? E quali fattori influenzano tale percezione?”** (per stimolare le partecipanti a indicare i luoghi sicuri e insicuri del quartiere e le ragioni di tali percezioni).
2. **“Come dovrebbe cambiare il quartiere perché tu ti possa sentire più sicura?”** (per raccogliere osservazioni e proposte migliorative concrete).

Durante la discussione, è stato chiesto alle partecipanti di non dare nulla per scontato e di esprimere liberamente opinioni, anche qualora contrastanti. A supporto della modalità verbale, ogni tavolo di lavoro ha avuto a disposizione come strumento di facilitazione visuale la mappa del NIL oggetto della discussione (formato A0), con cui le facilitatrici hanno interagito prendendo appunti sintetici su post-it e incollandoli sulla mappa, così da ottenere una visione globale dei temi e dei luoghi percepiti come più o meno sicuri.

Dopo aver discusso i punti di forza e debolezza e le proposte migliorative, è stato chiesto alle partecipanti di votare una sola priorità di intervento (con un bollino rosso) tra quattro macro-tipologie di soluzioni pre-individuate:

1. Trasformazioni fisiche dello spazio pubblico;
2. Miglioramento o aggiunta di servizi alla persona e alla comunità;
3. Iniziative di animazione/sensibilizzazione/educazione e protagonismo e coesione sociale;
4. Politiche pubbliche di integrazione e supporto a gruppi sociali fragili.

L'ultima parte di discussione è stata dedicata a raccogliere osservazioni e contributi sul concetto di **sicurezza partecipata**, sotto lo stimolo della domanda: *“Quale può essere il contributo attivo di cittadine e cittadini per migliorare la percezione di sicurezza?”*. Questo momento – che non sempre è stato sviluppato - ha spinto le partecipanti a riflettere su cosa è possibile fare anche individualmente o collettivamente in quanto abitanti di Milano, per enfatizzare l'importanza di alimentare un senso di co-responsabilità sul tema.

Nell'ultima mezz'ora, una partecipante per ogni tavolo di discussione ha restituito quanto emerso in plenaria in presenza dei rappresentanti del Comune di Milano, che hanno ascoltato, si sono confrontati direttamente con le cittadine sulle questioni che richiedevano un approfondimento, e hanno fornito chiarimenti laddove necessario, rimandando le risposte ufficiali al momento di chiusura del progetto, previsto in occasione del Forum della partecipazione di Milano di inizio ottobre 2024.

A seguito di ciascun incontro, le facilitatrici di Avventura Urbana e Sex and the City hanno prodotto un report con le principali questioni emerse, sia in forma narrativa sia in forma visuale (trascrivendo digitalmente tutti i materiali cartacei prodotti durante la discussione). Si rimanda all'**Appendice 2** per consultare in dettaglio i singoli report territoriali.

IL CALENDARIO

Gli incontri si sono svolti tra il 19 giugno e il 16 luglio, secondo il seguente calendario:

1. Stadera - Chiesa Rossa (NIL 42) - 19 giugno, Centro Milano Donna, via Giorgio Savoia 1
2. Giambellino (NIL 49 | focus: parte esterna) - 20 giugno, Spazio culturale Seicento, via Savona 99
3. Buenos Aires - Porta Venezia - Porta Monforte (NIL 21) - 24 giugno, Aula Consiliare, via Sansovino
4. Lodi - Corvetto (NIL 35) - 25 giugno, Sala Consiliare del Centro Civico, via Oglio 18
5. Porta Ticinese - Conchetta (NIL 44) - 27 giugno, Ex-fornace, Alzaia Naviglio Pavese 16
6. Duomo (NIL 1 | focus: Cinque Vie) - 1° luglio, Anagrafe, via Larga 12
7. Città studi (NIL 22) - 2 luglio, Auditorium Cerri, via Valvassori Peroni 56
8. San Siro (NIL 57) - 3 luglio, Hub Selinunte, Piazzale Segesta 11
9. Bicocca (NIL 15) - 8 luglio, Spazi multiuso municipali di via Empoli 9/2
10. Baggio - Q.re degli Olmi - Q.re Valsesia (NIL 55) – 9 luglio, Sala degli Olivetani, Municipio 7, via Anselmo da Baggio 55
11. QT8 (NIL 66) - 10 luglio, “La Rotonda” (sede scout CNGEI), via Pogatschnig 34)
12. Bovisa (NIL 77) – 11 luglio, Rob de Matt, via Enrico Annibale Butti 18
13. Stazione Centrale - Ponte Seveso (NIL 10) – 12 luglio, CRSC Sammartini, via Sammartini 73
14. Sarpi (NIL 69) - 15 luglio, Centro Culturale Cinese, via Paolo Sarpi 26
15. Loreto - Casoretto - NoLo (NIL 20) - 16 luglio, Ex chiesetta al Parco Trotter, via Angelo Mosso 7

CONSIDERAZIONI SUL PROCESSO

Lo svolgimento dei gruppi di ascolto ha offerto preziosi spunti di riflessione sul processo partecipativo e sull'efficacia dello stesso. In generale, le partecipanti si sono dimostrate molto contente di essere presenti, apprezzando l'opportunità di contribuire attivamente alle discussioni su tematiche che le riguardavano da vicino. Molte persone hanno sottolineato il desiderio che tale processo rappresenti solo l'inizio di un percorso di ascolto che, auspicabilmente, coinvolgerà altri quartieri in futuro. Inoltre, le partecipanti hanno evidenziato l'importanza di avere momenti di incontro e dialogo simili a questo, sottolineando che raramente capita loro di incontrarsi e parlarsi. Questa occasione ha permesso loro di scambiarsi contatti e, soprattutto, di conoscere meglio le attività e realtà attive del quartiere, quali comitati di cittadini o gruppi informali. È emerso chiaramente il desiderio di avere più eventi di questo tipo, che favoriscono il networking e la coesione sociale, anche grazie al supporto dell'amministrazione comunale. In relazione a ciò, le partecipanti hanno espresso soddisfazione per l'opportunità di incontrare dal vivo le rappresentanze della pubblica amministrazione, sentendosi così ascoltate e valorizzate. È stata però espressa l'esigenza che tale processo non "cada nel vuoto" e, in particolare, che le interlocuzioni con l'amministrazione continuino e che le osservazioni emerse dalla discussione (soprattutto riguardanti le proposte migliorative) trovino - in un futuro più o meno prossimo - reale concretezza e applicazione. Va sottolineato comunque, che la discussione si è svolta sempre in un clima propositivo e non rivendicativo: dalle cittadine sono emerse molte richieste, ma anche il desiderio di contribuire e attivarsi.

Inoltre, un elemento interessante riguarda l'andamento della discussione ai tavoli nei casi in cui, per efficacia organizzativa, si è deciso di dividere le partecipanti in due o tre tavoli di lavoro in funzione del numero di partecipanti. Infatti, in alcuni quartieri i risultati emergenti dai diversi tavoli erano molto simili e coerenti, in altri casi invece la percezione dell'insicurezza raccontata differiva molto tra i diversi tavoli. A ciò ha contribuito sicuramente l'eterogeneità delle partecipanti presenti a ciascun incontro, così come la composizione casuale dei tavoli di discussione (dettata da una libera auto-organizzazione da parte delle persone presenti). Ciò testimonia la complessità del tema e la varietà delle esperienze e delle percezioni tra diverse soggettività e contesti urbani.

Legato a ciò, però, un'osservazione critica talvolta emersa è stata la bassa partecipazione delle minoranze ai gruppi di ascolto - in particolare di membri delle comunità straniere, della comunità LGBTQIA+ e delle persone con disabilità che abitano nei NIL interessati dal processo, così come anche di specifici *city user* (es. studentesse nei NIL a carattere universitario) - che si è verificata nonostante gli sforzi di engagement specifici adottati dal gruppo di lavoro e dal Comune di Milano nei tempi e con le risorse a disposizione (descritti sopra nel capitolo "Partecipanti", paragrafo "Strategia comunicativa"). Tale questione ha sollevato dibattito e confronto sull'importanza di garantire una maggiore inclusività e rappresentatività intersezionale in generale nei processi partecipativi che coinvolgono la cittadinanza, ribadendo nuovamente la necessità di espandere e continuare il percorso di ascolto apportando migliorie in tal senso (ad esempio, prevedendo strumenti di engagement in lingua straniera oppure organizzando incontri dedicati).

PARTE II – I TEMI EMERSI

La presente restituzione sintetica non ha velleità di esaurire tutte le peculiarità dei singoli quartieri indagati, né tantomeno di appiattare la complessità del contesto in un quadro unitario e uniforme. Al contrario, essa si focalizza sui temi trasversali emersi dai quindici gruppi di ascolto, sia in riferimento a considerazioni generali, sia a fattori che influenzano positivamente o negativamente la percezione di sicurezza, così come a proposte concrete per migliorare la percezione di sicurezza nello spazio pubblico, e mette in luce alcune indicazioni strategiche elaborate dal gruppo di lavoro alla luce della conoscenza e dell'esperienza sui temi oggetto di indagine.

Si è scelto quindi di omettere la restituzione degli approfonditi racconti che le partecipanti hanno condiviso con le facilitatrici durante i gruppi di ascolto, laddove hanno scelto di rappresentare la propria percezione del territorio con episodi significativi della propria esperienza più o meno diretta. Tuttavia, la ricchezza di tali racconti – meglio visibile nei singoli report territoriali - ha costituito parte integrante dell'identificazione dei nodi trasversali di seguito elencati, dando spessore al presente documento.

CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA SICUREZZA A MILANO

Prima di approfondire i fattori negativi e positivi che influenzano la percezione della sicurezza nei diversi quartieri in cui si sono tenuti gli incontri, si riportano alcune considerazioni di ordine generale, espresse dalle partecipanti riguardanti la città di Milano, che aiutano a contestualizzare il tema all'interno delle dinamiche complesse che caratterizzano la città.

- In generale, sembra diffusa una narrativa di Milano come città più **pericolosa** di altre. Questa narrativa non ha sempre corrisposto alla percezione effettiva delle persone incontrate, sebbene in alcuni casi sia stata confermata. Secondo alcune partecipanti tale narrazione è significativamente influenzata dai mass media e dai social media, che spesso alimentano ansie e paure. Altre - facendo il paragone con altre città - hanno affermato che probabilmente c'è questa percezione anche perché a Milano c'è molto movimento di persone tra i quartieri, mentre in altre città le persone – soprattutto coloro che si trovano in una situazione di disagio sociale - si muovono prevalentemente all'interno di quartieri circoscritti, rendendo il fenomeno meno evidente a chi non li frequenta.
- La presenza di **microcriminalità** (furti, scippi, spaccio di droga) aumenta significativamente la percezione di insicurezza tra la cittadinanza, sia per le donne che per gli uomini. A Milano sembra essersi verificato anche un aumento delle aggressioni e degli atti vandalici da parte dei giovani e delle cosiddette “baby gang”, fenomeno diventato particolarmente critico dopo il periodo pandemico di Covid-19 e acuito dalla carenza di attività aggregative positive “alternative” alla vita di strada.
- Un tema trasversale emerso in tutti i gruppi d'ascolto è la percezione di una scarsa responsabilità e vicinanza delle **forze dell'ordine**. In diversi quartieri, le residenti hanno lamentato la mancanza di interventi concreti e tempestivi da parte della polizia o dei

carabinieri quando vengono chiamati per segnalare un problema, il che non solo aumenta il senso di insicurezza, ma lascia anche una sensazione di impotenza e di “essere lasciate sole”. Il problema sembra essere legato anche alla percezione che stiano scomparendo i presidi locali della polizia (molte hanno citato la figura dei “Vigili di quartiere” che circolavano con frequenza regolare nelle vie), che secondo molte contribuivano in modo più significativo a far sentire sicure le persone rispetto all’arrivo di molte auto della polizia tutte insieme o alla presenza dell’esercito, che invece generano una sensazione di allarme.

- L’immagine di Milano che è emersa è quella di una **città in continuo movimento**, dove le dinamiche che caratterizzano i singoli quartieri possono cambiare velocemente. Se in molte delle aree analizzate sono in atto processi di riqualificazione che stanno migliorando la percezione di sicurezza delle donne rispetto al passato, altre zone sembrano invece peggiorare oppure starsi sviluppando “a macchia di leopardo”, ovvero con enclaves di degrado in quartieri altrimenti privilegiati, e viceversa, che restituiscono una situazione non uniforme.
- In generale, si è dibattuto molto su come i processi di riqualificazione possano migliorare la percezione di sicurezza e la vivibilità dei quartieri, ma possano al contempo portare alla loro **gentrificazione**, ovvero ad un aumento dei prezzi e alla progressiva sostituzione dei suoi abitanti, tramite l’espulsione di gruppi sociali meno abbienti e marginalizzati, come già avvenuto in molte zone di Milano e come si prevede che continui a succedere. Emerge quindi un tema che andrebbe esplorato ulteriormente, sul fatto che vivere in un quartiere sicuro debba significare vivere in un quartiere agiato.
- Legato al tema della gentrificazione troviamo quello della **turistificazione**. Milano, come altre grandi città, sta vivendo una progressiva sostituzione di negozi di vicinato e realtà aggregative “di quartiere” con B&B, attività rivolte ai turisti, esercizi commerciali poco identitari, supermercati, locali destinati esclusivamente alla vendita e al consumo. Questa dinamica ha cambiato la natura sociale di alcuni quartieri, creando nuove sfide per la sicurezza e la coesione della comunità. I quartieri che riescono a mantenere un **tessuto sociale e associazionistico attivo**, sano e con una forte identità sembrano difendersi maggiormente non solo rispetto a conflittualità interne, ma anche rispetto a processi di gentrificazione e turistificazione.
- Dai racconti emerge l’immagine di una Milano caratterizzata da una **grande diversità sociale**, che sta affrontando tutte le sfide che caratterizzano le città metropolitane del nostro tempo, tra cui l’aumento di persone che vivono in povertà o in condizioni di grave marginalità - come persone senza dimora, minori stranieri non accompagnati, persone con dipendenze, ecc. - e la natura sempre più multiculturale del tessuto sociale, che secondo molte partecipanti può essere una risorsa importante per la città ma va adeguatamente gestita.

