

ROMA



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA

report ricerca  
**spatium urbis**

indagine sullo spazio urbano della città di Roma



a cura di

**Elisa Leoni e Alice Fischetti**

con il coordinamento della

Prof.ssa **Mariella Nocenzi**



## Sommario

1.	Introduzione .....	3
2.	Il progetto di ricerca.....	4
3.	Il disegno della ricerca.....	6
3.1	Il campione.....	6
4.	I risultati dell'analisi.....	11
4.1.1.	Attraversare la città: spostamenti di giorno e di notte .....	11
4.1.2.	Che genere di sicurezza: percezione di (in)sicurezza in città e divisione urbana di genere.....	19
4.1.3.	La città di notte: lo spazio urbano dal tramonto all'alba .....	33
4.1.4.	Quartiere e città: quanto li frequento, quanto li sento miei, manca qualcosa? ..	40
5.	Alcuni cenni conclusivi.....	46

## 1. Introduzione

La ricerca *Spatium Urbis. Indagine sullo spazio urbano della città di Roma* nasce dalla collaborazione tra la Commissione capitolina Pari Opportunità di Roma Capitale e la Facoltà di Scienze Politiche, Sociologia e Comunicazione della Sapienza Università di Roma, grazie alla sua realizzazione in occasione del lavoro di tirocinio per tesi di laurea delle studentesse Elisa Leoni e Alice Fischetti.

Il tirocinio, e conseguentemente l'indagine, sono stati resi possibili grazie alla collaborazione formale tra la Commissione Pari Opportunità e il Dipartimento di Comunicazione e Ricerca Sociale della Sapienza, nel contesto più ampio dell'Accordo quadro preesistente tra l'Università e Roma Capitale.

Considerando le numerose iniziative e policies europee nell'ambito dell'*urban gender mainstreaming*, l'obiettivo principale della ricerca era colmare una carenza di informazioni sulla città di Roma. Si è dunque lavorato per creare una prima banca dati che riportasse evidenze sulla fruizione dello spazio urbano romano da parte delle varie tipologie di persone che lo utilizzano, analizzate con un approccio intersezionale - rilevando quindi le loro variabili identificative come il genere, l'età, la nazionalità, le abilità fisiche e mentali, l'appartenenza a comunità soggette a discriminazioni o meno e come si influenzano reciprocamente - per determinare le differenti esperienze di vita della città.

Un secondo obiettivo, connesso al primo, è quello di delineare, sulla base dei dati raccolti, proposte di policies in un'ottica di genere finalizzate a rendere lo spazio urbano più adatto ai bisogni di ogni cittadina e cittadino.

Entrambi gli obiettivi generali di questa indagine, si inseriscono nelle finalità degli accordi di collaborazione per ricerca fra tra la Commissione capitolina Pari Opportunità di Roma Capitale e la Facoltà di Scienze Politiche, Sociologia e Comunicazione della Sapienza Università di Roma.

## 2. Il progetto di ricerca

La ricerca si è mossa partendo dall'ipotesi che le caratteristiche sopra elencate possano influire sulle azioni deisingoli individui nello spazio urbano e sulle loro aspettative in merito.

Le ipotesi che hanno guidato la ricerca, a partire da questa **macro-ipotesi**, sono:

- le donne vivono lo spazio della città manifestando spesso paura, percependo insicurezza e riferendo disagio in modo maggiore rispetto agli uomini;
- le donne percepiscono che alcuni luoghi della città siano maggiormente frequentati e/o riferibili ad un genere;
- le donne fruiscono di spazi, beni, prestazioni e servizi della città sotto il condizionamento di fattori collegati a tratti della loro identità come il sesso e il genere che vincolano la loro volontà e aspettative;
- le donne si muovono nella città, usano servizi, frequentano luoghi dello spazio urbano in maniera restrittiva e limitata rispetto agli uomini;
- il Municipio in cui si risiede influenza la qualità dell'esperienza urbana e il senso di appartenenza al quartiere e alla città.

Lo strumento scelto per dare risposta alle ipotesi di ricerca è quello del **questionario**, che è stato individuato perché adatto alla ricerca e per la sua facilità ad essere diffuso attraverso i canali informativi di Roma Capitale, a partire dalla sezione *Partecipa* del sito del Comune, **dal 21 aprile al 18 giugno 2023**. Inoltre, è stata data notizia della ricerca sui canali social di Roma Capitale, sulla pagina Instagram del Sindaco, Roberto Gualtieri, e della Consigliera dell'Assemblea Capitolina, Michela Cicculli, così come dell'Università di Roma La Sapienza e della Facoltà e del Dipartimento coinvolti. Poi, sono stati distribuiti volantini con un QR Code che reindirizzava al questionario e sono state inserite immagini con lo stesso QR Code negli spazi pubblicitari dell'ATAC, ad esempio sulle paline degli autobus. Infine, grazie ad un lavoro di tessitura con associazioni operanti nel territorio e con singoli interessati a lavorare sul tema, il questionario è stato veicolato attraverso irrispettivi canali informativi di questi partner e presentato in due eventi pubblici<sup>1</sup>.

Il questionario si compone di 60 domande con le quali si sono affrontati **quattro temi considerati rilevanti per indagare gli usi degli spazi urbani** e i **fattori** che incidono a variane l'esperienza, la percezione, le aspettative:

- I. Attraversare la città: spostamenti di giorno e di notte
- II. Che genere di sicurezza: percezione di sicurezza o insicurezza in città e divisione urbana di genere
- III. La città di notte: lo spazio urbano dal tramonto all'alba
- IV. Quartiere e città: quanto li frequento, quanto li sento miei, manca qualcosa?

La Sezione Quinta del questionario, dedicata a rilevare i **dati socio-anagrafici** di chi ha risposto al questionario, assume in questa ricerca una valenza specifica perché intende leggere quali fattori identificativi di chi vive la città possano farne variare l'uso e misurarne il peso specifico e l'impatto.

Sempre nell'ottica di valorizzare le esperienze di chi partecipa alla rilevazione, sono state inserite alcune **domande aperte**, come B6b, e la modalità di risposta "Altro" in molti quesiti per raccogliere dati liberamente forniti con opinioni, esempi, testimonianze individuali. Di seguito verranno illustrate le principali evidenze emerse dall'**analisi quantitativa** dei risultati trattati con appositi software statistici (Excel, SPSS, TLab) e poi interpretati alla luce di modelli già emersi nella letteratura sociologica sul tema. Si fa presente che, data la natura del

---

<sup>1</sup> In particolare, il primo evento è stato un talk, organizzato insieme all'Associazione VenUs e all'Associazione Toponomastica Femminile, che ha avuto luogo in data 7 giugno 2023 presso Hecò Trastevere, con la partecipazione della Consigliera Michela Cicculli, di Emma de Pasquale per Toponomastica Femminile, della presidente di VenUs Livia Fabiani e della politologa Flavia Restivo. Il secondo evento, organizzato insieme a Scomodo, si è svolto invece il 12 giugno 2023 presso la Redazione, sede del giornale Leggi Scomodo a Roma e ha visto la partecipazione di Chiara Belingardi, attivista e ricercatrice dell'Università degli Studi di Firenze, Eleonora Diamanti, lecturer del Dipartimento di Comunicazione e Scienze sociali della John Cabot University, e Susanna Ruggia, giornalista

campione, che verrà successivamente illustrato, il questionario non ha valenza statistica e propone un'osservazione esplorativa del tema oggetto della ricerca.

## 3. Il disegno della ricerca

### 3.1 Il campione

La rilevazione è stata proposta attraverso i **canali informativi di Roma Capitale, della Sapienza Università di Roma** e nell'ambito di altre collaborazioni alla ricerca a chiunque avesse interesse a parteciparvi. Questa scelta metodologica di rilevazione dei dati ha tenuto conto degli obiettivi della ricerca, prima illustrati, che consentono la partecipazione all'indagine di ogni persona che utilizzi lo spazio urbano a prescindere dal tipo di uso che ne fa, del suo genere, età, posizione sociale. Inoltre, percorsi di ricerca simili sono stati condotti proprio utilizzando questo metodo, così da fornire anche un valido dato per comparazioni mirate.

Sulla base dei questionari già utilizzati in queste ricerche, degli esiti di studi recenti sulle questioni di genere negli spazi urbani e dei temi emersi dal confronto del team della Sapienza con quello dell'Assemblea Capitolina per la Pari Opportunità, è stato redatto il **questionario** prima presentato, sottoposto ad un primo pre-test nella sua distribuzione attraverso un Google form. Dagli esiti del pre-test condotto su studentesse e studenti dei corsi di Studio del Dipartimento di Comunicazione e Ricerca Sociale della Sapienza Università di Roma e di altri volontari, è stata ottenuta la versione definitiva che è stata somministrata.

Il questionario ha ottenuto **4304 risposte** di cui complete per tutte le domande in numero di **2592 persone**. Sono stati eliminati due rispondenti, in quanto le risposte date erano discordanti, denigratorie ed evidentemente casuali. Il campione di **2590 casi** ottenuto è stato dunque quello su cui sono state svolte le operazioni di analisi, fatta eccezione per alcune variabili in cui il totale è calcolato solo sui residenti a Roma (2396 persone) o solo sul totale delle persone che ha risposto positivamente o negativamente ad una precedente domanda filtro. In ogni caso, il totale dei rispondenti è sempre specificato quando non corrispondente a 2590 persone.

Dei 2590 rispondenti, il **92,5%** (corrispondente a 2396 persone) afferma di **vivere a Roma**, mentre solo il 7,5% (corrispondente a 194 persone) risponde di frequentarla abitualmente per "motivi di lavoro/studio/personali", ma non sono state ulteriormente specificate le tipologie di frequenza della città in questa parte del questionario.

In relazione al genere, la maggioranza di chi ha risposto al questionario si è identificata nel genere femminile, (66,1% vs il 31,5% di genere maschile), mentre si identifica in "Altro" lo 0,3% e il 2,1% sceglie l'opzione "Preferisco non specificare". Chi ha scelto l'opzione "Altro" ha potuto argomentare e specificare la propria scelta. Probabilmente, il tema trattato dalla ricerca nella sua espressione più visibile sembra aver amplificato una generale tendenza ad una maggiore partecipazione delle donne alle rilevazioni per ricerche con sondaggio.

Per completezza dell'informazione, si riportano anche i dati assoluti dei rispondenti, per genere: 1712 donne, 816 uomini, 7 genere "altro" e 55 preferiscono non specificare. Nello specifico, le 7 persone che indicano identità di genere "altro" si dividono in 3 persone "non-binary", 1 persona "queer", 1 persona "questioning ma socializzata donna", 2 persone non inseriscono informazioni nello spazio dedicato.

Rispetto alla **cittadinanza delle persone rispondenti**, è prevalente quella italiana con il 96,8% di chi ha risposto, mentre l'1,8% dichiara di avere la cittadinanza europea, lo 0,8% cittadinanza extra-europea, lo 0,2% indica di essere apolide e lo 0,5% preferisce non rispondere. In particolare, i Paesi di provenienza di chi dichiara

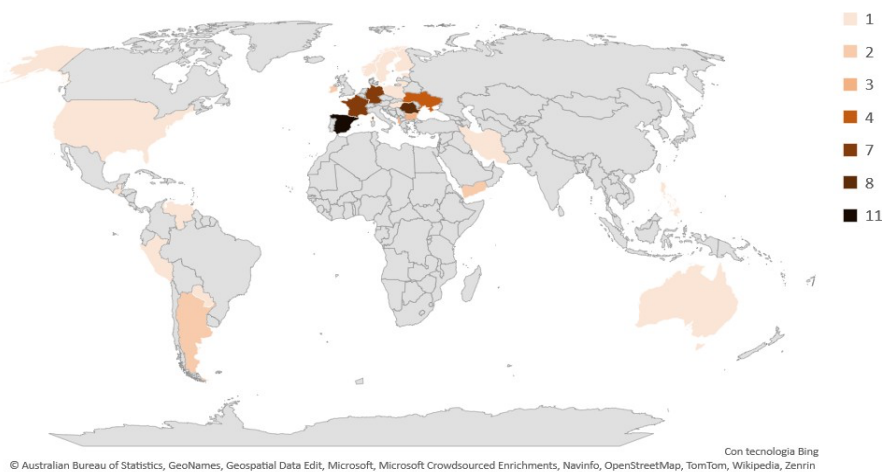


Figura 1. Se hai la cittadinanza europea o extraeuropea, di quale Paese? (valori assoluti)



di avere la cittadinanza europea sono Spagna, Romania, Francia, Germania, Ucraina, Albania, Bulgaria per il continente europeo e aree limitrofe, Argentina, Irlanda e Yemen, Australia, Estonia, Filippine, Finlandia, Guatemala, Iran, Lituania, Norvegia, Paraguay, Perù, Polonia, Stati Uniti d'America, Svezia, Ungheria e Venezuela per i Paesi extra-europei. Si tratta di *users* della città che hanno avuto accesso al questionario conoscendo la lingua italiana, nella quale è stata realizzata questa indagine.

Rispetto all'**età** coloro che hanno partecipato all'indagine si distribuiscono in maggioranza nelle fasce centrali: quella meno rappresentata è "80 e più anni" con lo 0,7% di risposte, dato

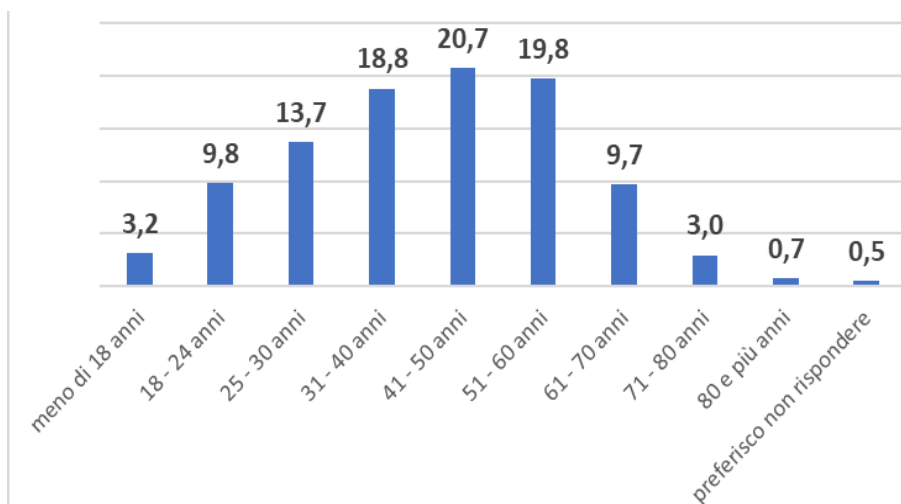


Figura 2. Indica la fascia di età di appartenenza

prevalentemente giustificato dalla modalità di somministrazione digitale del questionario.

A seguire, la fascia "71-80 anni" (3%), ma anche "meno di 18 anni" (3,2%).

Con il 9,7% di risposte è rappresentata la fascia "61-70" anni, con il 9,8% quella dai "18 ai 24" anni. La fascia 25-30 anni raggiunge una percentuale del 13,7%, mentre le fasce centrali sono quelle con le

percentuali più alte di rispondenti: 18,8% per i "31-40" anni, 19,8% per i "51-60" anni ed il 20,7% per i "41-50"anni, a testimoniare un maggior interesse per un uso dello spazio composito, considerando le attività quotidiane svolte nella città per il lavoro, la gestione della famiglia e il tempo libero.

La **condizione abitativa** di chi ha partecipato alla rilevazione si presenta piuttosto omogenea: una decisa maggioranza dichiara di risiedere in una casa di proprietà (totale o parziale) (60,5%), mentre sono nettamente meno rappresentate le altre tipologie: in un appartamento in affitto con contratto (15,8%), di condivisione con i genitori/familiari (10,1%), a titolo gratuito (3,2%), stanze in affitto con contratto (2,9%), appartamenti in affitto senza contratto e alloggio sociale/casa popolare (1%). Inferiori al punto percentuale sono le sistemazioni abitative in stanze in affitto senza contratto (0,7%) e gli alloggi occupati (0,2%), rappresentando abbastanza fedelmente la composizione della popolazione nazionale rispetto alla condizione abitativa.

Ad incidere su quest'ultima è certamente anche la **composizione familiare**, in particolare se vi è presenza di figli: il 57,1% di chi ha risposto al questionario dichiara di non averne, contro il 40,9% che invece ne ha, mentre il 2% preferisce non rispondere. La presenza di persone di età giovane e relativamente giovane incide su questo risultato in modo netto.

Passando alla classificazione del campione per **attività prevalente**, la parte maggiore è costituita da lavoratrici e lavoratori (64,7%), mentre per il 13,7% da studenti. Il 10,3% dei rispondenti concilia studio e lavoro, mentre il 2,7% è alla ricerca di un lavoro e lo 0,9% non lavora né cerca un lavoro. Al netto del 7,7% che sceglie l'opzione "Nessuna di queste cose", si tratta di una condizione attiva che riflette le generali tendenze della popolazione italiana, ma anche del contributo alla ricerca dato da chi frequenta l'Università e ha partecipato alla rilevazione che Sapienza ha ampiamente diffuso. Nel merito delle attività prevalenti, non si notano particolari differenze tra i generi, che non presentano mai uno stacco in punti percentuali superiore a 3. L'unica differenza che si evidenzia qui è quella della categoria "cerco lavoro", per la quale, sebbene le percentuali siano molto basse, il campione femminile (3,1%) è quasi il doppio di quello maschile (1,8%).

La domanda E14 chiedeva specificatamente la presenza di eventuali **disabilità**. Rispetto alla maggioranza di chi ha risposto attestando di non avere disabilità (93,7%), il 3,3% preferisce non rispondere e solo il 3% afferma di avere una disabilità di tipo motorio, sensoriale o psichico. Fra coloro che hanno risposto, il 69,7% dichiara di **non svolgere lavoro di cura** verso qualcuno, un figlio, un parente o una persona cara, contro il 26,4% che invece si identifica



come caregiver e il 4% preferisce non rispondere. Per entrambi gli ultimi due quesiti si tratta di condizioni che acquisiscono ancor più rilevanza nello studio dell'accesso e uso dello spazio della città. Lo si può notare specie in relazione ad alcune delle categorie identificative che vengono rilevate rispetto a chi effettua lavoro di cura non retribuito a persone care che ne hanno la necessità: rispetto al genere 3 donne su dieci, a fronte di 1,9 fra gli uomini.

La domanda relativa alla variabile E18 era una domanda filtro, per cui le percentuali della domanda E18a sono relative al 26,4% di rispondenti che ha detto di **svolgere un lavoro di cura**. Il 16,9% dei rispondenti dichiara di avere un aiuto nel lavoro di cura che svolge, mentre l'8,9% dichiara di svolgere lavoro di cura senza nessun aiuto. Lo 0,6% non sa rispondere.

Il lavoro di cura può dunque gravare sulla persona in maniera differente, soprattutto se è appannaggio esclusivo di una sola persona, e questo può variare le condizioni e la qualità della vita di quest'ultima. Per quanto riguarda il **genere** femminile, il 18,9% afferma di avere un aiuto ed il 10,6% di occuparsi

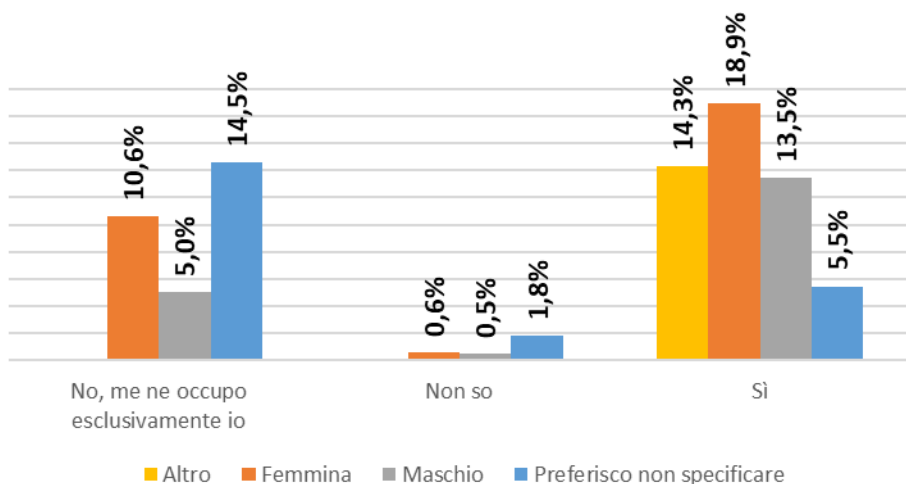


Figura 3. Se sì, c'è qualcuno che ti aiuta in questo lavoro di cura? (per identità di genere)

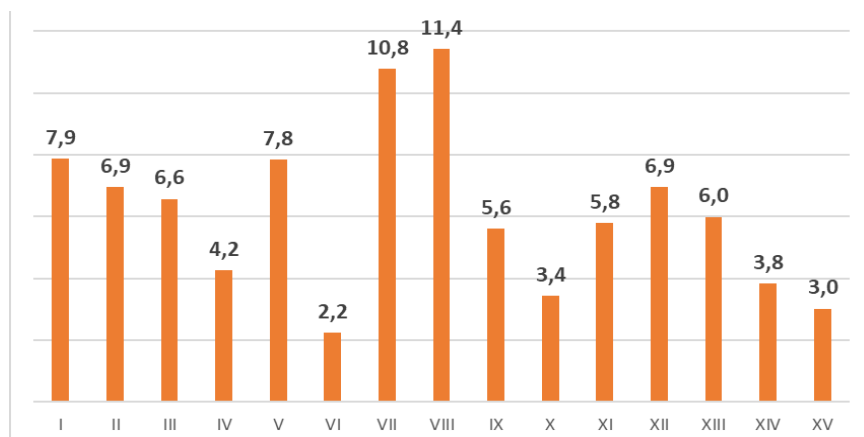


Figura 4. Se sì, in che Municipio abiti?

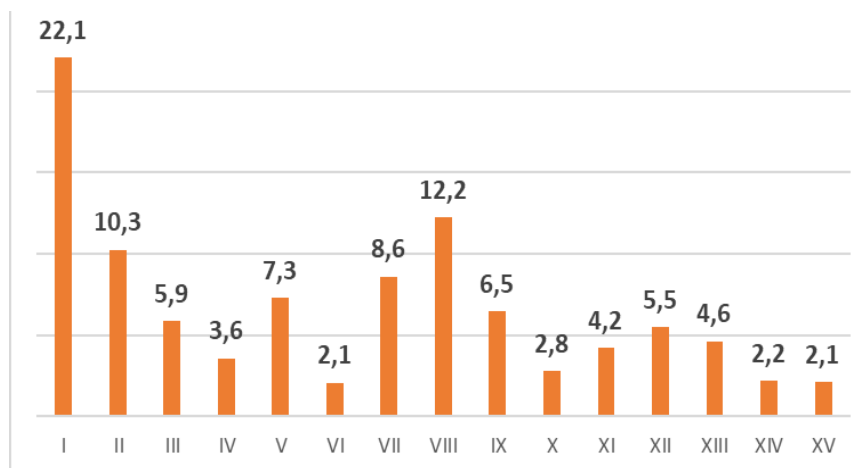


Figura 5. Che Municipio di Roma frequenti maggiormente?

in modo esclusivo di un caro. Guardando la situazione maschile, chi ha risposto dice di ricevere aiuto al 13,5% mentre di averne un onere esclusivo per il 5% (la metà delle donne).

Altro fattore rilevante per l'indagine è quello dell'**area di residenza/prevalente fruizione della città**, specie per uno spazio urbano come quello di Roma che occupa un'estensione record per il nostro Paese. La suddivisione del campione (sottogruppo dei residenti a Roma per un totale di 2396 casi) in base al Municipio in cui afferma di vivere è piuttosto eterogenea e coglie uno degli obiettivi della ricerca ovvero di avere una rappresentazione varia per residenza attraverso coloro che hanno risposto. In alcuni Municipi la soglia è inferiore al 5% come minimo da rappresentare, ma i dati sono stati comunque considerati nelle analisi.

Dati che sono stati confrontati e integrati anche con quelli forniti dall'**area della città di maggiore frequenza** che, comunque, hanno riprodotto la composizione del quesito precedente, pur estendendo i casi analizzati a tutti quelli raccolti con il questionario oltre i residenti (2590 casi).

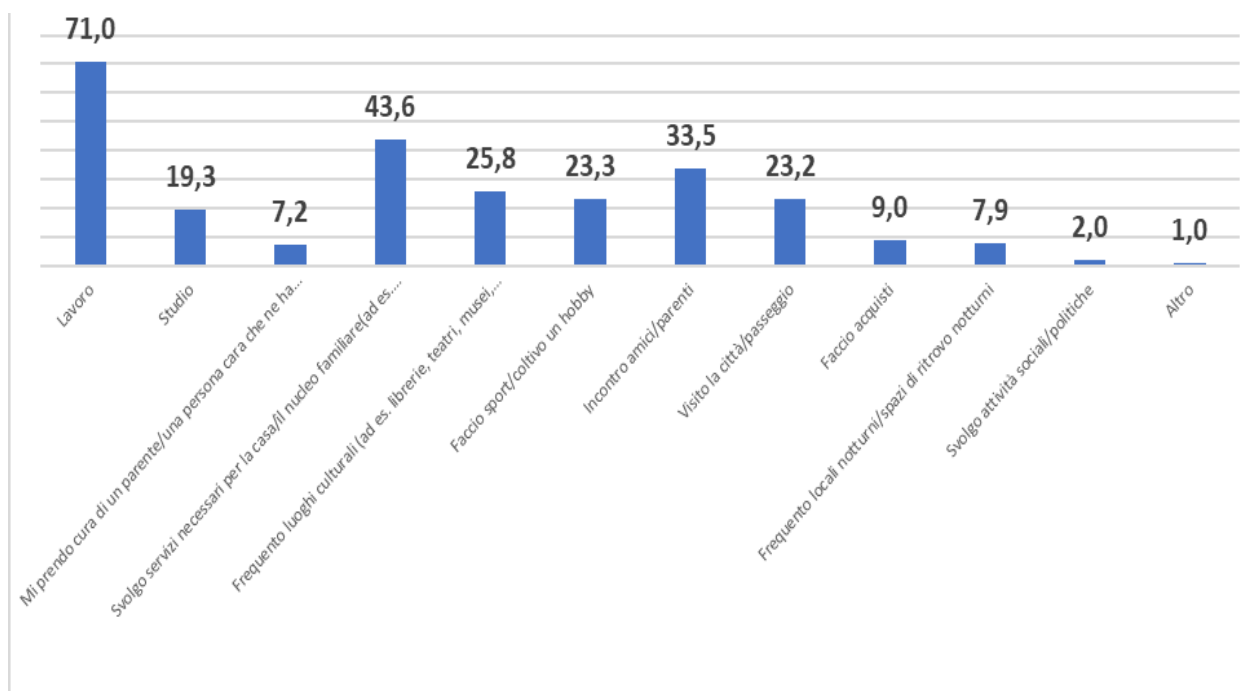


Figura 6. Cosa fai in una giornata tipica a Roma?

