



Mobilitare i giovani per città inclusive dal punto di vista del genere

Pacchetto di lavoro n°2: Rapporto sui Laboratori di Politica Giovanile



Cofinanziato
dall'Unione europea

Numero del progetto: 2022-1-IT03-KA220-YOU-000085578

Finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.



UNIVERSITÀ TELEMATICA
INTERNAZIONALE UNINETTUNO

ISQe
ENGAGING PEOPLE

helixconnect
Consult. Finance Group

• PLACE
MAKING
W BALKANS



Fondazione
Giacomo Brodolini



CITIZENS
IN POWER

Scheda informativa del consegnabile

Partnership

Questo documento contiene un lavoro originale e non pubblicato, tranne quando indicato diversamente. Il riconoscimento del materiale pubblicato in precedenza e del lavoro di altri è stato fatto attraverso una citazione fedele al testo, una citazione in nota o entrambe.

Contenuti

Estratto	6
Introduzione ai Laboratori di politiche giovanili	6
Argomento 1: In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne	7
Argomento 2: In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana	7
Argomento 3: In che misura la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne	10
Tema 4: In che misura le donne sono più esposte alla violenza sessuale nelle aree urbane	11
Prove empiriche: l'attuazione dei Laboratori di Politica Giovanile (Youth Policy Labs)	13
Metodologia	13
Policy Labs su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' in Italia	17
Informazioni di base:	17
L'implementazione dei Policy Labs:	18
Laboratori politici su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' in Serbia	23
Informazioni di base:	23
L'implementazione dei Policy Labs	24
Policy Labs su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' in Romania	27
Informazioni di base:	27
L'implementazione dei Policy Labs	28
Laboratori politici su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' a Cipro	31
Informazioni di base:	31
L'implementazione dei Policy Labs	32
Policy Labs su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' in Italia	37



Informazioni di base:	37
L'implementazione dei Policy Labs:	38
Laboratori politici su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' in Serbia	43
Informazioni di base:	43
L'implementazione dei Policy Labs:	44
Laboratori politici su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' in Romania	46
Informazioni di base:	46
L'implementazione dei Policy Labs:	47
Laboratori politici su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' a Cipro	51
Informazioni di base:	51
L'implementazione dei Policy Labs:	51
Policy Labs su 'In che misura la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' in Italia	53
Informazioni di base:	53
L'implementazione dei Policy Labs:	54
Laboratori politici su 'In che misura la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' in Serbia	59
Informazioni di base:	59
L'implementazione dei Policy Labs:	60
Laboratori politici su 'In che misura la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' in Romania	62
Informazioni di base:	62
L'implementazione dei Policy Labs:	62
Laboratori politici su 'In che misura la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' a Cipro	66
Informazioni di base:	66
L'implementazione dei Policy Labs:	67
Laboratori politici su 'In che misura le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' in Italia	70

Informazioni di base:	70
L'implementazione dei Policy Labs	70
Laboratori politici su 'In che misura le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' in Serbia	74
Informazioni di base:	74
L'implementazione dei Policy Labs	74
Laboratori politici su 'In che misura le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' in Romania	75
Informazioni di base:	75
L'implementazione dei Policy Labs	76
Laboratori politici su 'In che misura le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' a Cipro	79
Informazioni di base:	79
L'implementazione dei Policy Labs	79
Conclusione	86
Riferimenti	88

Estratto

Le infrastrutture urbane e la pianificazione urbanistica nelle città moderne spesso non tengono in attenta considerazione le esigenze e le aspirazioni delle donne e delle persone LGBTQI+. Il progetto 'Mobilitare le giovani generazioni per progettare città inclusive' mira a stimolare i giovani affinché agiscano per rendere le loro città inclusive, attraverso l'attuazione di Youth Policy Labs che mirano a coinvolgere giovani partecipanti nell'identificazione delle questioni chiave e delle soluzioni ai problemi presenti nelle loro città che impattano le questioni di genere. Questo rapporto mostra i principali risultati degli Youth Policy Labs in tutti i paesi del consorzio in cui sono stati implementati (Italia, Serbia, Romania, Cipro).

Introduzione ai Laboratori di Politiche Giovanili

I laboratori di politiche giovanili sono una metodologia che mira a promuovere e migliorare la partecipazione attiva di giovani nel processo di elaborazione delle politiche (Gojkovic et al., 2020). Essi offrono uno spazio sicuro per giovani che vogliano condividere i loro pensieri sui diversi argomenti, discutere e proporre soluzioni ai problemi in corso nella loro comunità. Allo stesso modo, offrono anche l'opportunità ad attori di politiche di incontrare i e le giovani, ascoltare le loro preoccupazioni e i loro suggerimenti sulle lacune politiche esistenti e stabilire collaborazioni tra la comunità di responsabili politici e la popolazione giovane (ibid.). I laboratori di politiche giovanili servono come spazi di apprendimento, incontro e produzione che riuniscono gruppi diversi di persone per lavorare sull'identificazione di soluzioni ai problemi della società e contribuire al bene comune (Science Po, n.d.). Tale lavoro supporta le comunità e i governi locali nel prendere decisioni migliori a partire dalla identificazione delle esigenze di giovani nelle loro comunità e misurando quali soluzioni funzionano meglio per risolvere queste esigenze (Università del Michigan, 2016).

Il progetto europeo 'MAAT: Mobilitare le giovani generazioni per progettare città inclusive' ha organizzato un totale di 16 laboratori di politiche giovanili in quattro Paesi europei (Italia, Serbia, Romania e Cipro). I laboratori politici sono stati suddivisi in quattro temi diversi, con l'obiettivo di aiutare i giovani a impegnarsi attivamente nelle loro comunità locali e a lavorare per la creazione di città inclusive



di genere. Di seguito, riportiamo le informazioni sui diversi temi dei Laboratori politici.

Argomento 1: In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne

L'empowerment delle donne e la parità di genere sono strettamente interconnessi con le infrastrutture urbane e la pianificazione della mobilità urbana (Chopra, 2018). Un argomento di particolare interesse è l'attuale mancanza di riconoscimento del lavoro di cura non retribuito delle donne e l'impatto che questo ha sui vari ruoli, interessi ed esigenze delle donne (Ibid.). Avanzamenti dello stato sociale nell'accesso ai servizi pubblici e nelle infrastrutture sostenibili potrebbero contribuire alla parità di genere e all'empowerment delle donne (Asselberg e Strecher-Rasmussen, 2018).

In particolare, il Programma 'Crescita e opportunità economiche per le donne' ha condotto uno studio di valutazione di impatto delle infrastrutture pubbliche sull'emancipazione economica delle donne in contesti a basso reddito (Khan, 2018). Secondo i risultati dello studio, le infrastrutture di base possono ridurre il tempo che le donne trascorrono in casa, aiutarle a bilanciare il lavoro di cura con la vita sociale e aumentare la loro produttività lavorativa (Onaran et al., 2022). Tuttavia, secondo la letteratura, la pianificazione delle infrastrutture delle città raramente risponde a queste esigenze, sminuendo il ruolo economico e sociale delle donne, in particolare nei contesti a basso reddito (Lubitow et al., 2017). Una ricerca condotta a Portland nel 2017 ha fatto luce sul concetto di transmobilità, analizzando le esperienze e le discriminazioni affrontate dalle persone transgender e nonconforming-gender negli spazi urbani e come questi incidenti diano forma a un sistema culturale più ampio che normalizza la violenza e le molestie nei confronti delle minoranze di genere (ibid.).

Un altro tema che potrebbe essere approfondito è il movimento delle donne nell'industria agricola, grazie ai recenti progressi nei programmi di formazione per le donne, che le aiutano ad avanzare le loro conoscenze agricole e a sfidare i ruoli tradizionalmente attribuiti agli uomini (Bullock e Tegbaru, 2019).

Argomento 2: In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana

Secondo la Commissione per i Diritti delle Donne e la Parità di Genere del Parlamento Europeo, non ci sono sufficienti dati disaggregati per genere in tutta Europa per monitorare adeguatamente la situazione in ogni Stato membro (Sansonetti e Davern, 2021/ Kawgan-Kagan, 2020). Le donne e gli uomini hanno esigenze diverse in termini di trasporto, ma la pianificazione dei trasporti nella maggior parte delle città dell'Unione Europea si basa su un ipotetico utente neutro che in realtà riflette le esigenze della popolazione maschile (Ibid.).

Le donne sono esposte al preoccupante fenomeno delle molestie sessuali durante l'utilizzo dei trasporti pubblici (Ibid.). Gli studi che esplorano il comportamento di viaggio delle persone in relazione al sesso, all'occupazione e alla zona di residenza sono fondamentali per identificare i modi per affrontare le esigenze e gli interessi delle donne e delle minoranze di genere nella pianificazione della mobilità urbana (Saigal et al., 2020).

Un recente studio condotto dal Parlamento Europeo nel 2023 ha rilevato che le attuali politiche di mobilità urbana hanno un impatto sull'incidenza delle molestie subite da parte delle donne durante i loro spostamenti, e al tempo stesso sulle opportunità che le donne hanno di trovare un lavoro di alta qualità, di rimanere attive nel mercato del lavoro, di bilanciare la loro vita professionale e sociale, nonché di accedere alle opportunità culturali, di avere servizi sanitari a prezzi accessibili e di accedere a un buon percorso educativo (Paoletti e Sansonetti, 2023). Di conseguenza, il fatto che le politiche di trasporto pubblico non tengano conto del divario di genere e delle diverse esigenze dei singoli utenti incide sull'empowerment delle donne, sulla loro indipendenza e sull'accesso alle stesse opportunità degli uomini (Borgato et al. 2021). La povertà di mobilità è un fenomeno complesso che porta all'esclusione sociale quando si determina una scarsa accessibilità: il prezzo dei trasporti e la vicinanza ai terminali di viaggio giocano un ruolo determinante sulle scelte di trasporto dei singoli utenti (Lucas, 2021). Un altro termine nuovo nella pianificazione urbana è la nozione di "mobilità per la cura". Si tratta di un nuovo concetto che riconosce la necessità di esplorare i dati e valutare gli spostamenti quotidiani associati al lavoro di cura, svolto dagli adulti durante l'educazione di figli/e o per qualsiasi altra persona a carico, e

comprende anche il lavoro legato al mantenimento di una famiglia (Sanchez de Madariaga, 2013).

Uno studio condotto dall'Istituto Mobilités dell'Île-de-France e dall'Osservatorio Nazionale della Delinquenza nei Trasporti, ha dimostrato che quattro residenti su dieci nella Regione di Parigi temono di essere aggrediti/e o derubati/e quando utilizzano i mezzi pubblici: oltre il 63% degli intervistati sono donne (Institut Paris Region, 2019). Un altro studio condotto in Svezia ha esplorato la dimensione della mobilità urbana con l'obiettivo di capire come i ruoli tradizionali di genere, profondamente radicati nella nostra struttura sociale, costituiscano un'ulteriore barriera per le donne, limitando il loro accesso a pari opportunità (Gil Sola, 2016). Secondo una ricerca condotta dall'Università di Copenaghen, gli uomini fanno viaggi lineari e più lunghi rispetto a quelli delle donne, che invece compiono spostamenti più brevi e frammentati, e spesso all'interno del quartiere in cui vivono (Transgen, 2007). Inoltre, è più probabile che gli uomini utilizzino e possiedano un'automobile, mentre le donne hanno maggiori probabilità di non possederne una e di viaggiare con i mezzi pubblici (Ibid.). Le spiegazioni di queste differenze sono legate a relazioni di genere diseguali nella gestione della cura dei familiari dipendenti, ma anche alla loro posizione nel mercato del lavoro, e alle diverse abitudini di socializzazione (Ibid.). Un approccio unico non può affrontare i problemi esistenti nella mobilità urbana; i miglioramenti possono essere ottenuti solo attraverso azioni mirate che affrontino le esigenze, le sfide e gli interessi specifici delle donne e delle minoranze di genere e sessuali a livello locale, regionale ed europeo (Ari et al., 2022). Secondo alcune indagini condotte in Austria, il comportamento delle donne nei confronti dei trasporti e degli spostamenti sta cambiando in base alle loro esperienze personali (Stark e Meschik, 2018). Ad esempio, le donne che hanno vissuto situazioni di paura tendono ad evitare determinate destinazioni, percorsi e modalità di viaggio, più delle altre donne. I risultati confermano anche che le donne in generale hanno un comportamento di viaggio limitato a causa della paura per la loro sicurezza personale (Ibid.). Quando è impossibile cambiare percorso o orario di viaggio, ad esempio a causa di vincoli personali, o quando semplicemente non sono disponibili altre modalità di trasporto, le donne sono costrette a utilizzare opzioni di trasporto indesiderate, anche quando devono fare i conti con situazioni indesiderabili (Ibid.). Le conclusioni riassumono che la sicurezza personale delle donne gioca un ruolo importante nelle loro scelte di spostamento e di viaggio e che le autorità, così come i pianificatori



delle città e dei trasporti, dovrebbero prestare maggiore attenzione, cercando di creare ambienti di trasporto sostenibili (Ibid.).

Un'altra questione che rimane enormemente trascurata è la mancanza di partecipazione attiva delle donne nella pianificazione urbana. Questo aspetto è evidenziato nel lavoro di Jane Jacobs, che sostiene l'inserimento di nozioni differenziate per genere nell'aspetto pratico della pianificazione urbana (Bittencourt, 2019). Una delle ragioni principali alla base della mancata risposta alle esigenze delle donne nei sistemi di trasporto urbano è il fatto che, sebbene esistano diversi studi che dimostrano che le esigenze delle donne non vengono affrontate nei sistemi di trasporto urbano esistenti, manca in generale una comprensione approfondita delle ragioni che portano a questo risultato (Uteng, 2019). I dati sulla mobilità sono stati ampiamente utilizzati per studiare la mobilità urbana e forniscono una visione dei motivi per cui le esigenze e le sfide delle donne sono spesso trascurate (Gauvin et al., 2020). Tuttavia, mancano ancora studi basati su dati disaggregati per genere e su larga scala, il che limita la nostra comprensione degli aspetti di genere che interessano la mobilità urbana e la nostra capacità di progettare politiche per la parità di genere in questo ambito (Ibid.).

Argomento 3: In che misura la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne

Secondo il Manuale per la pianificazione e la progettazione urbana inclusiva di genere creato dalla Banca Mondiale (2020), esiste una storica esclusione di donne, ragazze e minoranze legate al genere dal processo di pianificazione e progettazione urbana, che crea impatti sociali ed economici negativi su questi gruppi. Le priorità delle donne sono state spesso ignorate nella progettazione degli insediamenti umani, nell'ubicazione degli alloggi e nella fornitura di servizi urbani (Beall, 1996). Sono necessarie nuove forme di partenariato urbano per sviluppare processi partecipativi che includano donne e uomini in tutte le fasi dello sviluppo urbano (Ibid.). Se il processo di pianificazione e progettazione di una città moderna diventasse più inclusivo dal punto di vista del genere e più accessibile, connesso e sicuro per tutte le minoranze di genere e sessuali, si otterrebbe un cambiamento significativo nella vita quotidiana di donne, ragazze e gruppi di minoranze legate al genere e si contribuirebbe allo sviluppo sostenibile delle società moderne (Banca

Mondiale, 2020). L'iniziativa faro delle Nazioni Unite per Città e Spazi pubblici sicuri per le donne e le ragazze offre linee guida pratiche e supporto per l'attuazione di pratiche, strategie e strumenti per la creazione di città e spazi pubblici accessibili e sicuri (UN Women, 2019). Molte di queste iniziative suggeriscono la creazione di organizzazioni e team guidati da donne per sostenere le riforme delle città e offrire una nuova comprensione delle esigenze e delle aspirazioni delle donne nelle società moderne (ibid.). Sebbene negli ultimi anni il settore della pianificazione si sia adattato, adottando approcci di leadership e di gestione più inclusivi e diventando più femminilizzato, le relazioni informate dalla cultura patriarcale continuano a rimanere forti (Sahama et al., 2021).

Inoltre, già nel 2016 il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa aveva firmato la Carta europea per la parità di donne e uomini nella vita locale, nel tentativo di promuovere la parità di genere nei governi locali (CCRE, 2006). Tuttavia, la parità negli spazi urbani rimane una sfida per molte società moderne. Esistono diverse organizzazioni e iniziative che mirano a trovare modi che possano contribuire a rendere le città e gli spazi urbani più sicuri per le donne, le ragazze e le minoranze di genere (Action Aid, 2013). Nel corso degli anni, molte città europee hanno adattato varie politiche per promuovere e realizzare una città inclusiva e paritaria. Il Comune di Berlino ha creato nel 2011 un Manuale che esplora la diversità sociale e la pianificazione di genere (Città di Berlino, 2011). Un altro esempio è la città di Vienna, che nel 2021 è stata riconosciuta come una delle migliori città europee nel campo della pianificazione di genere (Città di Vienna, 2021). Allo stesso modo, anche il Comune di Barcellona sta lavorando per promuovere una pianificazione urbana che includa una prospettiva di genere, con l'obiettivo di mettere le sfide, le esigenze e le ispirazioni di tutti i generi e le comunità al centro delle sue politiche (Comune di Barcellona, 2017).

Gli studi femministi nel campo della pianificazione urbana rappresentano un altro modo per promuovere concretamente le esigenze e gli interessi delle varie identità di genere e di razza in questo campo (Beebeejaun, 2022). L'Agenda 2030 dell'ONU e la Nuova Agenda Urbana offrono una nuova generazione di politiche e strumenti per l'uguaglianza di genere, che dovrebbero essere portati avanti in tutti gli Stati membri dell'ONU come parte del loro sviluppo sostenibile (Sanchez de Madariange e Abril, 2019). Una sfida chiave da questa prospettiva è affrontare adeguatamente il "lavoro di cura", che è stato ripetutamente trascurato dalla pianificazione urbana nel corso della storia, sviluppando costantemente città adattate per ottimizzare

l'attività del "lavoro retribuito" e dimenticando le esigenze delle donne che svolgono ruoli essenziali di "lavoro non retribuito" nelle loro città (Plana, 2022). Un'altra questione che non è stata ampiamente studiata sono gli spazi verdi urbani e la loro vicinanza ai blocchi residenziali (Ode Sang et al., 2020). Studi precedenti hanno dimostrato che esiste una dimensione di genere e di età nella percezione visiva, nell'esperienza sonora e nelle attività ricreative legate all'uso degli spazi verdi urbani, ma questi studi rimangono molto limitati e non portano a conclusioni adeguate (ibid.).

Tema 4: In che misura le donne sono più esposte alla violenza sessuale nelle aree urbane

La violenza di genere è evidente in tutto il mondo, con statistiche internazionali che mostrano che oltre l'84% delle donne (di età inferiore ai 17 anni) in tutto il mondo ha subito una qualche forma di molestia fisica o sessuale per strada (ILR Worker Institute, 2015). Vale la pena notare che oltre l'82% delle donne transgender ha subito molestie a causa della propria identità di genere (ibid.). Questi incidenti fanno parte della vita quotidiana delle donne e delle minoranze di genere, che spesso sono costrette a prendere strade diverse per raggiungere la loro destinazione e riferiscono sentimenti di ansia che hanno un impatto sulla loro vita sociale. Per affrontare questi numeri e contribuire a creare spazi urbani e pubblici sicuri per le donne, le ragazze e le minoranze sessuali e di genere, diverse ONG e organizzazioni no-profit operano in questo campo. Alcuni esempi sono il [programma di formazione Stand Up](#), ideato per prevenire le molestie negli spazi pubblici, e [Stop Street Harassment](#), organizzazione dedicata a documentare e porre fine alle molestie di strada basate sul genere in tutto il mondo.

C'è una chiara necessità evidenziata negli studi femministi di impegnarsi con sociologi e sociologhe per valutare criticamente il comportamento delle masse urbane e le geografie critiche del trasporto pubblico e della mobilità, nel tentativo di indagare ulteriormente le aggressioni sessuali sui mezzi pubblici (Chowdhury, 2022). Un interessante studio svoltosi qualche anno fa in Cina, mirava a creare collegamenti tra le aggressioni sessuali e i fattori che aumentano il rischio che le donne nei territori urbani diventino vittime di tali aggressioni (Shuang-Ge et al., 2011). I risultati di questo studio suggeriscono che un maggior numero di anni di

Comentado [1]: forse superiore?

Comentado [2R1]: la versione EN dice proprio younger than 17 years



UNIVERSITÀ TELEMATICA
INTERNAZIONALE UNINETTUNO



• PLACE
MAKING
W BALKANS



istruzione, un maggior numero di eventi traumatici e un minore supporto soggettivo possono essere fattori che aumentano il rischio di violenza sessuale tra le donne di città (Ibid.). Un'altra ricerca che ha avuto luogo presso l'Università di Zagabria nel 2019, mirava a indagare se gli studenti e le studente dell'università sono stati esposti a una violenza sessuale e quali erano le loro opinioni sulle molestie sessuali (Antunovic, 2019). Lo studio ha dimostrato che la maggior parte delle persone intervistate ha subito molestie sessuali in aree pubbliche, tra cui night club, trasporti pubblici e parchi (Ibid.). Inoltre, i risultati hanno suggerito che non c'è differenza nei sentimenti delle vittime durante i casi di molestie sessuali da parte di un molestatore noto rispetto a un molestatore sconosciuto (Ibid.).

Nel 2006 è stato pubblicato uno studio che ha stabilito una connessione tra le donne poliziotto e le denunce e gli arresti per violenza sessuale (Meier e Nicholson-Crotty, 2006). Questo studio ha esplorato i casi in più di 60 aree urbane e in un arco temporale di 80 anni, per concludere che esiste una correlazione tra il numero di denunce di violenza sessuale e il numero di arresti per violenza sessuale (Ibid.).

Prove empiriche: l'attuazione dei Laboratori di Politica Giovanile

Metodologia

Nell'ambito del progetto 'MAAT: Mobilitare le giovani generazioni per progettare città inclusive', cinque organizzazioni di quattro Paesi dell'UE (Italia, Serbia, Romania e Cipro) hanno organizzato degli Youth Policy Labs (Laboratori di politica giovanile) con giovani di tutta l'UE, discutendo di inclusione di genere e pianificazione urbana.

I Policy Labs sono stati strutturati in modo tale da offrire uno spazio ai giovani e alle giovani partecipanti per condividere i loro pensieri sulla parità di genere e fungere da ispirazione per le giovani donne a partecipare ai processi decisionali delle loro comunità locali ([Gojkovic et al., 2020](#)).

Alcuni dei Policy Labs sono stati organizzati in presenza e si sono svolti nelle aule universitarie, nei centri giovanili e in spazi aperti, mentre altri sono stati organizzati online per raggiungere partecipanti di regioni e Paesi più ampi. L'implementazione ibrida dei Policy Labs è stata evitata a causa della limitata interazione che consente tra i partecipanti in presenza e quelli online e delle complicazioni che potrebbero sorgere nel facilitare tali eventi. Ciononostante, è stata implementata una combinazione di Policy Labs in presenza e online per facilitare le esigenze di tutti e tutte le partecipanti e garantire che un gruppo eterogeneo di giovani potesse partecipare ai Labs.

La preparazione, l'organizzazione e la facilitazione dei Policy Labs prevede diverse fasi per garantire un'attuazione fluida e incoraggiare l'impegno attivo dei partecipanti:

Passo 1: Identificare l'argomento e invitare i partecipanti

Nel caso del progetto 'MAAT: Mobilitare le giovani generazioni per progettare città inclusive', i temi sono stati scelti in una fase preliminare. Tuttavia, tutte le organizzazioni coinvolte hanno condotto una ricerca approfondita per garantire una conoscenza e una comprensione completa dei temi dei Policy Labs.

Una volta scelto l'argomento, è importante identificare il pubblico target e trovare i mezzi adeguati per raggiungerlo e invitarlo a partecipare ai Policy Labs. 'MAAT: Mobilizing Youth for Gender Inclusive Cities' ha organizzato campagne locali sui

social media in ogni Paese di attuazione e ha utilizzato le proprie reti e connessioni locali come potenziale bacino di reclutamento dei partecipanti.

Passo 2: pianificare la giornata vera e propria

Nella fase di pianificazione, è importante identificare la sede dei Policy Lab e decidere se saranno realizzati di persona, online o in un formato ibrido. Alcuni luoghi potenziali includono le sedi di organizzazioni non governative locali, centri giovanili, università o altri spazi pubblici. Durante la pianificazione, è importante conoscere il numero di partecipanti previsti e assicurarsi che la sede scelta possa soddisfare le esigenze di tutti i partecipanti, comprese quelle di trasporto e di accessibilità.

È anche fondamentale decidere la durata dei Policy Labs. Si suggerisce che questi tipi di eventi durino circa tre ore, per offrire un po' di tempo per rompere il ghiaccio e introdurre l'argomento. Si suggerisce inoltre di evitare Policy Labs troppo lunghi, in quanto la produttività dei partecipanti potrebbe diminuire con il passare del tempo.

Alcuni suggerimenti aggiuntivi per l'organizzazione dei Policy Labs includono:

1. Invitare un relatore o una relatrice ospite legato al tema del Policy Lab (ad esempio, responsabili politici, attivisti, ricercatori).
2. Combinare più di 1 Policy Lab in un workshop di mezza giornata. In questo caso sarebbe bene puntare ad avere più partecipanti, per garantire che almeno 10 partecipanti siano coinvolti attivamente in ogni argomento. Allo stesso modo, si suggerisce di avere più di un/a facilitatore/trice per assicurarsi di poter monitorare il processo e prendere appunti per le relazioni dei Policy Labs.
3. Ospitare un evento di networking dopo il workshop con spuntini leggeri, offrendo lo spazio e il tempo per una discussione informale tra i partecipanti, i facilitatori e i relatori ospiti, quando il Policy Lab è organizzato in presenza.

In questa fase, l'organizzatore/trice deve creare un'agenda, i moduli di registrazione e gli inviti ufficiali e qualsiasi altro materiale divulgativo pertinente (compresi volantini e post sui social media).

Fase 3: Facilitare i Laboratori sulle politiche giovanili

Durante il processo di facilitazione, si suggerisce di seguire una politica DEI (diversità, equità e inclusione), con l'obiettivo di includere un gruppo diversificato di

partecipanti, tra cui donne, persone transgender, gender fluid, ecc. Inoltre, si deve puntare a includere persone con un background di migrazione, persone con disabilità e altri gruppi vulnerabili per contribuire alla creazione di una rete diversificata di partecipanti che contribuiranno alla creazione di politiche più inclusive e accessibili nelle loro comunità locali.

Il processo di facilitazione dei Policy Labs è uno dei momenti cruciali della fase di organizzazione e implementazione, in quanto mira a coinvolgere i e le partecipanti, ispirarli e aiutarli a contribuire alla creazione di un cambiamento sociale nelle loro comunità. Le principali fasi di facilitazione comprendono:

1. **Allestimento della sala:** È importante che il facilitatore o la facilitatrice arrivi sul posto almeno 30 minuti prima dell'orario previsto, per allestire la sala e assicurarsi che ci siano abbastanza posti a sedere per tutti i partecipanti e le partecipanti.
2. **Accogliere i partecipanti e le partecipanti:** Si suggerisce di organizzare alcune attività per rompere il ghiaccio e dare un po' di tempo ai partecipanti e alle partecipanti per conoscersi e familiarizzare con lo spazio.

Suggerimenti per rompere il ghiaccio:

- Il Bingo umano: si tratta di un'attività che permette ai partecipanti e alle partecipanti di conoscersi. Per realizzare questa attività, è necessario predefinire delle domande che siano rilevanti per l'argomento del workshop. Le domande devono essere aggiunte a una tabella e stampate per ogni partecipante. Istruzioni ai e alle partecipanti: spiegare l'obiettivo di questa attività e chiedere loro di camminare per la stanza e identificare le persone che potrebbero identificarsi con una domanda sul tavolo del Bingo umano. Ulteriori linee guida per il Bingo umano sono disponibili [qui](#).
- L'effetto artistico: in questa attività, i partecipanti e le partecipanti devono usare la loro creatività e cooperare per creare un disegno che affronti al meglio l'argomento del workshop. I partecipanti e le partecipanti possono dividersi in gruppi più piccoli, oppure possono cercare di completare questa attività insieme. Maggiori informazioni [qui](#).

