

L'urbanistica nella prospettiva di genere. Alcuni spunti di riflessione*

di Gabriele Torelli

SOMMARIO: 1. L'urbanistica "di genere": le critiche al modello tradizionale di città. – 2. Le proposte dell'urbanistica di genere. – 3. I limiti della "città di prossimità" nel filtro di genere, tra presupposti opinabili e rischio di "ghettizzazione" delle donne. – 4. Urbanistica di genere e sicurezza. – 4.1. Il presidio del territorio nella gestione degli spazi pubblici. – 4.2. La rimodulazione degli spazi pubblici. – 5. Il (talora necessario) coinvolgimento dei poteri sovracomunali: verso il "governo del territorio di genere"?

1. L'urbanistica "di genere": le critiche al modello tradizionale di città

L'urbanistica "di genere" è una branca della pianificazione che sta trovando seguito nel dibattito tra architetti, urbanisti e sociologi, giungendo in modo fisiologico anche all'attenzione del giurista¹.

Il tema non è nuovo, perché da alcuni anni è oggetto di analisi in alcune realtà europee (Vienna, Berlino e, più recentemente, Barcellona e Milano, solo per citare gli esempi più noti)², che si sono poste l'obiettivo di pianificare la città secondo una prospettiva diversa da quella tradizionale affermatasi nel secolo passato, specialmente in Europa e in Nord America³.

* Il lavoro consiste nello sviluppo dell'intervento "Una visión al urbanismo desde una perspectiva de género", all'interno del convegno "La incorporación de la perspectiva de género al régimen y las actividades del sector público local", tenutosi presso l'Università di Santiago de Compostela il 25 maggio 2022.

¹ Per i vari riferimenti, si rinvia alle note successive del lavoro, perché si è ritenuto preferibile individuare puntualmente per ciascuna tematica le relative fonti.

² Sul punto, si vedano le considerazioni dell'ordine degli architetti di Milano, consultabili alla pagina web <https://ordinearchitetti.mi.it/it/formazione/eventi-formativi/verso-unurbanistica-di-genere-milano-vienna-e-barcellona>. Inoltre, con specifico riferimento alla città catalana, si rinvia alla delibera del Consiglio comunale di Barcellona del 22 marzo 2017 rubricata "Mesura de govern Urbanisme amb perspectiva de genere. L'urbanisme de la vida quotidiana", consultabile alla pagina web https://ajuntament.barcelona.cat/dones/sites/default/files/documentacio/mesuradegovernurbanismeigenere_220317.pdf.

³ Per una lettura dei principi fondamentali dell'urbanistica nella prospettiva giuridica, i rinvii sarebbero incredibilmente numerosi. Per esigenze di sintesi e senza pretese di completezza, si rimanda ai lavori che appaiono più significativi in quanto di prospettiva generale, tra cui P. STELLA RICHTER, *Profili funzionali dell'urbanistica*, Milano, 1984 e, più recentemente, dello stesso A., *Diritto urbanistico*, Milano, 2018; M.A. BARTOLI e A. PREDIERI, *Piano regolatore* (voce), in *Enc. dir.*, vol. XXXIII, Milano, 654 ss.; M.S. GIANNINI, *Pianificazione* (voce), *ibidem*, 629 ss.; P. URBANI, *Urbanistica* (voce), in *Enc. dir.*, vol. XLV, Milano, 1992, 868 ss.; G. SCIULLO, *Pianificazione territoriale ed urbanistica* (voce), in *Dig. disc. pubbl.*, vol. XI, Torino, 1996, 135 ss.; G. MORBIDELLI, *Pianificazione territoriale ed urbanistica* (voce), in *Enc. giur.*, vol. XXXIII, Roma, 1990. Nella prospettiva dell'urbanista, G. ASTENGO, *Urbanistica*, in *Enciclopedia universale dell'arte*, vol. XIV, Venezia, 1966, 541 ss. In ultimo, si rinvia alla recentissima voce bibliografica di A. BARTOLINI, *Urbanistica*, in *Enc. dir.*, Milano, 2022, 1260 ss.

È da questa idea che muove e sviluppa le proprie peculiarità l'urbanistica di genere, da intendersi quale un nuovo approccio alla pianificazione delle aree urbane, che mira ad attuare una cesura netta con il passato, promuovendo un modello pianificatorio capace di considerare ed includere i differenti bisogni e necessità tra i generi⁴, contribuendo a migliorare la vita quotidiana di quei soggetti – ovvero le donne – che gli strumenti urbanistici hanno storicamente trascurato⁵. Infatti, l'urbanistica di genere intende evidenziare, e porre rimedio, al fatto che la pianificazione delle città abbia sinora riflesso le disparità tra uomini e donne caratterizzanti la nostra società⁶; in base a questa teoria, le aree urbane sono state ordinate in modo razionale, al fine di facilitare gli spostamenti casa-lavoro dell'uomo lavoratore e capo-famiglia, con l'effetto che gli spazi urbani sono stati ottimizzati per le esigenze e prerogative (quasi esclusivamente) maschili, tralasciando se non del tutto ignorando le “esigenze” delle donne (concetto sul quale si spenderà qualche considerazione *infra*, par. 3)⁷. È un esempio paradigmatico in tal senso quello dei c.d. “quartieri-dormitorio” costruiti negli Stati Uniti nel primo dopoguerra, a cavallo tra la fine degli anni Quaranta e i primi anni Cinquanta del Novecento, ma poi diffusisi anche in diversi contesti europei, concepiti come comode zone residenziali e rifugio dal quotidiano stress della città per l'uomo lavoratore, ma che al contempo rappresentavano una sorta di “*hortus conclusus*” per le casalinghe, costrette a vivere gran parte delle proprie giornate in spazi distanti dalle aree della città destinate alle attività produttive ed ai momenti di socialità⁸. Le difficoltà di spostamento ed una rete di mobilità pubblica spesso sottodimensionata, o comunque non sufficientemente sviluppata, precludevano stimoli ed occasioni lavorative, rallentando di fatto il processo di emancipazione femminile⁹.

⁴ Tra le esponenti delle scienze architettonico-urbanistiche che si sono recentemente occupate del tema, si rinvia alle osservazioni di F. ANDREOLA, *Uno sguardo di genere sulla città*, in www.dite-aisre.it/uno-sguardo-di-genere-sulla-citta/, 19 aprile 2022; A. MUZZONIGRO, *City of care: la cura al governo della città*, *ibidem*; E. PEROTTI, *Strumenti tradizionali per spazi innovativi: laboratori e prospettiva di genere*, *ibidem*; A. GIURI, *Spazio simbolico e rappresentazione dei generi nella città*, *ibidem*.

⁵ Una denuncia datata sulla secondarietà della figura femminile nella società veniva riportata da S. DE BEAUVOIR, *Il secondo sesso*, trad. di R. CANTINI e M. ANDREOSE, Milano, 1969.

⁶ La disparità di trattamento tra uomini e donne, che si riflette nel settore dell'urbanistica, è denunciata da C. CRIADO PEREZ, *Invisibili*, Torino, 2020, trad. di C. Palmieri.

⁷ A. MUZZONIGRO, *City of care: la cura del governo della città*, cit., *passim*.

⁸ Un'analisi sulla situazione statunitense è svolta da D. HAYDEN, *What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work*, in *Sign-Journal of Women in Culture and Society*, 1980, n. 5, trad. di F. Bottini, *Per una città non sessista*, in www.cittaconquistatrice.it/per-una-citta-non-sessista-1980/.

⁹ Sul problema della mobilità quale presupposto dell'emancipazione della figura femminile, si rinvia all'interessante studio di Civitas, dal titolo *Smart choices for cities: Gender equality and mobility: mind the gap!*, consultabile in https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf. Per una analisi sul rapporto tra mobilità e genere, anche con riferimento ai trasporti pubblici, R. PAOLETTI e S. SANSONETTI, *Uno sguardo di genere sulla mobilità*, in www.ingenera.it/articoli/uno-sguardo-di-genere-sulla-mobilita, 24 febbraio 2022. Secondo una lettura delle scienze economiche, il rapporto tra infrastrutture e

Le feroci critiche al modello tradizionale di urbanistica sono state dunque incentrate sul fatto che l'uso della città sarebbe stato costruito sui compiti e bisogni riservati agli uomini (attività economico-lavorative e svago su tutti)¹⁰, senza dedicare sufficienti attenzioni ai compiti in passato svolti esclusivamente dalle donne e che, malauguratamente ancora oggi, sono per lo più svolti dalle stesse, quali la cura dei figli e delle attività domestiche¹¹, per il cui espletamento sono necessari spostamenti brevi a livello di quartiere¹².

Diversamente, un corretto approccio alla pianificazione urbanistica dovrebbe riconsiderare la costruzione di spazi pubblici e collegamenti nella città sotto altre lenti, prestando attenzione non solo alla graduale emancipazione femminile, ma anche agevolando l'affermazione delle donne nel mondo lavorativo, così da rimuovere quelle barriere che rendono ancora difficoltosa la conquista di una posizione apicale: infatti, sebbene la situazione attuale sia certamente più felice rispetto al passato, il percorso verso una effettiva parità di genere nell'ambito del riconoscimento e del prestigio socio-lavorativo non può dirsi ancora compiuto¹³.