Nella sezione successiva si passa, con la domanda A8, “Cosa fai in una giornata tipica a Roma?” ad interessarsi delle attività svolte negli spazi urbani, al fine di individuare anche i principali profili di coloro che li vivono. Fra le attività prevalenti il “lavoro” (71%), lo svolgimento di “servizi necessari” (43,6%) e l’“incontro con amici/parenti” (33,5%) che precedono quelle legate alla frequentazione di luoghi culturali, sportivi o del tempo libero, oltre che dello studio, rispettivamente con il 25,8%, 23,3%, 23,2% e 19,3%. Si attestano invece sotto ai dieci punti percentuali coloro che fanno acquisti (9%), frequentano locali (7,9%), si prendono cura (7,2%) e, con un più ampio stacco, svolgono attività (2%). Si tratta di una composizione di attività che propone una città come spazio operativo per il lavoro e i servizi, ma anche ampiamente relazionale per la densità sociale di persone che favorisce gli incontri. Meno presenti le attività dello svago e del godimento degli spazi, non favoriti dalle condizioni di quello spazio, ma anche dall’organizzazione del tempo disponibile.

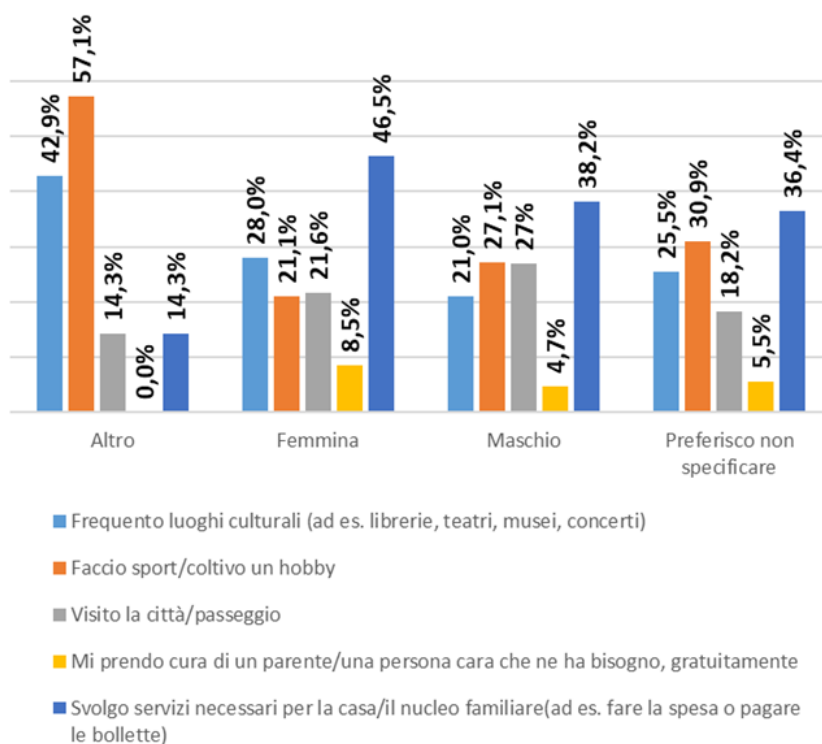


Figura 7. Cosa fai in una giornata tipica a Roma? (per identità di genere)

Analizzando il medesimo quesito in ottica di genere è

apprezzabile come questo influenzi alcune delle attività giornaliere delle persone rispondenti. Ad esempio, coloro che affermano di frequentare luoghi culturali (ad es. librerie, teatri, musei, concerti) sono soprattutto donne (28%). Altrettanto, è più diffuso fra le donne l'accesso ai servizi necessari al nucleo familiare (46,5%) mentre è prevalente fra i maschi in un giorno tipico a Roma fare sport/coltivare un hobby (27,1%), visitare la città/passeggiare (27%).

## 4. I risultati dell'analisi

### 4.1.1. Attraversare la città: spostamenti di giorno e di notte

La domanda relativa alla variabile A10 chiedeva di **quantificare il numero di spostamenti** (intesi da punto A ad un punto B) fatti in un giorno a Roma. La maggioranza delle risposte ottenute si concentra dai 2 ai 4 spostamenti (57,2%), da 0 a 2 spostamenti (20,2%) rispetto a 4-6 spostamenti (18,2%) dimostrando che la forma di mobilità negli spazi prevalente è quella moderata. È bassa la percentuale di rispondenti che effettua un numero maggiore di spostamenti: solo il 4,5% dei rispondenti afferma di compiere un numero di spostamenti maggiore a 6 (nel dettaglio, 2,8% da 6 a 8 spostamenti e 1,7% oltre gli 8) e certamente su ciò influisce la grande estensione della città, unita alla difficoltà a spostarsi per problemi infrastrutturali e della mobilità, che rendono davvero difficile raggiungere più destinazioni nella città.

Analizzando poi quanto l'appartenenza ad un'identità di **genere** modifichi le tendenze di spostamento dei cittadini e delle cittadine di Roma, si può dire che le rispondenti diversificano molto la loro fruizione della città presentandosi più e meno mobili, a seconda delle necessità. I rispondenti, dal canto loro, propongono comportamenti di spostamento piuttosto analoghi. Le attività ascrivibili a uomini e donne che vivono la città, sebbene talvolta diversi fra loro, subiscono lo stesso impatto dalle caratteristiche della città e ciò finisce per omologare le modalità di spostamento.

Un fattore, di interesse, quindi, si è rivelato quello della **zona di residenza e prevalente uso dello spazio urbano**. Ne è risultato che coloro che si spostano in maniera minore, cioè tra le 0 e le 2 volte, sono coloro che vivono nel centro storico, in cui c'è una particolare concentrazione di sedi di lavoro, istituzioni e servizi, destinazioni che, quindi, si raggiungono in modo mirato.

Certamente, i Municipi situati in zone più periferiche o più estesi territorialmente sono quelli in cui le destinazioni da raggiungere presuppongono un maggior numero di spostamenti (ad es. Municipio X), dato che va letto anche in relazione alla migliore pianificazione delle infrastrutture di mobilità e di localizzazione dei servizi pubblici. Soprattutto nei quartieri più moderni c'è una maggiore attenzione per la mobilità intraurbana, anche se spesso queste aree si sviluppano ai margini della città e richiedono un potenziale più alto numero di spostamenti verso il centro della città.

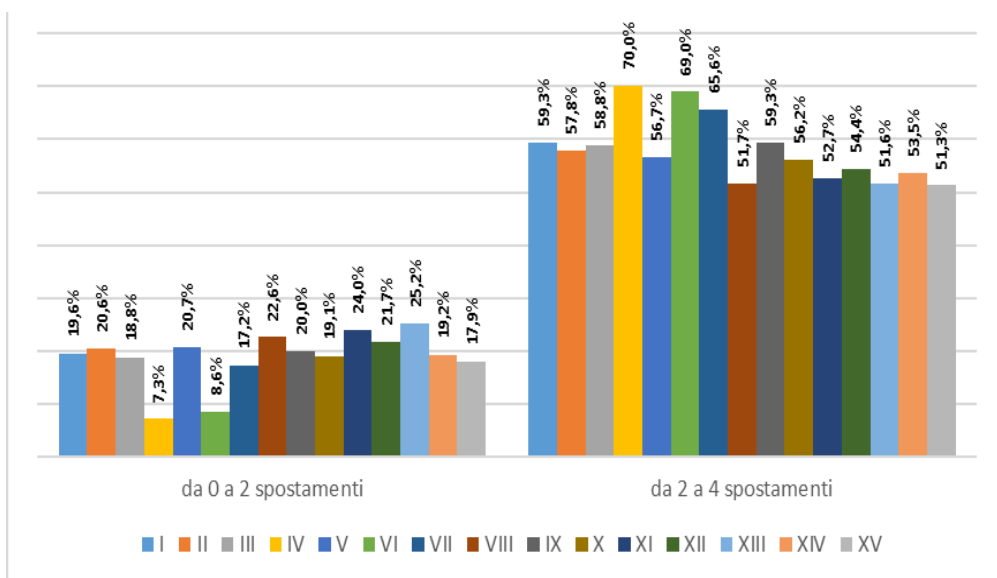


Figura 8. In media, in una giornata tipica trascorsa a Roma quanti spostamenti effettui? (per Municipio di residenza)

Generalmente, questi spostamenti vengono effettuati con l'“auto privata” e con il “trasporto pubblico” e si configurano come la modalità di trasporto più usata, mentre il ciclomotore/motoveicolo a due ruote privato e a piedi, la bicicletta privata/monopattino privato, al pari dello sharing e del taxi, sono decisamente meno utilizzate.

Andando a guardare quali sono i mezzi di spostamento utilizzati dalle **donne** l'automobile privata è al primo posto (40,6%), più degli uomini (36,9%) così come per i mezzi di trasporto pubblico, scelti dalle donne per il 39,4% rispetto al 34,6% degli uomini. Anche il muoversi a piedi risulta essere molto diffuso: l'11,3% del campione femminile rispetto al 9,1% del campione maschile. Tendenzialmente, gli uomini sembrano preferire anche altre forme di mobilità come quella su due ruote o monopattino, a differenza di scelte più tradizionali e sicure per le donne (auto, mezzi pubblici, taxi): il 13,8% dei rispondenti di genere maschile contro il 5,9% delle rispondenti di genere femminile utilizza ciclomotori/motoveicoli

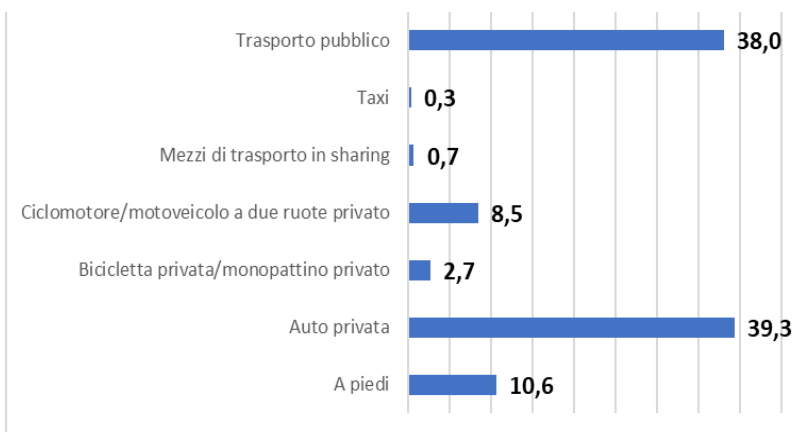


Figura 9. In una giornata tipica a Roma ti sposti con:

a due ruote privati. Complessivamente, molto poco utilizzati sono la bicicletta e il monopattino (4,2% degli uomini vs l'1,8% delle donne) per via delle condizioni di sicurezza, ma anche per le specificità territoriali di Roma che richiedono lunghi spostamenti, dislivelli e dissesti stradali, intersezioni con strade ad alto scorrimento.

L'esplorazione dei mezzi di spostamento secondo **la specificità municipale** conferma che le caratteristiche degli spazi che maggiormente incidono sulla scelta di come spostarsi siano la presenza di un servizio pubblico più efficiente e interconnesso, come nel Municipio I del centro storico e nel VII che si sviluppa lungo le arterie Appia e Tuscolana, quindi con la metro A; al contrario, la prevalenza dell'uso dell'auto si ha dove il sistema di trasporto pubblico è meno articolato come nelle periferie e dove l'estensione territoriale è meglio gestibile con un mezzo privato (Municipi IX, X, XII, XV).

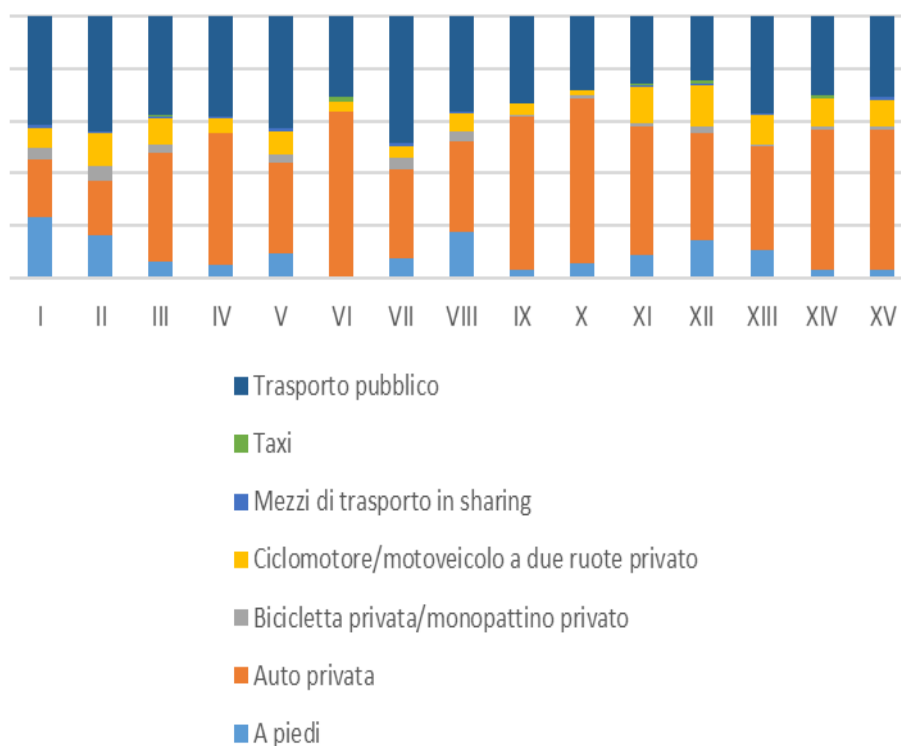


Figura 10. In una giornata tipica a Roma ti sposti con: (per Municipio di residenza)

Spostando l'attenzione su coloro che utilizzano bicicletta/monopattino rispetto a chi si sposta con ciclomotore/motoveicolo a due ruote, si ribadisce la rilevanza delle infrastrutture cittadine che, se presenti, favoriscono il ricorso al mezzo più sostenibile e meno inquinante: la bicicletta o il monopattino sono più frequenti nelle aree maggiormente dotate di piste ciclabili (Municipio I e VII); diversamente accade per le aree che ne sono sprovviste e a maggiore estensione, oltre che più carenti dei servizi di sharing (Municipi IX, XII, XIV, XV).

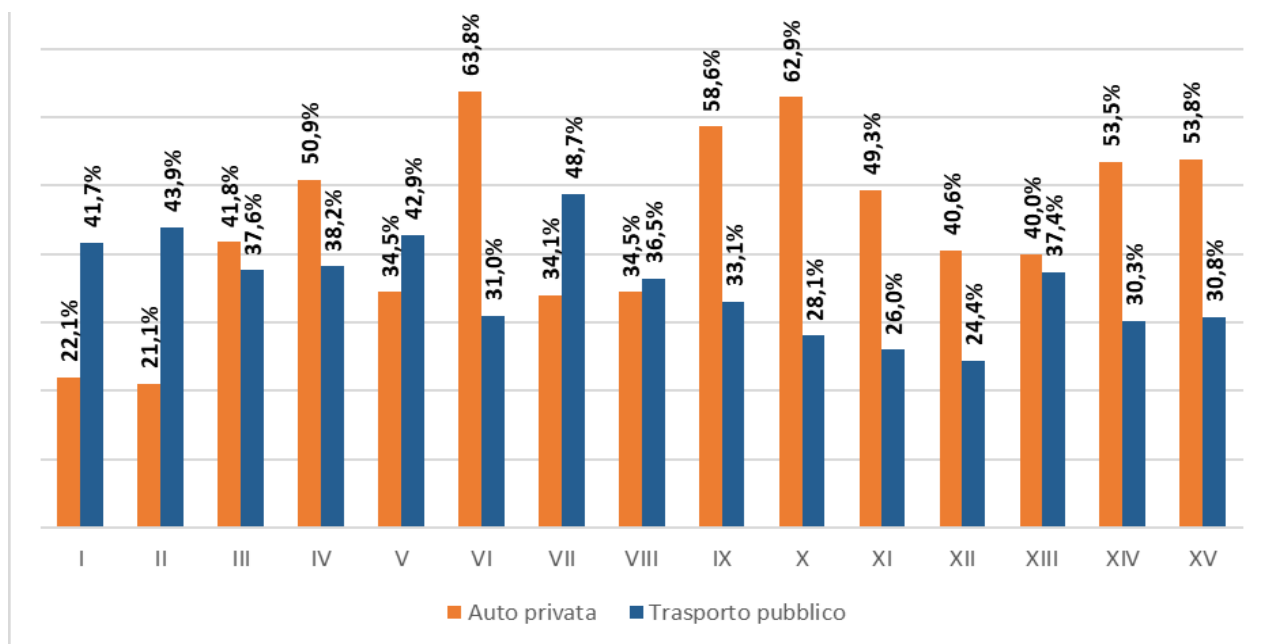


Figura 11. In una giornata tipica a Roma ti sposti con: (Per Municipio di residenza) \*auto privata \* trasporto pubblico

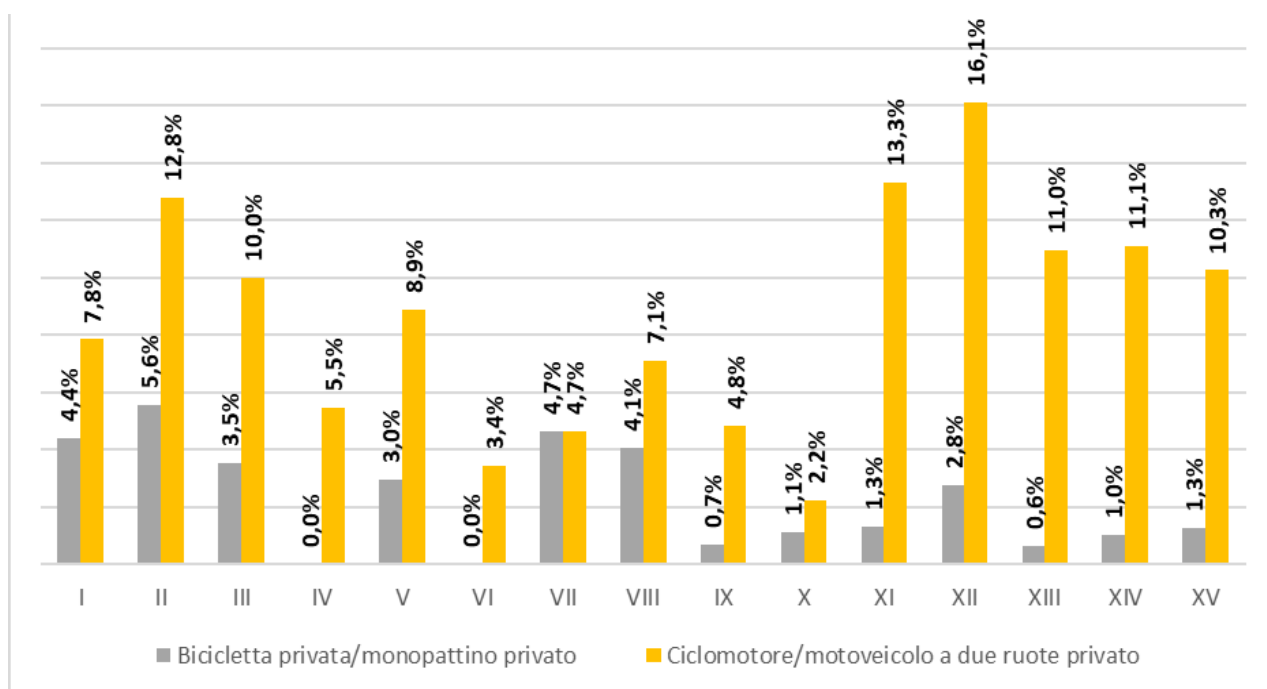
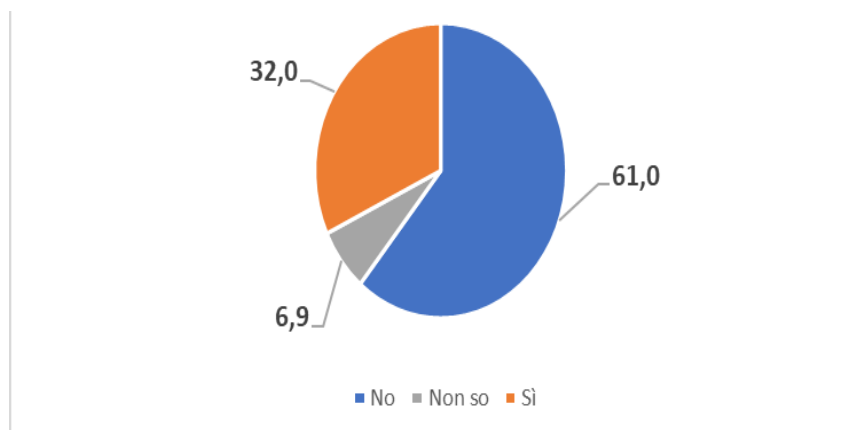


Figura 12. In una giornata tipica a Roma ti sposti con: (per Municipio di residenza) \*bicicletta privata/monopattino privato \*ciclomotore/motoveicolo a due ruote privato

La domanda A14 indagava l'**incidenza della paura e dell'insicurezza percepite in città sulla scelta del mezzo di trasporto**. Emerge che i 2/3 di chi ha risposto non è mai stato influenzato da queste sensazioni nella propria scelta (61%), rispetto al 32% per il quale, invece, prevalgono timori e resistenze alimentate da alti tassi di incidentalità stradale (guida e pedoni

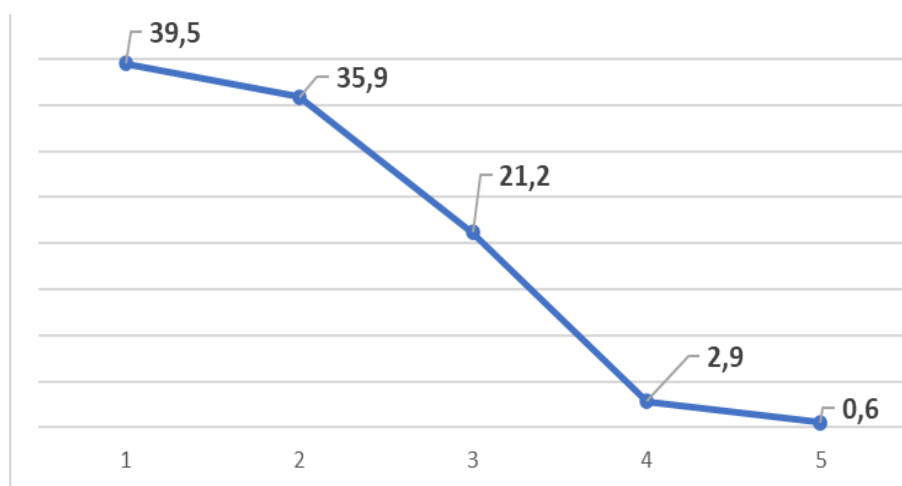


indisciplinati) e problemi infrastrutturali che rendono le strade più insicure (manto stradale disconnesso, cantieri diffusi, scarsa illuminazione ecc.)

Quando si declina sul **genere** la scelta del mezzo di spostamento orientato dall'insicurezza, si nota che gli uomini si fanno influenzare solo per il 14,5% a fronte del 40% delle donne e di analoghe porzioni per il generale "altro" e per chi "preferisce non specificare il proprio genere", confermando una tendenza consolidata e che

*Figura 13. La tua scelta di quale mezzo di trasporto usare è stata influenzata dall'insicurezza o dalla paura? (ad esempio, se la notte prendi solo il taxi perché altrimenti non ti senti sicuro)*

forse sembra ancor più amplificata in una città estesa, in costante manutenzione e poco controllata.



*Figura 14. Come ritieni sia organizzato il trasporto pubblico a Roma in una scala da 1 a 5?*

Un esempio di questi tratti che alimentano l'insicurezza è dato da uno degli elementi strutturali della città, il suo **trasporto pubblico** (domanda A16): solo una parte residuale (0,6%) assegna un punteggio medio-alto e alto al trasporto pubblico, 1/5 delle risposte assegna un voto medio, mentre la maggioranza (39,5% e 35,9%) attribuisce un punteggio basso o medio-basso.

Tra coloro che sono più soddisfatti si trovano in misura lievemente superiore gli uomini, mentre - pian piano che si esprimono voti negativi - aumenta fino a diventare prevalente la componente femminile: il voto più basso, ad esempio, è espresso dal 42,3% del genere femminile contro il 33,5% del genere maschile.

L'**articolazione territoriale per Municipi**, a sua volta, fa registrare i voti più negativi proprio nei quartieri più periferici per via della carenza e non puntualità delle linee di aree molto estese a confronto con quelle molto e ben servite del compatto centro storico e delle direttrici consolari dotate di linee metro e ferroviarie (Municipi I, VII, XIII, XIV). Nella rappresentazione grafica che raccoglie i valori espressi nei tre gradi basso (1-2), medio (3) e alto (4-5), si denota la concentrazione di criticità del trasporto pubblico delle aree periferiche, paradossalmente coincidenti anche con quelle peggio dotate in termini di infrastrutture di mobilità (Municipio VI, X, XV), nonostante recenti innovazioni come la Metro A e il potenziamento della rete ferroviaria urbana verso Fiumicino.



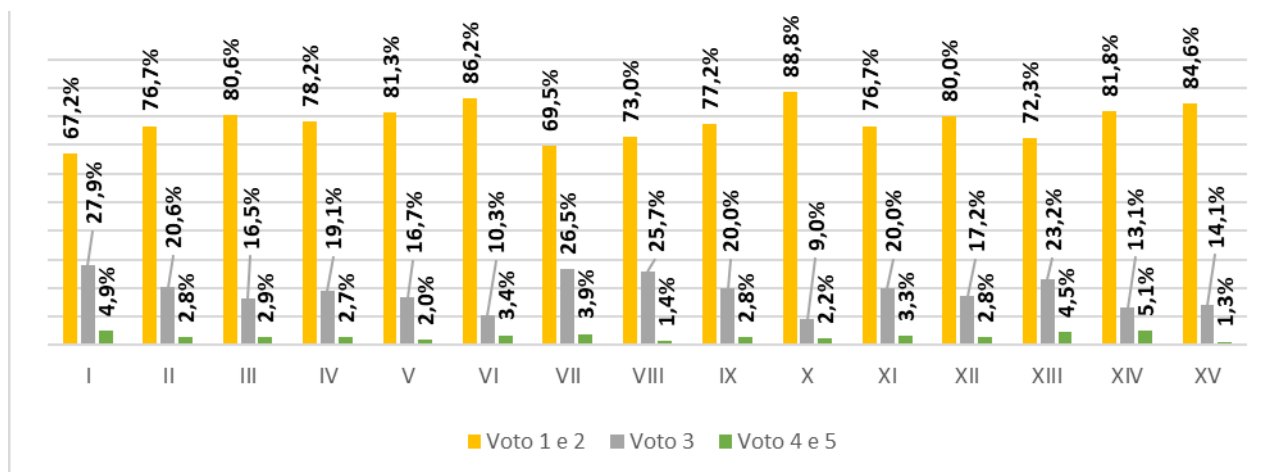


Figura 15. Come ritieni sia organizzato il trasporto pubblico a Roma in una scala da 1 a 5? (Per Municipio di residenza)

La domanda A18 chiedeva ai rispondenti di **valutare le infrastrutture di Roma per numero ed adeguatezza** con riferimento a marciapiedi, servizi per le stazioni della metropolitana e pedane per salire sui marciapiedi. In modo più netto di quanto emerso nella domanda precedente sul trasporto urbano, un'ampia maggioranza di chi ha partecipato all'indagine, pari al 91,4%, crede che le infrastrutture di Roma non siano adeguate, il 4,1% invece ritiene che siano sufficientemente adeguate e il 4,5% non si esprime. A questa domanda hanno risposto indistintamente uomini e donne intervistati, con una leggera prevalenza della componente femminile su quella maschile, riferibile alla specificità delle soluzioni adottate dalle donne nell'uso di uno spazio critico come si è rivelato quello romano.