LUOGHI NEGATIVI E FATTORI CHE CONTRIBUISCONO ALL'INSICUREZZA

Questo capitolo illustra i fattori che contribuiscono alla percezione negativa di alcuni luoghi di Milano da parte delle partecipanti.

Fattori estetici. La presenza di spazi pubblici degradati o abbandonati, sporchi e poco curati sono problematiche ricorrenti che influenzano negativamente la percezione di sicurezza nei quartieri. Tali aspetti sembrano dipendere soprattutto da una cattiva amministrazione e gestione dei servizi pubblici, che spesso non rispondono alle segnalazioni della cittadinanza nei punti che richiedono un intervento. Inoltre, gli spazi utilizzati abusivamente come luoghi di accumulo di rifiuti, ad esempio nei NIL San Siro o Loreto, accentuano la sensazione di degrado e abbandono. Le partecipanti hanno anche segnalato che la mancata manutenzione e pulizia delle strade e dei marciapiedi, la cattiva gestione dei rifiuti, la poca cura del verde pubblico e la mancata gestione dei vuoti urbani non solo peggiorano l'estetica dello spazio – che al contrario può essere un aspetto che contribuisce a generare una percezione di sicurezza e ad aumentare il senso di affezione e di soddisfazione nel vivere il quartiere - bensì ne compromettono anche la fruibilità e l'accessibilità (es. limiti alla camminabilità sui marciapiedi occupati da rifiuti ingombranti). Inoltre, la scarsa manutenzione di panchine e arredo urbano è una preoccupazione diffusa, il che contribuisce al degrado e alla mancanza di attrattività degli spazi pubblici.

Illuminazione e visibilità. Molti quartieri riportano una percezione di insicurezza legata alla scarsa, o non funzionale, illuminazione dello spazio pubblico, problema percepito soprattutto di notte e che in alcuni casi scoraggia addirittura l'uscire di casa da parte delle donne. Le partecipanti hanno segnalato che strade e giardini poco illuminati, come quelli nei pressi di alcune stazioni della metropolitana e aree residenziali isolate, aumentano significativamente il senso di paura, soprattutto durante le ore notturne. Si è detto anche che gli ostacoli alla visibilità - come piante e alberi non potati, angoli ciechi e un'alta concentrazione di automobili parcheggiate, spesso anche al di fuori dalle aree di parcheggio - aggravano il problema, rendendo difficile vedere e farsi vedere, e contribuendo a un ambiente percepito come meno sicuro. I sottopassaggi delle stazioni ferroviarie, per esempio nei NIL Lodi-Corvetto e Stazione Centrale-Ponte Seveso, con angoli ciechi e visibilità limitata, sono particolarmente problematici, generando una sensazione di vulnerabilità tra le residenti. Inoltre, la mancanza di illuminazione in alcuni spazi pubblici e aree di passaggio, per esempio in parchi e strade private del NIL Bicocca, rende questi luoghi meno accoglienti e più suscettibili ad atti illeciti, aumentando la percezione di isolamento e pericolo tra le cittadine. Infine, la presenza di cespugli (ad esempio nel NIL San Siro) e di spartitraffico per il parcheggio riducono ulteriormente la visibilità e aumentano il senso di paura.

Configurazione degli spazi. La conformazione spaziale e urbana dello spazio pubblico è un fattore rilevante che incide sulla sicurezza percepita, in quanto può influire significativamente sulla fruibilità dei luoghi, oltre che avere ricadute su temi legati alla visibilità e all'accessibilità. Essa, per esempio, diviene problematica in caso di presenza di muri ciechi e aree senza vie di fuga o strade senza uscita. Anche la presenza di binari ferroviari che definiscono una cesura all'interno

di uno stesso quartiere (es. Stazione Centrale – Ponte Seveso) o tra più quartieri (es. Bovisa o Città Studi), creando barriere molto lunghe, senza vie di fuga e spesso isolate, incide significativamente sulla fruizione dei quartieri, come segnalato dalle stesse partecipanti. Inoltre, la presenza di binari spesso si accompagna a grandi attraversamenti di collegamento, rappresentati o da ponti e cavalcavia sopraelevati ad alto scorrimento veicolare (dunque difficilmente percorribili a piedi o in bicicletta) o da tunnel sotterranei e sottopassi (spesso poco illuminati, molto trafficati e insalubri).

Mobilità e accessibilità. In molti quartieri, la percezione di insicurezza è alimentata dalla scarsa efficienza dei trasporti pubblici, come segnalato per le linee di autobus con poche corse e di tram con percorsi deviati o interrotti. La mancanza di una copertura adeguata della metropolitana e delle linee di superficie (in particolare verso i quartieri più periferici, come a Baggio-Q.re degli Olmi-Q.re Valsesia o Bicocca, o in collegamento diretto tra quartieri periferici), in alcuni casi costringe le residenti ad affrontare gli spostamenti con disagio o paura, in particolar modo nelle ore notturne. Particolarmente critica risulta la linea 90/91, a causa di frequentazioni problematiche, furti e molestie testimoniati a bordo (anche se alcune persone la descrivono come utile e migliorata rispetto al passato). Anche la carenza di presidi sociali e di sorveglianza nelle stazioni della metropolitana contribuisce ad alimentare una percezione di abbandono, accentuata dall'assenza di personale dedicato e formato per fornire supporto in eventuali situazioni di pericolo.

Queste difficoltà disincentivano alcune donne a uscire la sera, oppure - per chi ne ha la possibilità - a uscire utilizzando i mezzi privati o il taxi; anche in questo caso, tuttavia, i limiti sono diversi. Per quanto riguarda l'utilizzo del taxi, oltre a essere molto costoso, per alcune donne non si tratta per forza della soluzione più efficace (a volte è difficile trovarne, se non con lunghe attese) o sicura (alcune hanno raccontato di essersi trovate in situazioni di disagio alimentate dagli stessi tassisti, e di aver scelto di non farsi lasciare davanti a casa per scrupolo). Per quanto riguarda l'automobile privata - oltre al traffico e all'impatto ambientale - sono stati segnalati problemi legati al parcheggio, che in alcune zone è particolarmente difficile da trovare (parcheggiare lontano significa comunque affrontare dei pezzi a piedi a volte in vie poco frequentate) o addirittura pericoloso (ad esempio, in Bovisa e in Bicocca sono state segnalate grosse aree adibite a parcheggio che rimangono buie o abbandonate e incutono timore in chi è costretto a frequentarle). La percezione di insicurezza si lega anche al traffico intenso e alla velocità elevata dei veicoli, considerati pericolosi soprattutto in assenza di piste ciclabili e attraversamenti pedonali sicuri (aspetto comune a tutti i quartieri, ma che risulta particolarmente problematico in Città Studi e Lodi-Corvetto). La paura di andare in bicicletta a causa dell'assenza o della scarsa manutenzione delle piste ciclabili, per esempio, è un problema strettamente connesso alla percezione di insicurezza: infatti, è stata condivisa dalla maggior parte delle partecipanti l'idea che la possibilità di muoversi in bicicletta renda più sicuri i loro spostamenti, anche di notte.

I fattori che rendono pericolosi gli spostamenti a piedi, in bicicletta o in monopattino risultano ulteriormente gravi se guardati dal punto di vista delle persone con disabilità visiva o motoria: ad esempio, si sottolinea la presenza costante di barriere architettoniche, così come il fatto che sono rari i percorsi tracciati dedicati all'utenza ipovedente, e pochi i semafori acustici. Inoltre, la

carezza di stazioni per il servizio BikeMi è stata segnalata come un problema rilevante, specialmente a Giambellino, poiché il servizio non è sufficientemente attivo per rispondere alle esigenze della città. Anche le aree pedonalizzate, se da un lato migliorano certamente la percezione di sicurezza nel momento in cui diventano luoghi vivi e presidiati, possono risultare meno sicure in assenza di presidio sociale, per esempio di notte quando le attività aggregative sono chiuse. Infine, la mancanza di attraversamenti pedonali adeguati e la presenza di barriere fisiche, come transenne che ostacolano il passaggio, aumentano il rischio di incidenti e contribuiscono a una sensazione di isolamento e vulnerabilità, soprattutto di notte.

Servizi pubblici. La mancanza di alcuni servizi pubblici contribuisce significativamente alla percezione di insicurezza in diverse aree di Milano. Innanzitutto, le partecipanti ai gruppi di ascolto hanno spesso evidenziato un'assenza o una mancanza di responsabilità delle forze dell'ordine, il che amplifica il senso di vulnerabilità, specialmente nelle zone meno sorvegliate. Infatti, l'assenza di servizi di sicurezza e sorveglianza e la mancanza di presidi sociali in alcune tipologie specifiche di aree pubbliche – soprattutto le stazioni metropolitane e ferroviarie e i parchi - secondo alcune persone accentuano il senso di abbandono e vulnerabilità e rendono questi spazi particolarmente suscettibili a episodi di violenza e criminalità. Tuttavia, la presenza delle forze dell'ordine, come già riportato non è sempre stata ritenuta un elemento in grado di incrementare il senso di sicurezza, e spesso è ritenuta inefficace in situazioni di disagio più strutturale.

In secondo luogo, sono state segnalate problematiche legate alla manutenzione e alla gestione dell'edilizia residenziale pubblica (ERP): a Giambellino, nella zona ERP si è segnalata la mancanza di medici di base e il problema che alcuni taxi si rifiutano di arrivare in alcune vie considerate troppo pericolose.

Per quanto riguarda la pulizia delle strade, delle fermate della metro, e di altre aree pubbliche (come piazze, marciapiedi, giardini comunali) sono diversi i quartieri in cui il servizio non è considerato adeguato perché non abbastanza frequente o non completo; tuttavia, è stata riconosciuta positivamente da alcune la possibilità di segnalare all'Amsa tramite app i punti che richiedono un intervento. Naturalmente, il problema della sporcizia e della presenza di rifiuti - anche ingombranti - sui marciapiedi è stato rimandato anche a una mancanza di educazione da parte della cittadinanza, e alla carenza di comunicazioni diffuse in più lingue per raggiungere pubblici diversi. Va specificato che questo fenomeno sembrerebbe verificarsi in particolare nei quartieri caratterizzati da maggiore disagio sociale, dove quindi sarebbero necessari degli accorgimenti specifici in considerazione delle difficoltà pratiche delle persone che vi abitano. Ad esempio, nelle case che vengono sub-affittate abusivamente da gruppi numerosi che si trovano in situazione di difficoltà socioeconomica (come a Loreto-Casoretto-NoLo o Giambellino), le persone non possono conferire la spazzatura nei contenitori condominiali della raccolta differenziata; oppure, le persone senza documenti o senza residenza non possono accedere alle riciclerie di quartiere, aspetti che portano a gettare i rifiuti nei cestini pubblici o ad abbandonarli sul suolo pubblico.

Attività commerciali e spazi aggregativi. La mancanza di attività commerciali e spazi aggregativi in alcune aree di Milano contribuisce notevolmente alla percezione di insicurezza, contribuendo

alla definizione di aree poco frequentate e talvolta più vulnerabili alla presenza di attività illecite. La chiusura di luoghi di ritrovo e attività commerciali, specialmente la sera, comporta infatti la mancanza di presidi sociali spontanei in grado di attivarsi nel caso di situazioni di difficoltà, rendendo meno sereno il rientro a casa per le persone residenti e amplificando il senso di isolamento. Alcuni quartieri più residenziali, come Bicocca e QT8, sono percepiti come poco sicuri proprio per la loro desertificazione serale e la scarsa presenza di attività, spazi pubblici vivi e presidi sociali aggregativi.

A influire su questi aspetti sono anche i processi di gentrificazione e turistificazione di alcuni quartieri, che stanno vedendo la sostituzione delle attività di prossimità con servizi e proposte turistiche e/o meramente legate alla vendita e consumo. Ciò ha cambiato la dinamica sociale di alcuni quartieri, creando nuove sfide per la sicurezza e la coesione della comunità. Ad esempio, a Duomo la sporcizia e il degrado (insieme alla mancanza di attività aggregative) legati all'*overtourism* contribuiscono significativamente alla sensazione di insicurezza, comportando un ingente afflusso di persone non residenti durante il giorno – fenomeno che, oltre a rendere difficoltosa la mobilità, può dare maggior spazio a episodi di microcriminalità - e lasciando pressoché deserta l'area nelle ore serali. In altre zone, come Loreto-Casoretto-NoLo, Città Studi e Bovisa il rimando è che ancora si riesca a percepire una dimensione di quartiere (e dunque un senso di appartenenza), anche se essa è sempre più minacciata da processi di trasformazione urbana che si teme possano aprire a processi di speculazione edilizia.