3. Presentare il tema del Policy Lab: Si suggerisce di offrire una breve introduzione del tema del Policy Lab all'inizio della sessione, utilizzando un PPT o un intervento libero.
4. Dividere i partecipanti e le partecipanti in gruppi: Si suggerisce di informare i partecipanti e le partecipanti che i Laboratori sulle Politiche Giovanili includeranno attività di gruppo, in quanto alcuni potrebbero voler partecipare con il proprio gruppo. Se i partecipanti e le partecipanti non hanno formato i loro gruppi prima del Policy Lab, si procede a dividerli in gruppi.
5. Lavoro di gruppo: I partecipanti e le partecipanti avranno a disposizione circa 1 ora per lavorare all'interno dei loro gruppi per rispondere alle domande pertinenti e preparare una breve presentazione sull'argomento scelto.
6. Presentazioni di gruppo e discussione di gruppo: Ogni gruppo avrà a disposizione circa 15 minuti per presentare la propria soluzione e/o i propri suggerimenti, seguiti da altri 15 minuti per le domande. Al termine di tutte le presentazioni, circa 30 minuti saranno dedicati al debriefing, chiedendo ai partecipanti e alle partecipanti di condividere i loro pensieri sul processo complessivo e sui momenti che hanno particolarmente apprezzato. È anche importante ascoltare le sfide o le parti che hanno generato delle difficoltà, per assicurarsi che non si ripetano nei restanti Laboratori sulle Politiche Giovanili.
7. Valutazione dei Laboratori sulle politiche e del Networking: Al termine dei Laboratori sulle politiche, si suggerisce di concedere circa 15 minuti per consentire ai partecipanti e alle partecipanti di completare il questionario di valutazione. Al termine, dovrebbero essere offerte opportunità informali di networking se il laboratorio è stato organizzato in presenza. Non c'è un tempo specifico per questa attività, ma si potrebbe utilizzare questo momento per discutere con i partecipanti e le partecipanti e informarli sui restanti Laboratori Politici e sul progetto in generale (o su altre attività imminenti che desidera diffondere).

Passo 4: Mantenere i contatti con i partecipanti e le partecipanti dopo i Policy Labs

Si suggerisce che dopo il completamento di ogni Youth Policy Lab, gli organizzatori e le organizzatrici dovrebbero inviare un'e-mail di follow-up ai partecipanti per ringraziarli della loro partecipazione, informarli sui prossimi Youth Policy Lab e formare una rete che potrebbe potenzialmente prendere parte a ulteriori attività.



Policy Labs su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' in Italia

Informazioni di base:

La popolazione di Roma non è cresciuta negli ultimi anni, anche perché è in atto un fenomeno di migrazione per studiare e lavorare all'estero. Al contempo i giovani e le giovani sembrano scettici nel creare una propria famiglia (Bettio et al., 2023). È importante che il Governo italiano stanzi più fondi per l'istruzione, l'assistenza sanitaria e migliori opportunità di lavoro, al fine di offrire una migliore qualità di vita ai cittadini e alle cittadine (Rosselli et al., 2016). La pandemia di Covid-19 ha colpito le donne in Italia, molto più degli uomini. La priorità deve essere data a quei servizi che soddisfano gli interessi e i bisogni collettivi delle donne e liberano il loro tempo (Corsi, 2020). Questi servizi includono il miglioramento dell'istruzione a tempo pieno, gli asili nido, le strutture e i servizi di assistenza alle persone anziane e i servizi di assistenza domiciliare.

Uno studio condotto dalla Cassa Depositi e Prestiti (CDP), un'istituzione finanziaria italiana, ha concluso che le infrastrutture sociali svolgono un ruolo importante nel perseguimento degli obiettivi definiti dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile (CDP, 2022). L'infrastruttura sociale, in questo senso, è intesa come l'insieme di beni funzionali alla soddisfazione dei bisogni essenziali e collettivi di tutti i membri della comunità, in particolare per quanto riguarda l'istruzione, la salute e l'abitazione (ibidem). L'Italia soffre di gravi carenze nell'infrastruttura educativa, come dimostra il basso tasso di copertura dei servizi per la prima infanzia e l'alto tasso di abbandono scolastico (ibid.). Allo stesso modo, la situazione abitativa mostra la mancanza di infrastrutture abitative adeguate alla richiesta (ibid.).

I servizi di assistenza alla prima infanzia sono una questione chiave nel contesto attuale (Bettio et al., 2015). Nonostante i tentativi dell'Unione Europea di promuovere il miglioramento dei servizi di assistenza alla prima infanzia, l'adozione precoce di questi servizi rimane bassa nella maggior parte dei Paesi europei e l'Italia non fa eccezione (Brilli et al., 2018). In Italia, i servizi prescolari sono utilizzati da quasi tutti i bambini di 3-5 anni. Al contrario, i bambini e le bambine che



frequentano un asilo nido prima dei 3 anni rappresentano una percentuale molto minore (ibidem). A Roma, tuttavia, il tasso di bambini e bambine sotto i 3 anni che frequentano un asilo nido ha superato la media dell'Unione Europea (Bettio et al., 2023). Le statistiche più aggiornate dell'Istituto Italiano di Statistica (ISTAT) hanno mostrato un miglioramento dei servizi di assistenza alla prima infanzia (asili nido), ma hanno anche evidenziato che esistono due diverse 'velocità' in Italia (Kenny, 2021). Ci sono regioni in Italia con livelli di copertura superiori al 40% rispetto al fabbisogno in tema di assistenza all'infanzia, mentre ci sono regioni con una copertura di appena l'11%, il che rende molto difficile per i giovani genitori ricevere un sostegno sufficiente (ibid.).

Questi problemi sono presenti in Italia da molti anni, ma lo scoppio della pandemia Covid-19 li ha portati alla luce in modo più evidente e sono già iniziate le azioni per affrontarli. Il problema principale è che per decenni le città e i governi non si sono resi conto che le donne e gli uomini vivono la città in modo diverso (Brun, 2021). Le barriere psicologiche, costituite dall'organizzazione sociale di un luogo, e le barriere fisiche, date dalle forme di una città, ostacolano l'avanzamento verso la parità di genere e limitano l'accessibilità di una città (ibid.). L'assenza di dati disaggregati per genere ha portato allo sviluppo di città basate sull'idea che la vita quotidiana sia uguale per tutti e tutte: una prospettiva questa che limita l'accessibilità e l'inclusione di molte persone nelle città e aumenta le disuguaglianze di genere (ibidem). Barcellona è pioniera in questo spazio, utilizzando un nuovo approccio che include la prospettiva di tutti i generi nel rimodellare i principali spazi pubblici della città (ibid.).

Dopo la pandemia, c'è stato un aumento di nuovi gruppi e movimenti di attivisti e attiviste che mirano a sviluppare reti di mutuo soccorso e ad aiutare a creare comunità basate sugli interessi e le esigenze collettive di tutti i loro membri (Rispoli, 2020). Un esempio sono i nuovi gruppi transfemministi attualmente attivi in Italia, che mirano a supportare il processo di trasformazione e a fissare nuovi obiettivi per gli spazi urbani, in modo da soddisfare le esigenze di tutti i generi (Bonu et al., 2023).

L'implementazione dei Policy Labs:



Il partner italiano responsabile dell'implementazione dei Policy Labs sulle infrastrutture pubbliche urbane è stato la Fondazione Giacomo Brodolini, che ha organizzato due Policy Labs che hanno evidenziato le lacune di genere esistenti nelle infrastrutture pubbliche urbane e come queste lacune influenzano la sicurezza, il movimento e il reddito delle donne.

I Policy Labs sono stati realizzati sotto forma di due webinar intitolati "INFRASTRUTTURE URBANE E STRATEGIE PER UNA CITTA' INCLUSIVA". Il primo è stato organizzato il 21st giugno 2023 ed è stato introdotto da Alice Buzzzone - esperta di rigenerazione urbana. Buzzzone si occupa attivamente di eco-design, spazio pubblico, studi urbani e sociali dal 2011 ed è coordinatrice del Festival dell'Architettura di Roma, nonché fondatrice del master in eco-design, ciclo di vita e rigenerazione urbana presso l'Università La Sapienza di Roma. Il secondo webinar si è svolto il 25 settembre 2023 ed è stato introdotto da Azzura Muzzonigro, che ha conseguito un dottorato di ricerca in Studi Urbani presso l'Università di Roma Tre. Azzura è architetta, curatrice, ricercatrice urbana indipendente e cofondatrice dell'associazione di promozione sociale Sex & the City. I webinar sono stati seguiti da un totale di 26 partecipanti.

La Fondazione Giacomo Brodolini ha invitato le due esperte, Buzzzone e Azzura, a introdurre i webinar per ispirare i partecipanti a esplorare i divari di genere nelle loro città e aiutarli ad approfondire il legame tra le infrastrutture pubbliche urbane e la parità di genere. Le relatrici ospiti hanno introdotto i due webinar con una breve presentazione del loro background e poi hanno discusso le lacune di genere

esistenti nelle infrastrutture pubbliche urbane in Italia. Le discussioni hanno fatto riferimento ai dati e alle statistiche disponibili, alle sfide e alle potenziali strategie e politiche per superarle. Il materiale utilizzato dalle relatrici ospiti è stato messo a disposizione dei partecipanti e delle partecipanti durante la fase di workshop, per aiutarli/e a creare i propri piani d'azione e le proprie soluzioni ai divari di genere esistenti nelle infrastrutture pubbliche urbane.

Entrambi i webinar sono durati circa 3 ore e sono stati divisi in due parti: la presentazione delle esperte, seguita da una discussione con le esperte, e un workshop interattivo in cui i partecipanti e le partecipanti dove hanno lavorato in gruppi e hanno cercato di identificare i modi per migliorare l'esperienza collettiva nella loro città.

Durante il webinar, sono stati presentati anche il progetto MAAT e i suoi risultati e le organizzatrici hanno condiviso con i partecipanti e le partecipanti modelli e documenti di lavoro per aiutarli a strutturare i loro piani d'azione e le loro politiche.

L'obiettivo principale dei webinar è stato lo sviluppo di piani d'azione locali volti a modificare le politiche esistenti e a proporre nuove politiche e azioni per città inclusive dal punto di vista del genere, e i partecipanti e le partecipanti hanno lavorato nei loro gruppi per raggiungere questo risultato. I gruppi di lavoro erano principalmente composti di giovani donne, con un interesse per la politica e l'impegno civico. Hanno evidenziato che raramente hanno partecipato a modelli partecipativi simili sulla definizione di politiche e sulla redazione di piani d'azione, poiché queste attività non sono molto comuni. Ai webinar si sono uniti anche otto partecipanti che si sono autodefinito uomini. Tutti i partecipanti hanno mostrato un notevole interesse per la diversità e la volontà di cambiare e migliorare le condizioni attuali attraverso il pensiero critico e la curiosità. Uno dei partecipanti di sesso maschile, studente di architettura presso l'Università di Messina, ha sottolineato come alcune università non offrano agli studenti e alle studente di architettura moduli sulla pianificazione e progettazione urbana inclusiva e come questo lo abbia spinto a partecipare ai Policy Labs.

Per aiutare i partecipanti e le partecipanti a lavorare in gruppo e a conoscersi meglio, le organizzatrici del webinar della Fondazione Giacomo Brodolini hanno svolto il ruolo di supporto, unendosi alternativamente a tutti i gruppi di lavoro, cercando di trovare interessi comuni tra i partecipanti e le partecipanti e aiutandoli nella stesura dei loro piani d'azione. Ad esempio, un gruppo di giovani studentesse di Roma ha discusso di come l'insufficiente servizio di autobus notturni a Roma e la



manca di sicurezza nei trasporti pubblici limitano le opportunità per le donne che non guidano un'automobile privata di godersi la vita notturna della città.

I partecipanti e le partecipanti hanno discusso diversi argomenti sulle infrastrutture pubbliche urbane e su come queste rafforzino le disuguaglianze di genere e influenzino la vita quotidiana delle donne. Il primo webinar ha sottolineato come, contrariamente a quanto si crede, ben il 10% della popolazione mondiale soffre di disabilità motorie e sensoriali e come queste persone siano escluse da molti spazi pubblici. Per le donne, la paura è il primo ostacolo alla libertà di movimento, mentre per le persone con disabilità, la struttura e lo sviluppo degli spazi pubblici sono spesso fonte di preclusione. I partecipanti e le partecipanti sono stati divisi in tre gruppi e hanno discusso su:

- **Fermento Urbano, un centro di ricerca sulle città inclusive di Catania (regione Sicilia).** Il gruppo ha utilizzato questo caso di studio come esempio e fonte di ispirazione per pensare a nuove iniziative che potrebbero contribuire allo sviluppo di città inclusive dal punto di vista di genere.
- **Mobilità inclusiva nel centro storico della città di Pisa.** Il gruppo ha esaminato la realtà di una città italiana, Pisa, dove il problema della mobilità per le persone con difficoltà motorie è particolarmente acuto, soprattutto nelle aree pedonali come le piazze e i marciapiedi. Hanno sottolineato come l'amministrazione locale debba prestare maggiore attenzione all'importanza della mobilità pedonale. Sebbene siano stati ripristinati i marciapiedi nelle aree a basso traffico, le zone pedonali più trafficate del centro città sono state ignorate.
- **Cittadini con mobilità ridotta; sfide e opportunità.** Il gruppo si è concentrato su come la libertà di movimento all'interno della città sia solo a volte autonoma e come questo impedisca lo sviluppo della vita delle persone che trovano barriere quotidiane lungo i loro percorsi verso casa, lavoro e tempo libero.

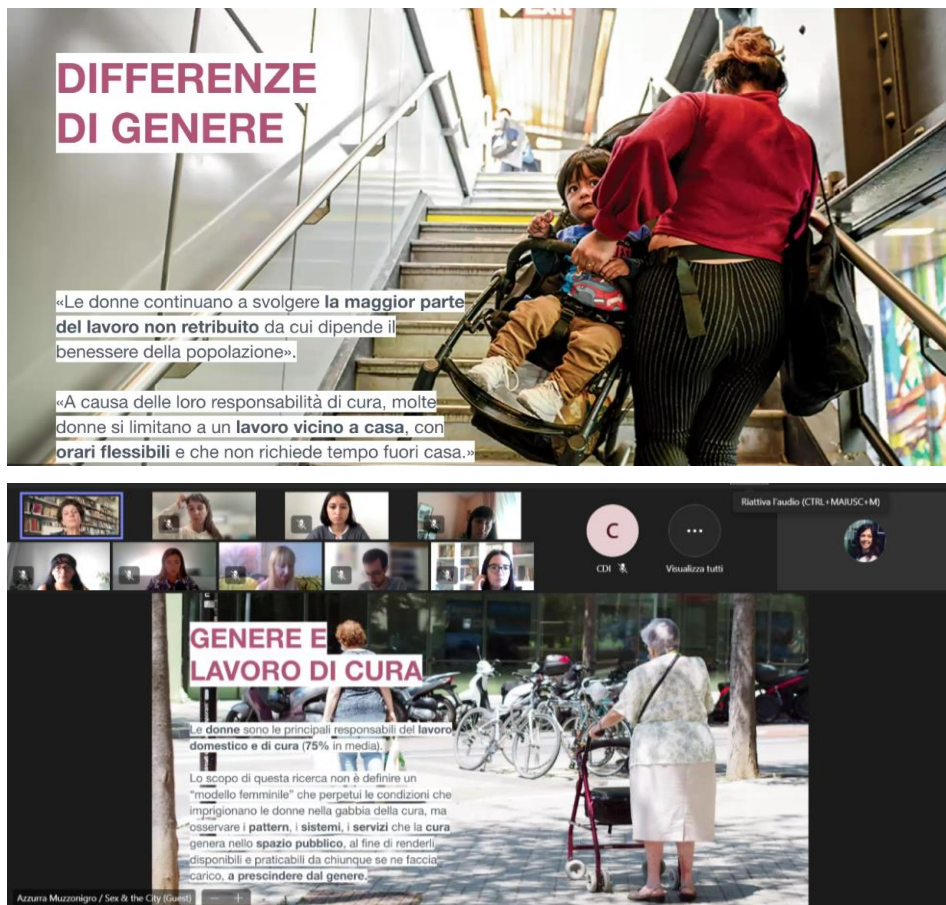
Il secondo webinar ha posto l'accento sulla stretta relazione tra genere e spazio pubblico, spiegando che quando urbanisti, architetti e altri soggetti interessati non tengono conto del genere, gli spazi pubblici diventano spazi maschili, con conseguente discriminazione e amplificazione delle disuguaglianze di genere esistenti. I partecipanti e le partecipanti sono stati nuovamente divisi in tre gruppi e hanno discusso:



- **Come progettare un sistema di servizi igienici pubblici inclusivi.** Il gruppo ha esplorato diverse idee su come progettare servizi igienici pubblici accessibili, inclusivi e sicuri, in base alle esigenze delle diverse città italiane.
- **Le toilette neutre dal punto di vista del genere sono sicure?** Il secondo gruppo ha analizzato la necessità di creare servizi igienici neutri dal punto di vista di genere e ha cercato di identificare i modi per rendere questi spazi sicuri per tutti i generi. Hanno anche discusso il dilemma etico di come la tecnologia possa essere impiegata come ausilio alla sicurezza, anziché controllo, e quali pericoli possa comportare.
- **Libertà di movimento delle donne all'interno delle città.** Il gruppo ha esaminato le limitazioni all'autonomia e alla libertà di movimento che alcuni gruppi della società devono affrontare nella loro vita quotidiana. Per esempio, le donne spesso trovano più difficile camminare da sole e utilizzare i mezzi di trasporto pubblico di notte, a causa della mancanza di un'illuminazione adeguata nelle aree critiche delle città e delle periferie.

Per concludere, i partecipanti e le partecipanti ai webinar hanno sostenuto che il cambiamento nell'infrastruttura urbana pubblica può essere raggiunto coinvolgendo gli stakeholder locali nelle procedure di definizione delle politiche; scambiando le migliori pratiche tra aree e regioni diverse e promuovendo la co-pianificazione con la partecipazione attiva delle persone residenti di ogni città/quartiere.

Inoltre, i webinar hanno fatto luce sulla necessità di maggiori ricerche e nuovi studi sulla raccolta di dati incentrati sulle prospettive intersezionali nello sviluppo delle città, e più in particolare sul ruolo delle amministrazioni pubbliche e sull'impegno delle persone residenti. C'è stato un consenso generale sul fatto che il cambiamento e le riforme richiedono un approccio dal basso verso l'alto.



Laboratori politici su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' in Serbia

Informazioni di base:

L'industrializzazione e lo sviluppo delle infrastrutture hanno sostenuto la crescita economica per decenni e hanno permesso di migliorare notevolmente molti aspetti del benessere in tutti i segmenti della popolazione. Le infrastrutture sono essenziali

per la parità di genere, in quanto forniscono alle donne un migliore accesso ai servizi essenziali e favoriscono le opportunità economiche (OCSE, 2021). Tuttavia, l'industrializzazione e le infrastrutture sono state anche la fonte di gravi disastri sanitari e ambientali, che spesso hanno un impatto maggiore sulle donne che sugli uomini (Ibid.). Di conseguenza, l'applicazione di una lente di genere allo sviluppo delle infrastrutture è essenziale per colmare i persistenti divari di genere nelle condizioni di vita quotidiana e nell'occupabilità (Ibid.).

La recente pubblicazione, "Mainstreaming Local Sustainable Development Policies in Užice", è un'iniziativa locale di Užice per analizzare le politiche di sviluppo locale esistenti ed esaminare i dati relativi allo sviluppo sociale ed economico, con particolare attenzione alla parità di genere (Bradaš, 2021). Questo documento è il risultato del lavoro congiunto condotto da due organizzazioni locali, il Centro Donne di Užice e il Centro di Užice per la Democrazia e i Diritti Umani. Sulla base dei risultati dell'analisi, sono state formulate delle raccomandazioni per contribuire all'integrazione di una prospettiva di genere in tutte le fasi della pianificazione e della redazione del futuro Piano di Sviluppo della Città di Užice (Ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs

In Serbia i Policy Labs sono stati organizzati da Placemaking Western Balkans il 19 maggio 2023. Placemaking Western Balkans ha organizzato un evento fisico di mezza giornata presso la Facoltà di Architettura del Paesaggio di Belgrado, dove ha organizzato e facilitato quattro diversi Policy Labs, uno per ciascuna delle tematiche 'Mobilizing Youth for Gender Inclusive Cities'.

I partecipanti erano 40, principalmente studenti di età compresa tra i 20 e i 22 anni, che frequentano il Master in Progettazione del Paesaggio e dello Spazio Pubblico e circa 2/3 dei partecipanti erano giovani donne. La diffusione del Policy Lab è avvenuta principalmente all'interno dell'università, in quanto gli studenti e le studente sono stati invitati a partecipare ai Policy Lab attraverso il Borad per gli annunci di Facoltà.

Durante i Policy Labs, i partecipanti hanno avuto l'opportunità di acquisire nuove conoscenze sulla pianificazione di genere e dello spazio pubblico, di aumentare la consapevolezza sull'importanza e sulla rilevanza di questo tema e di conoscere i vantaggi di una pianificazione urbana inclusiva e del processo di elaborazione delle politiche. I partecipanti e le partecipanti, in particolare le giovani donne, hanno anche avuto la possibilità di esprimere apertamente le loro osservazioni ed esperienze personali sulla parità di genere e sul rapporto tra genere e pianificazione urbana.



L'evento è stato diviso in due parti principali. In primo luogo, i facilitatori e le facilitatrici hanno presentato il progetto MAAT, offrendo un'introduzione sulla pianificazione che risponde alle esigenze di genere e sulla pianificazione inclusiva, nonché sulle quattro diverse tematiche selezionate dal progetto. In seguito, i partecipanti e le partecipanti sono stati divisi in quattro gruppi e ogni gruppo si è concentrato su un tema particolare. Durante i Policy Labs, hanno utilizzato la via Mekenziyeva come cornice fisica reale per le discussioni di gruppo. Al fine di esplorare ogni argomento in modo più dettagliato, ai partecipanti e alle partecipanti è stato chiesto di segnare delle aree sulle planimetrie della Via Mekenziyeva, in base alle sfide e ai potenziali che hanno identificato per ogni argomento.



In particolare, per il Policy Lab sulle infrastrutture pubbliche urbane, i partecipanti e le partecipanti si sono concentrati sull'analisi e sulla discussione della qualità delle infrastrutture pubbliche verdi nella via Mekenziyeva e nei quartieri circostanti, con particolare attenzione alle esigenze delle donne. Con la guida dei moderatori e



delle moderatrici, i partecipanti e le partecipanti hanno discusso degli spazi verdi esistenti in città, della routine delle persone che vivono nel quartiere e in particolare delle persone che hanno carichi di cura, che sono principalmente donne. Un altro argomento di discussione è stato lo stato attuale dell'infrastruttura pedonale della via Mekenziyeva, e più in particolare: la larghezza delle aree pedonali, la qualità dei piani terra, la presenza di arte e graffiti, l'illuminazione pubblica, la gestione dei rifiuti, ecc.

Durante la fase di lavoro di gruppo, i partecipanti e le partecipanti ai Policy Labs hanno identificato i seguenti rischi e limiti per quanto riguarda la parità di genere e le infrastrutture pubbliche urbane, e hanno suggerito alcune potenziali soluzioni:

- **Mancanza di responsabilità e di azione da parte delle autorità locali per fornire spazi verdi adeguati e funzionali in città:** i partecipanti e le partecipanti hanno sostenuto la necessità di un'azione supplementare da parte del servizio municipale locale per fornire spazi verdi migliori e più funzionali. Hanno suggerito che intervistare le donne, e soprattutto le donne più giovani che vivono nella zona, aiuterebbe molto a scoprire le loro esigenze quotidiane e i loro modi di utilizzare la strada e lo spazio pubblico del quartiere.
- **Pochissimi spazi fisici:** gli studenti e le studente si sono sentiti frustrati dal fatto che ci sia così poco spazio fisico effettivo per i miglioramenti e sono stati incerti su quale servizio pubblico dovesse effettivamente agire quando si volesse implementare una pianificazione equilibrata dal punto di vista di genere e dell'attuazione di nuove politiche, dal momento che sembra che i dipartimenti di pianificazione pertinenti siano alla ricerca di soluzioni rapide all'interno di budget limitati, il che rende difficile la definizione di priorità e un processo decisionale equilibrato dal punto di vista di genere.
- **Le aree verdi esistenti non sono mantenute o sono occupate dalle auto:** i partecipanti e le partecipanti hanno evidenziato che la mancanza di parcheggi ha portato all'occupazione degli spazi verdi, delle piazzette e dei parchi della città da parte delle auto. Le aree verdi, tuttavia, sono essenziali per il benessere più ampio dei quartieri e dei suoi residenti. Dovrebbero essere condotte più interviste con le famiglie della zona, per capire le loro esigenze e le loro routine quotidiane, in particolare quelle delle donne che si recano al lavoro, che si prendono cura dei bambini e delle bambine o delle persone anziane, o del fabbisogno familiare quotidiano.

- **Marciapiedi troppo stretti:** i partecipanti e le partecipanti hanno sostenuto che, quando possibile, i marciapiedi stretti dovrebbero essere ricostruiti. Questo è particolarmente importante per le persone con disabilità, le famiglie con bambini e bambine piccoli e per tutte le persone residenti che vogliono godere di un facile accesso agli spazi pubblici senza dover usare l'auto per spostarsi.

Nel complesso, tutti i gruppi hanno concordato sul fatto che il quartiere manca di spazi pubblici informali per i giovani e le giovani e i gruppi particolarmente vulnerabili, per incontrarsi, socializzare e scambiare conoscenze e idee. Gli studenti e le studente hanno concluso che è necessario un approccio più equilibrato nella pianificazione e nella progettazione urbana e che la città deve essere progettata con un approccio nuovo per soddisfare le esigenze di tutti i generi.

Laboratori politici su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' in Romania

Informazioni di base:

Una ricerca condotta tra il 2014 e il 2019 in Romania, volta ad analizzare la mancanza di infrastrutture adeguate per rispondere alle esigenze delle donne (Măriuca et al., 2019/ Regio, 2014) ha identificato ostacoli e carenze che influiscono negativamente sull'accesso delle donne alle opportunità e ai servizi essenziali. Una delle questioni chiave identificate durante la ricerca è la mancanza di infrastrutture per la cura di bambini e bambine; gli asili nido e le scuole materne sono insufficienti e inaccessibili in molte aree, causando notevoli difficoltà alle donne che vogliono lavorare o continuare la loro istruzione (Ibid.). Questo limita le opzioni delle donne e può contribuire ad aumentare la disuguaglianza di genere nella partecipazione al mercato del lavoro. Anche il trasporto pubblico e l'accessibilità sono un problema importante. Le infrastrutture di trasporto non sono adatte alle esigenze delle donne, soprattutto nelle aree rurali o meno sviluppate. Ciò crea difficoltà nel garantire spostamenti sicuri ed efficienti verso i luoghi di lavoro, le istituzioni scolastiche o i servizi medici, con un impatto negativo sulla mobilità e l'autonomia delle donne.

I risultati della ricerca hanno anche evidenziato la mancanza di infrastrutture mediche adeguate per le donne (Ibid.). L'accesso ai servizi di salute sessuale e riproduttiva, in particolare alla pianificazione familiare o all'assistenza materna, è limitato in molte regioni. La mancanza di centri specializzati e di personale formato nel campo della salute delle donne influisce negativamente sulla loro salute e sul loro benessere. Un altro aspetto importante affrontato nello studio è la mancanza di infrastrutture per combattere la violenza di genere. Le risorse e i servizi specializzati per le vittime di violenza domestica, come i centri di emergenza, i rifugi sicuri e la consulenza specializzata, sono insufficienti. Questa situazione crea notevoli difficoltà alle donne che subiscono violenza e limita il loro accesso al sostegno e alla protezione.

La ricerca ha anche evidenziato le discrepanze nelle infrastrutture digitali e tecnologiche. L'accesso e l'uso della tecnologia sono disuguali tra le donne in Romania, e questo può contribuire all'amplificazione delle disuguaglianze di genere e alla loro marginalizzazione nella società digitale.

L'implementazione dei Policy Labs



In Romania, il Policy Lab su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non servono alle donne' è stato organizzato da Helixconnect e ha coinvolto 12 giovani partecipanti di Timisoara. Il gruppo di partecipanti era composto principalmente da donne (10 su 12), attivamente impegnate nelle loro comunità locali come volontarie, operatrici giovanili e/o membri di organizzazioni giovanili.

