

MANUALE

LINEE GUIDA PER PROGETTI INCLUSIVI DAL PUNTO DI VISTA DI GENERE

PROGETTO
“GENDER GAP REDUCTION IN URBAN
PROJECTS IN BOLOGNA (ITALY)”

AVVISO LEGALE

Manuale: Linee guida per progetti Inclusivi dal punto di vista di genere

Progetto "GENDER GAP REDUCTION IN URBAN PROJECTS IN BOLOGNA (ITALY)"

Questo documento è stato realizzato con il supporto dell'Unione Europea. Il presente Rapporto non rappresenta il punto di vista della Banca europea per gli investimenti (BEI), della Commissione europea (CE) o di altre istituzioni e organi dell'Unione europea (UE). Tutte le opinioni espresse nel presente documento, compresa l'interpretazione di normative e regolamenti, sono degli autori e non corrispondono alle opinioni della BEI, della Commissione europea o di altre istituzioni e organi dell'UE. Le opinioni espresse nel presente documento possono differire da quelle espresse in altri documenti, compresi documenti di ricerca simili, pubblicati dalla BEI, dalla CE o da altre istituzioni e organi dell'UE. I contenuti del presente Rapporto, comprese le opinioni espresse, sono aggiornati alla data di pubblicazione sopra indicata e possono cambiare senza preavviso. La BEI, la CE o le altre istituzioni e organi dell'UE non rilasciano o rilasceranno alcuna dichiarazione o garanzia, esplicita o implicita, e non si assumono alcuna responsabilità in merito all'accuratezza o alla completezza delle informazioni contenute nel presente documento, e tali responsabilità sono espressamente declinate. Nulla di quanto contenuto nella presente Relazione costituisce consulenza in materia di investimenti, legale o fiscale, né può essere interpretato come tale. Prima di intraprendere qualsiasi azione basata sul presente Rapporto, è necessario richiedere una consulenza professionale specifica. La riproduzione, la pubblicazione e la ristampa sono soggette all'autorizzazione scritta degli autori. Questo documento è stato prodotto con il supporto di un consorzio guidato da OCA GLOBAL Consulting and Technical Advisory Services S.L.U. (OCA GLOBAL) e in collaborazione con l'Istituto per la Ricerca Sociale Soc. Coop. (IRS) e la Fondazione Giacomo Brodolini s.r.l. SB (FGB)

Proprietario

Banca europea per gli investimenti (BEI)

Coordinamento del progetto

Divisione Sviluppo Urbano (URBDEV), Banca europea per gli investimenti

Area Programmazione e Statistica, Comune di Bologna

OCA Global Consulting and Technical Advisory Services S.L.U., leader del Consorzio

Autore

Zaida Muxí- Esperta internazionale di urbanistica e genere, Assistenza tecnica

Chiara Belingardi - Esperta nazionale di urbanistica e genere, Assistenza tecnica

Flavia Pesce - Esperta di politiche di genere, Assistenza tecnica

Design grafico

Dipartimento Marketing, OCA Global Consulting and Technical Advisory Services S.L.U.

1. Introduzione **04.**

1.1 Integrare la prospettiva di genere nella progettazione urbana **05.**

1.2. Perché applicare la prospettiva di genere all'urbanistica? **15.**

2. Obiettivi del manuale **08.**

3. Indicatori di qualità urbana con prospettiva di genere **09.**

4. Criteri di genere applicati agli ambiti di lavoro **11.**

4.1. Sviluppo e rigenerazione urbana **11.**

4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze **15.**

4.3. Mobilità sostenibile: la rete ciclabile **20.**

4.4. Edifici scolastici **25.**

Conclusioni **31.**

Glossario **15.**

Note **34.**

Riferimenti **35.**

Checklist **36.**

1. introduzione



A chi è rivolto ?

Questo manuale è rivolto ai tecnici specializzati che lavorano nel campo della progettazione dello spazio urbano, con particolare attenzione alle tre aree tematiche: spazio pubblico, mobilità ed edifici scolastici. Il documento raccoglie una serie di domande e principi progettuali utili ad indirizzare la progettazione dello spazio urbano integrando la prospettiva di genere. Alla fine di ogni capitolo sono presenti domande di verifica che possono essere utilizzate in varie fasi del progetto. Le risposte ad alcune domande sono reperibili attraverso l'uso di dati geolocalizzati. Visto che la prospettiva di genere valorizza l'esperienza urbana, alcune di queste domande possono essere utilizzate durante i processi partecipativi. Le indicazioni contenute nel manuale rappresentano un ottimo a cui tendere, che deve essere adattato a un contesto in cui si progetta. L'obiettivo a cui si punta rimane quello di una città inclusiva, che dia la priorità alla vita quotidiana.

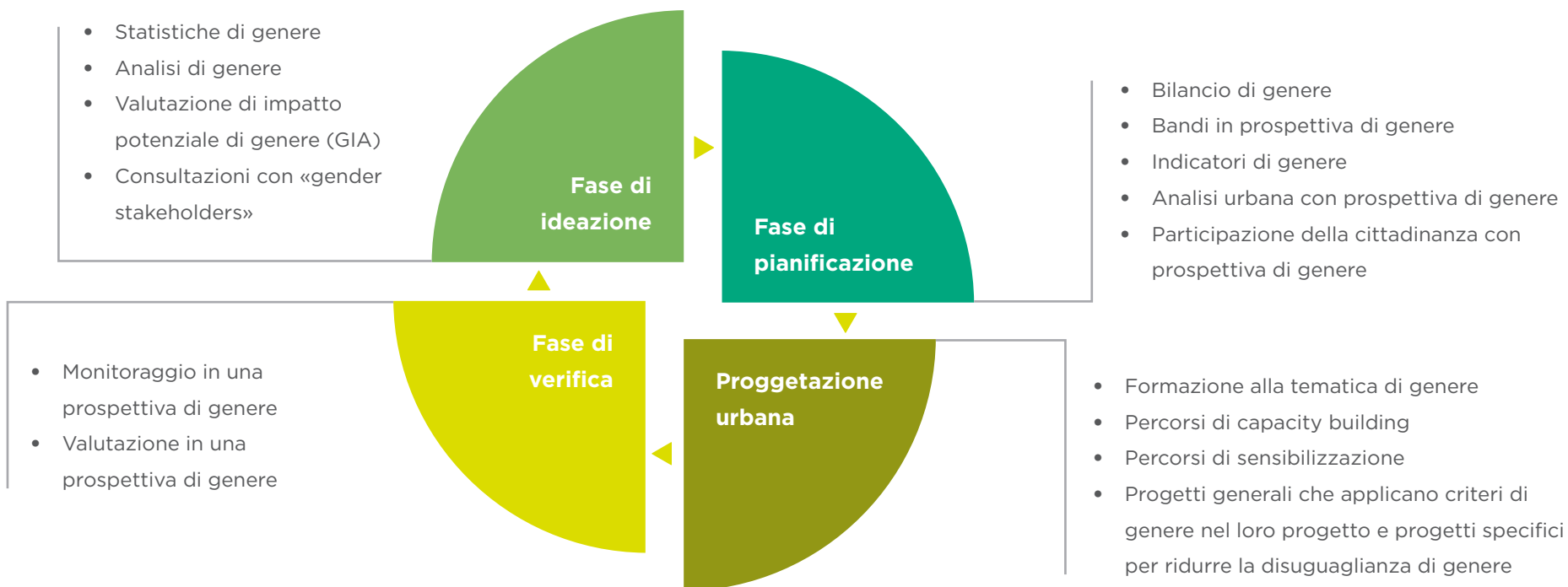


Grafico 1: Approccio ciclico del mainstreaming di genere applicato alla pianificazione e alla gestione della città

1.1. Integrare la prospettiva di genere nella progettazione urbana

Gli spazi urbani sono stati storicamente progettati secondo un approccio considerato “neutro” e “falsamente universale”, ma i cittadini che li abitano non sono tali: hanno generi, età, corpi, esigenze, diverse. E’ per questo che negli ultimi trent’anni si è andata sempre più affermando l’urbanistica di genere come disciplina che si propone di pianificare le città a partire da un punto di vista più ampio di quello tradizionale, capace di includere le differenze e contribuendo a migliorare la vita quotidiana di quei soggetti che la pianificazione urbana ha storicamente omesso.

L’urbanistica di genere intende implementare il più generale approccio del **mainstreaming di genere*** nel campo della costruzione degli spazi pubblici e del funzionamento della città.

L’approccio del mainstreaming di genere - introdotto per la prima volta nella Conferenza mondiale sulle donne di Nairobi nel 1985 - prevede “la (ri)organizzazione, miglioramento, sviluppo e valutazione dei processi politici, in modo che una prospettiva di uguaglianza di genere sia incorporata in tutte le politiche a tutti i livelli e in tutte le fasi, dagli attori normalmente coinvolti nel processo decisionale” (Consiglio d’Europa, 1998). Nel fare ciò riconosce come l’elemento del genere costituisca uno dei fattori fondamentali di organizzazione a livello sociale ed influenzi la vita delle persone dal momento della nascita, presupponendo il riconoscimento dell’identità maschile e femminile e il fatto che nella vita degli uomini e delle donne vi sono differenze in termini di esigenze, esperienze e priorità. La valorizzazione di queste differenze passa per la promozione della partecipazione paritaria di donne e uomini a tutti i livelli della società e svolge un ruolo essenziale nel garantire sviluppo e democrazia.

***Il gender mainstreaming (o mainstreaming di genere)** è un approccio strategico alle politiche che si pone l’obiettivo del raggiungimento dell’uguaglianza di opportunità tra donne e uomini in ogni ambito della società e che prevede l’integrazione di una prospettiva di genere nell’attività di realizzazione delle politiche: dal processo di elaborazione, all’attuazione, includendo anche la stesura delle norme, le decisioni di spesa, la valutazione e il monitoraggio.

<https://www.ingenero.it/articoli/se-diciamo-gender-mainstreaming>



1.2. Perché applicare la prospettiva di genere all'urbanistica?

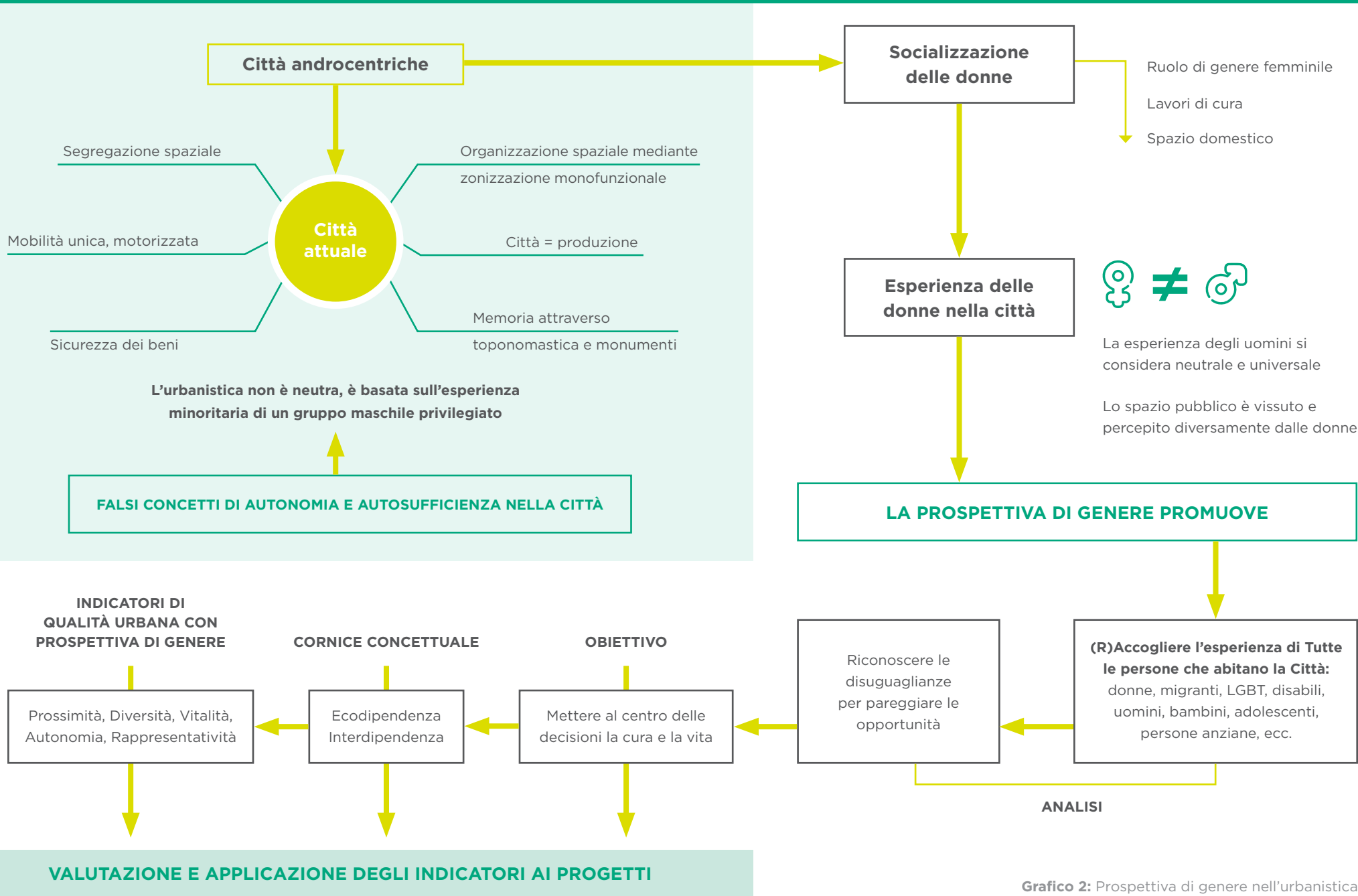


Grafico 2: Prospettiva di genere nell'urbanistica



* **Il concetto di prossimità** o vicinanza è un concetto semplice, ma se osserviamo le città in cui viviamo oggi capiamo che non è così. Nel XX secolo, infatti, gli spazi urbani sono stati progettati attraverso i piani di “zonizzazione”: per evitare la vicinanza delle abitazioni alle zone industriali e alle grandi fabbriche, si separavano i quartieri residenziali da quelli lavorativi, dando vita così alla città dei flussi e dei grandi spostamenti. Ma oggi le esigenze sono ben diverse rispetto ai secoli scorsi e se prima la sfida degli urbanisti era come raggiungere punti lontani nel minor tempo possibile, oggi si tratta di capire come avvicinare questi stessi punti in modo da ridurre la necessità di muoversi.

****Il concetto della cura** in ambito urbano vuol dire riconoscere che “tutte le persone sono esseri viventi vulnerabili e interdipendenti [...]”. Quando si parla di “cura” ci si riferisce all’insieme dei compiti che producono beni e servizi necessari per la rigenerazione quotidiana del benessere finiscono ed emotivo delle persone, e che si producono normalmente in circuiti intimi e nella cornice domestica. Tutte le persone necessitano di cura durante tutto il corso della vita, di tipo e intensità differente [...] E’ necessario pensare alla necessità di cura non come a situazioni eccezionali, ma come caratteristica insita nella natura umana, per cui tutte e tutti abbiamo il diritto, ma anche il dovere, di ricevere e fornire cure.^[1]

Applicato alla urbanistica e progettazione dei lavori pubblici, l’approccio del mainstreaming di genere permette di concepire lo spazio urbano in modo flessibile, con la capacità di rispondere ai bisogni e alle rappresentazioni socio-spaziali della diversità dei soggetti che la abitano, rendendo effettivo il loro diritto alla piena fruizione della città. Si tratta, quindi, di pianificare a partire dalla complessità e dalla diversità, dando priorità alle questioni sociali e della vita quotidiana e tenendo in conto in maniera equa sia le esigenze legate alla sfera riproduttiva che quelle legate alla sfera produttiva. Osservare la vita quotidiana delle donne, per il lavoro di cura che svolgono, permette, inoltre, di individuare dal punto di vista intersezionale i bambini, gli anziani, i disabili e tutta una serie di categorie che storicamente sono state lasciate ai margini della pianificazione.

L’obiettivo è dunque costruire città accessibili, caratterizzate dal **concetto di prossimità***, da una varietà di usi dello spazio, con percorsi accessibili e sicuri: un’urbanistica attenta ai dettagli che incorpora il **concetto di cura**** nella progettazione. Una città così costruita permette una maggiore autonomia e sicurezza da parte di tutte le persone che la abitano fornendo contemporaneamente una maggiore equità di accesso e fruizione dello spazio pubblico e dei servizi in esso inseriti.



2. Obiettivi del manuale

In linea con l'approccio sopra delineato, questo manuale parte dal presupposto che nessuna iniziativa di programmazione e progettazione possa considerarsi neutra rispetto al genere. Esso intende, quindi, mostrare come sia possibile integrare la dimensione di genere nella riflessione sulla città in modo da fornire, a decisori e tecnici, strumenti utili a formulare politiche che possano organizzare gli spazi puntando al benessere di tutti, cittadine e cittadini. Attraverso il disegno degli spazi pubblici la città dev'essere in grado di garantire uguali opportunità a tutti i cittadini, con il fine di prevenire, ridurre ed eliminare le disuguaglianze, che possono avere ripercussioni sulla vita della popolazione, e in particolare su quei gruppi sociali ritenuti vulnerabili, i quali sperimentano quotidianamente una restrizione delle proprie opportunità e diritti nello spazio urbano.

Il manuale si caratterizza come uno strumento di supporto per l'Amministrazione per introdurre la prospettiva di genere con riferimento alla progettazione degli spazi urbani e degli edifici della città. In particolare il manuale intende

fornire supporto all'applicazione dei criteri di genere in un ambito generale di riferimento (**4.1.Sviluppo e rigenerazione urbana**) e in tre ambiti di progettazione (**4.2.Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze; 4.3.Mobilità sostenibile: la rete ciclabile; 4.4.Edifici scolastici**). La prima sezione "Sviluppo e rigenerazione urbana" fornisce supporto per la comprensione del contesto urbano in cui i progetti si inseriscono. Questa operazione è necessaria per l'applicazione della prospettiva di genere alla progettazione dello spazio urbano, che assume una visione non settoriale dei diversi ambiti di progetto.

Per ognuno di questi ambiti viene illustrato come includere misure progettuali che possano migliorare la qualità della vita delle donne per quanto riguarda l'accesso e l'uso delle infrastrutture e dei servizi pubblici.

Indicatori di qualità urbana con prospettiva di genere utili a questo scopo sono: diversità, prossimità, sicurezza-comfort, autonomia-accessibilità.

3. Indicatori di qualità urbana con prospettiva di genere



Prossimità

Con prossimità si intende la possibilità per le persone che abitano in un quartiere di trovare servizi e attività e opportunità a breve distanza dalla propria abitazione o comunque dislocati in aree semplici da raggiungere soprattutto attraverso la rete dei mezzi pubblici e di mobilità dolce. La prossimità è una misura legata alle capacità di chi percorre le strade e alle condizioni fisiche dei percorsi, per cui un luogo vicino, ma raggiungibile solo attraverso un percorso accidentato, risulterà meno “prossimo” o addirittura irraggiungibile per determinate categorie di persone.



Diversità

La diversità è definita dal mix di usi, attività e spazi che rispondono alla varietà delle esigenze quotidiane. È importante garantire la possibilità di svolgere attività di diversa natura in un ambito di prossimità o di quartiere per aumentare la possibilità di dedicarsi a attività appartenenti a diverse sfere (riproduttiva, produttiva, socio-comunitaria e personale). La diversità riguarda anche le opzioni di mobilità e di spostamento, la vivacità delle strade e degli spazi pubblici, la possibilità di incontri e relazioni nonché la presenza di attività, usi e persone diverse in orari diversi. Il progetto urbano si orienta sempre più verso un modello di città inclusiva e partecipata, dove gli spazi sono ripensati in base alle esigenze degli utenti e ai principi dello sviluppo sostenibile, al fine di migliorare la qualità della vita. Per tale approccio progettuale è necessaria una spiccata sensibilità, che è propria della cultura della progettazione con prospettiva di genere.



Sicurezza - Comfort

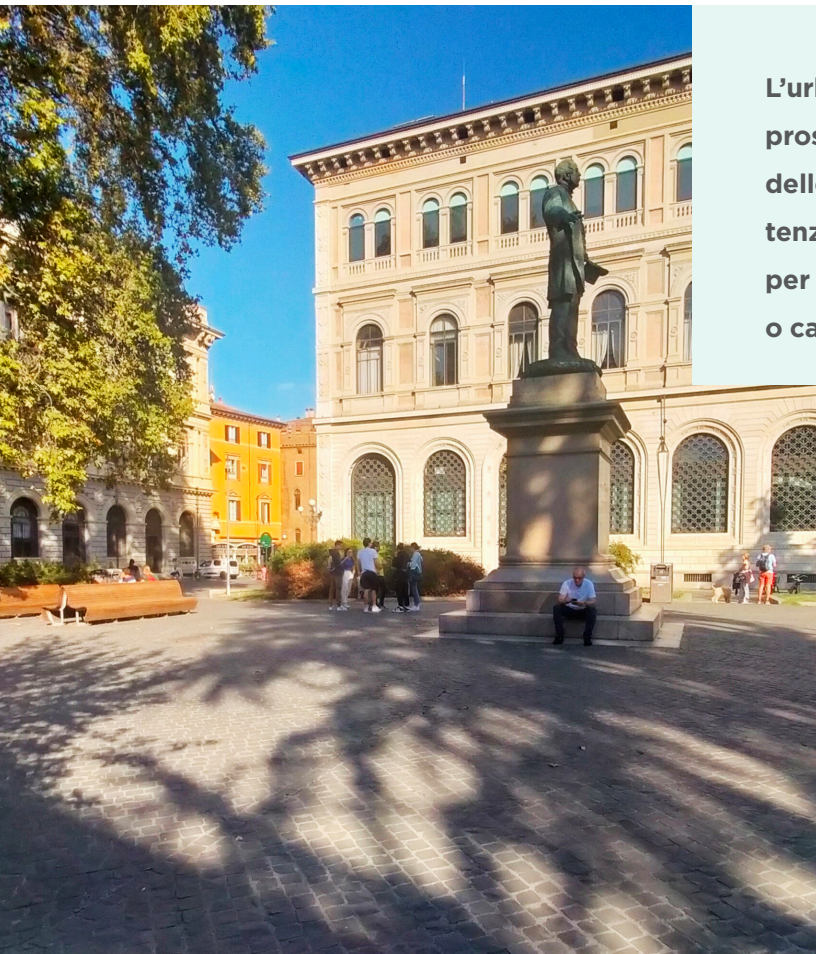
La percezione di sicurezza delle donne è un fattore chiave per la libertà e il benessere nell'uso della città. È possibile individuare alcuni elementi in grado di trasmettere questa sensazione e dunque aumentare il comfort nello spazio pubblico per a tutte le persone. Questi elementi riguardano l'illuminazione, l'ampiezza della visuale e la possibilità di leggere lo spazio da qualsiasi punto, la manutenzione e la cura dei percorsi pedonali ecc.