Sebbene emerga il fatto che i quartieri caratterizzati da un **tessuto sociale e associazionistico attivo**, sano e con una forte identità si difendano maggiormente rispetto a questi processi (es. Baggio-Q.re degli Olmi-Q.re Valsesia e Bovisa), il percepito è che non sempre ci sia adeguato supporto top-down da parte dell'amministrazione pubblica affinché queste realtà possano operare con libertà ed efficacia, limitando la possibilità di contribuire alla coesione sociale e alla sicurezza di quartiere. Un ulteriore rischio che emerge in alcune aree (es. Loreto-Casoretto-NoLo) è la presenza di realtà come quella di Mosso che, seppur motivate da buoni intenzioni di animare e mantenere vivo il quartiere, tendono a rimanere avulse dalla realtà e dal contesto sociale in cui si trovano, correndo il rischio di diventare "cattedrali nel deserto" poco accessibili alle comunità che abitano il territorio.

Frequentazioni. La percezione di insicurezza in alcune aree di Milano è fortemente influenzata dal tipo di frequentazioni e da specifici comportamenti messi in atto da alcuni gruppi di persone. La presenza di gruppi che vivono in condizioni di grave marginalità e povertà - come persone senza dimora, minori stranieri non accompagnati, persone con dipendenze, ecc. - è spesso associata a sentimenti di allarme e pericolo, che aumentano notevolmente il senso di insicurezza e la percezione della propria vulnerabilità. Il nesso marginalità-degrado spesso si lega a percezione distorte o inconsciamente influenzate da pregiudizi inerenti alla pericolosità di tali individui. È rilevante mettere in luce che uno degli aspetti ritenuti maggiormente problematici è che spesso questi gruppi sono costituiti da individui di **genere maschile**, che trascorrono il tempo negli spazi pubblici senza occupazioni specifiche (es. si radunano nei parchi, nelle piazze, nelle stazioni della metropolitana, ecc.). La presenza di tali individui, spesso alterati dall'abuso di sostanze, viene

talvolta legata a episodi di molestie verbali o aggressività, aspetto che concorre ulteriormente alla percezione di insicurezza.

Problematiche di questo tipo si acuiscono laddove il quartiere risente della mancanza di un'identità propria e di un senso di appartenenza da parte delle persone che lo abitano (es. Stazione Centrale-Ponte Seveso) o laddove il quartiere è caratterizzato da una forte presenza multietnica e multiculturale, in cui convivono gruppi sociali di diversa estrazione sociale e background socioeconomico a rischio di conflittualità (es. Lodi-Corvetto, San Siro). La forte presenza multiculturale spesso, anche se non sempre, viene riconosciuta come una risorsa importante ma anche una sfida, se non adeguatamente gestita. Nel quartiere San Siro, per esempio, la grande presenza di cittadini stranieri, appartenenti prevalentemente al mondo arabo, fa emergere importanti sfide di integrazione sociale e linguistica, rilevanti nell'arginare fenomeni di ghettizzazione e difficoltà di convivenza. Inoltre, l'affermazione "il degrado porta degrado", spesso emersa dai racconti, è significativa del timore di "circoli viziosi" in cui i comportamenti di incuria messi in atto da individui adulti marginalizzati vengano appresi e replicati dalle fasce più giovani.

Legato a ciò, infatti, vi è una preoccupazione ricorrente circa la **microcriminalità** giovanile: ad esempio, a Giambellino e Porta Ticinese-Conchetta si segnala l'aumento delle aggressioni e degli atti vandalici da parte dei giovani così come delle baby gang, fenomeno diventato particolarmente critico dopo il periodo pandemico di Covid-19 e acuito dalla carenza di attività aggregative di quartiere che non siano legate al consumo.

Al di là delle problematiche che colpiscono particolarmente i giovani, si segnalano altre questioni specifiche. A QT8 risulta molto critica la presenza di attività illecite legate alla prostituzione: i clienti in cerca di sex worker che lavorano in strada spesso molestano le residenti e le passanti; inoltre, si riportano episodi di atti sessuali in luoghi pubblici, che contribuiscono a creare una percezione di insicurezza molto forte, laddove spesso il senso di sicurezza si affianca a un'idea di decoro. Anche a Loreto-Casoretto-NoLo e Stazione Centrale-Ponte Seveso il fenomeno della prostituzione è emerso come problema, non tanto di per sé, ma in quanto spesso si accompagna a frequentazioni maschili negative e poco raccomandabili, o a ulteriori attività illecite. A Baggio-Q.re degli Olmi-Q.re Valsesia, invece, si segnalano molti furti di automobili o componenti specifiche di esse.

Anche le frequentazioni legate alla movida notturna talvolta aumentano la percezione di insicurezza, sporcizia e degrado: si tratta di un importante fenomeno che sta alterando il tessuto sociale di molte grandi città, tra cui Milano e, in particolare, le zone di Buenos Aires-Porta Venezia-Porta Monforte, Porta Ticinese-Conchetta e Città Studi (tra i NIL indagati). In questi quartieri, la movida è percepita come negativa perché attira frequentazioni moleste; in altre zone, però, essa è percepita positivamente poiché il trovarsi in zone molto frequentate (dove "c'è sempre gente in giro") aumenta la percezione di sicurezza (es. Sarpi, Porta Ticinese-Conchetta). A San Siro, l'afflusso di gruppi numerosissimi di persone - spesso in stato di ebbrezza - che rientrano dai concerti allo stadio o all'ippodromo, incrementa per alcune la percezione di insicurezza, mentre fa sentire più sicure altre perché colma il vuoto che caratterizza l'area, soprattutto nel periodo estivo.

LUOGHI POSITIVI E FATTORI CHE CONTRIBUISCONO ALLA SICUREZZA

Dopo aver analizzato i fattori che influenzano la percezione di insicurezza delle donne nello spazio pubblico, questo capitolo si concentra sugli elementi che, al contrario, contribuiscono a generare un senso di sicurezza.

Fattori estetici. La qualità estetica degli spazi pubblici e degli edifici riveste un ruolo cruciale nella percezione di sicurezza in diversi quartieri di Milano. Gli interventi di riqualificazione e la cura dei dettagli visivi contribuiscono significativamente alla creazione di ambienti percepiti come ordinati e sicuri. Le aree ben curate, caratterizzate da spazi di verde urbano ed edifici ben mantenuti, la presenza di un'illuminazione adeguata, non solo rendono visivamente più attrattivi i luoghi, ma aumentano anche il senso di sicurezza percepito dalle partecipanti. In particolare, sono stati segnalati come positivi alcuni recenti interventi di riqualificazione nei NIL Buenos Aires-Porta Venezia-Porta Monforte e Città Studi, che hanno visto un miglioramento della loro immagine urbana (ad esempio, grazie all'installazione di aree verdi nuove, ben curate e attrezzate per attività all'aperto), riducendo la percezione di rischio e favorendo la frequentazione da parte di residenti, studenti e studentesse e visitatori.

Illuminazione e visibilità. L'illuminazione adeguata e la buona visibilità sono elementi fondamentali per la percezione di sicurezza in ambienti urbani. Un'illuminazione efficace non solo aumenta il comfort e la sicurezza dei cittadini e delle cittadine, ma promuove anche una maggiore frequentazione e sorveglianza informale, contribuendo così alla riduzione della criminalità e al miglioramento della qualità della vita urbana. La presenza di un'illuminazione adeguata rende le strade più accoglienti anche durante le ore serali; luoghi esemplificativi sono: via Sarpi nel NIL Sarpi, via Melchiorre Gioia nel NIL Stazione Centrale-Ponte Seveso o, ancora, via Vigevano nel NIL Porta Ticinese-Conchetta. Anche l'illuminazione presso le fermate dei mezzi pubblici rappresenta un punto cruciale per la percezione di sicurezza urbana: le fermate della metropolitana Susa e Argonne (NIL Città Studi) sono un esempio di come stazioni ben illuminate e frequentate possano offrire un senso di sicurezza ai viaggiatori.

Configurazione degli spazi. Spazi ben progettati, che integrano aree verdi curate e strutture per attività sociali e fisiche, giocano un ruolo cruciale nella promozione della sicurezza e del benessere di chi li frequenta. La presenza di arredi urbani, come panchine e luoghi in cui sostare, è un fattore rilevante della percezione dei luoghi, in quanto può incentivare l'utilizzo dello spazio pubblico da parte di diverse categorie di persone e, se curate e mantenute correttamente, gioca un grande ruolo nella vitalità dei luoghi di incontro. Esempi emblematici sono via Morgagni nel NIL Buenos Aires-Porta Venezia-Porta Monforte e viale Argonne nel NIL Città Studi, che hanno beneficiato di una riqualificazione di qualità. Rispetto all'ultimo, l'introduzione di campi sportivi, giochi per bambini e tavoli da ping-pong ha trasformato quest'area in un vivace punto di aggregazione per famiglie e giovani; l'ampia offerta di attività e la cura degli spazi verdi lo hanno reso una zona molto frequentata e percepita come sicura, anche grazie alla presenza di strutture multifunzionali che favoriscono una continua e positiva socializzazione. Significativo anche, nel

NIL Stadera-Chiesa Rossa, l'intervento di riqualificazione di via Carrara dimostra come interventi mirati sulla configurazione degli spazi pubblici possano cambiare significativamente la percezione di sicurezza. Allo stesso modo anche i parchi, se opportunamente progettati, possono essere percepiti come luoghi sicuri: ad esempio il Parco delle Cave nel NIL Baggio-Q.re degli Olmi-Q.re Valsesia, un tempo inaccessibile, è stato trasformato in un punto di ritrovo sicuro e gradevole grazie alla manutenzione e alla buona progettazione degli spazi verdi; le strutture ben curate e l'accessibilità migliorata hanno contribuito a renderlo un luogo frequentato e apprezzato dalla comunità.

Mobilità e accessibilità. La mobilità e l'accessibilità rappresentano elementi fondamentali per la sicurezza percepita nei quartieri. Gli elementi positivi connessi al sistema della mobilità non solo facilitano gli spostamenti quotidiani, ma contribuiscono anche a creare una presenza costante di persone nelle aree circostanti, aumentando un presidio sociale spontaneo. La riqualificazione dei marciapiedi, la progettazione e la cura delle piste ciclabili e la creazione di attraversamenti pedonali sicuri rappresentano migliorie significative per la mobilità in città. La riqualificazione di piazzale Lavater e piazzale Bacone nel NIL Buenos Aires-Porta Venezia-Porta Monforte ha incluso miglioramenti alle infrastrutture pedonali e ciclabili, rendendo questi spazi più accessibili e sicuri e contribuendo a migliorare l'aspetto estetico dell'area. Infine, l'accessibilità agli spazi pubblici è amplificata da interventi che favoriscono la mobilità integrata e inclusiva: la progettazione di percorsi senza barriere e il miglioramento delle connessioni tra le diverse aree della città sono essenziali per garantire che i/le residenti possano spostarsi in sicurezza e comodità.

Servizi pubblici. La presenza e l'efficienza dei servizi pubblici giocano un ruolo cruciale nel rafforzare la sicurezza percepita nei quartieri. La loro capacità di attrarre e servire diverse fasce della popolazione contribuisce a creare ambienti più sicuri e accoglienti. Le biblioteche sono descritte come esempi emblematici di come i servizi pubblici possano fungere da centri di aggregazione e sicurezza. Ad esempio, la Biblioteca Valvassori Peroni (NIL Città Studi) è stata segnalata come un'importante risorsa per la comunità del quartiere. Questo spazio offre una vasta gamma di iniziative culturali e sociali, che non solo arricchiscono l'offerta locale, ma rafforzano anche il senso di comunità e appartenenza tra i/le residenti. Anche i mercati rappresentano un esempio significativo di servizio pubblico che contribuisce alla sicurezza delle cittadine. Per esempio, il mercato di via Zuretti (NIL Stazione Centrale-Ponte Seveso) è visto come un punto di riferimento sicuro, particolarmente apprezzato dalle cittadine anziane. Questo mercato è considerato un luogo di aggregazione che offre una rete di supporto e sicurezza per la comunità locale. La presenza di supermercati aperti 24 ore su 24, spesso sorvegliati da un servizio di guardiania e sicurezza, contribuisce positivamente a un senso di protezione e tranquillità, particolarmente nelle ore notturne. Infine, i consultori, che offrono servizi sanitari e di supporto alla comunità, sono essenziali e forniscono spazi sicuri per consulenze e incontri, fungendo da punti di riferimento per le esigenze della popolazione locale e contribuendo a un ambiente di supporto e sicurezza.

Attività commerciali e spazi aggregativi. Le vie e più in generale gli spazi pubblici animati da una varietà di attività commerciali (negozi, bar, ristoranti, gelaterie, ecc.) tendono a essere percepiti come più sicuri grazie alla costante presenza di persone e alla maggiore sorveglianza informale che ne deriva. La presenza di numerosi esercizi commerciali e locali, regolamentati e con orari di apertura estesi, come nel NIL Sarpi, contribuisce a un costante flusso di persone e a una conseguente maggiore sicurezza percepita. La loro capacità di attrarre persone e favorire l'interazione sociale aiuta a migliorare la qualità della vita nei quartieri e a promuovere una maggiore sensazione di sicurezza tra i residenti. Anche gli spazi aggregativi, come i centri culturali e sociali, e in generale i luoghi pubblici che non richiedono attività di consumo sono essenziali per promuovere la sicurezza attraverso attività che favoriscono una partecipazione comunitaria. Ad esempio, le attività organizzate dal Comitato Quartiere Olmi, come il cinema all'aperto nei cortili, rappresentano un'importante iniziativa per creare coesione sociale e vivacità nel quartiere. Questi eventi culturali e sociali non solo arricchiscono l'offerta locale ma rafforzano anche il tessuto comunitario, generando un senso di appartenenza e sicurezza tra i/le residenti.