Quando la risposta alla valutazione complessiva delle infrastrutture di Roma è analizzata tenendo conto delle **fasce d'età** si registra una maggiore criticità fra le classi più mature e le più giovani, che manifestano diverse ma convergenti esigenze: quelle di supporto alle difficoltà fisiche nell'accesso agli spazi della città e quelle di dotazione di aree attrezzate per gli usi sportivi e ludici per i più giovani.

L'incidenza delle **tipicità dei territori** nella valutazione delle infrastrutture cittadine è un altro fattore di interesse per guardare allo spazio urbano: come mostra la rappresentazione grafica della valutazione positiva rilevata per Municipio di residenza, in quelli in cui c'è una positiva condizione del trasporto pubblico non sempre si assegnano punti anche per le infrastrutture, che sono meglio valutate nei Municipi IX, XI e XV, oltre che nel I del centro storico, per via di frequenti opere di riqualificazione. Ciò, però, si rileva entro un gruppo di persone che hanno risposto positivamente decisamente residuale.

La domanda A20 chiede **se le infrastrutture della città abbiano mai causato difficoltà nell'uso dello spazio urbano**, ad esempio imponendo un cambio di percorso o un eccessivo ritardo nel raggiungere la destinazione. In linea con la valutazione delle infrastrutture nella domanda A18, la percentuale di persone che hanno incontrato difficoltà corrisponde all'83,6%, mentre solo il 12,3% afferma di non averne mai avute. Si tratta di un dato netto, confermato anche dalla sua declinazione per genere in cui sono le donne ad attestare nettamente difficoltà nell'uso (86%) contro il 78,3% degli uomini, che pure è un dato consistente, dimostrando che le criticità territoriali non sono facilmente gestibili dai singoli e per caratteristiche fisiche o culturali legate al genere.

Per quanto riguarda il fattore dell'**età** questo incide rendendo più favorevole il giudizio delle classi centrali, ossia quelle che riescono a gestire meglio le difficoltà poste dalle infrastrutture, rispetto alle fasce più mature dove si concentra la minor soddisfazione, al pari dei più giovani. Il loro utilizzo dello spazio per spostamenti quotidiani da e per la scuola, e per le attività sportive e del tempo libero, li rende fra gli utilizzatori più esperti sulle sue carenze nello specifico.

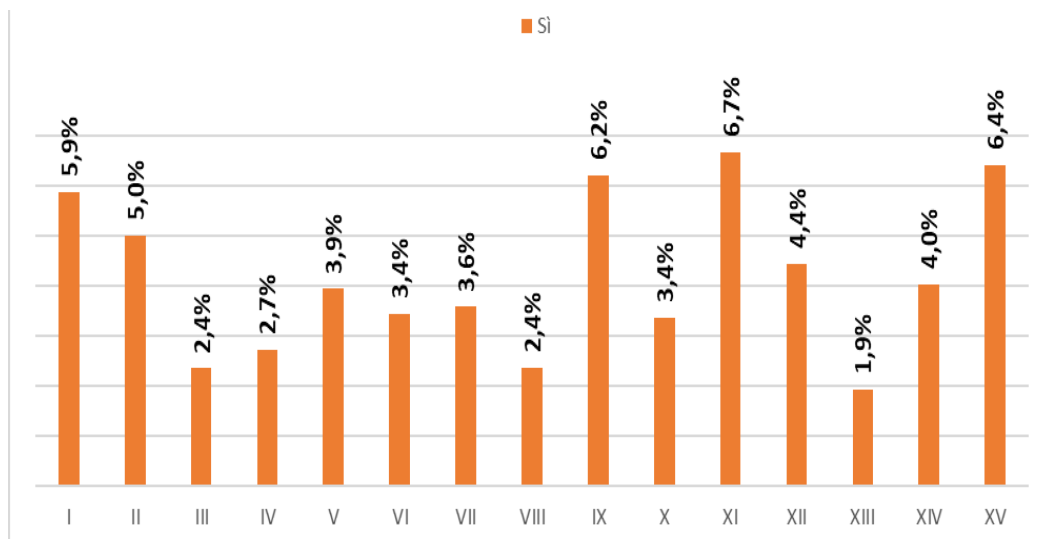


Figura 15. Sulla base della tua esperienza diretta, ritieni che le infrastrutture di Roma (ad es. marciapiedi, pedane per salire sui marciapiedi, ascensori nelle stazioni metro) siano complessivamente sufficienti numericamente e adeguati) (Per Municipio di residenza)

A livello municipale si confermano le criticità già espresse nell'uso del trasporto pubblico e nella valutazione delle infrastrutture da parte di chi risiede nei territori più periferici e che non ricevono un beneficio dalle direttrici consolari che li attraversano

per un'efficace infrastruttura di mobilità: il VI e il X Municipio superano il 90% degli scontenti per le difficoltà che hanno dovuto affrontare, sebbene nei Municipi più "agevoli" l'insoddisfazione si aggiri intorno all'80%.

Le domande A22 e A24 sono dedicate alla **percezione di sicurezza o insicurezza sui mezzi pubblici, rispettivamente di giorno e di notte**. Mentre durante il giorno la maggioranza sperimenta sensazioni di sicurezza (il 41,4% si sente abbastanza al sicuro e il 17,8% al sicuro), il 18,1% è leggermente a disagio e solo il 5,2% si sente in pericolo, di notte la situazione cambia nettamente. Il 33,6% di chi ha risposto dice infatti di sentirsi in pericolo ed il 31,3% leggermente a disagio. Quasi invariata la percentuale di rispondenti che non saprebbe rispondere a causa della variabilità delle situazioni, mentre calano in maniera netta le percentuali di coloro che percepiscono sicurezza; infatti, il 14,7% si senta abbastanza sicuro e solo il 2,9% del tutto sicuro.

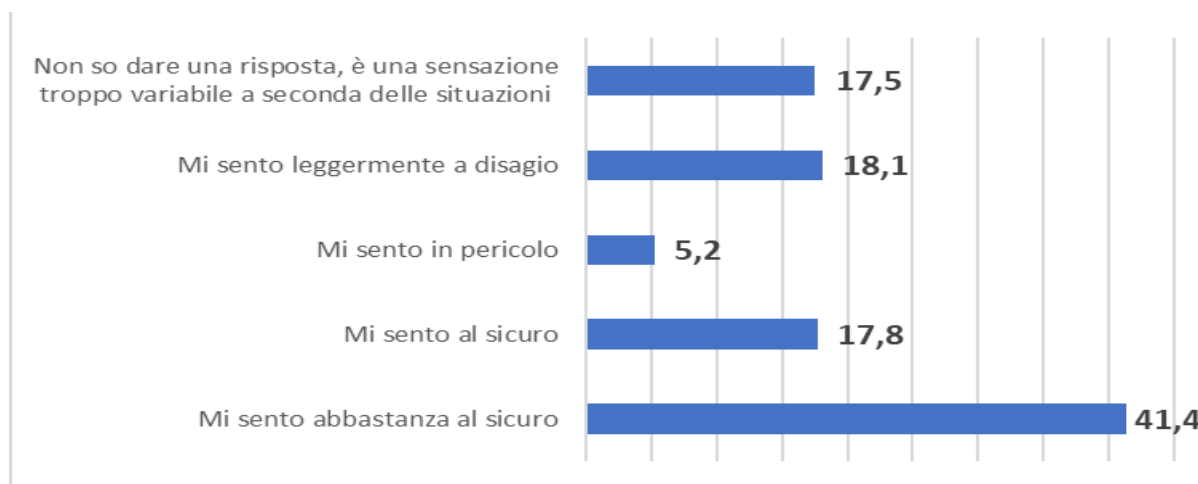


Figura 16. Sui mezzi di trasporto pubblico, generalmente, di giorno:

In questo caso si presenta di grande interesse la lettura per **genere**: la maggioranza di donne (41,4%) e uomini (42,8%) si esprime favorevolmente sulla sicurezza nell'uso dei mezzi di trasporto di giorno, riservando stati di disagio a singole occasioni di viaggio. Resta, però, interessante da approfondire l'alta percentuale, che supera il 40%, di risposte che attestano disagio occasionale o sistematico nell'uso dei mezzi pubblici da parte di coloro che hanno dichiarato un'identità di genere altra, nel pur piccolo campione raccolto. Poiché vi sono identità non binarie, è interessante sottolineare come questa loro condizione identitaria determini una diversa esperienza di viaggio con il trasporto pubblico anche in orario diurno.

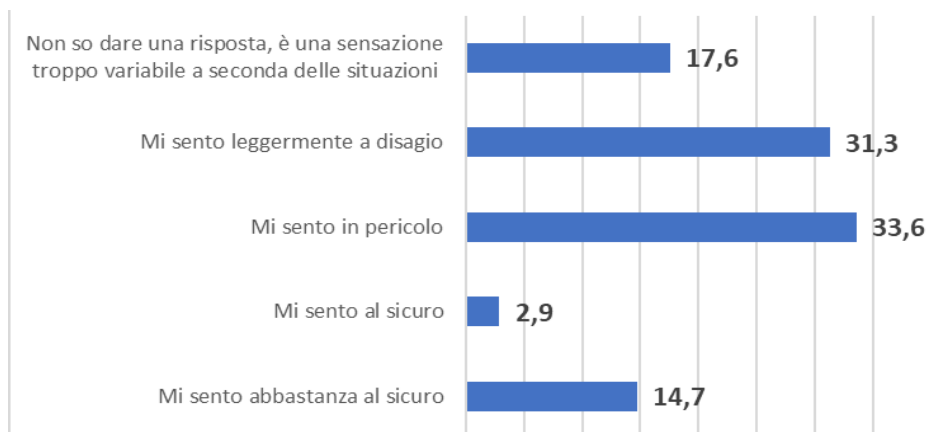


Figura 18. Sui mezzi di trasporto pubblico, generalmente, di notte:

Analizzando invece la medesima percezione di sicurezza in orario notturno, è evidente come la situazione appaia totalmente capovolta: il disagio che arriva alla sensazione di pericolo è netta fra le donne che si distribuiscono fra una condizione di pericolo vissuta (41,6%) e una di disagio (31,7%), mentre gli uomini ne attestano una di

leggero disagio (15,1%) se non di sicurezza (28,9%). Resta anche per i viaggi notturni una decisa connotazione negativa da parte di chi ha dichiarato di avere un'identità di genere non binaria che raggiunge il 71,4% delle attestazioni di pericolo fra le pur limitate risposte collegabili a queste identità, e il 28,6% di disagio legato a specifiche situazioni, a conferma, in condizioni di viaggio più insicure come quelle notturne, quanto queste identità di genere possano considerarsi un fattore decisivo che incide della qualità del servizio del trasporto pubblico urbano.

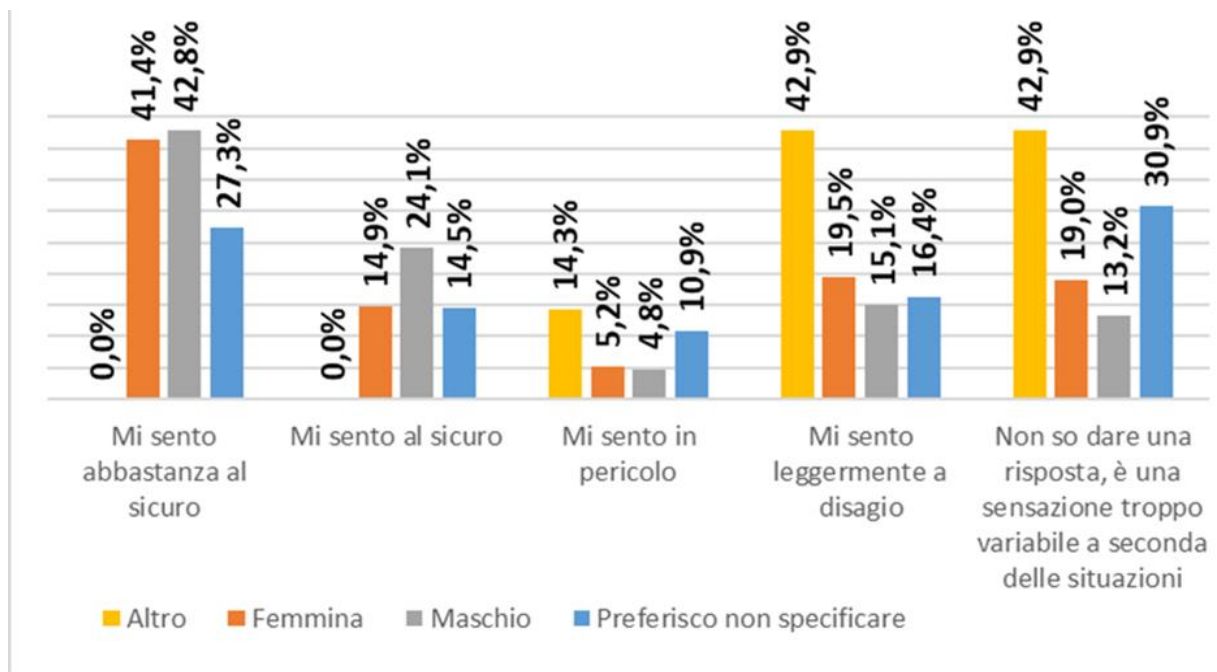


Figura 17. Sui mezzi di trasporto pubblico, generalmente, di giorno: (per identità di genere)

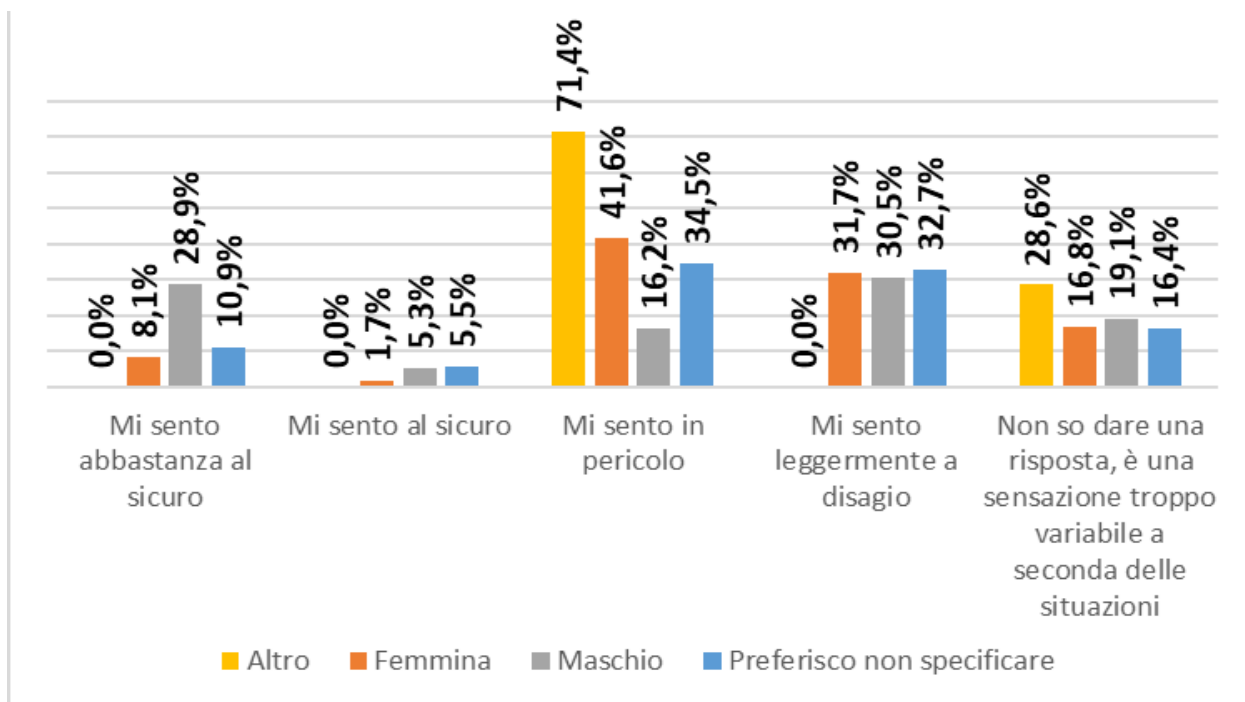


Figura 20. Sui mezzi di trasporto pubblico, generalmente, di notte: (per identità di genere)

L'elemento territoriale dell'**articolazione per Municipi** conferma che il problema dell'insicurezza/pericolo del viaggio con i mezzi pubblici è piuttosto comune in tutte le aree della città - le percentuali di risposte che rilevano condizioni di insicurezza/disagio in orario notturno superano in tutti i Municipi il 58%, sebbene i picchi di attestazione di condizione di pericolo siano più elevati in aree più periferiche e con localizzazione di fermate e stazioni in aree lontane dai servizi (Municipio VI, VII, IX, XIV)

## 4.1.2. Che genere di sicurezza: percezione di (in)sicurezza in città e divisione urbana di genere

Il quesito B2 si incentra sulla **percezione di sicurezza nelle ore diurne**: una larga maggioranza dell'erisposte attesta una percezione di insicurezza connessa a spazi della città (68,9%), mentre solo il 24,2% descrive una situazione diversa. Analizzando con un'ottica di genere questo dato si rileva che sono soprattutto le donne (71,7%) e le persone con identità "altra" (100%) ad avere questa percezione, che cala al pur ragguardevole 63,5% fra gli uomini, ovvero coloro che, in maggior numero (30,3%), ritengono che non ci siano luoghi insicuri/pericolosi in città.

Nello specifico dei **territori** sono nuovamente quelli più esterni e con aree residenziali più lontane dai servizi pubblici (trasporti, scuole, sedi forze dell'ordine) a indurre sensazioni di pericolo con picchi che superano l'80% delle risposte nel Municipio VI o di poco inferiori come il Municipio IV (77,3%) e il Municipio IX (77,2) a fronte di percentuali inferiori, ma comunque di rilievo come quelle del Municipio I (63,7%) e del Municipio II (63,3%) che presentano caratteristiche abitative e infrastrutturali migliori dal punto di vista della garanzia di sicurezza.

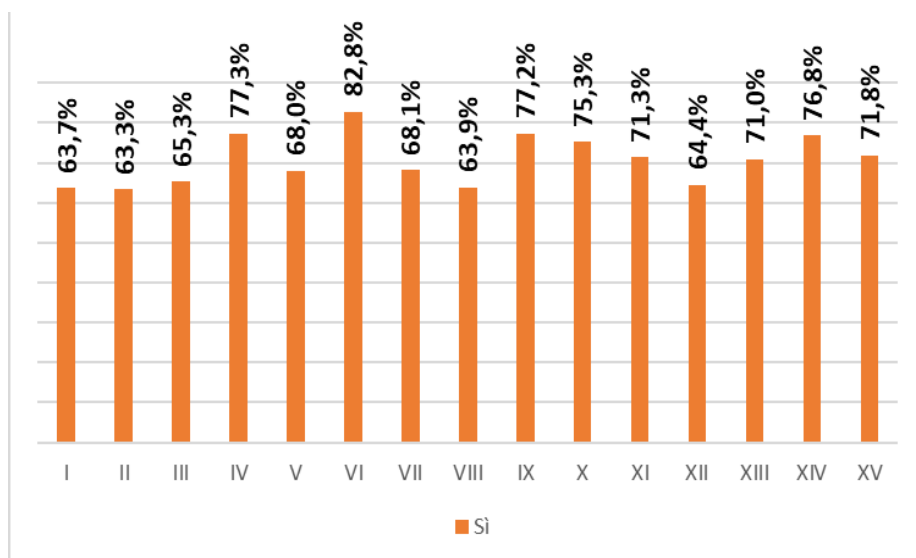


Figura 21. Ci sono luoghi che percepisci come poco sicuri/pericolosi in città di giorno? (Per Municipio di residenza)

Analizzando la stessa percezione degli spazi della città **in orario notturno** ci si attende un peggioramento complessivo nella percezione di chi vive gli spazi urbani, che è nettamente confermato dal 91,4% di risposte affermative della presenza di luoghi insicuri nella città. Solo il 3,9% indica di non ritenere che ci siano luoghi pericolosi contro il 24,2% delle percezioni registrate in orario diurno del giorno (vedi sopra). Anche in questo caso sono soprattutto le donne (94%) e le persone con altra identità (tutte e sette le persone rispondenti) ad attestare condizioni di insicurezza notturna, ma anche gli uomini lo fanno con una percentuale

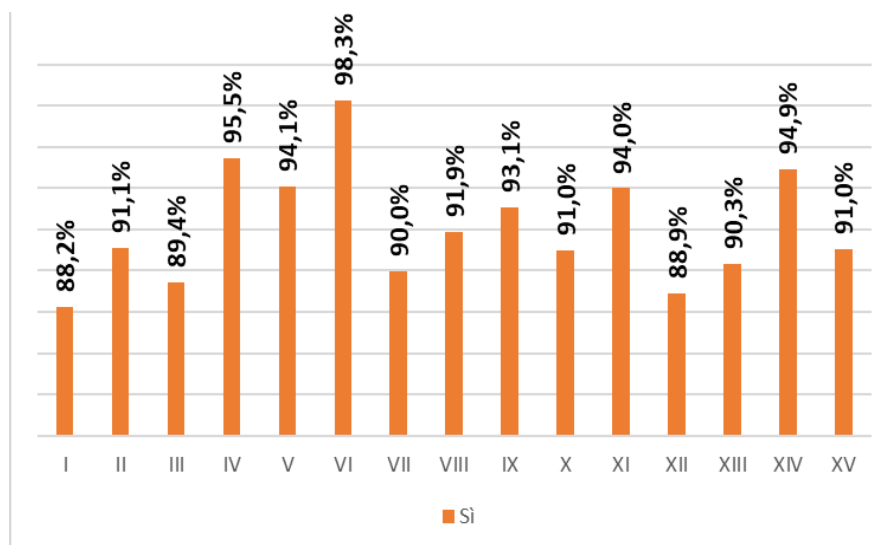


Figura 22. Ci sono luoghi che percepisci come poco sicuri/pericolosi in città di notte? (Per Municipio di residenza)

preponderante di risposte (86,3%), che riserva solo un residuale

7,1% di risposte a supporto di una visione sicura della città di notte. Non è dato spiegare il numero di risposte affermative più alto, quel 9,1% di casi attribuibili a persone che non hanno

dichiarato la propria identità di genere, sebbene il genere consenta di leggere meglio questa percezione, come hanno dimostrato le differenze fra le risposte di coloro che si sono dichiarati con la propria identità.

Dal punto di vista territoriale, la lettura declinata per **aree municipali** rappresenta un'analoga attribuzione di insicurezza ad alcune aree della città se vissute in orario notturno e con percentuali che risultano più spiccate: superano in molte il 95% di risposte che attestano questa insicurezza Municipi quali il VI e il IV, ma anche l'XI, il V e il XIV sono indicati in percentuale significativa, confermando come le aree periferiche, quelle non omogeneamente servite da trasporti e sicurezza pubblica e ospitanti aree di svago notturno (ad es. il Pigneto nel V Municipio) riservino condizioni non favorevoli all'uso degli spazi nelle ore della notte.

Entrando nel dettaglio dell'**indicazione dei luoghi ritenuti pericolosi di giorno** richiesti a coloro che avevano risposto di vivere situazioni di insicurezza e pericolo in orario diurno (1785 persone), il 54,6% ha indicato i sottopassaggi, seguiti dalle stazioni della metropolitana e del treno periferiche (42,7%), da quelle della metropolitana e del treno centrali (35,6%).

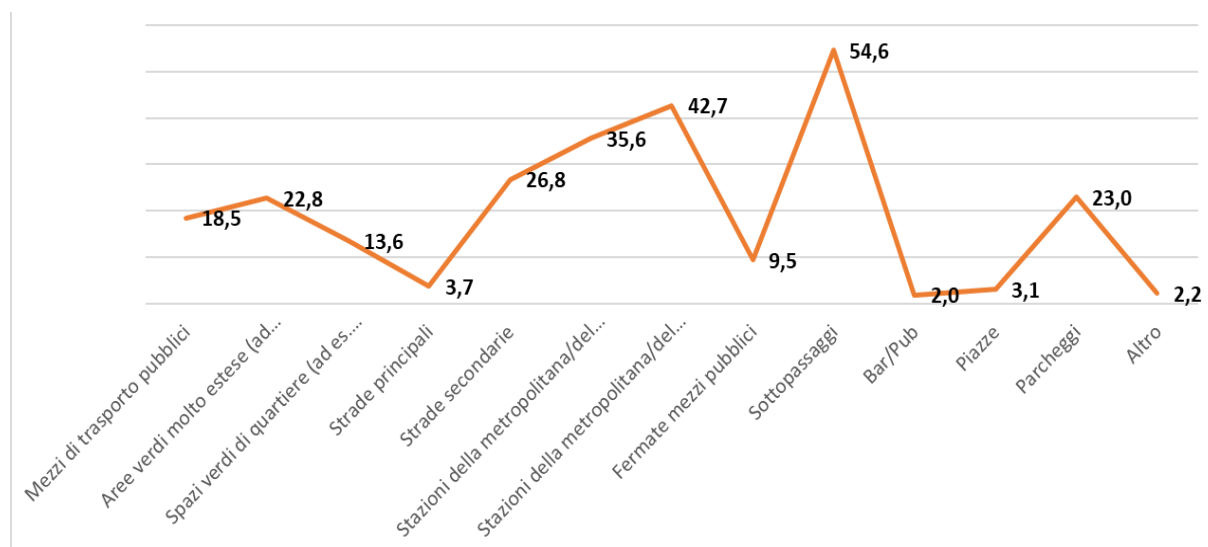


Figura 23. Se sì, quali? (Di giorno)

Luoghi come i bar/pub, le piazze e le strade principali sono invece indicati come i luoghi più sicuri, probabilmente perché associati a spazi frequentati da più persone e, per quanto riguarda i quartieri più frequentati di notte, spesso obiettivo di vigilanza da parte delle forze dell'ordine. La presenza delle Forze dell'Ordine è infatti una misura che risulta sentita come urgente, stando a quanto espresso nella domanda C16, più avanti.