Tanto premesso, è bene a questo punto esaminare se, ed eventualmente in che modo, la pianificazione urbanistica possa offrire gli strumenti necessari per raggiungere questi obiettivi, disegnando una città (anche) a "dimensione femminile", secondo una prospettiva che rappresenterebbe dunque una naturale evoluzione degli studi sulla *smart city* – intesa come città costruita attorno alle esigenze e ai diritti degli utenti – su cui la letteratura giuridica si è già ampiamente espressa nel recente passato¹⁴.

mobilità, da un lato, e profili produttivi dall'altro, è descritto da C. BOGNETTI, *Infrastrutture*, in *Enc. delle scienze soc.*, vol. IV, Roma, 1994, 720 ss.

¹⁰ Del resto, anche T. BONETTI, *Il diritto del "governo del territorio" in trasformazione. Aspetti territoriali e sviluppo economico*, Napoli, 2011, evidenzia come, nell'ultima parte del secolo scorso e nel primo decennio degli anni 2000, il diritto urbanistico si sia sviluppato preminentemente nell'ottica di promuovere lo sviluppo economico delle nostre città. Sul tema, in precedenza, anche G. CAIA, *Governo del territorio e attività economiche*, in *Dir. amm.*, 2003, 707 ss.

¹¹ L'affermazione secondo la quale le donne svolgono ancora oggi con più frequenza rispetto agli uomini compiti di cura della casa e della famiglia è uno dei presupposti da cui parte il ragionamento della stessa L. KERN, *La città femminista. La lotta per lo spazio in un mondo disegnato da uomini*, Roma, 2021, trad. di N. PENNACCHIETTI. Emblematici i passaggi in cui l'A. esemplifica il proprio pensiero sottintendendo che le attenzioni per i bambini siano tuttora appannaggio (quasi) esclusivo delle donne.

¹² Sono di questo avviso F. ANDREOLLA e A. MUZZONIGRO, *Milano Atlante di genere di genere*, Milano, 2021, *passim*.

¹³ La situazione a livello globale dello svantaggio femminile nel mondo del lavoro è ben descritta e documentata dal report dell'*International Labour Organization*, intitolato *Women at work*, che offre interessanti spunti di analisi. Il documento è consultabile all'indirizzo web ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/-publ/documents/publication/wcms_457317.pdf.

¹⁴ Sulla *smart city* la letteratura è copiosa. Senza pretese di completezza, tra i contributi più significativi si ricordano E. CARLONI, *Città intelligenti e agenda urbana: le città del futuro, il futuro delle città*, in *Munus*, 2016, 235 ss.; E. CARLONI e M. VAQUERO PINEIRO, *Le città intelligenti e l'Europa. Tendenze di fondo e nuove strategie di sviluppo urbano*, in *Ist. fed.*, 2014, 865 ss.; R. FERRARA, *The smart city and the*

Saranno dunque esaminate in modo più concreto le proposte dell'urbanistica di genere, per poi valutarne le possibili modalità di attuazione sul piano giuridico, soffermandosi sulle principali problematiche.

2. *Le proposte dell'urbanistica di genere*

Nella prospettiva sin qui brevemente descritta, il nuovo approccio strategico alle politiche urbane può ricondursi al modello del “*gender mainstreaming*”, inteso come complesso di processi e politiche finalizzati ad eliminare le differenze di genere¹⁵; rientra, pertanto, a pieno titolo nel novero anche la funzione pianificatoria, rivolta a ridisegnare gli spazi urbani secondo una progettualità che intende garantire pari opportunità tra donne e uomini attraverso la trasformazione del tessuto urbano, così da eliminare le disuguaglianze di genere¹⁶ sopra indicate nel diritto a vivere la città¹⁷.

Per evitare il rischio che gli intenti rimangano parole evanescenti, occorre considerare le proposte concrete del *gender mainstreaming* applicato all'ambito urbanistico. In modo forse troppo schematico ed esemplificativo nell'approccio, ma sicuramente vantaggioso in termini di chiarezza espositiva, l'urbanistica di genere si sviluppa su tre principali direttrici, ognuna delle quali rappresenta una proposta alle altrettante critiche mosse al tradizionale modello pianificatorio: la neutralità di genere per gli spazi pubblici, oggi carente; una diversa concezione dell'uso degli spazi pubblici della città, per renderli conformi alle esigenze femminili; una maggiore attenzione al tema della “sicurezza”, essendo evidenti i rischi per l'incolumità delle donne, specialmente in certi quartieri e in determinate fasce orarie¹⁸.

green economy in Europe: a critical approach, in *Dir. e proc. amm.*, 2015, 635 ss.; R. CAVALLO PERIN e G.M. RACCA, *Smart Cities for an Intelligent Way of Meeting Social Needs*, in *Le futur du droit administratif. The future of administrative law*, J.B. AUBY (diretto da), SciencesPo, LexisNexis, 2019, 431 ss.; M.G. DELLA SCALA, *Lo sviluppo sostenibile e gli strumenti del governo territoriale tra prospettive di coesione e tutela dei diritti fondamentali*, in *Dir. amm.*, 2018, 788 ss.

¹⁵ V. LOMAZZI, *Gender mainstreaming and gender equality in Europe: Policies, legislation and Eurobarometer surveys*, in *Studi di sociologia*, 2018, 23 ss.

¹⁶ Sulla cui persistenza, tra i tanti, L. FERRAJOLI, *La questione dell'uguaglianza di genere tra normativa e ineffettività*, in *Notizie di politicia*, 2021, 30 ss.; sugli stessi temi, F. BILANCIA, *La parità di genere: il lungo cammino a partire dalla decisione della Corte costituzionale del 1960*, in *Lo Stato*, 2021, 247 ss.; A. SIMONATI, *La parità di genere*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 2021, 9 ss.

¹⁷ Sul concetto di città e sulle relative opportunità offerte a favore della comunità, che vanno ben oltre i confini amministrativi del comune, tra i contributi più rilevanti, G. PIPERATA, *La città oltre il Comune: nuovi scenari per l'autonomia locale*, in *Ist. fed.*, 2019, num. spec., 135 ss.; F. CORTESE, *Dentro il nuovo diritto delle città*, in *Munus*, n.2/2016, V ss.; R. CAVALLO PERIN, *L'ordinamento giuridico della città*, in *Munus*, 2019, 365 ss.; ID., *Beyond the Municipality: the City, its Rights and its Rites*, in *Italian Journal of Public Law*, n.2/2013, 307 ss., in cui la città è definita un «hub of a plurality of networks», a cui si rinvia anche per la copiosa letteratura anglosassone. Doveroso il riferimento anche a J.B. AUBY, *Droit de la ville. An introduction*, *ibidem*, 302 ss.; F. GIGLIONI, *Le città come ordinamento giuridico*, in *Ist. fed.*, 2018, 29 ss.

¹⁸ Per tutti, A. MUZZONIGRO, *City of care*, cit., *passim*.

È intenzione di chi scrive non indugiare a lungo sulla prima criticità, non tanto per il disinteresse o la sottovalutazione del tema, quanto perché il diritto non pare francamente utile per offrire soluzioni al problema, che si presenta sotto una veste puramente “politica” più che giuridica¹⁹. Infatti, la contestazione della mancata neutralità degli spazi pubblici si basa su un uso della toponomastica eccessivamente declinata al maschile, mentre per agevolare la costruzione di una “questione identitaria” al femminile, favorendo il senso di immedesimazione delle donne negli spazi urbani, si dovrebbero intitolare un numero maggiore di vie e/o piazze a quelle che si sono contraddistinte per particolari meriti di scienza²⁰. In breve, la soluzione al problema passa da una nuova consapevolezza politico-culturale e non da una differente applicazione delle norme.

È invece diverso il ragionamento con riguardo agli altri due profili, ossia l’auspicio di creare spazi pubblici della città conformi alle esigenze delle donne e la questione “sicurezza”: in entrambe le ipotesi, infatti, la scienza giuridica sembra offrire degli strumenti per rendere, se non delle risposte certe, quantomeno degli spunti di riflessione nel tentativo di risolvere il problema della disparità di genere.

Nel prosieguo del lavoro, questi due punti verranno esaminati in modo autonomo perché – come si vedrà – i problemi sono diversi: è perciò preferibile proporre ragionamenti distinti.

3. *I limiti della “città di prossimità” nel filtro di genere, tra presupposti opinabili e rischio di “ghettizzazione” delle donne*

Le più significative proposte per la creazione di spazi pubblici della città “conformi alle esigenze delle donne” vanno nella direzione di creare una città “di prossimità”, che agevoli gli spostamenti brevi da un luogo all’altro, aggiungendo il filtro di genere al noto concetto della “città in quindici minuti”²¹, attrezzando quindi gli spazi urbani in modo tale che le donne riescano più facilmente a fruire di servizi di vicinato poiché, in modo non difforme dal passato, continuano ancora oggi ad essere culturalmente più responsabilizzate, e di conseguenza ad investire un tempo maggiore rispetto agli uomini, nella cura e gestione della famiglia²².

¹⁹ Del resto, la dottrina ha generalmente dedicato attenzioni alla toponomastica in rapporto alle vicende del bilinguismo, con particolare riferimento alla Provincia autonoma di Bolzano: cfr. G. DE VERGOTTINI, *Profili giuridici della toponomastica nella Provincia di Bolzano*, in *Dir. soc.*, 1986, 651 ss.; di recente, S. PENASA, *Bilinguismo e toponomastica: un punto fermo verso il bilanciamento tra primato della lingua italiana e tutela delle minoranze linguistiche?*, in *Le Regioni*, 2019, 249 ss.