Frequenzazioni. Anche la frequentazione dei luoghi rappresenta un indicatore significativo della sicurezza percepita in un'area urbana. La presenza di famiglie con bambini, studenti e gruppi misti che vivono i luoghi (per esempio nella zona di Brera nel NIL Duomo) e si riuniscono fino a tarda sera contribuisce a creare ambienti dinamici e sicuri. Inoltre, dalla discussione è emerso che le zone residenziali che ospitano una comunità diversificata e attiva, come i NIL Città Studi e Sarpi, sono frequentemente percepite come più sicure, grazie alla loro vivibilità e al continuo movimento di persone. Queste aree infatti attraggono diverse utenze, incoraggiando la presenza di gruppi di diversa natura. Anche la manutenzione continuativa nei luoghi contribuisce a una maggiore fruibilità degli spazi, richiamando anche una maggiore frequentazione, così come la presenza di attività promosse dai comitati di quartiere o dalle parrocchie. Questi eventi, che spesso si svolgono in spazi pubblici e aree verdi, favoriscono l'interazione tra residenti e creano un senso di appartenenza e sicurezza. Si è sottolineato che la partecipazione a tali iniziative rinforza la coesione sociale e la percezione di sicurezza, contribuendo a un ambiente urbano accogliente e protetto.

RIFLESSIONI GENERALI SUL TEMA DELLA SICUREZZA DELLE DONNE

Durante gli incontri sono emerse anche numerose riflessioni generali sul tema della sicurezza delle donne, non necessariamente legate al contesto milanese. Si riportano qui per completare il racconto dei fattori che influiscono sulla percezione della sicurezza e che hanno contribuito alla formulazione delle proposte emerse.

Un problema urbanistico e culturale

- Alcune partecipanti hanno osservato come, dal punto di vista **urbanistico**, le città siano costruite adottando una prospettiva maschile che, per esempio, tiene poco in considerazione le esigenze delle soggettività legate al lavoro di cura, in maggioranza femminili, soprattutto in termini di mobilità e di servizi a supporto.
- Al di là degli aspetti urbanistici e delle differenze esistenti tra quartieri percepiti come più o meno pericolosi, quello che emerge è un **problema culturale diffuso**, confermato dai racconti di frequenti episodi di molestie verbali (il cosiddetto “catcalling”) che avvengono in tutte le zone di Milano, da parte di uomini di tutte le età e tutte le provenienze (italiani in primis).

Abitudini personali che influenzano la percezione di insicurezza

- La percezione della sicurezza è risultata fortemente **influenzata anche dall'età**, dalle esperienze personali, e dall'aver o meno figli/e o nipoti. In generale, le donne più giovani si sentono spesso più vulnerabili e soggette al rischio di aggressione sessuale (specialmente di sera), mentre le donne più anziane hanno maggiormente paura di essere derubate. Inoltre, la percezione di sicurezza varia anche in base al tempo di residenza in città: chi vive a Milano da più tempo ha una maggiore familiarità con le aree potenzialmente pericolose e quelle più sicure. Infine, per alcune donne, la percezione di sicurezza aumenta se **accompagnate** da un uomo (il proprio marito o compagno), o da bambini piccoli, che attirano più cura e attenzione da parte delle persone in strada.
- È stato poi sottolineato come, spesso, la percezione di sicurezza cambi tra il giorno **e la notte** e a seconda della stagione. Molte partecipanti hanno detto che, anche se i dati del quartiere non indicano un alto livello di pericolosità, preferiscono evitare di uscire da sole dopo le ore 18 e durante i mesi invernali, quando fa buio presto.

I comportamenti individuali e collettivi

- Sono moltissime le **strategie** che le donne adottano per sentirsi più sicure quando escono di casa: quasi tutte le persone incontrate hanno detto che la sicurezza è tra i fattori che tengono in considerazione nelle proprie scelte quotidiane (ad esempio come vestirsi, con quale mezzo muoversi, quale percorso fare e in quali orari, in quali luoghi sostare, ecc.). Un gruppo di partecipanti, evidenziando la necessità di vivere lo spazio pubblico con la stessa libertà degli uomini, ha avviato un dibattito su quanto sia giusto dover adottare tali strategie. Le opinioni in merito variavano anche in base all'età: le donne più anziane

sottolineavano l'importanza di attrezzarsi per evitare di trovarsi in difficoltà, mentre le più giovani evidenziavano il proprio diritto a vivere la città senza doversi porre in un atteggiamento di "difesa continua".

- Un altro tema molto dibattuto è come reagire quando si subisce una molestia. In generale, è emerso che molte persone desidererebbero essere più istruite su quali comportamenti adottare in base alla situazione in cui si trovano. Ad esempio, lasciarsi sorpassare se si sente di essere seguite quando si cammina; reagire alle molestie verbali minacciando di chiamare la polizia oppure scegliere di non reagire; entrare nei negozi o avvicinarsi ad altre persone – preferibilmente gruppi di studenti o di famiglie - se sono presenti in strada, sapendo però che molto spesso le persone preferiscono allontanarsi. A questo proposito, un grosso tema emerso in tutti gli incontri è che le persone non sono istruite neanche su come aiutare gli altri, e spesso temono di intervenire perché hanno paura. Questa dinamica secondo alcune è dovuta anche ad una mancanza generale di **altruismo** e di senso di comunità (a conferma di questa tendenza, diverse hanno riportato che nei corsi di autodifesa insegnano ad urlare "al fuoco" invece che "aiuto" per attirare le persone intorno a sé in caso di aggressione).

LE PROPOSTE MIGLIORATIVE

Nel corso degli incontri si è chiesto alle partecipanti di avanzare delle proposte migliorative per affrontare i problemi individuati e diffondere quanto di positivo già esiste. Siccome le proposte raccolte sono state molte e di diversa natura, al termine degli incontri si è chiesto di individuare anche delle priorità da indicare all'amministrazione comunale. Per l'individuazione delle priorità, il gruppo di lavoro ha definito quattro macro-categorie di soluzioni – uguali per tutti gli incontri – ampie abbastanza da racchiudere tutte le proposte migliorative, e si è chiesto alle partecipanti di esprimere, con un solo voto a testa, quale categoria ritenessero prioritario affrontare per migliorare la sicurezza dei quartieri in cui vivono. Di seguito si riporta la somma dei voti ottenuta per ogni categoria, in ordine dalla più votata alla meno votata:

- Iniziative di animazione, sensibilizzazione, educazione e coesione sociale: **49 voti**
- Politiche pubbliche di integrazione e supporto ai gruppi sociali fragili: **46 voti**
- Servizi alla persona e alla comunità: **42 voti**
- Trasformazioni fisiche dello spazio: **33 voti**

Per la lettura di questi risultati, è bene specificare che, come spesso accade, alcune cittadine hanno espresso frustrazione per il fatto di poter votare solo una priorità, quando la sensazione generale era che ci fossero molte questioni bisognose della medesima attenzione e urgenza di risposta da parte dell'amministrazione.

In secondo luogo, è importante segnalare che il processo di votazione delle priorità in alcuni casi è stato influenzato da variabili emotive, ideologiche o interpretative delle singole partecipanti diverse rispetto a quelle emerse durante il confronto, e che quindi i voti non corrispondono necessariamente alle posizioni espresse in maniera qualitativa durante la discussione, anche perché è stata proposta come ultima attività prima dell'arrivo delle figure dell'amministrazione comunale per la sessione plenaria conclusiva. A giudizio del gruppo del lavoro, questa dinamica osservata può fornire alcuni spunti di riflessione interessanti. In alcuni casi, si sono registrate alcune votazioni "incoerenti", ossia che riflettevano ideologie diverse rispetto ai discorsi e al posizionamento fino a quel momento portati spontaneamente al tavolo di confronto (ad esempio, alcuni discorsi – a volte inconsapevolmente - razzisti o conservatori si sono trasformati in voti per tipologie di soluzioni di tipo più inclusivo o progressista). In altri casi, le partecipanti hanno chiesto di cambiare il proprio voto dopo che tutte le altre persone al tavolo avevano espresso la propria preferenza, come a dover "riempire" temi lasciati vuoti o influenzate dalle scelte delle altre. In questo secondo caso, si è discusso insieme alle partecipanti stesse come si spiegassero tale dinamica: quanto emerso è che inizialmente sono state portate a votare come prioritarie tipologie di soluzioni che riflettevano direttamente i propri bisogni individuali (ad esempio, trasformazioni fisiche o servizi che desidererebbero vedere nel quartiere), e successivamente, notando che anche le altre avevano fatto la stessa scelta, avrebbero voluto spostare il proprio voto su soluzioni più utili alla collettività o rivolte in maniera specifica ad altri soggetti non presenti al tavolo (ad esempio, "politiche pubbliche di integrazione e supporto a gruppi sociali fragili").

Tornando al **piano dei contenuti**, di seguito si riporta una panoramica trasversale ai singoli NIL delle priorità e delle proposte migliorative avanzate dalle cittadine. Queste ultime si rivolgono a una combinazione di enti pubblici, enti del terzo settore e associazioni locali, e privati, per migliorare la coesione e la sicurezza nei quartieri indagati, così come nella città in generale.

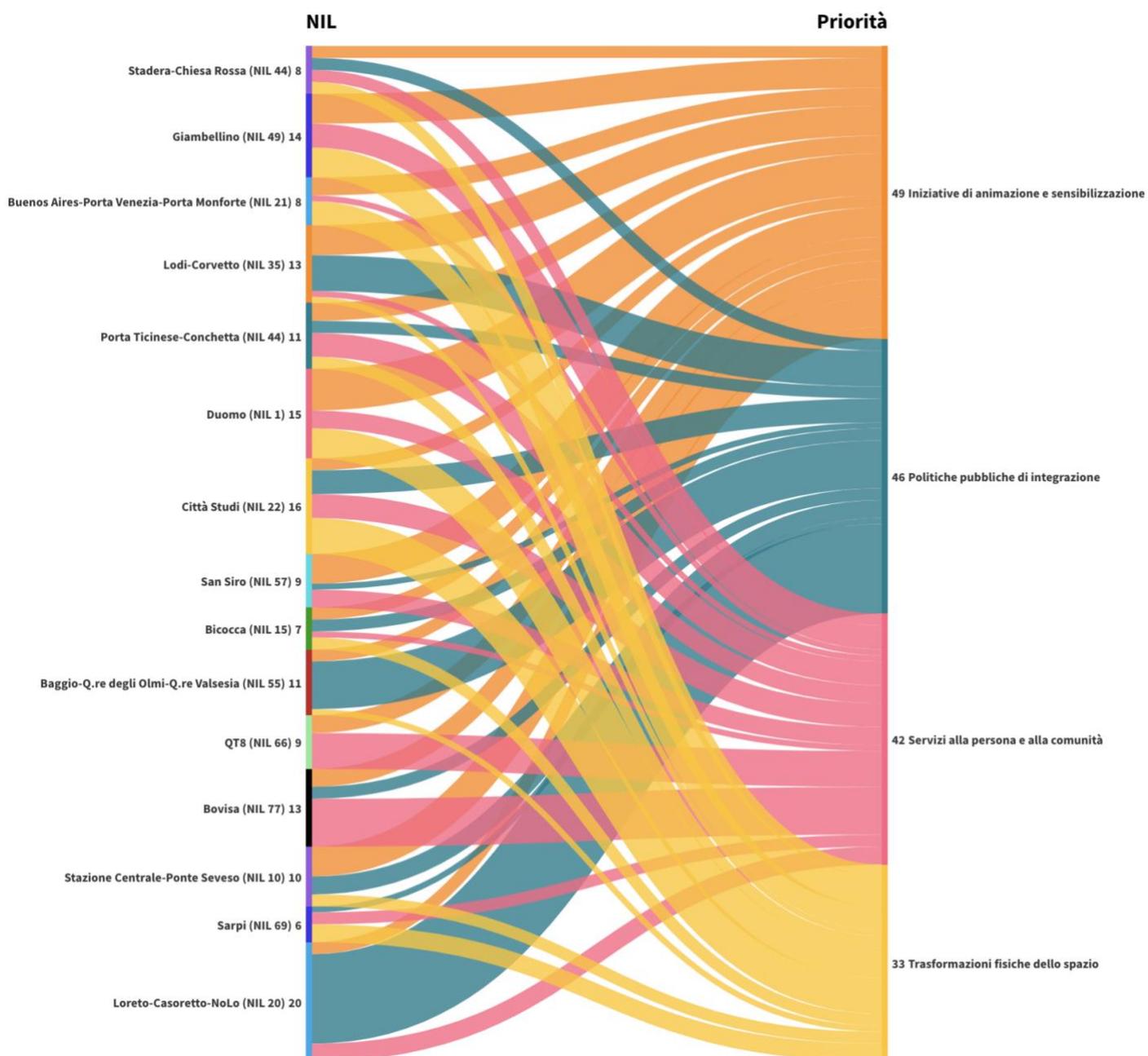


Figura 1. Grafico complessivo che riporta per ciascun NIL le priorità votate. Lo spessore delle linee è legato al numero più o meno elevato di voti.