Per individuare i **luoghi considerati più pericolosi di notte**, coloro che si erano espressi attestando questa percezione hanno indicato soprattutto i sottopassaggi (74,9%), le stazioni del treno (53,7%), le strade secondarie (54,5%) e le stazioni della metro (56,1%), ma anche le aree verdi (41,4%) e i mezzi di trasporto pubblico (42,8%), già illustrati in precedenza, i parcheggi (38,9%) e le fermate dei mezzi di trasporto pubblico (29,5%).

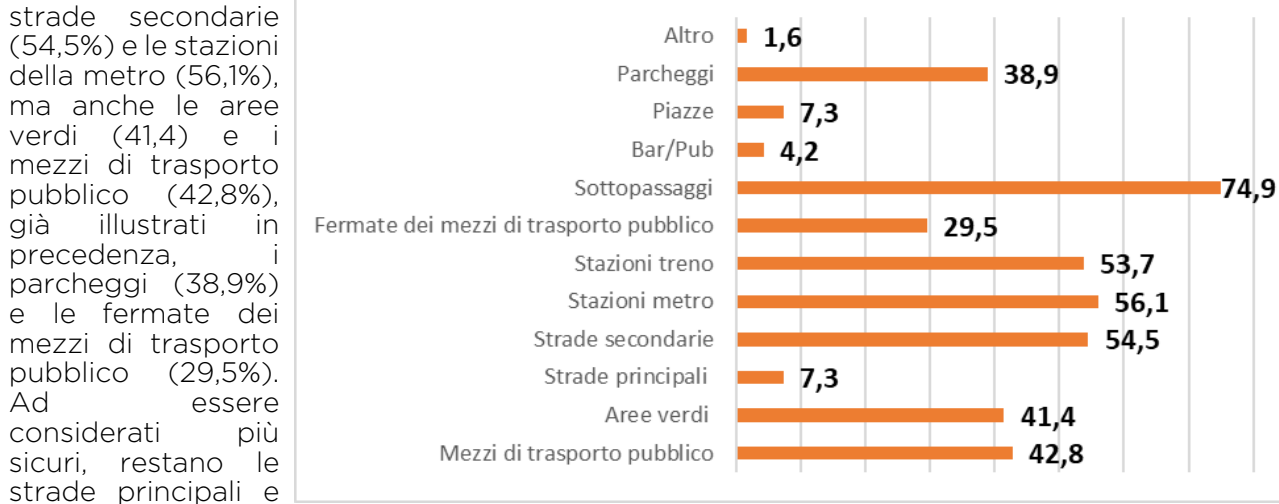
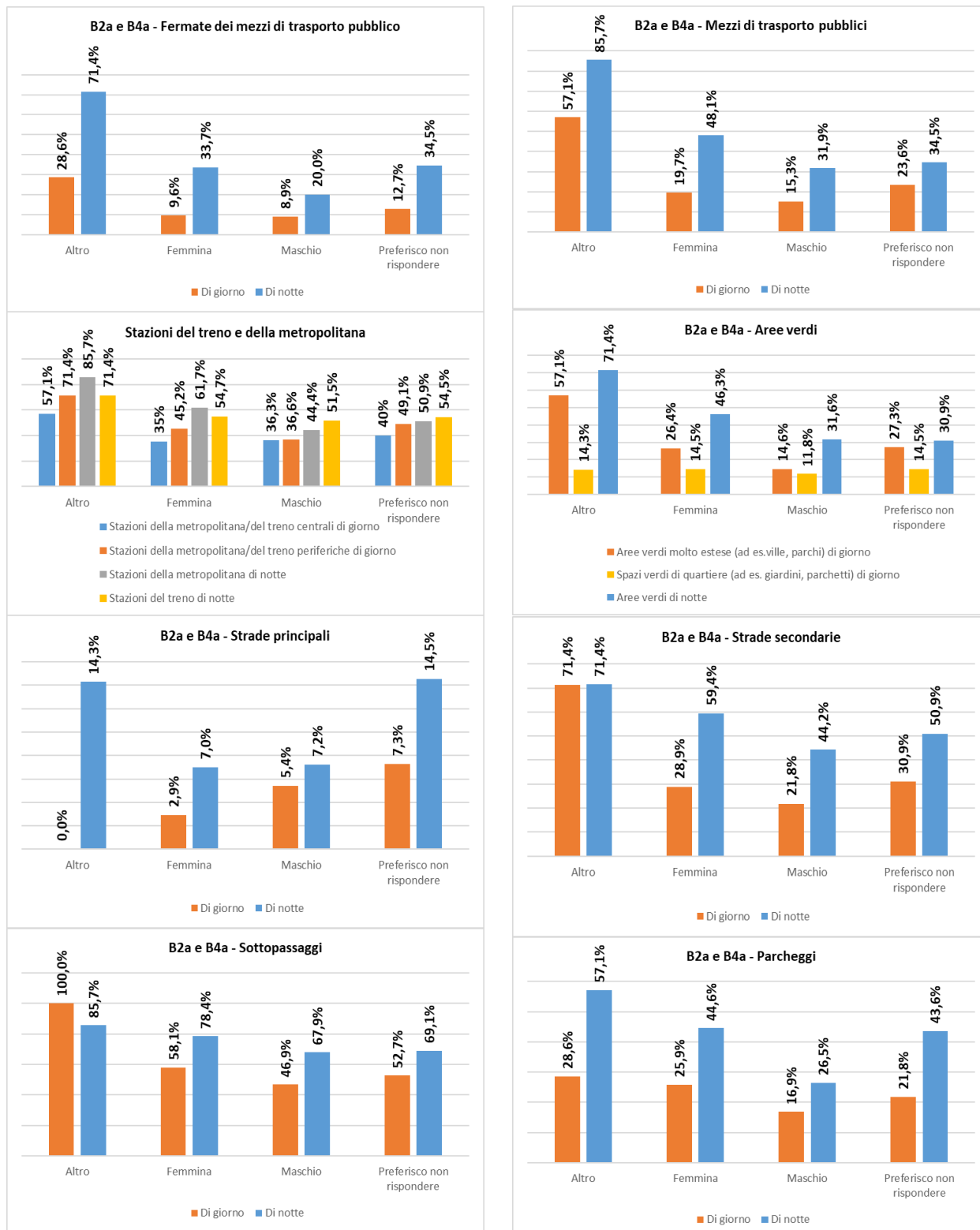


Figura 24. Se sì, quali? (Di notte)

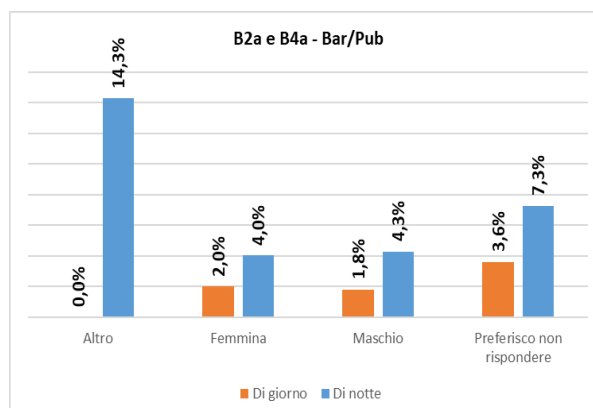
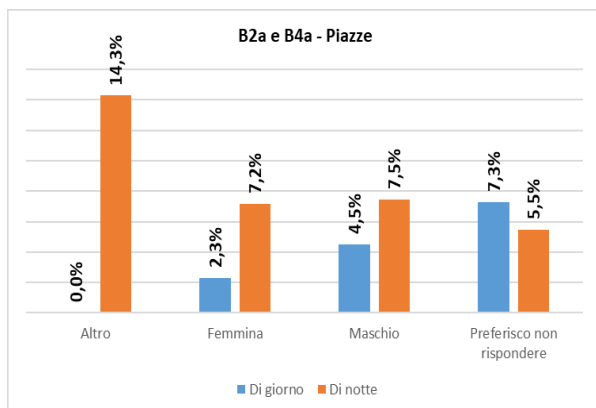
le piazze (entrambe al 7,3%) e bar/pub (4,2%) a conferma che si tratta di luoghi più facilmente sottoposti a mirate azioni di sorveglianza delle Forze dell'Ordine in orario notturno.

In particolare, a prescindere dall'identità di genere e dallo spazio, la percezione di insicurezza e pericolo sale nelle ore notturne, durante le quali ci sono meno persone che usano gli spazi, ma anche minor controllo sociale e istituzionale, in condizioni ambientali che, specie per l'illuminazione, rendono meno fruibili questi spazi. Alcune distinzioni possono essere notate rispetto allo specifico luogo urbano.

Figure 25- 34. Se si quali? (di giorno e di notte - per identità di genere)







Le **donne** si mostrano tendenzialmente più insicure nel vivere gli spazi urbani sia di notte che di giorno, insieme a **coloro che attestano un'identità di genere altra**, che rappresentano la porzione della popolazione romana più "allarmata" nell'uso di tutti gli spazi urbani a prescindere dall'orario di fruizione. Sottopassaggi, parcheggi, stazioni ferroviarie e aree verdi sono gli spazi urbani temuti da donne e persone di altra identità e, con le ore notturne, anche i mezzi pubblici e bar/pub diventano meno frequentabili. Stazioni ferroviarie, parcheggi, sottopassaggi e piazze, però, sono temuti - specie di notte - anche dagli uomini, presso i quali si registrano le più alte percentuali di sicurezza nelle stazioni della metro, nei mezzi di trasporto pubblico e nei parcheggi. Si tratta di una differenziazione fra luoghi (in)sicuri che merita una particolare attenzione rispetto alle diverse forme di protezione che, chi vive la città in tutte le ore del giorno, chiede in considerazione della propria identità di genere. A questa, quindi, vanno associate condizioni di fruizione degli spazi nei quali il rapporto con l'Altro o la conformazione fisica di quegli spazi cambia e può divenire fonte di pericolo.

Alcune risposte possono essere fornite dal quesito B2b, che indaga i **motivi per i quali si ritengono pericolosi o poco sicuri i luoghi** fin qui indicati. La principale causa indicata è la sporcizia e l'incuria dei luoghi, al 38,2%, seguita dalla presenza di microcriminalità al 32% e dalla scarsità di illuminazione al 31,5%. La presenza di persone sotto l'effetto di droghe o alcool è indicata dal 28,7% delle persone, mentre al 25,2% si attesta l'assenza di presidi di Forze dell'Ordine e al 23,9% l'assenza/scarsa frequenza di altre persone. Meno influenti sono lo scarso passaggio di mezzi di trasporto (8,5%) e l'assenza di esercizi commerciali (3,9%).

Ad incidere sulla **percezione di insicurezza** sono le stesse condizioni, ma con un diverso grado di impatto: la scarsa illuminazione (55,3%) incide più che la presenza di persone (39,5%) e di fenomeni di microcriminalità (39,1%), quindi anche la sporcizia e l'incuria (36%), l'assenza/scarsità di altre persone (38%) e di presidi delle Forze dell'Ordine (34%). Sono altrettanto poco incidenti quanto per la considerazione della pericolosità di un luogo condizioni quali lo scarso passaggio di mezzi di trasporto (12,8%) e l'assenza di esercizi commerciali (5,2%).

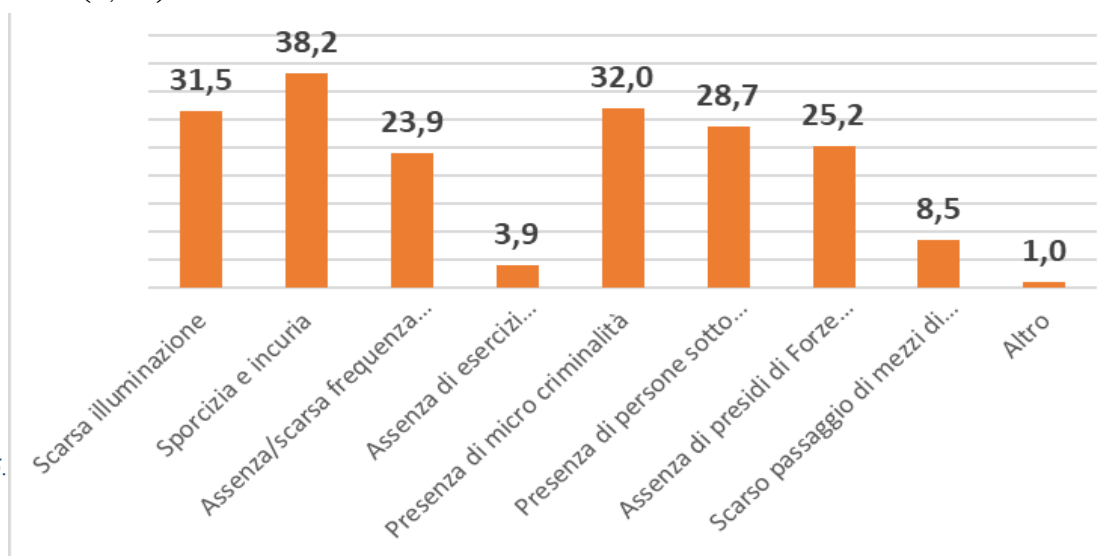
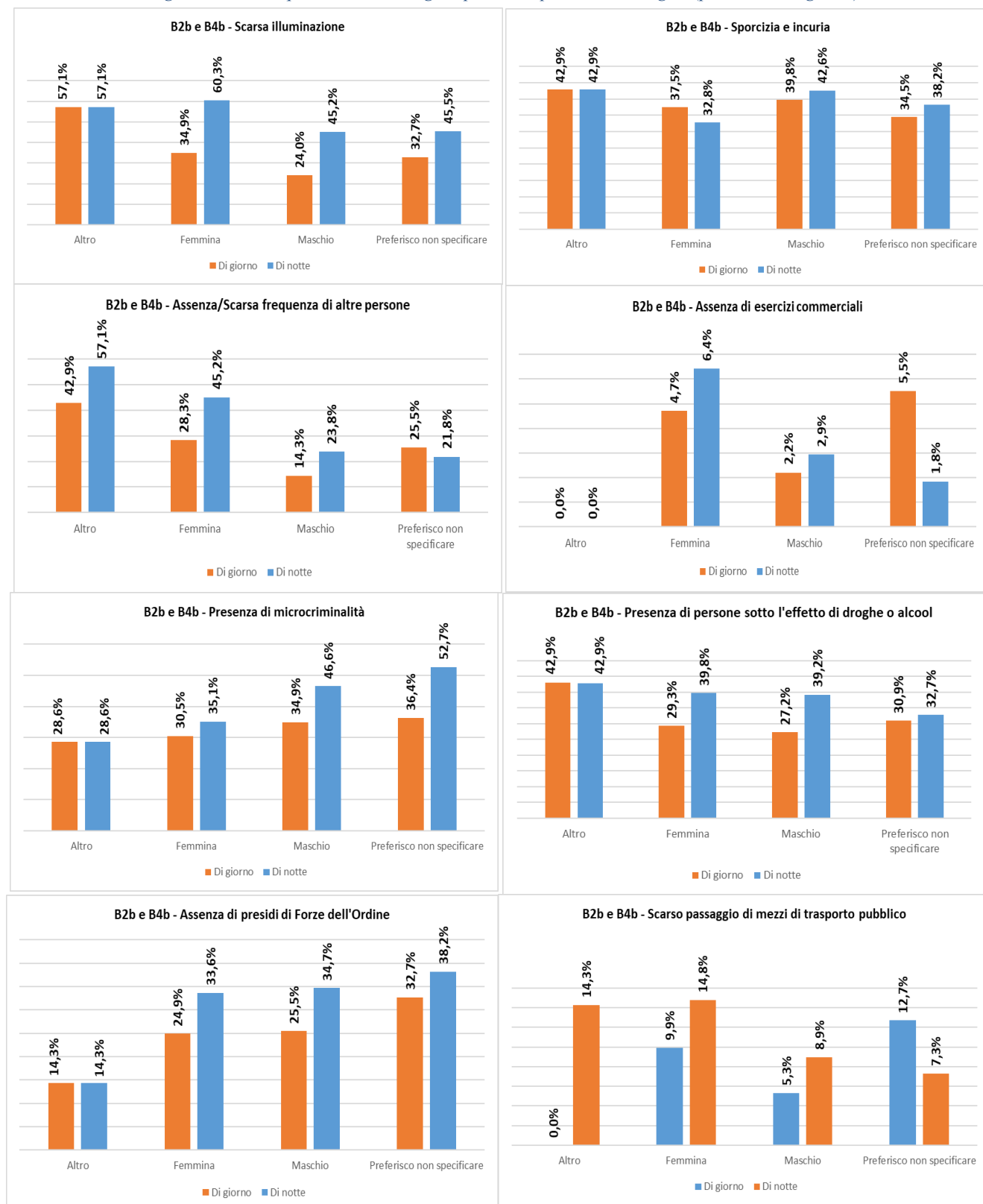


Figura 35.  
Se sì, per  
quali  
motivi?

Figura 36-43. Per quali motivi si ritengono pericolosi/poco sicuri i luoghi? (per identità di genere)



Andando nel dettaglio delle motivazioni dell'attribuzione di pericolo e insicurezza degli spazi urbani, assumendo un'ottica di genere è possibile sottolineare alcune interessanti tendenze. Si può parlare di una sorta di "genderizzazione" delle condizioni che inducono sensazioni di insicurezza e pericolo. Infatti, le donne sono più attente all'illuminazione, al decoro e alla presenza di trasporto pubblico, specie di notte per trovare condizioni di protezione negli spazi urbani, rispetto agli uomini che si presentano come più attenti alla microcriminalità e

alla presenza di Forze dell'Ordine. Si registra, quindi, un'elaborazione delle strategie di difesa dai pericoli di due livelli, che per le donne è primariamente quella assicurata dagli spazi che vivono, quindi da chi le circonda e dalle istituzioni preposte alla sicurezza, mentre per gli uomini si può prescindere in buona parte dal primo livello che sembra essere maggiormente controllabile grazie alle proprie caratteristiche personali, fra cui quelle di genere: in pratica, per gli uomini potrebbe essere possibile fruire di spazi anche poco illuminati e sporchi se, però, controllati da Forze dell'Ordine e privi di fenomeni microcriminali. Va da sé che condizioni richieste dagli uomini per una fruizione sicura degli spazi si attestino come prioritarie anche per le donne. Fanno eccezione le persone con identità altra, le quali sembrano temere maggiormente condizioni specifiche degli spazi come illuminazione e decoro, ma anche la presenza di persone devianti, meno l'assenza di presidi di Forze dell'Ordine e la presenza di fenomeni di microcriminalità.

Per approfondire il tema della genderizzazione degli spazi, il quesito B6 è dedicato all'individuazione di possibili spazi urbani più associabili ad uno specifico profilo di fruitore in termini di identità di genere. Secondo il 41,9% delle risposte non è così, ma il 33,6% invece ha certezza che alcuni spazi siano più collegati di altri ad un'identità di genere, sebbene almeno una risposta su 4 sia interlocutoria (24,6%).

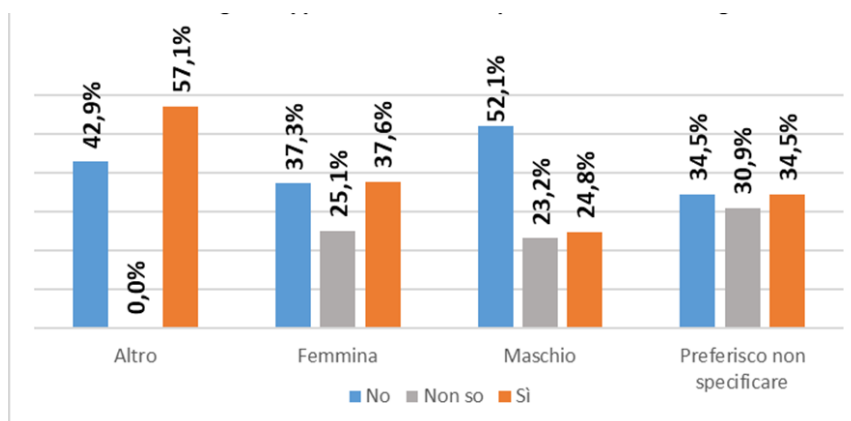
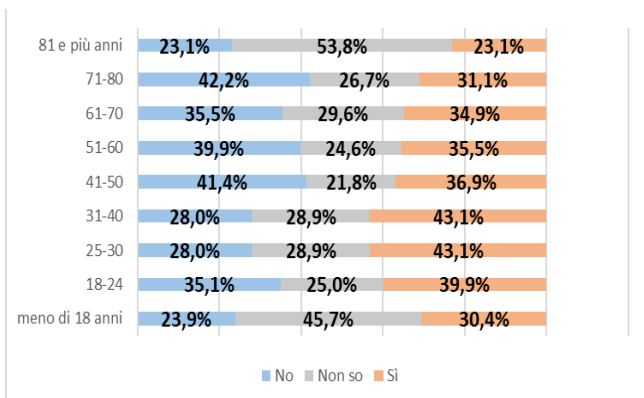


Figura 44. Pensa invece ora allo spazio urbano in relazione alle categorie di genere. Ci sono luoghi che percepisci o hai percepito in passato come luoghi di appartenenza e di frequentazione di un solo genere? (per identità di genere)

Figura 45. Ci sono luoghi che percepisci o hai percepito in passato come luoghi di appartenenza e di frequentazione di un solo genere? (Per età sui rispondenti della categoria "Femmina")



luoghi e identità di genere siano associati. Per le donne, invece, questo nesso non è netto e il campione femminile si equidistribuisce per tutte le modalità di risposta. È il campione che non si identifica con un genere binario a opporsi in modo speculare a quello maschile rispondendo in modo preponderante che ci siano luoghi associati al genere, probabilmente per

I luoghi vengono percepiti come "genderizzati" dal 57,1% di chi non specifica la propria identità e dal 37,6% delle rispondenti di genere femminile, mentre fra coloro che sono di parere opposto spicca il dato delle risposte fornite da uomini, più della metà (52,1%). Nel caso del campione maschile questa tendenza è più netta e solo uno su quattro pensa che

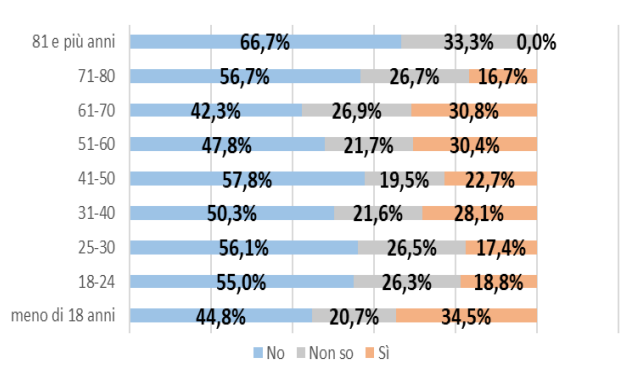


Figura 46. Ci sono luoghi che percepisci o hai percepito in passato come luoghi di appartenenza e di frequentazione di un solo genere? (Per età sui rispondenti della categoria "Maschio")

esperienza diretta nell'accesso a determinati spazi o per l'esclusione da altri. In questo secondo caso si leggonole percezioni prevalenti di insicurezza e pericolo che caratterizzano proprio questo campione. Ne è una prova anche lo spaccato restituito dalla conoscenza dei **campioni femminile e maschile per classe di età**. Se questa poteva incidere nella differenza fra generazioni giovani e mature con riferimento ai tratti culturali che potrebbero far identificare meglio alcuni spazi con le specifiche identità di genere che li frequentano, questo non è dato per il **campione femminile**. Sono soprattutto le fasce giovani e medie di età a ritenere che esistano luoghi genderizzati, mentre per le altre fasce di età le rispondenti si sono rivelate più incerte, equidistribuendosi fra le tre risposte, specie le intervistate più mature.

Il **campione maschile**, invece, si presenta più diversificato a seconda dell'età dei rispondenti che, se di età media, ritengono che gli spazi della città siano un po' più caratterizzati dal genere, mentre ciò non è così evidente per i più giovani e per gli anziani sebbene - per un approccio culturale differente fra loro - i primi vivono le differenze di genere in modo più attenuato, i secondi ritengono "naturali" le tradizionali attribuzioni degli spazi della città a chi li vive secondo la sua identità di genere. Una maggiore sensibilità per il genere può spiegare fra i giovanissimi il 34,5% di risposte favorevoli alla genderizzazione e le zero risposte dei più anziani rispetto a questo punto.

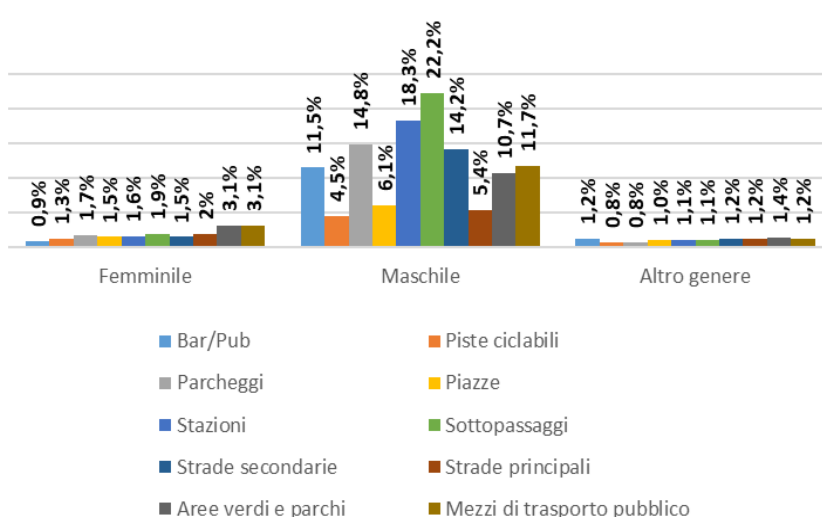


Figura 47. Se sì, quali credi che siano? E a quale genere appartengono?

La specificazione di **quali siano i luoghi genderizzati** da parte di coloro che hanno risposto in tal senso alla domanda aggiunge alcuni elementi utili ad una migliore comprensione. In primo luogo, i luoghi risultano genderizzati prevalentemente in senso maschile: lo sono sottopassaggi, stazioni e parcheggi, fra gli spazi più "insicuri" nelle risposte precedentemente analizzate, e meno piste ciclabili o aree verdi, sottolineando come la connessione fra luoghi e identità maschili corrisponda ad una maggiore percezione di insicurezza nel senso di identificarne una fruizione più tipica per gli uomini, ma anche una maggior fonte di rischio in questi spazi proprio portata da uomini.