Per individuare i luoghi percepiti come “poco sicuri” o gli elementi “pericolosi” uno degli strumenti più utile è costituito dalle passeggiate esplorative (percorsi con le donne che abitano nel quartiere o che lo frequentano per segnalare i luoghi insicuri a partire dalla loro esperienza).



Autonomia - Accessibilità facilità

Lo spazio urbano può essere abilitante o ostacolante rispetto all'autonomia di movimento di diverse categorie di abitanti: persone anziane, che hanno necessità di percorsi piani e senza ostacoli e di luoghi di sosta; bambini e bambine che hanno bisogno di percorsi ben disegnati e di una chiara separazione con le automobili, oltre ad attraversamenti sicuri; persone diversamente abili che necessitano di dispositivi per lo spostamento in autonomia. L'autonomia di movimento di queste categorie di persone facilita il lavoro di cura e riproduzione di cui sono più spesso oberate le donne.



Mix di usi, attività e spazi che rispondono alla varietà delle esigenze quotidiane.

Piazza Minghetti (BO) ▲

Area di accesso alla Scuola dell'Infanzia Futura via Tintoretto (BO) ►

L'urbanistica e la progettazione dello spazio con prospettiva di genere tiene conto delle esigenze delle persone di tutte le età e capacità, con un'attenzione particolare per la cura e di conseguenza per le persone più dipendenti per questioni di età o capacità.

L'urbanistica e la progettazione dello spazio con prospettiva di genere mette al centro della pianificazione e della progettazione urbana la vita quotidiana e la diversità delle attività e delle persone.

Mercato Francesco Albani (BO) ►



4. Criteri di genere applicati agli ambiti di lavoro



4.1. Sviluppo e rigenerazione urbana

L'insieme delle attività e dei servizi che servono per il sostegno alla vita quotidiana e ai compiti di cura devono essere strutturata come una rete, i cui nodi (i servizi e le attività) sono connessi sia dal punto di vista fisico, sia funzionale. Questa rete devono avere una dimensione di quartiere e devono essere strutturata tenendo presente che le necessità delle persone variano in funzione del genere, dell'età e delle condizioni fisiche e socioeconomiche.

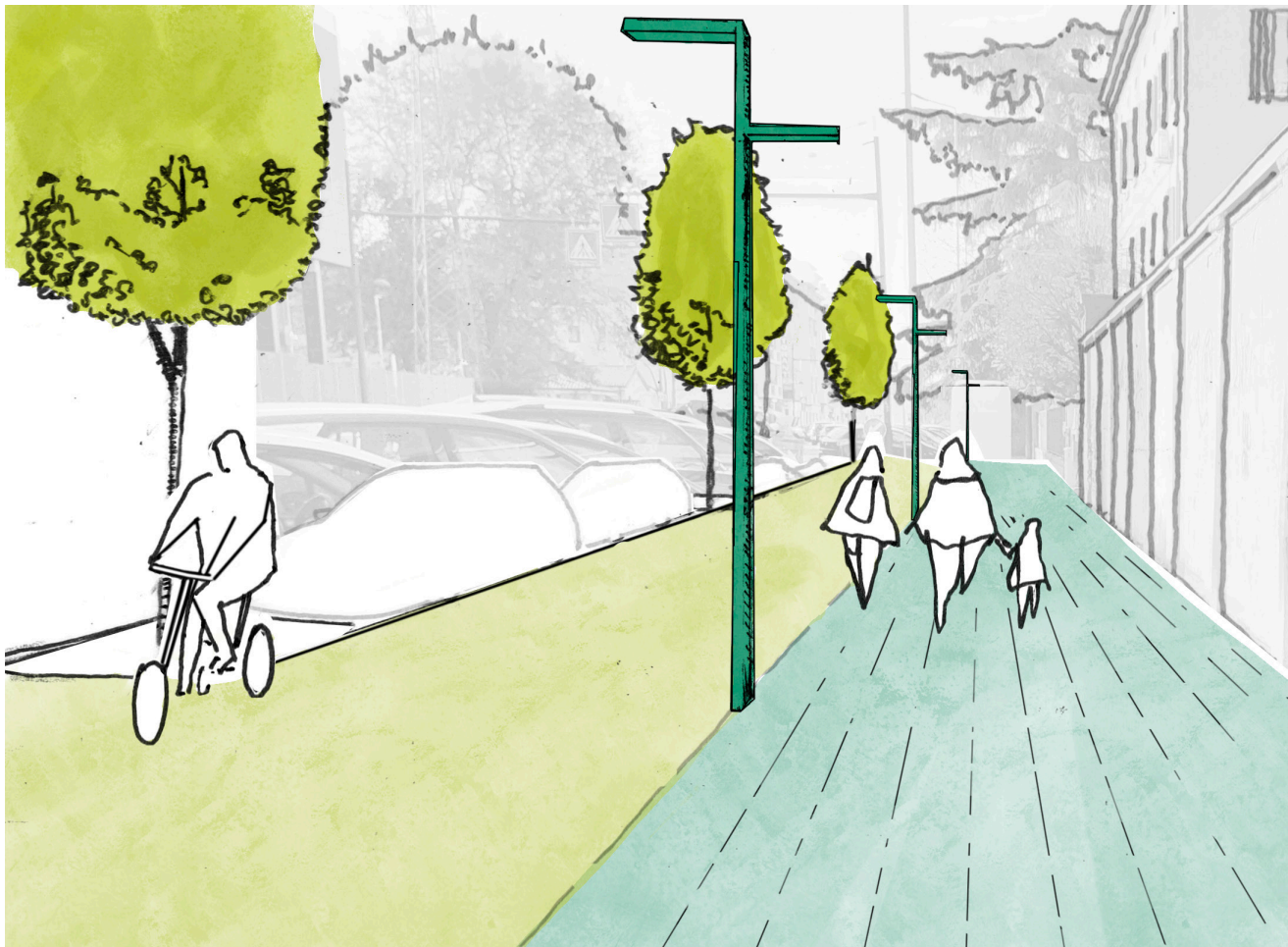
Attraverso i percorsi pedonali, strade e piazze, lo spazio pubblico crea le precondizioni per un buon uso delle risorse urbane nei quartieri. Migliorare la mobilità pedonale è essenziale per aumentare e distribuire equamente le opportunità di accesso ai servizi e alla vita urbana in generale. Nei quartieri devono dunque essere presenti spazi e servizi pubblici in quantità sufficiente e con caratteristi-

che tali da soddisfare i quattro concetti operativi legati all'urbanistica di genere: diversità, prossimità, sicurezza e comfort, autonomia e accessibilità. L'urbanistica di genere si poggia sul rispetto e il sostegno alla vita quotidiana delle persone: donne e uomini, di qualsiasi età e condizione. Lo sguardo in questo caso è alla scala del quartiere in cui il progetto (per es. scuola, spazio pubblico, servizio...) si colloca, con lo scopo di capire come si inserisce nell'ambiente urbano e valutare quali caratteristiche deve avere per eventualmente equilibrare carenze di spazi, attrezzature o servizi, o se invece si inserisce in una rete già consolidata.

Questa sezione, per quanto generale, può anche essere utile al momento di lavorare alla pianificazione di un quartiere o di una parte di città, sia ex novo, sia per un progetto di miglioramento o rigenerazione urbana.

NOTE

Questa sezione fornisce supporto per la comprensione del contesto urbano in cui i progetti si inseriscono. Questa operazione è necessaria per l'applicazione della prospettiva di genere all'urbanistica, che assume una visione non settoriale dei diversi ambiti di progetto.



Quando si pone l'attenzione sulla vita quotidiana, una strada senza marciapiede e con i parcheggi a lisca di pesce si trasforma in una strada dotata di un un ampio spazio per i pedoni, una pista ciclabile separata, illuminazione e alberi.

Foto: Via Paolo Bovi Campeggi (BO)

Principi progettuali generali

- La struttura della città deve garantire la presenza di risorse per il sostegno alla vita quotidiana (es. negozi, servizi pubblici essenziali, servizi culturali, spazi pubblici, ecc.) secondo una logica della prossimità o “Città dei 15 minuti”^[2].
- Gli orari di apertura delle diverse attività (negozi, servizi, biblioteche e spazi culturali) devono permettere la conciliazione del lavoro produttivo con il lavoro di cura e gli altri aspetti della vita^[3] anche attraverso la metodologia del Piano dei Tempi e degli Orari^[4].
- I servizi e gli spazi pubblici devono rispondere alle esigenze delle diverse fasce di età, abilità, esigenze culturali e condizioni sociali per garantirne un uso costante durante le diverse ore della giornata e della sera. La presenza costante di persone, sia in sosta, sia di passaggio, crea senso di sicurezza e di accoglienza negli spazi pubblici. In sede di progettazione è dunque utile farsi domande rispetto alle esigenze di questi diversi gruppi di abitanti, ricorrendo a osservazioni, interviste, processi partecipativi rivolti a target specifici e **sensibili al genere***.
- I servizi e gli spazi della vita quotidiana devono essere accessibili e facilmente raggiungibili. La vita quotidiana alla scala del quartiere deve appoggiarsi su una rete di percorsi pedonali o ciclabili facili e sicuri e sulla rete del trasporto pubblico. Questa rete deve sostenere l'autonomia di movimento delle persone dipendenti: bambini/e e persone anziane, persone con diverse abilità fisiche o cognitive. Particolare attenzione sarà dunque da riservare all'ampiezza dei marciapiedi e alla sicurezza degli

attraversamenti, alla presenza di ostacoli, alla manutenzione, all'illuminazione, alla presenza di dispositivi di supporto.

- I bagni pubblici e accessibili sono un importante dispositivo di autonomia.
- La sensazione di sicurezza negli spazi pubblici è data dalla presenza di numerose persone e attività e dalla presenza di negozi ed edifici con vetrine, finestre e accessi diretti su strada. Questi elementi garantiscono una sorveglianza informale dello spazio e possono rivelarsi utili per la risposta a diversi bisogni o emergenze^[5].

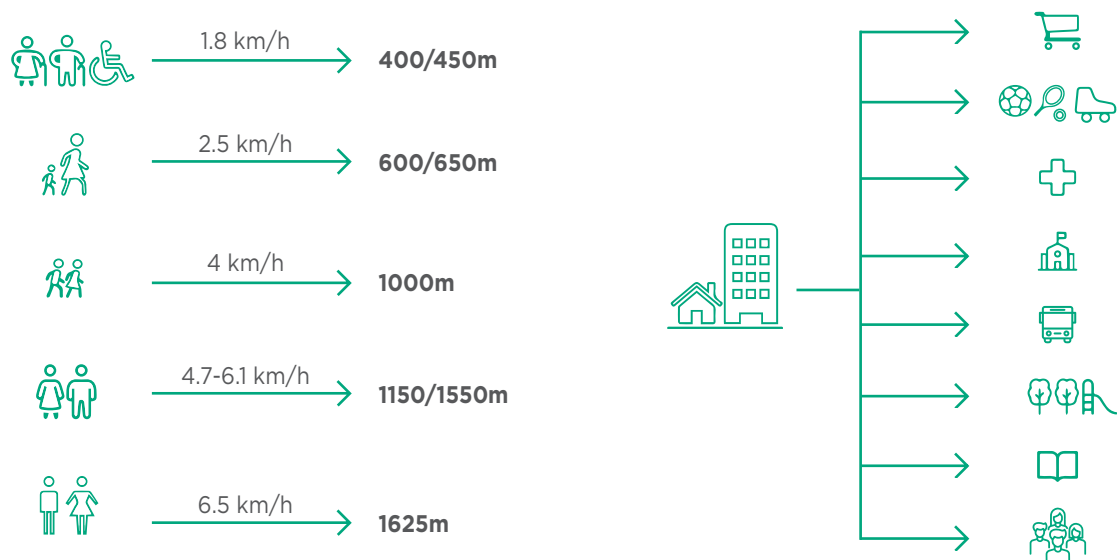
* **La pianificazione sensibile al genere** mira a promuovere e ad attuare le pari opportunità attraverso l'urbanistica e le strutture spaziali. L'obiettivo di questo approccio è quello di rilevare le esigenze delle cerchie interessate e sensibilizzare le/i diverse/i attrici/ori coinvolte/i nel processo pianificatorio. Questa pratica si fonda sulla vita quotidiana delle persone: come e dove vivono, lavorano, si approvvigionano e si rilassano le donne e gli uomini in un comune o in una città? Qual è il loro «territorio quotidiano»?

Fonte: https://m4.ti.ch/fileadmin/GENERALE/AMBIENTERAGAZZE/documenti/i_punti_cardinali_del_genere_nella_pianificazione_del_territorio.pdf

La **geolocalizzazione dei dati** permette di mettere in relazione le differenti attrezzature e servizi del quartiere e comprendere se si trovano in una buona relazione di distanza e accessibilità rispetto ai percorsi quotidiani e di verificare la presenza e densità dei servizi di prossimità.

15 minuti

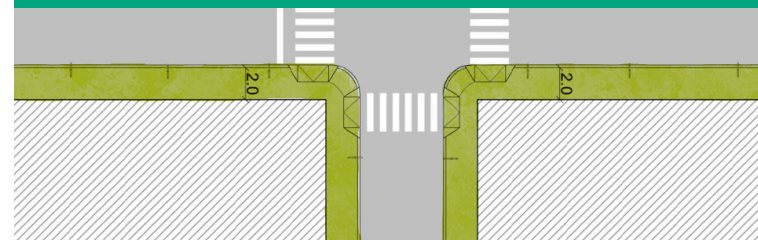
15 minuti sono considerati una vicinanza adeguata ai servizi quotidiani. Questa misura di tempo non significa una distanza universale, ma dipenderà dalle condizioni fisiche e dall'età della persona, oltre che dalle condizioni dello spazio urbano. Un'adeguata vicinanza richiede uno spazio urbano adeguato, accessibile e continuo, e la presenza di marciapiedi. La misura minima per un marciapiede che soddisfi le condizioni fisiche adeguate è di 2 metri liberi da ostacoli. Per consentire alle persone con difficoltà di muoversi, la presenza di panchine sui marciapiedi è essenziale. Pertanto, si propone come soluzione minima l'allargamento occasionale dei marciapiedi ogni 200 metri occupando due posti auto per consentire la collocazione di panchine e alberi. Gli alberi in strada riducono l'effetto isola di calore generato dagli usuali materiali utilizzati per la pavimentazione di strade e marciapiedi (asfalto, cemento o altri materiali).



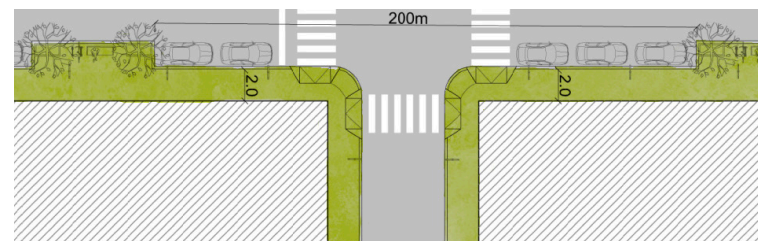
Velocità e distanze percorribili in 15 minuti da persone diverse in base alle proprie condizioni fisiche.

Gruppi di servizi quotidiani che devono essere situati entro 15 minuti da ogni abitazione.

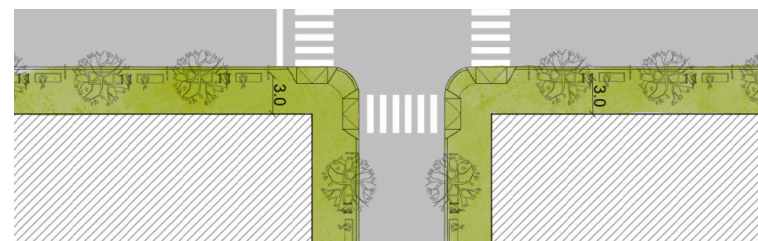
Larghezza minima del marciapiede che consente la continuità e l'accessibilità della passeggiata di 15 minuti.



Larghezza minima del marciapiede che consenta il passaggio di una persona in ogni senso di marcia: 2 metri



Larghezza minima del marciapiede con allargamento occasionale in caso di rimozione di posti auto



Larghezza minima del marciapiede (3 metri) per consentire la presenza di panchine e alberi

4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

Lo spazio pubblico è lo spazio urbano (diverso da quello privato) che deve essere accogliente e aperto a tutti, indipendentemente dalle loro caratteristiche di età, genere, provenienza, orientamento sessuale, reddito, ecc. Lo spazio pubblico è l'elemento fondamentale per lo sviluppo e l'organizzazione della vita urbana. In altre parole, fa riferimento lo spazio in cui si svolgono le attività quotidiane nonchè quelle legate alla produzione. All'interno dello spazio pubblico si svolgono e si susseguono le diverse azioni quotidiane e si sviluppano le relazioni.

La qualità dello spazio, la varietà di usi e funzioni, la presenza di persone, l'accessibilità e la possibilità di frequentarlo in sicurezza sono fondamentali perchè vi si possano svolgere le diverse attività giornaliere.

Questa sicurezza è data dalla vitalità dello spazio pubblico e dalla sua progettazione secondo il principio di "vedere ed essere viste":

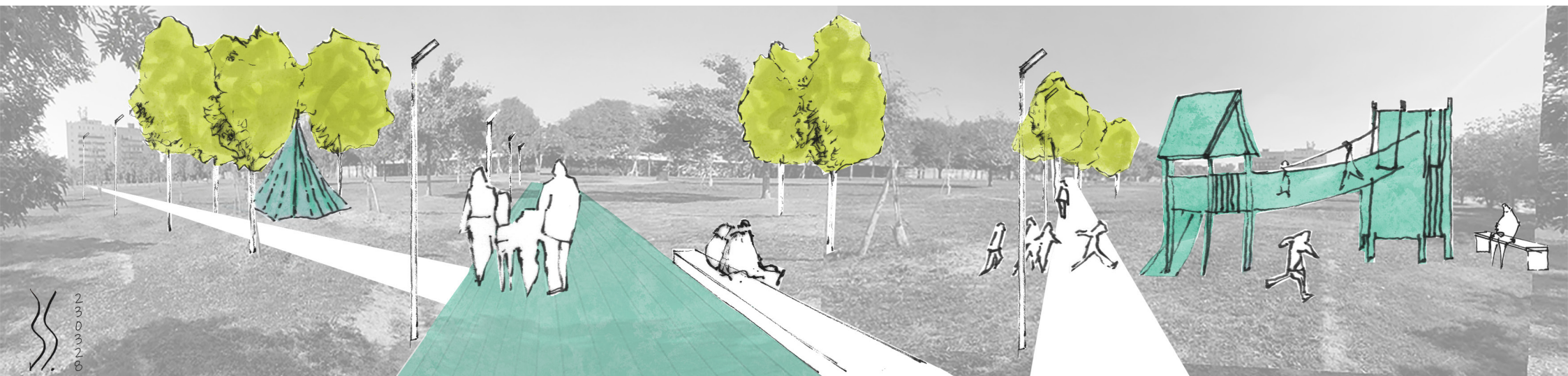
- spazi lineari, con un'ampia visuale, ben illuminati, circondati da finestre, porte e vetrine, caratterizzati da una varietà di attività che ne permettono/garantiscono la frequentazione nelle diverse ore del giorno e della notte.



I marciapiedi dovrebbero essere liberi da ingombri (anche temporanei) e strettoie, per permettere il passaggio agevole di più persone che camminano una a fianco all'altra o portando ad es. passeggini, carrelli o altri ingombri.

Strada di Bologna.

- il fatto che ci sia sempre qualcuno che passeggia o impegnato nelle sue attività, la "danza del marciapiede"^[6] che crea sorveglianza informale
- gli "occhi sulla strada"^[6]. Un altro elemento importante è rappresentato dalle aperture: finestre dei piani bassi^[7], vetrine, entrate degli edifici pubblici.