²⁰ A. GIURI, *Spazio simbolico e rappresentazione dei generi nella città*, cit., *passim*.

²¹ È noto che il concetto è stato sviluppato dall’urbanista franco-colombiano Carlos Moreno in numerosi lavori: tra i più noti e recenti, si segnala C. MORENO et al., *Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*, in *Multidisciplinary Digital Publishing Institute (MDPI), Smart Cities*, n.4/2021, 93 ss., consultabile in <https://www.mdpi.com/2624-6511/4/1/6>.

²² Sono considerazioni di L. KERN, *La città femminista*, cit., *passim*; F. ANDREOLLA e A. MUZZONIGRO, *Milano Atlante di genere di genere*, cit., *passim*.

Favorire le attività produttive e commerciali in una prospettiva “di vicinato” richiede di rivedere l’approccio iper-razionalistico dell’urbanistica del XX secolo, basato sulla rigida zonizzazione (abbandonando dunque la già menzionata logica dei “quartieri-dormitorio”), perché il modello non sarebbe più in grado di recepire e valorizzare appieno i bisogni emergenti nelle città secondo dinamiche molto più frenetiche rispetto al passato²³. In questa rinnovata prospettiva, la pianificazione urbanistica potrebbe offrire un contributo decisivo rimodulando gli spazi della città pubblica secondo una logica di prossimità e la promozione di esercizi di vicinato che, favorendo gli spostamenti brevi, agevolerebbero la partecipazione femminile alle attività produttive e più in generale al settore del lavoro, senza imporre un allontanamento dalla zona di residenza, rendendo in questo modo conciliabili le plurime attività che le donne quotidianamente svolgono. O, da altra visuale, pare anche utile considerare il fatto che la logica dei servizi di prossimità potrebbe giovare alla parità di genere agevolando la cura della famiglia da parte degli stessi uomini.

Da qualunque prospettiva si esamini la vicenda, l’obiettivo è comunque quello di costruire spazi urbani in cui ci sia commistione fra tessuto produttivo-commerciale della città e quello residenziale.

Un interessante esempio in questo senso è rinvenibile nel nuovo piano urbanistico generale del comune di Bologna, il quale riconosce la necessità di mantenere sul territorio una presenza diffusa di piccole attività, da intendersi come esercizi commerciali e produttivi, attraverso il divieto, valevole all’interno del territorio urbanizzato, del cambio di destinazione dalla funzione produttiva e commerciale alla funzione residenziale per gli edifici con dimensione non superiore a 250 metri quadri²⁴.

Questo tipo di politiche urbane, rivolte al mantenimento delle attività di prossimità e dei pubblici esercizi/di vicinato per garantire la “vivibilità” e il “presidio sociale” del territorio urbanizzato²⁵, sono il presupposto per la creazione di quartieri residenziali multi-uso, in grado di ospitare servizi primari essenziali e, al contempo, risultare attrattivi.

²³ Alcune critiche al modello razionalistico di pianificazione sono state mosse anche da giuristi che hanno approfondito il tema della pianificazione a prescindere dalle vicende di genere: cfr. P. URBANI, *Sulla pianificazione urbanistica: modalità di acquisizione dei suoli, garanzia dei servizi pubblici e rigenerazione dei beni comuni*, in *Riv. giur. edil.*, 2019, 303 ss.; in termini ancora più netti, scrive di «fallimento» della pianificazione, F. GIGLIONI, *I regolamenti comunali per la gestione dei beni comuni urbani come laboratorio per un nuovo diritto delle città*, in *Munus*, 2016, 272 ss., spec. 277, 307, 312.

²⁴ Il riferimento è l’azione 2.2C della disciplina di piano “Favorire i servizi e le attività commerciali di vicinato”, che ha per l’appunto come obiettivo il mantenimento sul territorio di una presenza diffusa di attività commerciali e pubblici esercizi che rappresentano elementi fondamentali per la vivibilità e il presidio sociale degli spazi pubblici e privati utilizzati quotidianamente.

²⁵ Non si nasconde, tuttavia, che tale modello non è in assoluto esente da critiche. Infatti, la limitazione a trasformare in residenza un edificio con destinazione produttiva e/o commerciale dovrebbe inevitabilmente condurre ad un aumento spropositato di valore degli immobili residenziali, con conseguente “blocco” del mercato. Inoltre, le attività produttivo-commerciali non potrebbero garantire un presidio del territorio oltre l’orario di lavoro, cosa che invece chi risiede in certe zone garantirebbe proprio perché vive quello spazio nella fascia serale e notturna della giornata.

Tuttavia, nonostante siano più che condivisibili le nobili intenzioni di questo approccio, non si può fare a meno di intravedere alcuni limiti o, finanche, qualche rischio, nell'acritica applicazione dei principi sin qui esaminati.

Il ragionamento sull'urbanistica di genere – si diceva – parte dall'affermazione che occorre (ri)pianificare la città in base alle *esigenze* delle donne, là dove la creazione di servizi di prossimità e gli spostamenti brevi rappresentano il mezzo per raggiungere l'obiettivo.

Il problema diviene quello di individuare tali esigenze.

Al riguardo, emergono dei dubbi – perlomeno sul piano strettamente lavorativo – in ragione dei quali ci si chiede se abbia senso adottare un nuovo modello pianificatorio concepito attorno ai bisogni delle donne quando, per ottenere una effettiva parità di genere, sarebbe invece opportuno che questi vadano sempre più a coincidere con le necessità maschili. Cioè, raggiungere una reale situazione di parità nell'accesso al mondo del lavoro ed alle sue posizioni apicali nei vari settori dovrebbe comportare una graduale convergenza della condizione maschile e femminile nella quotidianità e la conseguente coincidenza di bisogni.

Sotto questo punto di vista, non sembra certo che la contrapposizione tra spazi basata sul genere possa arrecare benefici reali alle donne, proprio perché è opinabile il presupposto del ragionamento: la persistenza di bisogni differenti. Se le necessità devono collimare, pianificare in base al genere appare un controsenso.

Ma c'è di più.

Molti degli studi che propongono di realizzare quartieri «a misura di donna» presuppongono che le donne abbiano esigenze da “casalinga”, ovvero che “non possano sfuggire ai loro ruoli tradizionali di madri e mogli”²⁶. Evidentemente i rapporti qui citati sono funzionali a denunciare la situazione descritta, ma rimane il fatto che basano il proprio ragionamento su un profilo – quello del collegamento “donna-casalinga” – che ovviamente va modificato, eppure l'urbanistica di genere non sembra il mezzo più adeguato perché la medicina potrebbe rivelarsi più grave del male. Non pare dimostrato l'assunto secondo cui la creazione di quartieri “a misura delle esigenze femminili” sia davvero efficace nella prospettiva dell'emancipazione, potendo piuttosto originare il rischio di una “ghettizzazione” della donna, certamente agevolata nelle sue attività quotidiane e di conciliazione delle mansioni casa-lavoro, ma altrettanto sfavorita nel raggiungimento di posizioni apicali nelle aree lavorative configurabili quali “centri del potere”, che rimarrebbero appannaggio degli uomini in altri contesti cittadini.

In breve, al di là delle nobili intenzioni, un'applicazione acritica ed integrale degli auspici dell'urbanistica di genere potrebbe determinare un “effetto boomerang”, con il possibile rallentamento dell'affermazione della donna sul piano lavorativo.

Certo, si può obiettare che, a differenza degli uomini, la figura femminile è, nella

²⁶ Si v. lo studio svolto «La città sicura» svolto dall'Università di Napoli e consultabile all'indirizzo <https://www.docenti.unina.it/webdocenti-be/allegati/materiale-didattico/290277> (pag. 49). Si v. altresì <https://www.dite-aisre.it/alcune-letture-per-una-citta-inclusiva-e-femminista/>.

percezione sociale, quella chiamata ad occuparsi del “focolare”, per cui le sarebbe più difficile rispetto all’uomo allontanarsi dalla propria abitazione: ma questo è semmai un (rilevante) problema culturale e l’urbanistica di genere non pare comunque un rimedio consono, per lo meno nel lungo periodo, perché rischia di incentivare la donna a radicarsi in un certo contesto spaziale, con conseguenze negative per gli spostamenti, la crescita e l’affermazione professionale rispetto agli uomini.