Helixconnect ha pianificato una strategia di divulgazione prima dell'attuazione del Policy Lab per raggiungere la comunità locale e rivolgersi a giovani esperti ed esperte in infrastrutture pubbliche urbane e in studi di genere per invitarli/e al Laboratorio. Il Policy Lab è stato realizzato il 21 giugno 2023 ed è stato suddiviso in due parti: a) la fase introduttiva, durante la quale il facilitatore si è presentato e ha fornito una breve panoramica del progetto MAAT, oltre a una breve introduzione sulla situazione esistente a Timisoara per quanto riguarda le infrastrutture urbane pubbliche e l'inclusione di genere; b) la fase di lavoro di gruppo, durante la quale le partecipanti e i partecipanti hanno condotto la propria ricerca e hanno presentato le questioni chiave che hanno identificato, le potenziali soluzioni per la creazione di una società inclusiva dal punto di vista di genere e i modi in cui la comunità locale potrebbe impegnarsi più attivamente nella definizione delle politiche.

Durante la discussione di gruppo, alcuni dei temi principali che sono stati sollevati riguardano le preoccupazioni per la mancanza di servizi igienici pubblici e le cattive condizioni e la manutenzione di quelli esistenti, l'inadeguatezza del sistema di illuminazione pubblica in tutta la città, la mancanza di videosorveglianza negli spazi pubblici e la scarsa manutenzione delle strutture pubbliche esistenti.

Alcune delle soluzioni proposte includono:

- **Rappresentanza paritaria di tutti i generi nelle posizioni governative nei consigli locali e nei municipi:** questa idea suggerisce di garantire una rappresentanza paritaria di uomini e donne negli organi decisionali. Implementando una distribuzione paritaria tra i sessi, questa politica mira a promuovere l'equilibrio di genere e l'inclusività nella governance locale.
- **Consultazioni tra autorità locali e donne:** Si tratta di creare opportunità per le donne per esprimere le loro preoccupazioni e opinioni direttamente alle autorità locali. Attraverso consultazioni regolari, le donne possono partecipare attivamente alla definizione di politiche e iniziative che rispondano alle loro esigenze e sfide specifiche.
- **Strategie di sviluppo urbano integrato:** Questa idea sottolinea l'importanza di considerare le prospettive di genere nella pianificazione e

nello sviluppo urbano. Integrando approcci sensibili al genere nelle politiche urbane, nei progetti infrastrutturali e nei servizi pubblici, le città possono diventare più inclusive e rispondenti alle esigenze delle donne.

- **Maggiore presenza della polizia nelle strade di notte:** Questa idea evidenzia la necessità di rafforzare le misure di sicurezza negli spazi pubblici durante le ore notturne. Un aumento delle pattuglie di polizia e della visibilità può contribuire a creare un ambiente più sicuro, in particolare per le donne che possono sentirsi vulnerabili quando camminano da sole di notte.
- **ATM farmaceutico - Distributore automatico di tamponi mestruali:** Questa idea propone l'installazione di distributori automatici che erogano prodotti igienici individuali. Questi distributori possono essere posizionati strategicamente negli spazi pubblici, consentendo alle persone di acquistare comodamente i prodotti per l'igiene quando necessario.
- **Pulsanti antipanico fisici in aree pericolose:** Questa idea suggerisce di installare pulsanti di panico fisici in luoghi soggetti a rischi per la sicurezza, come le fermate degli autobus, i semafori e i parchi. Questi pulsanti possono essere facilmente accessibili e collegati ai servizi di emergenza, consentendo alle persone di cercare assistenza immediata quando si sentono minacciate o in pericolo.
- **Fornitura di prodotti per l'igiene mestruale nei bagni pubblici:** Questa idea sottolinea l'importanza di fornire prodotti per l'igiene mestruale gratuiti o a prezzi accessibili nei bagni pubblici. Garantire la disponibilità di questi articoli essenziali, risponde alle esigenze delle donne e promuove la salute e la dignità mestruale.
- **Palazzetti dello sport esclusivamente per le donne o aree separate per le donne nei palazzetti dello sport in generale:** Questa idea riconosce l'importanza di fornire alle donne spazi sicuri e inclusivi per praticare sport e attività fisiche. Suggerisce di creare palazzetti dello sport esclusivamente per le donne o di creare aree separate all'interno delle strutture sportive esistenti, garantendo privacy e comfort.
- **Servizi igienici per genitori e figli, chiaramente indicati all'ingresso degli edifici:** Questa idea si concentra sulla necessità di servizi igienici designati e attrezzati per i genitori con bambini. Indicando chiaramente queste strutture all'ingresso dell'edificio e fornendo i servizi necessari. L'iniziativa mira ad assicurare la comodità e l'accessibilità per i genitori che devono occuparsi delle esigenze dei loro figli.

I partecipanti al Policy Lab hanno riconosciuto che questi suggerimenti richiedono interesse e investimenti da parte delle autorità locali, ma hanno anche sottolineato come il successo dell'attuazione di queste politiche e suggerimenti potrebbe contribuire a creare una società equa e paritaria, dove sia le donne che gli uomini si sentiranno al sicuro.

Durante il lavoro di gruppo, i partecipanti e le partecipanti hanno affrontato varie sfide fino a raggiungere le soluzioni proposte. La prima sfida è stata quella di trovare informazioni sulle politiche esistenti e di cercare di identificare le lacune di genere nelle politiche sulle infrastrutture urbane esistenti. Inoltre, i partecipanti e le partecipanti hanno identificato soluzioni efficaci e pratiche, che potessero aiutare a stabilire strategie a lungo termine introducendo una prospettiva di genere e inclusiva. Una delle questioni chiave riscontrate durante la ricerca è la mancanza di rappresentanza delle donne negli organi decisionali locali.

Nel complesso, il Policy Lab è stato in grado di riunire un gruppo di giovani partecipanti attivi e impegnati di Timisoara. Durante il workshop, sono state discusse idee e soluzioni significative per affrontare le disparità di genere e le sfide che le donne vivono nelle città.

I partecipanti e le partecipanti hanno proposto una serie di soluzioni pratiche e innovative, come la distribuzione di genere nelle posizioni decisionali, il miglioramento delle misure di sicurezza, una maggiore accessibilità e la fornitura di prodotti per l'igiene mestruale. Hanno creduto nel potenziale impatto di queste soluzioni, sottolineando l'importanza del sostegno e degli investimenti da parte delle autorità locali.

Il workshop ha fornito una piattaforma per discussioni aperte e scambi di idee fruttuosi. I partecipanti e le partecipanti hanno contribuito attivamente con le loro prospettive, esperienze e aspirazioni. Nonostante le sfide da affrontare per trovare soluzioni praticabili, hanno mostrato determinazione ed entusiasmo per creare un ambiente urbano più inclusivo ed equo.



Laboratori politici su 'In che misura le infrastrutture pubbliche urbane non sono al servizio delle donne' a Cipro

Informazioni di base:

Sebbene a Cipro esistano quadri giuridici che promuovono, applicano e monitorano la parità di genere secondo l'indicatore SDG (Obiettivi di Sviluppo Sostenibile) delle Nazioni Unite, c'è ancora molto lavoro da fare per raggiungere un equilibrio di genere. In particolare, mancano politiche e strumenti di monitoraggio che affrontino il lavoro di cura e domestico non retribuito, il genere e la povertà, le molestie fisiche e sessuali, l'accesso delle donne ai beni e i temi legati al genere e all'ambiente (UN Women, n.d.). Come indicato dal rapporto delle Nazioni Unite su Cipro, non ci sono indicatori chiari su Genere e Fame Zero, Salute e Benessere, Istruzione di Qualità, Uguaglianza di Genere, Lavoro e Crescita Economica, Industria, Innovazione e Infrastrutture, Riduzione delle Disuguaglianze, Città



UNIVERSITÀ TELEMATICA
INTERNAZIONALE UNINETTUNO

ISQe
ENGAGING PEOPLE

helixconnect
Consulting Finance Group

• PLACE
MAKING
W BALKANS



Fondazione
Giacomo Brodolini

**CITIZENS
IN POWER**

Sostenibili, Azione per il Clima, Pace, Giustizia e Istituzioni Forti e Partnership per gli Obiettivi.

Secondo il più recente Indice di Parità di Genere, Cipro ha un punteggio complessivo del 57,3%, inferiore alla media dell'UE (68,9%) (Istituto Europeo per l'Uguaglianza di Genere, 2022). C'è una percentuale particolarmente bassa di donne coinvolte nella politica, nel processo decisionale e nelle posizioni di potere - attualmente ottiene un punteggio medio di appena il 30% per quanto riguarda la parità di genere nelle misure di potere locale (Ibid.). Due domini in cui Cipro ottiene punteggi particolarmente buoni sono l'accesso al Denaro, che riguarda i guadagni mensili, il reddito netto e il rischio di povertà, e la Salute, che misura la parità di genere in tre aspetti legati alla salute: stato di salute, comportamento sanitario e accesso ai servizi sanitari (Ibid.).

Una questione molto particolare per il contesto cipriota e in relazione alla Questione di Cipro, è l'aspetto dell'uguaglianza di genere di un insediamento. Tra i gruppi di donne locali, sia nella comunità greco-cipriota che in quella turco-cipriota, c'è preoccupazione per l'impatto differenziato che un accordo potrebbe avere tra uomini e donne (Banca Mondiale e OSASG Cipro, 2020). Un accordo potrebbe stimolare gli investimenti, incrementare il commercio, creare posti di lavoro e quindi sostenere il miglioramento del tenore di vita; la parità di genere potrebbe essere promossa da nuove soluzioni per l'impatto economico e sociale delle disuguaglianze esistenti, in parte imposte dall'attuale situazione politica (Ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs

A Cipro, il Policy Lab sulle infrastrutture urbane pubbliche e sulle misure sulle infrastrutture pubbliche che non soddisfano le esigenze delle donne è stato organizzato da Citizens in Power il 24 settembre 2023. Il Laboratorio ha coinvolto otto partecipanti e due facilitatori e si è svolto in Piazza Zouhourì a Larnaka durante un festival locale, il festival 'MAZ(ouhour)!', che mirava a promuovere l'inclusione e l'interculturalità attraverso l'impegno civico, l'arte, la musica e i laboratori teatrali. I partecipanti e le partecipanti sono stati reclutati il giorno stesso e si trattava di giovani che avevano aderito al festival. La sede dei Policy Labs è stata scelta strategicamente per fungere da esempio di come le infrastrutture urbane pubbliche e la pianificazione urbana possano contribuire a creare città inclusive dal punto di vista di genere. Piazza Zouhourì è stata inaugurata circa due anni fa, mentre prima l'area era utilizzata come parcheggio pubblico.

Comentado [3]: propongo: rivolte alle

Comentado [4R3]: io lascerei sulle, perché 'rivolte alle' cambia il senso. a me suona un po' strano

Tra le partecipanti c'erano sei giovani donne, che lavorano in organizzazioni locali e alcune studenti universitarie, e due giovani uomini che lavorano come ingegneri informatici. I diversi background professionali dei partecipanti e delle partecipanti hanno portato una discussione preziosa e approfondita, che ha messo in evidenza vari problemi e possibili soluzioni alle questioni legate all'inclusione, all'accessibilità e alla partecipazione attiva all'interno di una comunità.

Il Policy Lab sulle infrastrutture urbane pubbliche è stato organizzato insieme al Policy Lab sulla pianificazione urbana, con i partecipanti e le partecipanti impegnati in tre fasi diverse:

- **Fase uno:** i partecipanti e le partecipanti sono stati reclutati tra le persone che hanno partecipato al Festival 'MAZ(ouhour)I'. Sebbene il Policy Lab sia stato diffuso attraverso i social media e le campagne online prima del festival, i partecipanti e le partecipanti finali sono stati reclutati il giorno stesso. Una volta formato un piccolo gruppo, i facilitatori hanno tenuto una breve presentazione del progetto e degli obiettivi del Policy Lab, e poi c'è stata una breve introduzione sulle questioni relative alle infrastrutture urbane pubbliche, all'inclusione e all'accessibilità.
- **Fase due:** dopo l'introduzione, i partecipanti e le partecipanti hanno avuto a disposizione un'ora per camminare in gruppo intorno alla piazza e all'area circostante, esplorare il centro di Larnaka, discutere tra loro e identificare le questioni e gli esempi chiave relativi alle infrastrutture urbane, che contribuiscono a una città più inclusiva e accessibile.
- **Terza fase:** Nella fase finale, tutti i partecipanti e le partecipanti sono tornati insieme come gruppo per discutere dei problemi identificati e pensare a potenziali soluzioni a questi problemi.

I partecipanti e le partecipanti hanno lavorato insieme durante le tre fasi del Policy Lab e nei loro gruppi più piccoli, esplorando il centro di Larnaka e l'area che circonda la piazza Zouhouiri. Particolarmente interessanti e utili sono stati i contributi dei partecipanti e delle partecipanti che vivono o lavorano a Larnaka e che sapevano come era Zouhouiri come parcheggio, prima di diventare una piazza. Hanno discusso dei cambiamenti che vedono e di come questi potrebbero potenzialmente contribuire allo sviluppo futuro della città intorno alla piazza Zouhouiri.



Alcune delle considerazioni chiave che i partecipanti e le partecipanti hanno identificato nella piazza Zouhouri come fattori positivi vanno nella direzione di creare un centro città più inclusivo e accessibile, e sono:

- **Illuminazione adeguata:** l'illuminazione della piazza contribuisce a creare uno spazio sicuro che fa sentire le persone sicure di visitarla dal mattino fino a tarda sera/notte.
- **Spazio verde:** gli spazi all'interno della piazza sono stati utilizzati per piantare alberi e aggiungere verde nella piazza per creare un ambiente più rilassante e amichevole. Questi spazi sono limitati e sarebbe bello se ci fosse più verde all'interno della piazza.
- **Rampe e pendenze accessibili:** tutte le parti della piazza sono completamente accessibili.
- **Servizi igienici pubblici:** ci sono servizi igienici pubblici puliti; non ci sono servizi igienici di genere neutro.

Durante il workshop, i facilitatori hanno condiviso con i partecipanti e le partecipanti lo studio architettonico realizzato prima della creazione della piazza. Utilizzando questo studio, i partecipanti e le partecipanti hanno potuto approfondire le misure di inclusione e di accessibilità che hanno identificato e analizzare quali cambiamenti devono avvenire nelle aree circostanti per contribuire alla creazione di una città più sicura, accogliente e accessibile. In questa fase, i partecipanti e le partecipanti hanno condiviso le loro preoccupazioni sul fatto che, sebbene la piazza Zouhouri sia stata creata tenendo conto dell'inclusione e dell'accessibilità, l'area circostante non presenta gli stessi elementi:

- **Mancanza di illuminazione adeguata:** il centro di Larnaka (e in particolare i quartieri più vecchi) ha molti luoghi molto bui e non c'è illuminazione sufficiente; camminare di notte potrebbe causare stress e una sensazione di non sicurezza/vulnerabilità.
- **Parcheggi:** non ci sono abbastanza parcheggi; non c'è abbastanza illuminazione.
- **Accessibilità:** purtroppo, i vecchi quartieri del centro di Larnaka non sono accessibili alle persone disabili; non ci sono marciapiedi; le strade sono in parte dissestate, ecc.
- **Mezzi di trasporto:** sebbene ci siano stati tentativi di aumentare il trasporto pubblico, con l'uso della tecnologia (app, orari in diretta, ecc.); e autobus più

moderni, ecc. non ci sono ancora molti autobus notturni, e gli orari non sono abbastanza frequenti e flessibili da coprire le esigenze dei cittadini.

Discutendo di questi elementi, alcuni dei partecipanti e delle partecipanti si sono resi conto che, sebbene questi problemi facciano parte della loro vita quotidiana, non abbiano mai riflettuto su di essi in modo così dettagliato, né è mai stato chiesto loro di proporre soluzioni, o addirittura di pensare che i cittadini e le cittadine possano e debbano avere un ruolo attivo nelle discussioni e negli sviluppi locali relativi alle infrastrutture pubbliche nelle loro città. La maggior parte dei partecipanti e delle partecipanti ha affermato che i problemi identificati nell'area circostante (il centro storico di Larnaka e un'area conosciuta localmente come Tourkomahallas) sono solo alcuni dei problemi più ampi che la città sta affrontando. Hanno anche osservato case da ristrutturare, marciapiedi rotti o incompleti, mancanza di spazi verdi in generale in città, e questi sono solo alcuni degli esempi di ciò che deve essere migliorato nel centro di Larnaka.

Alcune delle potenziali soluzioni discusse dai partecipanti e dalle partecipanti includono:

- Creare uno spazio sicuro in cui i cittadini e le cittadine possano discutere delle problematiche delle loro comunità locali e condividere le loro esperienze su come le infrastrutture urbanistiche influiscono sulla loro routine quotidiana.
- Creare dei comitati locali per mappare le aree con problemi e preoccupazioni specifiche, come la mancanza di un'illuminazione adeguata in alcune zone della città, gli edifici che necessitano di ristrutturazioni, ecc.

Il Policy Lab è servito ai partecipanti e alle partecipanti per interagire con il loro ambiente locale e per esplorare il centro di Larnaka, alla scoperta di aspetti legati all'infrastruttura urbana della loro città. Il Policy Lab ha avuto un carattere 'pratico' che ha permesso ai partecipanti e alle partecipanti di impegnarsi sull'argomento di discussione, di contribuire positivamente all'identificazione di possibili soluzioni e di familiarizzare con alcune delle lacune esistenti nell'inclusione e nell'accessibilità della loro città.





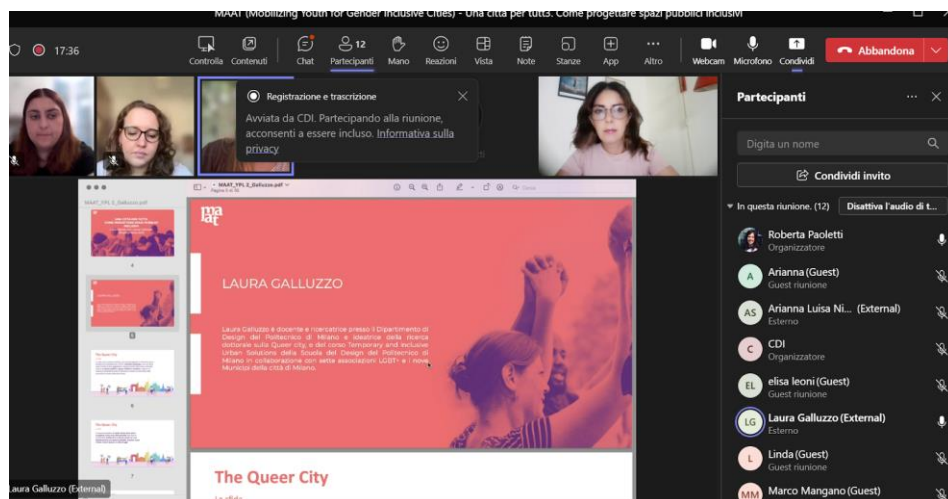
Policy Labs su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' in Italia

Informazioni di base:

L'Italia sta affrontando problemi simili a quelli osservati in altri Paesi europei per quanto riguarda la promozione e la creazione di un ambiente inclusivo di genere nella mobilità urbana. La pandemia di Covid-19 ha avuto un forte impatto sul sistema di trasporto nazionale in Italia. La distanza fisica, le restrizioni di trasporto e le linee guida per il soggiorno hanno evidenziato un'ingiustizia preesistente e un sistema discriminatorio, che ha seguito una cultura pro-auto, che ha definito un secolo di pianificazione urbana italiana (Nikitas et al., 2021). Uno dei risultati più positivi in materia di pianificazione urbana è l'introduzione di politiche a favore delle biciclette, avvenuta in seguito all'aumento dell'uso delle biciclette come mezzo di trasporto durante (e dopo) lo scoppio della pandemia globale da Covid-19 (Ibid.).

Inoltre, l'Italia ha seguito l'esempio della Svezia nell'esplorare il ruolo delle donne come agenti per la pianificazione del trasporto sostenibile (Kronsell et al., 2015). Questo perché studi recenti hanno dimostrato che le abitudini di trasporto delle donne, in media, hanno un impatto ambientale inferiore rispetto a quelle degli uomini (Ibid.). È stato anche osservato che le donne hanno una preferenza più forte nel migliorare la sostenibilità e tendono ad essere più attive nelle iniziative e nei gruppi che lavorano per questo obiettivo (Ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs:



In Italia si sono svolti due Policy Lab su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana', con un totale di 24 partecipanti. I Policy Lab sono stati organizzati e realizzati dalla Fondazione Giacomo Brodolini sotto forma di webinar.

Il primo webinar 'Una città per tutti. COME PROGETTARE SPAZI PUBBLICI INCLUSIVI' è stato tenuto il 29 settembre 2023 ed è stato facilitato da Laura Galluzzo - docente e ricercatrice presso il Dipartimento di Design del Politecnico di Milano. Galluzzo è anche l'ideatrice del Queer City Laboratory, un laboratorio di co-design che collabora con nove municipi di Milano.

Il secondo webinar 'MUOVERSI LIBERAMENTE NELLA CITTÀ' si è svolto il 2 ottobre 2023, con la partecipazione di Chiara Belingardi - docente di 'Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, dell'abitabilità e della governabilità' presso l'Università di Firenze. È anche docente presso la Facoltà di Ingegneria della Sapienza dell'Università di Roma, dove tiene un corso sulla Pianificazione comunitaria sostenibile.

Le esperte sono state scelte con l'obiettivo di ispirare i partecipanti e le partecipanti ad esprimersi nei Policy Labs e a saperne di più sulla mobilità urbana e sull'inclusione di genere. Le esperte hanno discusso i loro progetti e hanno offerto approfondimenti sui dati e le statistiche esistenti sul trasporto pubblico nelle loro

città, nonché sulle sfide da affrontare per creare città inclusive dal punto di vista di genere e sui potenziali modi per superarle.

Entrambi i webinar sono durati circa tre ore ciascuno e sono stati divisi in due parti principali: a) la presentazione iniziale e l'intervento delle esperte ospiti; b) seguito da un workshop interattivo in cui i partecipanti e le partecipanti hanno lavorato in gruppo. Elaborando ulteriormente i temi legati alla mobilità urbana, ai trasporti e all'inclusione di genere.

Per reclutare i partecipanti e le partecipanti, Fondazione Giacomo Brodolini ha utilizzato la piattaforma Eventbrite, la più grande piattaforma online per organizzare e promuovere eventi. Inoltre, hanno organizzato campagne online sui social media per condividere informazioni sui webinar e reclutare giovani partecipanti. I post di Instagram sui Policy Labs hanno raggiunto 872 account, mentre le storie di Instagram hanno raggiunto oltre 2400 visualizzazioni.

I partecipanti e le partecipanti al webinar sono stati in totale 24; 22 donne e 2 uomini. I partecipanti e le partecipanti avevano un interesse particolare per la politica e l'impegno sociale e civile e il loro background era costituito da studi in scienze politiche, cooperazione internazionale, studi di genere, architettura e design. Molti dei partecipanti e delle partecipanti hanno studiato o lavorato all'estero, e questa esperienza ha dato loro un'idea più ampia delle criticità della mobilità urbana e dell'inclusione di genere e dell'accessibilità in altre città e, in confronto, in Italia.

I partecipanti e le partecipanti si sono concentrati principalmente sulla discussione e sul lavoro di gruppo e hanno esplorato una serie di questioni critiche legate alla mobilità urbana nelle loro città e i modi per contribuire a creare un sistema di trasporto più inclusivo e accessibile. Tutti i partecipanti e le partecipanti hanno mostrato un interesse spontaneo nel partecipare alle discussioni di gruppo e le facilitatrici e le relatrici ospiti hanno svolto il ruolo di rompighiaccio.

Nel primo webinar 'Una città per tutti. COME PROGETTARE SPAZI PUBBLICI INCLUSIVI', i partecipanti e le partecipanti hanno esaminato come lo spazio urbano debba abbracciare la diversità per dare la possibilità di godere dello spazio pubblico al maggior numero possibile di persone. Una città inclusiva facilita la coesione sociale tra i suoi abitanti e di conseguenza è più sicura. Progettare tenendo conto della diversità richiede un approccio dal basso verso l'alto, in cui gli utenti finali diventano co-progettisti. Il modo migliore per raggiungere questo obiettivo è



coinvolgere i membri della comunità locale nel processo creativo. Le informazioni su un approccio di progettazione per tutti sono fondamentali per insegnare a professionisti, studenti e istituzioni la pianificazione urbana e la mobilità urbana per raggiungere l'inclusione e l'accessibilità. I partecipanti e le partecipanti al primo webinar si sono concentrati sull'identificazione dei modi per migliorare l'esperienza delle donne nel trasporto pubblico:

- **Come le città possono migliorare il trasporto pubblico sicuro per le donne.** I partecipanti e le partecipanti hanno discusso di diverse città italiane, tra cui Roma, Bologna, Milano, Torino e Messina. Poi sono stati separati in gruppi e hanno studiato idee e soluzioni per migliorare l'uso sicuro del trasporto pubblico per le donne, dal punto di partenza fino al punto di arrivo; si sono concentrati su come la sensibilizzazione sulla violenza di genere possa migliorare la percezione del pericolo all'interno delle città e facilitare i viaggi notturni (per le donne e le persone LGBTQIA+). Il Gruppo ha anche confrontato gli strumenti attivi nei diversi territori italiani per ridurre la violenza di genere e il loro potenziale miglioramento.

Il secondo webinar "MUOVERSI LIBERAMENTE IN CITTA" ha esplorato come una mobilità ben progettata possa consentire alle persone di vivere le loro città in modo diverso e contribuire a creare opportunità più positive per la vita urbana.

Purtroppo, l'attuale esperienza di libertà di movimento non è uguale per tutti i membri della comunità e questo è un fenomeno osservato in tutta Europa. Sarebbe quindi utile approfondire questo tema. La mobilità delle donne, ad esempio, differisce da quella degli uomini in termini di modalità di trasporto utilizzato (mobilità di cura vs mobilità di produzione), di percorsi effettuati e di requisiti di sicurezza. Durante il secondo webinar, i partecipanti sono stati divisi in gruppi e ogni gruppo si è concentrato su una questione particolare:

- **Progettare una campagna di sensibilizzazione sui social media per incoraggiare l'uso del trasporto pubblico tra le donne.** I partecipanti e le partecipanti hanno discusso di tre città italiane: Roma, Padova e Bergamo. Il gruppo ha lavorato per identificare i modi per sfidare gli stereotipi di genere esistenti ed esplorare la realtà delle donne che viaggiano da sole di notte e scoprire di più sulle loro esperienze nei mezzi di trasporto pubblico. Una campagna di sensibilizzazione che metta in evidenza le esperienze delle donne e offra una comprensione di come i diversi membri di una comunità locale vivono il trasporto pubblico è necessaria per dimostrare che questi

problemi sono reali e che molte persone li vivono nella loro vita quotidiana. Inoltre, è necessario anche un aumento degli autobus notturni per rendere più facile il trasporto di notte. I partecipanti hanno anche esplorato i modi per creare un sistema di trasporto verde e sostenibile, e ridurre l'inquinamento.

- **Come possono gli spazi di una scuola essere inclusivi?** I partecipanti e le partecipanti a questo gruppo si sono concentrati principalmente su Bologna e hanno discusso di trasporti e disabilità. Il gruppo è stato creato da un'insegnante locale e dai suoi studenti. Hanno spiegato come l'amministrazione della loro scuola ricostruisce le aree esterne prestando attenzione alle persone con mobilità limitata e con specifiche esigenze di genere. Il loro obiettivo era quello di promuovere lo sviluppo di un senso di comunità e di sollevare la preoccupazione per lo spazio esterno e la necessità di comprendere lo spazio come un beneficio condiviso tra gli studenti e le studente nelle scuole, piuttosto che come un beneficio solo per alcuni.

A questo punto è importante riportare che la maggior parte dei partecipanti e delle partecipanti al Policy Lab ha condiviso qualche forma di esperienza diretta o indiretta di sessismo, razzismo e omofobia negli spazi pubblici. Hanno spiegato che, nonostante queste esperienze, non hanno mai avuto l'opportunità di pensare a modi concreti per contribuire a una città più inclusiva, utilizzando un approccio dal basso.