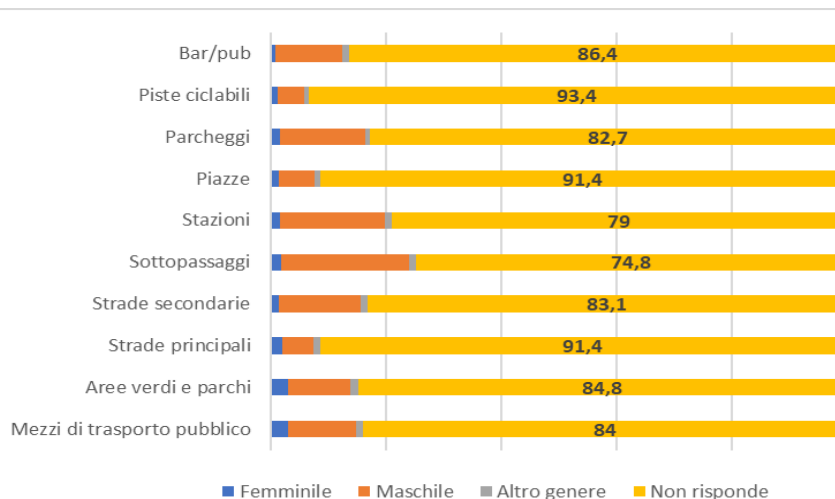


Figura 48. Quali sono luoghi che percepisci o hai percepito in passato come luoghi di appartenenza e di frequentazione di un solo genere?

Le risposte a questo quesito sono state analizzate grazie al **software di analisi testuale TLAB**, poiché si tratta di domanda a risposta aperta. Sono state applicate diverse tecniche di analisi, dalle quali si evincono elementi utili all'interpretazione delle descrizioni fornite. Fra i principali evidenziati con lo strumento delle "Associazioni di parole", che sottolinea i legami tra una singola parola (visibile al centro e in alto come intestazione dell'immagine) e quelle che più

ricorrono in sua corrispondenza, si nota come le maggiori differenze fra la parola uomo e donna siano nella tipologia di connessioni più frequenti e più vicine al termine centrale. Per la “donna”, l'insicurezza è tendenzialmente più rappresentata dall'associazione della parola ai luoghi (sottopassaggi, mezzi di trasporto pubblico) e alle condizioni (notte, da sole, esposizione) in cui la pericolosità si manifesta rispetto alla parola “uomo” connessa con soggetti slegati dal genere ma legati ad altri fattori (“straniero”, “microcriminalità”) e le forme di manifestazione del pericolo (aggressione, molestie).

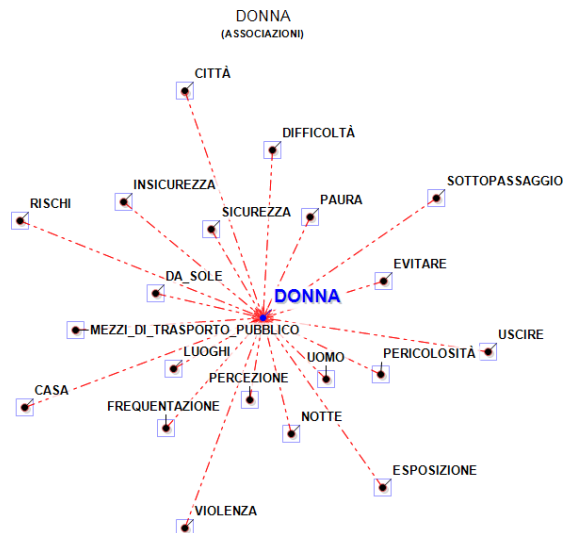


Figura 49. Associazioni di parole nel sottoinsieme DONNA

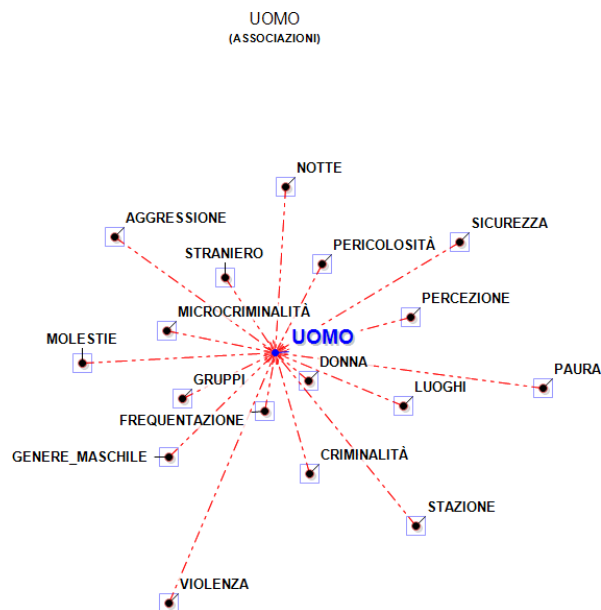


Figura 50. Associazioni di parole nel sottoinsieme UOMO

In una condizione maggioritariamente riconosciuta come di insicurezza, quella notturna, l'associazione con la parola “donna e “uomo” denota nel primo caso una netta articolazione di luoghi, attori, fenomeni connessi alla pericolosità della fruizione delle donne a fronte di una più lineare delimitazione della condizione di incertezza, evidenziata anche per il genere femminile nell'associazione con la parola “uomo”. Una conferma speculare la si ha con le associazioni della parola “paura” a “donna” e “uomo” che la rendono quasi un sinonimo della descrizione della fruizione notturna della città.

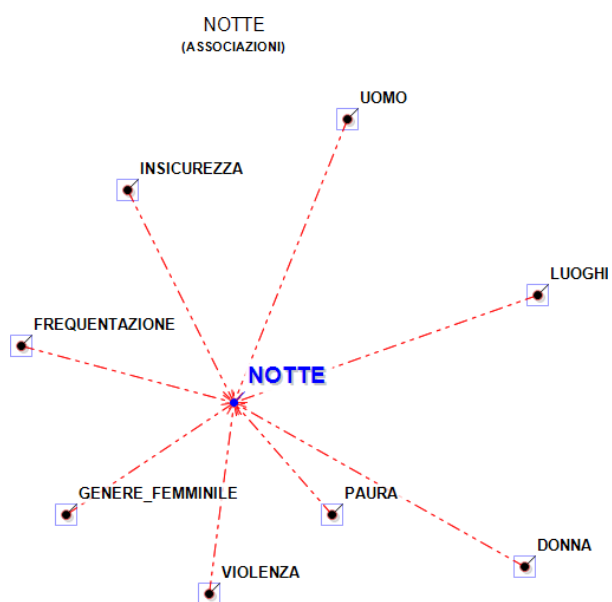


Figura 51. Associazioni di parole nel sottoinsieme UOMO

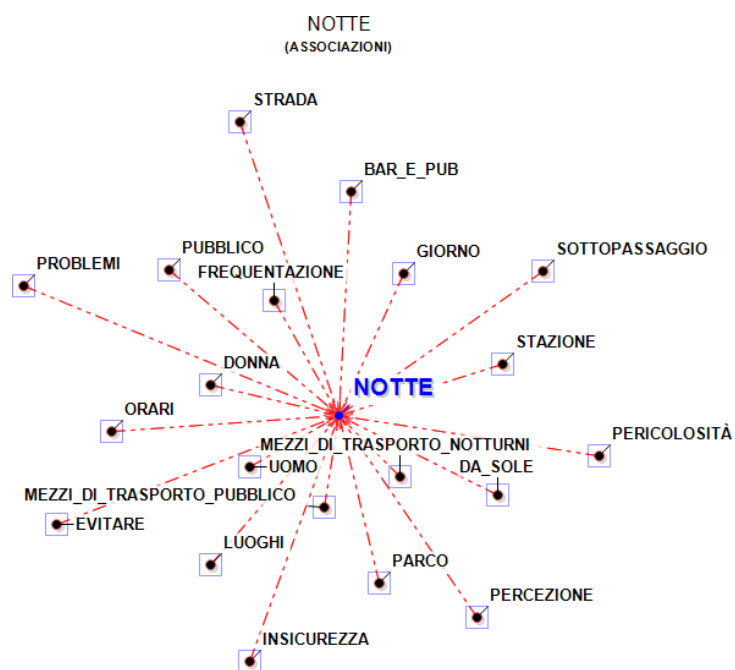


Figura 52. Associazioni di parole nel sottoinsieme DONNA

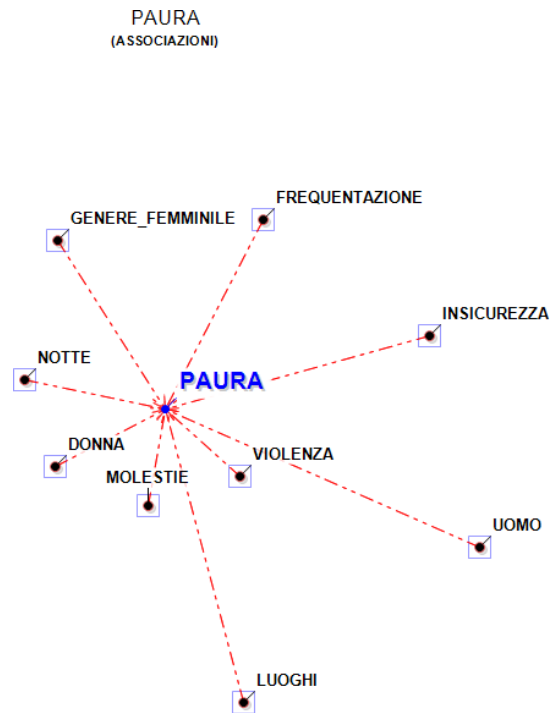


Figura 53. Associazioni di parole nel sottoinsieme UOMO

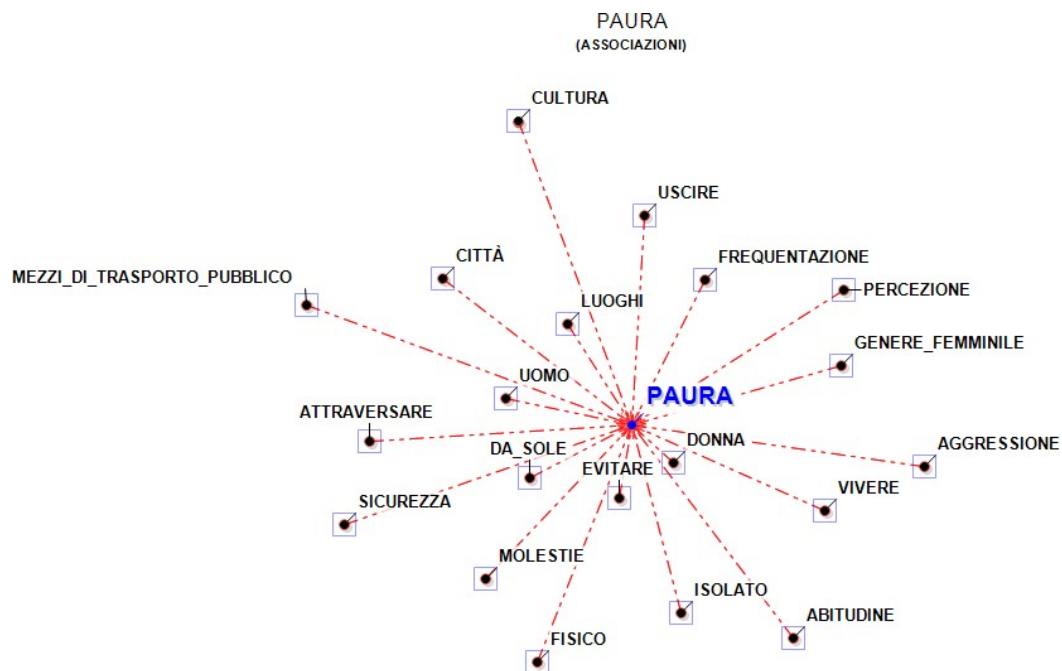


Figura 54. Associazioni di parole nel sottoinsieme DONNA

Quando si analizzano, invece, le associazioni di genere con la parola “**violenza**” è ben visibile la particolare concentrazione, quindi più stretta connessione, che si genera fra la parola “**violenza**” e una serie di parole strettamente collegate, riferibili a condizioni dei luoghi e a situazioni in cui si manifesta la violenza (forza, fisico, da sole) che sono decisamente più lontane o assenti a favore di fenomeni come molestie, criminalità, paura nell’associazione con la parola “uomo”.



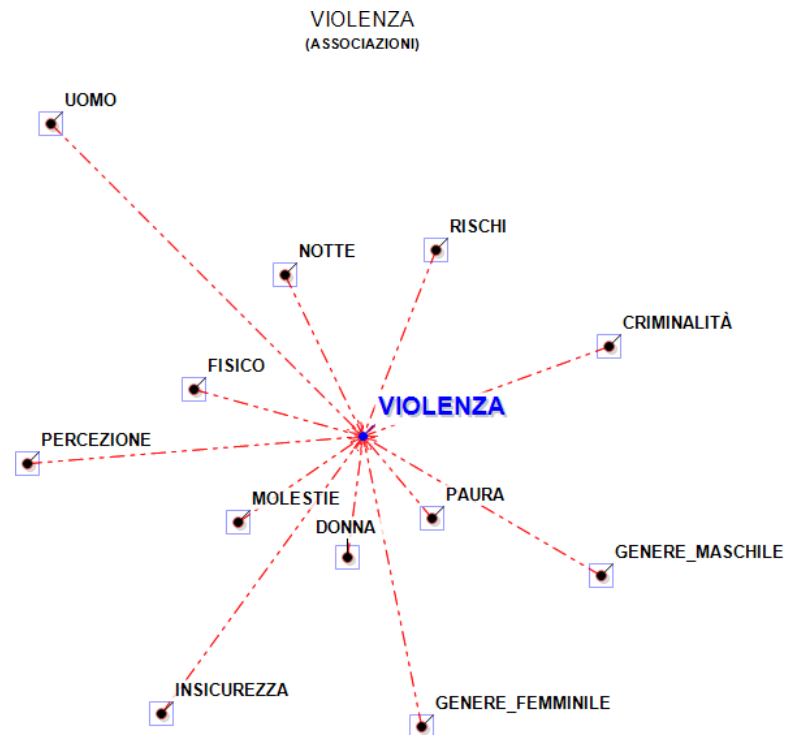


Figura 55. Associazioni di parole nel sottoinsieme UOMO

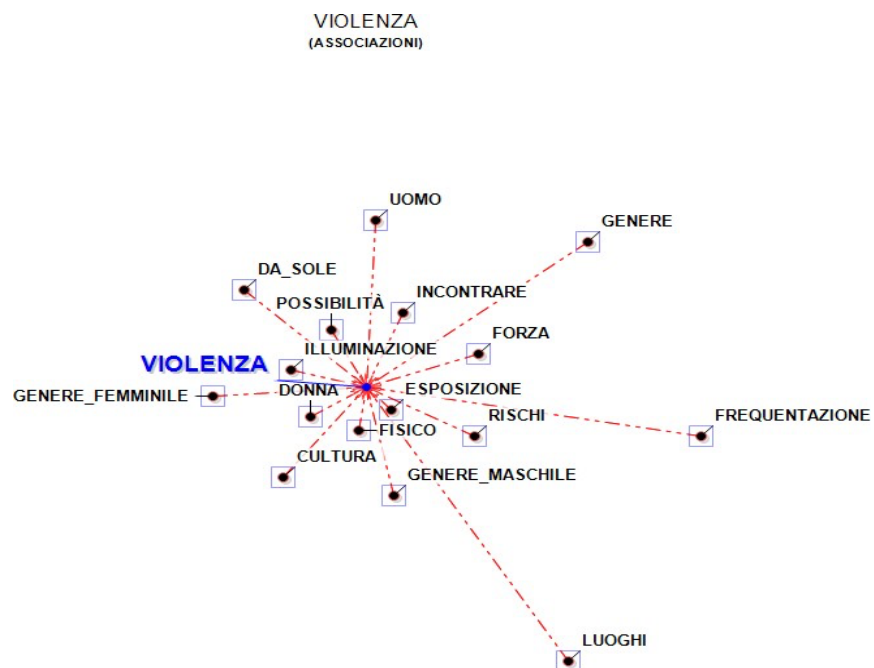


Figura 56. Associazioni di parole nel sottoinsieme DONNA

Anche lo strumento dell'individuazione di **parole che precedono e succedono** quella oggetto di osservazione conferma come nel caso della parola "donna" si abbiano connessioni con la parola "uomo", "pericolosità", "luoghi", "(in)sicurezza" che delimitano uno scenario spaziale prevalentemente pericoloso. Questo lo è a prescindere da azioni specifiche che potrebbero organizzarsi a loro difesa. Non è un caso, quindi che parlando di donne e da

donne siano i “luoghi” secondo la loro “percezione” ad essere considerati “pericolosi” perché connessi a qualcosa che ha a che fare con l’“uomo”.

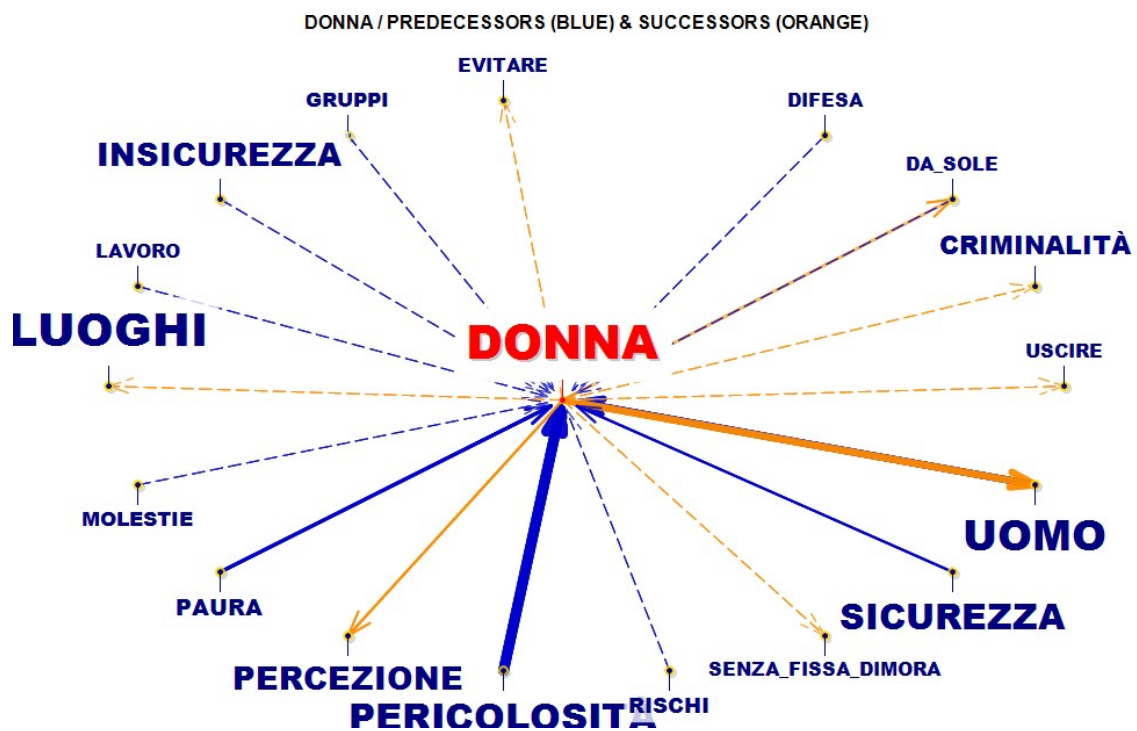


Figura 57. Predecessori e successori nel sottoinsieme DONNA

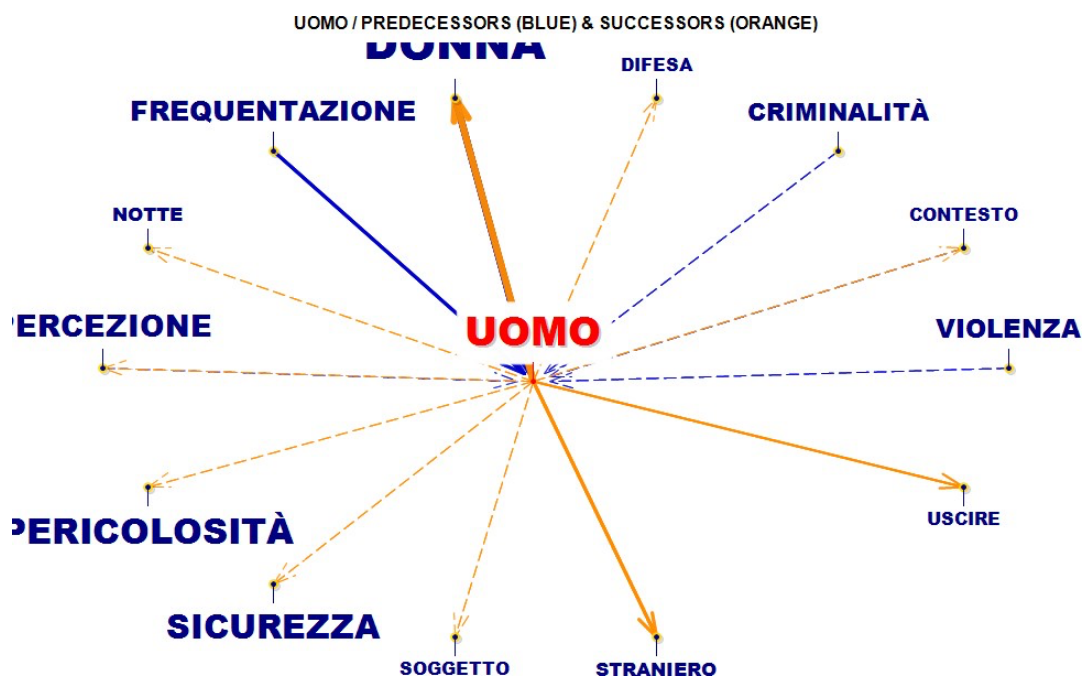


Figura 58. Predecessori e successori nel sottoinsieme UOMO

Nella connessione fra la parola “uomo” e *predecessors* e *successors*, invece, gli elementi distintivi rispetto alla parola “donna” entro i contesti descrittivi della risposta B6 sono più specificatamente individuati da possibili soggetti pericolosi e da condizioni cui si connota l’insicurezza come la notte e la presenza di criminalità, a confermare la presenza di un secondo

livello di determinazione del pericolo che per gli uomini prescinde da quello di base sempre percepito dalle donne.

Il dettaglio dei **luoghi connesso alla parola "donna"** lo dimostra perché le parole connesse sono molto numerose e, quindi, non c'è specificità o distinzione che si possa fare fra spazi urbani, soggetti pericolosi e fenomeni di violenza per descrivere la percezione di insicurezza che è associata alla donna e alla sua fruizione dei luoghi della città.



Figura 59. Predecessori e successori nel sottoinsieme DONNA

Quanto a coloro che hanno risposto che i luoghi possono essere genderizzati si è chiesto **se questa connotazione di genere incida sulla loro frequentazione del luogo**, il 24,9% delle risposte ha confermato questa incidenza: solo il 6,5% ritiene che un luogo connotato da una specifica identità di genere non lo condizioni, a dimostrazione di come ci sia una crescente sensibilità individuale e collettiva a riconoscere le identità binarie e non anche entro gli spazi della città, sebbene al momento ciò non influisca in modo netto sulla decisione di usare spazi che sembrano essere caratterizzati da uno specifico genere. In realtà, ciò è vero soprattutto per gli uomini che

solo per il 10,2% si fanno influenzare dalla genderizzazione di uno spazio urbano. Infatti, il 42,9% di chi ha dichiarato un'identità altra e il 32% delle donne è influenzato nella sua scelta di fruire di un luogo genderizzato. Il tipo di influenza esercitata chiarisce che il genere determina una condizione di esclusione perché coloro che hanno risposto affermativamente rispetto all'influenza di un luogo genderizzato, in netta maggioranza hanno affermato di evitare quei luoghi e in minor parte di farsi condizionare positivamente o negativamente a seconda del luogo. In entrambi i casi il **genere esercita**

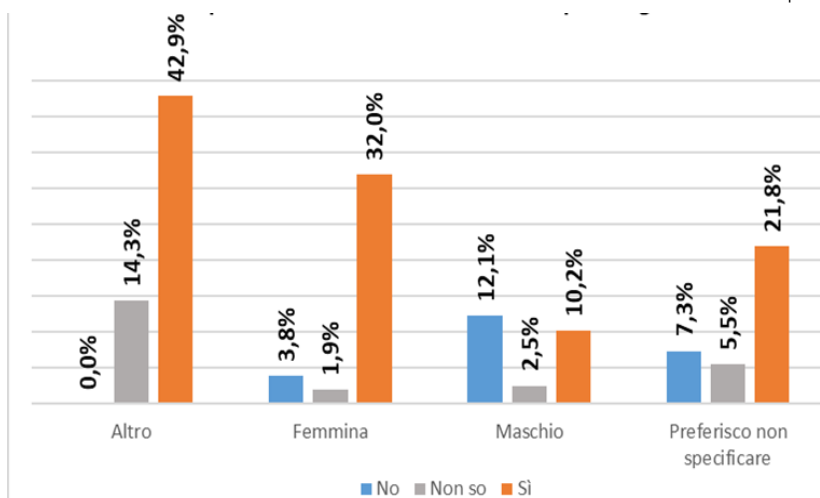
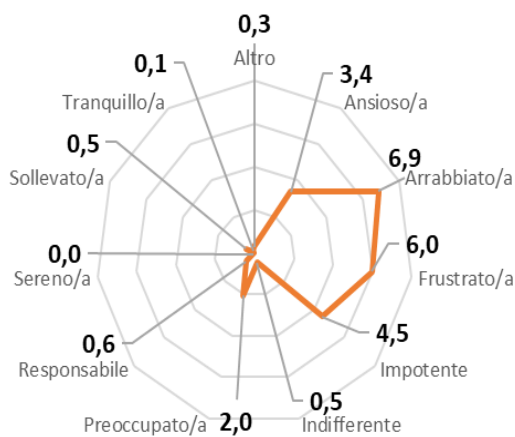


Figura 60. Percepire un luogo come caratterizzato sul genere ha influenzato le tue decisioni di frequentare o meno quel luogo/di passare o meno nelle vicinanze di quel luogo? (per identità di genere)

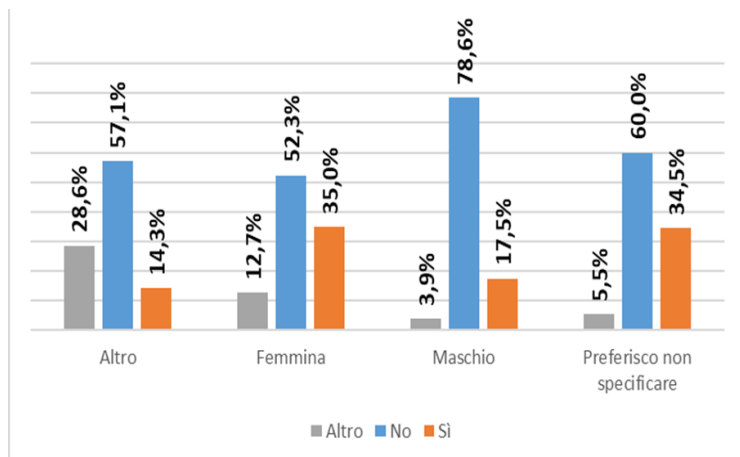
comunque una “funzione filtro” rispetto alla fruizione di un luogo, specie per chi ha un’identità altra e per le donne. Per il campione maschile è ancor meno importante decidere di frequentare un luogo genderizzato di quanto non lo sia riconoscere che quel luogo è caratterizzato dal fattore di genere. Ma questa tendenza è un po’ comune anche alle **donne**, a chi ha un’identità altra e chi ha preferito non fornirla: ha raccolto solo una parte di risposte il riconoscimento del fattore di genere come connotativo di un luogo della città; la decisione se frequentarlo o meno perché è genderizzato è presa da una parte ancor più limitata, forse perché quella con massima sensibilità rispetto a questi temi, come ad esempio persone con identità altra da quella binaria.