Né sembra decisivo, in senso contrario, affermare che nell’attuale periodo storico, in cui l’intero globo sta ancora affrontando la crisi pandemica, le donne possano aspirare a più rapide progressioni di carriera senza spostarsi dalla propria abitazione grazie al lavoro agile (o c.d. *smart working*), divenuto noto ai più a seguito della diffusione del Covid-19²⁷ come uno degli strumenti di riorganizzazione nella fase emergenziale²⁸. Sembra ormai evidente che il lavoro agile non andrà a sostituire *in toto* lo svolgimento della prestazione in presenza, considerazione valida soprattutto per i ruoli dirigenziali, o comunque per chi riveste una posizione datoriale: costoro, infatti, difficilmente svolgeranno le proprie mansioni in modo prevalente dal luogo di dimora. Questa considerazione di buon senso è facilmente dimostrabile con riguardo alle pubbliche amministrazioni²⁹ perché le linee guida³⁰ per il ritorno presso gli uffici dei dipendenti pubblici stabiliscono all’art. 2, comma 2, lett. g), il prevalente svolgimento in presenza della prestazione, in particolare con riferimento ai «soggetti titolari di funzioni di coordina-

²⁷ Per precisione, è comunque bene rilevare che le espressioni “lavoro agile” e “smart working” sono state in effetti utilizzate come sinonimi nel linguaggio giuridico e dei media, ma entrambe si differenziano dal “lavoro da remoto”. Come specifica l’art. 6 delle linee guida del 30 novembre 2021, rubricate «Schema di Linee guida in materia di lavoro agile nelle amministrazioni pubbliche, ai sensi dell’articolo 1, comma 6, del decreto del Ministro per la pubblica amministrazione recante modalità organizzative per il rientro in presenza dei lavoratori delle pubbliche amministrazioni», infatti, il “lavoro da remoto” si distingue per l’apposizione di specifici vincoli di orario, tanto è vero che il lavoratore è soggetto ai medesimi obblighi derivanti dallo svolgimento della prestazione lavorativa presso la sede dell’ufficio, in particolare con riferimento ai tempi di connessione. Diversamente, ai sensi dell’art. 18, comma 1, l. 22 maggio 2017, n. 81 – siamo dunque in periodo pre-pandemico – il lavoro agile si caratterizza per la definizione di un accordo tra le parti, anche con forme di organizzazione per fasi, cicli e obiettivi e senza precisi vincoli di orario o di luogo di lavoro. Quest’ultima è, perciò, una tipologia di prestazione svolta senza particolari vincoli temporali, cosicché il lavoratore può organizzarsi con un buon grado di autonomia, che è stata utilizzata appositamente per regolare gli incarichi di lavoro autonomo dei professionisti. Cfr. M. BIASI, *Brevi spunti sul lavoro da remoto “post”- emergenziale, tra legge (lavoro agile) e contrattazione (“smart working”)*, in *Il lavoro e previdenza oggi*, 2021, 160 ss. Più in generale, sulle misure che hanno limitato le attività economiche per contrastare la pandemia, M. CECCHETTI, *Le limitazioni alla libertà di iniziativa economica privata durante l'emergenza*, in *Riv. AIC*, 2020, 59 ss.

²⁸ G. CORSO, *Emergenza e organizzazione*, in *P.A. Persona e Amministrazione*, n.2/2020, 13 ss.

²⁹ Per un approfondimento sulle problematiche del rapporto tra p.a. e telelavoro, G. MELIS, *Riformare l'amministrazione pubblica a partire dallo smart working*, in *Il Mulino*, 2020, 629 ss.

³⁰ Le linee guida, la cui adozione è stata prevista dall’art. 1, comma 6, del decreto del Ministro per la pubblica amministrazione dell’8 ottobre 2021, rimarranno in vigore sino alla regolamentazione che sarà inserita nei contratti collettivi nazionali di lavoro, i quali disciplineranno a regime l’istituto per gli aspetti non riservati alla fonte unilaterale.

mento e controllo, dei dirigenti e dei responsabili dei procedimenti (pt. prima, art. 2, comma 2, lett. g)»³¹. Ma analoga considerazione dovrebbe valere anche con riferimento al settore privato, ricordando che l'art. 18, l. 22 maggio 2017, n. 81, cioè la prima normativa organica che si è occupata di regolare il lavoro agile quale “modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato”, sottintende che il datore non possa fruirne se non in modo residuale³².

Tutto quanto ritenuto, preme chiarire che non è intenzione contestare il modello della “città in 15 minuti” né la costruzione di un'urbanistica strutturata sulla logica dei servizi di prossimità e sugli spostamenti brevi, soprattutto dopo quanto accaduto a seguito della diffusione della pandemia: al contrario, si ritiene che la creazione della città della “prossimità” e le varie considerazioni sin qui svolte siano utili a prescindere dal genere, in una logica di sostenibilità ambientale e territoriale, la quale ha però poco a che vedere con l'affermazione della donna.

Piuttosto, per motivi di perequazione di genere, sembrerebbe più utile intervenire su altri settori, come ad esempio il sostegno alla paternità per i figli, gli incentivi al lavoro femminile, la parità di salario, la non discriminazione sui luoghi di lavoro, o ancora una maggiore tutela a livello contrattuale per le donne in caso di gravidanza.

Se l'acritica applicazione del modello dell'urbanistica di genere non convince appieno con riguardo all'ambito lavorativo per presupposti ritenuti (in parte) opinabili e, soprattutto, per i rischi di ghetizzazione della figura femminile, altri ragionamenti possono invece proporsi sul rapporto tra, da un lato, la rimodulazione degli spazi e la mobilità cittadina e, dall'altro, la tutela della sicurezza delle donne.

4. *Urbanistica di genere e sicurezza*

I lavori delle scienze urbanistico-architettoniche già sopra citati motivano la necessità di promuovere l'urbanistica di genere anche attraverso una nuova concezione della mobilità *nella* (e verso la) città per assicurare alle donne maggiore sicurezza per la propria incolumità psico-fisica, troppo spesso compromessa da crimini che, non di rado, presentano anche un livello di efferatezza elevato³³.

Nel filtro dell'urbanistica di genere, promuovere la sicurezza significa avanzare diverse proposte.

Tra queste, si può innanzitutto segnalare l'idea di potenziare il trasporto pubblico locale in modo da garantire alle donne la possibilità di spostarsi agevolmente ed in tempi relativamente brevi tra le varie zone della città, diminuendo

³¹ È possibile consultare il testo delle linee guida sul ritorno in presenza dei dipendenti pubblici (in particolare incentivata per i dirigenti) e sulla regolazione della prestazione tramite telelavoro al seguente indirizzo web: <https://www.funzionepubblica.gov.it/sites/funzionepubblica.gov.it/files/lineeguidalavoroagile.pdf>.

³² E. BALLETTI, “*Smart working*” e pari opportunità, in *Il diritto del mercato del lavoro*, 2021, 487 ss.

³³ Si fa riferimento, tra gli altri, agli scritti indicati alla nota 4.

il rischio di subire negli spazi pubblici – ed in particolare nelle ore notturne – disturbi e/o approcci sgraditi, che potrebbero finanche eccedere in comportamenti pericolosi per l'incolumità, se non in violenza fisica³⁴. Dunque, l'affermazione secondo cui “la città che riduce le distanze, che considera principalmente l'uso di mezzi [...] sia dal punto di vista dei tempi sia dei luoghi, è una città più vicina alle donne”³⁵ si basa sul presupposto che il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale configuri in sé un modello da seguire per rendere la città più “a misura di donna”.

La premessa è fondata se finalizzata ad evitare l'attraversamento in solitaria di aree urbane note per essere insicure, specialmente di notte. Tuttavia, l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico non è necessariamente sicuro, perché al suo interno possono verificarsi delle molestie, ipotesi purtroppo nota e non così infrequente, come tristemente documentato – se mai ce ne fosse stato bisogno – da importanti testate giornalistiche nazionali³⁶.

È emblematico il fatto che, nel dicembre del 2021, a seguito di ripetute molestie a sfondo sessuale subite da giovani donne nella tratta ferroviaria che serve l'area metropolitana di Milano, sia stata lanciata una petizione online con la proposta di destinare delle carrozze alle sole donne al fine di contrastare la crescente sensazione di insicurezza sui treni³⁷. Ne è scaturito un dibattito con vedute diametralmente opposte, alcune delle quali favorevoli all'iniziativa, ritenuta un gesto di doverosa sensibilità ed accortezza verso il genere femminile³⁸, là dove

³⁴ È purtroppo evidente come la regolazione del trasporto pubblico locale e, più nello specifico, i contratti di servizio tra amministrazione e gestore, siano generalmente incentrati sulle modalità di scelta del concessionario – e dunque sulla materia “concorrenza” – sulle funzioni di regolazione degli enti competenti, sugli obblighi di servizio pubblico, sugli standard qualitativi minimi e, perciò, sui profili tariffari: cfr. G. DE VERGOTTINI, *Concorrenza e servizi agli utenti nel trasporto pubblico regionale e locale*, in F.A. ROVERSI MONACO, G. CAIA, (a cura di), *Il trasporto pubblico locale*, vol. I, Napoli, 2018, 15 ss.; A. ZITO, *La politica pubblica dei trasporti tra libertà di movimento ed interessi sociali ed economici: profili concettuali e sistematici*, in *Nuove autonomie*, 2019, 215 ss. Pertanto, ancora troppo poco spazio viene dedicato alle riflessioni sugli obblighi di servizio pubblico in funzione alla prevenzione di pericoli dentro il mezzo. Più in generale, indaga la rinnovata percezione dell'importanza della natura pubblica dei servizi, M. DUGATO, *La crisi del concetto di servizio pubblico locale tra apparenza e realtà*, in *Dir. amm.*, 2020, 511 ss. Per una recente analisi sul rapporto tra città e trasporti nell'ottica della sostenibilità, E. GUARNIERI, *Città, trasporto pubblico locale e infrastrutture nella stagione della mobilità sostenibile: la sinergia dell'insieme*, in www.federalismi.it, 2022, 16.

³⁵ Al riguardo, si v. le considerazioni sul rapporto tra urbanistica di genere e mobilità alla seguente pagina: https://www.repubblica.it/cronaca/2022/02/04/news/l_urbanistica_di_genere_cambia_le_citta_e_questo_non_e_un_paese_per_donne-336445755/.

³⁶ Sulla documentazione a livello mediatico in tema di molestie e/o violenze sui mezzi pubblici, quali i treni, https://www.repubblica.it/cronaca/2022/02/04/news/l_urbanistica_di_genere_cambia_le_citta_e_questo_non_e_un_paese_per_donne-336445755/. Con riferimento ai bus, ad esempio, si v. tra i tanti https://torino.repubblica.it/cronaca/2022/01/31/news/molestatori_sul_bus_l_intelligenza_artificiale_scopre_i_seriali_-335825669/.