La qualità dello spazio, la varietà di usi e funzioni, la presenza di persone, l'accessibilità e la possibilità di frequentarlo in sicurezza sono fondamentali perchè vi si possano svolgere le diverse attività della vita quotidiana. I percorsi del parco sono in continuità coi percorsi pedonali delle strade limitrofe, permettendone un agile attraversamento. Ci sono diverse attrezzature per diversi gruppi di persone: panchine, giochi per i bambini, aree cani, attrezzature ginniche, ecc. Le aree cani, ubicate nelle zone più appartate del parco, dotate di panchine e illuminazione, aumentano il senso di sicurezza per la presenza continua di persone.

Giardino Aurelio Barbalonga Via Parri (BO)



Si devono garantire spazi pedonali sicuri e illuminati. Gli spazi riservati ai pedoni dovrebbero essere ampi e separati da quelli per le biciclette o per gli autoveicoli per facilitare il passaggio con passeggini, carrelli o accompagnando persone dipendenti

Foto di google street view del ponte ferroviario sulla Strada Statale 64 Porrettana (BO)



Per molto tempo si è pensato che lo spazio pubblico non fosse un luogo per le donne, specialmente se sole. Per questa ragione e per la minore presenza e legittimità delle donne nei luoghi di decisione e progettazione urbana, lo spazio pubblico viene spesso progettato come se tutti avessero le stesse caratteristiche e capacità.

Questo vuol dire pianificare gli spazi urbani per un unico tipo di persona (apparentemente neutro, ma di fatto maschile) senza tenere conto delle esigenze e dei bisogni delle donne e del genere femminile. Questa semplificazione rende lo spazio pubblico meno accogliente e accessibile e può dissuadere alcune persone dalla sua frequentazione. Marciapiedi troppo stretti per passeggini o carrozzine, parchi o vie poco illuminate e mancanza di bagni pubblici puliti e sicuri sono alcuni semplici esempi di barriere che le donne (come anche altre persone) incontrano nel vivere la città. Lo spazio pedonale dovrebbe essere preponderante rispetto a quello riservato alle automobili o altri veicoli (strade carrabili, parcheggi).

Gli spazi pubblici devono costruire una rete di luoghi accessibili, ben distribuiti e differenziati^[7]. Una buona distribuzione di piazze e aree verdi in un quartiere permette di usarli quotidianamente senza necessità di spostamenti specifici, di non creare pressione sui pochi disponibili e di evitare la conflittualità derivante dai rumori e dalle incompatibilità degli usi. Gli spazi pubblici devono essere dotati di verde per aumentare il benessere ambientale e climatico e dovrebbero essere forniti di arredi urbani in grado di aumentarne l'uso e di sostenere l'autonomia (panchine, fontane, dispositivi ludici, ecc.). Le aree e i parchi gioco devono essere attrezzati tenendo conto delle esigenze e dei bisogni dei differenti gruppi che li usano, che a seconda dell'età hanno necessità di spazi liberi per il movimento e il rumore o di luoghi di tranquillità. Anche i dispositivi ludici devono tenere conto delle diverse preferenze che possono cambiare in base al genere.

Le aree cani sono un punto di ritrovo che garantisce la presenza di persone dentro le aree verdi nelle diverse ore del giorno e della sera, aumentando il senso di sicurezza in aree meno frequentate. Devono essere collocate in maniera strategica e progettate con cura, con una buona illuminazione e panchine.

La presenza di bagni pubblici puliti e accessibili facilita la frequentazione e la permanenza nello spazio, specialmente per i bambini e le bambine, ma anche per le persone anziane e per le donne.



Le aree cani sono un punto di ritrovo che garantisce la presenza di persone dentro le aree verdi nelle diverse ore del giorno e della sera.

Area corsa libera per cani via Battiferro (BO)



Nei parchi è necessaria la presenza di una buona illuminazione. All'entrata è necessaria una mappa esplicativa del parco, dei percorsi interni, degli accessi/uscite e dei servizi presenti, che sia inclusiva, a un'altezza accessibile e con scritte di dimensione adeguata per le diverse esigenze.

Foto dell'accesso al Giardino Graziella Fava via Milazzo (BO)

Una parte importante dell'inclusione riguarda anche la memoria pubblica: toponomastica, targhe, monumenti, dovrebbero essere scelti con una logica inclusiva dando la giusta visibilità alle donne ^[10].

Segnaletica Giardino Elena Luzzatto (BO)



Principi progettuali generali

- Sicurezza e benessere sono fattori chiave per la progettazione di spazi pubblici con equità di genere. Questi devono essere disegnati secondo il principio di “vedere ed essere viste”.^[7]
- La toponomastica e gli altri elementi di memoria pubblica devono dare la giusta visibilità alle donne e ai loro contributi.
- Per garantire autonomia e accessibilità, la priorità nello spazio pubblico deve essere data ai pedoni: marciapiedi ampi, ben attrezzati con panchine e ombra, separati dal traffico, senza ostacoli.^[9]



- Per rendere gli spazi pubblici autenticamente rispondenti alle esigenze delle persone che li devono usare è necessario ricorrere alla progettazione partecipata a partire dal momento dell'analisi, fino alla realizzazione dei progetti, adottando tecniche e modalità che facilitino la presa di parola e l'ascolto di tutti i gruppi.^{[7] [8] [9]}

Per garantire autonomia e accessibilità, **la priorità nello spazio pubblico deve essere data ai pedoni**: marciapiedi ampi, ben attrezzati con panchine e ombra, separati dal traffico, senza ostacoli. Il miglioramento dello spazio pedonale può essere realizzato in modo progressivo, partendo da un'urbanistica tattica che richiede meno investimenti.

4.3. Mobilità sostenibile: la rete ciclabile

Un'analisi di genere della mobilità quotidiana mette in evidenza le differenze ricorrenti tra donne e uomini, sia in termini di modi di spostamento - la percentuale di uso dei mezzi pubblici, sia in termini di esigenze di orari e spazi (ad esempio, per il trasporto di carrozzine, passeggini, ecc.).

Occorre considerare che il carico di cura caratteristico della socializzazione di genere delle donne, fa sì che la loro mobilità sia differente da quella funzionale al solo lavoro produttivo, che prevede viaggi diretti di andata e ritorno casa-lavoro. La mobilità delle donne è caratterizzata da molti spostamenti diversi, più brevi e concatenati (trip-chaining) e con modalità differenti: soprattutto a piedi e/o coi mezzi pubblici.

Le principali caratteristiche della mobilità quotidiana di genere sono tre.

In primo luogo la mobilità quotidiana di genere o “mobilità della cura” è “multivariabile”: i percorsi non hanno un'unica finalità, né una sola destinazione, né una tempistica unica. Questo fa sì che sia più difficile da uniformare su tragitti più frequenti. È invece necessario porre l'attenzione alla rete dei servizi di prossimità, alla qualità dei tragitti pedonali e all'intermodalità tra diversi mezzi di trasporto.

Una seconda caratteristica risiede nel fatto che le donne tendenzialmente usano più mezzi pubblici o mobilità pedonale, mentre gli uomini tendono più spesso all'utilizzo del mezzo proprio (l'automobile, ma anche moto, motorino o bicicletta).

Una terza questione, sempre dipendente dal carico di cura, è che le donne spesso si spostano accompagnando persone non autosufficienti: bambini e bambine, persone disabili, persone anziane. Aumentare l'autonomia delle persone dipendenti significa garantire il loro diritto alla città e al contempo alleggerire il carico di cura delle persone accompagnanti.^[11]



Rotatoria in Via Paolo Bovi Campeggi (BO)



I percorsi ciclabili devono essere separati dal traffico e dai percorsi pedonali, o almeno ben riconoscibili e inseriti in un contesto stradale che ne riconosce la priorità. Sulle aree ciclabili e pedonali deve essere presente una buona illuminazione.

Pista ciclabile in prossimità di via Ferrarese (BO)

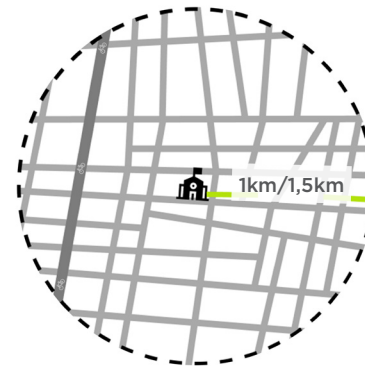
Rete ciclabile: La rete ciclabile deve supportare tutti i tipi di tragitti, tanto quelli legati al lavoro produttivo, come quelli legati alla sfera della riproduzione. Deve essere pensata tenendo presente che le persone (soprattutto donne) che la usano per portare avanti compiti di cura devono poter trasportare carichi come la spesa, o portare bambini/e (magari anche più di uno), o accompagnarli mentre usano la loro bicicletta.^[12]

Quando la bicicletta è pensata come mezzo di trasporto e non per il tempo libero, viene legata alla sfera produttiva (tragitti veloci con un mezzo usato individualmente e con una meta unica). Invece si rivela un mezzo particolarmente utile per la mobilità della cura, perchè è versatile e non necessita di spazi ampi di parcheggio quindi è facile da lasciare per svolgere le diverse commissioni e da utilizzare per il trip-chaining.

Le persone dipendenti (bambini/e, persone anziane, persone con ridotta mobilità), così come le persone accompagnanti, hanno necessità di una città ciclabile ben disegnata: con percorsi diffusi riconoscibili, separati dal traffico o almeno a priorità ciclabile, sicuri, con una buona manutenzione, abbastanza ampi da permettere l'uso a diverse velocità, con attraversamenti sicuri e visibili e una buona illuminazione lungo tutto il percorso. Inoltre è necessario prevedere aree di sosta, fontanelle e parcheggi sicuri.^[13]

Principi progettuali generali

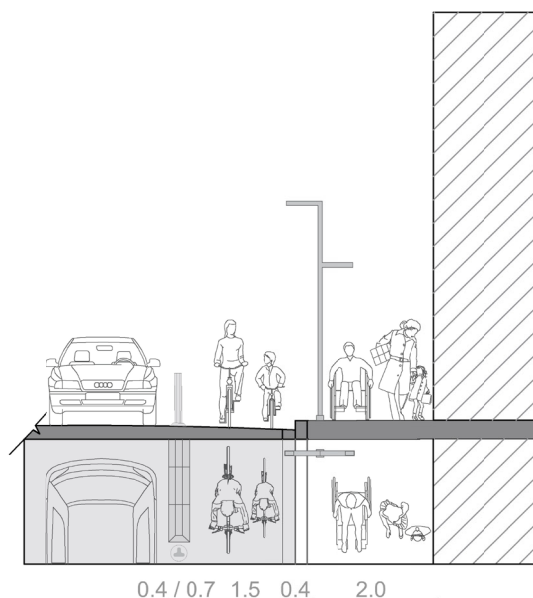
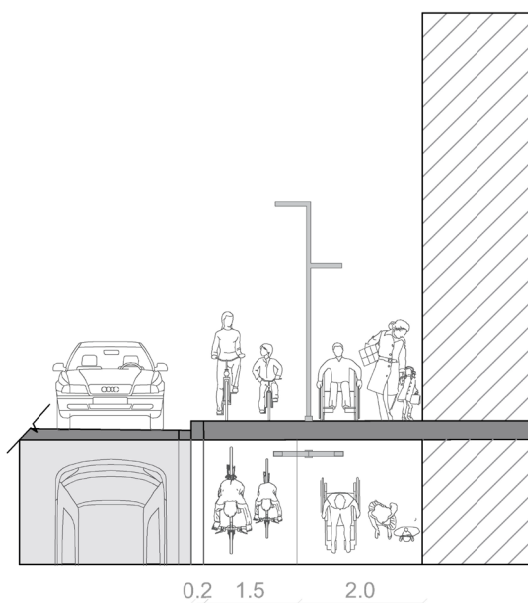
- è necessario tenere in conto di diverse categorie di utenti nel disegno delle piste ciclabili: persone che si recano al lavoro, raiders, persone che trasportano pesi/che accompagnano qualcuno, persone anziane, bambini e bambine, ecc.
- i percorsi ciclabili devono connettere i servizi per la vita quotidiana, in particolare gli asili e tutte le scuole di ogni ordine e grado.
- i percorsi ciclabili devono essere ampi e separati dal traffico e dai percorsi pedonali e devono essere continui. Dove il contesto non lo permetta, i percorsi ciclabili devono essere ben riconoscibili e inseriti in un contesto stradale che ne riconosce la priorità.
- i percorsi ciclabili devono essere sicuri: privi di ostacoli, ben illuminati, con attraversamenti in sicurezza e, se in strada, in contesti con una velocità ridotta a 30 km/h e con strade più accessibili e curate, con nuove aree verdi e pedonali, con spazi protetti davanti alle scuole, con un traffico più fluido per tutti i mezzi.



Nel caso in cui la pista ciclabile non porti alla scuola, deve essere garantito che l'edificio scolastico sia una **zona a priorità pedonale**, a velocità controllata e limitata a 30 km/h o meno.

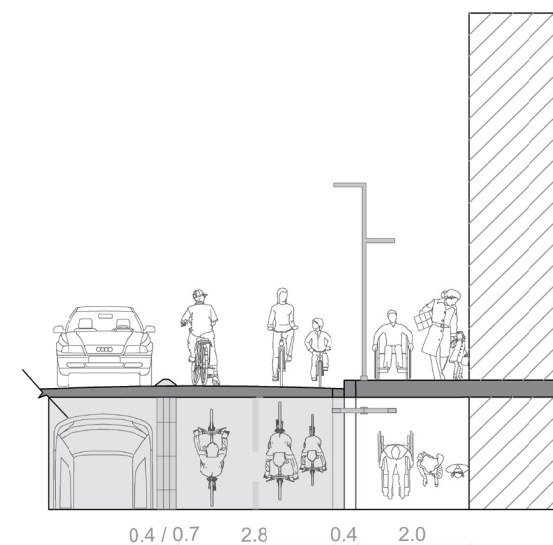
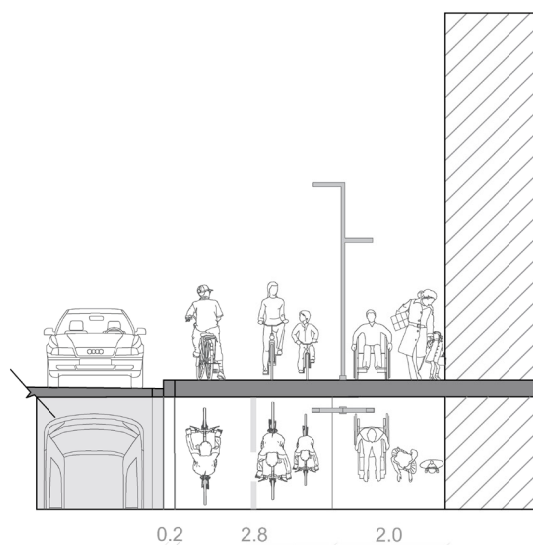
I percorsi ciclabili devono essere sicuri: privi di ostacoli, ben illuminati, con attraversamenti in sicurezza, separati dal traffico o almeno ben riconoscibili e inseriti in un contesto stradale che ne riconosce la priorità. Sulle aree ciclabili e pedonali deve essere presente una buona illuminazione. I percorsi pedonali devono essere continui.

Pista ciclabile in prossimità di via Ferrarese (BO)

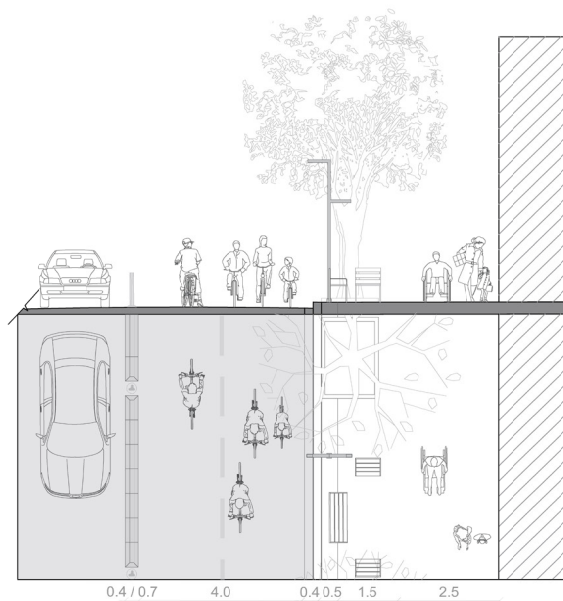
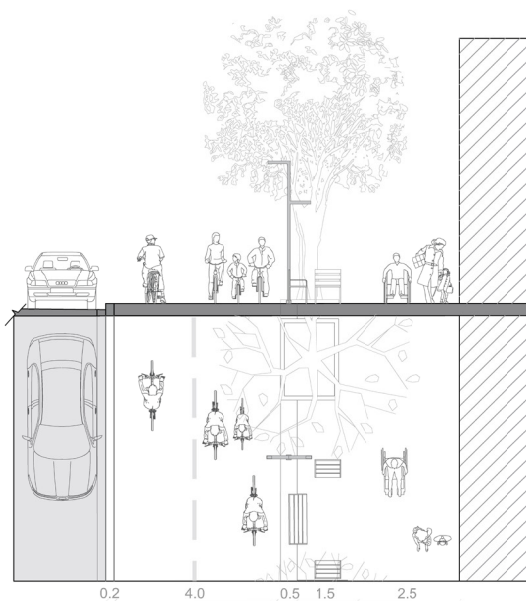
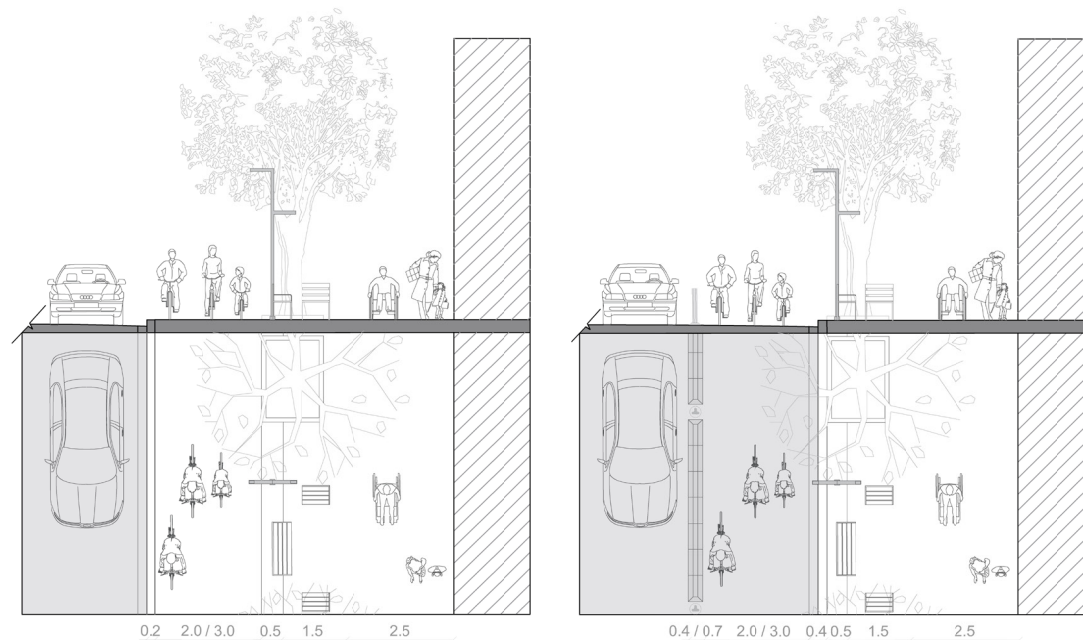


◀ **Dimensioni minime dei marciapiedi e delle piste ciclabili a senso unico** per consentire una circolazione quotidiana sicura. I percorsi quotidiani sicuri devono consentire diverse velocità, nonché l'accompagnamento dei bambini in bicicletta in modo autonomo o il trasporto di cargobike per trasportare i bambini o la spesa quotidiana. Si sottolinea anche la necessità di elementi di illuminazione e sicurezza.

Dimensioni minime dei marciapiedi e delle piste ciclabili a doppio senso di marcia ▶ per consentire una circolazione quotidiana sicura. I percorsi quotidiani sicuri devono consentire diverse velocità, nonché l'accompagnamento dei bambini in bicicletta in modo autonomo o il trasporto di cargobike per trasportare i bambini o la spesa quotidiana. Si sottolinea anche la necessità di elementi di illuminazione e sicurezza.



Dimensioni dei marciapiedi per consentire la presenza di panchine e alberi e delle piste ciclabili a senso unico per consentire una circolazione quotidiana sicura. I percorsi quotidiani sicuri devono consentire diverse velocità, nonché l'accompagnamento dei bambini in bicicletta in modo autonomo o il trasporto di cargobike per trasportare i bambini o la spesa quotidiana. Si sottolinea anche la necessità di elementi di illuminazione e sicurezza.



Dimensioni minime dei marciapiedi e delle piste ciclabili a senso unico per consentire una circolazione quotidiana sicura. I percorsi quotidiani sicuri devono consentire diverse velocità, nonché l'accompagnamento dei bambini in bicicletta in modo autonomo o il trasporto di cargobike per trasportare i bambini o la spesa quotidiana. Si sottolinea anche la necessità di elementi di illuminazione e sicurezza.

4.4. Edifici scolastici

Gli edifici e le strutture pubbliche sono luoghi di proprietà e gestione della pubblica amministrazione usati per lo più per erogare servizi pubblici (scuole, ospedali, edifici per lo sport, servizi sociali e culturali, biblioteche, ecc.). Queste strutture possono essere analizzate dal punto di vista dell'utilità per genere (ovvero se i servizi che erogano hanno un impatto di genere) e/o da una prospettiva intersezionale (ovvero come la prospettiva di genere incrocia altre possibili linee di discriminazione come la classe sociale, l'abilità e la provenienza).