A tal proposito è interessante notare, a riprova di queste riflessioni, come **nella piccola porzione di chi ha risposto che il luogo genderizzato influenzi in negativo la propria decisione di frequentare quel luogo, provi sentimenti in reazione piuttosto negativi come la rabbia (6,9%) e la frustrazione (6%), seguiti dal senso di impotenza (4,5%), dall’ansia (3,4%) e dalla preoccupazione (2%).**



*Figura 61. Come ti farà sentire dover cambiare il tuo percorso per evitare quel luogo?*

Quindi, non ci sono decisioni assunte accettando un luogo genderizzato e conseguenze negative sulla propria fruizione dello stesso luogo: in pratica, dover essere esclusi da alcuni spazi urbani per il proprio genere e per quello che caratterizza quegli spazi provoca disagio. Ciò soprattutto fra le rispondenti femminili che ammettono di essere arrabbiate, frustrate, impotenti, ansiose e preoccupate, a fronte dei rispondenti maschi che non si sono praticamente espressi su questo quesito. Unico dato di rilievo è quello attestato da coloro che hanno un’identità altra, che in netta maggioranza affermano di nutrire un sentimento di rabbia per dover evitare un luogo genderizzato: un sentimento che potrebbe essere connesso ad una specifica sensibilità sviluppata per la propria identità rispetto al diniego di accedere a certi luoghi che merita attenzione, anche per le sue conseguenze sull’ordine sociale.



*Figura 62. Hai mai rinunciato ad andare ad un evento, svolgere attività, soddisfare un desiderio o bisogno per paura? Se sì, vuoi raccontarci in che occasione? (per identità di genere)*

In un simulato caso opposto, cioè quello di un **possibile sentimento di paura alla base della decisione di non svolgere un’attività**, la maggior parte delle risposte attesta la non influenza indotta dal sentimento di paura (61%), ma il 39% indica la rinuncia ad un’attività per questo motivo - una risposta su dieci ha indicato un generico “altro”. Si tratta di una negativa condizione che sperimentano soprattutto le **donne** (35%) contro il 17,5% degli **uomini** i quali, però, per il 78,6% rispondono che non hanno mai rinunciato ad un’attività per la paura suscitata dalla fruizione degli spazi. Minor sicurezza è manifestata da chi ha un’identità altra o non dichiarata con percentuali simili a quelle

femminili, con le quali sono condivise percezioni vulnerabili nella città.

### 4.1.3 La città di notte: lo spazio urbano dal tramonto all'alba

Il quesito C2 indagava la frequenza con la quale, nel tempo libero, si esce dopo le 20:00, considerando questa fascia del giorno fino all'alba successiva come orario notturno. Circa un quinto di coloro che hanno risposto è solito uscire un paio di volte a settimana (26,4%), seguito a ruota da chi esce almeno una volta a settimana (20,5%) e nel fine settimana (16,1%). Residuali sono le percentuali opposte di chi esce sempre (4,5%) e chi mai (4,1%).

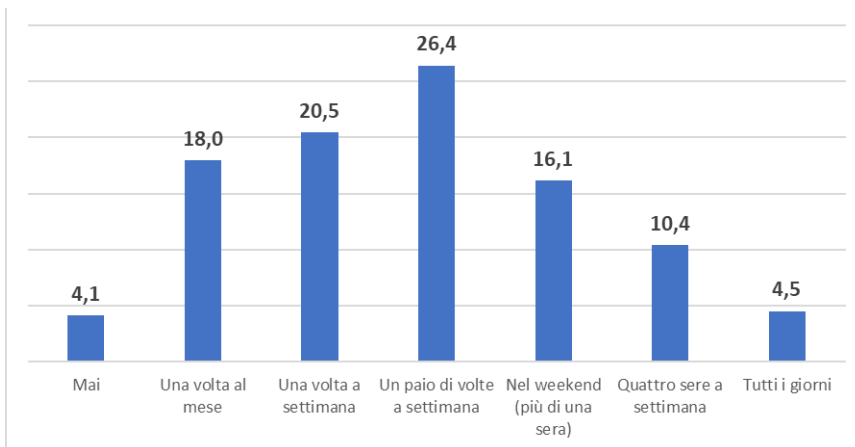


Figura 63. Quanto spesso nel tuo tempo libero ti capita di uscire la sera dopo le ore 20:00?

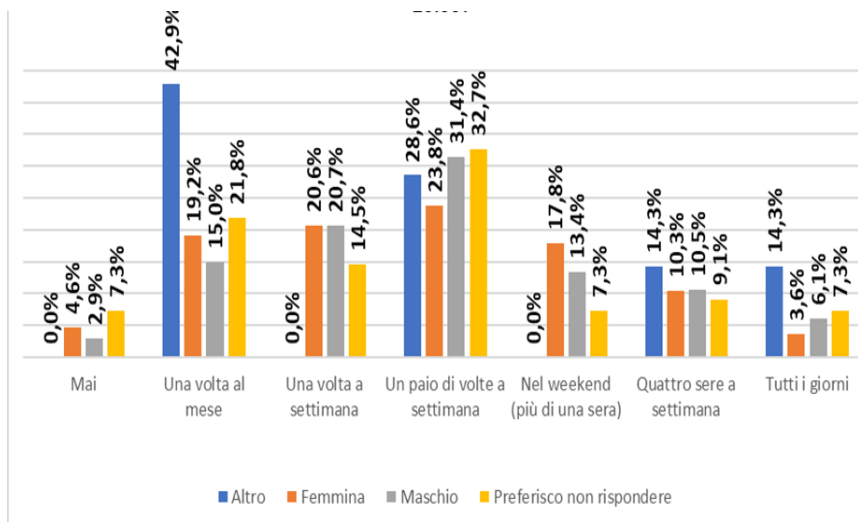


Figura 64. Quanto spesso nel tuo tempo libero ti capita di uscire la sera dopo le ore 20:00? (per identità di genere)

Nella successiva rappresentazione grafica per genere si nota come uomini, donne e persone che non hanno dichiarato la loro identità di genere abbiamo comportamenti di uscita notturna piuttosto analoghi, a differenza delle persone con altra identità di genere che nel loro specifico campione si differenziano

fra habitué dell'uscita notturna (14,3%) e frequentatori della notte una volta al mese (42,9%). Questa forte omogeneità non consente di applicare specifiche chiavi interpretative se non quelle di un'incidenza non evidente degli orari notturni sulla fruizione degli spazi.

Il focus sulle **attitudini di uscita per Municipio di residenza** restituisce dati ulteriori per tentare un'interpretazione. Ad esempio, fra coloro che non escono mai o poco (una volta al mese) c'è un numero interessante di residenti dei Municipi III, V, VI, XI, XIII che corrispondono ad aree periferiche e giudicate insicure nella città, ma anche abitate da fasce della popolazione più mature. Fra chi esce più frequentemente (una volta a settimana, nelle sere del fine settimana) a prevalere sono coloro che risiedono nei Municipi IX, X, XV, con una particolare tendenza all'omogeneizzazione fra tutti i Municipi per le uscite del fine settimana che si presentano come un comportamento abbastanza diffuso fra la popolazione. Fra coloro che escono nel corso della settimana abbastanza spesso spiccano i residenti dei Municipi centrali (I, II) dotati di molti punti di ristoro e tempo libero, ma anche il IV, il VI, l'VIII e il XII che pure erano stati identificati in precedenti quesiti come insicuri.

Considerando che ad uscire sono quasi indistintamente persone con tutte le identità di genere, è interessante comprendere come si concili una diffusa percezione di insicurezza nella fruizione notturna degli spazi e la tendenza ad uscire. La **tipologia di attività svolta con l'uscita** può aiutare a comprendere se vi siano condizioni che rendono meno insicura la fruizione degli spazi notturni. L'attività più indicata è la cena (79,8%), seguita dalla visita ad amici (55,1%), andare al cinema (33,7%), frequentare pub/bar (33,1%) e andare al teatro (25,6%).



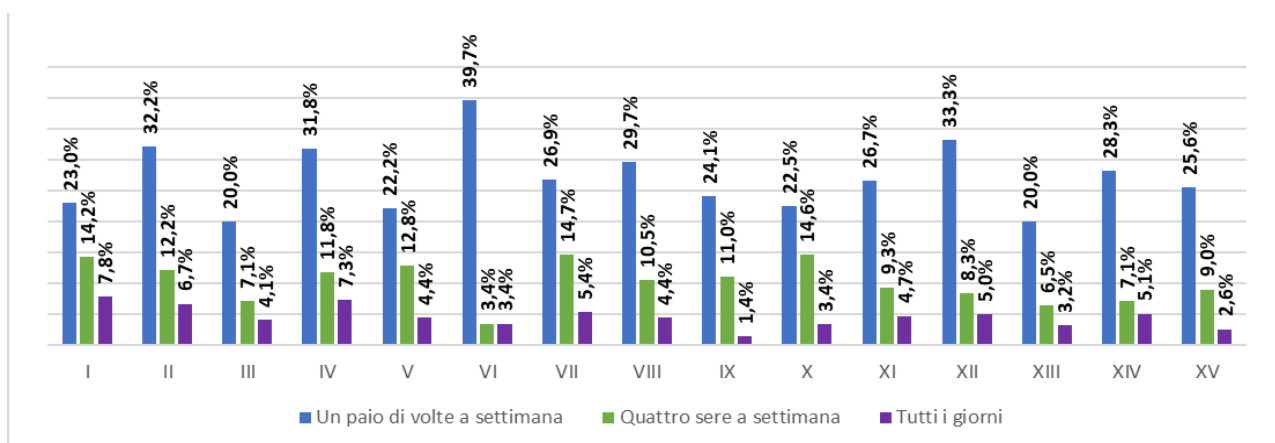


Figura 65. Quanto spesso nel tuo tempo libero ti capita di uscire la sera dopo le ore 20:00? (Per Municipio di residenza)

Si tratta di attività tutte prevalentemente svolte alla presenza di altre persone, spesso molte, come nel caso di eventi pubblici o della frequentazione di aree pubbliche che riducono, quindi, l'insicurezza, concentrandola spesso, come sottolineato da quesiti precedenti, alle attività di spostamento da e per queste destinazioni di uscita.

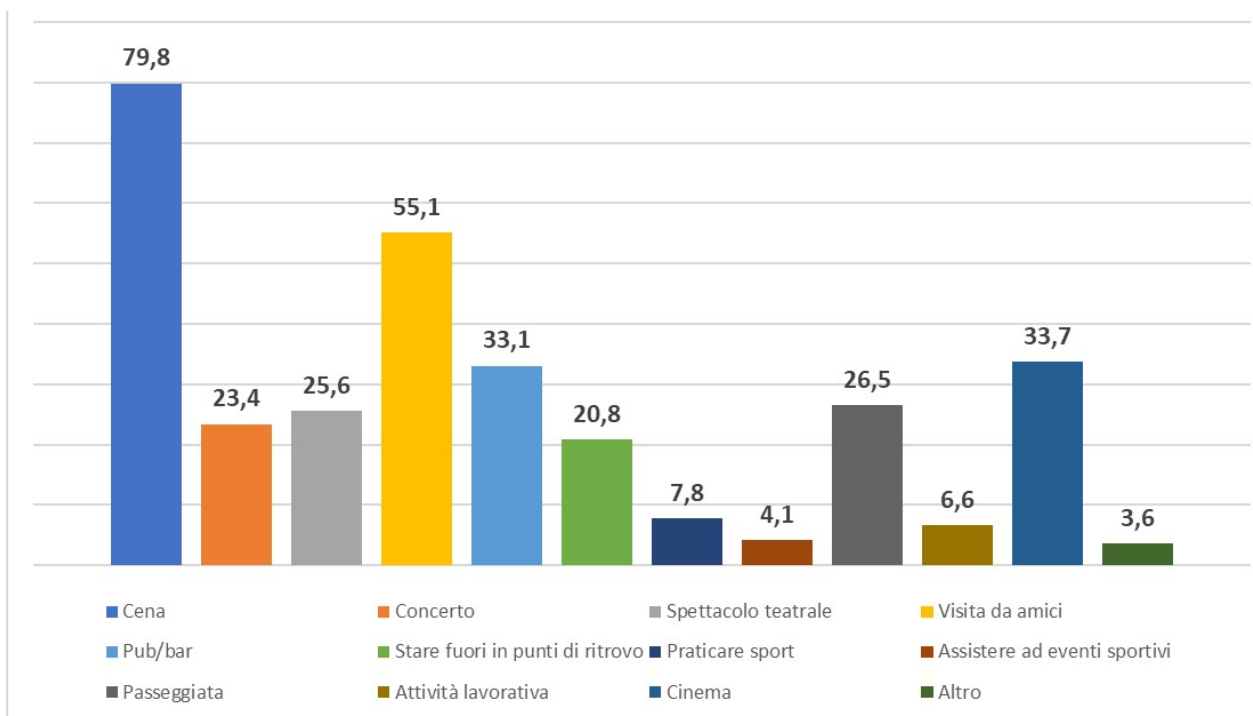


Figura 66. Solitamente, quando esci di sera, quali attività svolgi?

Nella lettura attraverso il fattore di **genere** emerge come donne, uomini e chi non ha precisato la propria identità abbia abitudini per le attività notturne fuori casa abbastanza simili. Sono impegnati in attività più lavorative e nella pratica sportiva o nella passeggiata gli uomini, rispetto ad attività ricreative a cinema e teatro per le donne e si somigliano molto alle persone che non hanno dichiarato la propria identità. A differenziarsi da queste tendenze sono le persone che hanno un'identità altra che pianificano le loro uscite serali in una più ampia gamma di attività: meno cene e più attività culturali e di ritrovo, ma anche passeggiate pur essendo considerate più pericolose, almeno in tutte le altre risposte ottenute. Vista l'attitudine ad uscire diversificando le attività fuori casa da parte delle persone con altra identità, potrebbe ora leggersi come frutto della propria esperienza di fruizione degli spazi urbani nelle ore notturne quella più spiccata percezione di insicurezza attestata nei quesiti precedenti, la stessa che ne fa il campione che meno esce di notte.

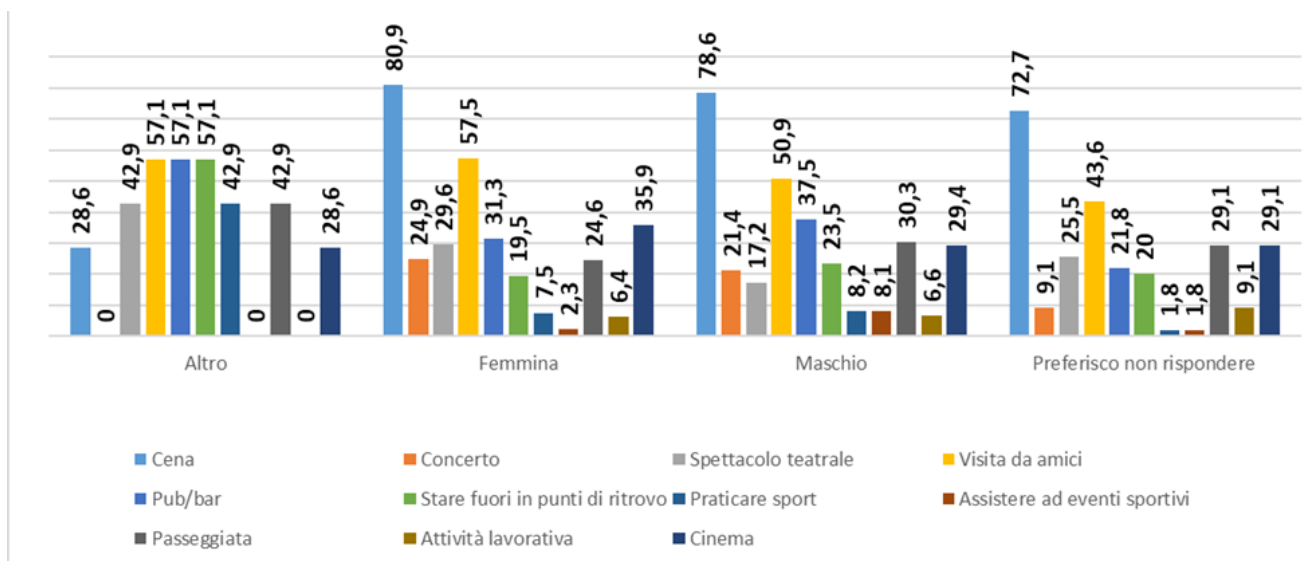


Figura 67. Solitamente, quando esci di sera, quali attività svolgi? (per identità di genere)

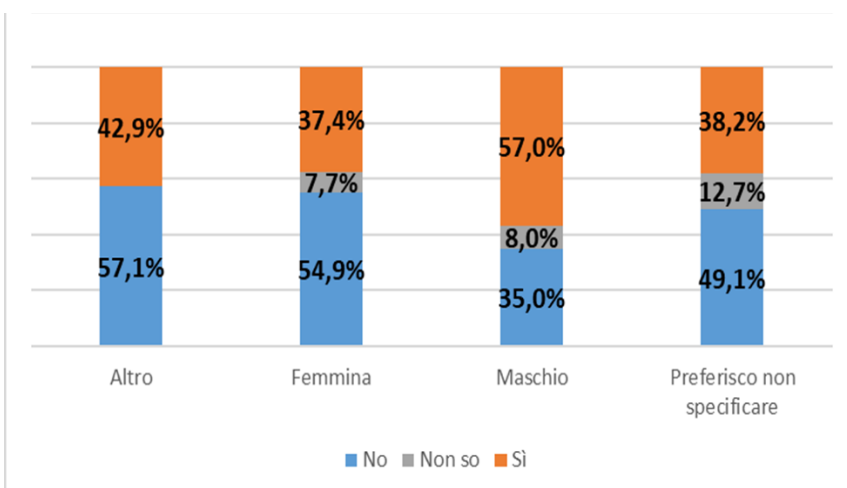


Figura 68. Di sera, riesci ad uscire quanto vorresti? (per identità di genere)

uomini (57%) con la stessa percentuale. Se per gli uomini e chi non dichiara la propria identità c'è una parte di rispondenti incerta, ciò che caratterizza chi non rinuncia ad uscire nonostante l'insicurezza pare essere proprio la maggiore sicurezza maschile e quella delle persone con identità altra che si polarizzano fra comportamenti timorosi e indifferenti (in quest'ultimo caso per il 42,9%).

A livello territoriale la residenza municipale rivela che nei territori a più alto tasso di insicurezza e dotati di un minor numero di luoghi per attività culturali (Municipi VI, XIV, V, VII) si riesce ad uscire meno che in aree come quelle più centrali (Municipi I e II) nelle quali la frequenza di luoghi conviviali e culturali, ma anche delle reti di trasporto pubblico e della vigilanza delle Forze dell'Ordine favoriscono l'imporsi di una percezione di maggior sicurezza della fruizione degli spazi notturni urbani.

Probabilmente, molti di loro sono in quell'ampia fetta del campione (48,5%) che risponde che la sera non riesce ad uscire quanto vorrebbe, sebbene quasi una fetta analoga del campione lo faccia (43,6%). Il quesito che lo accerta rivela, infatti, che la maggioranza - entro il proprio campione per identità di genere - fra coloro che rinunciano ad uscire sono proprio quelle persone che hanno un'identità di genere altra (57.1%), similamente alle donne, mentre fra coloro che non rinunciano ci sono gli

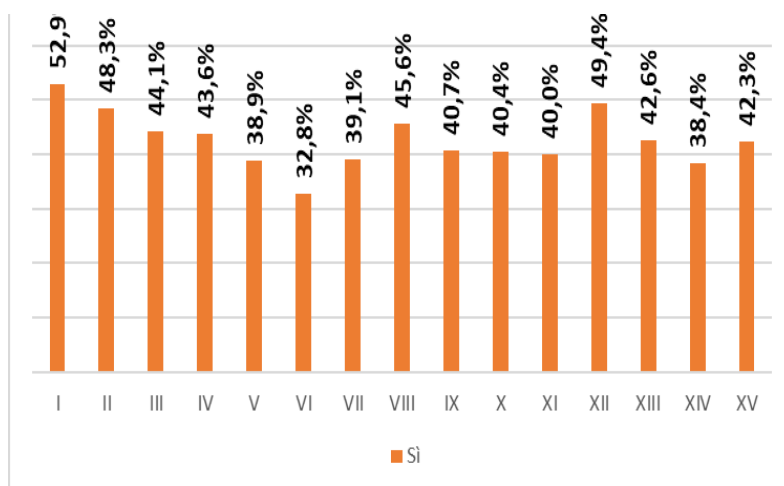


Figura 69. Di sera, riesci ad uscire quanto vorresti? (Per Municipio di residenza)



Il dato è confermato dalle **risposte delle persone che rinunciano ad uscire - per quali motivazioni non riescano a farlo**: generalmente si tratta di motivazioni organizzative (l'11,6% dichiara che si sveglia presto, mentre il 7,9% ha timore a muoversi con i mezzi di trasporto pubblico o vive in una zona mal collegata con il trasporto pubblico per il 7,3%, o si occupa di una persona cara per il 6,3%) od economiche (3%) o espressamente connesse all'insicurezza dello stare fuori e avere contatto con sconosciuti (2,5%). Si tratta di motivazioni spesso connesse alla scarsa sicurezza dei territori perché poco dotati di mezzi di trasporto e di sorveglianza sufficiente, al punto da non permettere a chi vive le condizioni più difficili per programmare un'uscita di poterlo fare.

In particolare, **le difficoltà che inducono alla rinuncia all'uscita gravano di più sulla condizione femminile**, specie perché non si conciliano gli orari del lavoro del giorno dopo (12,4%) e la garanzia di sicurezza a viaggiare sui mezzi pubblici (10,4%), oltre alle funzioni di caregiving (7,7%). Per gli uomini, valgono gli stessi motivi di organizzazione degli orari (9,8%) e di carenza della rete di trasporto pubblico (8,5%), ma molto meno quello dell'insicurezza a viaggiare con i mezzi pubblici (2,9%), a conferma dei dati rilevati in precedenti quesiti sul tema. Molto simile a quella maschile è l'attitudine a rinunciare all'uscita di chi non ha precisato la sua identità di genere, così come analoga a quella femminile è la serie di risposte fornite da chi ha un'identità altra. In questo caso, però, sono molto più evidenti anche altre ragioni come il timore di stare fuori la sera (14,3%) e la mancanza di attività di interesse (14,3%) che rendono influente il fattore dell'identità di genere sul condizionamento all'uso degli spazi urbani.

Altrettanto significativo è il fattore territoriale declinato sulla disponibilità di mezzi di trasporto pubblico nell'indurre a rinunciare alle uscite notturne: sono, infatti, i residenti dei Municipi VI, X, XIV e XV, fra i più periferici e meno funzionalmente serviti dal trasporto pubblico, quelli i cui residenti rinunciano a spostarsi di notte. Una lettura intersezionale di questi ultimi dati presentati restituisce un quadro piuttosto utile per individuare nella città gli ostacoli alla vita notturna ma anche ad altre condizioni che non ne consentono la piena fruizione.

Rispetto alla **soddisfazione dei luoghi frequentati in orario notturno**, questa è decisamente positiva fra coloro che hanno risposto al quesito: il 63,4% contro il 16,6% di chi non è soddisfatto. Se a questa fascia si somma il 20% di chi non si è espresso, è comunque significativa la componente di insoddisfazione presente nella città. In particolare, questa rilevante area di insoddisfazione è presente fra i residenti dei Municipi che già si sono rilevati più insicuri (IV, V, VI, XIV) nei quali

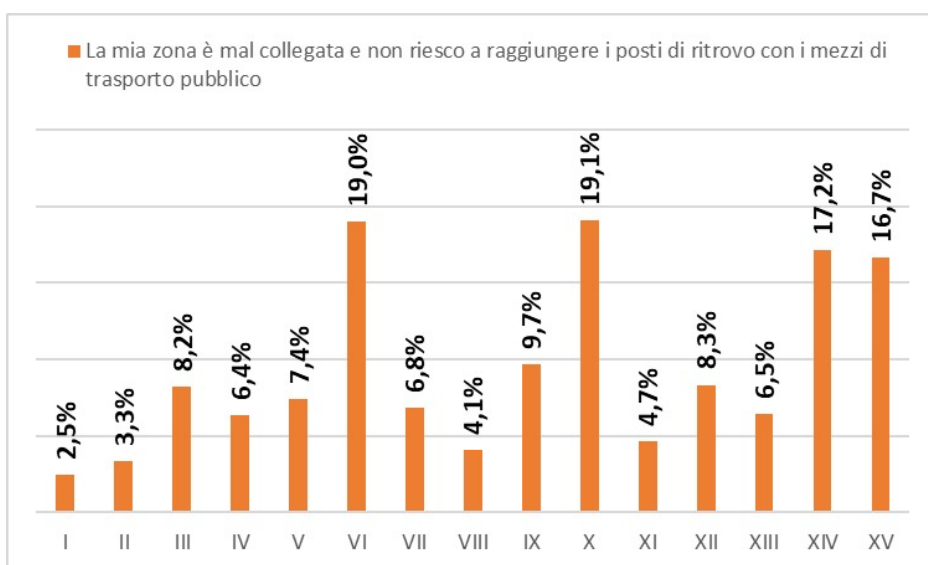


Figura 70. Se no, perché? (Per Municipio di residenza)

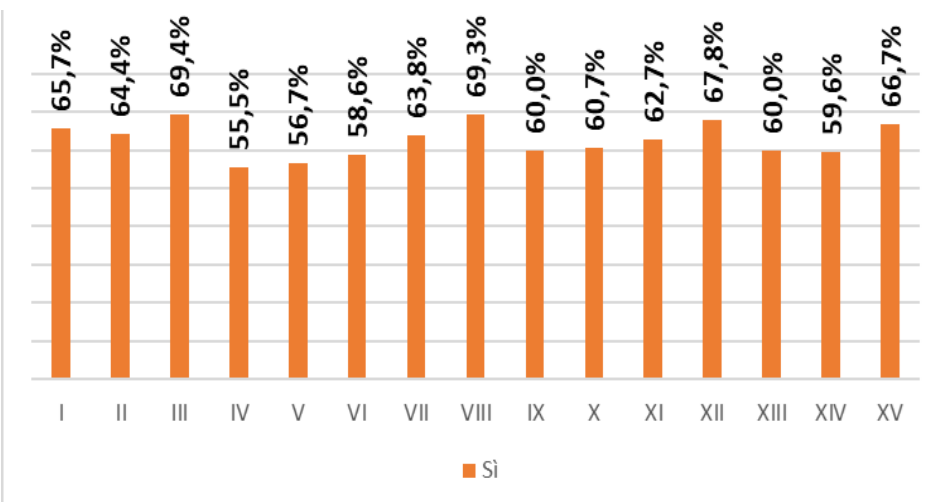


Figura 71 - Sei soddisfatto/a dei luoghi che frequenti di sera? (Per Municipio di residenza)

non si raggiunge il 60% della soddisfazione.