³⁷ Per i riferimenti, <https://www.thewom.it/culture/womfactor/carrozze-sole-donne-petizione>.

³⁸ Così le considerazioni rinvenibili in <https://luce.lanazione.it/primo-trio-hp/vogliamo-riaggiare-sicure-la-petizione-per-destinare-le-carrozze-in-testa-al-treno-soltanto-alle-donne/>.

altre non hanno lesinato feroci critiche alla proposta, ritenendola uno strumento che, a dispetto delle buone intenzioni, non avrebbe fatto altro che contribuire ad una ulteriore ghetizzazione della donna, senza riconoscerle alcuna libertà ma anzi confermandone la subordinazione rispetto all'uomo³⁹.

Oltre alla questione dei trasporti, sulla quale il confronto è ancora aperto, il rapporto tra urbanistica di genere e sicurezza della donna abbraccia anche altri profili, quali la gestione degli spazi pubblici della città e la loro rimodulazione, con l'obiettivo di assicurare al genere femminile maggiore vivibilità e ridurre i rischi per l'incolumità nello svolgimento delle attività quotidiane.

Diverse sono le azioni su cui l'urbanistica di genere si sta concentrando: tra quelle più note, si ricordano il più puntuale presidio del territorio, anche attraverso una attivazione da parte della società civile, e la rimodulazione degli spazi pubblici al fine di garantire la massima visibilità del contesto.

Sotto il profilo strettamente normativo, si può ragionare su come organizzare queste politiche, il che apre all'interrogativo se simili operazioni possano essere perseguite per tramite delle sole funzioni comunali ovvero se sia necessario il coinvolgimento di altri poteri che esulano dalla scala locale.

Anticipando in parte le successive considerazioni, non sembra che la risposta sia univoca, ma dipenda dal tipo di azione che verrà promossa; è bene, dunque, procedere con quella che in dottrina è già stata definita la "nobile arte del distinguere"⁴⁰.

4.1. *Il presidio del territorio nella gestione degli spazi pubblici*

Il presidio del territorio nella gestione degli spazi pubblici della città può avvenire secondo differenti indirizzi.

Il primo richiama una delle più tradizionali funzioni amministrative, ossia quella della salvaguardia della pubblica sicurezza, sintomo della presenza dello "Stato" (inteso come complesso di apparati) sul territorio; a sua volta, tale funzione può svolgersi secondo differenti modalità, quali ad esempio l'uso di un numero più elevato di sistemi di videosorveglianza, la più intensa presenza delle forze dell'ordine, un maggiore utilizzo dell'illuminazione pubblica. A questi metodi, si aggiunge quello del c.d. "presidio di comunità" (*infra*), al quale saranno dedicate alcune considerazioni a parte.

La salvaguardia della pubblica sicurezza pone un problema di competenza, perché il Comune – il quale, nella figura del sindaco suo legale rappresentante *pro tempore*, può pure imporre prescrizioni significative nell'ambito su cui si sta ragionando mediante i noti poteri di ordinanza *ex art.* 54, comma 4, d.lgs. 18 agosto

³⁹ Si segnalano le considerazioni dell'ex Presidente della Camera, On. Laura Boldrini, dichiarata femminista. L'intervista è rinvenibile all'indirizzo: <https://www.lapressa.it/articoli/societa/carrozze-solo-per-donne-boldrini-e-una-forma-di-ghettizzazione>.

⁴⁰ M. CAMMELLI, *Centro e periferia: l'emergenza fa cadere il velo*, in *Il Mulino*, 2020, 396 ss., spec. 401.

2000, n. 267⁴¹ – non sempre dispone dei poteri necessari e degli strumenti necessari per l'attuazione delle misure stabilite, dovendo talvolta rivolgersi ad altri enti.

Se non sembrano persistere ostacoli decisivi alla capacità decisoria dell'ente locale per il potenziamento dei sistemi di videosorveglianza nei luoghi pubblici⁴² a fini di sicurezza urbana⁴³ – e cioè di deterrenza di fenomeni criminosi ed agevolazione di una proficua collaborazione tra polizia e magistratura⁴⁴ – a condizione che vengano rispettate le disposizioni in tema di riservatezza e il principio di proporzionalità⁴⁵, non altrettanto può dirsi con riferimento alla scelta di disporre in modo più significativo della presenza delle forze dell'ordine.

In coerenza con il dettato costituzionale⁴⁶, la legge riconosce la primazia dello Stato nella gestione della forza pubblica e del controllo del territorio, come la Corte costituzionale non ha mancato di ribadire circa dieci anni fa⁴⁷. Più

⁴¹ Il tema delle ordinanze e, più nello specifico, delle ordinanze sindacali, è stato ampiamente indagato in dottrina. Tra i riferimenti più significativi, si v. F. CORTESE, *La sicurezza urbana e il potere di ordinanza del Sindaco tra competenze statali e competenze regionali: come districare l'intreccio?*, in *Le Regioni*, 2010, 123 ss.; V. CERULLI IRELLI, *Principio di legalità e poteri straordinari dell'amministrazione*, in *Dir. pubbl.*, 2007, 377 ss.; M. GNES, *I limiti del potere d'urgenza*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 2005, 641 ss. Più in generale, R. CAVALLO PERIN, *Potere di ordinanza e principio di legalità*, Milano, 1990; G. MORBIDELLI, *Delle ordinanze libere a natura normativa*, in *Dir. amm.*, 2016, 33 ss.; G. MANFREDI, *Potere di ordinanza* [Dir. amm.], in *Diritto on line*, 2019; M. RAMAJOLI, *Potere di ordinanza e Stato di diritto*, in *AA.VV., Studi in onore di A. Romano*, Napoli, 2011, 735 ss.

⁴² Ai sensi dell'art. 6, comma 7, d.l. 23 febbraio 2009, n. 11, conv. dalla l. 23 aprile 2009, n. 38, la competenza all'installazione dei sistemi di videosorveglianza in luoghi pubblici o aperti al pubblico, per finalità di tutela della sicurezza urbana, spetta al comune. La norma è specificamente funzionale ad evitare reati di violenza sessuale, come stabilito espressamente dal Capo I del d.l. n. 11/2009.

⁴³ Sul concetto di "sicurezza urbana" e sulle sue tribolate vicende legate ai tentativi del legislatore di attribuire maggiori poteri ai sindaci ed ai conseguenti interventi della Corte costituzionale, si rinvia al recente ed accurato lavoro di M.T. SEMPREVIVA e G. TROMBETTA, *La sicurezza urbana e la sicurezza integrata. Luci e ombre di due recenti categorie*, in *www.federalismi.it*, n.16/2022, 251 ss.; sul rapporto tra urbanistica e sicurezza urbana, M. BROCCA, *Nuove frontiere del diritto urbanistico: le interazioni con la sicurezza urbana*, in *www.federalismi.it*, n.10/2020, 1 ss.

⁴⁴ Per una lettura sul tema S. DE LEONARDIS et al., *Videosorveglianza e sicurezza urbana*, in *Riv. polizia*, 2012, 39 ss.

⁴⁵ Per una ricostruzione delle disposizioni normative sulle modalità di installazione degli impianti di videosorveglianza, anche in rapporto al diritto alla riservatezza, cfr. M. BONAZZI, *La videosorveglianza ai fini della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, con particolare riferimento alle novità introdotte dalla legge 18 aprile 2017, n. 48*, in *Riv. polizia*, 2018, 545 ss.

⁴⁶ L'art. 117 comma 2, Cost. stabilisce che difesa, forze armate, ordine pubblico e sicurezza sono materie di competenza esclusiva dello Stato, ad esclusione della polizia amministrativa locale, che fa riferimento ad un complesso di funzioni a tutela dell'ordine civile.

⁴⁷ Corte cost., 6 maggio 2010, n. 167, con commento di P. BONETTI, *L'ordinamento della polizia locale tra Stato e Regioni (commento a Corte cost. sent. 167/2010)*, in *Le Regioni*, 2010, 705 ss., ed in particolare 711, in cui si legge che la sentenza ribadisce la consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale per cui ogni tipo di coordinamento in materia di sicurezza tra Stato e regione spetta in via esclusiva alla legislazione statale, come prevede l'art. 118, comma 3, Cost., sicché «la legge

precisamente, ai sensi dell'art. 1, l. 1° aprile 1981, n. 121 («Nuovo ordinamento dell'amministrazione della pubblica sicurezza»), la competenza per le questioni di ordine e sicurezza pubblica sono attribuite al Ministro dell'interno, che è autorità nazionale di pubblica sicurezza e, nell'eseguire le proprie funzioni, si avvale sia del complesso apparato di pubblica sicurezza⁴⁸ sia delle articolazioni decentrate del suo dicastero, ossia questura e prefettura⁴⁹. Infatti, ai sensi degli artt. 13 e 14, l. n. 121/1981, il prefetto e il questore sono autorità provinciali di pubblica sicurezza: mentre il primo ha la responsabilità generale dell'ordine e della sicurezza pubblica nella Provincia e sovrintende all'attuazione delle direttive emanate in materia, promuovendo le misure occorrenti e disponendo della forza pubblica⁵⁰, il secondo ha la direzione, la responsabilità ed il coordinamento, a livello tecnico-operativo, dei servizi d'ordine e di sicurezza pubblica, avvalendosi perciò della forza pubblica e delle altre forze eventualmente poste a sua disposizione⁵¹.