Un altro punto di analisi riguarda localizzazione, distribuzione e facilità di accesso, con attenzione al grado di accessibilità e alla presenza di barriere architettoniche. Attenzione che deve riguardare anche gli orari di apertura e di erogazione dei servizi, un punto che è stato al centro della riflessione nella stagione dei Piani dei Tempi e degli orari della città.^[14]

In questo manuale verranno analizzati in particolare gli edifici scolastici per le scuole primarie e secondarie di primo grado. Questi edifici sono particolarmente importanti perché sono un ambito educativo in cui bambine e bambini, ragazze e ragazzi passano diverse ore al giorno. La parte più lunga della giornata nei giorni feriali.

Le scuole costituiscono un ambito di attenzione dal punto di vista dell'urbanistica di genere perché:

- sono distribuite in tutti i quartieri;
- accolgono una vasta comunità di utenti e le loro famiglie,
- attraverso lo spazio (soprattutto quello destinato al gioco) possono veicolare valori e messaggi rivolti all'inclusività e all'equità di genere.

Inoltre come strutture pubbliche possono essere adibite a diversi usi al di fuori dell'orario scolastico: corsi pomeridiani e serali, attività sportive e culturali, servizi rivolti al quartiere.

All'interno delle scuole e nelle altre strutture educative si apprende a convivere con gli altri, soprattutto nella sfera legata a tempo libero, gioco e ricreazione. Per questa ragione, è necessario prestare un'attenzione particolare nei confronti di cortili e spazi comuni, giardini e spazi aperti^[15].

Per quanto concerne la progettazione dei cortili e degli spazi ludici è imprescindibile predisporre lo spazio in maniera che si possano fare giochi differenti evitando che i giochi con la palla (soprattutto il calcio) occupino per intero o gran parte dello spazio disponibile.

Nella progettazione dei bagni è necessario tenere presente che le bambine e le ragazze ci impiegano più tempo dei loro coetanei maschi e che alcune di loro potrebbero avere il ciclo mestruale.

Gli spazi scolastici potrebbero inoltre messi a disposizione del quartiere al di fuori dell'orario delle lezioni, quando è possibile svolgere attività educative informali, corsi, attività di sostegno, attività di animazione. La presenza di queste attività può rappresentare un supporto per la gestione familiare e per la socializzazione. Per questo è necessaria una divisione tra lo spazio eventualmente aperto al quartiere e le classi^[16]. I cortili e giardini scolastici possono essere aperti al quartiere come aree verdi o come "rifugi climatici", se progettati con una particolare attenzione al verde e alla presenza di acqua^[17].



Le aree nei dintorni delle scuole e attrezzature in generale devono essere ben illuminate.

Parco lungo il canale Navile in zona universitaria (BO)



Le zone di accesso/uscita da scuola devono essere ampie e protette dal traffico, per permettere il gioco e la socializzazione. Deve essere possibile raggiungere le scuole con piste ciclabili o attraversando zone 30. Le piste ciclabili devono essere protette e ampie abbastanza da permettere il passaggio delle cargobike.

IIS Marcello Malpighi - sede IPSSS art. Odontotecnico via Marco Polo (BO)

Attenzione è necessaria anche nella progettazione dell'area intorno alla scuola, che deve essere organizzata in modo da permettere l'autonomia di movimento di bambini e bambine, ragazzi e ragazze: una rete di percorsi sicuri pedonali e ciclabili, con attraversamenti rialzati, parcheggi sufficientemente distanziati dall'ingresso dell'edificio scolastico e un'area abba-

stanza ampia per l'attesa delle persone accompagnanti e per il gioco^[18]. Inoltre, nella sicurezza dei percorsi possono essere coinvolti anche i negozi di quartiere, che possono rappresentare dei punti di appoggio in caso di necessità^[19] e garantire così il senso di sicurezza che garantisce il benessere e la vitalità dello spazio pubblico^[20].

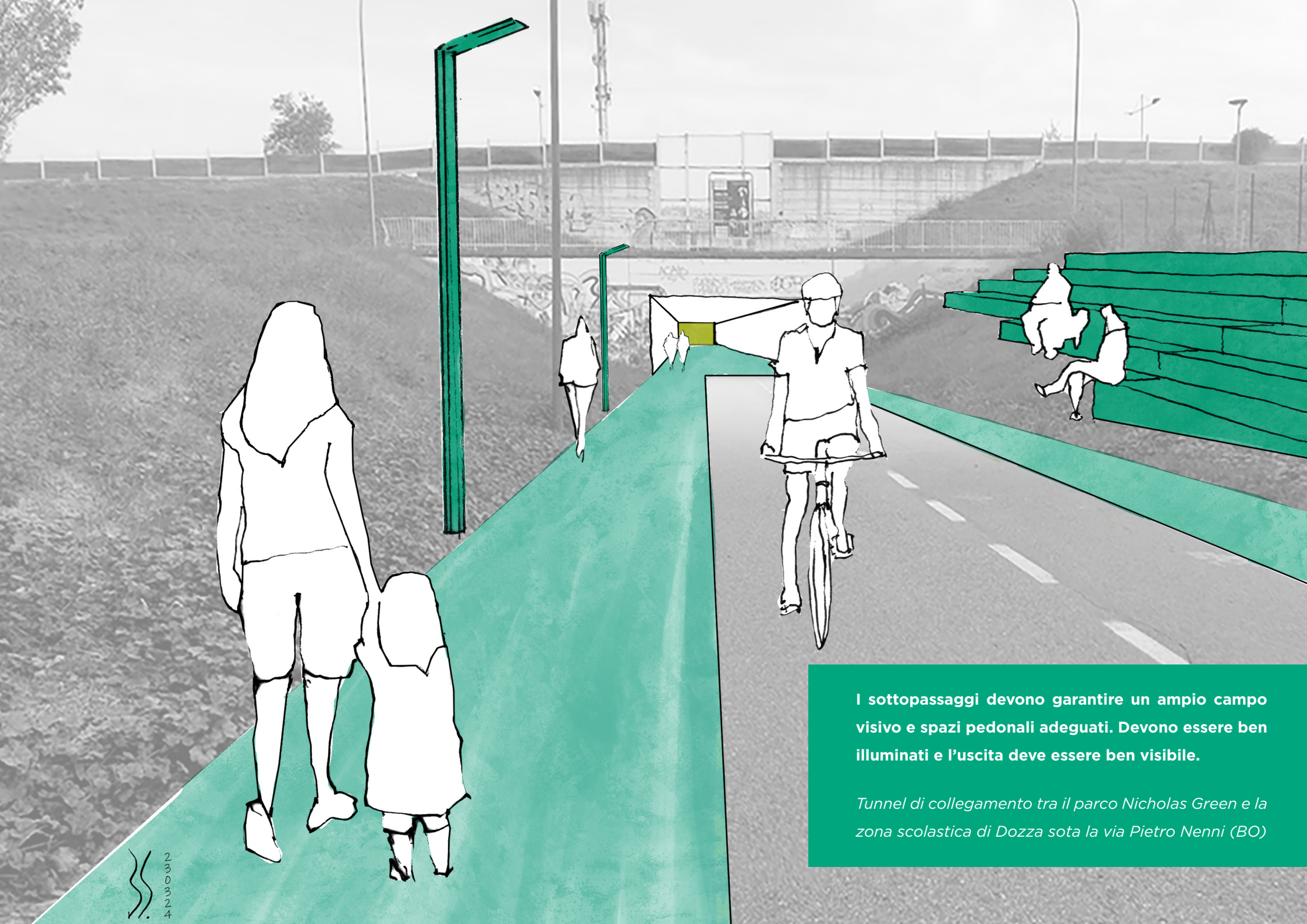
Principi progettuali generali

- le scuole devono essere localizzate in luoghi accessibili, al centro di una rete di percorsi sicuri che bambini e bambine, ragazzi e ragazze possano percorrere in autonomia.
- i cortili, i giardini e le aree ludiche devono essere progettate in modo da permettere usi e giochi diversi.
- i corridoi e gli spazi comuni devono essere abbastanza ampi da consentire un passaggio agevole di più persone, devono avere un disegno chiaro e permettere una visuale ampia.
- i bagni devono essere progettati tenendo conto della fisiologia delle persone che li useranno e in un'ottica inclusiva.
- lo spazio deve permettere l'apertura al quartiere dopo l'orario scolastico per diverse attività culturali e ricreative.



L'area intorno alla scuola deve essere messa in sicurezza e disporre di un ampio spazio per gli accompagnatori che si occupano del ritiro e per il gioco.

Istituto Comprensivo N.15. Via Alfonso Lombardi (BO)



I sottopassaggi devono garantire un ampio campo visivo e spazi pedonali adeguati. Devono essere ben illuminati e l'uscita deve essere ben visibile.

Tunnel di collegamento tra il parco Nicholas Green e la zona scolastica di Dozza sota la via Pietro Nenni (BO)

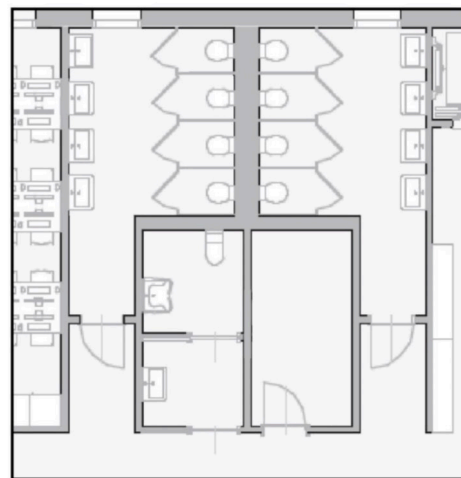
Raccomandazioni fatte sulla base dell'applicazione di questo Manuale alla scuola Dozza

Si raccomanda di **collocare le rastrelliere per le biciclette all'interno dell'area scolastica**, in prossimità dell'accesso pedonale. In questo modo si incoraggia una mobilità non inquinante tra i frequentatori della scuola

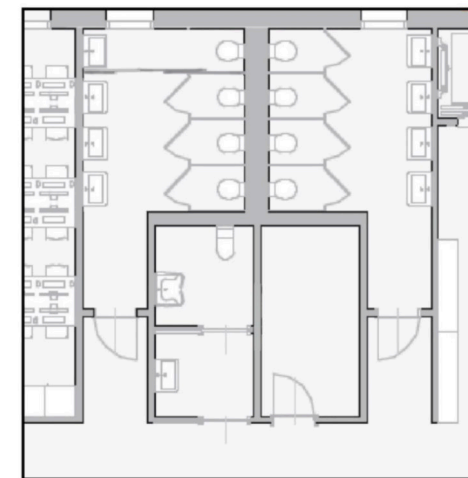


La forma architettonica del progetto della scuola Dozza propone **spazi ad uso flessibile sia per gli orari accademici che per le attività extrascolastiche**. Questi spazi sono aperti e collegano visivamente diversi spazi interni ed esterni.

Proposta minima per l'adattamento del bagno alle esigenze delle studentesse adolescenti. Almeno un cubicolo con lavabo e wc.



Bagni secondo il progetto



Bagni con modifiche suggerite

Il progetto a cui è legato questo manuale è stata un'occasione di apprendimento reciproco, che ha permesso un avanzamento del discorso su come creare spazi e infrastrutture che tengano conto dei criteri di genere, oltre che della sostenibilità.

Il lavoro è stato caratterizzato da una parte di ricerca e di sperimentazione attraverso l'applicazione delle indicazioni contenute nel manuale a dei progetti in corso d'opera, ha riguardato sia la formazione delle persone che lavorano nella pubblica amministrazione di Bologna, sia il confronto tecnico con gli incaricati dei progetti. Tutti i momenti di confronto e di interazione sono stati fruttuosi e imprescindibili per la riuscita del progetto.

In conclusione è necessario sottolineare alcuni aspetti di carattere generale:

- L'urbanistica con prospettiva di genere è un processo e non una ricetta: si tratta di ripensare la città a partire dalla vita quotidiana e dalle attività di cura. Non esistono progetti che vadano bene per tutte le città, ma piuttosto strumenti che possono essere riadattati alle diverse realtà urbane;
- La prospettiva di genere deve e può riguardare tutti gli aspetti della vita urbana e delle politiche pubbliche, i cui impatti devono essere valutati in tutte le fasi del processo di attuazione;

- È molto importante attivare dei processi di ascolto e coinvolgimento per fare emergere l'esperienza urbana delle persone che abitano la città e attraverso queste esperienze vedere le disuguaglianze di genere che vi sono incorporate;
- Un aspetto centrale dell'applicazione della prospettiva di genere all'urbanistica e alla progettazione dei lavori pubblici è la formazione e l'apprendimento tramite sperimentazione, cercando di includere nel lavoro sia gli aspetti materiali e spaziali, sia quelli culturali, sia a livello di pubblica amministrazione, sia di cittadinanza.

Ruoli di genere

I ruoli di genere sono **l'insieme dei comportamenti e delle aspettative** sui modi di essere, sentire e agire assegnati alle donne e agli uomini. I ruoli specifici di genere sono spesso condizionati dalla struttura familiare, dall'accesso alle risorse, dall'assetto culturale di una data società e da altri fattori globalmente e localmente rilevanti. Questi ruoli si stabiliscono a partire da **stereotipi di genere** e si riflettono nell'**assegnazione di compiti, responsabilità e nelle possibilità di uso degli spazi**. In base a questi ruoli, stereotipi e aspettative, alle donne viene assegnata la sfera del domestico e il lavoro di cura e riproduzione, mentre agli uomini lo spazio pubblico e il lavoro produttivo.

Il ruolo di genere femminile si porta dietro un **uso degli spazi, della città e del tempo differente** da quello predominante.

- A causa degli stereotipi di genere l'esperienza femminile è stata ignorata dalle politiche urbane, perchè considerata minoritaria rispetto a un punto di vista neutro e universale (incarnato però nel genere maschile)
- Un'urbanistica con criteri di genere diminuisce la disuguaglianza delle donne nel diritto alla città.

Città androcentrica

La città androcentrica rappresenta e trasmette un modello normativo non neutrale, ma maschile. Una visione androcentrica presuppone che **l'esperienza maschile della città sia quella universale**, quella principale, a cui fare riferimento, rendendo invisibili le esperienze femminili e delle altre differenze. La pianificazione urbanistica basata nel concetto obsoleto di zonizzazione – la separazione delle aree cittadine per funzione (lavoro, residenza, tempo libero, mobilità) – porta con sé **una visione dei ruoli di genere escludente**, sia per le donne che per gli uomini. La conseguenza di questa estrema zonizzazione è la frammentazione territoriale in base ai ruoli di genere e di classe. Questo **ostacola le molteplici e complesse attività della vita quotidiana** di tutte le persone.

Lavoro di cura / riproduzione

Si tratta dei processi complessi **destinati a soddisfare le necessità del gruppo (o della famiglia), la sua sopravvivenza e riproduzione**, quelli necessari affinché continui a esistere la vita umana. Sono chiamati “lavoro riproduttivo” o “lavoro domestico” e si sviluppano non solo nello spazio privato, ma anche nello spazio pubblico.

Il termine “**lavoro di cura**” aggiunge una dimensione relazionale e affettiva alla cura dei corpi, specialmente quelli vulnerabili o dipendenti, anche se bisogna tenere presente che **tutte le persone hanno necessità di cura, nel corso della loro esistenza**.

Caratteristiche del lavoro di cura

- Il lavoro di cura è **invisibile, ma imprescindibile** per la vita.
- L'invisibilità è un fattore che contribuisce alla **mancanza di riconoscimento sociale e occulta le condizioni di mancanza di diritti sociali ed economici** delle persone che lo compiono.
- La cura delle persone è ancora in **carico principalmente alle unità di convivenza, alle famiglie allargate o il ricorso a risorse private**; sono **principalmente le donne** a svolgerla.
- Anche Quando si esce dal nucleo familiare, le **protagoniste invisibili della cura sono le donne**, principalmente quelle migranti o quelle appartenenti alle classi popolari e con bassa formazione.

Vita quotidiana

Il concetto di vita quotidiana include la realizzazione di **tutte quelle azioni che le persone compiono per soddisfare le necessità fondamentali**. La vita quotidiana non può essere svincolata da uno spazio condiviso e da orari predefiniti. Tutte le persone condividono le stesse necessità fondamentali: la sussistenza, la protezione, l'affetto, la comprensione, la partecipazione, il riposo, la creatività, l'identità e la libertà. La gestione della vita quotidiana **non si svolge solamente all'interno della propria abitazione**. Si tratta di un insieme di attività, comportamenti, sensazioni e esperienze che **si svolgono anche nello spazio pubblico**, tradizionalmente considerato maschile.

Rete quotidiana

La rete quotidiana è la **trama di percorsi e relazioni attraverso cui si sviluppano le attività** che si realizzano per sostenere la vita individuale e comunitaria, in un tempo e uno spazio determinato:

- La **camminabilità** è una condizione indispensabile per una vita quotidiana efficiente e soddisfacente.
- Riflettere sulla vita quotidiana implica **la considerazione dei ruoli di genere femminili assegnati socialmente** e realizzati principalmente dalle donne.
- **La sussistenza e la cura delle persone dipendenti sono strettamente connesse alla vita quotidiana**, alla rete che la intarna e alle donne che si fanno carico di questi compiti principalmente.

Sorveglianza informale

La sorveglianza informale è quella esercitata **tra pari in maniera solidale e non autoritaria** (tra vicini, commercianti, persone di passaggio, ecc.). Secondo Jane Jacobs (1961) "sorvegliare" non è un esercizio costante che deve impegnare qualcuno per la sicurezza delle persone che abitano la città, ma è un **com-pito condiviso da tutti**.

La sorveglianza informale si basa sul fatto che **la presenza delle altre persone aiuta a ridurre il senso di insicurezza e le occasioni di violenza**. Un quartiere sicuro è un quartiere in cui si pratica la sorveglianza informale perché ci si prende cura della città e delle persone.

Per garantire una sorveglianza informale, da una prospettiva di genere, è necessario applicare da differenti scale e ambiti di intervento **strategie e politiche integrate** che tengano conto di aspetti fisici e sociali come:

- La **compresenza di diverse funzioni e usi** (nei percorsi pedonali più utilizzati, vicino alle stazioni del treno o alle fermate del trasporto pubblico, ecc.).
- Prevedere la **presenza di negozi, servizi e strutture ai piani terra degli edifici**.
- **Spazi che supportino l'autonomia** delle persone che hanno bisogno di attenzioni speciali.
- **Attrezzature e spazi pubblici che offrano diverse attività** per utenti diversi e in orari differenti.

[1] (Traduzione italiana della definizione riportata nel documento “*Plan de cuidados*” <https://www.barcelona.cat/ciutatcuidadora/es/que-son-los-cuidados>) è dunque necessario pianificare e progettare la città dando la priorità alle necessità e ai compiti di cura.

[2] Per una valutazione della distribuzione dei servizi nella città di Bologna:

<https://opendata.comune.bologna.it/pages/la-citta-del-respiro/>

[3] Una delle questioni centrali nella pianificazione con prospettiva di genere è quella della conciliazione dei diversi aspetti della vita quotidiana: il tempo per il lavoro, per la cura di sé e delle altre persone, per i lavori domestici, per le attività culturali e ricreative ecc. Questa conciliazione può essere sostenuta attraverso la dotazione di “infrastrutture per la vita quotidiana” (HORELLI, Liisa y VEPSA, Kristi. “In search of supportive structures for everyday life”, in ALTMAN, I. y CHURCHMAN, A. (eds.) *Women and the Environment*. Nueva York: Plenum Press, 1984.)

[4] I piani dei Tempi e degli Orari sono previsti da una legge di iniziativa popolare approvata dal Parlamento l'8 marzo del 2000. La legge è stata promossa da gruppi femministi italiani con una campagna “Le donne cambiano i tempi della città” e prevede che le città armonizzino i tempi di uso degli spazi e di apertura e chiusura di negozi e servizi pubblici allo scopo di facilitare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

[5] Si rimanda a Jane Jacobs “Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane” (Einaudi, 1969; e.o. 1961) per la descrizione della sorveglianza informale delle persone sul vicinato, che osservano la vita in strada mentre sono occupate a fare le loro faccende. La vita della strada viene da Jacobs definita “danza del marciapiede”: una coreografia spontanea in cui tutti gli attori della commedia urbana si alternavano nei loro ruoli, dal/la commerciante, al/la passante, al/la pendolare, all'abitante del piano di sopra, Gli “occhi sulla strada” è il modo in cui Jane Jacobs descrive la sorveglianza informale garantita dalle persone a contatto visivo con lo spazio pubblico.

[6] Ibid.