I. Iniziative di animazione, sensibilizzazione, educazione e coesione sociale: 49 voti

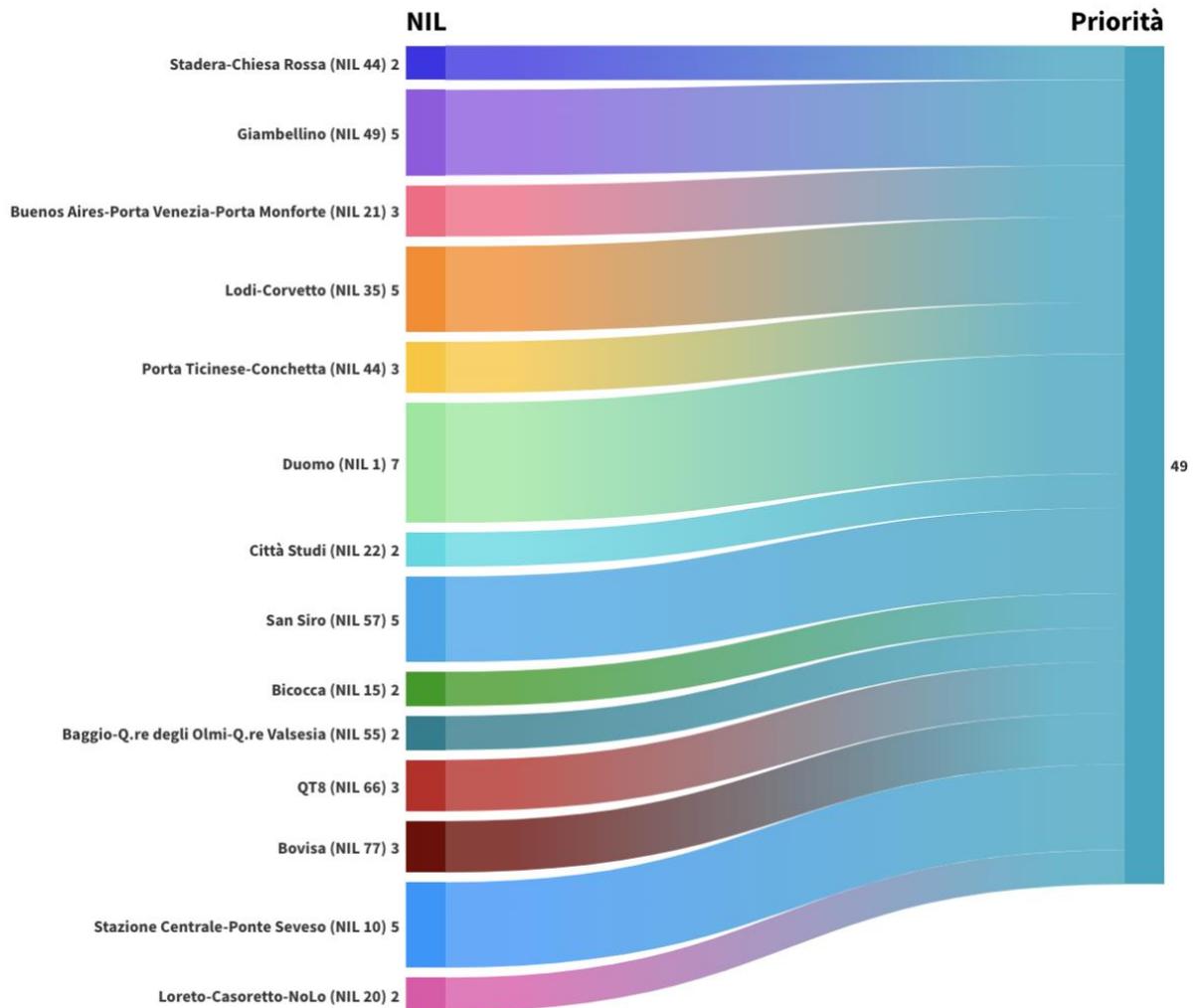


Figura 2. Grafico che riporta in quali NIL è stata votata la priorità "Iniziative di animazione, sensibilizzazione, educazione e coesione sociale". Lo spessore delle linee è legato al numero più o meno elevato di voti.

Sono state proposte numerose iniziative volte a migliorare la coesione sociale e promuovere l'aggregazione positiva nei quartieri. Per alcune partecipanti bisognerebbe incentivare l'organizzazione di **eventi e attività culturali**, come la riattivazione dei cinema di quartiere (esempio illustrato durante la discussione a Baggio-Q.re degli Olmi-Q.re Valsesia) che potrebbero garantire una maggiore presenza sociale e migliorare la percezione di sicurezza. In particolare, si è proposto di mettere a disposizione spazi gratuiti o a basso costo per le associazioni locali in modo da favorire l'aggregazione positiva, in ambienti sicuri e inclusivi. Si ritiene fondamentale aumentare, oltre i presidi dell'amministrazione comunale (come Centri e Sportelli Antiviolenza e le Biblioteche civiche), i presidi di associazioni e del terzo settore su modello di esempi positivi già in atto in diversi quartieri della città. Secondo alcune partecipanti, ciò sarebbe non solo di utilità sociale per la cittadinanza, ma costituirebbe un "biglietto da visita" positivo dei quartieri.

Molte proposte si sono concentrate sul rafforzamento del senso di comunità nei quartieri, sia attraverso attività mirate, sia tramite campagne di **comunicazione** per aumentare il senso di appartenenza e cementare relazioni di mutuo aiuto. Una narrazione più positiva sui mezzi di informazione tradizionali e sui new media (compresi i social), secondo alcune, potrebbe aiutare a ridurre la percezione di pericolo, promuovendo una visione più equilibrata della città. In particolare, si è proposto di valorizzare esperienze positive già esistenti, come le attività organizzate dalle associazioni di quartiere (ad esempio, quelle che vengono realizzate a Loreto-Casoretto-NoLo per favorire l'integrazione e la coesione sociale), i giardini comunitari (esempio illustrato durante la discussione a Sarpi e Porta Ticinese-Conchetta), e di creare nuovi presidi sociali, come le edicole di quartiere (esempio illustrato durante la discussione a Giambellino). Inoltre, si è sottolineata l'importanza di dare maggiore rilevanza e sostegno ai Patti di collaborazione (come, ad esempio, emerso durante la discussione a Lodi-Corvetto in cui si sono citati il Patto del Sentiero della biodiversità, il Patto Giardino dei desideri di via Ravenna e il Miglio delle Farfalle) e ai Comitati già esistenti e operanti sul territorio. Si è poi evidenziata l'esigenza di creare luoghi di aggregazione a base culturale dove non sia necessario consumare per poter stare insieme così da favorire una socialità inclusiva e accessibile a tutti e tutte. In particolare, durante la discussione a Bicocca, è poi emerso il desiderio di una maggiore aggregazione femminile attraverso l'organizzazione di eventi tematici dedicati alle donne per discutere di temi di attualità a livello municipale.

Legato a ciò, soprattutto nei quartieri a forte componente multietnica - dove ai problemi di coesione si sommano problemi di inclusione e integrazione, e dove c'è il rischio che realtà e spazi aggregativi supportati in maniera top-down diventino "cattedrali nel deserto" avulse dal contesto sociale in cui si trovano e inaccessibili per le comunità che lo abitano (es. Baggio-Q.re degli Olmi-Q.re Valsesia a Loreto-Casoretto-NoLo) - si ritiene fondamentale portare avanti modelli come le **piazze aperte o spazi e attività "a soglia zero"**.

Inoltre, alcune proposte hanno riguardato il **tema dell'educazione** e, in particolare, la creazione di programmi educativi che coinvolgano studenti e famiglie per promuovere sicurezza e senso di comunità. Con lo sguardo alle giovani generazioni, si è evidenziata la necessità di promuovere attività di incontro e aggregazione giovanile, ad esempio attraverso iniziative sportive come mezzo per rafforzare il senso di comunità e, di conseguenza, la sicurezza percepita (ad esempio, in Porta Ticinese-Conchetta e Lodi-Corvetto). Anche a Giambellino, l'esigenza di una maggiore attenzione ai giovani si è esplicitata attraverso proposte di intervento puntuale e mirato a coinvolgere attivamente questa utenza: in particolare, si è discussa l'apertura di una o più attività dedicate - ad esempio, nei centri di aggregazione giovanile, se esistenti - capaci di intercettare il loro interesse e offrire alternative alla vita di strada alla quale oggi sembrano più propensi. Una proposta ha riguardato l'introduzione di cartelli e di materiale di comunicazione in più lingue per garantire una migliore comprensione delle informazioni e delle regole da parte della cittadinanza tutta, ad esempio per educare ad una corretta raccolta dei rifiuti e utilizzo degli spazi comuni, ma anche per promuovere la partecipazione a processi partecipativi come questo anche a chi ha difficoltà con la lingua italiana.

Infine, si ritiene rilevante evidenziare che le partecipanti hanno espresso opinioni differenti sull'utilità di avere **attività commerciali** come presidio sociale. Alcune hanno proposto di regolamentare maggiormente i negozi e locali che vendono alcolici fino a tardi (ad esempio, anticipandone la chiusura), ritenendo che la loro presenza possa aumentare il rischio di comportamenti antisociali e la percezione di insicurezza, soprattutto quando questi luoghi diventano punti di aggregazione unicamente maschile. Dall'altra parte, alcune persone (soprattutto in Giambellino) hanno invece suggerito l'apertura di nuovi locali notturni con la funzione di presidio, argomentando che una maggiore attività commerciale durante la notte potrebbe creare un ambiente più sorvegliato e frequentato, aumentando la sicurezza percepita.



ATTORI DA COINVOLGERE:

Comune di Milano (Assessorato all'Ambiente e Verde, Assessorato allo Sport, Turismo e Politiche Giovanili, Assessorato allo Sviluppo Economico e Politiche del Lavoro, Assessorato al Decentramento, Quartieri e Partecipazione, Servizi Civici Generali, Assessorato alla Rigenerazione Urbana, Assessorato alla Cultura), Consiglio Comunale, Municipi, Delegata del Sindaco alle Pari opportunità di genere, Garante dei diritti per l'infanzia e l'adolescenza, Rete Antiviolenza e Centri Antiviolenza.

II. Politiche pubbliche di integrazione e supporto ai gruppi sociali fragili: 46 voti

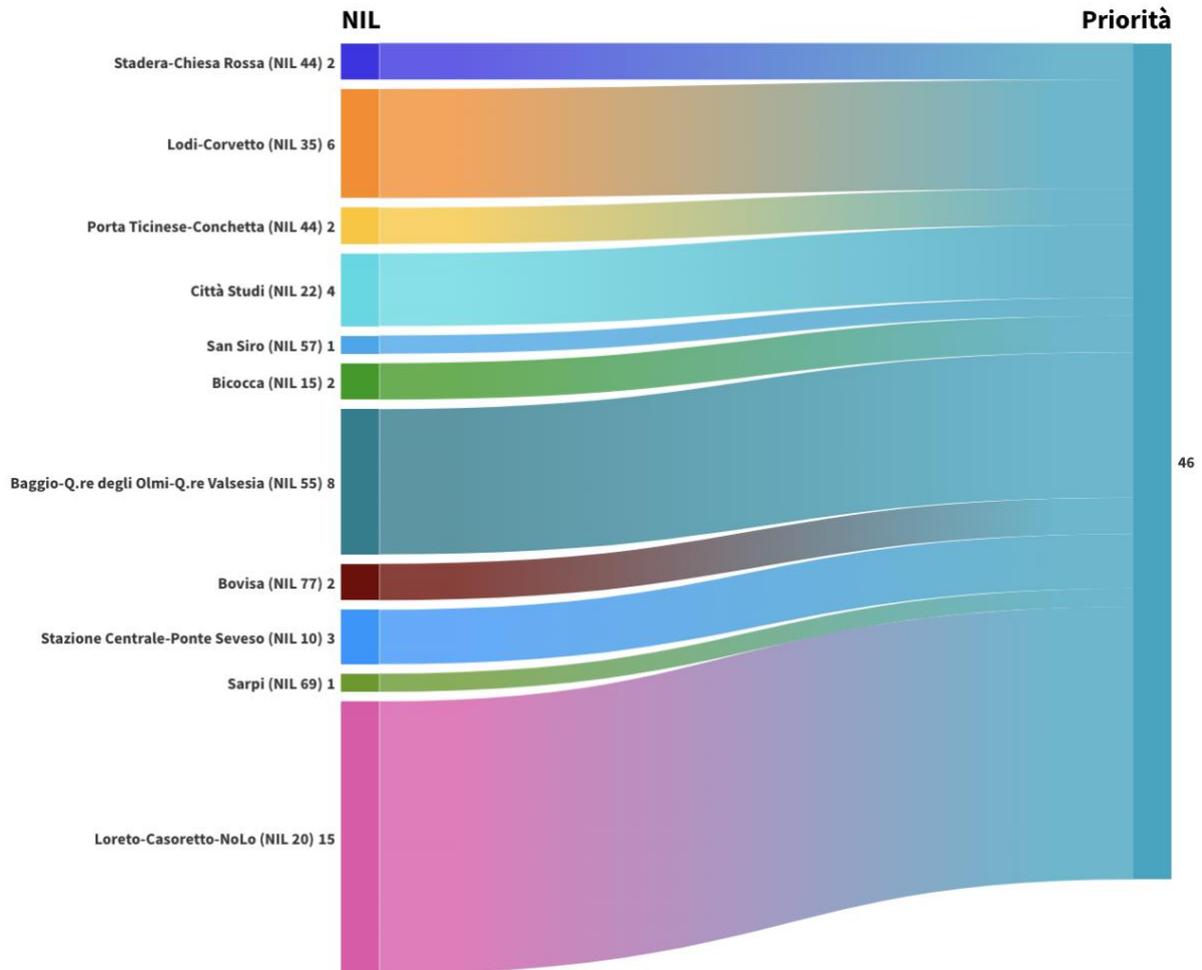


Figura 3. Grafico che riporta in quali NIL è stata votata la priorità "Politiche pubbliche di integrazione e supporto ai gruppi sociali fragili". Lo spessore delle linee è legato al numero più o meno elevato di voti.