I partecipanti e le partecipanti hanno anche affermato che le società devono allontanarsi dalla politica maschile esistente, che pretende di essere universale, e diffondere la consapevolezza tra la comunità dei politici rappresentanti sulla necessità di creare società più inclusive e aperte.

Per quanto riguarda l'accessibilità e il trasporto in particolare, lo sviluppo di soluzioni per una mobilità inclusiva richiede un approccio multiforme. Per cominciare, una comunità deve identificare i suoi gruppi target e comprendere le esigenze della popolazione vulnerabile, utilizzando indagini, interviste e focus group per raccogliere dati sui problemi di mobilità specifici che questi gruppi sperimentano. Il coinvolgimento delle parti interessate è essenziale anche attraverso la collaborazione con le organizzazioni locali e le agenzie governative responsabili dei trasporti.

La raccolta e l'analisi dei dati, così come gli obiettivi misurabili, sono necessari per definire e raggiungere obiettivi specifici. A questo proposito, è fondamentale dare priorità alle aree di interesse:

- **Determinare quali aree o quartieri critici richiedono i miglioramenti più urgenti della mobilità.** La valutazione deve essere continua per migliorare le strategie e le nuove tecnologie potrebbero supportare questa valutazione. I partecipanti e le partecipanti ritengono inoltre che la conduzione di iniziative pilota in luoghi specifici sia utile per valutarne la fattibilità e l'impatto e per raccogliere il feedback di utenti e di stakeholder per modificare le soluzioni.
- **L'accessibilità è una questione di potenziamento delle infrastrutture e di accessibilità economica:** l'implementazione di sussidi tariffari per le persone a basso reddito e di incentivi finanziari per l'utilizzo di modalità accessibili sono alcune strategie.
- **Monitorare l'applicazione delle leggi e dei regolamenti sull'accessibilità:** per garantire un accesso equo ai servizi di trasporto, espandere i programmi e le iniziative di successo per coprire più aree e raggiungere un pubblico più ampio, e cercare sovvenzioni e finanziamenti da parte di agenzie governative, organizzazioni filantropiche e partnership del settore privato per sostenere l'espansione, possono essere soluzioni preziose.

Nel complesso, i partecipanti e le partecipanti hanno mostrato un atteggiamento positivo nei confronti del concetto di città inclusiva. Credono fermamente che questo possa promuovere l'equità sociale, ridurre le disuguaglianze e aumentare le opportunità di crescita personale e professionale.

Abbracciano anche le soluzioni di mobilità digitale, ma rimangono scettici sull'applicazione dell'intelligenza artificiale e sulle implicazioni che potrebbe avere sulla privacy. Hanno anche sollevato preoccupazioni in merito alla gestione inefficiente dei fondi pubblici e agli alti costi della vita, che causano esclusione in termini di istruzione e salute per molti membri della comunità.

Particolarmente interessante è il fatto che i Policy Lab in Italia sono serviti come inizio di nuove collaborazioni. In particolare, l'Istituto Enrico Mattei (San Lazzaro di Savena - Bologna, Italia), lavorerà con gli studenti e le studente che hanno partecipato ai webinar del Policy Lab sulla creazione di uno spazio di studio all'aperto consegnato dal Comune per affidare alla scuola un progetto di riqualificazione urbana.



L'aula studio del giardino inclusivo comprenderà rampe per le persone con disabilità, servizi igienici per tutti i sessi e spazi dedicati alle informazioni sulla salute per quegli e quelle studenti che possono avere impedimenti legati alla salute ma che vogliono comunque sentirsi liberi/e di partecipare a un gruppo di lavoro all'aperto.

L'aula studio del giardino inclusivo si concentrerà sull'accessibilità e sulla sostenibilità ambientale, utilizzando l'illuminazione a risparmio energetico e i codici QR per la segnaletica di educazione civica (bagni per tutti i sessi, rispetto della biodiversità del giardino, raccolta differenziata dei rifiuti e riutilizzo dei materiali).

L'inclusività nei sistemi di trasporto urbano significa garantire opportunità eque a tutti i pendolari; queste includono il contrasto alla violenza e alle molestie sui mezzi pubblici, la garanzia di spostamenti notturni più sicuri e una comunicazione chiara, mirata ed efficace tra tutte le parti interessate.

Come affermato dai partecipanti e le partecipanti, un futuro sistema di trasporto ben funzionante dovrebbe essere ecosostenibile e sostenere la parità sociale, supportando tutte le persone nell'accesso alle opportunità di lavoro e di istruzione, all'assistenza sanitaria, ai servizi sociali, alla cultura e all'intrattenimento.

Pertanto, un approccio sensibile al genere nella politica dei trasporti è necessario per raggiungere la sostenibilità dei trasporti, migliorare l'inclusione sociale e contribuire alla giustizia sociale.



Laboratori politici su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' in Serbia

Informazioni di base:

Il trasporto attivo ha numerosi benefici per l'ambiente e la salute. Tuttavia, questi benefici non sono distribuiti in modo uniforme tra la popolazione, perché il suo utilizzo è fortemente legato ai fattori socioeconomici e culturali di una persona. Attraverso la lente dell'intersezionalità, studi recenti hanno analizzato come il genere e le interazioni con altri fattori socioeconomici e culturali influenzino la decisione di una persona di utilizzare il trasporto attivo in ambiente urbano (Yuan et al., 2023). In generale, le donne con uno status socioeconomico inferiore tendono a camminare di più per necessità (Ibid.). Le donne con uno status socioeconomico più elevato, un livello di istruzione più alto, più tempo libero e l'accesso a infrastrutture sicure e convenienti tendono ad andare di più in bicicletta (Ibid.). Anche i fattori sociali e culturali di genere potrebbero scoraggiare alcune donne dal trasporto attivo (Ibid.). Prendere in considerazione questi risultati per far progredire le politiche di pianificazione urbana potrebbe aiutare lo sviluppo di

programmi basati sulla comunità, in grado di responsabilizzare le donne e le ragazze, di costruire ambienti più sicuri per tutti gli utenti individuali e di adattare narrazioni culturali più inclusive intorno alle campagne di trasporto attivo.

Un rapporto condotto dal Ministero serbo dell'Edilizia, dei Trasporti e delle Infrastrutture, intitolato "Gender Equality in Transport in Serbia", mira a fornire politiche basate su prove per affrontare la disuguaglianza di genere nei trasporti (Repubblica di Serbia, 2019). Il trasporto è uno dei settori chiave che influenza l'accesso alle risorse. Di conseguenza, le capacità specifiche di genere per la mobilità sono fondamentali per partecipare agli aspetti economici e sociali di una comunità, nonché per il benessere personale e la qualità della vita dei cittadini di una città. L'implementazione di una prospettiva di genere nella pianificazione della politica dei trasporti è un approccio pionieristico nel contesto serbo (ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs:

Come già menzionato, in Serbia i Policy Labs sono stati organizzati da Placemaking Western Balkans il 19 maggio 2023. Placemaking Western Balkans ha organizzato un evento fisico di mezza giornata presso la Facoltà di Architettura del Paesaggio di Belgrado, dove ha ospitato e consegnato quattro diversi Policy Labs, uno su ciascuno dei temi 'Mobilitare i giovani per città inclusive di genere'.



Per il Policy Lab sulla parità di genere, le donne e la mobilità urbana in particolare, il gruppo di partecipanti si è concentrato sulla discussione dell'uso di molte linee di trasporto pubblico (da parte delle donne) che attraversano la via Mekenzijska. Inoltre, il gruppo ha discusso la presenza (o l'assenza) e la qualità di altre tipologie di mobilità, come la bicicletta e la guida, anche dal punto di vista delle donne.

Durante la discussione di gruppo, i partecipanti e le partecipanti hanno identificato alcuni rischi e problemi principali nel quartiere, per quanto riguarda la mobilità urbana, studiandone gli effetti e l'impatto sulla vita delle donne:

- **Comportamento scorretto nei trasporti pubblici:** i partecipanti e le partecipanti hanno discusso sul fatto che il cambiamento comportamentale è difficile da ottenere, ma hanno identificato la necessità cruciale di creare spazi sicuri nei trasporti pubblici, in particolare per le donne e le ragazze.

- **Attrezzature e spazi migliori:** oltre alle condizioni ambientali e comportamentali esistenti, gli spazi e le attrezzature legate al trasporto pubblico, come segnali di stop, corsie, marciapiedi, sale d'attesa, non sono in buone condizioni. C'è un'esigenza molto importante di fornire nuovi spazi più piacevoli e mezzi legati al trasporto, per aiutare i passeggeri, in particolare le donne, le persone disabili, gli anziani e le famiglie, a sentirsi più benvenuti e a trarre vantaggio dall'utilizzo del trasporto pubblico. Durante il lavoro di gruppo, i partecipanti e le partecipanti hanno suggerito e disegnato alcune soluzioni infrastrutturali che potrebbero essere utilizzate per migliorare le condizioni esistenti.

I partecipanti e le partecipanti a questo Policy Lab sono principalmente studenti di ingegneria e hanno mostrato la volontà di continuare il loro coinvolgimento nella mobilità urbana che risponde alle esigenze di genere, sebbene abbiano condiviso la preoccupazione che portare un aspetto sociale, e più in particolare di genere, nel campo dell'ingegneria possa essere impegnativo.

Per concludere, i partecipanti e le partecipanti hanno sollevato alcune questioni importanti per quanto riguarda il trasporto pubblico e l'uguaglianza di genere, come la mancanza di spazi sicuri, la mancanza di attrezzature adeguate e la mancanza di aree in cui le persone possano camminare e muoversi senza usare l'auto. Per affrontare questi problemi, i partecipanti e le partecipanti hanno abbozzato nuovi progetti e infrastrutture che potrebbero contribuire alla creazione di un quartiere più accogliente, sicuro e accessibile.

Policy Labs su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' in Romania

Informazioni di base:

La mobilità urbana sostenibile è una delle sfide principali e un tema di preoccupazione per molte città dell'UE. Esistono forti legami tra una maggiore mobilità urbana sostenibile, da un lato, e la crescita economica e la riduzione dell'inquinamento ambientale, dall'altro. Secondo uno studio della Corte dei Conti Europea (2020), ci sono diversi fattori che contribuiscono alla mobilità urbana

disuguale e iniqua per le donne. Un fattore significativo discusso nello studio è la sicurezza personale. Le donne spesso affrontano rischi e minacce negli spazi pubblici, come molestie sessuali, aggressioni e altre forme di reati (Ibid.). Questi aspetti influenzano negativamente la libertà di movimento delle donne e le costringono ad adottare strategie di auto-miglioramento, evitando determinate aree o astenendosi dal muoversi in determinate ore del giorno. Così, le donne sono penalizzate in termini di accesso al lavoro, ai servizi, all'istruzione o ad altre attività sociali (Ibid.). Un altro aspetto importante identificato durante la ricerca è la mancanza di disponibilità e di buona qualità delle infrastrutture di trasporto pubblico. Le donne incontrano difficoltà nel garantire una mobilità efficiente e conveniente, perché le reti di trasporto non sono sufficientemente accessibili o adattate alle loro esigenze specifiche (Ibid.). Ad esempio, le carenze nell'illuminazione pubblica, le stazioni degli autobus o i treni privi di servizi per le donne, come servizi igienici o aree di attesa sicure, impediscono alle donne di sentirsi sicure e di utilizzare il trasporto pubblico in modo efficace.

Lo studio ha anche evidenziato l'ineguaglianza nella distribuzione delle infrastrutture e dei servizi urbani. Le aree residenziali delle donne, soprattutto quelle più svantaggiate, possono essere situate a grande distanza dai centri urbani, dalle istituzioni educative, dai luoghi di lavoro o da altre strutture essenziali. Questo crea una maggiore dipendenza dal trasporto pubblico o da altre modalità di trasporto, che possono essere costose e inadatte alle loro esigenze.

È essenziale che un maggior numero di donne assuma un ruolo attivo nella pianificazione urbana e nel processo decisionale, per contribuire a prendere in considerazione le prospettive e le esigenze specifiche delle donne nella mobilità e nella pianificazione urbana.

L'implementazione dei Policy Labs:

In Romania, il Policy Lab su 'In che misura le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' è stato organizzato da Helixconnect, a Timisoara il 21 giugno 2023. Il Policy Lab si è svolto di persona e ha riunito 12 giovani, impegnati attivamente nella loro comunità locale come volontari, operatori giovanili e membri di iniziative giovanili locali.

Durante la fase di reclutamento, Helixconnect ha utilizzato in particolare i social media, in quanto si tratta di strumenti utilizzati quotidianamente dai giovani. Di conseguenza, è stato creato un evento su Facebook ed è stato promosso

utilizzando Facebook e Instagram. Inoltre, Helixconnect ha inviato alcuni inviti mirati agli stakeholder locali e agli operatori giovanili per garantire la partecipazione di persone con background diversi.

È importante notare che Helixconnect ha organizzato tutti i suoi Policy Lab su tutti i temi nello stesso giorno e, di conseguenza, i partecipanti e le partecipanti si conoscevano già e non c'è stata la necessità di introdurli ulteriormente. Per quanto riguarda la mobilità urbana e l'inclusione di genere, i partecipanti e le partecipanti non avevano conoscenze precedenti e hanno dedicato un po' di tempo all'inizio del Policy Lab per ricercare le politiche esistenti e diventare più informati sui legami tra i meccanismi di mobilità urbana e la pianificazione di una città e l'inclusione di genere, l'accessibilità e la sicurezza all'interno della città. Alcuni degli argomenti che i partecipanti e le partecipanti hanno discusso nei loro gruppi includono:

- Opzioni incentrate sulle donne nelle app di ride-hailing: l'inclusione di funzioni come "Donne per le donne" in piattaforme come Bolt, Uber o altri servizi di ride-sharing è stata menzionata come una cosa positiva.
- Mancanza di illuminazione stradale in alcune aree, come la zona di Soarelui, con conseguenti problemi di sicurezza.
- Sicurezza nei taxi e nei servizi di ride-hailing: I partecipanti e le partecipanti hanno espresso la necessità di misure di protezione sia per i conducenti e le conducenti che per i passeggeri e le passeggere, come barriere fisiche tra i sedili anteriori e posteriori. È stata notata anche l'assenza di telecamere di sorveglianza nei trasporti pubblici.
- Spazi inadeguati per genitori con passeggini o donne incinte nei mezzi di trasporto pubblico.
- Preoccupazione per la sicurezza e le molestie nei taxi e nei servizi di ride-hailing. Mancanza di supporto o di iniziative esplicitamente incentrate sulla sicurezza delle donne, come "Bolt for Women".
- Le donne devono fare percorsi più lunghi a piedi per evitare le aree non sicure.
- Problemi di catcalling e molestie.
- Tempi di viaggio più lunghi dovuti alla guida prudente, alla sosta per le commissioni o all'accompagnamento dei bambini e delle bambine a scuola.
- Sfide sulle molestie nei taxi e nei servizi di ride-hailing.
- Gradini alti su treni e tram.
- Necessità di più aree di riposo/alimentazione negli spazi pubblici.

La discussione è ruotata principalmente intorno alle sfide e ai problemi affrontati dalle donne nella mobilità urbana, sebbene siano stati affrontati anche temi più ampi relativi all'accessibilità, in particolare per le persone anziane e le persone con disabilità. I partecipanti e le partecipanti hanno evidenziato diverse aree in cui sono necessari miglioramenti e interventi per garantire sistemi di trasporto urbano più sicuri, inclusivi e accessibili. Le osservazioni e i suggerimenti fatti durante il workshop hanno fatto luce sulla necessità di cambiamenti politici, modifiche alle infrastrutture e campagne di sensibilizzazione per affrontare le sfide specifiche delle donne nella mobilità urbana. Alcune delle principali soluzioni e suggerimenti per ulteriori interventi politici includono:

- **Colore e suono diversi per i posti riservati alle donne in gravidanza sugli autobus:** Questa idea suggerisce di introdurre indicazioni visive e sonore per indicare i posti riservati alle donne in gravidanza sugli autobus. Rendendo questi posti facilmente identificabili, gli altri passeggeri possono offrire il proprio posto alle donne incinte, garantendo loro comfort e benessere durante il viaggio.
- **Rampe per carrozzine con pulsanti negli autobus:** Questa idea mira a migliorare l'accessibilità per i genitori con passeggini quando utilizzano i mezzi pubblici. L'installazione di rampe con pulsanti negli autobus renderebbe più facile salire e scendere con le carrozzine, garantendo un'esperienza di trasporto pubblico più inclusiva e facile da usare.
- **Telecamere di sorveglianza nei bagni pubblici e nei trasporti pubblici:** Questa idea propone l'installazione di telecamere di sorveglianza nei bagni pubblici e sui mezzi di trasporto pubblico per aumentare la sicurezza e scoraggiare potenziali incidenti. Garantire un ambiente monitorato, può aiutare a prevenire le molestie e a migliorare la sicurezza generale.
- **Compagno/a di cammino:** istituire un programma di compagno/a di cammino in cui le persone possono offrirsi volontarie per accompagnare le donne che non si sentono sicure a camminare da sole, fornendo loro un senso di sicurezza e di compagnia.
- **Vigilanza di quartiere:** Incoraggiare la formazione di gruppi di vigilanza di quartiere per promuovere la sicurezza e la vigilanza all'interno delle comunità, creando una rete di supporto e riducendo il rischio di molestie o incidenti.
- **Ristrutturare il trasporto pubblico per la sicurezza e l'efficienza:** Implementare misure per migliorare la sicurezza e l'efficienza dei sistemi di



trasporto pubblico, come una maggiore illuminazione, telecamere di sorveglianza e personale di sicurezza. Questo migliorerebbe l'esperienza complessiva e garantirebbe un ambiente più sicuro per le donne.

- **Identificare le aree non sicure e aumentare le pattuglie di polizia:** Condurre valutazioni per identificare le aree con alti tassi di molestie o insicurezza e aumentare la presenza di pattuglie di polizia durante le ore notturne in questi luoghi per scoraggiare potenziali incidenti.
- **Implementazione di "Donne per le donne" nei servizi di ride-hailing:** Sostenere l'implementazione di funzioni come "Donne per le donne" in tutte le piattaforme di ride-hailing, assicurando che le donne abbiano la possibilità di richiedere autiste donne per una maggiore sicurezza e comfort.
- **Esempi positivi da altri settori:** Ispirarsi alle iniziative di successo in materia di accessibilità in altri settori, come le rampe elettriche nei centri commerciali o le scale con spazi più ampi, e adattare alle infrastrutture pubbliche per migliorare l'accessibilità.
- **Cordoli stradali a livello della strada:** Riprogettare i cordoli in modo che siano a livello della superficie stradale, facilitando la navigazione delle persone con passeggini, ausili per la mobilità o bagagli, senza barriere.

Per identificare queste soluzioni, i partecipanti e le partecipanti si sono impegnati in sessioni di brainstorming e hanno condotto ricerche sulle politiche e sui meccanismi esistenti in altre città e che potenzialmente potrebbero essere adattati anche nella loro comunità. Hanno esplorato vari aspetti della mobilità urbana, hanno identificato i problemi e le sfide principali e poi hanno generato collettivamente idee politiche per affrontarli. Durante questo processo, i partecipanti e le partecipanti hanno mostrato un forte senso di preoccupazione ed empatia nei confronti della questione della penalizzazione delle donne in termini di mobilità urbana. Hanno riconosciuto le esperienze delle donne che affrontano i rischi per la sicurezza, le molestie e le sfide dell'accessibilità e hanno espresso un impegno comune per creare un ambiente urbano più equo e inclusivo. Le soluzioni che hanno suggerito mirano a fornire opzioni di trasporto più sicure, a migliorare l'accessibilità delle infrastrutture e a promuovere la consapevolezza e un modello di ruolo positivo.

Inoltre, i partecipanti e le partecipanti hanno sottolineato l'importanza di impegnarsi nel dialogo, sensibilizzare e sostenere i cambiamenti politici e i miglioramenti infrastrutturali per affrontare i problemi identificati.

Per concludere, tutti i partecipanti e le partecipanti hanno espresso il desiderio di continuare a lavorare su questo tema. Hanno riconosciuto che affrontare le sfide delle donne nella mobilità urbana richiede un impegno costante e un'attività di advocacy sostenuta. Hanno espresso interesse per un'ulteriore collaborazione, per la partecipazione a piattaforme pertinenti e per l'impegno con i decisori per garantire l'attuazione e il monitoraggio delle soluzioni proposte. Nel complesso, il Policy Lab è stato un'esperienza produttiva e illuminante e le soluzioni discusse durante il workshop hanno un grande potenziale per creare trasformazioni positive negli ambienti urbani, assicurando che le donne possano muoversi liberamente, in sicurezza e con dignità. È importante raggiungere le parti interessate e lavorare con loro per implementare i cambiamenti necessari che porteranno ad una mobilità urbana più equa e inclusiva per tutti.

TRADUZIONE UNINETTUNO DA QUI

Laboratori politici su 'Come le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' a Cipro

Informazioni di base:

Le città sono state progettate per soddisfare le esigenze degli utenti abili, generalmente uomini. Le donne, tuttavia, vivono la città in modo diverso dagli uomini. Di conseguenza, per le donne e le ragazze è spesso più difficile accedere all'occupazione, all'istruzione, ai servizi di assistenza e spesso anche alle attività del tempo libero (Kouame, 2023). Questo perché i sistemi di mobilità urbana e gli spazi pubblici nella maggior parte dei Paesi non sono sicuri e inclusivi. Nicosia sta attualmente lavorando a piani per rinnovare la sua mobilità urbana, con l'obiettivo di creare un trasporto pubblico più invitante e inclusivo, per collegare il centro storico della città con le aree urbane circostanti (Kollinger, 2021). Nell'ambito di questo piano, Nicosia sta gradualmente modificando il suo sistema di trasporto pubblico con corsie preferenziali per gli autobus e sta realizzando campagne per promuovere l'uso di biciclette e altri mezzi di trasporto (Ibid.). La congestione del traffico, soprattutto nelle ore di punta, è un problema che influisce sulla qualità della vita di molti cittadini di Nicosia (Andreou, 2021). Di conseguenza, è in fase di sviluppo un nuovo Piano di Mobilità Urbana Sostenibile con l'obiettivo di soddisfare



le esigenze di mobilità delle persone e garantire una struttura socialmente equa per tutti, in particolare per i gruppi vulnerabili che affrontano molte sfide nella loro vita quotidiana (Ibid.).

Nel tentativo di promuovere mezzi di trasporto sostenibili, a Nicosia è stata sviluppata una serie di workshop per promuovere la bicicletta come modalità di trasporto sana e sostenibile (Philippou, 2022). L'approccio che ha fatto la differenza in questi workshop è che la bicicletta è stata promossa come simbolo di libertà, di comunità sicure e inclusive, in grado di promuovere e proteggere i diritti delle donne (Ibid.). I workshop sono stati realizzati con la partecipazione di donne di entrambe le comunità cipriote, greca e turca, il che ha ulteriormente evidenziato il carattere inclusivo di questa iniziativa (Ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs:

A Cipro, il Policy Lab su 'Come le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana' si è svolto nel centro giovanile di Ayios Dometios con il coinvolgimento di 11 partecipanti. Citizens in Power ha scelto il luogo in modo strategico, in quanto ad Ayios Dometios i mezzi di trasporto pubblico sono limitati ed è un luogo dove risiedono molte famiglie di migranti e giovani richiedenti asilo.

Il gruppo di partecipanti al Policy Lab era formato principalmente giovani con un interesse per le arti, tra cui alcuni giovani insegnanti e studenti di teatro e musica, oltre a un architetto e un ingegnere civile. Tutti loro si conoscevano grazie alle precedenti attività svolte presso il centro giovanile e, di conseguenza, non è stata necessaria un'iniziale attività per rompere il ghiaccio. È interessante notare che alcuni dei partecipanti hanno preso parte ad altri Policy Labs nell'ambito del progetto 'MAAT: Mobilising Youth for Gender Inclusive Cities', il che evidenzia il loro impegno nel progetto e la loro volontà di rimanere coinvolti nei prossimi sviluppi.

Il Policy Lab si è svolto in tre parti. In primo luogo, la facilitatrice ha presentato il progetto e l'obiettivo dei Policy Lab. Poi i partecipanti sono stati divisi in due gruppi e hanno trascorso circa 30 minuti a familiarizzare con il quartiere intorno al centro giovanile. Mentre camminavano nel quartiere, sono stati istruiti a mappare l'area, a trovare le fermate vicine dei mezzi di trasporto, a identificare luoghi che potrebbero favorire la socializzazione e a identificare potenziali ostacoli e sfide che le giovani donne e i membri vulnerabili della comunità potrebbero affrontare nella loro routine quotidiana.

Dopo la passeggiata nell'area, i partecipanti si sono nuovamente riuniti, hanno discusso dei problemi identificati, hanno elaborato un piano d'azione, suggerendo soluzioni che l'amministrazione locale potrebbe adottare per contribuire a creare una comunità più inclusiva e accessibile. Il lavoro di gruppo è durato circa un'ora e poi ci sono stati altri 30 minuti per entrambi i gruppi per presentare i piani d'azione.

Alcuni dei principali problemi identificati, relativi alla mobilità urbana e al modo in cui influisce sull'inclusione e sull'accessibilità del quartiere di Ayios Dometions sono:

- **Assenza di marciapiedi:** i partecipanti hanno notato di aver visto molte persone camminare per strada, poiché non ci sono marciapiedi accanto alle strade principali, il che rende pericoloso per i residenti locali, soprattutto per i bambini, gli anziani e le persone disabili.
- **Assenza di piste ciclabili:** Non ci sono spazi dedicati alle biciclette, il che rende più difficile e pericoloso per chi vuole usare la bicicletta come mezzo di trasporto.
- **Distanza delle fermate dell'autobus, che si trovano solo nella strada principale:** non ci sono fermate dell'autobus nel quartiere. Le uniche fermate dell'autobus nella zona sono quelle nella strada centrale. Questo è particolarmente impegnativo se si considera la mancanza di marciapiedi, che rende più difficile muoversi nella zona. Ci sono luoghi che richiedono più di 30 minuti di cammino per raggiungere la fermata dell'autobus che si trova nella strada centrale di Ayios Dometions.
- **Scarsità di autobus:** i percorsi degli autobus sono limitati e gli orari non sono molto flessibili, il che richiede una pianificazione molto attenta. Gli autobus passano a Ayios Dometions soltanto ogni 40 minuti circa, e l'ultimo è alle 21.40. Non ci sono servizi di autobus notturni nella zona.
- **Illuminazione insufficiente nelle strade:** questo rappresenta un'ulteriore sfida per le persone che si trovano nel quartiere di Ayios Dometios, poiché spesso l'unica opzione per spostarsi in zona è a piedi. Tuttavia, non ci sono marciapiedi e non c'è abbastanza illuminazione, il che rende la cosa più impegnativa e spesso espone i residenti locali a rischi e pericoli reali, dovendo camminare sulla strada accanto al traffico.

Nel piano d'azione per affrontare queste sfide, i partecipanti hanno suggerito:

- **Riunioni di consultazione tra il governo locale, i servizi municipali e i residenti del quartiere:** riunire i membri della comunità con i responsabili

politici aiuterà i responsabili e i professionisti della pianificazione e della progettazione della città a rendersi conto di alcuni dei problemi e a prendere in considerazione le esigenze quotidiane dei membri della comunità.