[7] Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development (Città di Vienna, 2013)

<https://womenmobilize.org/pubs/gender-mainstreaming-in-urban-planning-and-urban-development/>

[8] GenerA [barri]. De auditorías participadas y estrategias de regeneración urbana desde la perspectiva ecofeminista (Città di Valencia, 2022). <http://www.generabarri.com/publicacion/publicacion/>

[9] Ciocchetto, A., Col·lectiu Punt 6 (2014), Espais per a la vida quotidiana. Auditoria de Qualitat Urbana amb perspectiva de gènere. Barcelona. Comanegra. <https://issuu.com/punt6/docs/evg>

[10] Toponomastica femminile (Tf) <https://www.toponomasticafemminile.com/sito/>

[11] Are We Nearly There Yet? Exploring gender and active travel. (Sustrans, Bristol February 2018)

<https://www.sustrans.org.uk/media/2879/2879.pdf>

[12] GenerA [barri]. De auditorías participadas y estrategias de regeneración urbana desde la perspectiva ecofeminista (Città di Valencia, 2022). <http://www.generabarri.com/publicacion/publicacion/>

[13] Col·lectiu Punt 6 e Esther Anaya Boig, Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona (Barcelona, 2021) <http://hdl.handle.net/11703/124686>

[14] V. nota 2 cap. “Sviluppo e rigenerazione urbana”: I piani dei Tempi e degli Orari sono previsti da una legge di iniziativa popolare approvata dal Parlamento l'8 marzo del 2000. La legge è stata promossa da gruppi femministi italiani con una campagna “Le donne cambiano i tempi della città” e prevede che le città armonizzino i tempi di uso degli spazi e di apertura e chiusura di negozi e servizi pubblici allo scopo di facilitare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

[15] Schoolyards – ways to implement gender mainstreaming, Vienna <https://www.wien.gv.at/english/administration/gendermainstreaming/examples/schoolyards.html>, Equal Saree, Inclusive School Playgrounds, <https://equalsaree.org/es/mediateca/> e Col·lectiu Punt 6, Patis coeducatiu <https://www.punt6.org/books/patis-coeducatiu/>

[16] Si vedano i progetti della rete scuole aperte partecipate (<https://territorieducativi.it/>) e della “scuola centro civico” (<http://www.comune.torino.it/iter/centri/scuola-centro-civico/>)

[17] Climate Shelters in Schools, Barcelona <https://www.barcelona.cat/barcelona-pel-clima/en/climate-shelters-schools> e Milano Piano Aria e Clima, Ambito 4 - Milano più fresca: una città più verde, fresca e vivibile che si adatta ai mutamenti climatici <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/ambiente/aria-e-clima/piano-aria-clima>

[18] “Lets protect schools, Barcelona” <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/what-we-do-and-why/urban-planning-for-neighbourhoods/protect-schools/> e “Faire des cours d'école les capitales de nos quartiers, Paris” <https://mairie10.paris.fr/pages/faire-des-cours-d-ecole-les-capitales-de-nos-quartiers-des-activites-pour-toutes-et-tous-les-samedis-17312>

[19] Si rimanda ai progetti di autonomia di movimento proposti da “La città dei bambini e delle bambine” (<https://www.lacittadeibambini.org/>) e nei progetti di Km2 educativo (cfr. Mulato R., Riegger S. 2013, Scarpe blu. Come educare i bambini a muoversi in città in sicurezza e autonomia, La Meridiana, Molfetta.)

[20] Jane Jacobs - Op. Cit.

[Immagine pg.3] AdobeStock | #235967851

[Immagine pg.4] AdobeStock | #158789846

[Immagine pg.6] AdobeStock | #320194780

[Immagine pg.7] AdobeStock | #195581686

[Immagini pg.9] - **Rampa:** AdobeStock | #286264272 - **Altre:** Zaida Muxí Martínez

[Immagine pg.11] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.13] AdobeStock | #332856698

[Piano pg.16] Zaida Muxí Martínez

[Pittogrammi pg.18] - Zaida Muxí Martínez - **Piani:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.19] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagini pg.20] - **Foto aerea:** Google Maps - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

- **Immagine parcho:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.21] - **Originale:** Google Street View - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagini pg.22] - **Originali:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Disegni pg.23] Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.24] Markus Winkler

[Piano pg.26] Zaida Muxí Martínez

[Piano pg.35] Zaida Muxí Martínez

[Piano pg.36] Zaida Muxí Martínez

[Immagine pg.37] Zaida Muxí Martínez

[Immagine pg.38] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.39] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Piano pg.39] - Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.40] AdobeStock | #144053424

[Piano pg.44] Zaida Muxí Martínez

[Piani pg.45] Zaida Muxí Martínez

[Piani pg.46] Zaida Muxí Martínez

[Piano pg.47] Zaida Muxí Martínez

[Immagine pg.50] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez

[Immagine pg.51] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.52] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.53] - **Originale:** Zaida Muxí Martínez - **Disegni:** Zaida Muxí Martínez - **Colore:** OCA Global Marketing

[Immagine pg.54] AdobeStock | #124349813

[Piani pg.61] Zaida Muxí Martínez

[Piani pg.62] Zaida Muxí Martínez

Allegato 1 - Checklist: applicazione del Manuale per aree

Questa Checklist è uno strumento tecnico per la verifica dei criteri di genere nei progetti urbani concepito per essere usato da tecnici specializzati. La prospettiva di genere nell'urbanistica valorizza l'esperienza urbana delle persone, per questo alcune domande sono formulate per essere utilizzate anche durante processi e momenti di confronto e partecipazione.

Le domande sono raggruppate nei quattro gruppi di indicatori per la qualità urbana con prospettiva di genere: Diversità, Prossimità, Sicurezza-Comfort e Autonomia e Accessibilità.

I cerchi colorati inseriti sotto ogni domanda indicano le fonti dove si possono ottenere i dati. Le domande sono rivolte ai tecnici comunali (punto verde) e cittadini (punto verde scuro). Alcune risposte possono essere ottenute attraverso dati geolocalizzati (punto verde chiaro). In questo modo si ottiene una lettura rapida per individuare i problemi.

Legenda

● tecnici comunali ● cittadini ● dati geolocalizzati

Istruzioni: I questionari devono essere compilati colorando la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Sì (verde)





4.1. Sviluppo e rigenerazione urbana





4.1. Sviluppo e rigenerazione urbana

Legenda

● tecnici comunali ● cittadini ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Sì (verde)



D Diversità: La diversità è definita dal mix di usi, attività e spazi che rispondono alla varietà delle esigenze quotidiane. È importante garantire la possibilità di svolgere attività di diversa natura in un ambito di prossimità o di quartiere per aumentare la facilità di compimento delle attività delle diverse sfere della vita (riproduttiva, produttiva, socio-comunitaria e personale).

D1	Esiste una rete di luoghi pubblici e di commercio tale da soddisfare le esigenze di persone diverse e le varie attività della vita quotidiana, sia riproduttive che produttive nel raggio di percorrenza di 15 minuti a piedi? (spazi con funzioni di commercio di vicinato, servizi di vicinato, salute, sport, istruzione, cultura, sociale, verde)	residenziale monofunzionale	almeno 3 funzioni diverse	almeno 5 funzioni diverse	più di 5 funzioni
D2	Esistono spazi pubblici adatti (progettati e attrezzati) all'uso da parte di persone diverse per età, abilità, esigenze culturali, condizione sociale? [fasce di età: 0/6 - 6/12 - 12/18 - 18/30 - 30/65 - 65+]	Vuoto/ parcheggio	attività per un solo gruppo target e panchine	attività per almeno due target diversi, panchine e accessibili	attività per almeno tre target diversi, panchine e accessibili
D3	Sono disponibili servizi igienici pubblici per donne e uomini facilmente accessibili e distribuiti in maniera equilibrata nel quartiere?	no	uno in un raggio di 1000 m.	uno in un raggio di 600 m.	uno in un raggio di 400 m.

P Prossimità: Con prossimità si intende la possibilità per le persone che abitano in un quartiere di trovare servizi e attività e opportunità a breve distanza dalla propria abitazione o comunque dislocati in aree semplici da raggiungere soprattutto attraverso la rete dei mezzi pubblici e di mobilità attiva.

P1	Esistono percorsi pedonali continui e accessibili?	marciapiedi stretti (meno di 1,5 m.)	marciapiedi tra 1,5 e 2 m. e attraversamenti pedonali accessibili tra i 50% dei marciapiedi	marciapiedi di più di 2 m. di ampiezza e attraversamenti accessibili tra più del 50% dei marciapiedi	marciapiedi di più di 3 m. e attraversamenti pedonali sicuri e accessibili tra tutti i marciapiedi
P2	C'è una rete di trasporto pubblico che soddisfa le esigenze quotidiane, in termini di frequenze e percorsi?	no	una linea con frequenza di meno di 15 minuti	più di una linea con frequenza di meno di 15 minuti	più di tre linee con frequenza di meno di 15 minuti e fermate visibili e accessibili



4.1. Sviluppo e rigenerazione urbana

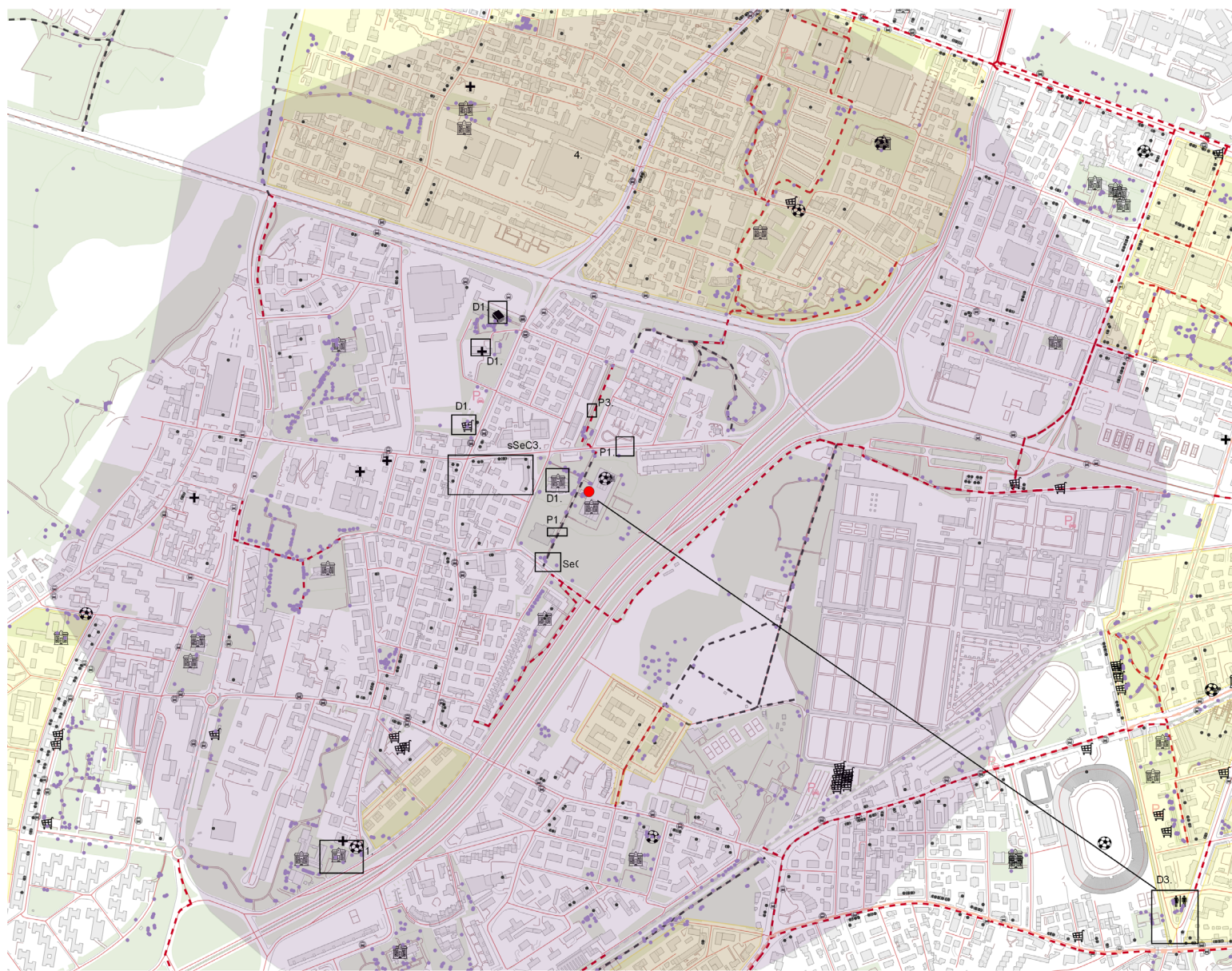
<p>P3</p>	<p>Esiste una rete di piste ciclabili tale da favorire gli spostamenti di prossimità per il soddisfacimento delle esigenze di vita quotidiana? Queste piste sono in continuità con la rete cittadina? Le "Zone 30" sono considerate zone ciclabili</p> <p>● ● ●</p>	<p>no</p>	<p>le piste ciclabili sono solo di quartiere e sono solo promiscue (auto/bici o bici/pedone) e strette</p>	<p>le piste ciclabili sono connesse al resto della rete cittadina, ma sono solo promiscue, sul marciapiede o per strada</p>	<p>le piste ciclabili hanno sede dedicata, sufficiente ampiezza e connettono le diverse parti del quartiere</p>
------------------	---	-----------	--	---	---

SeC **Sicurezza - comfort:** Sicurezza - comfort: La percezione di sicurezza delle donne è un fattore chiave per la libertà e il benessere nell'uso della città. È possibile individuare alcuni elementi in grado di dare questa sensazione e dunque aumentare il comfort nello spazio pubblico per le diverse popolazioni urbane.

<p>SeC1</p>	<p>L'illuminazione è buona, costante e omogenea, evita zone scure o abbagliamenti, ed è puntata sulla parte pedonale della strada? Si considera una illuminazione buona quando permette di vedere una faccia a 15 metri</p> <p>● ● ●</p>	<p>l'illuminazione è scarsa e discontinua</p>	<p>l'illuminazione è presente solo sulla carreggiata lasciando i marciapiedi bui</p>	<p>l'illuminazione è buona, ma non continua</p>	<p>l'illuminazione è continua e buona</p>
<p>SeC2</p>	<p>La manutenzione è adeguata?</p> <p>● ●</p>	<p>il marciapiede è sconnesso e sono presenti rifiuti grandi e piccoli per la strada</p>	<p>il marciapiede ha qualche buca e sono presenti rifiuti e sporcizia</p>	<p>il marciapiede è senza buche, ma sono presenti rifiuti (cartacce) e sporcizia</p>	<p>la strada è pulita e senza buche</p>
<p>SeC3</p>	<p>Ai piani terra sono presenti attività commerciali o servizi che forniscono una sorveglianza informale in diversi momenti della giornata?</p> <p>● ● ●</p>	<p>i piani terra sono continui e la strada è solo residenziale</p>	<p>le attività commerciali e di servizio sono poche (una ogni 200 metri) e sono aperte solo in alcune ore della giornata</p>	<p>almeno un'attività aperta ogni 100 metri nelle diverse fasce della giornata (mattina/pomeriggio/sera)</p>	<p>almeno un'attività aperta ogni 30 metri nelle diverse fasce della giornata (mattina/pomeriggio/sera)</p>
<p>SeC4</p>	<p>Nel quartiere sono presenti punti di sicurezza in caso di emergenza, come pulsanti SOS o una rete di negozi e servizi ben segnalati come punti sicuri?</p> <p>● ●</p>	<p>non sono presenti punti di sicurezza</p>	<p>i punti di sicurezza sono rari e nascosti o non funzionanti</p>	<p>i punti di sicurezza sono presenti, ma non sono visibili</p>	<p>esiste una rete continua e segnalata di punti di sicurezza a cui rivolgersi in caso di pericolo</p>
<p>SeC5</p>	<p>Ci sono spazi o elementi urbani che generano una sensazione di insicurezza (angoli, pareti opache, zone buie)?</p> <p>● ●</p>	<p>molti</p>	<p>abbastanza</p>	<p>pochi</p>	<p>nessuno</p>

Rappresentazione grafica dell'applicazione della checklist: questa mappa rappresenta le risposte ad alcune delle domande della Check-list "Sviluppo e rigenerazione urbana"

(nella colonna a destra) applicata alle condizioni fisiche e ai servizi disponibili a 15 minuti di distanza, ottenute attraverso l'utilizzo di dati geolocalizzati.



- D1. Esiste una rete di luoghi pubblici e del commercio tale da soddisfare le esigenze di persone diverse e le varie attività della vita quotidiana, sia riproduttive che produttive nel raggio di percorrenza di 15 minuti a piedi?
 residenziale monofunzionale / almeno 3 funzioni diverse / almeno 5 funzioni diverse / più di 5 funzioni
- D2. Esistono spazi pubblici adatti (progettati e attrezzati) all'uso da parte di persone diverse per età, abilità, esigenze culturali, condizione sociale? [fasce di età: 0/6 - 6/12 - 12/18 - 18/30 - 30/65 - 65+]
 Vuoto/ parcheggio / attività per un solo gruppo target e panchine / attività per almeno due target diversi, panchine e accessibili / attività per almeno tre target diversi, panchine e accessibili
- D3. Sono disponibili servizi igienici pubblici per donne e uomini facilmente accessibili e distribuiti in maniera equilibrata nel quartiere?
 no / uno in un raggio di 1000 m. / uno in un raggio di 600 m. / uno in un raggio di 400 m. /
- P1. Esistono percorsi pedonali continui e accessibili?
 marciapiedi stretti (meno di 1,5 m.) / marciapiedi tra 1,5 e 2 m. e attraversamenti pedonali accessibili tra i 50% dei marciapiedi / marciapiedi di più di 2 m. di ampiezza e attraversamenti accessibili tra più del 50% dei marciapiedi / marciapiedi di più di 3 m. e attraversamenti pedonali sicuri e accessibili tra tutti i marciapiedi
- P3. Esiste una rete di piste ciclabili tale da favorire gli spostamenti di prossimità per il soddisfacimento delle esigenze di vita quotidiana? Queste piste sono in continuità con la rete cittadina? Le "Zone 30" sono considerate zone ciclabili
 no / le piste ciclabili sono solo di quartiere e sono solo promiscue e strette / le piste ciclabili sono connesse al resto della rete cittadina, ma sono solo promiscue, sul marciapiede o per strada / le piste ciclabili hanno sede dedicata, sufficiente ampiezza e connettono le diverse parti del quartiere
- SeC1. L'illuminazione è buona, costante e omogenea, evita zone scure o abbagliamenti, ed è puntata sulla parte pedonale della strada?
 l'illuminazione è scarsa e discontinua / l'illuminazione è presente solo sulla carreggiata lasciando i marciapiedi bui / l'illuminazione è buona, ma non continua / l'illuminazione è continua e buona
- SeC3. Ai piani terra sono presenti attività commerciali o servizi che forniscono una sorveglianza informale in diversi momenti della giornata?
 i piani terra sono continui e la strada è solo residenziale / le attività commerciali e di servizio sono poche e sono aperte solo in alcune ore della giornata / almeno un'attività aperta ogni 100 metri nelle diverse fasce della giornata / almeno un'attività aperta ogni 30 metri nelle diverse fasce della giornata
- AeA1. Le strade lungo i percorsi quotidiani e gli spazi pubblici come piazze e parchi sono dotati di panchine?
 no / ogni 500 metri / ogni 300 - 100 metri / ogni 100 metri o di meno

Piste ciclabili	— Strada	● Fermata dell'autobus	● Biblioteche	● Scuola primaria	● Attrezzatura sportiva	● A piedi
--- Ciclabile	— Binari ferroviari	● Aree verdi di Bologna	● Scuole	● Scuola secondaria di II grado	● Musei, gallerie e teatri	■ 15 min
--- Itinerario ciclabile	— Parcheggio	● Zona-30kmh-bologna	● Scuola	● Scuola secondaria I grado	● Mercati e fiere	● Arrendi urbani
--- Pedonale-Ciclabile	— Parcheggio bici	● Scuola	● Nido d'infanzia	● Sezione primavera convenzionata	● Negozi	
--- Percorso naturalistico	— Fermate ferroviarie	● Servizi igienici pubblici	● Piccoli gruppi educativi convenzionati	● Attrezzature sanitarie		
			● Scuola dell'infanzia			





4.1. Sviluppo e rigenerazione urbana

Legenda

- tecnici comunali
- cittadini
- dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Sì (verde)



Autonomia - Accessibilità: Lo spazio urbano può essere abilitante o ostacolante rispetto all'autonomia di movimento di diverse categorie di abitanti: persone anziane, che hanno necessità di percorsi piani e senza ostacoli e di luoghi di sosta; bambini e bambine che hanno bisogno di percorsi ben disegnati e di una chiara separazione con le automobili, oltre ad attraversamenti sicuri; persone diversamente abili che necessitano di dispositivi per lo spostamento in autonomia.