In breve, sebbene non si ignori l'esistenza di esperienze di raccordo tra livelli di governo per co-definire e delocalizzare le funzioni di sicurezza urbana⁵², che

regionale non può neppure unilateralmente prevedere che la polizia locale eserciti in via prioritaria un determinato compito in materia di sicurezza quale è il controllo del territorio». Cfr. anche ID., *Ordine pubblico, sicurezza, polizia locale e immigrazione nel nuovo art. 117 della Costituzione*, in *Le Regioni*, 2002, 483 ss.

⁴⁸ Comprensivo sia della Polizia di Stato, sia dell'insieme delle altre forze di polizia intese in senso lato elencate nell'art. 16, l. n. 121/1981 (Arma dei carabinieri, Guardia di Finanza, Corpo di Polizia penitenziaria e Corpo forestale dello Stato). A. FIORITTO, *Le forme organizzative dell'amministrazione dell'emergenza*, in AA.VV., *Il diritto amministrativo dell'emergenza*, cit., 157 ss., ed in particolare 164-165, ricorda come l'Amministrazione di pubblica sicurezza è costituita da una molteplicità di strutture, di cui il Ministero dell'interno può avvalersi. Ne fanno parte tutte le forze di polizia di cui all'art. 16, l. n. 121/1981: Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Corpo della Guardia di Finanza, Corpo di polizia penitenziaria, Corpo forestale dello Stato. Per completezza, si ricorda che, a seguito del d.lgs. 3 aprile 2018, n. 34, il Corpo forestale dello Stato è oggi incardinato nell'Arma dei Carabinieri: cfr. anche Cfr. G. CAIA, *L'ordine e la sicurezza pubblica*, in S. CASSESE (a cura di), *Trattato di diritto amministrativo*, Milano, 2003, parte speciale, vol. I, 281 ss.

⁴⁹ La funzione di raccordo tra centro e periferia del prefetto è stata oggetto di numerosi studi in dottrina. Tra i principali, M. CAMMELLI, *Relazioni tra prefettura ed amministrazione provinciale*, in *Reg. gov. loc.*, 1984, 56 ss.; S. CASSESE, *L'evoluzione dell'istituto prefettizio*, in *Cons. Stato*, 1990, 555 ss.; L. VANDELLI, *I poteri locali*, Bologna, 1990, spec. 318-320; M.C. MASCAMBRUNO, *Il prefetto*, Milano, 1992, n. 5-6 e 10 ss.; R. DI PASSIO, *Il prefetto nel sistema politico-istituzionale, in Stato e Regione*, 1978, 25 ss.; A. TRANFAGLIA, *Il ruolo del ministero dell'interno e del prefetto*, in *Nuova rass.*, 1987, 13 ss.

⁵⁰ Per una più approfondita analisi sul potere di disposizione delle forze armate da parte del prefetto, M.C. MASCAMBRUNO, *Il prefetto*, cit., 93 ss.

⁵¹ Sulla differente funzione tra prefetto e questore, ID., *op. ult. cit.*, 51, che appunto ricorda come la responsabilità del prefetto sia di natura politica, mentre quella del questore sia a carattere tecnico-operativo. Per completezza, si ricorda infine che l'art. 15 individua come autorità di pubblica sicurezza a livello locale i funzionari preposti ai commissariati di polizia nei comuni diversi da quelli di capoluogo di provincia mentre, se in questi stessi comuni non sono stati istituiti commissariati, il medesimo ruolo è riconosciuto al sindaco in qualità di ufficiale di governo (comma 2).

⁵² M. BROCCA, *L'altra amministrazione, Profili strutturali e funzionali del potere di ordinanza*, Napoli, 141-144, evidenzia che sul piano normativo (statale e regionale) e su quello amministrativo pos-

hanno in passato prodotto anche curiosi tentativi di attribuzione al sindaco di estesi poteri di ordinanza⁵³, puntualmente bocciati dalla Consulta⁵⁴, la competenza a dirigere l'apparato e le risorse di pubblica sicurezza a livello locale spetta alle strutture decentrate dello Stato, con la conseguenza che le amministrazioni locali devono fare a queste riferimento per chiedere la disponibilità delle forze dell'ordine⁵⁵. Sulla c.d. "sicurezza pluralistica" condivisa tra i livelli di governo si è perciò assistito ad una (ri)centralizzazione del protagonismo statale⁵⁶.

Il presidio statale può però avere un volto anche meno coercitivo, che potrebbe rivelarsi egualmente efficace in termini di deterrenza nel compiere atti di violenza e/o molestie verso le donne: la maggiore illuminazione degli spazi.

Il tema è afflitto da una lacuna normativa, perché alcuni legislatori regionali hanno sì adottato delle norme sulla regolazione dell'uso della luce, ma per obiettivi rivolti al contrasto dell'inquinamento luminoso⁵⁷, con l'intenzione di rendere i comuni "smart" anche sotto il profilo del risparmio energetico (si pensi, ad esempio, alla c.d. illuminazione intelligente)⁵⁸, profilo oggi più che mai attuale in ragione della crisi relativa alla disponibilità delle risorse, causata soprattutto dal conflitto russo-ucraino⁵⁹. Diversamente, non risultano in vigore fonti né statali né regionali sull'illuminazione pubblica in rapporto alla sicurezza, se non le c.d. "norme UNI", di natura tecnica e peraltro funzionali a disciplinare l'illuminazione stradale per una corretta circolazione dei veicoli e, per l'effetto, per l'inco-

sono rinvenirsi delle importanti iniziative condivise tra Stato e autonomie territoriali – i c.d. patti della sicurezza – che intendono favorire l'esercizio coordinato delle funzioni di polizia di sicurezza. L'impostazione è coerente con l'art. 118, comma 3, Cost., il quale ammette forme di coordinamento Stato-regioni in questa materia. Tuttavia, Brocca rileva anche che nella maggioranza dei casi, il criterio del coordinamento risulta comunque secondario, per cui nelle vicende della sicurezza pubblica permane il rapporto di subordinazione gerarchica del sindaco rispetto agli altri uffici (prefetto e Ministro dell'interno).

⁵³ Il riferimento è ai c.d. "patti per la sicurezza", promossi nel 2008, in base ai quali venivano attribuiti al sindaco per via legislativa e anche per fonti normative secondarie il potere di ordinanza a libero regime in materia di sicurezza urbana: cfr. M.T. SEMPREVIVA e G. TROMBETTA, *La sicurezza urbana e la sicurezza integrata. Luci e ombre di due recenti categorie*, cit., 253-254.

⁵⁴ Corte. cost. 7 aprile 2011, n. 115. Per alcuni commenti alla pronuncia, V. CERULLI IRELLI, *Sindaco legislatore?*, in *Giur. cost.*, 2011, 1600 ss.; G. TROPEA, *Una rivoluzionaria sentenza restauratrice (in margine a Corte Cost. n. 115/2011)*, in *Dir. amm.*, 2011, 623 ss.; P. CERBO, *Principio di legalità e "nuove ed inedite" fattispecie di illecito create dai sindaci*, in *L. Regioni*, 2012, 215 ss.

⁵⁵ Più precisamente, il sindaco vanta meri poteri di polizia amministrativa ai sensi degli artt. 158 ss., d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112.

⁵⁶ Così M.T. SEMPREVIVA e G. TROMBETTA, *La sicurezza urbana*, cit., 254.

⁵⁷ E. FONTANARI e K. KURCANI, (a cura di), *Lumen: illuminare senza inquinare. Una proposta per Venezia*, Napoli, 2022; ivi, si v. anche K. KURCANI, *L'inquinamento luminoso e la tutela dei centri storici*, 21 ss.

⁵⁸ Per un approfondimento sull'illuminazione intelligente, <https://www.aecilluminazione.it/aec-smart-system-illuminazione-pubblica-smart-city/>.

⁵⁹ G. LUCHENA, *Crisi energetica e aiuti di Stato*, in *Riv. trim. dir. econ.*, 2022, 129 ss.

lunità delle persone⁶⁰. La lacuna normativa non dovrebbe comunque impedire ai comuni di attivarsi per una regolazione della materia, sebbene la mancanza di indirizzi possa costituire uno svantaggio in termini di omogeneità di disciplina e di attribuzione delle risorse economiche necessarie.

Con riferimento, invece, al presidio di comunità, l'urbanistica di genere non intende rievocare lo strumento delle c.d. "ronde"⁶¹, ma un modello di città che promuova l'apertura degli esercizi commerciali anche nelle ore notturne, rendendo così gli spazi urbani meno deserti e – si presume – più sicuri. Certo, anche in questo caso bisognerebbe riflettere bene su quali attività incentivare e quali scoraggiare, per evitare che il rimedio sia peggiore del male, come potrebbe accadere nel caso in cui rimangano aperti solamente quegli esercizi che somministrano bevande alcoliche. Ma il problema è di natura politica, mentre sul piano giuridico si tratta di comprendere come un simile proposito potrebbe attuarsi.