Le **ragioni dell'insoddisfazione dei luoghi urbani** è collegata a condizioni che sono state rilevate dalla domanda C10a che ha registrato soprattutto nel degrado, buio e sporcizia la principale causa di non gradimento di queste aree (5%), ma anche l'impossibilità di raggiungere luoghi migliori di quelli che per comodità si frequentano (4,5%). In entrambi i casi prevalenti di insoddisfazione **le condizioni strutturali della città costituiscono un impedimento al diritto alla fruizione** da parte di coloro che la vivono e ciò è evidente soprattutto in alcune aree romane come i Municipi V, X e III nei quali insistono condizioni di degrado e scarsa illuminazione, e i Municipi VI, VII e IX per la loro distanza dai luoghi di ritrovo più interessanti.

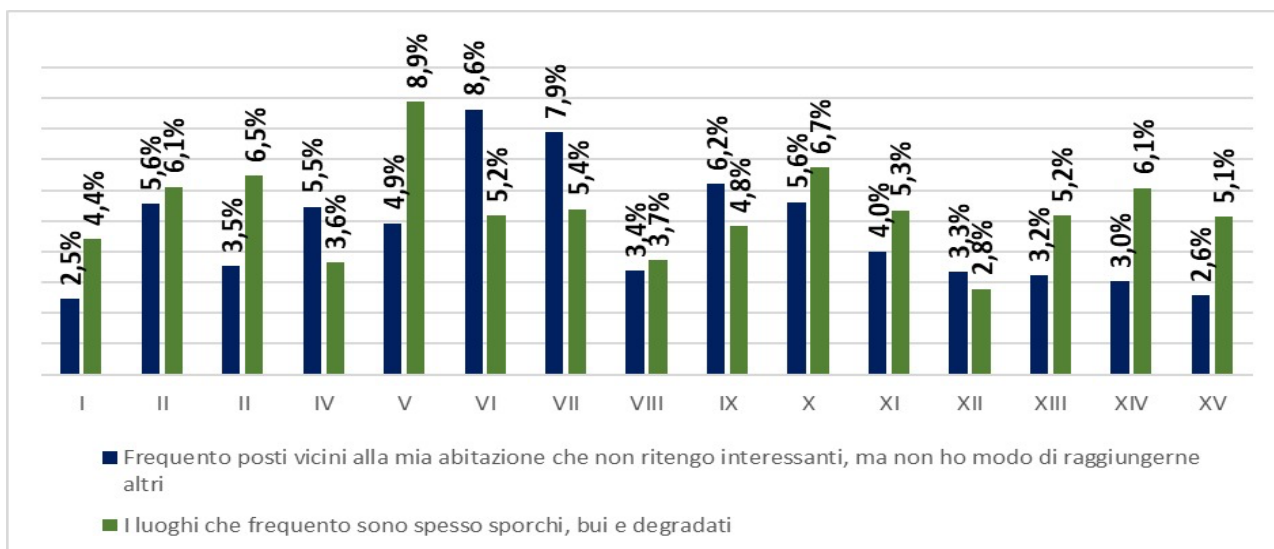


Figura 72 –Se no, perché? (Per Municipio di residenza)

La **possibilità di affrontare in compagnia di altre persone le insicurezze degli spazi notturni** è esperita dal 54,1% delle persone che hanno partecipato alla rilevazione, anche se la somma di coloro che vanno in solitudine (12,9%) e coloro che non fanno caso a questo aspetto (33,1%) tende a polarizzare in due opposti comportamenti il campione. Sono soprattutto coloro che percepiscono maggiormente il pericolo che preferiscono uscire in compagnia, quindi donne (62,3%) e le persone con altra identità (71,4%), mentre per gli uomini sono indifferenti rispetto alla presenza di altre persone (46,3%) perché più certi di potersi difendere da soli da eventuali minacce.

Per **spostarsi nelle uscite in città dopo le 20:00** coloro che hanno partecipato all'indagine indicano in gran parte l'auto privata come il mezzo di trasporto preferito (66,3%) e solo per il 15% i mezzi di trasporto pubblico e per il 5,3% il taxi, se non a piedi per il 4%. Le donne e le persone con altra identità, che escono prevalentemente in compagnia, scelgono il mezzo privato e il taxi, un po' meno il trasporto pubblico che non ritengono sicuro, mentre gli uomini scelgono indistintamente tutti i mezzi perché li connotano meno con il senso di sicurezza che possono garantire.

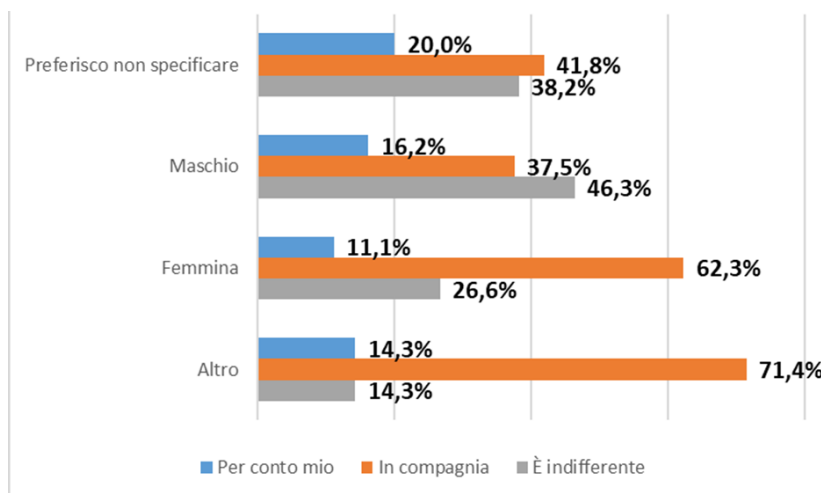


Figura 73. Quando esci di sera, per raggiungere il posto in cui stai andando, preferisci andare... (per identità di genere)

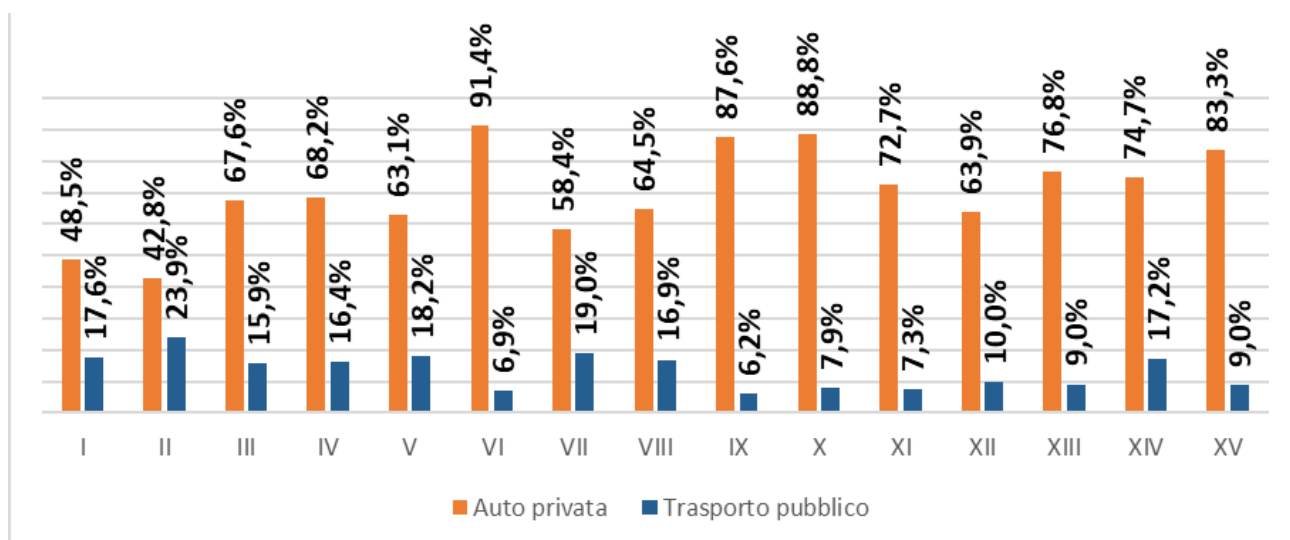
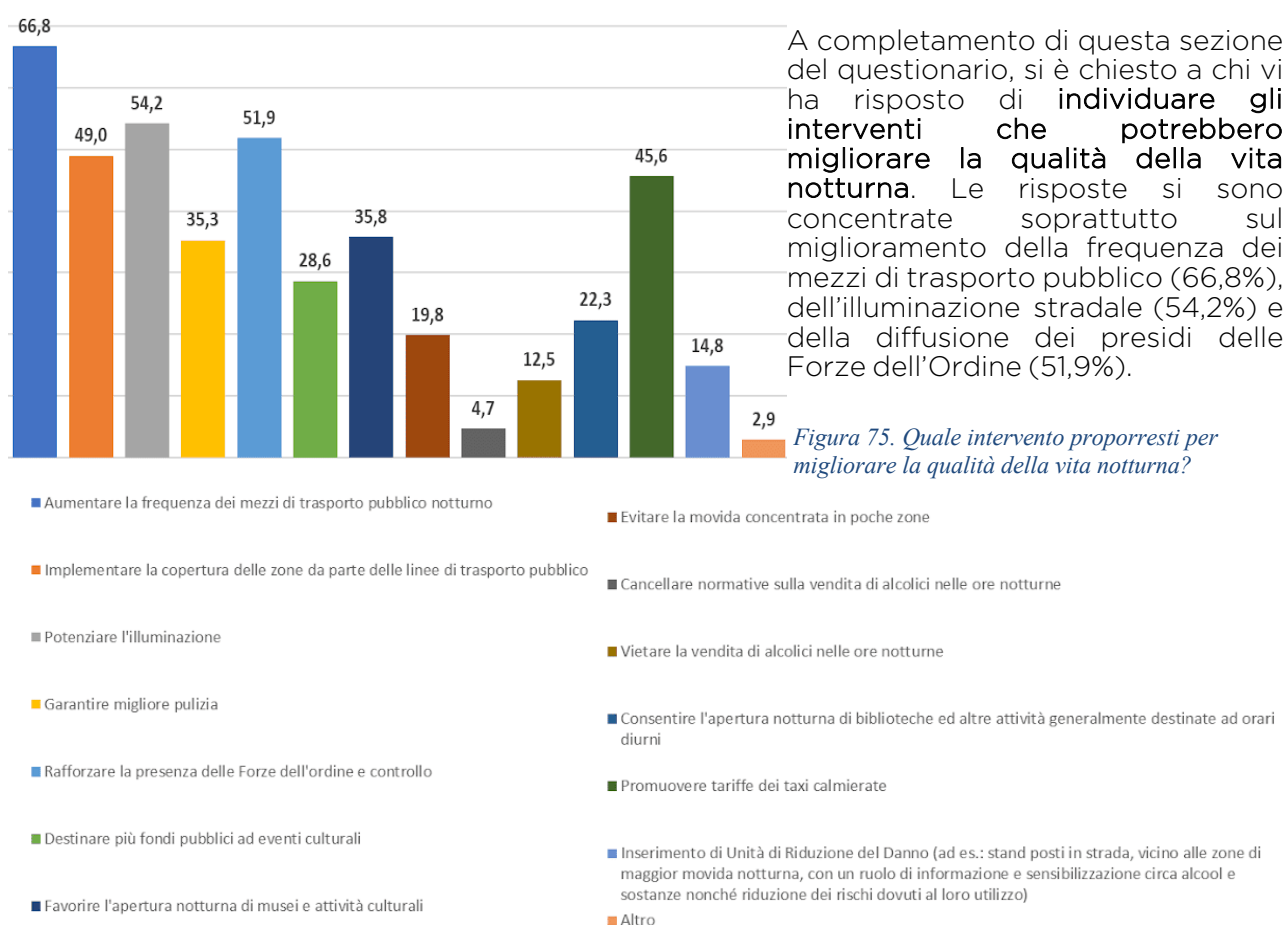


Figura 74. Pensando all'ultimo anno, con quale mezzo ti sei spostato/a di notte (Per Municipio di residenza)

A livello municipale la scelta del mezzo pubblico ritorna ad essere preferita da coloro che vivono in quelle zone centrali (Municipi I e II) e meglio servite da linee metro e ferroviarie (III, V, VII, VIII, XIV) anche quando è preferita l'auto privata, che diventa la soluzione quasi esclusiva nei Municipi poco dotati di servizi di trasporto pubblico e periferici (VI, IX, XV); ciò non può che condizionare, quindi, la decisione di uscire per i soggetti più vulnerabili che vi risiedono. Di converso, chi decide di uscire a piedi lo fa nelle aree del centro della città anche perché più presidiate dalle Forze dell'Ordine, mentre il ricorso ad un mezzo come il taxi è più frequente nei Municipi centrali in cui sono molto presenti e in quelli difficilmente raggiungibili con il trasporto pubblico quando non si può disporre dell'auto privata.



A completamento di questa sezione del questionario, si è chiesto a chi vi ha risposto di individuare gli interventi che potrebbero migliorare la qualità della vita notturna. Le risposte si sono concentrate soprattutto sul miglioramento della frequenza dei mezzi di trasporto pubblico (66,8%), dell'illuminazione stradale (54,2%) e della diffusione dei presidi delle Forze dell'Ordine (51,9%).

Figura 75. Quale intervento proporresti per migliorare la qualità della vita notturna?

Anche l'estensione del trasporto pubblico in zone meno dotate (49%) e la promozione di tariffe calmierate per i taxi (45,6%) sono indicate come decisive per poter vivere la città con mezzi pubblici, accanto ad altre meno frequenti come i maggiori investimenti per l'apertura notturna di musei ed attività culturali (35,8%) e una maggiore pulizia (35,3%). Misure di potenziamento dei servizi, accanto ad altre di miglioramento della manutenzione della città e della qualità delle sue proposte per la fruizione degli spazi, costituiscono l'indirizzo di *policies* che chi vive la città indica ai suoi decisori per rendere la vita nella città degna di essere vissuta a prescindere dall'identità di genere dei suoi *users*.

#### 4.1.4. Quartiere e città: quanto li frequento, quanto li sento miei, manca qualcosa?

Con la Sezione D del questionario si è esplorato, con chi ha partecipato all'indagine, lo spazio di maggiore fruizione nella città, a partire dalla sua **collocazione rispetto ai servizi pubblici**. Emerge, così, che i mezzi di **trasporto pubblico** risultano essere il servizio più vicino (a meno di 300mt) per la maggioranza dei rispondenti (63,1%), mentre fra gli altri servizi molto vicini ci sono quelli di **assistenza al cittadino come CAF e patronati** (27,8%). Purtroppo, la stessa capillarità nel territorio non è assicurata agli **uffici municipali** (solo 5,5%) o a **consultori** (4,6%) e **centri antiviolenza** (2,8%), che sono fra i servizi più lontani, oltre i 3 km, insieme a biblioteche e aule studio per unafetta rilevante del campione.

Passando ad altri servizi come quelli **commerciali**, la loro diffusività sul territorio è ottima perché 4 persone su 5 del campione hanno un mercato/supermercato entro 1 km, se non anche 300 mt. Anche per le **scuole** la distanza risulta funzionale (il 28,7% entro 300 mt e il 47,5% entro 1 km), mentre solo 1 persona su 2 del campione ha servizi sanitari e **presidi delle Forze dell'Ordine** entro 1 km dalla sua abitazione.

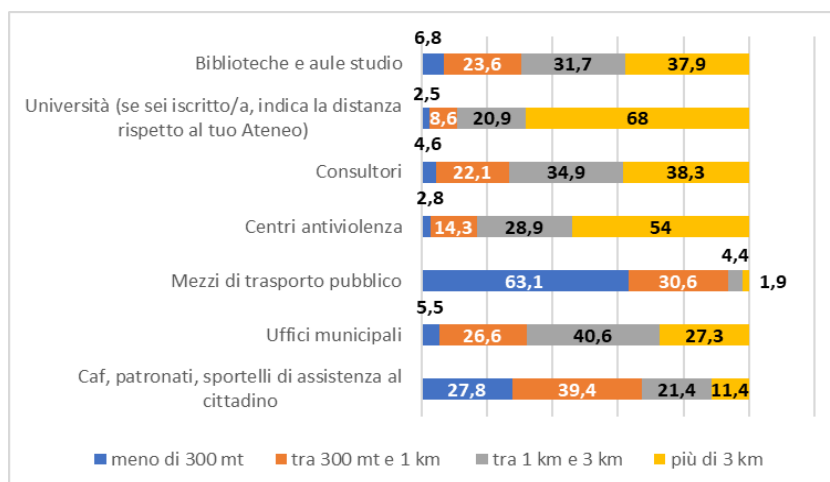


Figura 76. Quanto dista la tua abitazione dai seguenti servizi?

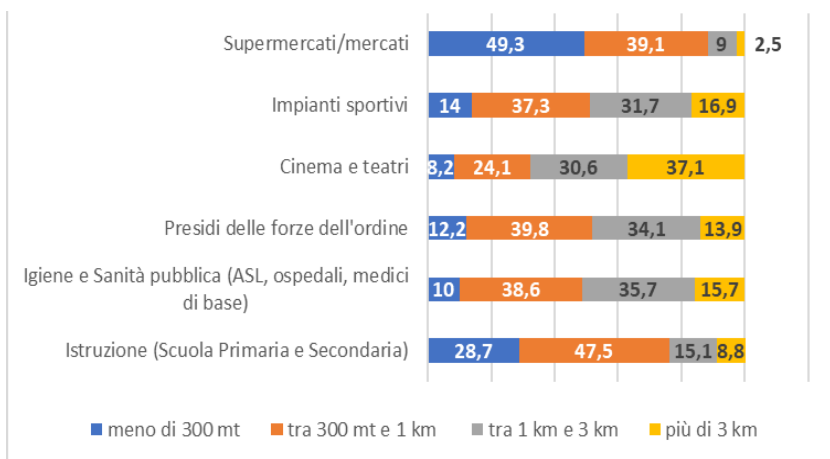


Figura 77. Quanto dista la tua abitazione dai seguenti servizi?

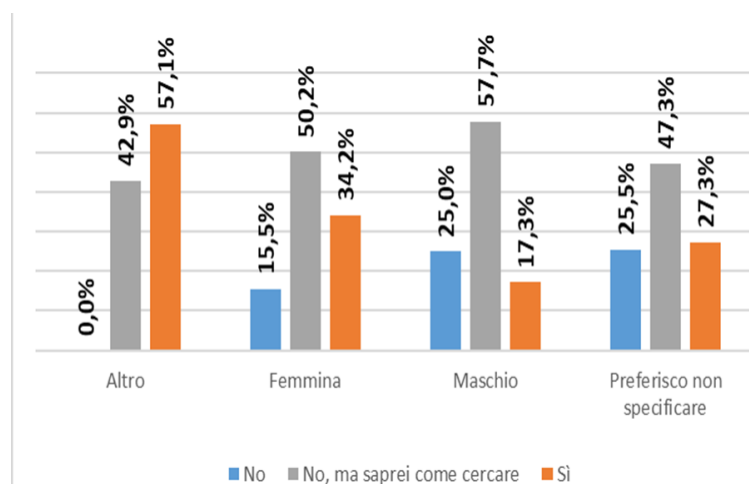


Figura 78. Se ne avessi bisogno, per te o per una persona a te vicina, sapresti a quale consultorio, centro antiviolenza o strutture affini rivolgerti nella tua zona? (per identità di genere)

Queste localizzazioni dei servizi inducono una fruizione degli spazi che presuppone spostamenti, spesso obbligatori e non facili in condizioni infrastrutturali imperfette, con peggioramento del livello di qualità della vita in città. Si tratta, infatti, di servizi spesso essenziali per la persona, come nel caso di consultori e Centri Antiviolenza, selezionati fra gli altri, perché connessi con uno dei temi oggetto di questa indagine. All'apposita domanda D4 sul grado di informazione circa la loro presenza nel territorio solo il 28,8% del campione ha risposto che saprebbe dove rivolgersi se avesse bisogno di questi servizi: quasi tre persone su quattro non sono nelle condizioni di individuare un centro

(18,7%) e, al massimo, saprebbe come cercare informazioni in merito(52,5%).

A conoscere questi Centri Antiviolenza sono soprattutto le persone con altra identità (57,1%) del loro campione e le donne (34,2%), mentre si dimezza il numero rispetto a queste ultime con gli uomini che possono contare sulla stessa informazione. Di converso, a non conoscere CAV e centri sono soprattutto gli uomini (25%) e le persone che hanno preferito non dichiarare la propria identità di genere. Questi servizi, però, sono (ri)conosciuti per la loro funzione sociale da tutte le categorie identificative di genere che per almeno una persona su due si dicono pronte a sapere cercare un CAV anche se non lo conoscono al momento.

Quest'ultimo dato contribuisce a **definire fruizione e partecipazione allo spazio urbano romano delle persone che hanno contribuito all'indagine**, così come poi complessivamente rappresentato dalla domanda D6 sul senso di appartenenza alla città: il 70,7% del campione sente di appartenere alla città, rispetto al 15% che la pensa diversamente e al 14,3% che non sa rispondere.

Se il **senso di appartenenza** si misura in una porzione più piccola dello spazio urbano, ossia quella del quartiere, le percentuali scendono, anche se non troppo: il 63,3% afferma di appartenere anche a questa dimensione territoriale, ma il 23,1% non prova questo sentimento e il 13,6% non risponde. Si potrebbe intendere questa differenza con il fatto che la città, anche per la dislocazione dei servizi e le potenzialità di movimento, venga vissuta spesso ben oltre i confini del proprio quartiere di residenza o di maggiore frequentazione.

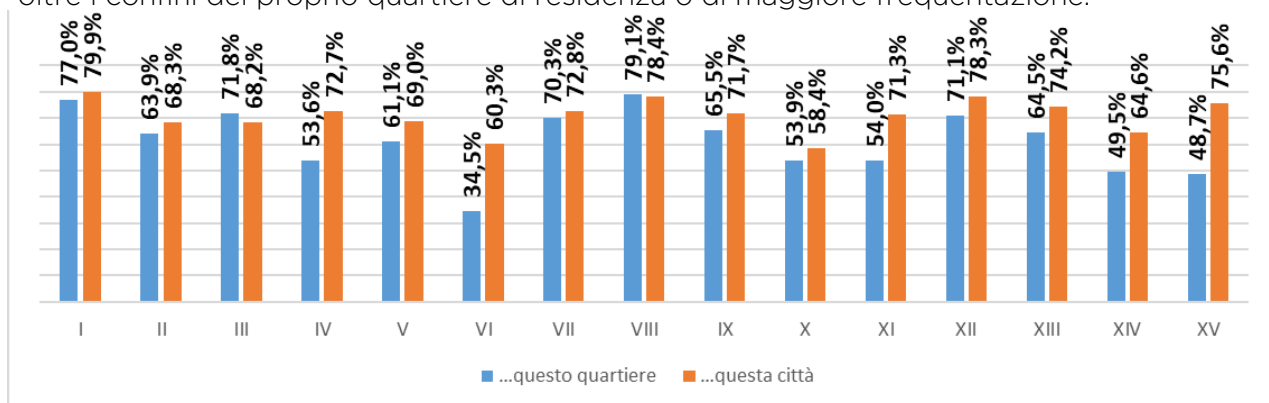
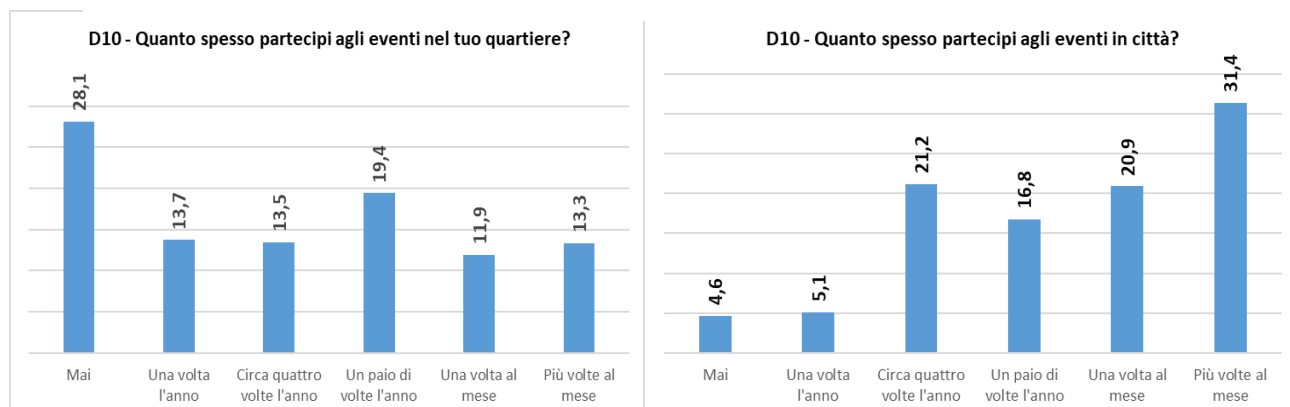


Figura 79. Senti di appartenere a ... (Per Municipio di residenza)

I dati sull'**articolazione territoriale del senso di appartenenza** possono fornire qualche informazione ulteriore. Si nota che il maggior senso di appartenenza alla città piuttosto che al quartiere è superiore in quei Municipi che, anche nel corso dell'indagine, hanno presentato maggiori criticità nella rappresentazione delle persone intervistate: Municipi come il IV, il VI, l'XI, il XIV e il XV vedono una differenza maggiore del grado di appartenenza dei propri residenti rispetto a quello che si prova verso la città nella quale, evidentemente, si trovano quei servizi e quella soddisfazione di bisogni, essenziali e non, cui il quartiere non sa rispondere.

Quest'ultimo dato si può anche verificare attraverso il quesito D10 dedicato alla **tipologia di partecipazione ad eventi organizzati nel proprio quartiere e nella città**.

Figure 80-81. Quanto spesso partecipi agli eventi nel tuo quartiere/nella città?