Sono moltissime le persone che hanno indicato come prioritaria la necessità di intervenire a supporto dei gruppi fragili presenti sul territorio milanese. Infatti, è stato generalmente riconosciuto che i problemi di degrado che caratterizzano alcuni quartieri – e che dunque influiscono negativamente sulla percezione di sicurezza delle donne – sono spesso legati alla presenza di persone in situazioni di povertà e disagio sociale, e che tale disagio si percepisce maggiormente nelle zone dove ci sono gruppi di persone senza fissa dimora o dove sono presenti comunità di persone immigrate (oggi straniere, una volta meridionali).

Mentre per le attività di animazione sociale descritte nel paragrafo precedente sono state avanzate numerose proposte specifiche – anche ispirate a esperienze che le partecipanti hanno vissuto direttamente nei propri quartieri - per affrontare il tema relativo al **disagio sociale dei gruppi**

marginalizzati si è rimandato più spesso ad una generale necessità di “politiche di integrazione e supporto” a cura delle istituzioni pubbliche. *(NdR: in parte, questa “vaghezza” è probabilmente dovuta al fatto che molte persone non conoscono nel dettaglio come si declinano le politiche pubbliche in questo settore, perché non ne beneficiano o perché non contribuiscono ad erogarle).* Inoltre, questa dicitura è stata intesa dalle partecipanti con sfumature diverse, a seconda delle proprie posizioni sul tema: per alcune è stato inteso come un servizio che il sistema pubblico è tenuto garantire a tutte le persone che ne hanno bisogno; per altre, non deve trattarsi di politiche assistenzialiste, bensì di attività di inclusione sociale volte a capacitare le persone affinché si sentano parte attiva della società; per altre, “integrarsi” è un dovere delle persone stesse, che passa prevalentemente per l’apprendimento della lingua italiana e per il rispetto delle regole comuni. Nonostante la genericità e l’ampiezza di vedute sul tema, è interessante notare che questa categoria di soluzioni è stata comunque votata come una delle più urgenti da affrontare per migliorare la sicurezza delle donne.

Al di là delle politiche sociali, il tema dell’immigrazione è stato affrontato anche dal punto di vista della **diversità culturale**. Ad esempio, alcune donne hanno detto di sentirsi a disagio in presenza di uomini stranieri – soprattutto se musulmani – per timore delle differenze che possono esserci rispetto al ruolo della donna nei loro paesi d’origine. Diverse hanno ammesso che questo disagio a volte può essere anche legato ai propri pregiudizi o alla propria mancanza di una reale conoscenza del tema, che andrebbe superata con attività educative diffuse e una adeguata sensibilizzazione. A tal proposito, si è proposta l’introduzione di figure di mediazione culturale e linguistica nei quartieri dove convivono comunità di diversa provenienza per aiutare i cittadini a comprendersi e conoscersi. Questo è stato segnalato come necessario anche e soprattutto dove sono presenti grandi comunità etniche, come quella araba a San Siro.

Infine, per quanto riguarda le **persone senza dimora**, si è sottolineata l’importanza di installare strutture temporanee nei parchi e nelle aree verdi per offrire ospitalità notturna per chi non può o non vuole utilizzare i servizi di prima accoglienza comunali (Stazione Centrale-Ponte Seveso). Questa iniziativa, secondo alcune partecipanti, renderebbe meno insicure le zone dove attualmente si concentrano bivacchi, che suscitano paura soprattutto in orario notturno. Similmente, alcune ritengono importante prevedere l’installazione di nuovi cestini della spazzatura e di bagni pubblici accessibili per garantire a queste persone condizioni igieniche minime e dignitose e per contrastare il degrado e la sporcizia nei quartieri. In aggiunta, si è suggerito di organizzare attività di educativa di strada e di integrazione rivolte a minorenni o neomaggiorenni con problemi di tossicodipendenza (problematica sociale piuttosto diffusa nel quartiere di Loreto-Casoretto-NoLo); offrire servizi di supporto e protezione specifici per le sex worker; e prevedere unità mobili di primo soccorso per le persone senza fissa dimora.



ATTORI DA COINVOLGERE:

Comune di Milano (Assessorato alla Casa, Assessorato alla Mobilità, Assessorato al Welfare e Salute, Assessorato alla Sicurezza, Assessorato al Decentramento, Quartieri e Partecipazione, Servizi Civici Generali, Assessorato all'Istruzione), Consiglio Comunale, Municipi, Delegata del Sindaco alle Pari opportunità di genere, ATM, Amsa, Rete Antiviolenza e Centri Antiviolenza.

III. Servizi alla persona e alla comunità: 42 voti

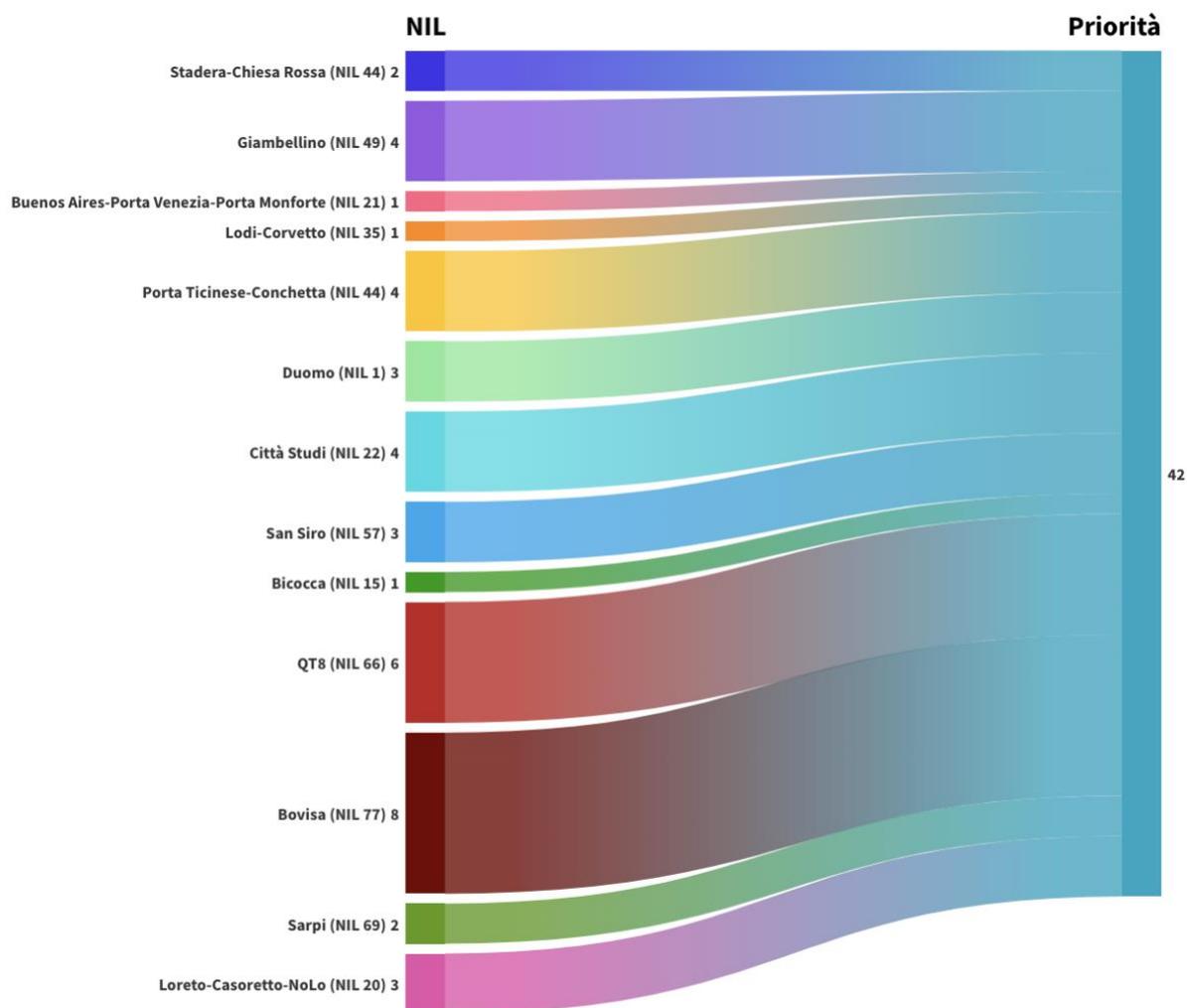


Figura 4. Grafico che riporta in quali NIL è stata votata la priorità "Servizi alla persona e alla comunità". Lo spessore delle linee è legato al numero più o meno elevato di voti.

Alcune delle proposte avanzate dalle partecipanti hanno riguardato il miglioramento dei servizi alla persona e alla comunità per aumentare il benessere sociale collettivo e migliorare la fruizione degli spazi pubblici, con conseguente miglioramento della percezione della sicurezza per le donne negli stessi.

Innanzitutto, relativamente alla **mobilità**, è emerso il tema dell'importanza di avere accesso a un servizio di trasporto pubblico locale sicuro. In relazione a questo, è stata proposta in quasi tutti i gruppi d'ascolto la reintroduzione del servizio di radiobus, considerato essenziale per migliorare la mobilità e la sicurezza delle donne, specialmente durante gli spostamenti serali e notturni. Con lo stesso obiettivo, è stata proposta l'introduzione di tariffe taxi agevolate per le donne: questa misura fornirebbe un'opzione di trasporto sicuro (sebbene non per tutte) e conveniente, riducendo la necessità di utilizzare mezzi considerati meno sicuri durante le ore notturne. Si è proposto di istituire un tipo di mobilità che incentivi la condivisione degli spostamenti tra donne, a prezzi agevolati e accessibili. Riguardo ai mezzi pubblici, una proposta immagina la possibilità di

prevedere posti dedicati alle donne possibilmente vicino all'autista. Per quanto concerne la Linea 90-91, è emersa durante un incontro l'idea di istituire una nuova "linea rosa" dedicata alle donne e alle persone queer; tuttavia, attraverso il confronto delle partecipanti su questa proposta, il gruppo ha infine concordato che questa iniziativa possa creare maggiore segregazione e ghettizzazione di genere. Un'ulteriore miglioria riguarda la reintroduzione di un servizio di car sharing gratuito per le donne in orario notturno, servizio che in passato esisteva dall'una alle sei del mattino. Per quanto concerne la mobilità privata, molteplici proposte sono andate nella direzione di incentivare l'utilizzo della biciletta come mezzo per muoversi liberamente e in maniera sicura, evitando mezzi collettivi che spesso non sono percepiti come sicuri. Si è quindi proposto di aumentare le stazioni BikeMi, le piste ciclabili e i parcheggi per biciclette private.

In generale, emerge la sentita necessità di incrementare i **servizi di base** alla cittadinanza per contrastare il senso di abbandono, degrado e vulnerabilità caratterizzanti alcuni dei quartieri indagati, che inficiano il senso di coesione e appartenenza e, talvolta, rendono lo spazio pubblico particolarmente suscettibile a episodi di violenza e criminalità. È questo il caso di Giambellino e Stazione Centrale-Ponte Seveso per quando riguarda il potenziamento dei servizi di cura di prossimità (in particolare, di medici di base nel primo e di servizi di consultorio, nel secondo). Inoltre, rispetto al tema della percezione di insicurezza derivante dal degrado e dalla sporcizia, emerge pressoché ovunque l'esigenza di migliorare la gestione dei rifiuti potenziando i servizi di pulizia e manutenzione delle strade, delle fermate della metropolitana e di altre aree pubbliche quali piazze, marciapiedi e aree verdi (parchi e giardini pubblici) in capo all'Amsa, così come la presenza fisica di cestini capienti dedicati alla raccolta di rifiuti per strada (proposta emersa ovunque ma con particolare enfasi in Bicocca, Loreto-Casoretto-NoLo, Bovisa, Giambellino e Sarpi). Rispetto alle aree verdi, si ritiene significativo migliorare il monitoraggio, la manutenzione e la gestione della vegetazione per garantire un ambiente più sicuro e impedire che diventino luoghi di degrado e abbandono abusivo di rifiuti (miglioria condivisa in tutti i quartieri ma emersa particolarmente in Stazione Centrale-Ponte Seveso, Bicocca, Città Studi, Loreto Casoretto-NoLo).

A ciò dovrebbero accompagnarsi anche attività di educazione, sensibilizzazione e informazione alla cittadinanza tutta, ad esempio con comunicazioni diffuse in più lingue per arrivare a pubblici diversi (come proposto a San Siro).