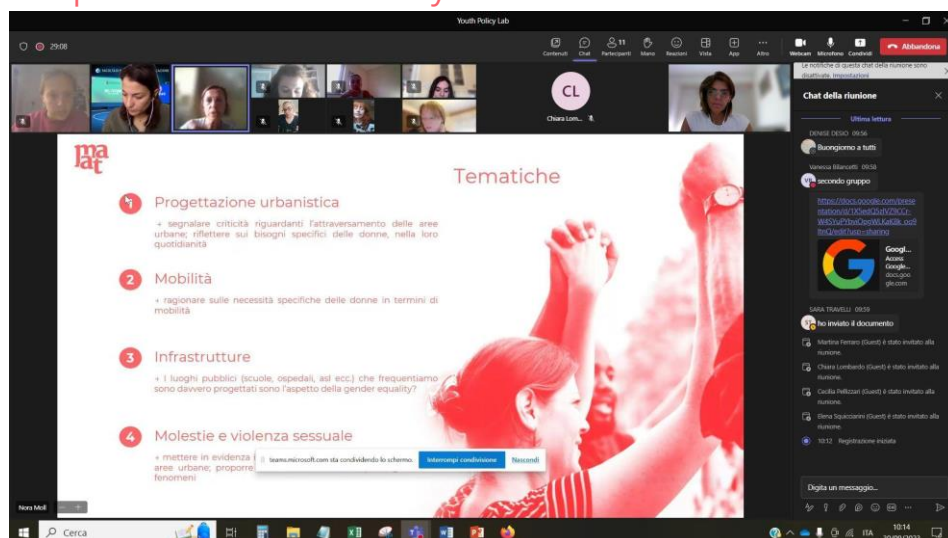
- **Un nuovo approccio nella riprogettazione di alcune parti del quartiere:** è fondamentale creare nuove infrastrutture e creare marciapiedi nelle strade principali della zona. I molti residenti di Ayios Dometions sono costretti a camminare sulle strade, poiché non ci sono marciapiedi in zona.
- **Servizio di trasporto più frequente:** uno dei problemi principali non solo di Ayios Dometions ma di tutta Cipro, è la frequenza dei mezzi di trasporto e la limitatezza dei percorsi. E' necessario prevedere più collegamenti tra le città principali e aumentarne la frequenza, in modo che raggiungano diverse zone dei quartieri locali.

Policy Labs su 'Come la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' in Italia

Informazioni di base:

L'impatto della pandemia Covid-19 ha colpito in modo sproporzionato le donne e le minoranze sessuali e di genere in Italia. La situazione attuale ha portato l'Italia ad essere il primo destinatario del Finanziamento Next Generation EU, istituito dall'UE per aiutare i Paesi a riprendersi dalla pandemia. Come parte di questo processo, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha condotto uno studio di valutazione di genere, che ha identificato come obiettivo particolarmente significativo quello della promozione di una società inclusiva dal punto di vista del genere nella parte meridionale dell'Italia (Ministero dell'economia e delle finanze, 2021). Alcuni dei temi discussi in questo studio includevano la partecipazione delle donne al mercato del lavoro, l'occupazione delle madri, l'asimmetria nel lavoro familiare, le donne laureate in aree STEM, la situazione di grave disagio abitativo per parte della popolazione femminile, e l'aspettativa di vita in buona salute per le donne (ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs:



In Italia, Uninettuno ha organizzato tre Policy Labs, di cui due online e uno di persona. In totale, 16 partecipanti hanno preso parte ai Policy Labs e 15 di loro erano donne e la maggior parte di loro erano studentesse di Uninettuno e dell'Università La Sapienza che studiano Filosofia, Beni Culturali, Ingegneria, Architettura e Psicologia. Come introduzione ai Policy Labs, per aiutare a impostare la discussione e coinvolgere i partecipanti in discussioni di gruppo, le facilitatrici hanno presentato un'iniziativa realizzata a Vienna, e hanno indagando su come la pianificazione urbana considera le necessità specifiche di genere. Il video è disponibile [qui](#).

Il primo Policy Lab si è svolto di persona il 22 giugno 2023, con quattro partecipanti. Gli altri due Policy Lab si sono svolti online, sotto forma di webinar, il 27 e 30 settembre.

Durante il primo Policy Lab le partecipanti hanno identificato le questioni principali che incidono sull'inclusione e sulla partecipazione attiva delle donne nella società, come risultato dei meccanismi di pianificazione urbana esistenti:

- **Roma è una città grande ed estesa:** a Roma, i servizi pubblici cruciali non sono sempre raggiungibili a piedi, e non esiste un sistema di trasporto pubblico adeguato per consentire le persone a spostarsi in modo soddisfacente. Inoltre, il servizio di trasporto pubblico comporta spesso

ritardi e malfunzionamenti.

Allo stesso tempo, l'utilizzo della bicicletta come mezzo per spostarsi in città non è molto consigliato a causa del traffico e della mancanza di piste ciclabili, soprattutto nel centro della città

- **Evidenti differenze socio-economiche nelle diverse zone della città:** un esempio chiave di questo problema è rappresentato dalla qualità delle scuole pubbliche in diverse zone di Roma. Ci sono aree in cui le scuole non sono adeguatamente attrezzate, con infrastrutture fatiscenti e una carenza di spazi per gli studenti e il personale educativo. Questo porta a differenti esperienze per gli studenti nelle varie parti della città, con potenziali implicazioni nella loro più ampia integrazione nella società.
- **Mancanza di spazi pubblici dove i giovani possano incontrarsi:** Roma ha promosso la maggior parte degli spazi pubblici della città come i parchi e le piazze come destinazioni turistiche: questo fa sì che la maggior parte di queste aree di aggregazione sia affollata di turisti tutto l'anno. Di conseguenza, ci sono meno attività culturali e spazi gratuiti che i giovani locali possono utilizzare per incontrarsi e socializzare in uno spazio tranquillo e verde.
- **Il tempo dedicato al tempo libero personale è limitato:** Roma si è trasformata in una città molto caotica e i residenti sono costretti a uno stile di vita frenetico che spesso lascia loro poco tempo da dedicare a sé stessi. Ad esempio, ci vuole molto tempo per spostarsi tra i quartieri e le zone di attività lavorativa, il che si traduce in meno tempo per rilassarsi e intraprendere attività legate agli hobby. Questi fenomeni portano a livelli di stress e ansia più elevati e ad uno squilibrio tra vita lavorativa e vita sociale.
- **Ostacoli all'incremento della vita sociale:** Le strade di Roma sono piene di automobili, e gli spazi per camminare e per socializzare sono molto limitati. Di conseguenza, l'interazione e il contatto sociale nella routine quotidiana sono più difficili.
- **Molti residenti hanno riferito di sentirsi insicuri:** a Roma ci sono molte strade del centro che non hanno un'illuminazione adeguata e ci sono sempre cartelli che indicano il nome delle strade o le indicazioni per le fermate dei mezzi pubblici. Ciò crea una sensazione di insicurezza, in particolare per le donne e le comunità vulnerabili.

Una volta identificate queste problematiche riguardanti le politiche e i meccanismi di pianificazione urbana nella propria città, i partecipanti e le partecipanti hanno iniziato ad esplorare uno dei punti deboli precedentemente identificati, e ad avanzare proposte per un piano d'azione per una città più inclusiva dal punto di vista delle questioni di genere. Hanno quindi deciso di concentrarsi sul tema della mancanza di spazi pubblici. Approfondendo questa problematica, i partecipanti e le partecipanti hanno discusso di come le piazze pubbliche dovrebbero diventare spazi verdi dove le persone possono incontrarsi e socializzare, anziché fungere da parcheggi come succede nel caso della **Piazza dei Sanniti**. Inoltre, sono necessarie nuove campagne per indirizzare i turisti in altre aree della città meno conosciute e creare una nuova forma di industria del turismo creativo che permetta ai luoghi turistici esistenti di respirare, diventare centri multiculturali e contribuire allo sviluppo di un centro città inclusivo, accessibile e amichevole. Nel complesso, c'è una chiara necessità di promuovere l'interazione sociale attraverso nuove politiche urbanistiche a Roma; creare più spazi verdi, aggiungere panchine nelle piazze pubbliche per permettere alle persone di sedersi e socializzare, promuovere la partecipazione attiva attraverso l'arte e altre attività.

Il secondo Policy Lab si è concentrato su diversi problemi in tutta Italia che, ancora una volta, dimostrano che molte città italiane sono ancora lontane dal diventare città inclusive di genere:

- Ad Agrigento (Sicilia) c'è una mancanza di servizi sociali;
- A Brescia (Lombardia) il disegno urbano non è ben organizzato, ci sono strade strette, con luci insufficienti e una mancanza di controllo da parte della polizia;
- A Montecatini (Toscana) c'è molta prostituzione illegale forzata nelle strade, condotta da organizzazioni criminali, che alimenta un senso di insicurezza nelle strade durante le ore notturne.

Utilizzando diverse regioni e città italiane come esempio, i partecipanti al secondo Policy Lab hanno identificato una serie di sfide e ostacoli che le donne devono affrontare nella loro vita quotidiana in Italia. Alcuni di questi esempi includono la mancanza di un'illuminazione adeguata nei parcheggi e nelle stazioni elettriche e di gas; l'assenza di lampioni alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico; l'assenza di caffetterie o di qualsiasi altro servizio aperto a tarda sera/notte per i pendolari in attesa di autobus, metropolitana e treni; la mancanza di servizi igienici pubblici e le cattive condizioni di quelli esistenti. Un altro argomento particolarmente

sottolineato dai partecipanti è che la polizia non è visibile nelle strade e i cittadini non sentono di potersi fidare della polizia per la loro sicurezza, in particolare per le donne e la popolazione vulnerabile.

Alcuni suggerimenti per affrontare questi problemi e promuovere l'impegno attivo e la partecipazione delle giovani donne nella pianificazione urbana includono:

- Pulizia e illuminazione delle aree urbane;
- Sensibilizzare soprattutto i giovani e avere un'educazione sessuale e di genere nelle scuole;
- Avere più spazio per il dibattito politico per stimolare la partecipazione.

Nonostante la loro volontà di trovare dei modi per far partecipare i giovani al processo di elaborazione delle politiche nelle loro città, i partecipanti al Policy Lab erano consapevoli che, affinché tale soluzione sia fattibile e abbia successo, deve esserci un cambiamento all'interno delle amministrazioni locali. Attualmente, la maggior parte degli amministratori locali nella maggior parte delle città italiane sono uomini e c'è una generale mancanza di diversità all'interno delle comunità che fanno politica. I partecipanti hanno chiesto una maggiore diversità nel processo decisionale della pianificazione urbana, affermando che le donne potranno progettare servizi igienici diversi, tenendo conto delle esigenze delle donne di avere bagni pubblici puliti e sicuri. Inoltre, un maggior numero di donne all'interno delle forze di polizia aiuterà le donne a fidarsi di più della polizia e a diventare aperte a parlare di questioni di sicurezza e a condividere alcune delle loro esperienze personali per aiutare la polizia a sviluppare nuove politiche per affrontare l'attività criminale nelle strade italiane. Un'altra sfida chiave che influisce sulla partecipazione attiva dei giovani nella pianificazione urbana locale è la generale mancanza di fondi per le infrastrutture locali e un evidente disinteresse per le sfide e i problemi delle donne negli spazi urbani. Tuttavia, i partecipanti hanno sostenuto che "una città insicura è un problema per tutti, non solo per le donne". Di conseguenza, consentire ai residenti e ai membri delle comunità locali di contribuire a un cambiamento positivo è necessario per la creazione di città accessibili e inclusive dal punto di vista del genere. Questi Policy Labs hanno offerto ai giovani l'opportunità di riflettere sui problemi che le donne devono affrontare nella loro società e di identificare possibili soluzioni. Per ottenere un cambiamento positivo, attività simili dovrebbero continuare a svolgersi: laboratori nelle scuole; formazioni per i giovani; laboratori nei centri di apprendimento permanente e nelle



scuole di formazione professionale; sessioni di consultazione locale; laboratori interattivi e partecipativi nei centri cittadini.

Nel Policy Lab finale, i partecipanti si sono concentrati su altri problemi che contribuiscono al divario di genere esistente in molte città italiane. Alcuni di questi includono: controllo insufficiente da parte della polizia; mancanza di interventi preventivi nelle scuole; strade buie; mancanza di servizi sociali e sanitari; trasporti pubblici inefficienti. Come hanno sostenuto i partecipanti, tutti questi problemi alimentano un diffuso senso di insicurezza e di mancanza di sicurezza e di fiducia nelle forze dell'ordine e nei governi locali, in particolare per le donne e la popolazione vulnerabile. È anche evidente che le diverse parti delle città creano sensazioni ed esperienze diverse per i loro residenti. In alcune zone della città, ad esempio, luoghi come le stazioni dei treni e della metropolitana, i bagni pubblici e i parchi possono essere percepiti come più pericolosi.

Alcuni dei problemi relativi alla pianificazione urbana e all'inclusione di genere sono stati discussi in tutti i Policy Lab. Tuttavia, ogni Policy Lab ha fornito soluzioni uniche a questi problemi. Il terzo Policy Lab ha proposto: nuovi corsi di formazione per gli agenti di polizia e i servizi legali locali, per poter offrire maggiore supporto alla popolazione vulnerabile e affrontare crimini come la violenza sessuale; rinnovamento e riorganizzazione delle aree urbane, compresa l'aggiunta di più luci stradali, marciapiedi più grandi e puliti, eccetera; creazione di campagne di sensibilizzazione nelle scuole e nei luoghi di lavoro, nonché campagne online e mediatiche per contribuire a creare strade e mezzi di trasporto pubblico più sicuri.

Prima di questi Policy Labs, la maggior parte dei partecipanti non si era impegnata in laboratori politici partecipativi, il che dimostra ancora una volta la mancanza di opportunità per i giovani di partecipare al processo decisionale della loro comunità locale. Inoltre, pensare ed esplorare le questioni legate alla pianificazione urbana attraverso la lente di genere è stato inizialmente impegnativo, ma i partecipanti sono riusciti a identificare diverse soluzioni. Una delle soluzioni principali richiede il coinvolgimento attivo dei membri della comunità e dei residenti locali nel lavoro delle istituzioni pubbliche e dei finanziamenti pubblici, in modo che possano essere consapevoli e contribuire agli sviluppi della loro città. Come sostenuto dai partecipanti, il governo locale e le istituzioni pubbliche devono investire in politiche che affrontino le sfide delle persone vulnerabili della comunità, dato che negli ultimi trent'anni i servizi sociali, l'edilizia popolare e l'istruzione pubblica non hanno ricevuto alcuna attenzione e sono stati ampiamente defalcati. I partecipanti hanno



anche espresso i loro sentimenti, dicendo che le dinamiche della società locale hanno una struttura patriarcale e individualista, che deve cambiare attraverso iniziative locali e azioni basate sulla comunità.

Nel complesso, i partecipanti si sono impegnati nelle discussioni di gruppo e hanno mostrato la volontà di continuare a lavorare con il progetto e di organizzare ulteriori azioni locali per promuovere l'inclusione di genere. Il risultato principale delle discussioni dei Policy Labs è stato il fatto che la pianificazione urbana a Roma e in altre città italiane deve prendere in considerazione la costruzione di spazi pubblici, per consentire alle donne e ai membri della comunità LGBTQI+, alle persone disabili e agli anziani di muoversi liberamente e in sicurezza nelle loro città. Servizi igienici neutri dal punto di vista del genere, più illuminazione stradale e migliori mezzi di trasporto potrebbero essere i principali punti di partenza per il miglioramento delle città e degli spazi urbani locali. A lungo termine, i governi locali dovrebbero concentrarsi sul miglioramento dei servizi sociali, dell'istruzione scolastica e dei centri di formazione per adulti, per diffondere la consapevolezza dell'inclusione di genere e dell'accessibilità e consentire alla comunità locale di impegnarsi nelle politiche locali.



Laboratori politici su 'Come la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' in Serbia

Informazioni di base:

Un'analisi sensibile al genere della pianificazione e della progettazione urbana potrebbe comprendere una serie di processi e pratiche locali esistenti, a partire dai processi decisionali e di definizione degli obiettivi, attraverso la concettualizzazione e lo sviluppo di soluzioni di pianificazione, fino all'inclusione pratica e alla partecipazione di tutti i gruppi e le comunità del pubblico (Lalic et al., 2021). Una nuova indagine condotta da UN Women, con particolare attenzione a Belgrado, intitolata "Cities for Women!", ha contribuito alla mappatura delle sfide di genere esistenti e degli esempi pratici e ha aiutato l'analisi delle politiche e delle linee guida attuali con l'obiettivo di promuovere una pianificazione urbana sensibile al genere (Ibid.).

Gli obiettivi dell'analisi della pianificazione e della progettazione urbana da una prospettiva di uguaglianza di genere sono (Ibid.):

- Aumentare la comprensione e la conoscenza degli aspetti di genere nella pianificazione e nella progettazione urbana tra tutte le parti interessate (professionisti, cittadini, media).
- Chiarire e sensibilizzare sulle esigenze specifiche delle donne, così come di altri gruppi di utenti, nell'ambiente urbano.
- Promuovere e sensibilizzare sulla necessità di integrare le prospettive di genere nella pianificazione e nella progettazione urbana.
- Analizzare l'applicabilità e l'adattamento delle metodologie di pianificazione urbana contemporanea al contesto locale.
- Migliorare la capacità degli urbanisti di affrontare le sfide di genere nella pianificazione e nella progettazione degli spazi pubblici.
- Incoraggiare i pianificatori urbani, i servizi pubblici e i responsabili delle decisioni a integrare i principi del mainstreaming nelle politiche, nei progetti e nei programmi di sviluppo urbano sostenibile.

L'implementazione dei Policy Labs:

Come già menzionato, in Serbia i Policy Labs sono stati organizzati da Placemaking Western Balkans il 19th maggio 2023. Placemaking Western Balkans ha organizzato un evento fisico di mezza giornata presso la Facoltà di Architettura del Paesaggio di

Belgrado, dove ha ospitato e consegnato quattro diversi Policy Labs, uno su ciascuno dei temi 'Mobilizing Youth for Gender Inclusive Cities'.

Per quanto riguarda il Policy Lab su 'Come la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne', il gruppo di partecipanti si è concentrato sulla scoperta dell'insufficienza di elementi mancanti negli spazi pubblici di via Mekenzijska, che non rispondono alle esigenze delle donne e talvolta le annullano. Alcuni dei principali argomenti discussi sono stati gli elementi di arredo urbano come le panchine, le rampe di accessibilità e i servizi dello spazio pubblico come i bagni pubblici.

In particolare, i partecipanti al Policy Lab hanno creato diversi schizzi di progettazione di aree verdi identificate come punti in cui le donne si sentono attualmente insicure. Nei nuovi schizzi, è stata prestata attenzione ai parchi giochi per bambini, agli spazi pubblici per la socializzazione e le passeggiate, alla riprogettazione delle piazze principali con arredi e servizi adeguati per lo spazio pubblico, che tengano conto delle esigenze delle donne e delle comunità vulnerabili. I partecipanti hanno cercato di affrontare gli spazi degradati e insicuri e di trovare soluzioni per riprogettare e ricreare aree con risultati architettonici attualmente scadenti, come passaggi non illuminati, scale e garage. Gran parte dell'illuminazione pubblica attuale è stata etichettata come inadeguata e al di sotto degli standard dal punto di vista della sicurezza, rendendo stressante e spiacevole per le donne camminare di notte. Sono stati discussi anche altri aspetti della pianificazione urbana, come l'adattamento di nuove misure politiche per spazi che rispondano alle esigenze di genere, e l'avvio di nuove ricerche più dettagliate per fornire dati concreti nel contesto di Belgrado in merito alla pianificazione urbana e alle esigenze delle donne.

Per concludere, il Policy Lab si è reso conto che il tema della pianificazione inclusiva di genere nella progettazione e nella pianificazione delle città è carente e sono necessari più dati relativi al genere per aiutare a migliorare gli spazi pubblici esistenti e creare nuove aree che coprano le esigenze, le aspirazioni e le possibilità delle donne nelle loro comunità locali. I partecipanti hanno espresso la loro motivazione e volontà di rimanere coinvolti nel progetto per capire meglio come



raccogliere i dati giusti sulle esigenze delle donne e come applicare questo tipo di conoscenza per creare strategie di pianificazione urbana più sensibili al genere.

Laboratori politici su 'Come la pianificazione urbana non tiene



conto delle esigenze delle donne' in Romania

Informazioni di base:

Un recente studio condotto dal Governo della Romania nel 2020 ha evidenziato che le donne si trovano spesso ad affrontare spazi pubblici inadeguati e insicuri, che limitano la loro libertà di movimento e la partecipazione attiva alla vita cittadina (Governo della Romania, 2020). La mancanza di un'illuminazione adeguata, i marciapiedi stretti o mal tenuti, la mancanza di spazi di sosta e di interruzioni nei percorsi, così come la mancanza di senso di sicurezza a causa di molestie e aggressioni sessuali, sono tutti aspetti che penalizzano le donne nell'uso e nell'accesso agli spazi pubblici urbani. Il rapporto evidenzia anche la disuguaglianza nell'accesso alle infrastrutture e ai servizi urbani. Le donne possono essere svantaggiate in termini di ubicazione delle loro abitazioni rispetto ai centri di lavoro, alle scuole o ai servizi essenziali. Questo può creare una dipendenza dal trasporto pubblico o da altre forme di trasporto, con costi finanziari e di tempo aggiuntivi per le donne. La pianificazione urbana può anche trascurare le esigenze specifiche delle donne in termini di asili nido, scuole materne, centri sanitari o altre strutture

essenziali per la cura dei bambini e la salute delle donne. Le decisioni relative allo sviluppo urbano sono spesso prese senza tenere conto delle prospettive e delle esperienze delle donne. Questo può portare a ignorare le loro esigenze e preferenze e a perpetuare le disuguaglianze di genere nello spazio urbano. Per affrontare questi problemi, questo rapporto sottolinea la necessità di un approccio integrato e sensibile al genere nel processo di pianificazione urbana.

L'implementazione dei Policy Labs

In Romania, il Policy Lab su 'Come la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' è stato organizzato ancora una volta a Timisoara, con gli stessi partecipanti che hanno preso parte agli altri Policy Lab. Quindi, c'era un totale di 13 partecipanti, 11 dei quali erano donne e tutti attivamente impegnati nella comunità come volontari, operatori giovanili e/o membri di iniziative e gruppi locali.

Per quanto riguarda l'argomento principale del Policy Lab, i partecipanti non avevano molte conoscenze precedenti sui meccanismi di pianificazione urbana e sulle politiche in materia di inclusione e accessibilità di genere. Hanno quindi trascorso la prima metà del Policy Lab esaminando le politiche esistenti, cercando di identificare le loro implicazioni sull'inclusione di genere. Alcuni dei temi e delle questioni principali sollevate nella discussione di gruppo includono:

- Riferimento alla *Legge n. 350/2001* sulla pianificazione territoriale e l'urbanistica. Nella maggior parte delle politiche dei governi locali, non c'è una menzione specifica dei miglioramenti adattati alle esigenze delle donne nelle città, nonostante le disposizioni che riguardano la creazione di condizioni per soddisfare le esigenze speciali dei bambini, degli anziani e delle persone con disabilità.
- Il piano generale di sviluppo urbano di Timisoara pone l'accento sullo sviluppo creativo, sostenibile e inclusivo, come risultato degli sforzi partecipativi a livello di comunità. Tuttavia, le esigenze specifiche delle donne e dei membri LGBTQI+ non sono prese in considerazione in modo specifico e non sono incluse nei piani d'azione locali.
- Allo stesso modo, mancano piani d'azione locali per migliorare le misure di sicurezza, come il posizionamento di telecamere e l'illuminazione stradale, per garantire ambienti urbani più sicuri per le donne, i membri LGBTQI+, le persone disabili e altri membri vulnerabili della comunità.

- Non c'è alcun riferimento alle zone designate per il drop-off davanti alle scuole locali, dove i genitori possono lasciare o prendere i loro figli in tutta sicurezza.
- Anche la sicurezza dei parchi e delle aree di parcheggio è stata discussa come un aspetto importante da considerare nella pianificazione urbana, per offrire spazi sicuri e confortevoli alle donne.

Una volta identificati questi problemi, i partecipanti hanno studiato e sviluppato un elenco di potenziali soluzioni a questi problemi. Alcune delle soluzioni discusse nel Policy Lab rumeno sulla pianificazione urbana sono:

- **Inclusione delle esigenze specifiche delle donne nelle leggi e nei piani di sviluppo urbano:** Questo comporta il processo di identificazione e dichiarazione esplicita dei requisiti per la creazione di spazi urbani che soddisfino le esigenze e la sicurezza delle donne. Include disposizioni per infrastrutture accessibili, aree pubbliche ben illuminate e l'integrazione delle prospettive di genere nelle politiche di pianificazione urbana.
- **Spazi sicuri per le donne nei mercati:** I mercati svolgono un ruolo cruciale nell'economia locale e le donne sono spesso partecipanti attivi in questo settore. La creazione di spazi sicuri per le donne venditrici, ad esempio incorporando misure antifurto o pulsanti antipanico, può migliorare la loro sicurezza e il loro benessere durante lo svolgimento delle attività commerciali.
- **Team di pianificazione urbana inclusivi di genere:** È essenziale avere una rappresentanza diversificata nei team responsabili dello sviluppo delle strategie di pianificazione urbana. L'inclusione di professionisti con esperienza nella progettazione urbana, nell'architettura e nello sviluppo della comunità assicura che le prospettive e le esigenze delle donne siano incorporate nel processo decisionale fin dalle fasi iniziali.
- **Zone designate per l'abbandono dei bambini vicino alle scuole:** Per affrontare le sfide che i genitori devono affrontare quando accompagnano o vanno a prendere i figli a scuola, si dovrebbero creare delle aree designate vicino agli istituti scolastici. Queste zone consentirebbero ai genitori di parcheggiare per un breve periodo, garantendo la sicurezza dei loro figli e riducendo la congestione del traffico intorno alle scuole.
- **Miglioramento delle strutture per la maternità:** La costruzione di nuove strutture per la maternità e la ristrutturazione di quelle esistenti possono

offrire alle donne un migliore accesso all'assistenza sanitaria di qualità. Queste strutture dovrebbero essere progettate per soddisfare le esigenze specifiche delle donne in gravidanza, offrendo un ambiente confortevole e di supporto per l'assistenza prenatale e postnatale.

- **Strutture di assistenza all'infanzia nei campus universitari:** L'istituzione di centri di assistenza all'infanzia all'interno del campus può sostenere i giovani genitori, in particolare le madri che seguono un'istruzione superiore. Queste strutture offrirebbero un ambiente sicuro e accogliente per i bambini, consentendo ai genitori di conciliare gli impegni accademici con le responsabilità genitoriali.
- **Miglioramento dei servizi nei parchi:** I parchi dovrebbero essere progettati per essere più inclusivi e adatti alle famiglie. Ciò include la fornitura di servizi igienici dotati di stazioni per il cambio dei pannolini e di aree designate per l'allattamento al seno. Tali servizi assicurano che le donne, in particolare le madri, possano godere comodamente degli spazi pubblici mentre si occupano delle esigenze dei loro figli.
- **Promuovere l'occupazione femminile nell'edilizia e nella pianificazione urbana:** Incoraggiare le opportunità di lavoro per le donne in settori tradizionalmente dominati dagli uomini, come l'edilizia e la pianificazione urbana, può promuovere l'uguaglianza di genere e la diversità nella forza lavoro. Ciò può essere ottenuto attraverso programmi di reclutamento mirati, formazione professionale e iniziative di mentorship per sostenere l'avanzamento di carriera delle donne in questi settori.
- **Miglioramento dell'accessibilità nei centri storici:** La riabilitazione degli spazi pubblici nei centri storici comporta la necessità di renderli più accessibili e facili da usare. Ciò può includere la sostituzione dei sampietrini irregolari con pavimentazioni più lisce, l'eliminazione degli ostacoli e la garanzia che i marciapiedi e i percorsi siano accessibili alle persone con difficoltà motorie o ai genitori con passeggini.
- **Cavalcavia pedonali con accessibilità migliorata:** La costruzione di cavalcavia pedonali con scale e ascensori in aree altamente congestionate risponde alle preoccupazioni di sicurezza e mobilità delle donne. Questi cavalcavia offrono opzioni sicure ed efficienti per l'attraversamento di strade molto trafficate, accogliendo persone con passeggini e persone con limitazioni di mobilità.

- **Posti auto dedicati alle donne:** Progettare o rinnovare i parcheggi per includere spazi dedicati alle donne può migliorare la loro sicurezza e comodità. Questi spazi dovrebbero essere posizionati strategicamente più vicini agli ingressi, ben illuminati e facilmente accessibili, riducendo la necessità per le donne di percorrere lunghe distanze in aree poco illuminate o isolate.

Durante il Policy Lab, i partecipanti hanno acquisito una comprensione approfondita dei legami tra la pianificazione urbana e l'inclusione di genere e l'accessibilità all'interno di una città, che ha permesso loro di offrire soluzioni approfondite che affrontano vari aspetti della vita quotidiana e della routine delle donne all'interno di una società. Sebbene all'inizio i partecipanti abbiano dovuto affrontare delle sfide per trovare delle possibili soluzioni, hanno esplorato vari aspetti della mobilità urbana e sono riusciti a identificare soluzioni fattibili e d'impatto, ispirandosi alle iniziative esistenti a Timisoara e, più in generale, nell'Unione Europea.