AeA1	Le strade lungo i percorsi quotidiani e gli spazi pubblici come piazze e parchi sono dotati di panchine? ● ● ●	no	ogni 500 metri	ogni 300 - 100 metri	ogni 100 metri o di meno
AeA2	Le strade sono prive di barriere architettoniche e ci sono anche altri dispositivi di accompagnamento, come le guide, i semafori sonori, ecc.? ● ●	no	meno di 30%	Tra 30% e 80%	più di 80%
AeA3	Gli incroci sono messi in sicurezza dal punto di vista pedonale, attraverso strisce pedonali, rallentamenti in prossimità, rialzo del passaggio pedonale e semafori? ● ●	no	meno di 30%	tra 30% e 80%	più di 80%
AeA4	Le gallerie, le metropolitane e i ponti che fanno parte della rete quotidiana sono studiati e progettati appositamente per evitare problemi di accessibilità e di percezione della sicurezza? ● ●	no	meno di 30%	Tra 30% e 80%	più di 80%



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze





4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

Legenda

● tecnici comunali ● cittadini ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Sì (verde)

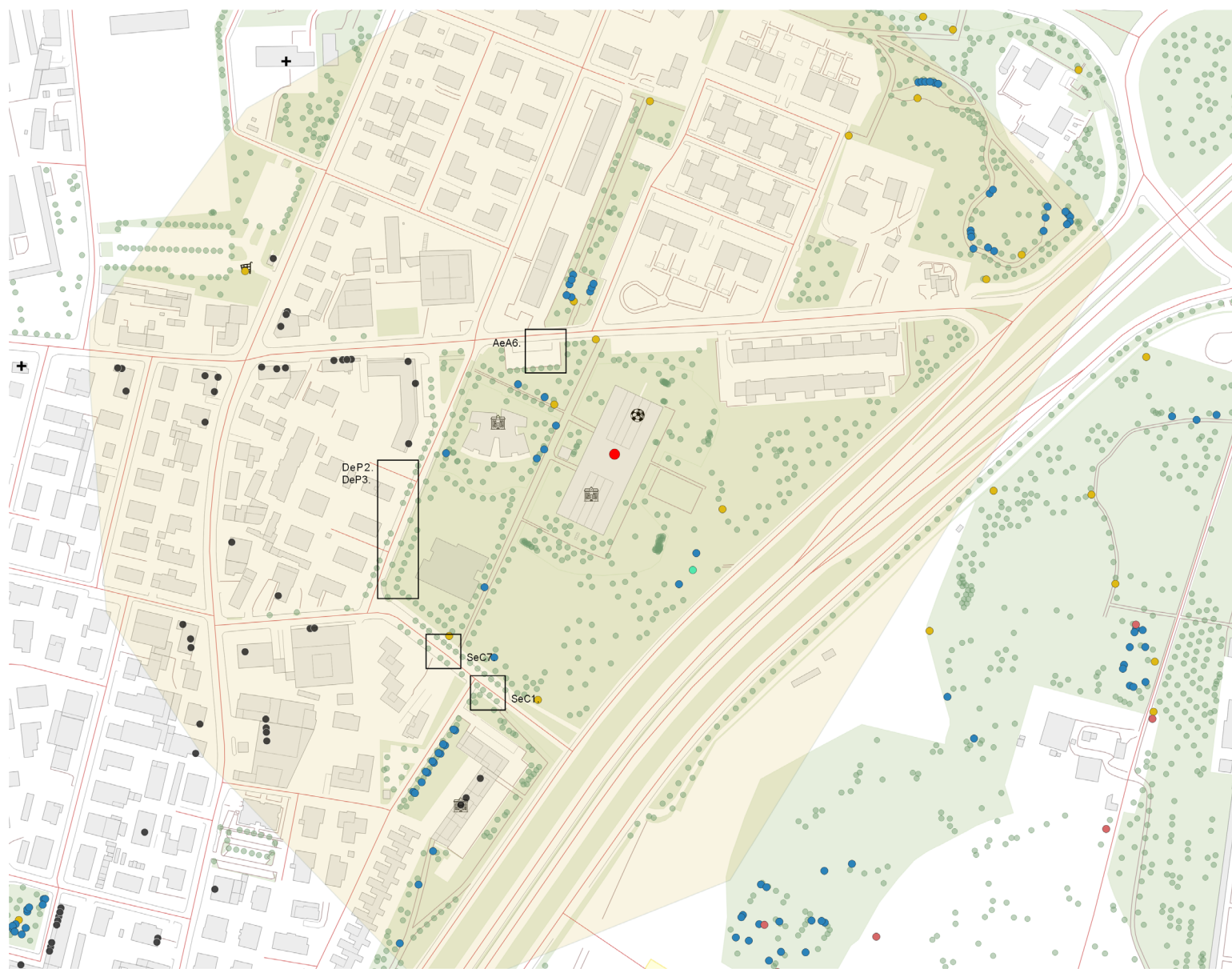
2.1. Strade: Le strade hanno una doppia funzione, che deve essere tenuta presente al momento della loro progettazione: la funzione politica e sociale dello spazio pubblico come luogo di incontro e la funzione di connessione delle diverse parti di città e di sostegno alla mobilità

Diversità - prossimità: La diversità garantisce la vitalità delle strade e di conseguenza aumenta la possibilità di incontro e relazione, favorisce la sensazione di sicurezza e rende piacevoli i percorsi a piedi - **Le strade sono collegate alla prossimità perché possono facilitare o ostacolare il raggiungimento delle mete quotidiane. La possibilità di percorrere agevolmente le strade a piedi con passeggini, carrelli della spesa, car rozzine e sedie a rotelle è essenziale per la mobilità legata alla vita quotidiana. Secondo le statistiche, le donne vanno più spesso a piedi e percorrono itinerari con diverse tappe (mobilità della cura). Dare la precedenza alla parte pedonale nel disegno delle strade vuol dire favorire le mansioni di cura. Il riconoscimento del ruolo delle donne nella società deve essere visibile attraverso la toponomastica e i monumenti.**

DeP1	Esiste una rete di luoghi pubblici e del commercio tale da soddisfare le esigenze di persone diverse e le varie attività della vita quotidiana, sia riproduttive che produttive nel raggio di percorrenza di 15 minuti a piedi? (spazi con funzioni di commercio di vicinato, servizi di vicinato, salute, sport, istruzione, cultura, sociale, verde)	residenziale monofunzionale	almeno 3 funzioni diverse	almeno 5 funzioni diverse	più di 5 funzioni
DeP2	Nelle strade e lungo le facciate si svolge una varietà di attività (commerciali o servizi) permanenti e/o temporanee?	no	meno del 20% delle facciate	tra il 20% e il 40 % delle facciate	più del 40% delle facciate
DeP3	Le attività si svolgono in fasce orarie diverse (mattina/pomeriggio/sera), garantendo la presenza delle persone soprattutto durante le ore di buio.	no	meno del 20% delle strade	tra il 20% e il 40 % delle strade	più del 40% delle strade
DeP4	La larghezza libera del marciapiede è maggiore o uguale a 2m anche se ci sono ingombri temporanei?	marciapiedi stretti (meno di 1,5 m.)	marciapiedi tra 1,5 e 2 m. e attraversamenti pedonali tra i 50% dei marciapiedi	marciapiedi di più di 2 m. di ampiezza e attraversamenti accessibili tra più del 50% dei marciapiedi	marciapiedi di più di 3 m. e attraversamenti pedonali sicuri e accessibili tra tutti i marciapiedi

Rappresentazione grafica dell'applicazione della checklist: questa mappa rappresenta le risposte ad alcune delle domande della Check-list "Spazio pubblico: Strade, Parchi e

Piazze" (nella colonna a destra) applicata allo spazio intorno alla scuola, ottenute attraverso l'utilizzo di dati geolocalizzati.



DeP2. Nelle strade e lungo le facciate si svolge una varietà di attività permanenti e/o temporanee?
 no / meno del 20% delle facciate / tra il 20% e il 40 % delle facciate / più del 40% delle facciate

DeP3. Le attività si svolgono in fasce orarie diverse?, garantendo la presenza delle persone soprattutto durante le ore di buio.
 no / meno del 20% delle strade / tra il 20% e il 40 % delle strade / più del 40% delle strade

DeP6. Ci sono monumenti, targhe ed elementi commemorativi che rendono visibile il lavoro e il contributo delle donne alla storia e alla città?
 no / meno del 19% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne / tra il 20% e il 39% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne / più del 40% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne

SeC1. Le strade sono dotate di ampia visuale, senza punti dove nascondersi, con alberi più alti di 1.60 m. e arbusti più bassi di 0.70 m. e arredi urbani sono messi in modo di non impedire la visuale?
 i marciapiedi sono stretti e poco illuminati, ci sono diversi punti oscuri / i marciapiedi sono stretti e poco illuminati, non ci sono angoli bui, ma gli arbusti e gli alberi o altri arredi possono impedire la visuale / i marciapiedi sono stretti, ma ben illuminati e i percorsi sono visibili. Gli ostacoli sono pochi / i marciapiedi sono ampi e ben illuminati, non ci sono ostacoli alla visuale

SeC6. Ci sono punti SOS e/o per chiamate di emergenza o una rete di negozi e servizi ben segnalati come punti sicuri lungo tutti i percorsi?
 no / sono a distanza elevata e poco visibili / sono a distanza di 250 m. - 500 m. e poco visibili / uno ogni 200 m. e ben visibili - ben segnalati

SeC7. La copertura arborea della strada genera un ambiente confortevole?
 non ci sono alberi / gli alberi sono pochi e non creano ombra / gli alberi sono presenti, ma non creano ombra continua / impediscono il soleggiamento di inverno / gli alberi creano ombra in estate e soleggiamento di inverno

AeA5. Esistono semafori acustici su richiesta per i non vedenti?
 no / meno di 30% / tra 30% e 80% / Si

AeA6. Ci sono panchine o punti di riposo a intervalli non superiori a 200 metri, in cui possono sedersi più persone contemporaneamente e facili da usare anche da persone con ridotta agilità, di materiali adatti sia per le giornate fredde che in quelle calde e una buona manutenzione?
 no / meno di 30% / tra 30% e 80% / Si

— Strada	zone-30kmh-bologna	● Biblioteche	● Scuola dell'infanzia	● Sezione primavera convenzionata	● Mercati e fiere	● Fontana	A piedi
● Aree verdi di Bologna	○ Scuola	● Scuole	● Scuola primaria	● Attrezzature sanitarie	● Negozi	● Panchina	5 min
● Alberi	● Servizi igienici pubblici	● Nido d'infanzia	● Scuola secondaria di II grado	● Attrezzatura sportiva	● Arredi urbani	● Tabelle	Distanza
	● Piccoli gruppi educativi convenzionati	● Scuola secondaria I grado	● Musei, gallerie e teatri	● Cestone			200 m





4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

Legenda

● tecnici comunali ● cittadini ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)

<p>DeP5</p>	<p>La toponomastica dà visibilità alle donne?</p> <p>● ● ●</p>	<p>i nomi femminili sono presenti in meno del 6% delle strade</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>i nomi femminili sono presenti tra il 6 e il 19% delle strade</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>i nomi femminili sono presenti tra il 20 e il 39% delle strade</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>i nomi femminili sono presenti in più del 40% delle strade</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>DeP6</p>	<p>Ci sono monumenti, targhe ed elementi commemorativi che rendono visibile il lavoro e il contributo delle donne alla storia e alla città?</p> <p>● ● ●</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno del 19% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra il 20% e il 39% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>più del 40% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne</p> <p><input type="checkbox"/></p>

Sicurezza - comfort: La percezione di sicurezza delle donne è un fattore chiave per la libertà e il benessere nell'uso dello spazio pubblico. È possibile individuare alcuni elementi in grado di dare questa sensazione e dunque aumentare il comfort nello spazio pubblico per le diverse popolazioni urbane. Questi elementi riguardano l'illuminazione, l'ampiezza della visuale e la possibilità di leggere lo spazio da

SeC qualsiasi punto, la manutenzione e la cura dei percorsi pedonali ecc. Nel caso delle strade, la sicurezza riguarda anche l'incolumità dei pedoni.

Per individuare i punti che generano maggiore sensazione di insicurezza uno degli strumenti più utili sono le passeggiate esplorative (percorsi con le donne che abitano nel quartiere o che lo frequentano per segnalare i luoghi insicuri a partire dalla loro esperienza).

<p>SeC1</p>	<p>Le strade sono dotate di ampia visuale, senza punti dove nascondersi, con alberi più alti di 1,60 m. e arbusti più bassi di 0,70 m.? Gli arredi urbani sono messi in modo di non impedire la visuale?</p> <p>● ● ●</p>	<p>i marciapiedi sono stretti e poco illuminati, ci sono diversi punti oscuri</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>i marciapiedi sono stretti e poco illuminati, non ci sono angoli bui, ma gli arbusti e gli alberi o altri arredi possono impedire la visuale</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>i marciapiedi sono stretti, ma ben illuminati e i percorsi sono visibili. Gli ostacoli sono pochi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>i marciapiedi sono ampi e ben illuminati, non ci sono ostacoli alla visuale</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC2</p>	<p>L'illuminazione è buona, costante e omogenea, evita zone scure o abbagliamenti, ed è puntata sulla parte pedonale della strada? Si considera una illuminazione buona quando permette di riconoscere un viso a 15 metri</p> <p>● ●</p>	<p>l'illuminazione è scarsa e discontinua</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è presente solo sulla carreggiata lasciando i marciapiedi bui</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è buona, ma non continua e sui percorsi pedonali</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è continua e buona. si riesce a distinguere un volto a 15 metri di distanza</p> <p><input type="checkbox"/></p>



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

<p>SeC3</p> <p>Le facciate sono dotate di finestre, vetrine, accessi di edifici pubblici ed altri elementi che garantiscono la comunicazione tra l'interno e l'esterno?</p> <p>● ●</p>	<p>Le facciate sono dotate di finestre, vetrine, accessi di edifici pubblici ed altri elementi che garantiscono la comunicazione tra l'interno e l'esterno?</p>	<p>presenza di muri ciechi e/o edifici abbandonati</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>poche aperture, poca comunicazione interno/esterno</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>abbastanza punti di comunicazione tra interno ed esterno</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>presenza di aperture ed elementi di comunicazione sulle facciate di tutti gli edifici</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC4</p> <p>Quando c'è un sottopassaggio l'interno è visibile dall'esterno, senza angoli morti e se la lunghezza lo permette c'è un'uscita intermedia o più?</p> <p>● ●</p>	<p>Quando c'è un sottopassaggio l'interno è visibile dall'esterno, senza angoli morti e se la lunghezza lo permette c'è un'uscita intermedia o più?</p>	<p>l'uscita è solo alla fine e non è visibile; poca illuminazione e discontinua.</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Si vede l'uscita, ma l'illuminazione è scarsa e manca di pulizia e manutenzione. Non c'è un'uscita intermedia.</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>si vede l'uscita, l'illuminazione è adeguata, ma la manutenzione è carente e non c'è un'uscita intermedia</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>si vede l'uscita, l'illuminazione e la manutenzione sono adeguate e se la lunghezza lo permette c'è un'uscita intermedia</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC5</p> <p>Il rapporto tra lunghezza e larghezza di sottopassaggi, ponti e viadotti è sufficientemente ampio per permettere ai pedoni di passare senza ostacoli?</p> <p>●</p>	<p>Il rapporto tra lunghezza e larghezza di sottopassaggi, ponti e viadotti è sufficientemente ampio per permettere ai pedoni di passare senza ostacoli?</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>passaggio pedonale stretto in entrambe le direzioni, assenza di piste ciclabili</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>marciapiede stretto, ma presenza di piste ciclabili / marciapiede ampio, ma assenza di piste ciclabili</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>marciapiedi ampi e piste ciclabili</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC6</p> <p>Ci sono punti SOS e/o per chiamate di emergenza o una rete di negozi e servizi ben segnalati come punti sicuri lungo tutti i percorsi?</p> <p>● ● ●</p>	<p>Ci sono punti SOS e/o per chiamate di emergenza o una rete di negozi e servizi ben segnalati come punti sicuri lungo tutti i percorsi?</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>sono a distanza elevata (500m. - 1 km) e poco visibili</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>sono a distanza di 250 m. - 500 m. e poco visibili</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>uno ogni 200 m. e ben visibili - ben segnalati</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC7</p> <p>La copertura arborea della strada genera un ambiente confortevole?</p> <p>● ● ●</p>	<p>La copertura arborea della strada genera un ambiente confortevole?</p>	<p>non ci sono alberi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli alberi sono pochi e non creano ombra</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli alberi sono presenti, ma non creano ombra continua / impediscono il soleggiamento di inverno</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli alberi creano ombra in estate e soleggiamento di inverno</p> <p><input type="checkbox"/></p>

Autonomia - Accessibilità: Lo spazio urbano può essere abilitante o ostacolante rispetto all'autonomia di movimento di diverse categorie di abitanti: persone anziane, che hanno necessità di percorsi piani e senza ostacoli e di appositi luoghi di sosta; bambini e bambine che hanno bisogno di percorsi ben disegnati e di una chiara separazione con le automobili, oltre ad attraversamenti sicuri; persone diversamente abili che necessitano di dispositivi per lo spostamento in autonomia. L'autonomia di movimento di queste categorie facilita il lavoro di cura e riproduzione di cui sono più spesso oberate le donne.

<p>AeA1</p> <p>Sono presenti ostacoli? I giunti della pavimentazione sono lisci e mantenuti, non sono presenti buche e radici in modo da evitare l'inceppamento di passeggini, sedie a rotelle o carrelli della spesa? La pavimentazione è antiscivolo? È possibile seguire le facciate con un bastone per non vedenti?</p> <p>● ●</p>	<p>Sono presenti ostacoli? I giunti della pavimentazione sono lisci e mantenuti, non sono presenti buche e radici in modo da evitare l'inceppamento di passeggini, sedie a rotelle o carrelli della spesa? La pavimentazione è antiscivolo? È possibile seguire le facciate con un bastone per non vedenti?</p>	<p>presenza di ostacoli in più dell'80% dei percorsi pedonali</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra il 50% e l'80% dei percorsi pedonali</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno del 50% dei percorsi pedonali</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno del 20% dei percorsi pedonali</p> <p><input type="checkbox"/></p>
---	---	---	---	---	---



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

Legenda

● tecnici comunali
 ● cittadini
 ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)

		no	meno del 50%	tra il 50% e l'80%	si, piu dell 80%
AeA2	Gli incroci sono messi in sicurezza (semafori, strisce pedonali segnalate, attraversamenti rialzati a livello del marciapiede, rallentamenti in prossimità dell'incrocio e semafori) e sono anche dotati di rampe e senza inciampi? ● ●	no	meno del 50%	tra il 50% e l'80%	si, piu dell 80%
AeA3	Le rampe e le scale sono adeguatamente protette e ben segnalate, con corrimano di altezza sufficiente e con percorsi che non creano angoli ciechi? ● ●	no	meno del 50%	tra il 50% e l'80%	si, piu dell 80%
AeA4	I semafori tengono conto dei tempi di mobilità di tutte le persone? (Il tempo di mobilità dipende dalla velocità di ogni persona. Questi sono in funzione del profilo della persona: persona con limitazione motoria molto grave (1,8 km/h); bambini e ragazzi, anziani, uomini e donne con bambini piccoli (2,5 km/h); bambini tra i 6 e i 10 anni (4 km/h); adulti (4,7 - 6,1 km/h); adolescenti (6,5 km/h).) ● ●	è possibile attraversare nel tempo del verde se si ha una velocità di più di 4 km /h	è possibile attraversare nel tempo del verde se si ha una velocità tra 4 e 2,5	è possibile attraversare nel tempo del verde se si ha una velocità tra 2,5 e 1,8 km /h	è possibile attraversare nel tempo del verde se si ha una velocità minore o uguale a 1,8 km/h
AeA5	Esistono semafori acustici su richiesta per i non vedenti? ● ●	no	meno di 30%	tra 30% e 80%	si
AeA6	Esiste una pavimentazione tattile in tutti gli incroci e i marciapiedi ove non è possibile seguire il profilo delle facciate e nelle fermate del trasporto pubblico? ●	no	meno di 30%	tra 30% e 80%	si
AeA7	Ci sono panchine o punti di riposo a intervalli non superiori a 200 metri, in cui possono sedersi più persone contemporaneamente e facili da usare anche da persone con ridotta agilità (bracciuoli, schienali, sedute alte), di materiali adatti sia per le giornate fredde che in quelle calde e una buona manutenzione? ● ● ●	no	le sedute sono scomode/rotte/ distanti piu de 501 metri	le sedute sono comode, con una buona manutenzione, distanti tra 500 e 201 m.	le sedute sono comode, con una buona manutenzione, distanti almeno 200 m. le une dalle altre



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

2.2. Parchi e Piazze: I parchi e le piazze hanno principalmente la funzione di ospitare attività sociali, culturali e ricreative, oltre che quella del passeggio, dello spostamento e dell'attraversamento. Sono luoghi in cui è possibile stare insieme tra più persone o in solitudine, è necessario prestare attenzione perchè le attrezzature e gli arredi urbani rispondano alle esigenze dei diversi gruppi di persone.

Diversità: La diversità di parchi e piazze indica la loro vitalità, che nasce dalla possibilità per più gruppi di persone differenti per genere, età, provenienza, cultura o altro di usare lo spazio pubblico per le proprie attività. Questo significa ad esempio che le bambine e i bambini possono trovare attrezzature adatte ai propri giochi o sport preferiti; che i dispositivi ludici non sono riservati solo ai bambini molto piccoli; che è possibile trovare luoghi di riposo per gli adulti vicino alle aree gioco per l'infanzia, che sono presenti spazi per giovani e adolescenti, e che ci sono servizi pubblici che garantiscono il comfort.