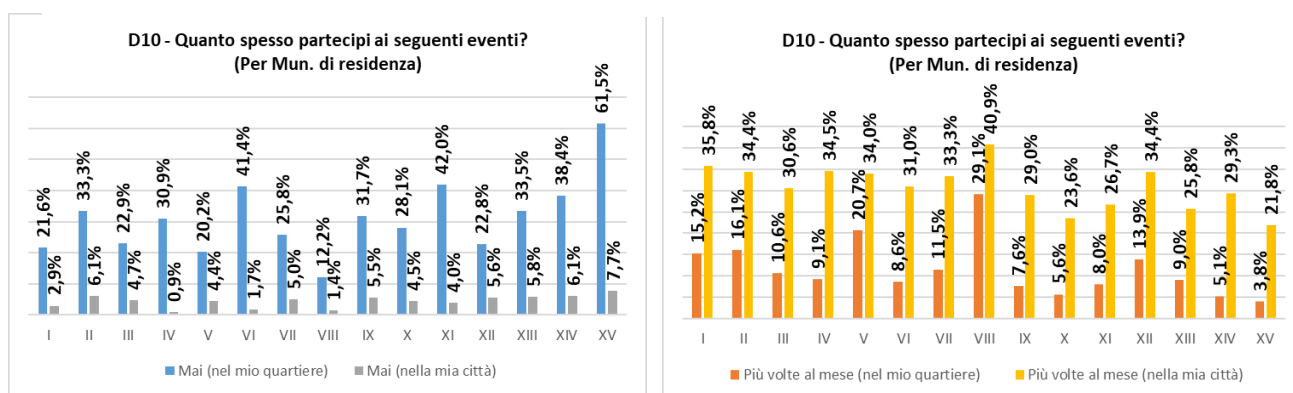




Gli eventi del quartiere sono decisamente meno frequentati se il 28,1% non vi partecipa mai e circa il 30% solo poche volte l'anno (una o quattro); al contrario, solo il 46% del campione non partecipa mai ad eventi in città e poco più del 25% qualche volta l'anno, visto che il 31,4% vi partecipa anche più volte al mese, cosa che accade per gli eventi municipali solo per il 13,3% del campione.

Nella rappresentazione territoriale di questo dato, si nota come siano soprattutto i Municipi dell'area centrale della città ad attrarre i residenti, certamente in virtù del fatto che queste aree ospitano spesso eventi di interesse anche per residenti di altri Municipi che, come i dati confermano, seguono poco gli eventi del loro quartiere e in misura maggiore appunto quelli in città. Se si comparano i dati di chi non frequenta eventi nel quartiere in Municipi centrali (I, II) con quelli in Municipi periferici (VI, XI, XIV, XV) si registrano differenze di più di 15 punti percentuali, mentre sono comparabili le percentuali del campione di residenti nei Municipi del Centro Storico e quelli dei Municipi più periferici sulla frequenza degli eventi nella città: a dimostrazione che le opportunità culturali, sportive e di svago non sono capillarmente distribuite nel territorio, favorendo una frequentazione a livello di quartiere solo in alcune aree della città.

Figure 82-83. *Quanto spesso partecipi agli eventi nel tuo quartiere/nella città?(per Municipio di residenza)*



Il quesito D12 testa questo elemento nello specifico di **luoghi culturali quali musei, cinema e teatri** chiedendo la frequenza di visita al campione. La frequenza mensile è decisamente alta dal momento che il 34,7% visita questi luoghi più volte al mese e il 31% almeno una volta al mese, mentre poche volte all'anno una persona su tre, lasciando al residuale 1,8% la quota di coloro che non visitano musei, cinema e teatri.

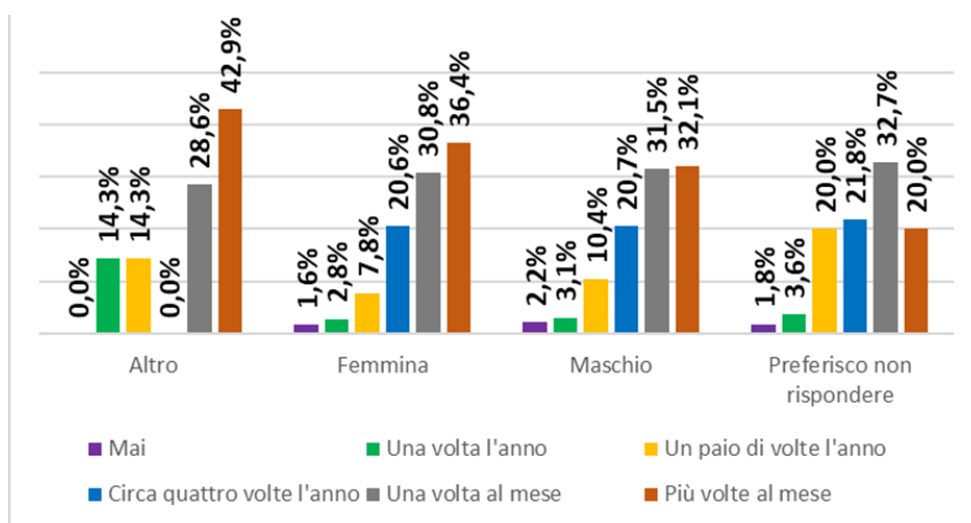


Figura 84. *Quanto spesso frequenti luoghi culturali quali musei, cinema, teatri in città? (per identità di genere)*

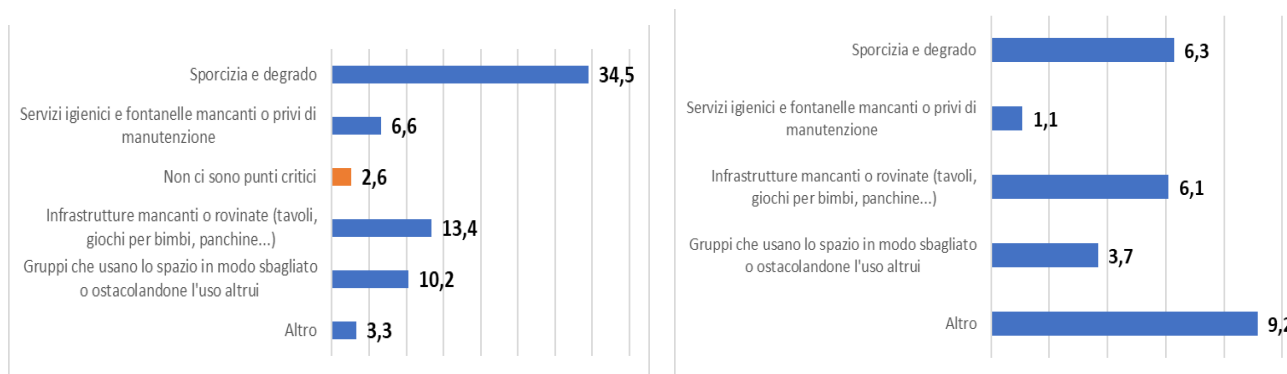
Sono soprattutto le donne e le persone con altra identità di **genere** a farlo più volte al mese con una percentuale che supera il 35%, mentre più limitata è la frequentazione degli uomini e delle persone che non dichiarano la loro identità di genere che sono più discontinui e praticano questa attività di rado nel corso dell'anno. Considerando chi afferma di avere una frequenza comunque mensile di questi luoghi, più di una

persona su due è donna o con identità altra mostrando interesse, attenzione ai luoghi della cultura, organizzazione dei tempi e fruizione degli spazi specifici e di quelli per spostarsi sottolineando che, nei precedenti quesiti, questi ultimi apparivano più insicuri e meno

accessibili proprio per donne e persone di altra identità di genere.

Passando a luoghi di aggregazione come piazze, parchi, panchine, bar, fermate metro nel proprio quartiere, la loro fruizione è abbastanza alta e pari al 70,6%, contro un 26,3% di non uso, che è comunque significativo perché dimostra come quasi una persona su quattro non viva pienamente spazi comuni del proprio quartiere oltre alla propria residenza.

Figure 85-86. Se frequenti i luoghi di aggregazione di cui sopra (bar, piazze, fermate metro, parchetti, panchine) quali pensi siano i loro punti critici? / Se non li frequenti, come mai?



Le due domande successive tendono ad approfondire **le criticità di questi spazi e i motivi della loro scarsa frequentazione**. Per i primi a prevalere sono soprattutto la sporcizia e il degrado dei luoghi (34,5%) che sono una condizione piuttosto presente in tutta la città. Solo per una parte del campione molto più contenuta (13,4) è un problema la carente manutenzione delle infrastrutture o, questa volta a carico degli altri utilizzatori dei luoghi, il loro errato uso che impedisce quello degli altri.

Le **motivazioni che non favoriscono la frequentazione dei luoghi di aggregazione del quartiere** per quella parte del campione che non ne fa uso (26,3%) sono gli stessi – sporcizia e degrado, mancata manutenzione, uso errato da parte degli altri utenti – di coloro che li usano rilevandone le criticità. In questo caso, però, come si evince soprattutto dalle precisazioni a definizione aperta nella modalità di risposta “altro”, sono la mancanza di tempo e un certo distacco dal territorio di residenza che fa trovare loro, quando ricercati, i luoghi di aggregazione in altre aree della città.

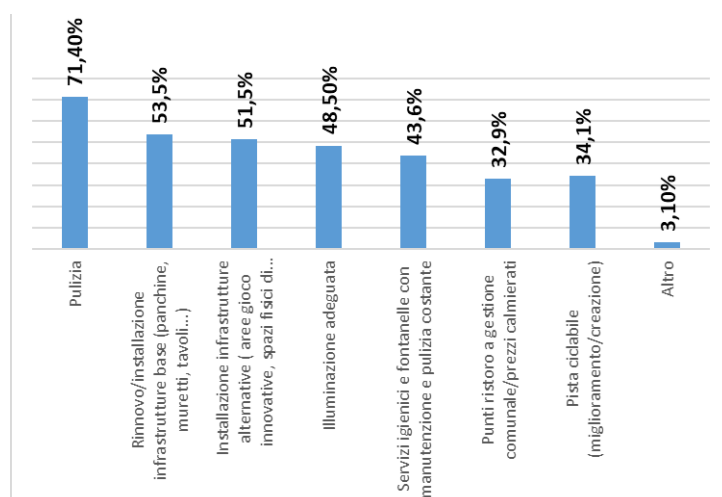


Figura 87. Cosa miglioreresti di questi spazi pubblici di incontro?

In fase propositiva per il miglioramento degli spazi di aggregazione del quartiere il quesito D16 ha raccolto le preferenze di risposta sulle principali azioni di intervento sulle criticità emerse: sono soprattutto la pulizia (71,4%), la manutenzione e nuova installazione delle strutture pubbliche (panchine, aree giochi ecc.) e l'illuminazione i servizi di base su cui investire per migliorare la qualità della fruizione di questi spazi, aggiungendo a queste proposte altre con un minor grado di condivisione come servizi igienici, piste ciclabili, fontanelle, punti ristoro. Quindi, ad essere sollecitata è l'amministrazione pubblica per la dotazione di beni e servizi che rendano gli spazi sempre più fruibili,

sebbene un ruolo debba essere svolto anche da chi usa questi luoghi nel rispetto della fruizione degli altri, elementi che non è emerso nettamente neanche nella risposta “altro”.



Certamente, per gran parte delle persone che hanno formato il campione (79,7%) nel proprio quartiere **manca ancora qualcosa utile a renderlo davvero fruibile** - 1 persona su 5 non si è espressa in questo senso con l'11,1% che crede non manchi nulla e il 9,2% che non risponde - e ciò soprattutto nei Municipi che già erano stati indicati per specifiche criticità, qui confermate, come i Municipi periferici, in cui più scarsa è la presenza e capillarità dei servizi pubblici (VI, IX, X, XI, XIV, XV).

Ancora una volta i Municipi dell'area centrale della città o che si sviluppano lungo direttrici servite dal trasporto pubblico e da reti commerciali e dei servizi pubblici (Municipi I, II, III, VII) risultano quelli in cui è più contenuta la denuncia della carenza di qualcosa. Si sottolinea, infatti, che in nessun Municipio la quota di coloro che chiedono qualcosa in più nel quartiere scende sotto il 71%, ma va anche sottolineato che nei Municipi meno virtuosi secondo questi dati, almeno 9 residenti su 10 chiedono un'innovazione.

Quando si chiede di **specificare cosa potrebbe essere portato di nuovo nel proprio quartiere** alla parte del campione che si esprime in questo senso, è interessante evidenziare che per il 43,7% sono i luoghi di cultura a mancare, insieme ad infrastrutture utili alla fruizione del territorio come marciapiedi, piste ciclabili e strade asfaltate e stazioni (35,8%). A seguire

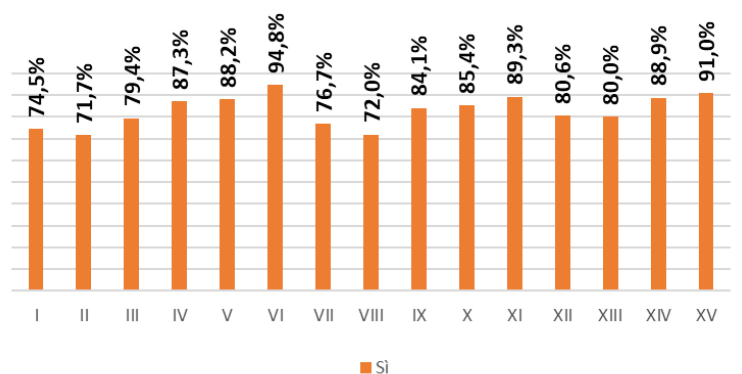


Figura 88. Pensi manchi qualcosa nel tuo quartiere? (Per Municipio di residenza)

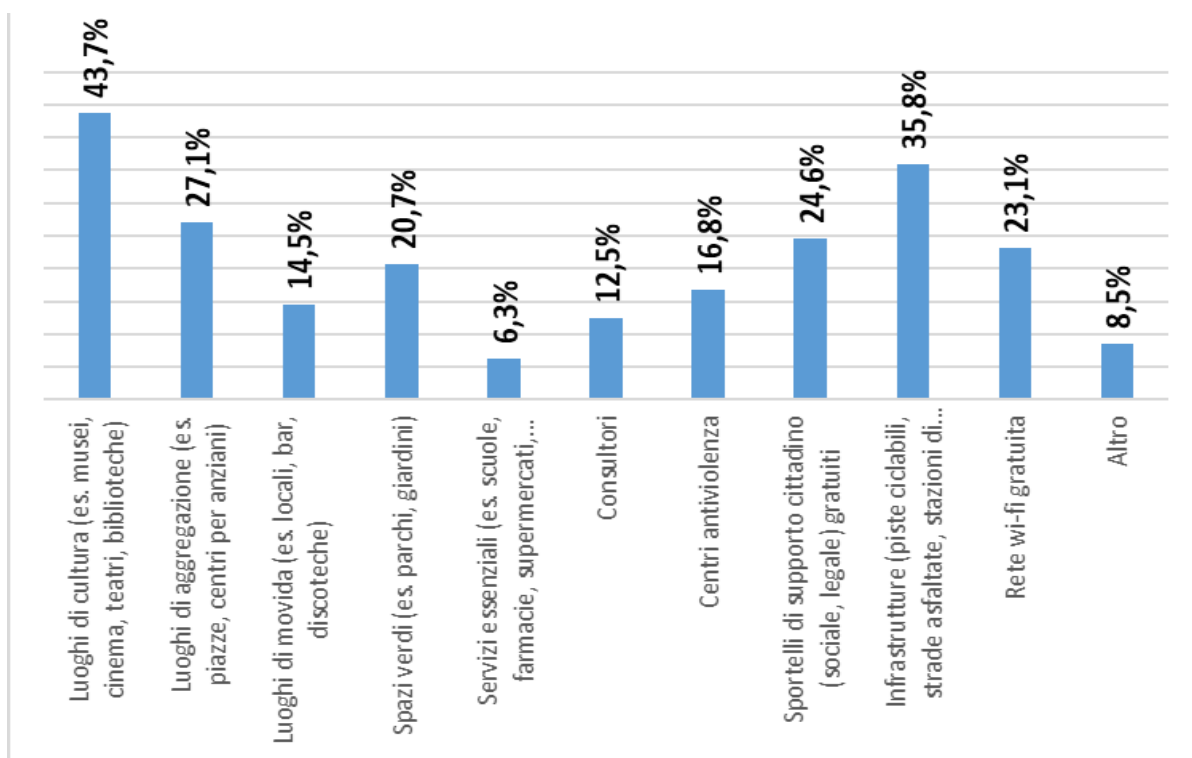


Figura 89. Se sì, che cosa?

anche i luoghi di aggregazione e i servizi a supporto della cittadinanza (24,6%) raccolgono un significativo numero di indicazioni che si contraggono per rete wi-fi, spazi verdi e consultori. Non che questi ultimi servizi o luoghi siano già presenti e forse nella formulazione della domanda con almeno tre preferenze da esprimere non è possibile rappresentare meglio queste necessità. Ma in qualche modo è possibile stratificare i bisogni di chi risiede nei quartieri e comprenderne le necessità, soprattutto andando a leggere quali siano comuni e quali specifiche nei singoli territori municipali.

In particolare, i **luoghi di cultura** che sono richiesti dalla più ampia fetta del campione lo

sono in Municipi meno dotati di centri capillarmente diffusi come il VI (72,4%) e l'XV (66,7%), ma anche il IV (62,7%) e l'XI (64%). Per le infrastrutture di servizi ci sono richieste da Municipi più periferici o di più recente urbanizzazione pubblica come il XV (59%) e il VI (51,7%) ma anche quelli nei quali si è meno investito negli ultimi decenni come il V (50,2%).

Tendenzialmente, sono sempre questi i **Municipi** in cui si registrano le percentuali più alte di richiesta rispetto anche agli altri servizi richiesti come i luoghi di aggregazione – 42,3% nel XV Municipio e 39,7% nel VI - Centri Antiviolenza – 26,9% nel XV Municipio e 27,6% nel VI Municipio. Ma è interessante notare come alcuni gap, fra i quartieri già dotati di servizi e quelli ancora in difficoltà, si riducono nel volume delle richieste attestato dal campione quando si parla di servizi come la rete wi-fi gratuita e i consultori e i Centri Antiviolenza. Servizi di cui coloro che fruiscono dei territori sottolineano l'importanza nella manifestazione dei propri bisogni che si affermerebbero cambiando l'assetto organizzativo della città con un ritmo cui la macchina amministrativa è sempre più chiamata ad adeguarsi.

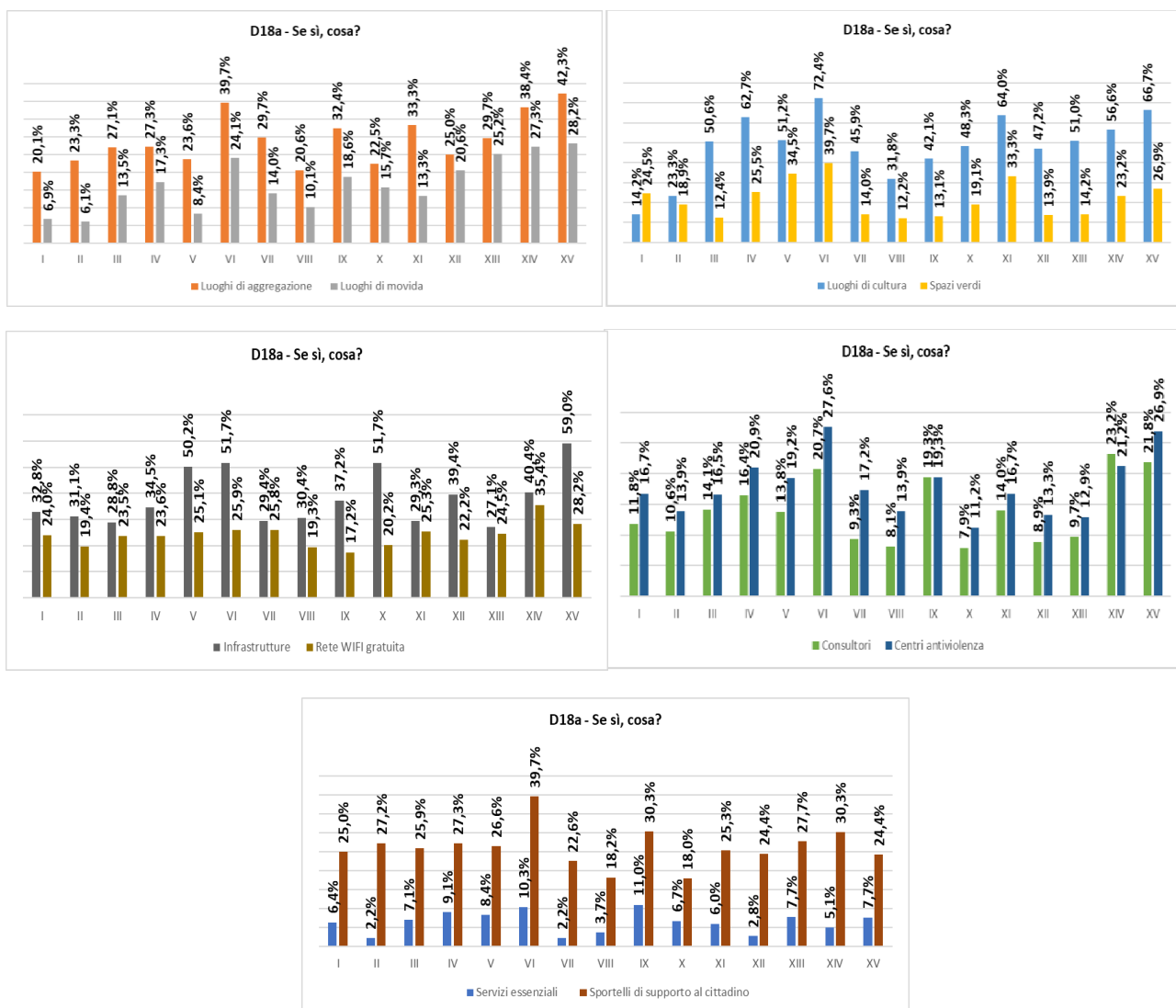


Figure 90 – 94. *Pensi manchi qualcosa nel tuo quartiere? (Per Municipio di residenza)*

## 5. Alcuni cenni conclusivi

I numerosi dati raccolti grazie a questa indagine esplorativa consentono di tracciare alcune linee attraverso le quali leggere con maggior efficacia i **cambiamenti che si stanno manifestando** nella conformazione degli spazi della città sollecitati dai sempre nuovi bisogni di chi ne fruisce. Il processo è, però, circolare e i cambiamenti nello spazio urbano a loro volta incidono sulla manifestazione delle necessità di chi lo vive.

Obiettivo principale della ricerca era **colmare una carenza di informazioni sulla città di Roma**. Gli uffici statistici nazionali e cittadini raccolgono in modo sistematico dati direttamente o attraverso altre rilevazioni sulla struttura fisica, demografica, culturale e digitale dello spazio urbano. Ma l'approccio proposto da questa ricerca ha teso a valorizzare quello del **genere** come il fattore chiave con cui leggere bisogni e aspettative nell'uso degli spazi urbani da parte delle persone che hanno costituito il campione. L'applicazione di un **approccio intersezionale** ha permesso di porre attenzione anche agli altri fattori identificativi delle persone che hanno partecipato all'indagine, in particolare l'età e la residenza, per mostrare come negli specifici spazi della città questi fattori si trasformano e modificano reciprocamente. Questa lettura consente di disegnare lo spazio urbano come una **rete di relazione attorno a nodi centrali** quali possono essere quelli in cui sono localizzati servizi pubblici importanti o luoghi di riferimento come la residenza, dando un valore specifico alle reti che li collegano, alla loro densità, accessibilità ed efficacia.

La specifica rappresentazione ottenuta in risposta al primo obiettivo ha consentito di rispondere anche al secondo obiettivo generale, cioè la **definizione di possibili *policies* e misure di intervento** sulle criticità mostrate dagli spazi urbani per consentirne la migliore fruizione da chiunque se ne voglia servire, proprio a prescindere dai fattori identificativi con cui si sono lette e interpretate le risposte fornite. Questi fattori, infatti, devono costituire variabili utili alla raccolta, elaborazione e lettura dei dati e non differenziare l'uso degli spazi urbani. In questo modo è possibile approntare misure di equità – a ciascuna persona ciò che serve – per assicurare una condivisa fruizione degli spazi della città.

In tal senso, il quadro generale ottenuto con l'indagine ha consentito di **rispondere anche agli obiettivi specifici della ricerca** che partivano dall'assunto che le donne residenti, users, turiste ecc. fossero svantaggiate nell'uso degli spazi della città perché insicuri, pericolosi, strutturalmente carenti, esclusivi a loro sfavore, nonfunzionali.

In linee generali queste ipotesi hanno trovato un positivo riscontro nei risultati della ricerca per tutte e **quattro le aree tematiche esplorate**:

- spostamenti nella città di giorno e di notte
- percezione di (in)sicurezza in città
- gli spazi urbani dal tramonto all'alba
- senso di appartenenza alla città e al quartiere e aspettative di miglioramento

La **fruizione in termini di spostamento e uso dei servizi nella città** è decisamente più impegnativa per **le donne rispetto agli uomini**, ma, accanto a loro si manifestano puntualmente bisogni e aspettative analoghe di quella parte del campione che è stata intercettata con un'identità di genere altra rispetto a quelle binarie: le difficoltà a spostarsi nella città di giorno, amplificate di notte, alimentano una percezione di insicurezza che arriva ad essere inibente le attività di donne e di persone con altra identità a Roma. Ciò avviene in modo evidente per le attività non obbligatorie, come quelle conviviali e culturali, a cui queste due parti del campione sono maggiormente dedite. Pericoli e rischi individuati nella fruizione degli spazi nelle ore notturne diversificano visibilmente il campione a seconda del fattore di genere e incidono sul senso di appartenenza, oltre che sulle aspettative rispetto allo spazio complessivo della città e, in modo particolare, su quello più familiare del quartiere.

In uno spazio così **ampio e differenziato da punto di vista morfologico, economico e culturale** un altro fattore significativo si è rivelato essere proprio l'articolazione municipale attraverso la quale è possibile leggere il peso specifico di elementi come la centralità/perifericità, la dotazione di linee di trasporto pubblico e ferroviario funzionali ed efficaci, la presenza/capillarità di servizi di supporto al cittadino (CAF, consultori, Centri Antiviolenza) e di luoghi di cultura, la diffusione della rete wi-fi, la presenza di infrastrutture per la cittadinanza (aree verdi, parchi gioco), ma anche il decoro urbano.

Si sono così individuate aree più favorite di altre, specie rispetto alla vicinanza ai luoghi in cui c'è una maggiore concentrazione di beni, prestazioni e servizi per una migliore qualità della vita della cittadinanza, generalmente il centro e tutte quelle direttrici, spesso viarie e ferroviarie, lungo le quali, anche a distanza dal centro, si sviluppa una vita urbana di buona qualità. Molto c'è ancora da fare in aree per lo più periferiche e poco servite da collegamenti, servizi e una capillare sorveglianza per favorire gli spostamenti in sicurezza anche nelle ore notturne.

In conclusione, **la differenziazione dei territori e delle persone** che li vivono emerge da questa indagine che ha miratamente inteso evidenziarle per avanzare un nuovo approccio analitico di dati come questi: valorizzare quelle diversità che, ancora oggi, costituiscono invece una criticità e vengono utilizzate per escludere fasce crescenti di persone dal vivere in qualità la città.