Per concludere, il Policy Lab sulla pianificazione urbana ha identificato diverse soluzioni per contribuire a creare una città più inclusiva e accessibile per le donne, tra cui l'inclusione delle esigenze delle donne nelle leggi e nei piani di sviluppo urbano, le consultazioni attive con le donne della comunità, la creazione di spazi sicuri per le donne nei mercati, i team di pianificazione urbana inclusivi di genere, le zone designate per l'abbandono scolastico vicino alle scuole, il miglioramento delle strutture per la maternità, le strutture per l'assistenza all'infanzia nei campus universitari e il miglioramento dei servizi nei parchi, tra gli altri. Le discussioni di gruppo sono state coinvolgenti e produttive, con i partecipanti che hanno condiviso esperienze personali, preoccupazioni e idee innovative per contribuire a creare una società inclusiva di genere.



Laboratori politici su 'Come la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' a Cipro

Informazioni di base:

La nuova politica UE 2020-2025 per l'uguaglianza di genere mira a promuovere l'uguaglianza di genere nell'ambito della pianificazione urbana, per affrontare i diversi problemi e le sfide che i diversi generi potrebbero affrontare nella loro vita quotidiana, dalla violenza e dagli stereotipi, alle disuguaglianze e ai divari retributivi nel mercato del lavoro, nel settore sanitario, nell'istruzione e nel processo politico (Michianakis, 2021). Uno spazio pubblico è una forma di comunità che rispecchia tutte le forme di discriminazione e disuguaglianze che esistono all'interno di una società, e Cipro è proprio la stessa (Kathimerini, 2023). Un semplice esempio è il fatto che anche i nomi delle strade sono presi da uomini famosi e i nomi presi dalle donne sono molto limitati (Ibid.).

Per progettare città che funzionino per le donne, è importante comprendere tutte le diverse prospettive della vita urbana e considerare le donne provenienti da diversi contesti per identificare i loro problemi e trovare modi per rendere le città migliori per tutti (Thompson, 2022). È anche importante ricordare che l'uguaglianza

nei numeri non sempre porta all'equità nei risultati, ecco perché sono necessarie più donne in ruoli di leadership per affrontare i bisogni e i problemi reali che le donne affrontano nelle città contemporanee dalla loro radice e non con numeri che potrebbero non affrontare il problema reale (Ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs

Il Policy Lab su 'Come la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne' a Cipro si è svolto nello stesso giorno del Policy Lab su 'Come le infrastrutture pubbliche urbane non servono alle donne', il 24th settembre 2023, in Piazza Zouhoury a Larnaka. Il Policy Lab è stato organizzato nell'ambito di un festival locale, il MAZ(ouhour) Festival, che mirava a promuovere l'inclusione e l'interculturalità attraverso impegni civici, arte, musica e teatro.

I partecipanti sono stati reclutati dalla folla che ha visitato il festival e sono gli stessi che hanno preso parte al Policy Lab sulle infrastrutture pubbliche. Il team di partecipanti comprendeva studenti universitari, un ingegnere civile, un architetto e due ingegneri informatici.

Il Policy Lab è stato realizzato in tre fasi:

- **Fase uno:** i partecipanti sono stati reclutati tra le persone che hanno aderito al festival MAZI. Sebbene il Policy Lab sia stato diffuso prima della giornata di consegna, non c'erano moduli di registrazione; quindi, non sapevamo da prima chi sarebbero stati i partecipanti. Una volta formato un piccolo gruppo di partecipanti, chiedendo loro se fossero interessati a partecipare al Policy Lab, abbiamo introdotto il progetto e l'obiettivo del Policy Lab, fornendo loro un'introduzione di base sulle questioni relative alle infrastrutture pubbliche e alla pianificazione urbana, nonché sui legami tra questi due argomenti e su come le soluzioni possono contribuire all'inclusione e all'accessibilità - in primo luogo a livello politico e poi implementando lo sviluppo infrastrutturale della città.
- **Seconda fase:** Poi, abbiamo chiesto loro di trascorrere circa 1 ora da soli (o in piccoli gruppi) per passeggiare nella piazza e nell'area circostante, esplorare il centro di Larnaka, discutere tra di loro e identificare le questioni e gli esempi chiave che contribuiscono a una città più inclusiva e accessibile.
- **Fase tre:** dopo di che, ci siamo riuniti tutti in gruppo per discutere dei problemi identificati e pensare a potenziali soluzioni a questi problemi.

I partecipanti hanno lavorato insieme durante le tre fasi del Policy Lab. In un primo momento, sono stati divisi in gruppi più piccoli e hanno passeggiato per il centro di Larnaka per esplorare l'area che circonda la piazza; hanno cercato di trovare spazi verdi; piazze più piccole che potevano essere utilizzate dai cittadini per promuovere l'interculturalità; modi in cui i cittadini potevano impegnarsi attivamente nelle procedure di elaborazione delle politiche; arte di strada, ecc.

Poi sono tornati insieme come gruppo per discutere ciò che hanno osservato ed esplorare alcune delle questioni principali che hanno identificato. In questa fase, ai partecipanti è stato anche chiesto se conoscono i gruppi locali che rappresentano i cittadini presso l'amministrazione locale. L'identificazione della mancanza di rappresentanza di alcuni gruppi nelle procedure di elaborazione delle politiche è stata una delle cose principali discusse durante il Policy Lab, sebbene i partecipanti fossero un po' riluttanti all'inizio a rendersi conto della mancanza di rappresentanza delle donne e dei membri vulnerabili della comunità nel processo di elaborazione delle politiche locali e nazionali.

Questo è stato abbastanza sorprendente, perché i partecipanti sono stati in grado di identificare molti problemi nella Pianificazione urbana durante la Fase 2, ma hanno trovato più difficile identificare le soluzioni. Hanno sostenuto la necessità di una partecipazione attiva delle comunità sottorappresentate nel processo decisionale, come uno dei passi principali e più importanti da compiere per la creazione di comunità più inclusive.

I partecipanti hanno avuto il tempo di osservare la Piazza Zouhouri e di familiarizzare con l'area periferica, prima di unirsi alla discussione di gruppo e pensare a possibili soluzioni e piani d'azione che potrebbero portare a una città più inclusiva e accessibile. Mentre osservavano le misure di inclusione e di accessibilità che sono attualmente in atto nella piazza, i partecipanti hanno avuto accesso allo studio di architettura che discuteva questi temi e spiegava anche i piani del governo locale per utilizzare la piazza per promuovere l'inclusione, l'arte, la rappresentazione di diversi gruppi della comunità e aiutare la loro città a diventare più aperta e accessibile.

Tuttavia, l'area circostante non gode di questi elementi e sebbene il governo locale abbia dichiarato di voler apportare cambiamenti in tutto il centro per creare una città più accessibile e sostenibile, c'è una mancanza di trasparenza riguardo alle misure adottate; se tutti i generi sono rappresentati nelle riunioni relative alle politiche; se i cittadini contribuiscono attivamente a queste decisioni, ecc.



Questo problema non si osserva solo nella città di Larnaka. Cipro ha ottenuto un tasso molto basso rispetto ad altri Paesi dell'Unione Europea per quanto riguarda l'inclusione delle donne e dei gruppi vulnerabili nei settori legati alla politica e alla governance. Secondo i partecipanti, si tratta di un problema che esiste da molti anni a Cipro e, sebbene vogliano vedere un cambiamento, non sembravano molto fiduciosi che qualcosa sarebbe accaduto nel prossimo futuro.

Quando è stato chiesto di proporre le proprie soluzioni e i propri piani d'azione, i partecipanti hanno sostenuto che la soluzione migliore sarebbe iniziare a coinvolgere i cittadini in iniziative e azioni locali che potrebbero contribuire a promuovere o a sostenere nuove politiche di pianificazione e sviluppo urbano.

Un attore chiave in questo processo sono le scuole, le università, le ONG e le iniziative locali, ecc. Creare campagne di sensibilizzazione, workshop interattivi, discussioni di gruppo e laboratori politici negli spazi pubblici potrebbe aiutare i cittadini a sentirsi più sicuri nell'esprimere i propri pensieri e nel rappresentare la propria comunità.

Una volta costituiti, questi gruppi potrebbero richiedere incontri con i rappresentanti del governo locale o invitarli a questi incontri per stabilire un dialogo e una comunicazione continua tra i cittadini e le persone che vivono in città, i gruppi sottorappresentati e il governo locale.

Questa soluzione sarebbe vantaggiosa anche per l'amministrazione locale, in quanto le offrirebbe approfondimenti sulle reali esigenze della città in relazione alle politiche di pianificazione urbana per promuovere l'inclusione, l'accessibilità e la sostenibilità.

Si spera che una soluzione come questa porti alla fine un maggior numero di donne, di membri LGBTQI+ e di membri di altre comunità sottorappresentate (ad esempio, migranti, disabili) a diventare membri ufficiali del governo locale e a ricoprire incarichi legati alla definizione delle politiche.

Nel complesso, il Policy Lab sulla Pianificazione Urbana ha avuto successo nell'identificare i modi in cui la città potrebbe creare più politiche per promuovere l'inclusione e l'accessibilità, suggerendo anche modi in cui i cittadini possano essere coinvolti più attivamente nella definizione delle politiche locali e nella pianificazione urbana della loro città.



Durante questo Policy Lab, i partecipanti si sono resi conto che la rappresentanza delle donne, dei membri delle comunità LGBTQI+ e di altri gruppi è un problema molto reale e presente, che ha implicazioni pratiche sul modo in cui vengono formati i governi locali e sulle politiche in atto per quanto riguarda la pianificazione e la sostenibilità delle città. C'è anche una mancanza di trasparenza sulle conversazioni che avvengono quando si decidono nuove politiche e strategie e sui passi che vengono attualmente compiuti per risolvere alcuni dei problemi esistenti.

Ciò che ha reso questo Policy Lab un successo è stato il fatto che i partecipanti hanno avuto l'opportunità di interagire con l'ambiente, di muoversi nell'area da soli e di esplorare gli aspetti relativi all'argomento di discussione. Di conseguenza, il Policy Lab ha avuto un carattere 'pratico', più 'hands-on', e non era puramente basato su un livello teorico. Questo ha contribuito positivamente all'identificazione di possibili soluzioni; poiché i partecipanti hanno potuto vedere e familiarizzare con i problemi sul campo, hanno potuto relazionarsi con questi problemi e pensare ad approcci innovativi e realistici per risolverli, tenendo in considerazione i cittadini della città.

Laboratori politici su 'Come le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' in Italia

Informazioni di base:

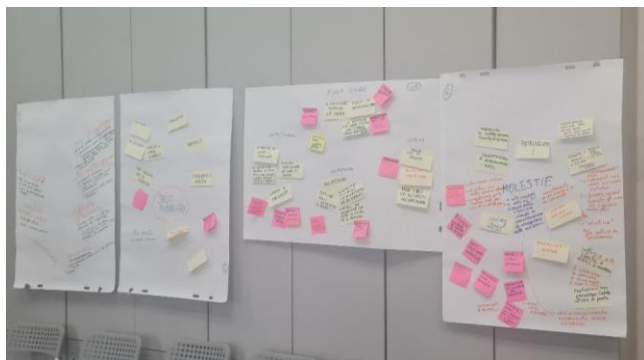
L'Italia ha ratificato la Convenzione del Consiglio d'Europa sulla prevenzione e la lotta alla violenza contro le donne e la violenza domestica nel 2013. Inoltre, il Paese ha introdotto e attuato una serie di misure legislative per combattere la violenza di genere e affrontarne le radici (Grevio, 2018). Tuttavia, secondo le statistiche più recenti sulla violenza contro le donne, gli abusi domestici e il femminicidio, oltre il 31% delle donne tra i 16 e i 70 anni ha subito una qualche forma di violenza sessuale o fisica nel corso della propria vita (Istat, 2014). Durante le serrate imposte durante la pandemia di Covid-19 (da marzo a giugno 2020), c'è stato un aumento del 119,6% rispetto al 2019 delle linee telefoniche e delle chat online dei centri antiviolenza (Bertolucci, 2021).

L'abuso di genere è qualcosa che avviene ovunque. Studi recenti hanno rilevato che le molestie di strada rappresentano una delle forme più pervasive di violenza sessuale, con stretti legami con il razzismo, il comportamento omofobico e transfobico (Fileborn e O'Neil, 2023).



L'implementazione dei Policy Labs

Il Policy Lab sulle donne e la violenza sessuale nelle aree urbane in Italia è stato organizzato da Uninettuno. Come descritto in precedenza, Uninettuno ha organizzato un totale di tre Policy Lab, un evento fisico e due webinar. Durante questi eventi, i partecipanti hanno discusso due argomenti delle aree tematiche 'Mobilitare le giovani generazioni per progettare città inclusive': a) pianificazione urbana e bisogni delle donne; e b) violenza sessuale e donne nelle aree urbane. In totale, 16 partecipanti hanno preso parte ai Policy Labs e 15 di loro erano donne e la maggior parte di loro erano studenti di Uninettuno e dell'Università La Sapienza e studiavano Filosofia, Beni Culturali, Ingegneria, Architettura e Psicologia.



Per i Policy Labs sulle donne e la violenza sessuale, più specificamente, le discussioni si sono evolute intorno alle esperienze personali dei partecipanti. All'inizio, i partecipanti hanno cercato di definire le molestie urbane e di discutere come influenzano la vita delle donne e il loro comportamento e le loro azioni all'interno di una comunità. Alcune delle parole che sono state pronunciate direttamente dai partecipanti sono:

- "La molestia non è semplicemente fisica; può essere un palpeggiamento o semplicemente 'sentire la presenza di un uomo nelle vicinanze'";
- "È una qualsiasi invasione dei miei spazi personali";
- "Si tratta di qualsiasi tipo di commento che non era consentito in precedenza, qualsiasi tipo di insulto basato sul suo sesso".

I partecipanti hanno discusso in particolare il fenomeno del catcalling, definito come una forma di aggressione sessuale che include 'complimenti', fischi, commenti sul corpo o sui vestiti di qualcuno, fissazione delle donne, sguardi, sguardi strani, uomini che si girano al passaggio delle donne, ecc.

Le partecipanti hanno affermato che queste azioni hanno una profonda influenza sulla libertà di movimento delle donne, sulla decisione di cosa indossare, su dove scegliere di camminare, sul modo in cui pensano e riflettono sulla loro giornata, su come si esprimono e su come agiscono più in generale. Per esempio, le donne partecipanti hanno detto che a volte evitano di usare l'autobus nelle ore di punta, oppure si astengono dal partecipare attivamente a varie conversazioni nella loro cerchia sociale, al lavoro o all'università.

A causa dei vincoli di tempo dei Policy Labs, i partecipanti hanno discusso questi tre argomenti in modo più dettagliato:

- **Notte e giorno:** La notte è percepita come un momento poco sicuro per la maggior parte delle giovani donne, soprattutto se sono sole o se passano in luoghi isolati e bui. Anche le lunghe attese agli autobus notturni creano una sensazione di disagio, soprattutto perché la zona o le persone che passano potrebbero essere percepite più come una minaccia che come un sostegno per le donne. Inoltre, è stato affermato che alcuni bar e locali notturni dove le persone si ritrovano non sono sempre sicuri per le donne e per la comunità LGBTQIA+. L'orario diurno non è sempre una soluzione a questi sentimenti di stress, in quanto le donne hanno dichiarato di non sentirsi sicure nemmeno nell'utilizzo dei trasporti pubblici durante le ore di punta e di punta. Alcune delle **soluzioni** discusse includono:
 - Riduzione del prezzo del taxi per le donne di notte
 - Migliore sistema di trasporto pubblico; più percorsi, aumento del numero di autobus/metropolitana.
 - Campagne di sensibilizzazione sulla violenza sessuale, in particolare nei bar e nelle discoteche.
 - Lezioni di autodifesa offerte dalle autorità locali
- **Disagio sociale:** Nelle stazioni centrali è comune vedere persone che vivono in condizioni di marginalità sociale, fragilità economica, problemi di salute mentale e situazioni di disagio sociale. Essere una donna sola che passa per le stazioni durante la notte, o anche di giorno, può essere spaventoso e

causare ulteriore stress. Alcune delle **soluzioni** suggerite dai partecipanti includono:

- Più programmi sociali per aiutare le comunità emarginate e vulnerabili
 - Migliorare i servizi sociali per evitare il disagio sociale
 - Aumento degli stipendi
 - Creare nuove opportunità di lavoro
 - Adattare le nuove politiche di edilizia sociale
 - Sostegno economico e sociale per le persone con stipendi più bassi, per i senzatetto e per altri membri della comunità che hanno bisogno di maggiore supporto.
- **Indifferenze:** Nella maggior parte delle città italiane c'è molta indifferenza verso le questioni di genere. È stato sostenuto che c'è una generale mancanza di consapevolezza o di tentativi da parte dei governi locali di diffondere la consapevolezza e di organizzare campagne per promuovere le esigenze delle donne e consentire una discussione sull'inclusione di genere e sulle lacune esistenti. I partecipanti hanno offerto varie riflessioni e potenziali **soluzioni** per contribuire a creare una società più inclusiva e paritaria:
 - Segnaletica per sensibilizzare sulle questioni di genere, ma anche per informare i membri vulnerabili della comunità su cosa fare in situazioni di pericolo.
 - Campagne di comunicazione per sensibilizzare sull'inclusione di genere
 - Centri di consulenza e sostegno per le donne

Inoltre, i partecipanti hanno spiegato che gli spazi urbani sono invasi da immagini femminili sessualizzate, evidenti nelle vetrine dei negozi o nelle pubblicità, in giro per la città. Quindi, il corpo delle donne viene sfruttato quotidianamente, spesso senza nemmeno rendersi conto dell'impatto di queste azioni sulle donne. Le molestie e il catcalling sono una legittimazione culturale della virilità come potere sui corpi delle donne e delle LGTBQIA, e sono azioni che rafforzano il sistema patriarcale, che oggettivizza e sessualizza il corpo delle donne. Per questo motivo, l'educazione, i programmi di formazione e le campagne di comunicazione sulle questioni sessuali e di genere sono stati fortemente sostenuti da tutti i partecipanti, in quanto molti temi sono ancora un tabù nella società italiana. È stato anche aggiunto che è necessario offrire sostegno alle donne, alle popolazioni vulnerabili e alle minoranze che subiscono violenze e molestie sessuali, aumentare i finanziamenti per i programmi antiviolenza, le case delle donne e i rifugi per le

donne e le persone LGBTQIA+, nonché offrire una migliore istruzione fin dalla giovane età.

Un argomento che ha portato a disaccordi tra i partecipanti è stato il ruolo e le azioni che la polizia dovrebbe intraprendere per garantire la sicurezza delle donne. Alcuni partecipanti hanno sostenuto che la polizia non ha la formazione necessaria per affrontare questioni come la sicurezza e la protezione delle donne, mentre altri hanno sostenuto che la polizia ricorre spesso alla violenza e all'aggressione, che potrebbero intensificare particolari incidenti.

Per riassumere, tutti i partecipanti sono stati coinvolti attivamente nella discussione e hanno espresso il loro interesse a rimanere in contatto con il progetto, in quanto hanno spiegato che c'è una generale mancanza di consapevolezza sulle sfide e le pressioni che le donne affrontano nella loro vita quotidiana, e i giovani non hanno molte opportunità di impegnarsi nella definizione delle politiche e in altri incontri locali per discutere le lacune e trovare soluzioni per una comunità più inclusiva.

Laboratori politici su 'Come le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' in Serbia

Informazioni di base:

La violenza sessuale contro le donne e le minoranze sessuali e di genere è un episodio comune in Serbia, proprio come in tutto il mondo. Nel 2007, un team di studenti di psicologia della Facoltà di Filosofia di Belgrado ha condotto un'indagine per esplorare alcuni casi reali di aggressioni sessuali e cercare di identificare le misure che potrebbero prevenire questa forma di violenza e i modi per offrire sostegno alle vittime (Tanaskovic e Raceta, 2007).

L'implementazione dei Policy Labs

In Serbia tutti i Policy Labs sono stati consegnati durante lo stesso evento da Placemaking Western Balkans il 19th maggio 2023. Placemaking Western Balkans ha organizzato un evento fisico di mezza giornata presso la Facoltà di Architettura del Paesaggio di Belgrado, dove ha ospitato e consegnato quattro diversi Policy Lab.

Durante il Policy Lab sulle donne e la loro esposizione alle aggressioni sessuali nelle aree urbane, i partecipanti hanno discusso i ritmi giorno/notte della via Mekenzijska, come paradigma della percezione generale di sicurezza e protezione nelle aree urbane. Sono stati evidenziati fenomeni come fischi, catcalling, aggressioni e contatti fisici indesiderati nei trasporti pubblici o nei sottopassaggi pedonali, come alcuni dei fenomeni che le donne sperimentano quando si

muovono in città. Le giovani donne partecipanti hanno espresso la loro preoccupazione per il crescente numero di episodi negativi legati alla violenza sessuale con cui hanno a che fare quotidianamente.

La parte principale della conversazione si è concentrata sulle esperienze personali delle donne, in quanto i partecipanti hanno sostenuto che il cambiamento comportamentale all'interno di una società è difficile da ottenere. Le idee chiave discusse hanno riguardato suggerimenti per migliorare la percezione generale di sicurezza e protezione, organizzando campagne di sensibilizzazione e ricostruendo i luoghi 'insicuri' esistenti, come gli ingressi dei garage e i sottopassaggi. Per quanto riguarda il design generale e gli elementi di pianificazione di Mekenziyeva Street, i partecipanti si sono concentrati sul tentativo di individuare misure di 'design preventivo', che scoraggino le opportunità di violenza sessuale. Alcune di queste idee erano piuttosto semplici, come ad esempio una migliore manutenzione del verde in eccesso nelle piazze e una migliore manutenzione dell'illuminazione pubblica.

Per concludere, secondo i partecipanti, una delle ragioni principali del divario esistente nelle politiche e nelle campagne di sensibilizzazione sulle aggressioni sessuali e sulla sicurezza delle donne è la mancanza di un'adeguata comprensione del rapporto tra i comportamenti indesiderati e pericolosi nei confronti delle donne e la pianificazione urbana. È necessario definire gli ostacoli all'attuazione e alla creazione di nuove politiche per la sicurezza delle donne all'interno della comunità locale e tutti i partecipanti hanno condiviso l'interesse comune di rimanere connessi e coinvolti nel progetto per cercare di influenzare i responsabili politici locali e creare un cambiamento positivo nella loro città.

Laboratori politici su 'Come le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' in Romania

Informazioni di base:

Una recente ricerca in Romania ha analizzato i fattori e i meccanismi che contribuiscono al fenomeno allarmante delle aggressioni sessuali (OSCE, 2019). Attraverso la ricerca svolta, sono stati identificati alcuni aspetti che espongono le donne a un rischio maggiore di aggressioni sessuali nelle aree urbane. Un fattore chiave discusso in queste ricerche è la presunzione di sicurezza negli spazi pubblici. Le donne possono sentirsi meno sicure nelle aree urbane a causa delle aggressioni

sessuali e delle molestie verbali o fisiche che possono subire. Questo può portare a limitare i loro spostamenti, a evitare certe aree, a evitare di viaggiare in determinate ore del giorno o a prendere ulteriori precauzioni. In questo modo, le donne sono esposte a un rischio maggiore di aggressioni sessuali e sono limitate nella loro libertà di movimento nell'ambiente urbano. Un altro aspetto importante affrontato è l'illuminazione e le infrastrutture urbane. Aree con illuminazione scarsa o insufficiente, marciapiedi bui o poco illuminati, parchi non asfaltati o mancanza di percorsi sicuri e ben percorribili possono creare opportunità per gli aggressori sessuali di agire inosservati e intimidire le donne. Un'infrastruttura urbana inadeguata può aumentare la vulnerabilità delle donne alla violenza sessuale e perpetuare le disuguaglianze di genere nell'ambiente urbano. Sottolinea inoltre il ruolo degli atteggiamenti e degli stereotipi di genere nel perpetuare le aggressioni sessuali. I pregiudizi e le norme sociali che incolpano le vittime e giustificano il comportamento degli aggressori possono creare un clima che favorisce la violenza sessuale. Ciò può includere atteggiamenti patriarcali, cultura dello stupro o stigmatizzazione delle vittime. Questi aspetti possono contribuire all'aumento dell'esposizione delle donne alle aggressioni sessuali nelle aree urbane e a una reazione insufficiente della società nel combattere questo fenomeno. Affrontare questi problemi richiede uno sforzo coordinato tra le autorità locali, la comunità e la società civile. Si raccomanda di attuare strategie integrate che affrontino sia gli aspetti legati alla sicurezza fisica e alle infrastrutture urbane, sia quelli legati al cambiamento della mentalità e delle norme sociali. Ciò può includere investimenti nell'illuminazione pubblica, la creazione di spazi pubblici sicuri e ben circolanti (OSCE, 2019/ CCSAS, 2021/ Lamandi Et Al, 2016).

L'implementazione dei Policy Labs

Seguendo l'esempio di alcuni altri Paesi che implementano i Policy Lab nell'ambito del progetto 'Mobilising Youth for Gender Inclusive Cities', il partner rumeno Helixconnect ha organizzato tutti i Policy Lab nello stesso giorno, coinvolgendo tutti i partecipanti in tutti i Lab. Di conseguenza, il Policy Lab sulle donne e la violenza sessuale è stato frequentato da un totale di 13 partecipanti, 11 dei quali erano donne, impegnate attivamente nella comunità come volontari, operatori giovanili e/o membri di iniziative e gruppi locali.

Più specificamente, il gruppo ha discusso i seguenti argomenti relativi alla sicurezza delle donne a Timisoara:

- **Facile accesso alla pornografia nelle aree urbane:** il facile accesso alla pornografia, secondo i partecipanti, sta portando a comportamenti aggressivi, nonché all'oggettivazione e alla sessualizzazione delle donne. Questo spesso si traduce in molestie verbali o fisiche, soprattutto durante le stagioni più calde, quando l'abbigliamento è più leggero.
- **Mancanza di un'educazione sessuale completa nelle scuole:** la mancanza di un'educazione sessuale fin dalla più tenera età lascia gli individui poco attrezzati a gestire relazioni e confini sani.
- **Rappresentazione limitata delle donne come modelli di ruolo:** spesso il valore delle donne viene ridotto al loro aspetto fisico, piuttosto che alle loro capacità e risultati. È stato osservato che, nell'ambito dell'istruzione, i modelli di ruolo femminili non sono ampiamente promossi.
- **Sorveglianza insufficiente:** le telecamere, la presenza della polizia e l'illuminazione stradale negli spazi pubblici sono molto limitate, creando un ambiente poco sicuro.
- **Procedure legislative complesse e inefficaci:** queste spesso fanno sì che la società e il sistema giudiziario non riescano a responsabilizzare i colpevoli.
- **Assenza di psicologi:** le professioni legate alla psicologia non sono adeguatamente rappresentate all'interno dei dipartimenti di polizia per fornire il supporto necessario ai sopravvissuti alle aggressioni e alle violenze sessuali.
- **Mancanza di programmi di formazione all'autodifesa:** la conoscenza dell'autodifesa potrebbe fornire agli individui, e in particolare alle donne, alle ragazze e ad altre comunità vulnerabili, tecniche di autoprotezione.
- **Opzioni inadeguate per la segnalazione di incidenti alla polizia:** è stato affermato che le donne spesso non hanno la possibilità di scegliere il genere dell'agente che si occupa del loro caso, il che non crea uno spazio sicuro in cui le donne possano sentirsi a proprio agio e parlare di ciò che hanno vissuto.
- **Assenza di spazi sicuri dedicati:** c'è una generale mancanza di spazi sicuri osservati a livello cittadino per fornire supporto e risorse ai sopravvissuti.
- **Atteggiamento degli insegnanti e del personale scolastico nei confronti dei comportamenti di molestie sessuali:** il sistema educativo e i dipendenti spesso potrebbero perpetuare una cultura del silenzio e della colpevolizzazione delle vittime, invece di mettere le ragazze in condizione di parlare delle loro esperienze e di difendere i loro diritti.