D1	Nello spazio e nelle sue immediate vicinanze si svolgono diverse attività permanenti e temporanee? 	no	in meno del 20% dello spazio che circonda la piazza/il parco	tra il 20% e il 40% dello spazio che circonda la piazza/il parco	in più del 40% dello spazio che circonda la piazza/il parco
D2	Le attività si svolgono in fasce orarie diverse (mattina/pomeriggio/sera), garantendo la presenza delle persone soprattutto durante le ore di buio? 	no	in meno del 20% dello spazio che circonda la piazza/il parco	tra il 20% e il 40 %dello spazio che circonda la piazza/il parco	in più del 40% dello spazio che circonda la piazza/il parco
D3	Ci sono monumenti, targhe ed elementi commemorativi che rendono visibile il lavoro e il contributo delle donne alla storia e alla città? 	no	meno del 19% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne	tra il 20% e il 39% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne	più del 40% di monumenti, targhe ed elementi commemorativi sono dedicati a donne
D4	La panchine e gli arredi (tavoli) sono distribuiti uniformemente in tutto lo spazio, con una disposizione che favorisce l'interazione, abbastanza ampie da permettere la seduta di più persone contemporaneamente, con un disegno tale da essere comode anche per le persone meno agili (braccioli, schienali, sedute alte) e con materiali confortevoli sia nelle giornate fredde, sia in quelle calde e sono protetti dal sole e dalle intemperie? 	nessuna di queste caratteristiche/ 1 caratteristica	2 caratteristiche su 5	3/4 caratteristiche su 5	tutte e 5 le caratteristiche
D5	Ci sono abbastanza fontanelle di acqua potabile, ben distribuite nello spazio e fatte in modo da essere utilizzate da persone in diverse condizioni fisiche? 	no	c'è solo una fontanella e non accessibile		sì



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

Legenda

● tecnici comunali ● cittadini ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Sì (verde)



D6	Ci sono elementi di gioco/attrezzature sportive per le diverse età? ● ● ●	no	soltanto una fascia d'età	per due fasce d'età	Per più di due fasce d'età
D7	Ci sono elementi di gioco/attrezzature sportive adatti a diversi tipi di gioco e sport inclusivi dal punto di vista di genere? ● ● ●	no			si
D8	Esistono giochi inclusivi e di facile utilizzo per persone con diversità funzionali o cognitive? ● ● ●	no	almeno 3 strutture/giochi separati	almeno 3 strutture/giochi integrati al resto dei giochi	più di 3 strutture/giochi integrati al resto dei giochi
D9	Ci sono panchine per gli adulti che accompagnano i minori nell'area giochi? ● ●	no	alcune da fuori o lontano dell'area giochi	pochi all'interno, prossimi, dell'area giochi	sufficiente per il numero previsto di bambini nei giochi
D10	Ci sono piante / alberi che forniscono ombra? ● ●	no	alcune		ombra sia nel parco giochi che nell'area di attesa
D11	Ci sono servizi igienici pubblici nello spazio o nelle strutture intorno al suo perimetro? ● ● ●	no			si
D12	I servizi igienici sono inclusivi e facili da usare per le persone con diversità funzionali o cognitive? ● ●	no			si
D13	Ci sono fasciatoi per bambini nei bagni, se sono separati per sesso in entrambi i bagni? ● ●	no			si



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

D14	Nello spazio è presente una segnaletica che indica l'ubicazione dei servizi igienici pubblici più vicini?	no			si
D15	Sono illuminati correttamente all'esterno e all'interno?	no			si
D16	Sono evitate le situazioni di insicurezza dovute alla mancanza di visibilità (muri, cespugli, schermi)?	no			si
D17	I bagni pubblici sono puliti?	no			si
D18	Sono presenti aree cani delimitate con illuminazione, panchine, ombra / ripari e acqua?	no	una piccola area cani con un recinto con illuminazione	un'area cani con recinto e panchine con illuminazione	si

P **Prossimità:** La prossimità si riferisce alla facilità di raggiungere lo spazio (piazza o parco) e di seguire dei percorsi al suo interno. Bisogna dunque tenere conto della posizione di questo spazio nel quartiere, delle entrate/uscite (che siano numerose e facilmente individuabili) e della leggibilità e facilità dei percorsi interni.

P1	Il parco o la piazza si trova nei pressi di zone residenziali?	no (più di 1000 metri)	tra 700 e 1000 metri	tra 400 e 700 metri	si (meno di 400 metri)
P2	Il parco o la piazza si trova vicino a delle scuole?	no (più di 1000 metri)	tra 700 e 1000 metri	tra 400 e 700 metri	si (meno di 400 metri)
P3	La zona dove si trovano il parco o la piazza è facilmente percorribile da bambine, bambini o persone anziane attraverso una rete di percorsi quotidiani?	no			si



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

Legenda

● tecnici comunali
 ● cittadini
 ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)



P4 Le fermate dell'autobus sono vicine? ● ● ●	no	a più di 500 m.	tra 250 e i 500 metri	a meno di 250 m.
P5 Ci sono piste/percorsi ciclabili che attraversano o che sono tangenziali alla piazza o al parco? ● ● ●	no	ci sono ma pochi e discontinui	ci sono ma stretti e con poca manutenzione	si
P6 Ci sono parcheggi sicuri per le biciclette (in cui assicurarle con una catena collegabile al telaio)? ● ● ●	no			si

SeC

Sicurezza - comfort: La percezione di sicurezza delle donne è un fattore chiave per la libertà e il benessere nell'uso della città. È possibile individuare alcuni elementi in grado di dare questa sensazione e dunque aumentare il comfort nello spazio pubblico per le diverse popolazioni urbane. Questi elementi riguardano l'illuminazione, l'ampiezza della visuale e la possibilità di leggere lo spazio da qualsiasi punto, la manutenzione e la cura dei percorsi pedonali, la visibilità dei luoghi dall'interno e dall'esterno dello spazio, ecc.

Per individuare i punti che generano maggiore sensazione di insicurezza uno degli strumenti più utili sono le passeggiate esplorative (percorsi con le donne che abitano nel quartiere o che lo frequentano, per segnalare i luoghi insicuri a partire dalla loro esperienza).

SeC1 La piazza/il parco è dotata di più di un ingresso/uscita, collegati da percorsi visibili e facili da individuare e da percorrere? Gli arbusti e gli alberi hanno un'altezza tale da non impedire la visuale (base della chioma più alta di 160 alberi e siepi/arbusti più bassi di 0,70 m)? Gli arredi urbani sono posizionati in modo da non impedire la visuale? ● ●	no	una delle caratteristiche	2 o 3 delle caratteristiche	tutte le caratteristiche
SeC2 Sono presenti punti di sicurezza in caso di emergenza, come pulsanti SOS o una rete di servizi e negozi ben segnalati? ● ● ●	non sono presenti punti di sicurezza	i punti di sicurezza sono rari e nascosti o non funzionanti	i punti di sicurezza sono presenti, ma non sono visibili	esiste una rete continua e segnalata di punti di sicurezza a cui rivolgersi in caso di pericolo



4.2. Spazio Pubblico: Strade, Parchi e Piazze

<p>SeC3</p> <p>L'illuminazione è buona, costante e omogenea, evita zone scure o abbagliamenti, ed è puntata sulla parte pedonale della strada? Si considera una illuminazione buona quando permette vedere una faccia a 15 metri</p> <p>● ● ●</p>		<p>l'illuminazione è scarsa e discontinua</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è scarsa, trova ostacoli, lascia diverse zone d'ombra e buie</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è buona, ma non continua</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è continua e buona si riesce a distinguere un volto a 15 metri di distanza</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC4</p> <p>Gli elementi urbani (percorsi, marciapiedi, arredi) sono in buono stato di pulizia e manutenzione e privi di ostacoli? La presenza di cestini aiuta a mantenere la pulizia?</p> <p>● ●</p>		<p>no / non ci sono arredi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli arredi sono presenti, ma hanno scarsa manutenzione. Percorsi, marciapiedi e arredi sono sporchi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli arredi sono presenti e con buona manutenzione, ma percorsi, marciapiedi e arredi sono sporchi. non ci sono cestini.</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>si</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC5</p> <p>La copertura arborea della piazza/parco genera un ambiente confortevole?</p> <p>● ●</p>		<p>non ci sono alberi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli alberi sono pochi e non creano ombra</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli alberi sono presenti, ma non creano ombra continua / impediscono il soleggiamento di inverno</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>gli alberi creano ombra in estate e soleggiamento di inverno</p> <p><input type="checkbox"/></p>

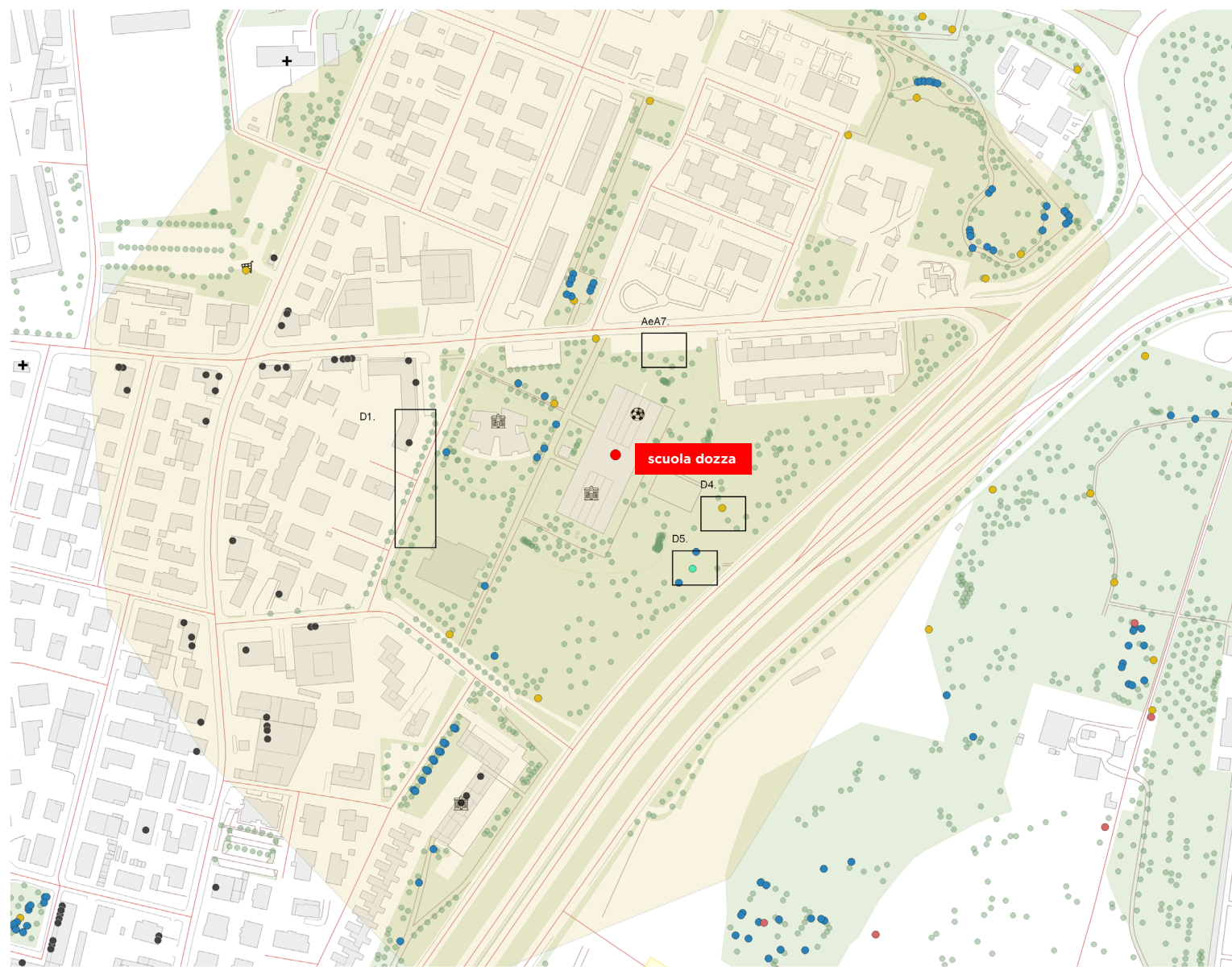
Autonomia - Accessibilità: Lo spazio urbano può essere abilitante o ostacolante rispetto all'autonomia di movimento di diverse categorie di abitanti: persone anziane, che hanno necessità di percorsi piani e senza

AeA ostacoli e di appositi luoghi di sosta; bambini e bambine che hanno bisogno di percorsi ben disegnati e di una chiara separazione con le automobili, oltre ad attraversamenti sicuri; persone diversamente abili che necessitano di dispositivi per lo spostamento in autonomia. L'autonomia di movimento di queste categorie di persone facilita il lavoro di cura e riproduzione di cui sono più spesso oberate le donne.

<p>AeA1</p> <p>Sono presenti ostacoli sui percorsi interni o tangenziali alla piazza/parco?? I giunti della pavimentazione sono lisci e mantenuti, non sono presenti buche e radici in modo da evitare l'inceppamento di passeggini, sedie a rotelle o carrelli della spesa? La pavimentazione è antiscivolo? è possibile seguire le facciate con un bastone per non vedenti?</p> <p>● ●</p>		<p>in più dell'80% dei percorsi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra il 50% e l'80% dei percorsi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno del 50% dei percorsi</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno del 20% dei percorsi</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>AeA2</p> <p>Gli incroci sono messi in sicurezza per i pedoni (semafori, strisce pedonali segnalate, attraversamenti rialzati a livello del marciapiede, rallentamenti in prossimità dell'incrocio e semafori) e sono anche dotati di rampe per evitare che i pedoni inciampino</p> <p>● ●</p>		<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno del 50%</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra il 50% e l'80%</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>si</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>AeA3</p> <p>Le rampe e le scale sono adeguatamente protette e ben segnalate, con corrimano di altezza sufficiente e con percorsi che non creano angoli ciechi?</p> <p>●</p>		<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno del 50%</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra il 50% e l'80%</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>si</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>AeA4</p> <p>Gli elementi della segnaletica dello spazio sono inclusivi (possono essere facilmente compresi da tutte le persone, comprese quelle con diversità cognitive o analfabete)?</p> <p>● ●</p>		<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>			<p>si</p> <p><input type="checkbox"/></p>

Rappresentazione grafica dell'applicazione della checklist: questa mappa rappresenta le risposte ad alcune delle domande della Check-list "Spazio pubblico: Strade, Parchi e

Plazze" (nella colonna a destra) applicata allo spazio intorno alla scuola, ottenute attraverso l'utilizzo di dati geolocalizzati.



Strada	zone-30kmh-bologna	Biblioteche	Scuola dell'infanzia	Sezione primavera convenzionata	Mercati e fiere	Fontana	A piedi
Aree verdi di Bologna	Scuola	Scuole	Scuola primaria	Attrezzature sanitarie	Negozi	Panchina	5 min
Alberi	Servizi igienici pubblici	Nido d'infanzia	Scuola secondaria di II grado	Attrezzatura sportiva	Arrendi urbani	Tabelle	Distanza
		Piccoli gruppi educativi convenzionati	Scuola secondaria I grado	Musei, gallerie e teatri	Cestone		200 m

AeA7. Ci sono panchine o punti di riposo a intervalli non superiori a 200 metri, in cui possono sedersi più persone contemporaneamente e facili da usare anche da persone con ridotta agilità, di materiali adatti sia per le giornate fredde che in quelle calde e una buona manutenzione?
 no / le sedute sono scomode/rotte/ distanti piu de 501 metri / le sedute sono comode, con una buona manutenzione, distanti tra 500 e 201 m. / le sedute sono comode, con una buona manutenzione, distanti almeno 200 m. le une dalle altre

D1. Nello spazio e nelle sue immediate vicinanze si svolgono diverse attività permanenti e temporanee?
 no / in meno del 20% dello spazio che circonda la piazza/il parco / tra il 20% e il 40 %dello spazio che circonda la piazza/il parco / in più del 40% dello spazio che circonda la piazza/il parco

D4. La panchine e gli arredi (tavoli) sono distribuite uniformemente in tutto lo spazio, con una disposizione che favorisce l'interazione, abbastanza ampie da permettere la seduta di più persone contemporaneamente, con un disegno tale da essere comode anche per le persone meno agili e con materiali confortevoli sia nelle giornate fredde, sia in quelle calde e sono protetti dal sole e dalle intemperie?
 nessuna di queste caratteristiche/ 1 caratteristica /2 caratteristiche su 5 / 3/4 caratteristiche su 5 / tutte e 5 le caratteristiche

D5. Ci sono abbastanza fontanelle di acqua potabile, ben distribuite nello spazio e fatte in modo da essere utilizzate da persone in diverse condizioni fisiche?
 No / c'è solo una fontanella e non accessibile / Si

D6. Ci sono elementi di gioco/attrezzature sportive per le diverse età?
 no / soltanto una fascia d'età / per due fasce d'età / Per più di due fasce d'età

D7. Ci sono elementi di gioco/attrezzature sportive adatti a diversi tipi di gioco e sport inclusivi dal punto di vista di genere?
 no / si

D8. Esistono giochi inclusivi e di facile utilizzo per persone con diversità funzionali o cognitive?
 no / almeno 3 strutture/giochi separati / almeno 3 strutture/giochi integrati al resto dei giochi / più di 3 strutture/giochi integrati al resto dei giochi

D11. Ci sono servizi igienici pubblici nello spazio o nelle strutture intorno al suo perimetro?
 no / si



Rappresentazione grafica dell'applicazione della checklist: Questa mappa rappresenta le risposte ad alcune delle domande della Check-list "Spazio pubblico: Strade, Parchi e

Plazze" (nella colonna a destra) applicata allo spazio intorno alla scuola, ottenute attraverso l'utilizzo di dati geolocalizzati.

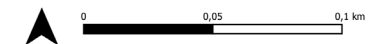
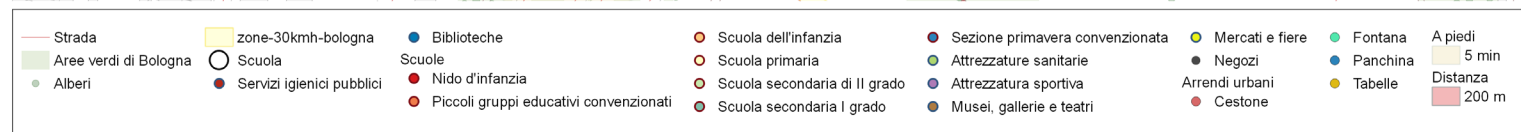


P1. Il parco o la piazza si trova nei pressi di zone residenziali?
no / tra 700 e 1000 metri / tra 400 e 700 metri / si

P2. Il parco o la piazza si trova vicino a delle scuole?
no (più di 1000 metri) / tra 700 e 1000 metri / tra 400 e 700 metri / si (meno di 400 metri)

SeC3. L'illuminazione è buona, costante e omogenea, evita zone scure o abbaglianti, ed è puntata sulla parte pedonale della strada?
l'illuminazione è scarsa e discontinua / l'illuminazione è scarsa, trova ostacoli, lascia diverse zone d'ombra e buie / l'illuminazione è buona, ma non continua / l'illuminazione è continua e buona, si riesce a distinguere un volto a 15 metri di distanza

SeC5. La copertura arborea della piazza/parco genera un ambiente confortevole?
non ci sono alberi / gli alberi sono pochi e non creano ombra / gli alberi sono presenti, ma non creano ombra / continua impediscono il soleggiamento di inverno / gli alberi creano ombra in estate e soleggiamento di inverno





4.3. Mobilità sostenibile: la rete ciclabile





4.3. Mobilità sostenibile: la rete ciclabile

Legenda

● tecnici comunali ● cittadini ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)



D **Diversità:** Parlare di diversità nell'ambito della mobilità significa fare sì che ogni persona possa accedere a una varietà di opzioni per muoversi in accordo alle sue necessità e capacità. Nel caso della rete ciclabile si tratta di avere una rete il più possibile estesa e capillare, che permetta di raggiungere in sicurezza e comfort le diverse parti e punti di interesse della città.

D1	La rete dei percorsi ciclabili è continua e lineare? ● ●	le diverse piste/percorsi ciclabili sono lunghi poche centinaia di metri e non sono collegati tra loro	la rete si interrompe in zone a traffico lento (meno di 30km/h)	rete mista di piste e percorsi ciclabili continua	rete continua di piste ciclabili separate dalla strada
D2	La rete ciclabile supporta gli spostamenti per la vita quotidiana di quartiere? (percorsi e soste in corrispondenza di negozi, servizi pubblici, culturali ecc.) ● ●	non ci sono piste ciclabili	la rete ciclabile tocca mete legate al solo lavoro produttivo	la rete tocca diverse mete legate al lavoro produttivo e riproduttivo, ma non è continua	si
D3	La rete ciclabile copre gli spostamenti legati alle istituzioni educative (asili e scuole) a tutti i livelli? ● ●	la rete unisce meno del 30% delle istituzioni educative del quartiere	la rete unisce tra il 30% e il 50% delle istituzioni educative del quartiere	la rete unisce tra il 50% e l'80% delle istituzioni educative del quartiere	unisce tutti le istituzioni educative del quartiere
D4	La rete ciclabile collega mete che corrispondono alle necessità delle persone anziane attraverso percorsi sicuri? ● ●	no	alcuni servizi per persone anziane	tutti i servizi dedicati alle persone anziane	si
D5	La rete ciclabile collega mete che corrispondono alle necessità delle persone adolescenti attraverso percorsi sicuri? ● ●	no	alcuni punti di interesse per adolescenti	la maggioranza dei punti di interesse per adolescenti	si



4.3. Mobilità sostenibile: la rete ciclabile

D6	La rete ciclabile collega diverse funzioni utili per la vita quotidiana? (mercato, commercio, scuole, centri medici, ...) 	aree di sosta e parcheggi legati ad aree per il lavoro produttivo	aree di sosta e parcheggi in corrispondenza di almeno 3 luoghi importanti per la vita quotidiana	aree di sosta e parcheggi in corrispondenza di almeno 5 luoghi importanti per la vita quotidiana	aree di sosta e parcheggi in corrispondenza di almeno 8 luoghi importanti per la vita quotidiana
D7	I percorsi ciclabili sono separati dai percorsi pedonali e veicolari? 	meno del 20%	tra il 40 e il 60%	tra il 60% e l'80%	più dell'80%
D8	Iniziative innovative. Il bike sharing è disponibile sulla rete ciclabile? 	no			sì
D9	Ci sono servizi per il cicloturismo (officine, aree di sosta, ecc.)? 	no			sì
D10	Esistono progetti di ciclismo sportivo per promuovere il tempo libero e la salute? 	no			sì
D11	Esistono programmi o politiche per incoraggiare l'uso della bicicletta tra le donne? 	no			sì

Prossimità: La rete di mobilità ciclabile fa parte della rete di mobilità, che è il principale elemento di cui tenere conto per garantire l'accessibilità delle risorse (spazi pubblici, servizi, commercio) in un quartiere. Dunque in questo caso la domanda da verificare è se la rete di mobilità fa da supporto alla vita quotidiana e alla vitalità del quartiere e se i nodi e le connessioni della rete di mobilità pubblica o i nodi di interscambio sono equamente distribuiti e facilmente raggiungibili.