Se è oggi assodato che il comune, nell'esercizio della funzione pianificatoria, può condizionare lo svolgimento di attività economiche e commerciali, è altrettanto noto che la legittimità di questo tipo di azioni non può motivarsi sulla base di una (illegittima) logica protezionistica contraria alla concorrenza ma, al contrario, deve spiegarsi al fine di garantire una maggiore tutela e sostenibilità del territorio in base a interessi ambientali, paesaggistici e culturali⁶². Tanto premesso, però, la regolazione pubblica, da parte del comune, delle attività private, seppur finalizzata alla tutela di diritti fondamentali – come, ad esempio, una (auspicata) sicurezza delle donne attraverso un presidio territoriale – non può certamente giungere a ordinare un'apertura prolungata degli insediamenti commerciali per lo svolgimento di una (per di più teorica) azione di deterrenza, perché significherebbe attribuire al privato l'esecuzione di una sostanziale funzione pubblica, peraltro in difetto di una apposita fonte normativa. In definitiva, imporre per via amministrativa l'apertura prolungata alle ore notturne degli esercizi di vicinato

⁶⁰ Peraltro, le norme tecniche in linea generale non dovrebbero avere valore vincolante, se si pensa al fatto che UNI – Ente italiano di normazione – è un'associazione privata senza fini di lucro fondata nel 1921 e riconosciuta dallo Stato e dall'Unione europea, il quale studia, elabora, approva e pubblica le norme tecniche volontarie, in tutti i settori industriali, commerciali e del terziario. La natura delle norme UNI potrebbe essere cogente solo con riferimento ad un caso particolare, cioè quando sono richiamate o da un contratto o da un bando nel caso di una selezione competitiva da parte dell'amministrazione.

⁶¹ Su cui T. GIUPPONI, *La sicurezza urbana e i suoi incerti confini, tra ordinanze sindacali e "ronde"*, in *Ist. fed.*, 2011, 707 ss. M. CECCHETTI e S. PAJNO, *Quando una "ronda" non fa primavera. Usi e abusi della funzione legislativa*, in *www.federalismi.it*, n.10/2009; V. ITALIA, *La sicurezza urbana. Le ordinanze dei sindaci e gli osservatori volontari*, Milano, 2010. Per uno studio monografico incentrato sul rapporto tra sicurezza e sussidiarietà, G. TROPEA, *Sicurezza e sussidiarietà. Premessa per uno studio sui rapporti tra sicurezza pubblica e democrazia amministrativa*, Napoli, 2010.

⁶² Sul tema, T. BONETTI, *Pianificazione urbanistica e regolazione delle attività commerciali nei centri storici*, in *Riv. giur. urb.*, 2018, 386 ss., spec. 405 ss.; cf. anche E. BOSCOLO, *Libertà di svolgimento e dell'attività di commercio: limiti e condizioni all'insediamento*, in *Riv. giur. urb.*, 2018, 228 ss.; in precedenza, P. BILANCIA, *La disciplina del commercio tra legislazione e attività pianificatoria*, in *L. Regioni*, 2005, 743 ss.

non è opzione perseguibile, perché la pianificazione urbanistica non vanta evidentemente un simile potere.

Non va poi dimenticato che nemmeno le regioni potrebbero giungere con legge in sostegno di una simile iniziativa comunale, a causa di probabili contrasti con la libertà di iniziativa economica di cui all'art. 41 Cost. e con la materia della concorrenza, che la Consulta ha sempre salvaguardato nelle diatribe Stato-Regioni, risolte a favore del primo, al quale sono state riconosciute le competenze in merito alla regolazione degli orari degli esercizi commerciali⁶³.

Pertanto, ai Comuni non rimane che la strada dell'accordo con gli esercenti interessati, offrendo in cambio delle agevolazioni, come ad esempio quelle di natura fiscale.

4.2. *La rimodulazione degli spazi pubblici*

Nel rapporto tra urbanistica di genere e tutela della sicurezza delle donne nella dimensione urbana, merita qualche riflessione la rimodulazione degli spazi pubblici e delle relative pertinenze, tema che evoca questioni urbanistiche in senso stretto, secondo un approccio distinto, ma comunque connesso, a quanto sinora osservato.

Ripensare l'assetto fisico della città per la salvaguardia della salute psico-fisica delle donne consente di ipotizzare numerose proposte, motivo per cui è utile concentrarsi su quelle oggetto di maggiori attenzioni da parte delle scienze sociologiche ed urbanistiche⁶⁴.

Si fa riferimento innanzitutto alla promozione di adeguate politiche per la mobilità, che dovrebbero possibilmente confluire all'interno di un apposito piano di integrazione degli strumenti urbanistici, funzionale a rendere sicure le fermate dei trasporti pubblici: tra le proposte più facilmente attuabili, si segnalano la maggiore illuminazione delle pensiline di attesa e la promozione delle app di tracciamento per condividere la posizione con numeri pre-selezionati.

Ancora, sulla spinta di alcuni studi di recente pubblicati⁶⁵, il disegno della

⁶³ Da alcuni anni, il legislatore statale ha liberalizzato gli esercizi commerciali senza vincoli di orario o giorni festivi attraverso l'art. 31, commi 1 e 2, d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, conv. dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, e l'art. 3, comma 1, d.l. 4 luglio 2006, n. 223, conv. dalla l. 4 agosto 2006, n. 248. La Corte costituzionale ha spiegato che le leggi regionali possono derogare a queste misure solo per ragioni di tutela della salute, dell'ambiente, dell'ambiente urbano, mentre i sindaci possono adottare ordinanze di chiusura e/o limitazione degli orari solo per motivi di ordine pubblico/sicurezza urbana in situazioni contingenti: *ex multis*, Corte cost. 5 ottobre 2016, n.239; 11 marzo 2013, n.38; 8 aprile 2013, n.65, e farebbe lo stesso per leggi che impongono aperture *ex art. 41 Cost.* Per un commento in letteratura, M. RAMAJOLI, *Le liberalizzazioni: una lettura giuridica*, in *Il dir. econ.*, n.3/ 2012, 507 ss.

⁶⁴ I temi di seguito considerati sono menzionati nel già citato lavoro di L. KERN, *La città femminista*, cit., *passim*.

⁶⁵ Si fa riferimento al rapporto *La città si*cura*, a cura di M. PEROGGIO, L.DUGHERA e G. MELIS, iniziativa promossa dalla Regione Piemonte, consultabile alla pagina web <https://www.docenti.unina.it/webdocenti-be/allegati/materiale-didattico/290277>.

città potrebbe considerare l'ipotesi di riservare specifici parcheggi alle sole donne, attraverso la creazione dei c.d. "parcheggi rosa"⁶⁶, ovvero posti auto riservati ed ubicati vicino all'ingresso e/o all'uscita dell'area o della struttura in cui viene parcheggiato il veicolo, o ancora in prossimità delle guardiole o delle macchinette per il pagamento del pedaggio, cioè spazi ritenuti più facilmente controllabili mediante i sistemi di videosorveglianza⁶⁷.

Vanno nella stessa direzione le proposte di utilizzo nelle aree verdi pubbliche di piante con una chioma non eccessivamente rigogliosa, e comunque ben curata, al fine di non impedire la visuale degli spazi circostanti⁶⁸, tema che richiama a sua volta quello della manutenzione del verde pubblico e, di conseguenza, dei c.d. regolamenti del verde comunale, i quali dovrebbero essere redatti nella consapevolezza che la vegetazione urbana può arrecare danno alla sicurezza creando zone "invisibili"⁶⁹. Rientra nella medesima *ratio* il ripensamento delle recinzioni degli spazi pubblici, da concepire mediante arredi verticali e non orizzontali, in modo tale da favorire la visuale anche da parte di terzi⁷⁰.

Se queste sono alcune delle politiche urbane più facilmente applicabili su cui si è concentrato il dibattito nella ridefinizione degli spazi della città, alcuni dubbi sulla loro concreta fattibilità potrebbero emergere sotto il profilo economico a causa della (frequente) penuria delle risorse degli enti locali da destinare a questo tipo di azioni⁷¹. Tuttavia, nell'attuale periodo storico la tendenza potrebbe invertirsi grazie all'attenzione che il piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) dedica alla riqualificazione delle nostre città – e, perciò, alla pianificazione urbanistica – attraverso la missione n. 5 "Inclusione e coesione sociale"; tanto è vero che l'azione M5C2, rubricata "Rigenerazione urbana e housing sociale",

⁶⁶ Per dovere di chiarezza, si ricorda che con l'espressione "parcheggi rosa", nel senso qui utilizzato, non si fa riferimento all'innovazione apportata dal nuovo codice della strada che, all'art. 188-*bis*, consente agli enti proprietari della strada di destinare un certo numero di aree di sosta alle donne in gravidanza ed a tutti i genitori che viaggiano in auto con bambini di età inferiore ai due anni, i quali possono beneficiare del posto-auto previo rilascio di apposita autorizzazione da parte del Comune.

⁶⁷ Per evitare che questi parcheggi vengano occupati da chiunque si potrebbe pensare all'utilizzo di dissuasori rimovibili automaticamente tramite l'inserimento di una apposita "tessera rosa" messa a disposizione dal Comune per chi ne farà richiesta.

⁶⁸ Si fa ancora riferimento al sopra citato rapporto *La città si*cura*, in particolare ai par. 2.1. ss.

⁶⁹ Per un'approfondita analisi sui rapporti tra strumenti di pianificazione comunali e regolamento del verde urbano, V. GIOMI, *Il verde pubblico come risorsa comune: da necessario strumento di soddisfacimento di bisogni collettivi a forma di tutela di beni vincolati*, in www.giustamm.it, n.4/2016. A. ABRAMI, *La disciplina giuridica del verde urbano e periurbano*, in *Dir. giur. agr. alim. amb.*, 2011, 538 ss. Più specificamente, sul tema dei regolamenti, si rinvia alle riflessioni di B. GRAZIOSI, *I nuovi regolamenti comunali per il verde urbano e la pubblicazione del "verde privato"*, in *Riv. giur. edil.*, 2012, 189 ss.