- **Presenza inadeguata di psicologi scolastici: non ci sono** abbastanza psicologi ed educatori formati che possano educare gli studenti al consenso, alle relazioni sane e al comportamento adeguato.
- **Molestie sessuali sul posto di lavoro:** si tratta di un fattore molto commentato che spesso contribuisce a creare un ambiente ostile e insicuro per le donne.
- **Catcalling e molestie di strada:** questi incidenti sono eventi comuni che le donne sperimentano negli spazi pubblici.
- **Abuso di minori:** sono stati osservati e segnalati episodi di abuso di minori e di toccamenti inappropriati in spazi pubblici o sui mezzi di trasporto pubblici.

Dopo aver identificato questi problemi in relazione agli episodi di violenza sessuale, i partecipanti hanno discusso sulle potenziali soluzioni e politiche che potrebbero contribuire a creare un ambiente più sicuro per tutti, e in particolare per le ragazze e le donne:

- **Applicazione "Predatori sessuali vicino a me":** Un'applicazione mobile sviluppata dalla polizia che fornisce informazioni sulla posizione di persone con una storia di reati sessuali, aiutando le persone a rimanere informate e a prendere precauzioni.
- **Partnership con ONG specializzate per l'educazione all'abuso sessuale nelle scuole:** Collaborare con organizzazioni esperte in questo campo per fornire programmi completi di educazione e sensibilizzazione a studenti, insegnanti e personale scolastico.
- **Procedure di denuncia semplificate per gli abusi sessuali:** Semplificare il processo di segnalazione degli episodi di abuso sessuale, assicurando che i sopravvissuti si sentano sostenuti e incoraggiati a farsi avanti.
- **Creazione di una piattaforma o "sito sicuro" per la segnalazione di aree pericolose:** Creare una piattaforma dedicata in cui i residenti possano segnalare e condividere informazioni sui luoghi non sicuri, aiutando le autorità a prendere misure appropriate per migliorare la sicurezza.
- **Programmi di formazione per insegnanti e personale scolastico:** Implementare programmi di formazione per educare gli insegnanti a identificare e affrontare le molestie sessuali, favorendo un ambiente di apprendimento sicuro per gli studenti.

- **Applicazione più rigorosa delle leggi sulle molestie:** Applicare con maggior rigore le leggi esistenti in materia di molestie sessuali e garantire che i responsabili siano chiamati a rispondere delle loro azioni.
- **Aumento delle pattuglie nei parchi e nei quartieri:** Distribuzione di pattuglie di polizia per aumentare la sicurezza e dissuadere i potenziali autori di reati negli spazi pubblici.
- **Psicologi scolastici come punti di contatto per i casi di molestie:** Designare gli psicologi scolastici come contatti primari per gli studenti che subiscono molestie, fornendo orientamento, supporto e risorse.
- **Sessioni facilitate da psicologi sulla consapevolezza delle molestie:** Conduzione di sessioni facilitate da psicologi per sensibilizzare gli studenti su ciò che costituisce molestia e su come proteggersi.
- **Obbligo di spazi dedicati alle donne nei centri fitness e nei bar:** Assegnare aree specifiche all'interno dei centri fitness e dei bar che rispondano alle esigenze e alla sicurezza delle donne.
- **La formazione sulla sicurezza per il personale dei bar deve essere obbligatoria:** Fornire una formazione al personale dei bar per riconoscere e affrontare i casi di molestie sessuali, creando un ambiente più sicuro.

Complessivamente, i partecipanti sono stati sfidati all'inizio, in quanto l'identificazione di potenziali soluzioni alle crescenti preoccupazioni per il numero crescente di aggressioni sessuali nei luoghi urbani moderni non era un compito facile da svolgere. Hanno sottolineato l'importanza di impegnarsi nel dialogo e in altre attività simili, come questi Policy Labs, per aumentare la consapevolezza e sostenere i cambiamenti politici e i miglioramenti infrastrutturali per aiutare ad affrontare il problema delle aggressioni sessuali. Tutti i partecipanti hanno espresso il desiderio di rimanere coinvolti nel progetto e di continuare a lavorare su tutti i temi, per contribuire a una comunità più sicura e paritaria. Il tema delle donne e delle aggressioni sessuali, sebbene non sia stato l'argomento principale di tutti i Policy Lab, è stato sempre sollevato e discusso, in quanto sono stati individuati collegamenti con le altre aree tematiche, il che è anche un segno del fatto che le aggressioni sessuali sono un tema molto reale e cruciale che deve essere approfondito a Timisoara.

Laboratori politici su 'Come le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nelle aree urbane' a Cipro

Informazioni di base:

Un'aggressione sessuale è una qualsiasi forma di comportamento sessuale indesiderato che provoca una sensazione di disagio e stress per la persona che la riceve. È anche una forma di abbassamento dell'autostima della vittima e di dimostrazione di una forma di controllo e potere su di lei (The Impossible Works Team, 2018).

Il sessismo si riferisce a tutte le forme di comportamento, di azione e di pensiero che dimostrano che qualcuno crede che un genere sia migliore degli altri (moralmente, eticamente, socialmente o in qualsiasi altro modo) (Ibid.).

Solo 15 dei 31 Paesi europei hanno una definizione chiara di stupro. Questi Paesi includono Belgio, Cipro, Croazia, Danimarca, Finlandia, Germania, Grecia, Islanda, Irlanda, Lussemburgo, Malta, Spagna, Svezia e Regno Unito (Amnesty International, 2022). Tutti gli altri Paesi definiscono lo stupro in base ad altre misure, come la presenza di violenza o minaccia di potenziale violenza (ibid.). Secondo i dati più recenti dell'Unione Europea, 1 donna su 20 di età superiore ai 15 anni ha subito uno stupro, pari a 9 milioni di donne, mentre 1 donna su 10 di età superiore ai 15 anni ha subito una qualche forma di violenza sessuale (Ibid.).

Ci sono ancora diverse forme di disuguaglianze di genere presenti nella società cipriota contemporanea, tra cui il divario retributivo, l'assistenza domestica non retribuita per le donne, il numero crescente di traffici e di aggressioni sessuali contro le donne (Reporter, 2023). Ci sono diversi passi da compiere per raggiungere una società inclusiva e paritaria, come la creazione e l'implementazione di un sistema più coeso per proteggere le vittime di violenza sessuale e l'organizzazione di campagne locali per sensibilizzare e dare alle donne la possibilità di parlare (Ibid.).

L'implementazione dei Policy Labs

Il Policy Lab sulle donne e la violenza sessuale a Cipro è stato organizzato il 5 agosto presso la spiaggia Fig Tree Beach di Protaras, una destinazione estiva di primo piano, che attira sia i residenti ciprioti che i turisti. Purtroppo, è stata funestata da episodi ricorrenti di aggressione sessuale, violenza e accuse di stupro. Riconoscendo l'urgenza del problema, Citizens in Power ha deciso di convocare un



Policy Lab incentrato su Donne e violenza sessuale a Protaras. L'obiettivo primario era quello di creare una piattaforma sicura e solidale per le donne, affinché potessero condividere le loro esperienze, collaborare all'elaborazione di strategie di sensibilizzazione e impegnarsi in discussioni significative sulle potenziali misure di prevenzione e sui miglioramenti della sicurezza, per favorire un maggiore senso di sicurezza tra le donne.

Il Policy Lab ha incluso un gruppo eterogeneo di 16 partecipanti che si sono impegnati attivamente nell'evento e hanno contribuito alla discussione di gruppo. I partecipanti rappresentavano un ampio spettro di età e professioni, riflettendo l'inclusività dell'iniziativa locale. Dei 16 partecipanti, 14 erano donne e 2 uomini.

Inoltre, 2 persone erano membri della comunità LGBTQI+, una donna e un uomo. I background professionali dei partecipanti erano altrettanto diversi e comprendevano vari settori. I nostri partecipanti includevano studenti universitari, volontari Erasmus+, membri del team CIP, professionisti del settore privato con ruoli nella pubblicità, nei canali di informazione e nella consulenza, nonché membri di altre ONG. Inoltre, un partecipante aveva un'esperienza nel campo della sicurezza, che ha apportato preziose intuizioni alla nostra discussione.

La preoccupazione principale di CIP nell'organizzazione di questo evento è stata la sicurezza di tutti i partecipanti e, di conseguenza, sono state adottate misure precauzionali. Mentre il team organizzativo ha avviato una campagna sui social media e ha creato un evento su Facebook per promuovere 'Women Reclaim the Night', ha deliberatamente condiviso il luogo dell'evento finale e l'agenda esclusivamente via e-mail, assicurandosi che queste informazioni fossero accessibili solo ai partecipanti registrati. L'obiettivo era quello di promuovere un ambiente inclusivo e solidale durante il Policy Lab, permettendo a tutti i partecipanti di esprimere le loro opinioni, condividere le loro storie personali e impegnarsi attivamente nella discussione. Data la natura delicata dell'argomento, l'obiettivo principale è stato quello di creare uno spazio sicuro e non giudicante in cui i partecipanti potessero scegliere di condividere le loro esperienze personali e collaborare alla ricerca di soluzioni per affrontare le questioni legate alla violenza sessuale a Cipro.

Riconoscendo la sensibilità del tema in questione, gli organizzatori hanno scelto deliberatamente di condurre il Policy Lab come un unico gruppo coeso. Tutti i 16 partecipanti si sono riuniti in un'ampia disposizione circolare, che ha permesso interazioni aperte e informali, dove tutti potevano mantenere il contatto visivo e impegnarsi comodamente.

L'evento 'Women Reclaim the Night' è stato strutturato in tre fasi chiave. Inizialmente, un membro del team CIP attivamente coinvolto nel progetto 'Mobilising Youth for Gender Inclusive Cities' ha fornito un'introduzione al progetto e al tema più ampio della sicurezza delle donne. Questo è servito come base per le discussioni successive.

Dopo l'introduzione, i partecipanti hanno intrapreso una breve passeggiata riflessiva. Durante questo tempo, ogni partecipante ha avuto l'opportunità di contemplare i casi di violenza sessuale in cui si è imbattuto, riflettere sulle proprie esperienze personali e fare un brainstorming di potenziali misure e politiche volte a



promuovere una società più sicura e inclusiva. Questa attività interattiva ha permesso ai partecipanti di impegnarsi nell'introspezione e di contribuire al dialogo in modo significativo.

Dopo la passeggiata, i facilitatori hanno proseguito con la fase del Policy Lab, dando a ciascun partecipante l'opportunità di condividere le proprie esperienze personali e di offrire le proprie intuizioni sull'argomento di discussione. Durante questa fase, i facilitatori hanno utilizzato domande guida per consentire un dialogo significativo. Alcune delle domande chiave che hanno guidato la discussione sono state:

- Qual è la situazione attuale per quanto riguarda le recenti statistiche sulle violenze sessuali e gli stupri a Cipro?
- Quali sono le leggi e le politiche esistenti? Quali sono le principali organizzazioni, governative e non, che lavorano in questo campo?
- In che modo la violenza sessuale si interseca con altre forme di oppressione, come il razzismo e la discriminazione LGBTQI+, e come le politiche possono affrontare queste intersezioni?
- Quali sono le migliori pratiche per sostenere i sopravvissuti alle aggressioni sessuali, compreso l'accesso alla consulenza, all'assistenza sanitaria e legale?
- Come possono i luoghi di lavoro, le istituzioni educative e altre organizzazioni creare ambienti sicuri e inclusivi per prevenire le aggressioni sessuali?

Durante la fase del Policy Lab, è prevalso un profondo senso di rispetto tra tutti i partecipanti, anche quando sono emersi punti di vista diversi sull'argomento. Era evidente che tutti si sono avvicinati alla discussione con uno spirito di comprensione e collaborazione.

Un consenso significativo tra la maggioranza dei partecipanti ha riguardato la carenza di personale formato all'interno della polizia cipriota, in grado di assistere efficacemente le vittime di violenza sessuale e di affrontare questi casi con la sensibilità e la competenza necessarie. Questo problema è emerso come preoccupazione centrale e ha evidenziato l'urgente necessità di riforme e miglioramenti completi in quest'area critica.

La discussione è iniziata con un accenno ad alcune statistiche relative ai casi di stupro e di violenza sessuale a Cipro. Negli ultimi sei anni, la polizia ha indagato su un totale di 138 casi di stupro. Ancora più allarmante è il fatto che i casi di violenza sessuale siano stati molto più frequenti: solo nell'anno 2022 sono stati segnalati 233 casi di violenza sessuale.

Un argomento importante emerso durante la conversazione è stata l'assenza di gruppi di sostegno per le vittime di violenza sessuale, che spesso fa sì che molti casi non vengano denunciati, in quanto le vittime lottano per trovare una piattaforma per discutere delle loro esperienze traumatiche. In termini di sicurezza, la maggior parte dei partecipanti ha convenuto di essersi sentita a volte insicura a camminare per strada di notte. Inoltre, alcune partecipanti hanno condiviso episodi angoscianti che si sono verificati durante le ore diurne, evidenziando una vulnerabilità che le donne sperimentano quotidianamente. Gli incidenti e i comportamenti preoccupanti sono stati descritti come eventi comuni a cui le donne assistono regolarmente, ma molte scelgono di non parlarne, spesso a causa della percezione che non verranno intraprese azioni per affrontare questi problemi. Di conseguenza, le donne hanno imparato a convivere con un senso persistente di disagio e preoccupazione per la loro sicurezza.

I partecipanti hanno condiviso racconti angoscianti di casi di violenza sessuale avvenuti in vari ambienti, tra cui i luoghi di lavoro, le strade e persino i negozi. Particolarmente preoccupanti sono state le esperienze raccontate in merito alle risposte delle forze dell'ordine a questi incidenti. Le vittime si sono spesso trovate a subire domande insensibili e inappropriate da parte degli agenti di polizia, come ad esempio:

- "Cosa indossava?"
- "Può spiegare esattamente cosa è successo?"
- "Quali azioni ha intrapreso?"

Queste domande, poste da membri della polizia, hanno aggiunto un ulteriore livello di angoscia per le vittime e hanno sottolineato la necessità di migliorare la formazione e la sensibilità della comunità delle forze dell'ordine nel gestire i casi di violenza sessuale.

I partecipanti hanno avanzato una serie di proposte pratiche e raccomandazioni politiche volte a sensibilizzare, migliorare la sicurezza delle donne, fornire protezione e supporto alle vittime di violenza sessuale e, in ultima analisi, prevenire tali incidenti. Queste proposte includono:

- **Iniziative educative:** Attuare programmi educativi rivolti ai bambini, con un'attenzione particolare all'educazione dei ragazzi sul comportamento rispettoso nei confronti degli altri e delle donne.

- **Formazione specializzata per la polizia:** Sviluppare programmi di formazione specializzati per le forze dell'ordine per affrontare in modo efficace le denunce di violenza sessuale e di abusi sessuali, assicurando che gli agenti siano meglio equipaggiati per gestire questi casi con sensibilità e professionalità.
- **Riforme istituzionali:** Promuovere cambiamenti istituzionali all'interno dei governi locali per stabilire meccanismi di supporto specificamente adattati alle esigenze delle donne.
- **Campagne di sensibilizzazione:** Organizzare ed eseguire campagne di sensibilizzazione complete a livello locale e nazionale, rivolte a vari ambienti come i quartieri, le università e le scuole, per diffondere informazioni e promuovere una cultura della sicurezza e del rispetto.
- **Politiche aziendali:** Incoraggiare le aziende ad adottare e applicare nuove politiche e leggi volte a combattere le molestie sessuali all'interno delle loro organizzazioni, favorendo luoghi di lavoro sicuri e inclusivi.
- **Miglioramento dell'illuminazione stradale:** Aumenta la sicurezza pubblica installando un'illuminazione supplementare nelle strade, nei parchi e nei parcheggi, contribuendo a creare ambienti ben illuminati che scoraggiano potenziali aggressori e migliorano la sicurezza generale.
- **Gruppi di sostegno locali:** Creare gruppi di sostegno locali dedicati a mettere le donne in condizione di condividere le loro esperienze e di parlare contro la violenza sessuale, promuovendo un senso di comunità e di solidarietà.

Queste proposte riflettono un approccio globale per affrontare il problema della violenza sessuale, che comprende l'istruzione, l'applicazione della legge, la riforma istituzionale, la sensibilizzazione del pubblico, le politiche sul posto di lavoro, i miglioramenti ambientali e il sostegno della comunità.

I partecipanti hanno evidenziato l'impatto positivo di eventi come 'Women Reclaim the Night' nel sensibilizzare e nel dare alle donne la possibilità di reclamare la loro sicurezza e la loro voce. Tuttavia, hanno anche riconosciuto una sfida significativa: la necessità di comunicare efficacemente le loro proposte e riforme politiche agli organi governativi e di polizia.

Una soluzione potenziale discussa è stata l'inclusione di rappresentanti di queste agenzie governative e di polizia nei futuri Policy Labs. Questo approccio collaborativo potrebbe produrre risultati più efficaci, favorendo una migliore

comunicazione tra le donne, le organizzazioni della società civile e gli organi governativi competenti. Coinvolgendo queste parti interessate direttamente nelle discussioni, diventa possibile colmare le lacune, ottenere una comprensione più profonda dei problemi in questione e lavorare insieme per implementare cambiamenti significativi.

In sintesi, i partecipanti hanno sottolineato l'importanza dell'impegno e della collaborazione con le agenzie governative e le forze dell'ordine come passo cruciale per trasformare le loro proposte in politiche attuabili che migliorino la sicurezza e i sistemi di supporto per le donne nella società. Il Policy Lab ha fornito una piattaforma a voci diverse per affrontare la questione critica della sicurezza delle donne. Ha generato proposte pratiche e ha evidenziato la necessità di collaborare con gli enti governativi e le forze dell'ordine per trasformare queste proposte in politiche attuabili che migliorino la sicurezza e i sistemi di supporto per le donne nella società.



Sintesi

I laboratori politici condotti in Italia, Serbia, Romania e Cipro hanno avuto tutti un grande successo, scoprendo sfide comuni nelle infrastrutture pubbliche e nella pianificazione urbana in relazione alle questioni di genere e ai problemi affrontati in questi Paesi. Sebbene ogni Paese abbia un contesto unico, ci sono diverse preoccupazioni e opportunità condivise per migliorare la costruzione di città e infrastrutture inclusive di genere. In ogni Paese sono stati realizzati quattro laboratori politici, che hanno affrontato temi diversi: come le infrastrutture pubbliche non riescono a servire le donne, come le donne sono penalizzate in termini di mobilità urbana, come la pianificazione urbana non tiene conto delle esigenze delle donne e come le donne sono più esposte alle aggressioni sessuali nei contesti urbani. I partecipanti ai laboratori politici erano principalmente donne, con un coinvolgimento attivo anche degli uomini. Anche la comunità LGBTQI+ ha partecipato, assicurando che i risultati dei laboratori politici catturassero le diverse esigenze e i vincoli della loro comunità, mirando così a fornire risultati preziosi e inclusivi.

Una sfida comune identificata durante i laboratori politici è l'illuminazione urbana inadeguata nelle strade, che non solo non soddisfa le esigenze delle donne, ma contribuisce anche a risultati negativi. Altri problemi, come la mancanza di servizi igienici pubblici convenienti e sistemi di trasporto pubblico non sicuri, sono stati evidenziati in quasi tutti i Paesi, in particolare il trasporto pubblico rappresenta una preoccupazione particolare. Percorsi e fermate scomode, mancanza di accessibilità e paura, soprattutto durante le ore notturne, creano ostacoli alla libertà di movimento delle donne, alla loro sicurezza e alla loro capacità di accedere facilmente agli spazi e ai servizi pubblici, che spesso non sono situati in modo conveniente.



È evidente che la pianificazione urbana inclusiva deve affrontare le diverse esperienze ed esigenze delle donne e di altri gruppi di minoranza di genere, che spesso si trovano emarginate, vittimizzate e penalizzate. Questo è un aspetto che porta ad un altro tema condiviso e centrale, ovvero la sottorappresentazione e la mancanza di partecipazione delle donne nelle procedure decisionali. I partecipanti di tutti i Paesi hanno discusso di come i pregiudizi di genere e le pratiche di esclusione ostacolano lo sviluppo di politiche e iniziative inclusive di genere nei contesti urbani, nelle infrastrutture e nella pianificazione. C'è un consenso sul fatto che l'aumento del coinvolgimento delle donne nel processo decisionale, insieme ai programmi di educazione e sensibilizzazione, è fondamentale per promuovere l'uguaglianza di genere nella vita e nei contesti urbani.

D'altra parte, ogni Paese affronta anche sfide uniche nei propri contesti urbani, con priorità diverse. In Italia, a Roma, i partecipanti hanno sottolineato la necessità di una maggiore educazione alla pianificazione e alla progettazione urbana inclusiva, nonché la richiesta di trasporti pubblici più sicuri e inclusivi. In Serbia, sono state sollevate preoccupazioni sulla mancanza di spazi verdi, sul comportamento scorretto dei trasporti e sull'illuminazione pubblica inadeguata come problemi sostanziali. I laboratori politici in Romania hanno evidenziato le preoccupazioni per la mancanza di sorveglianza di qualità negli spazi pubblici (come telecamere e presenza della polizia), l'insufficienza dei servizi igienici pubblici, la scarsa manutenzione delle strutture esistenti e la necessità di una pari rappresentanza di genere nelle posizioni governative. Mentre altri Paesi hanno riconosciuto che la presenza della polizia e un maggiore coinvolgimento delle unità di polizia agiranno come misure preventive e protettive, a Cipro è stata sollevata la questione dell'istruzione inadeguata all'interno dell'unità di polizia e, in generale, è stata sottolineata la mancanza di formazione e di sensibilità all'interno della comunità delle forze dell'ordine. I partecipanti hanno criticato l'incapacità dell'unità di gestire i casi di violenza sessuale in modo sensibile ed efficiente, causando ulteriori problemi psicologici e sociali alle vittime e, in alcuni casi, l'esitazione delle donne a denunciare o a confidare in un esame approfondito e sensibile o nella protezione.

Tuttavia, da tutti i laboratori politici è emersa una visione condivisa, a favore di città più inclusive e sensibili al genere. I partecipanti hanno espresso entusiasmo per la creazione di ambienti urbani sicuri che promuovano l'equità sociale, riducano le disuguaglianze e offrano opportunità di crescita personale e professionale. Hanno sottolineato l'importanza di un approccio dal basso verso l'alto, impegnandosi con le comunità locali e dando priorità alle voci e alle esperienze delle donne e dei gruppi emarginati.

In conclusione, i laboratori politici hanno fatto luce sulle somiglianze e le differenze nelle infrastrutture urbane e nelle questioni di genere nei vari Paesi dell'Unione Europea. L'identificazione di esperienze comuni e di sfide significative, come il trasporto pubblico, l'illuminazione stradale inadeguata nelle aree urbane e la limitata rappresentanza femminile nei processi decisionali, offre un punto di partenza per trovare soluzioni. Espandere la metodologia dei nostri laboratori politici in tutta Europa può aumentare la consapevolezza, promuovere il pensiero critico e fornire educazione in materia, portando infine allo sviluppo di politiche e infrastrutture di pianificazione urbana complete e inclusive. Affrontando queste sfide in modo collaborativo e tenendo conto delle esigenze specifiche di ogni contesto, è possibile creare città inclusive dal punto di vista del genere, che diano priorità alla sicurezza, alla mobilità e al benessere di tutti i residenti.

Conclusioni

I Laboratori di Politiche Giovanili in tutti i Paesi europei hanno fatto luce sulla mancanza di opportunità interattive e partecipative per i giovani in tutta Europa. In particolare per le donne e i gruppi LGBTQI+, che hanno molte meno opportunità di partecipare al processo decisionale locale. Allo stesso modo, le persone disabili e altre comunità vulnerabili spesso non hanno la possibilità di partecipare attivamente alle loro comunità. Durante i Policy Labs, i partecipanti hanno identificato le politiche e le pratiche esistenti nelle loro città, che mostrano come le esigenze delle donne non siano prese in considerazione nella pianificazione urbana e nella progettazione delle città moderne. È interessante, ma non sorprendente, che la maggior parte dei partecipanti a tutti i Policy Labs fossero donne.

È importante, tuttavia, notare che queste affermazioni non sono solo l'opinione dei partecipanti agli Youth Policy Labs, ma sono anche evidenti nelle statistiche ufficiali. Il ruolo delle donne nel processo decisionale politico a Cipro, ad esempio, ha ricevuto un tasso particolarmente basso nell'Indice di Uguaglianza di Genere dell'UE (Istituto Europeo per l'Uguaglianza di Genere, 2022).



Le esperienze personali dei partecipanti ai Policy Lab in tutti i Paesi hanno offerto spunti di riflessione sui divari di genere esistenti nelle diverse città europee e sono servite come base delle discussioni del Policy Lab per identificare le problematiche esistenti e le potenziali soluzioni per affrontare le esigenze delle donne nelle infrastrutture pubbliche urbane, nella mobilità urbana e nella pianificazione urbana. In tutte le regioni è stata identificata una generale mancanza di comprensione delle esigenze delle donne in materia di pianificazione urbana, con problemi come la mancanza di illuminazione, le misure insufficienti per i pedoni nei quartieri principali, le cattive condizioni del trasporto pubblico e la mancanza di spazi verdi sono stati alcuni dei problemi identificati nella maggior parte dei luoghi. Una parte fondamentale delle discussioni ha riguardato anche le limitazioni e le sfide affrontate dalle persone disabili nei luoghi urbani, le cui esigenze spesso non vengono prese in considerazione durante la pianificazione urbana e la definizione delle politiche.

Le discussioni più impegnative si sono svolte durante i Policy Labs sulle donne e la violenza sessuale. Quasi in tutti i Paesi, le donne partecipanti hanno subito una forma di violenza sessuale in qualche momento della loro vita. Il catcalling è stato identificato come una delle forme più comuni di violenza sessuale in molti Paesi europei.

Quando i partecipanti sono stati chiamati a identificare le soluzioni, c'è stata molta diversità nelle opinioni e nelle soluzioni suggerite in ogni Paese, con alcuni dei partecipanti che hanno espresso la loro preoccupazione per la difficoltà di ottenere un cambiamento comportamentale all'interno delle comunità, che rende difficile affrontare le radici di questi problemi. Altri hanno sostenuto che le donne, gli LGBTQI+ e altri gruppi che finora sono stati sminuiti e sottorappresentati dovrebbero essere coinvolti più attivamente nel processo di elaborazione delle politiche, per contribuire a creare città inclusive dal punto di vista del genere.

Riferimenti

Action Aid. 2013. Rendere le città e gli spazi urbani sicuri per le donne e le ragazze: Safety Audit Participatory Toolkit.

<https://resourcecentre.savethechildren.net/document/making-cities-and-urban-spaces-safe-women-and-girls-safety-audit-participatory-toolkit/>.

Adeleke, N., Olowookere, A., Hassan, M., Komolafe, J., & Asekun-Olarinmoye, E. (2012). Violenza sessuale contro le donne a Osogbo, nella Nigeria sud-occidentale. Nigerian journal of clinical practice.

Agenor, P.-R., & Agenor, M. (2023). L'accesso alle infrastrutture e l'allocazione del tempo delle donne: Implicazioni per la crescita e l'uguaglianza di genere. *Giornale di Macroeconomia*, 75(103472).

Amnesty International. (2022). Parliamo di sì!

<https://www.amnesty.org/en/latest/campaigns/2018/11/rape-in-europe/>.

Andreou E. (2021). Uno studio sulla mobilità urbana cerca modi per alleviare la congestione di Nicosia. Cyprus Mail. <https://cyprus-mail.com/2021/11/19/urban-mobility-study-seeks-ways-to-ease-nicosia-congestion/>.

Antunovic, M. (2019). Seksualno uznemiravanje žena u javnom prostoru. Dissertazione di dottorato. Zagabria.

Ari, et al. (2022). Equità e inclusione per gli utenti del trasporto di superficie: uno studio tematico esplorativo per gli utenti irlandesi. Sostenibilità.

<https://arrow.tudublin.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1559&context=schfsehart>.

Asselberg, K., & Stecher-Rasmussen, S. (2018). Come possono i sistemi di protezione sociale, interconnessi con l'accesso ai servizi pubblici e alle infrastrutture sostenibili, contribuire a raggiungere l'uguaglianza di genere e l'emancipazione di donne e ragazze? Kessel-Lo, Belgio.