In terzo luogo, diverse proposte hanno riguardato misure afferenti al **controllo della sicurezza** e all'incremento della sorveglianza nelle aree pubbliche per garantire un ambiente più sicuro. La proposta di installare colonnine SOS in luoghi strategici della città è vista come un mezzo efficace per aumentare la percezione di sicurezza, perché forniscono un punto di contatto immediato con le forze dell'ordine in caso di emergenza (è stato specificato che l'importanza di questi dispositivi risiede anche nel fatto che non sono digitali ma fisici, e che quindi possono fornire aiuto anche nel caso in cui ci si trovi impossibilitati ad utilizzare il telefono). Secondo alcune, anche l'aumento delle telecamere di sorveglianza (in particolare sulle linee ATM e nelle aree con ridotta visibilità e vie di fuga) insieme a un maggiore presidio da parte della polizia municipale, potrebbero migliorare la sicurezza percepita e reale. Riguardo le forze dell'ordine, è stata richiesta a più voci una

presenza più regolare e localizzata, sottolineando l'importanza di osservare e conoscere da vicino le dinamiche dei quartieri e di dare una sensazione di vicinanza alle persone che vi abitano. Tra le proposte emerse, figura la (re-)introduzione dei "vigili di quartiere", e dei poliziotti in bicicletta.

Infine, alcune proposte si sono concentrate in particolare sull'incremento degli strumenti a disposizione delle donne per difendersi da eventuali pericoli. Alcune hanno proposto di migliorare la pubblicizzazione dei corsi di difesa personale organizzati dal Comune, visti come un mezzo per aumentare la consapevolezza e la capacità di prevenire e gestire situazioni di emergenza. Insieme a questi andrebbero create delle iniziative di promozione sociale e di educazione alla cittadinanza per aumentare la **"cultura dell'altruismo"** e incentivare l'aiuto reciproco nelle situazioni di difficoltà. Altre proposte hanno invece riguardato la diffusione di app di sostegno per le donne, come l'iniziativa promossa dall'Associazione Donnexstrada, viste come uno strumento per garantire maggiore sicurezza durante i tragitti notturni. Inoltre, si è sottolineata l'importanza di realizzare campagne di informazione sulla violenza di genere, divulgando il numero antiviolenza o del segnale di aiuto attraverso spazi pubblicitari specifici, da apporre, ad esempio, alle pensiline delle fermate dei mezzi pubblici.



ATTORI DA COINVOLGERE:

Comune di Milano (Assessorato alla Mobilità, Assessorato alla Sicurezza, Assessorato all'Ambiente e Verde, Assessorato al Decentramento, Quartieri e Partecipazione, Servizi Civici Generali), Consiglio Comunale, Municipi, Delegata del Sindaco alle Pari opportunità di genere, ATM, Amsa, Polizia municipale, Garanti del verde, Associazione Donnexstrada, Rete Antiviolenza e Centri Antiviolenza.

IV. Trasformazioni fisiche dello spazio: 33 voti

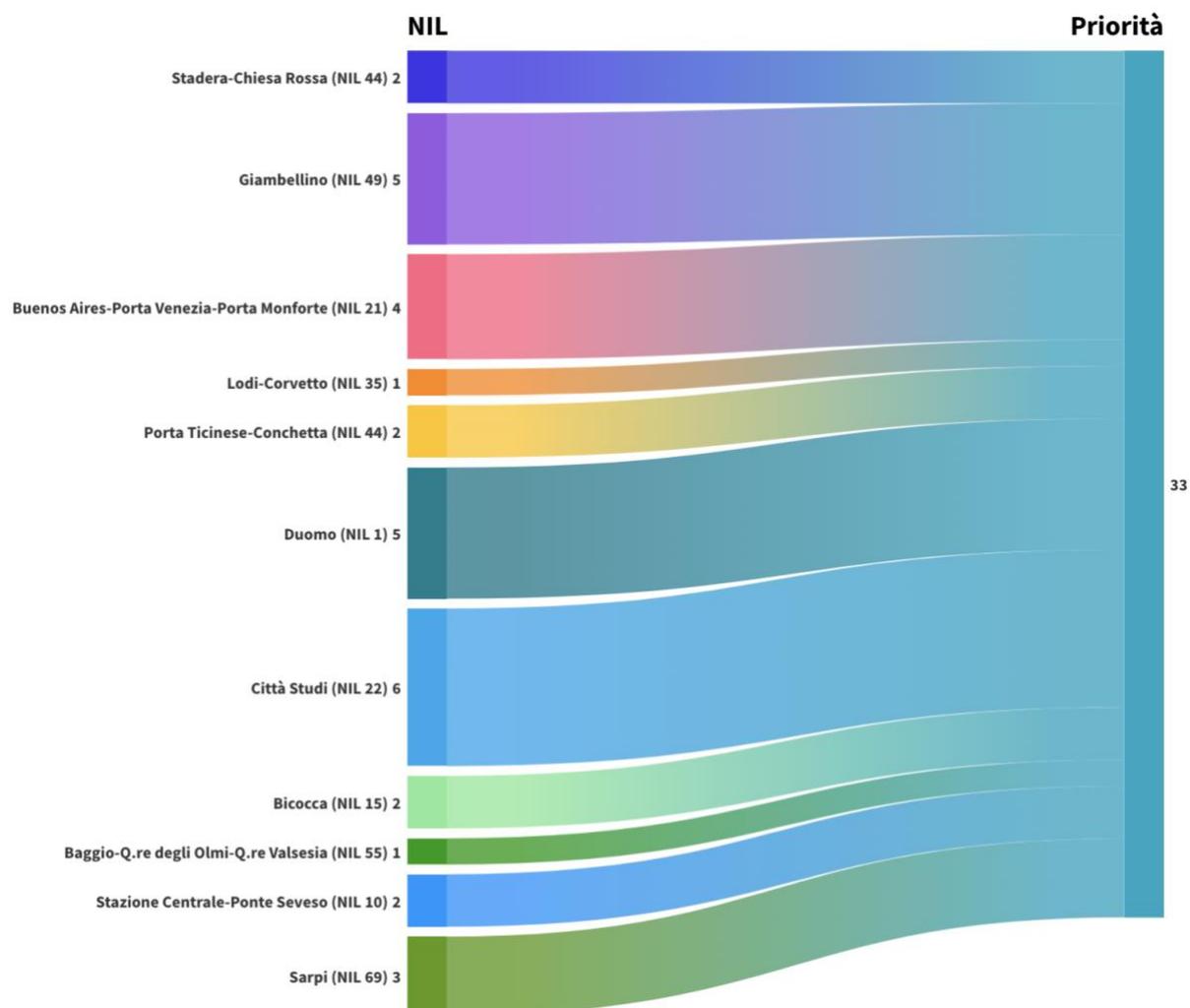


Figura 5. Grafico che riporta in quali NIL è stata votata la priorità "Trasformazioni fisiche dello spazio urbano". Lo spessore delle linee è legato al numero più o meno elevato di voti.

Per migliorare la sicurezza e la vivibilità dei quartieri alcune partecipanti hanno ritenuto prioritario agire sulla trasformazione dello spazio pubblico, soprattutto a livello di infrastrutture, dotazioni e arredo urbano.

Innanzitutto, si è proposto di potenziare **l'illuminazione** nelle aree considerate più critiche e installare arrotondamenti agli angoli delle strade per eliminare i punti ciechi, interventi secondo alcune partecipanti essenziali per aumentare la sicurezza e la percezione di sicurezza perché si ritiene che una migliore illuminazione riduca le aree di oscurità dove possono verificarsi attività illecite, mentre l'eliminazione dei punti ciechi permette un aumento del senso di controllo

sull'ambiente circostante. Inoltre, si ritiene importante migliorare la gestione dei cantieri percepiti come insicuri in quanto ostruiscono la visibilità, inficiano la camminabilità e si accompagnano a una sensazione di “abbandono” e degrado. Inoltre, per ciò che riguarda gli interventi su suolo pubblico, una delle proposte emerse è quella dell'implementazione di fotocellule luminose in prossimità dei dossi e l'adeguamento della pavimentazione, viste come soluzioni per ridurre l'eccesso di velocità e migliorare la sicurezza stradale e, al contempo, aumentare la percezione di sicurezza delle donne.

Un altro aspetto su cui agire, secondo alcune partecipanti, è l'aumento e la manutenzione delle **piste ciclabili** e il miglioramento della segnaletica stradale per garantire la sicurezza degli spostamenti in bicicletta: come già detto, la possibilità di spostarsi in bici in modo sicuro rappresenta un'opzione di mobilità alternativa che riduce la dipendenza dai mezzi pubblici o dagli spostamenti a piedi in aree potenzialmente pericolose.

Inoltre, la riqualificazione di edifici abbandonati per usi comunitari, la creazione di più aree giochi per bambini/e e ragazzi/e, le pedonalizzazioni e l'introduzione di Zone 30 sono tutte misure che renderebbero gli spazi pubblici più frequentati e vivaci, creando un **ambiente più presidiato** e sicuro e aumentando la sicurezza percepita.

Anche l'attrezzamento e il miglioramento estetico delle **aree cani** è considerato utile per aumentare la vivibilità di alcuni quartieri, che contribuisce alla cura e pulizia e aumenta il senso di ordine, tutti fattori che a loro volta migliorano la percezione di sicurezza.

In generale, si è parlato di adottare un'attenzione maggiore **all'accessibilità a 360°** a livello di infrastrutture (marciapiedi, rampe, barriere architettoniche, piste ciclabili, ecc.) e arredo urbano (aree giochi per diverse fasce d'età e condizione, panchine, luoghi aperti ma coperti, ecc.), progettando spazi pubblici con un approccio inclusivo e con un'attenzione ad utenze fragili (in primis, con difficoltà visive o motorie), ad esempio con rampe e percorsi tattili, attraversamenti pedonali sicuri anche per chi ha mobilità ridotta e semafori acustici.



ATTORI DA COINVOLGERE:

Comune di Milano (Assessorato alla Mobilità, Assessorato all'Ambiente e Verde, Assessorato al Decentramento, Quartieri e Partecipazione, Servizi Civici Generali, Assessorato alla Rigenerazione Urbana), Consiglio Comunale, Municipi, Delegata del Sindaco alle Pari opportunità di genere, Delegato del Sindaco per le Politiche sull'accessibilità, Amsa, Consulta persone con disabilità, Consulta Cittadina per la Mobilità Attiva e per l'Accessibilità.

AZIONI CITTADINE

In alcune discussioni le partecipanti hanno proposto alcune azioni specifiche e realizzabili che i cittadini e le cittadine possono intraprendere in prima persona per migliorare la sicurezza e la vivibilità dei quartieri.

In primo luogo, è emersa l'importanza di creare e supportare reti e servizi di cittadinanza attiva dedicate al monitoraggio e alla vigilanza. In Stazione Centrale-Ponte Seveso si è suggerito di istituire una rete di segnalazione supportata dall'amministrazione comunale, con iniziative simili ai City Angels del Volontariato di Strada o Donnexstrada. Legato a ciò, si è evidenziata l'importanza di valorizzare ancor di più il potenziale d'azione dei Punti Viola – reti di esercizi commerciali aperti al pubblico, sensibilizzati e formati contro la violenza di genere e per la sicurezza in strada delle persone, sempre promossi da Donnexstrada - rendendoli più proattivi nel rafforzare la coesione territoriale (tema emerso, in particolare, rispetto al Punto Viola di via Mauro Macchi in Stazione Centrale-Ponte Seveso).

La partecipazione in prima persona a corsi di autodifesa è stata un'altra proposta frequente, con l'idea di dislocarli nei vari Municipi per aumentarne l'accessibilità, come evidenziato dalle discussioni in Stazione Centrale-Ponte Seveso, Bicocca e Porta Ticinese-Conchetta. Sebbene in linea generale le partecipanti si siano trovate concordi sul fatto che i corsi di autodifesa possono essere utili per sentirsi più sicure e autonome, diverse hanno anche sottolineato alcuni limiti dello strumento, tra cui il fatto che non si sa come si reagisce nel momento in cui ci si trova effettivamente in pericolo. Si è detto anche che per diminuire il senso di paura si dovrebbe socializzare maggiormente e aiutarsi a vicenda. Per diverse partecipanti è fondamentale partecipare alla vita e alle attività di quartiere per creare reti di fiducia con il vicinato, poiché attraverso l'altruismo e la collaborazione interna alle comunità si può migliorare il senso di sicurezza. A questo proposito, si è suggerito che sarebbe utile diffondere il gesto per segnalare che si è vittime di violenza e scambiarsi consigli sulle strategie da adottare per difendersi.

Un contributo attivo che la cittadinanza si sente di poter dare, inoltre, concerne l'attivazione di reti cittadine votate alla socializzazione e al rafforzamento del tessuto sociale del quartiere. Alcune partecipanti hanno proposto di attivare reti online come "Social Street" per aumentare la comunicazione positiva delle esperienze già attive; altre persone hanno suggerito di avviare azioni dal basso, come petizioni per promuovere una migliore vivibilità del quartiere o eventi e iniziative negli spazi pubblici che facciano vivere maggiormente e più attivamente il quartiere (come la "Musical Mass" e la marcia della Pace proposte durante la discussione a Lodi-Corvetto). In generale, la socializzazione e l'aiuto reciproco sono stati indicati come metodi per ridurre il senso di paura. Alcune partecipanti, in particolare durante le discussioni di Buenos Aires-Porta Venezia-Porta Monforte, Giambellino e Porta Ticinese-Conchetta, hanno però segnalato come la presenza di forti reti associative di per sé non sempre basti, ma debba essere supportata dalla pubblica amministrazione affinché tali reti possano rimanere attive e lavorare efficacemente nei quartieri.