⁷⁰ *La città si*cura*, ai par. 6.3.

⁷¹ Si pensi, solo per riportare l'esempio più evidente, al fatto che nelle precedenti considerazioni si è spesso fatto riferimento alla necessità della maggiore illuminazione, che comporta consumi di energia più elevati, soprattutto se si considera l'attuale crisi energetica.

alla quale sono destinati circa nove miliardi di euro, dovrebbe occuparsi anche dei profili della sicurezza urbana, ragione per cui i Comuni disporrebbero di più ingenti risorse rispetto al passato, da rivolgere alle questioni sinora esaminate.

5. *Il (talora necessario) coinvolgimento dei poteri sovracomunali: verso il “governo del territorio di genere”?*

Muovendo verso brevi riflessioni di sintesi, per quanto sinora osservato l'urbanistica di genere è uno strumento che, seppur mosso da giuste e condivisibili intenzioni, presenta luci ed ombre se tradotto sul piano concreto secondo i criteri e gli strumenti indicati dai suoi stessi promotori. Luci perché alcune proposte sono certamente interessanti e meritevoli di sviluppo quando evidenziano la necessità di costruire una città che permetta alle donne di beneficiare di maggiore sicurezza durante i propri spostamenti a piedi o tramite mezzi pubblici, in modo da consentire loro l'instaurazione di un più sereno e profondo legame con gli spazi della città, con meno timori per la propria incolumità. Eppure, anche in questo senso, emerge qualche dubbio, dovuto al fatto che l'attuazione di un simile progetto non debba ritenersi una prerogativa dell'urbanistica di genere, quanto piuttosto un obiettivo di una pianificazione efficace; benché sia indiscutibile il maggiore bisogno delle donne rispetto agli uomini di sentirsi “sicure” nel contesto urbano, la rimodulazione delle aree della città secondo questo modello e le relative accortezze sopra esaminate possono apportare benefici a chiunque. Pertanto, il dibattito sul nuovo disegno degli spazi dovrebbe sì prevedere accortezze particolari per le donne, ma forse non dovrebbe essere polarizzato sulla contrapposizione tra i generi.

Le ombre riguardano invece il tema dei servizi di prossimità e della destinazione di specifici mezzi di trasporto alle sole donne: in entrambi i casi, senza dubitare della bontà delle intenzioni, sono stati paventati dei timori sulla possibile “ghettizzazione” della figura femminile, che potrebbe scontare dei problemi in termini di affermazione nel settore lavorativo (la prima ipotesi) e di discriminazione *a contrario* (la seconda ipotesi).

In sintesi, l'urbanistica di genere offre idee e spunti interessanti, che però andrebbero esaminati senza farsi distrarre da facili slogan affinché possano dare risultati davvero efficaci.

Sotto il profilo più strettamente normativo, l'impressione è che l'urbanistica di genere sconti talvolta dei problemi in termini di concreta applicabilità, per cui è naturale interrogarsi sul suo grado di effettività; mentre alcune azioni costituiscono di fatto una prerogativa di funzioni comunali (rimodulazione degli spazi ed eliminazione delle barriere architettoniche, modifiche al regolamento del verde urbano, ripensamento del posizionamento dei parcheggi), altre sembrano richiedere un intervento, o quantomeno un sostegno, da parte di altre amministrazioni (ricorso alle forze dell'ordine, gestione del servizio di trasporto

pubblico, che spesso è organizzato su una dimensione sovralocale⁷²), altre ancora richiedono un intervento legislativo⁷³ per colmare specifiche lacune normative (la regolazione sull'illuminazione per la sicurezza urbana).

Sono queste le ragioni che suggeriscono di rivedere la dicitura “urbanistica di genere” per avvicinarsi ad un modello più onnicomprensivo dei numerosi interessi in gioco su scala sovralocale. In coerenza con l'evoluzione della disciplina pianificatoria che, negli ultimi decenni, ha (correttamente) ritenuto di ampliare i propri orizzonti anche a quegli interessi riguardanti la città, eppure extra locali – i quali cioè vanno al di là della stretta logica della regolazione dell'uso ordinato del centro urbano, si pensi ad esempio all'ambiente e al paesaggio – si potrebbe riflettere sulla preferibilità dell'espressione “governo del territorio di genere”⁷⁴. Espressione che intende ripensare in modo più generale la funzione pianificatoria anche nella prospettiva della sicurezza delle donne, e che pare più adeguata rispetto allo slogan “urbanistica di genere”, considerando le correlate azioni da gestire tramite poteri sovracomunali per raggiungere l'obiettivo (appunto, della sicurezza). Sul piano giuridico, le possibili conseguenze di questa diversa impostazione dovrebbero consistere in una presa di consapevolezza da parte della rappresentanza politica dell'opportunità di un cambio di prospettiva coordinato, che non deleghi interamente alla potestà pianificatoria comunale il tentativo di risolvere il problema, con possibili effetti sulla definizione dei piani territoriali e sul loro rapporto con gli strumenti urbanistici.

Tuttavia, anche il “governo di territorio di genere” non dovrebbe trascurare quegli accorgimenti di cui sopra per raggiungere l'agognato principio della effettiva parità tra uomini e donne, evitando di incorrere nei rischi sopra paventati, che contravvenendo agli obiettivi potrebbero causare derive negative, su tutte l'ulteriore sottolineatura delle differenze tra i generi.

⁷² Il difficile equilibrio tra dimensione locale e sovralocale nella gestione dei servizi pubblici è, del resto, noto da tempo: in merito, si v. M. IMMORDINO, *Aree metropolitane e autonomia comunale: un difficile equilibrio*, in *Le Regioni*, 1998, 163 ss.

⁷³ Sul quale, per di più, si apre un dibattito di natura costituzionale, se si considera – come si accennava – che le Regioni hanno legiferato sull'inquinamento luminoso avvalendosi della propria competenza sul governo del territorio; ma qualora la prospettiva fosse quella della sicurezza pubblica, l'art. 117, comma 2, Cost., elenca tale materia tra quelle di competenza esclusiva dello Stato, ad eccezione della polizia amministrativa locale. Presumibilmente, emergerebbero dei contrasti sul versante delle competenze.

⁷⁴ Sulla cui maggiore estensione rispetto all'urbanistica, in quanto comprendente altri interessi sensibili che, per l'appunto, afferiscono al territorio globalmente inteso, *ex multis* P. STELLA RICHTER, *La nozione di “governo del territorio” dopo la riforma dell'art. 117 Cost.*, in *Giust. civ.*, n.4/2003, n. 4, 107 ss.; P. URBANI, *Il governo del territorio nel Titolo V della Costituzione*, in *Riv. giur. urb.*, 2003, 50 ss.; S. AMOROSINO, *Il “governo del territorio” tra Stato, Regioni ed enti locali*, in *Riv. giur. edil.*, 2003, 77 ss.; P.L. PORTALURI, *Riflessioni sul “governo del territorio” dopo la riforma del Titolo V*, in *Riv. giur. edil.*, 2002, 357 ss.; R. LEONARDI, *Il governo del territorio nel “tiro alla fune” delle competenze tra Stato, regioni ed enti locali*, in *Il Foro amm. T.A.R.*, 2003, 212 ss.; M.A. CABIDDU, (a cura di), *Diritto del governo del territorio*, Torino, 2020, 3 ss. Sugli interessi sensibili – ambientali, paesaggistici, culturali, etc. – afferenti al governo del territorio, V. CERULLI IRELLI, *Pianificazione urbanistica e interessi differenziati*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 1985, 386 ss., e più recentemente P. CHIRULLI, *Urbanistica e interessi differenziati: dalle tutele parallele alla pianificazione integrata*, in *Dir. amm.*, 2015, 51 ss.

Abstract

Il lavoro offre alcuni spunti di riflessione sulla c.d. “urbanistica di genere”, ossia un nuovo modello pianificatorio degli spazi della città pubblica promosso dalle scienze architettoniche, urbanistiche e sociologiche. Il tema si pone anche all’attenzione del giurista, chiamato non solo a valutarne le modalità di applicazione, ma anche le possibili conseguenze negative. Ad una lettura più attenta, infatti, le proposte dell’urbanistica di genere evidenziano alcune contraddizioni che potrebbero rivelarsi controproducenti per le stesse donne e la loro progressiva emancipazione nell’ambito lavorativo. In ultimo, lo studio mira a verificare se le competenze comunali siano sufficienti ad attuare i propositi del nuovo modello pianificatorio o, al contrario, sia opportuno il coinvolgimento di poteri sovralocali.

Urban planning from a gender perspective. Some points for reflection

The paper offers some insights into so-called “gender urbanism”, i.e. a new model of planning the city and its spaces promoted by architectural, urban and sociological sciences. The issue also comes to the attention of the jurist, who is called upon not only to assess how the new approach can be applied, but also the negative consequences that might occur. On closer reading, in fact, the proposals of gender urbanism highlight certain contradictions that could prove counterproductive for women themselves and their unceasing emancipation in the working environment. Finally, the study aims at verifying whether municipal competences are sufficient to implement the intentions of the new planning model or, on the contrary, whether supra-local powers should be involved.