Baraggia, A. e Vimercati, B. 2018. Il Gender City Manager della Città di Torino: l'ente locale tra gender mainstreaming e tutela dei diritti umani, in *Il Piemonte delle autonomie*, Anno VIII. N. 8. <https://www.piemonteaautonomie.it/il-gender-city-manager-della-citta-di-torino-lente-locale-tra-gender-mainstreaming-e-tutela-dei-diritti-umani/>.



Comune di Barcellona. 2017. Pianificazione urbana con una prospettiva di genere. https://ajuntament.barcelona.cat/dones/sites/default/files/documentacio/mesuradegovernurbanismeigenere_220317.pdf.

Beall, J. (1996). Partecipazione nella città: dove si collocano le donne? Genere e sviluppo.

Beebeejaun, Y. (2022). Razza, genere e posizionalità nella ricerca urbanistica. Rivista internazionale di metodi qualitativi, 21, 1-10.

Bertolucci F. (2021). La violenza domestica contro le donne è in aumento in Italia. <https://independentaustalia.net/politics/politics-display/domestic-violence-against-women-escalating-in-italy,15150>.

Bettio F. & Kenny B.L. (2023). Nidi, come Roma sta superando l'Europa. <https://www.ingenere.it/articoli/nidi-come-roma-sta-superando-europa>.

Bittencourt, L. (2019). Donne e mobilità urbana: L'importanza di riconoscere le differenze di genere nella pianificazione urbana. La ciudad imágenes e imaginario : Actas del Congreso Internacional Interdisciplinar La ciudad: imágenes e imaginarios : [celebrato nella] Facultad de Humanidades, Comunicación y Documentación, Universidad Carlos III de Madrid, 12-15 de marzo de 2018 (pp. 37-43). Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.

Bonu Rosenkranz G. et al. (2023). Bruci la città. Generi, transfemminismi e spazio urbano, Edizioni Edifir. <https://edifir.it/prodotto/bruci-la-citta/>.

Borgato A. et al. (2021). Donne e aspetti legati al genere'. In: T. Kuttler e M. Moraglio (eds.), Ripensare la povertà della mobilità: Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes (1a ed.). Routledge. https://www.researchgate.net/publication/346981910_Women_and_gender-related_aspects.

Bradaš, S. (2021). Urođnjavanje politika lokalnog održivog razvoja u Užicu. Belgrado.

Brilli Y. et al. (2018). Asili nido e diseguaglianze sociali in Italia. <https://www.ingenere.it/articoli/asili-nido-e-diseguaglianze-sociali-italia>.

Brownlow, A. (2009). Mantenere le apparenze: Trarre profitto dal patriarcato nella 'città più sicura' della nazione. Studi Urbani.

Brun B. (2021). Affrontare le barriere sociali e fisiche delle donne nello spazio pubblico: il caso di Barcellona, Politecnico di Milano.
<https://www.politesi.polimi.it/handle/10589/184112>.

Bullock, R., & Tegbaru, A. (2019). L'agenzia delle donne in contesti mutevoli: Un caso di studio dei processi di innovazione nel Kenya occidentale. Geoforum.

Cat Calls Rome. 2019. <https://www.instagram.com/catcallsofrome/>.

Caulfield, J. (2022). Guida agli stili di citazione. *Scribbr*.
<https://www.scribbr.com/citing-sources/citation-styles/>.

CCSAS. (2021). AGENTIA NATIONALA PENTRU EGALITATEA DE SANSE INTRE FEMEI SI BARBATI. <https://anes.gov.ro/wp-content/uploads/2021/05/Studiu-privind-prevalenta-formelor-de-violenta-impotriva-femeilor.pdf>.

CDP. (2022). Infrastrutture sociali. Linee guida strategiche settoriali.
https://www.cdp.it/resources/cms/documents/CDP_SOCIAL_INFRASTRUCTURE_ENG.pdf.

Centro Donna di Padova. 2021. Vogliamo camminare liberamente: i risultati di un questionario sul cat-calling. <https://www.centrodonnapadova.it/news/628-lasciateci-camminare-in-pace-i-risultati-del-questionario-sul-cat-calling.html>.

Centro Studi e Documentazione Pensiero Femminile ETS. 2023. Palestra di autodifesa verbale. <http://www.cr.piemonte.it/web/comunicati-stampa/comunicati-stampa-2023/543-gennaio-2023/11167-molestie-verbali-come-reagire-senza-violenza>.

Chopra, D. (2018). Avviare l'empowerment delle donne; raggiungere l'uguaglianza di genere: Interconnessioni tra protezione sociale, infrastrutture e servizi pubblici. New York.

Chowdhury, S. & van Wee, B. (2020). 'Esaminare la percezione della sicurezza delle donne durante i tempi di attesa nei terminal del trasporto pubblico', Transport Policy.
https://www.researchgate.net/publication/341430205_Examining_women's_perception_of_safety_during_waiting_times_at_public_transport_terminals.

Città di Berlino. 2021. Mainstreaming di genere nello sviluppo urbano.
https://civitas.eu/sites/default/files/berlin_gender_mainstreaming_0.pdf.

Città di Vienna. 2021. Mainstreaming di genere nella pianificazione urbana e nello sviluppo urbano.

<https://www.wien.gv.at/english/administration/gendermainstreaming/principles/manual.html>.

Corsi M. (2020). Per una ripresa ribelle e femminista.

https://iris.uniroma1.it/retrieve/e3835328-adff-15e8-e053-a505fe0a3de9/Corsi_ripresa-ribelle_2020.pdf.

Consiglio d'Europa. (n.d.). Riunioni dei Policy Labs.

<https://www.coe.int/en/web/interculturalcities/international-policy-labs>.

EU4Youth. (n.d.). Il concetto e la pratica del Policy Lab: uno strumento per migliorare la partecipazione dei giovani alla definizione delle politiche.

https://www.eu4youthdays.eu/index.php?option=com_sppagebuilder&view=page&id=51&Itemid=203.

Corte dei conti europea. (2013). Mobilità urbana sostenibile nell'UE: Nessun miglioramento sostanziale è possibile senza l'impegno degli Stati membri.

<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/en/index.html>.

Istituto Europeo per l'Uguaglianza di Genere. (2022). Indice di uguaglianza di genere: Cipro. <https://eige.europa.eu/gender-equality-index/2022/CY>.

Fasoli A. & Tassinari S. (2017). Coinvolti dal design: Il ruolo delle infrastrutture collaborative emergenti per lo sviluppo sociale. Roma Makers come caso di studio. The design Journal.

https://www.researchgate.net/publication/319560601_Engaged_by_Design_The_Role_of_Emerging_Collaborative_Infrastructures_for_Social_Development_Roma_Makers_as_A_Case_Study/link/59b42025aca2728472d8ac89/download.

Fileborn, B., & O'Neill, T. 2021. Dalla 'ghettizzazione' a un campo a sé stante: una revisione completa della ricerca sulle molestie di strada, in Trauma. Violence, & Abuse. Volume 24., No. 1.

<https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/15248380211021608>.

Fondazione Cariplo. 2020. #YouthLab I giovani come risorsa per il tempo presente.

<http://welfareinazione.fondazione cariplo.it/it/article/2020/06/24/youthlab-tutti-i-giovani-sono-una-risorsa-per-il-presente/245/>.

Forbes. (2022). 11 modi per promuovere una cultura di parità di genere sul posto di lavoro. *Consiglio degli allenatori di Forbes*.

<https://www.forbes.com/sites/forbescoachescouncil/2022/03/08/11-ways-to-promote-a-culture-of-gender-equality-in-the-workplace/?sh=5e9bd1b8444a>.

Idee e attività divertenti per rompere il ghiaccio. (n.d.),
<https://www.icebreakers.ws/>.

Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggese, S., Young, A., Adler, N., Verhulst, S., Cattuto, C. (2020). Divari di genere nella mobilità urbana. *Comunicazioni di scienze umane e sociali*, 7(1), 1-13.

Gelmini, F. e Zambianchi, M. 2013. Storia, concetti e pratica delle politiche temporali e della pianificazione temporale: Il caso di Bergamo, in De Madariaga, I. S. e Roberts, M., *Fair Shared Cities. L'impatto della pianificazione di genere in Europa*, Routledge.

Gil Solá, A. (2016). 'Costruire le disuguaglianze nei viaggi di lavoro: Il ruolo dei contratti di genere della famiglia', *Journal of Transport Geography*.
https://www.researchgate.net/publication/302869784_Constructing_work_travel_in_equalities_The_role_of_household_gender_contracts.

Gojkovic T. et al. (2021). Metodologia del Laboratorio di Politiche Giovanili. Western Balkans Youth Lab.
[file:///C:/Users/user/Downloads/WBYL_Youth%20Policy%20Lab_Methodology%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/WBYL_Youth%20Policy%20Lab_Methodology%20(2).pdf).

Gottesdiener E. (2002). Requisiti attraverso la collaborazione: Workshop per la definizione dei bisogni. *Addison-Wesley Professional*.
<https://www.oreilly.com/library/view/requirements-by-collaboration/0201786060/>.

Governo della Romania. (2020). Romania: Programma di Sviluppo Regionale.
https://www.fonduri-ue.ro/images/files/studii-analize/43814/Raport_final_-_Consolidarea_capacitatii_de_planificare.pdf.

Greed, C. (2012). Pianificare per il trasporto sostenibile o per le esigenze delle persone.

Rapporto Grevio presentato dall'Italia ai sensi dell'Articolo 68. paragrafo 1 della Convenzione del Consiglio d'Europa sulla prevenzione e la lotta alla violenza contro le donne e la violenza domestica. <https://rm.coe.int/grevio-state-report-italy/>.

Hinrichs-Krapels S. et al. (2020). L'utilizzo dei Policy Labs come processo per avvicinare le prove alla definizione delle politiche pubbliche: una guida ad un approccio. *Palgrave Communications*. <https://www.nature.com/articles/s41599-020-0453-0>.

Istituto dei Lavoratori ILR. 2015. Progetto Hollback sulle molestie di strada. <https://www.ilr.cornell.edu/worker-institute/blog/research-and-publications/ilr-and-hollaback-release-largest-analysis-street-harassment-date>.

Institut Paris Region. (2019). La sensazione di insicurezza nei trasporti pubblici nella regione di Parigi nel 2019. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/le-sentiment-dinsecurite-dans-les-transport-collectifs-franciliens-en-2019/>.

Istat. 2014. <https://www.istat.it/it/violenza-sulle-donne/il-fenomeno/violenza-dentro-e-fuori-la-famiglia/numero-delle-vittime-e-forme-di-violenza>.

Iturralde Farrus B. (2021). Urbanismo femminista per città che riconoscono una pluralità di voci. Una valutazione collettiva del Superblocco di Sant Antoni. https://www.4cities.eu/wp-content/uploads/2021/10/MSCThesis_4CITIES_ITURRALDE_BELEN.pdf.

Kathimerini. (2023). Πώς θα έμοιαζε μια πόλη σχεδιασμένη για γυναίκες; (Come sarebbe una città progettata per le donne?). <https://www.kathimerini.com.cy/gr/prosfores/pws-tha-emoiaze-mia-poli-sxediasmeni-gia-gynaikes>.

Kawgan-Kagan, I. (2020). Le donne sono più ecologiche degli uomini? Un'analisi delle preferenze di donne e uomini delle principali città tedesche sulla mobilità urbana sostenibile. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*.

Kenny B. L. (2021). Nidi, 4,6 miliardi per un Paese a due velocità. <https://www.ingenere.it/articoli/nidi-46-miliardi-un-paese-due-velocita>.

Khan, T. (2018). Donne e infrastrutture: Una sintesi dei risultati della ricerca GrOW. Ottawa.

Kimbell, L. (2015). Applicare gli approcci di design alla definizione delle politiche: Discovering Policy Lab. Università di Brighton. https://ualresearchonline.arts.ac.uk/id/eprint/9111/2/Kimbell_PolicyLab_report.pdf.



Kollinger c. (2021). Nicosia effettua uno studio per garantire che il piano di mobilità urbana sia adatto allo scopo. <https://www.eltis.org/in-brief/news/nicosia-runs-study-ensure-urban-mobility-plan-fit-purpose>.

Kouame T. A. (2023). La mobilità delle donne deve essere un punto chiave della politica urbana. Banca Mondiale. <https://www.worldbank.org/en/news/opinion/2023/03/08/women-s-mobility-must-be-a-key-focus-in-urban-policy>.

Kronsell, A. et al. (2015). 'Raggiungere gli obiettivi climatici nella politica dei trasporti includendo le donne e sfidando le norme di genere: Il caso svedese', International Journal of Sustainable Transportation. https://www.researchgate.net/publication/291017908_Achieving_climate_objectives_in_transport_policy_by_including_women_and_challenging_gender_norms_The_Swedish_case.

Lalic, M., Zindovic, M., & Djuric, N. (2021). Analiza urbanističkog planiranja i projektovanja u Srbiji sa stanovišta rodne ravnopravnosti. Belgrado: UN Women.

Lamandi et al. (2016). CRIMINALITATEA SĂVÂRȘITĂ CU VIOLENȚĂ ÎN ROMÂNIA. <https://www.juridice.ro/wp-content/uploads/2016/07/rezumat-Asanache.pdf>.

Lubitow, A., Carathers, J., Kelly, M., & Abelson, M. (2017). Transmobilità: mobilità, molestie e violenza subite dai passeggeri transgender e gender nonconforming del trasporto pubblico a Portland, Oregon. Genere, luogo e cultura.

Lucas K. (2021). Trasporti ed esclusione sociale: A che punto siamo? Transport Studies Unit, Università di Oxford. https://www.researchgate.net/publication/254409601_Transport_and_social_exclusion_Where_are_we_now.

Mappa Roma. 2017. Le differenze di genere nei quartieri. <https://www.mapparoma.info/mappe/mapparoma20-differenze-di-genere/>.

Marathovouniotis S. (2023). Level up Nicosia: per una capitale più inclusiva. In-Cyprus News. <https://in-cyprus.philenews.com/news/local/level-up-nicosia-for-a-more-inclusive-capital/>.

Marin, M. (2019). Seksualno nasilje u javnom prostoru. Zagabria.

Măriuca et al. (2019). ANALIZĂ DIAGNOSTIC ÎN DOMENIUL EGALITĂȚII DE GEN ÎN ROMÂNIA ÎN PERIOADA 2014-2019.

https://mmuncii.ro/j33/images/Documente/MMPS/Analiza_diagnostic_egalitatea_gen_2014-2019.pdf.

Markham, W., Macken, P., Bonjean, C., & Corder, J. (1983). Una nota su sesso, mobilità geografica e avanzamento di carriera. Forze sociali.

Meier, K., & Nicholson-Crotty, J. (2006). Genere, burocrazia rappresentativa e applicazione della legge: Il caso della violenza sessuale. Rivista di Pubblica Amministrazione.

Michalopoulos S. (2021). Cipro spinge per l'uguaglianza di genere al vertice di Porto. EURACTIV. <https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/cyprus-to-push-for-gender-equality-at-porto-summit/>.

Michianakis C. (2021). Οι πόλεις οδηγούν τον δρόμο στην ισότητα των φύλων (Le città sono all'avanguardia nella parità di genere). Città europee. https://www.citybranding.gr/2020/03/blog-post_10.html.

Minea. (2007). PLANIFICAREA URBANĂ ÎNTRE COERENȚA UNITĂȚII ȘI GESTIONAREA DIFERENȚELOR. <https://rtsa.ro/rtsa/index.php/rtsa/article/viewFile/150/146>.

Ministero dell'economia e delle finanze. 2021. Le disuguaglianze di genere in Italia e il potenziale contributo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per ridurle. https://www.rgs.mef.gov.it/_Documenti/VERSIONE-I/Comunicazione/Workshop-e-convegni/Seminario_Il_Piano_Nazionale_di_Ripresa_e_Resilienza_e_le_disuguaglianze_di_genere/PNRR-GM-ex-ante.pdf.

N.B.: il C.I.P. creerà l'elenco di riferimento completo una volta che tutti i partner avranno condotto la loro Ricerca a tavolino per lo sviluppo dei Laboratori di Politiche Giovanili.

Nikitas, A., et al. (2021). 'La ciclabilità nell'era di COVID-19: lezioni apprese e raccomandazioni politiche di buone prassi per un futuro più incentrato sulla bicicletta', Sostenibilità 13(9). https://www.researchgate.net/publication/351059365_Cycling_in_the_Era_of_COVID-19_Lessons_Learnt_and_Best_Practice_Policy_Recommendations_for_a_More_Bike-Centric_Future.

Ode Sang, A., Sang, N., Hedblom, M., Sevelin, G., Knez, I., & Gunnarsson, B. (2020). Le scelte di percorso delle persone che si muovono negli spazi verdi urbani sono

spiegate dal sesso e dall'età? Implicazioni per la pianificazione e la gestione. *Urban Forestry and Urban Greening*, 49, 126628.

OCSE. (2021). Donne e SDG 9 - Industria, innovazione e infrastrutture: Costruire infrastrutture resilienti, promuovere un'industrializzazione inclusiva e sostenibile e favorire l'innovazione. In OCSE, *Genere e ambiente: Costruire prove e politiche per raggiungere gli SDG*. Parigi: OECD Publishing.

Onaran, Ö., Oyvat, C., & Fotopoulou, E. (2022). Un'analisi macroeconomica degli effetti della disuguaglianza di genere, dei salari e delle infrastrutture sociali pubbliche: Il caso del Regno Unito. *Economia Femminista*.

OSCE. (2019). RAPORTUL PRIVIND REZULTATELE DIN MOLDOVA. https://www.osce.org/files/f/documents/e/f/425867_0.pdf.

Paoletti R. & Sansonetti S. (2023). Mobilità per tutti. Come integrare meglio la prospettiva di genere nella definizione della politica dei trasporti, *Lo Studio Left al Parlamento Europeo*, 2023.

Pavlou S. (2015). Il divario di genere nella leadership femminile a Cipro. Istituto Mediterraneo di Studi di Genere. <http://www.akti.org.cy/wp-content/uploads/2015/03/Womens-Leadership-and-Participation-in-Decision-making.pdf>.

Philippou E. (2022). I laboratori di ciclismo urbano cercano di responsabilizzare le donne. *Cyprus Mail*. <https://cyprus-mail.com/2022/10/31/urban-cycling-workshops-seek-to-empower-women/>.

Philippou E. (2022). Le donne 'reclamano la notte'. *Cyprus Mail*. <https://cyprus-mail.com/2022/03/08/women-reclaim-the-night/>.

Plana, A. (2022). Urbanistica senza età, genere e diversità: La natura sociale della pianificazione urbana. In *Global Perspectives on Maintaining Gender, Age, and Religious Diversity in the Workplace* (pp. 324-342). IGI Publishing.

Incontri del Laboratorio Politico sull'integrazione inclusiva - Consiglio d'Europa, <https://www.coe.int/en/web/interculturalcities/international-policy-labs>.

Policy Lab UK. (n.d.). Policy Lab in un giorno. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5791f90de5274a0da30001a1/Policy_Lab_in_a_day.pdf.

Regio. (2014). Studiu privind Dezvoltarea urbană în Regiunea Sud-Est, situația actuală și oportunități de dezvoltare.
https://www.adrse.ro/Documente/Planificare/PDR/2014/Studiu_Urban_ADR_Raport_final.pdf.

Giornalista. (2023). Διαχρονικές διακρίσεις για τις γυναίκες στην Κύπρο - Χάσμα μεταξύ νομοθεσίας και εφαρμογής (Discriminazione a lungo termine per le donne - Un divario tra la legge e la sua applicazione).
<https://reporter.com.cy/article/2023/3/24/704295/diakhronikes-diakriseis-gia-tis-gunaikes-sten-kupro-khasma-metaxu-nomothesias-kai-epharmoges/>.

Rispoli T. & Tola M. (2020). Reinventare la riproduzione socio-ecologica, progettare una logistica femminista: Prospettive dall'Italia, Studi Femministi 46.
<https://philpapers.org/rec/RISRSR>.

Roche M. (2022). Uguaglianza delle donne e fine della violenza sessuale. League of Women Voters. <https://www.lww.org/blog/womens-equality-and-ending-sexual-violence>.

Rodríguez-García, M. e Donati, F. (2021). Le politiche urbane integrali europee da una prospettiva di genere. Misure sensibili al genere, trasversalità e approcci di genere. Sostenibilità.

Rosselli A. & Simonazzi A. (2016). La ricetta contro la crisi si chiama "infrastrutture sociali". <https://www.ingenere.it/articoli/ricetta-contro-crisi-si-chiama-infrastrutture-sociali>.

Sadar P. (2023). Riflettori puntati sui nostri tirocini di progettazione 2022/23. Gov.UK. <https://openpolicy.blog.gov.uk/2023/01/05/spotlight-on-our-2022-23-design-placements/>.

Sahama, I., Wyeth, S. e Pojani, D. (2021). Pregiudizio di genere nel settore della pianificazione e risultati della pianificazione. Australian Planner.

Saigal, T., Vaish, A., & Rao, N. (2020). INTERSEZIONE DEL GENERE CON LA ZONA E L'OCCUPAZIONE NELL'ANALISI DEL COMPORTAMENTO DI VIAGGIO: UN CASO DEL RAJASTHAN, IN INDIA.

Sampsel, K., Godbout, J., Leach, T., Taljaard, M., & Calder, L. (2015). Caratteristiche associate alle aggressioni sessuali durante i raduni di massa. Emergency Medicine Journal: EMJ.

Sánchez de Madariaga I. (2013). 'La mobilità dell'assistenza: Introduzione di nuovi concetti nel trasporto urbano'. In: I. Sánchez de Madariaga e M. Roberts (eds.), Fair shared cities: The impact of gender planning in Europe, Routledge.
https://www.researchgate.net/publication/286377551_Mobility_of_care_Introducing_new_concepts_in_urban_transport.

Sansonetti S. & Davern E. (2021). Donne e trasporti, Commissione per i diritti della donna e l'uguaglianza di genere del Parlamento europeo (FEMM).
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_IT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_IT.pdf).

Science Po. (n.d.). Che cos'è il policy lab?
<https://www.sciencespo.fr/public/en/policy-lab.html#:~:text=Il%20Policy%20Lab%20è%20una%20pratica%20di%20risolvere%20problemi%20pubblici>.

Gruppo di Iniziativa per lo Sviluppo SeComS e Dornier Consulting International GmbH. (2019). Uguaglianza di genere nei trasporti in Serbia. Belgrado: Repubblica di Serbia, Ministero delle Costruzioni, dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Sex and the City. 2021. Atlante dei generi di Milano.
<https://sexandthecity.space/milano-atlante-di-genere/>.

Shuang-Ge, S., Liu-Yue, C., Xiao-Fei, S., & Qui-Xia, C. L.-J. (2011). Prevalenza e fattori di rischio della violenza sessuale nelle donne di città. Chinese Mental Health Journal, 25(11), 840-845.

Stand Up. (n.d.). Indagine sulle molestie sessuali nei luoghi pubblici.
<https://www.standup-international.com/it/it/facts>.

Stark, J., & Meschik, M. (2018). La mobilità quotidiana delle donne: Le situazioni di paura e il loro impatto sul comportamento di viaggio. Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour.

Stop alle molestie per strada. (n.d.). <https://stopstreetharassment.org/>.

Tanaskovic, B., & Raceta, M. (2007). Istraživanje seksualnog uznemiravanja u javnom prevozu u Beogradu. TEMIDA, 23-32.

Il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa. (2006). La Carta europea per l'uguaglianza di donne e uomini nella vita locale.
https://www.ccre.org/docs/charte_egalite_en.pdf.

Il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa. 2006. La Carta europea per l'uguaglianza di donne e uomini nella vita locale.
https://www.ccre.org/docs/charte_egalite_en.pdf.

Il team di Impossible Works. (2018). Σεξουαλική Παρενόχληση στην Κύπρο: ας ξεκινήσουμε από τα βασικά (Violenza sessuale a Cipro: partiamo dalle basi). Avant Garde. <https://avant-garde.com.cy/new-works/new-advice/sexualharrasmentcy>

La Banca Mondiale e l'OSASG Cipro. (2020). L'impatto economico di un insediamento a Cipro attraverso una prospettiva di genere.
<https://uncyprustalks.unmissions.org/sites/default/files/economic-impact-of-a-settlement-with-a-gender-lens-report.pdf>.

Thomson E. (2022). Le città non sono progettate per le donne. Ecco cosa serve adesso. World Economic Forum.
<https://www.weforum.org/agenda/2022/10/designing-cities-for-women-undp-report/>.

Transgen .(2007). Integrazione di genere nella ricerca e nelle politiche di trasporto europee. Costruire la base di conoscenza e mappare le buone pratiche, Università di Copenhagen. <https://www.osti.gov/etdeweb/servlets/purl/928105>.

UN Women. (2019). Iniziativa faro globale Città sicure e spazi pubblici sicuri per donne e ragazze: Compendio internazionale di pratiche.
<https://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2019/01/safe-cities-and-safe-public-spaces-international-compendium-of-practices>.

UN Women. (n.d.). Cipro. <https://data.unwomen.org/country/cyprus>.

UN Women. 2019. Iniziativa faro globale Città sicure e spazi pubblici sicuri per donne e ragazze: Compendio internazionale di pratiche.
<https://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2019/01/safe-cities-and-safe-public-spaces-international-compendium-of-practices>.

UNDP. (2022). Progettare città che funzionano per le donne: Cosa dice la vita urbana sulla disuguaglianza di genere. <https://feature.undp.org/designing-cities-that-work-for-women/>.

UNESCO. (1986). Violenza collettiva e sicurezza: approcci antropologici, giuridici e politici. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000262395>.

UNFICYP. (2022). Tutti a Cipro: "Una società inclusiva con donne e giovani potenziati è in arrivo". <https://unficy.org/all-cyprus-%E2%80%9Cinclusive-society-empowered-women-and-youth-way%E2%80%9D>.

Università del Michigan. (2016). Youth Policy Lab. <https://youthpolicylab.umich.edu/>.

Uteng, T. (2021). Divari di genere nella mobilità urbana e nella pianificazione dei trasporti. *Avanzamenti nella politica e nella pianificazione dei trasporti*, 8, 33-69.

Van Veenstra, A.F., Kotterink, B. (2017). Elaborazione di politiche guidata dai dati: L'approccio del Policy Lab, in Et al. *Electronic Participation. Note informatiche*. Volume 10429.

Wang, X., Shao, C., Yin, C., & Guan, L. (2020). Ambiente edificato, eventi di vita e cambio di modalità di pendolarismo: Focus sulle differenze di genere. *Ricerca sui trasporti Parte D - Trasporti e Ambiente*.

Laboratorio giovanile dei Balcani occidentali. (2020, dicembre). *Metodologia del Laboratorio di Politiche Giovanili*. Sarajevo: Partner di cooperazione regionale.

Associazione Mondiale delle Grandi Metropoli (Metropolis). 2021. Sicurezza e spazio pubblico: Mappatura delle politiche metropolitane di genere. https://www.metropolis.org/sites/default/files/resources/Mapping_Metropolitan-Gender-Policies_2.pdf.

Banca Mondiale. (2020). Manuale per la pianificazione e la progettazione urbana inclusiva di genere. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/63c07ff8-cd1e-52c0-9441-005b9aa22bcf>.

Banca Mondiale. 2020. Manuale per la pianificazione e la progettazione urbana inclusiva di genere. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/63c07ff8-cd1e-52c0-9441-005b9aa22bcf>.

Consiglio dei Giovani di Cipro. (2022). Smart - Giovani insieme per lo sviluppo di villaggi sostenibili e intelligenti Policy Labs. <https://cyc.org.cy/2022/12/21/smart-y-sustainable-policy-labs-2/>.

Yuan, Y., Masud, M., Chan, H., Chan, W., & Brubacher, J. R. (2023). Intersezionalità e mobilità urbana: Una revisione sistematica sulle differenze di genere nell'adozione del trasporto attivo. *Journal of Transport and Health*, 29, 101572.



Mobilitare i giovani per città inclusive dal punto di vista del genere

Pacchetto di lavoro n°2: Rapporto del Laboratorio sulle politiche giovanili



Cofinanziato
dall'Unione europea

Numero del progetto: 2022-1-IT03-KA220-YOU-000085578

Finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.



UNIVERSITÀ TELEMATICA
INTERNAZIONALE UNINETTUNO



• PLACE
MAKING
W BALKANS