INDICAZIONI STRATEGICHE

Dopo anni di forte crescita immobiliare e attrattività internazionale la città di Milano sta attraversando una fase di crisi, in cui l'insicurezza diffusa soprattutto fra le ragazze e le giovani donne, sono un segnale allarmante. Moltissime addirittura rinunciano a uscire di casa la sera e la notte a causa della paura che provano nell'attraversare da sole la città. Sebbene il timore non sia supportato da dati sull'effettiva pericolosità dello spazio pubblico, l'assenza dei loro corpi dalle strade a causa della paura è un problema per tutti. Perché senza le donne lo spazio pubblico diventa effettivamente più pericoloso.

Come possiamo immaginare e progettare città che siano accoglienti per tutti i corpi, a tutte le ore del giorno e della notte? A partire dalle indicazioni emerse dagli incontri di ascolto delle donne nei quartieri il seguente testo ha l'obiettivo di sistematizzare le indicazioni emerse in forma di indicazioni strategiche al fine di fornire un'evidenza sulla quale costruire politiche pubbliche e progetti specifici utili al raggiungimento degli obiettivi emersi.

Non solo dal processo partecipativo x *STRADA + LIBERE* ma anche a partire da diverse esperienze di coinvolgimento di gruppi femminili in relazione al tema della percezione di (in)sicurezza, emergono chiaramente alcune indicazioni che, in termini generali, possono orientare l'approccio allo spazio pubblico. Come emerso dal report generale ma anche e soprattutto dai singoli report dei gruppi di ascolto, uno dei problemi principali è dato dalla presenza di aree caratterizzate da profondo degrado (estetico e/o socio-economico), in stato di abbandono o sotto-valorizzate. È dunque essenziale prevedere **processi di riqualificazione e di riattivazione** di tali aree e, per fare ciò, è importante dare credibilità all'expertise della vita quotidiana delle persone che abitano i quartieri, e dunque attivare **processi partecipativi** con persone di vario genere, età ed estrazione sociale in modo da ripensare lo spazio sulla base dei bisogni effettivi del quartiere.

Ripensare fisicamente lo spazio pubblico è un'occasione per rendere effettive piazze quei luoghi che oggi sono interamente dedicati alle automobili, sia per permettere la loro mobilità che la loro sosta. In questo senso, l'utilizzo dell'automobile privata andrebbe disincentivato, anche e soprattutto mediante una **maggiore cura dei marciapiedi, delle rampe, delle piste ciclabili**, affinché spostarsi in città sia davvero un'attività inclusiva e la mobilità dolce diventi primaria. Importante a tal fine è inibire il parcheggio abusivo e in generale ridurre il numero dei parcheggi in favore di uno spazio pubblico più accogliente e ben progettato.

Per favorire la mobilità a basso impatto è determinante inoltre migliorare la **rete di trasporto pubblico** in alcune aree più marginali della città, prevedendo non solo la riattivazione del servizio di Radiobus (che tuttavia necessiterebbe di una campagna comunicativa più estesa) ma anche l'estensione dei tragitti affinché le periferie siano collegate tra loro, così come la possibilità di fermate a chiamata nelle ore notturne (utili a ridurre il tratto a piedi fino al luogo di destinazione). Non solo le infrastrutture, ma fondamentale risulta la **manutenzione e la cura degli spazi**, anche mediante la partecipazione e il coinvolgimento attivo della cittadinanza attraverso Patti di collaborazione o altri tipi di accordi (orti urbani, adotta un albero, ecc.).

La riformulazione fisica dello spazio può avvenire anche attraverso progetti "leggeri" di **urbanistica tattica**, utili a dare forma a nuovi utilizzi della città, e al contempo a mostrare la potenzialità di tali luoghi. L'urbanistica tattica (*Piazze aperte*) sarebbe ulteriormente efficace se venisse declinata coinvolgendo target specifici, in particolare ragazze e donne, anche migranti,

per incentivare la loro presenza fuori dallo spazio domestico e rendere in questo modo lo spazio pubblico più sicuro.

Riattivare lo spazio pubblico significa rivitalizzarlo mediante la presenza di servizi, attività culturali e commerciali, iniziative aggregative (anche a cura del terzo settore), che possano garantire l'**inclusività** e l'**interculturalità**, e al contempo che non si basino unicamente sul consumo di alcol.

Milano si caratterizza per molteplici **risorse già presenti** sul territorio e tuttavia **poco valorizzate** nella loro natura. Tra queste, sono di particolare interesse le **aree verdi ai margini della città**, spesso difficilmente raggiungibili con la mobilità dolce o con i mezzi pubblici, e peraltro poco frequentati/frequentabili nelle ore serali e notturne a causa della scarsa, e spesso assente, illuminazione pubblica. L'utilizzo delle aree verdi in questi orari può essere incentivato naturalmente attraverso una progettazione illuminativa specifica, ma anche attraverso l'utilizzo di questi luoghi per eventi pubblici, quali concerti, incontri pubblici, attività sportive, eccetera.

Un'altra tipologia di luogo pubblico particolarmente problematica per la percezione di sicurezza, anche in questo caso soprattutto nelle ore notturne, sono i **sottopassaggi**. Attingendo anche da esperienze sviluppate all'estero, tali luoghi possono essere occasione di riformulazione estetica, mediante progetti artistici e partecipativi, e al contempo illuminativi. In tali casi, è importante lavorare sulla **visibilità** in termini più estesi, considerando gli eventuali punti ciechi e la presenza di vie di fuga in caso di pericolo. Nelle situazioni più complesse e problematiche, si consiglia l'installazione di telecamere di sicurezza e, laddove necessario, la presenza di forze dell'ordine nelle ore notturne.

Le **aree ferroviarie** a loro volta presentano molteplici criticità, legate non solo al degrado e al tipo di frequentazioni tipiche di questi contesti, ma anche in relazione all'impatto che l'infrastruttura ferroviaria determina nel tessuto urbano. In questi casi, è importante ridurre il più possibile la presenza di muri ciechi privi di attività e di vie di fuga. Dove si offre la possibilità, è auspicabile **rivitalizzare gli spazi disponibili** (sono un esempio i magazzini raccordati sotto il sedime della Stazione Centrale) affinché permettano di rendere vive le aree dei quartieri che devono relazionarsi con la presenza della ferrovia.

Emerge una particolare problematicità, soprattutto per le donne, legata inoltre alla **presenza di cantieri** estesi e di lunga durata. A tal proposito, è importante porre maggiore attenzione nella definizione dei cantieri in relazione alla visibilità notturna (illuminazione e punti ciechi) e alla loro accessibilità anche a chi si muove in carrozzina o con un passeggino.

Relativamente all'**illuminazione pubblica**, è importante non sottovalutare il fatto che si tratta di un aspetto solo apparentemente banale (uno spazio pubblico molto illuminato non sempre è migliore); per questa ragione risulta auspicabile il coinvolgimento di professionalità specifiche, che possano garantire progetti di illuminazione dello spazio pubblico capaci di rispondere a molteplici bisogni (la percezione di sicurezza, la presenza della fauna nelle aree verdi, la mobilità).

Relativamente agli aspetti più legati al fronte della coesione sociale, è importante non perdere di vista che spesso le condizioni di disagio e insicurezza sono il risultato di scelte relative all'idea di città che si vuole perseguire e che hanno conseguenze rispetto a chi viene agevolato e chi viene escluso. In questo senso è evidente, osservando il processo di trasformazioni urbane degli ultimi

15 anni, che Milano abbia scelto la strada dell'internazionalizzazione e dell'attrattività di capitali esteri come chiave del proprio sviluppo. Tale scelta necessita di accompagnarsi a **politiche di redistribuzione di valore**, attivazione delle specificità locali e politiche di integrazione delle marginalità se non si vuole andare in contro a una città a tutti gli effetti elitaria ed escludente.

Ne è una chiara dimostrazione il forte processo di **gentrificazione** che diverse aree di Milano stanno attraversando come risultato delle forti pressioni immobiliari. Allo stesso tempo l'internazionalizzazione ha spesso come contropartita processi di **turistificazione** di alcune zone della città, che pertanto perdono le proprie specificità locali e la dimensione di vicinato in favore di un'offerta tutta rivolta al target turistico e, di conseguenza, anche il presidio spontaneo che i residenti offrono con la propria presenza. In queste zone, fortemente soggette a fenomeni di **movida** (intesa come forma di aggregazione sociale intensa basata per lo più sul consumo di alcol), spesso il sovraffollamento e la mancanza di una forte comunità locale dà luogo a episodi di molestie, aggressioni e **incuria dello spazio collettivo**. Viceversa, altre aree più periferiche e non soggette a tali processi vengono dimenticate; in queste aree hanno luogo processi di **desertificazione** sociale e culturale, in cui a prevalere sono il senso di abbandono e desolazione.

Per far fronte a tali dinamiche, anzitutto, senza una chiara **politica sulla casa** che ne garantisca l'accesso alle fasce più deboli della popolazione, è difficile immaginare processi di integrazione realmente efficaci. Al contempo è necessario costruire progetti di **integrazione sociale e culturale** che si rivolgano alle fasce più svantaggiate della popolazione (gruppi sociali a basso reddito, comunità straniere, minoranze) mediante l'attivazione di servizi specifici e iniziative che sappiano guardare a tali soggettività come risorse in termini di ricchezza e diversità culturale. In primo luogo, per poter intercettare un pubblico più eterogeneo e garantire l'accessibilità anche a chi ha difficoltà nella lettura della lingua italiana è importante comunicare le iniziative di pubblico interesse in più lingue, particolarmente le lingue delle comunità più numerose negli specifici quartieri.

È necessario, in tal senso, immaginare **attività pubbliche rivolte ai più giovani**, particolarmente appartenenti a gruppi marginalizzati, permettendo loro di esprimere voce e protagonismo, con particolare attenzione a soggettività con background migratorio; un esempio virtuoso in tal senso è il CIQ - Centro Internazionale di Quartiere al Corvetto in cui le comunità straniere non sono tanto destinatarie passive di un servizio quanto piuttosto attivatrici di comunità. Nei casi di particolare problematicità, è importante prevedere un supporto psicologico a loro dedicato. Al contempo un maggior protagonismo di **donne** di differenti età, estrazioni sociali e culturali nella definizione e attivazione dello spazio pubblico, emerge come una strategia efficace per contrastare comportamenti prevaricanti da parte del genere maschile e favorire pratiche di **condivisione e mutuo sostegno**.

In alcuni quartieri in particolare, molte analisi, ricerche e progetti sono stati sviluppati negli scorsi anni, sia in ambito accademico che dal terzo settore (San Siro è un caso emblematico); in casi come questi, è importante mettere a sistema ciò che già è stato sviluppato e attivare progettualità nuove che tengano conto dei risultati raggiunti dalle attività già svolte in questi contesti.

Valorizzare le reti di cittadinanza attiva, la presenza del terzo settore e, in generale, supportare la nascita e lo sviluppo di reti tra associazioni locali è un'attività fondamentale per garantire la vitalità dei quartieri. In questo senso, è importante che l'ente pubblico si ponga a supporto di tali realtà

offrendo spazi di confronto e in generale valorizzando lo sforzo messo in campo dall'attivazione spontanea come risorsa collettiva.

CONCLUSIONI

Il presente report ha voluto restituire una panoramica generale di quanto emerso dai quindici incontri organizzati nell'ambito del percorso partecipativo di ascolto x STRADA + LIBERE. Ascoltare le donne per una Milano più sicura, promosso dal Comune di Milano e realizzato in collaborazione con Avventura Urbana e Sex & the City. Gli incontri hanno avuto l'obiettivo di esplorare il tema della sicurezza nello spazio pubblico (reale e percepita) insieme alle donne e alle soggettività queer milanesi, per far emergere la "polifonia" delle voci ascoltando e raccogliendo i racconti di persone di vari quartieri, età, estrazioni sociali, nazionalità, background socioculturale ed economico.

Complessivamente, i quindici incontri hanno rivelato temi molto significativi sulla sicurezza percepita dalle residenti nei vari quartieri di Milano, conferendo al progetto un valore importante sia per le partecipanti sia per l'amministrazione pubblica. Le informazioni raccolte in questo report generale, così come quelle dei report individuali, offrono numerosi spunti di riflessione su temi diversificati in relazione alla percezione di sicurezza. Sono emerse questioni urbanistiche specifiche, considerazioni culturali ed esperienze personali di donne che vivono uno spazio pubblico talvolta ostile.

Come già sottolineato, è però essenziale che questa iniziativa non si concluda in sé ma che sia solo l'inizio di un percorso di ascolto, costante e continuativo, affinché si mantenga aperto un dialogo con la cittadinanza, particolarmente quella di genere femminile. Tale confronto permetterà all'amministrazione pubblica di avere informazioni, contenuti, desiderata fondamentali per progettare una città che risponda alle esigenze di tutte e tutti, e per promuovere una cultura di cittadinanza attiva, di mutuo supporto e di cura dello spazio pubblico.

Per affinare ulteriormente il processo partecipativo, potrebbe essere interessante valutare la possibilità di organizzare momenti di ascolto con target specifici, con ragazze più giovani, donne anziane, donne migranti, e altre categorie che sono state solo parzialmente coinvolte finora. Questo permetterebbe di ottenere una lettura più approfondita e intersezionale delle esperienze di vita quotidiana nella nostra città, garantendo risposte più mirate e inclusive ai diversi bisogni delle donne.

Questo report rappresenta dunque un punto di partenza, e non tanto un punto di arrivo. Il percorso avviato con X STRADA + LIBERE ha messo in luce esigenze concrete e diversificate, indicando la direzione per interventi futuri. L'auspicio è che questo dialogo continui, integrando sempre più voci per costruire insieme una Milano realmente sicura e inclusiva per tutte e tutti.