P1	La presenza della rete ciclabile sulle strade è ben segnalata? 	meno del 20% delle strade	tra il 40 e il 60% delle strade	tra il 60% e l'80% delle strade	più dell'80% delle strade
P2	Dove non c'è una segregazione, l'esistenza della corsia ciclabile sulla carreggiata è ben segnalata? 	meno del 20% delle strade	tra il 40 e il 60% delle strade	tra il 60% e l'80% delle strade	più dell'80% delle strade



4.3. Mobilità sostenibile: la rete ciclabile

Legenda

- tecnici comunali
- cittadini
- dati geolocalizzati

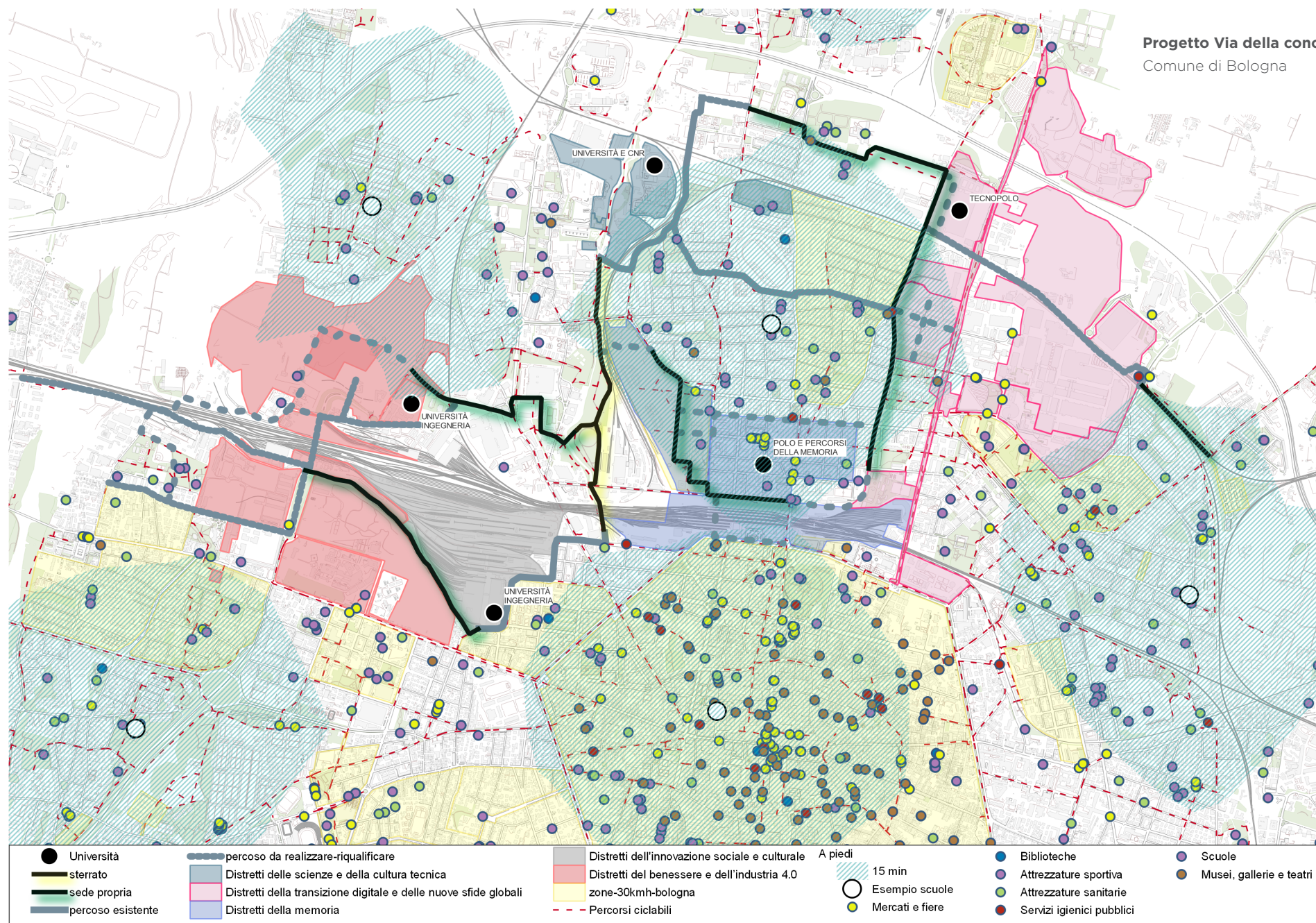
Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)



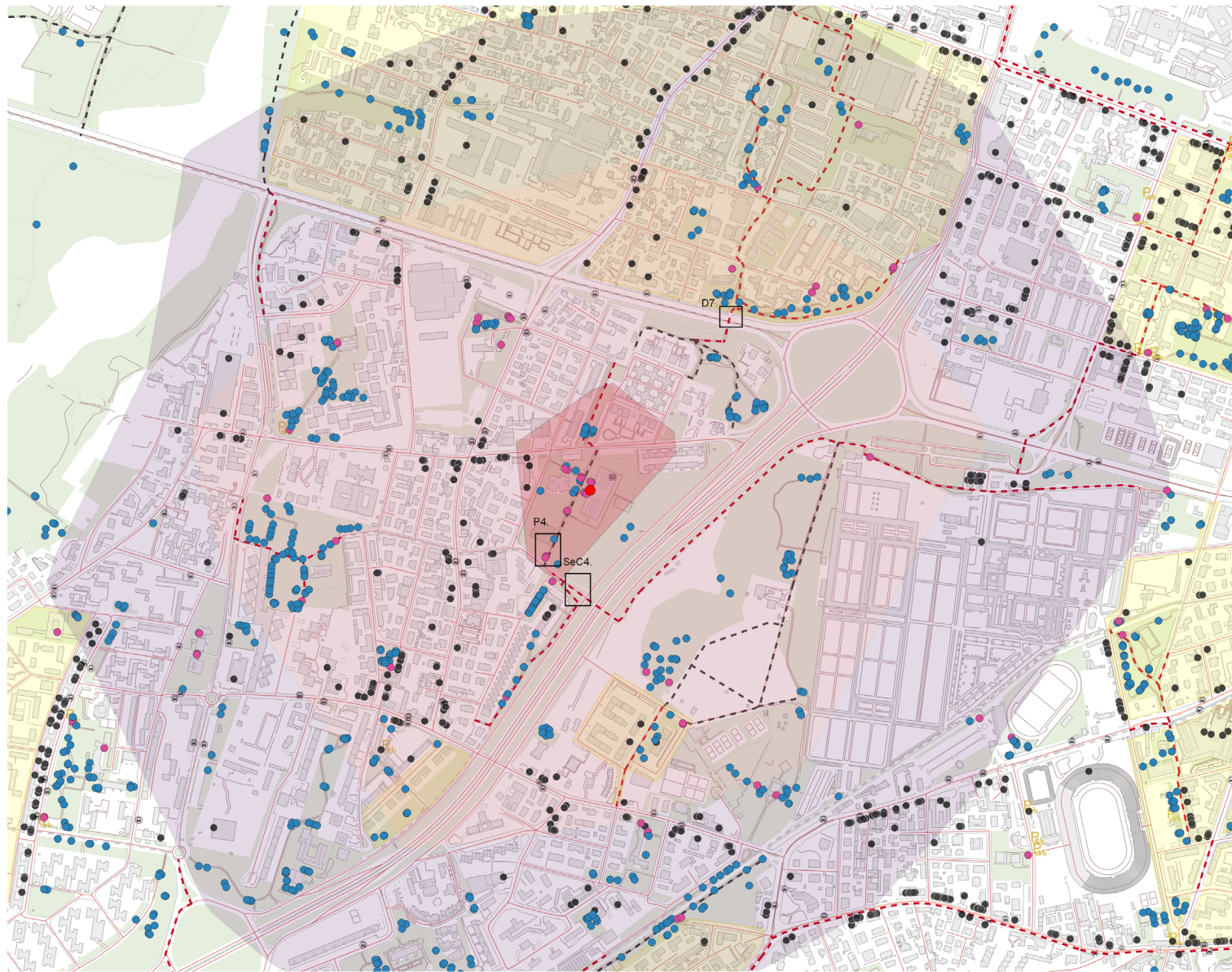
P3	Esiste un sistema di branding (strategia di <i>marketing</i> per differenziare il proprio prodotto) e <i>wayfinding</i> (studio dello spazio per favorire l'orientamento) unificato e chiaro per tutta la rete ciclabile? ● ●	no			si
P4	Ci sono parcheggi per biciclette ben distribuiti nei quartieri e nelle aree pedonali? ● ● ●	no			si
P5	Esistono parcheggi sicuri per le biciclette e depositi in corrispondenza delle stazioni e fermate del trasporto pubblico? ● ● ●	meno del 20% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici	tra il 40 e il 60% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici	tra il 60% e l'80% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici	più dell'80% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici
P6	Ci sono parcheggi per biciclette ben distribuiti nelle aree ad alto traffico? ● ●	no			si
P7	Ci sono depositi sicuri per le biciclette, custoditi o non custoditi? ● ●	meno di 5 in tutta la città	meno di 20 in tutta la città	meno di 50 in tutta la città	ben distribuiti nei diversi quartieri
P8	Il servizio pubblico di bikesharing ha fermate ben distribuite e segnalate? ● ●	no			si
P9	I servizi di bike sharing hanno parcheggi riservati? ● ● ●	no			si

Rappresentazione grafica dell'applicazione della checklist: È necessario tenere in conto di diverse categorie di utenti nel disegno delle piste ciclabili: persone che si recano al lavoro, raiders, persone che trasportano pesi/che accompagnano qualcuno, persone an-

ziane, bambini e bambine, ecc. Mappa che mostra il rapporto tra la via della conoscenza, all'interno del progetto strategico del distretto della conoscenza, e i servizi e le strutture quotidiane.



Rappresentazione grafica dell'applicazione della checklist: Questa mappa indica, secondo i dati geolocalizzati disponibili, le condizioni delle piste ciclabili nell'area intorno alla scuola di Dozza, nonché le strutture nelle vicinanze di 15 minuti.



D7. I percorsi ciclabili sono separati dai percorsi pedonali e veicolari?
meno del 20% / tra il 40 e il 60% / tra il 60% e l'80% / più dell'80%

P4. Ci sono parcheggi per biciclette ben distribuiti nei quartieri e nelle aree pedonali?
no / si

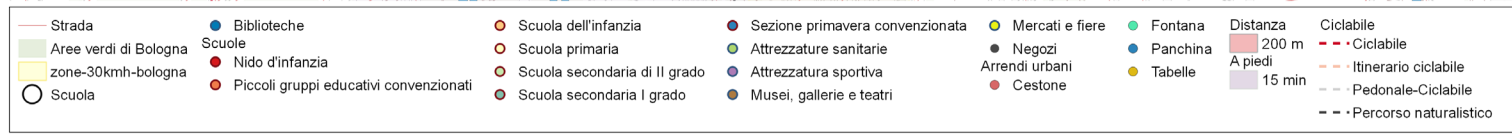
P5. Esistono parcheggi sicuri per le biciclette e depositi in corrispondenza delle stazioni e fermate del trasporto pubblico?
meno del 20% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici / tra il 40 e il 60% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici tra il 60% e l'80% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici / più dell'80% delle fermate/ stazioni ha parcheggi sicuri per le bici

P6. Ci sono parcheggi per biciclette ben distribuiti nelle aree ad alto traffico?
no / si

P8. Il servizio pubblico di bikesharing ha fermate ben distribuite e segnalate?
no / si

P9. I servizi di bike sharing hanno parcheggi riservati?
no / si

SeC4. L'illuminazione è costante e omogenea, evita zone scure o abbagliamenti, ed è puntata sulla pista ciclabile?
no / meno del 30% / tra il 30% e l'80% / più dell' 80%





4.3. Mobilità sostenibile: la rete ciclabile

Sicurezza - comfort: La percezione di sicurezza delle donne è un fattore chiave per la libertà e l'autonomia di movimento. Le donne sono generalmente più sensibili alla sensazione di sicurezza. È possibile individuare alcuni elementi in grado di dare questa sensazione e dunque aumentare il comfort nello spazio pubblico per le diverse popolazioni urbane. Questi elementi riguardano l'illuminazione, l'ampiezza della visuale e la possibilità di leggere lo spazio da qualsiasi punto, la manutenzione e la cura dei percorsi ciclabili e della pavimentazione, la separazione dalla mobilità veicolare, ecc. Per individuare i punti che generano maggiore sensazione di insicurezza uno degli strumenti più utili sono le passeggiate esplorative (percorsi con le donne che abitano nel quartiere o che lo frequentano per segnalare i luoghi insicuri a partire dalla loro esperienza), che possono essere fatte anche in bicicletta.

SeC

SeC1 ●	La rete di piste ciclabili è larga almeno 1,80-2 metri per il traffico a senso unico e con una distanza di sicurezza di 0,30-0,50 metri?	no			si
SeC2 ● ●	Ci sono elementi sulla rete ciclabile che possono rappresentare degli ostacoli per la circolazione delle biciclette?	si			no
SeC3 ●	I nuovi progetti prevedono la separazione tra marciapiedi e piste ciclabili?	no			si
SeC4 ● ●	L'illuminazione è costante e omogenea, evita zone scure o abbagliamenti, ed è puntata sulla pista ciclabile?	no	meno del 30%	tra il 30% e l'80%	più dell' 80%
SeC5 ● ●	L'illuminazione è a tempo per il risparmio energetico e si accende per almeno 100 metri rispetto alla posizione del/della ciclista?	no	meno del 30%	tra il 30% e l'80%	più dell' 80%

Autonomia - Accessibilità: Lo spazio urbano può essere abilitante o ostacolante rispetto all'autonomia di movimento di diverse categorie di abitanti: persone anziane, che hanno necessità di percorsi piani e senza ostacoli e di appositi luoghi di sosta; bambini e bambine che hanno bisogno di percorsi ben disegnati e di una chiara separazione con le automobili, oltre ad attraversamenti sicuri; persone diversamente abili che necessitano di dispositivi per lo spostamento in autonomia. L'autonomia di movimento di queste categorie di persone facilita il lavoro di cura e riproduzione di cui sono più spesso oberate le donne.

AeA

AeA1 ● ●	La larghezza delle piste ciclabili consente il passaggio di due biciclette nella stessa direzione, in modo tale da consentire due velocità e il passaggio di biciclette con rimorchio? (ampiezza di almeno 1.80-2 metri)	no	meno del 30%	tra il 30% e l'80%	più dell' 80%
AeA2 ● ●	Ci sono iniziative alle scuole di promozione del ciclismo per i bambini e le bambine, per andare a scuola (bike to school), parchi o centri sportivi, in modo che possano andare in gruppo, accompagnati, alla propria velocità e in maniera sicura?	meno del 20% delle scuole	tra il 40 e il 60% delle scuole	tra il 60% e l'80% delle scuole	più dell'80% delle scuole
AeA3 ● ●	Sono previsti dei dispositivi per il superamento dei dislivelli e rampe adeguate e segregate per i cavalcavia e ponti?	no	meno del 30%	tra il 30% e l'80%	si



4.4. Edifici scolastici





4.4. Edifici scolastici

Legenda

● tecnici comunali
 ● cittadini
 ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)

















D Diversità: La diversità si riferisce alla varietà dei servizi offerti all'interno dell'edificio scolastico, gli orari di apertura dello spazio, oltre l'orario didattico e la facilità di utilizzo degli ambienti per differenti scopi.

D1	La scuola è inserita in una rete di servizi di vicinato, servizi e spazi pubblici, aree verdi e commercio di prossimità, che garantiscono la presenza di persone nelle diverse ore della giornata e della sera? (spazi con funzioni di commercio di vicinato, servizi di vicinato, salute, sport, istruzione, cultura, sociale, verde) ● ●	residenziale monofunzionale	presenza di almeno 3 funzioni diverse	presenza di almeno 5 funzioni diverse	uguale o maggiore a 8 funzioni diverse
D2	La scuola offre spazi (interni ed esterni) per attività aperte al quartiere al termine dell'orario scolastico e nei giorni festivi? Sport, corsi extrascolastici, attività delle associazioni, parco giochi della scuola, servizi pubblici legati alla salute e all'integrazione, servizi igienici, altre attività. ● ●	la scuola non ospita programmi e attività	solo i bambini e le bambine che già frequentano la scuola	persone appartenenti comunità scolastica	Tutte le persone
D3	Dispone di spazi di attesa ampi e separati dal traffico, in modo da consentire l'interazione tra le famiglie, le persone accompagnanti e alunni/studenti? ● ●	solo il marciapiede stretto all'ingresso	c'è un marciapiede abbastanza ampio, ma la strada è percorsa dalle auto delle persone accompagnanti, oltre che dal traffico normale	la strada davanti alla scuola è chiusa al traffico all'orario di entrata e uscita	la strada davanti alla scuola è pedonale e dotata di arredi urbani, panchine, dispositivi ludici, tettoie, acqua, cestini per i rifiuti e alberi
D4	C'è uno spazio sicuro per i passeggini e altri mezzi per i più piccoli? ● ●	no			si
D5	C'è uno spazio esterno di attesa riparato da sole e pioggia abbastanza grande per tutta la comunità scolastica? ●	no	una superficie di almeno 0,3 mq per studente	una superficie di almeno 0,5 mq per studente	una superficie di più di 0,5 mq per studente



4.4. Edifici scolastici

D6 È possibile l'appropriazione e la manipolazione dello spazio attraverso attività temporanee, murales, installazioni, ecc.?  	no	<input type="checkbox"/>	è possibile usare lo spazio solo per attività temporanee che non lasciano segni	<input type="checkbox"/>	c'è uno spazio usabile come attività educativa scolastica	<input type="checkbox"/>	ci sono degli spazi riservati per la libera espressione degli alunni/degli studenti	<input type="checkbox"/>
D7 Il cortile/giardino scolastico è adatto al gioco attivo, al gioco passivo, al gioco intermedio vario, al gioco educativo (come l'orto, l'hotel degli insetti ecc.)?  	no	<input type="checkbox"/>	lo spazio è poco strutturato e quindi vince il gruppo più rumoroso	<input type="checkbox"/>	il gioco viene gestito dagli adulti per permettere la rotazione delle diverse attività	<input type="checkbox"/>	lo spazio è strutturato oin modo da permettere la libera scelta dei diversi tipi di gioco	<input type="checkbox"/>
D8 Il cortile/giardino scolastico è adatto alle diverse attività e diverse età delle bambine e dei bambini e degli adolescenti e giovani?  	no	<input type="checkbox"/>	lo spazio è poco strutturato e quindi vince il gruppo più rumoroso	<input type="checkbox"/>	il gioco viene gestito dagli adulti per permettere la rotazione delle diverse attività	<input type="checkbox"/>	lo spazio è strutturato oin modo da permettere la libera scelta dei diversi tipi di gioco e attività	<input type="checkbox"/>
D9 Il cortile/giardino scolastico ha un'organizzazione spaziale che consente un uso polivalente e simultaneo da parte di bambini di età e abilità fisiche diverse?  	no	<input type="checkbox"/>	lo spazio è poco strutturato e quindi vince il gruppo più rumoroso	<input type="checkbox"/>	il gioco viene gestito dagli adulti per permettere la rotazione delle diverse attività	<input type="checkbox"/>	lo spazio è strutturato oin modo da permettere la libera scelta dei diversi tipi di gioco	<input type="checkbox"/>
D10 I servizi igienici all'interno della scuola sono inclusivi per i diversi generi?  	no	<input type="checkbox"/>			maschile e femminile	<input type="checkbox"/>	maschile, femminile e non binario	<input type="checkbox"/>
D11 Tengono conto delle condizioni di sicurezza a intimità nella definizione degli spazi (toilette individuali chiuse, spazi coi lavandini visibili dall'esterno...)?  	no	<input type="checkbox"/>					sì	<input type="checkbox"/>
D12 ci sono lavandini negli spazi chiusi per permettere di lavarsi parti del corpo in intimità o per la pulizia della coppetta mestruale?  	no	<input type="checkbox"/>					sì	<input type="checkbox"/>



4.4. Edifici scolastici

Legenda

● tecnici comunali ● cittadini ● dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)



D13	I servizi igienici garantiscono l'accessibilità?	no			si
D14	Esistono servizi igienici ad uso pubblico per le persone esterne alla scuola?	no			si
D15	I servizi igienici per il pubblico sono dotati di dispositivi per appendere zaini, borse e cappotti?	no			si
D16	I servizi igienici per il pubblico hanno dimensioni tali da consentire l'accompagnamento di minori o adulti anziani? Sono dotati di fasciatoio e sono accessibili per le persone disabili?	no			si

P Prossimità: La prossimità si riferisce alla facilità di raggiungere lo spazio attraverso la rete di mobilità pubblica e pedonale e se esistano percorsi sicuri pedonali o ciclabili.

P1	Esistono diverse opzioni di spostamento per il raggiungimento della scuola?	no			si
P2	Esistono percorsi pedonali sicuri e accessibili per raggiungere l'edificio?	no			si
P3	C'è una strada pedonale/scolastica davanti alla scuola?	no			si



4.4. Edifici scolastici

<p>P4</p> <p>Ci sono strade a priorità pedonale e/o percorribili a velocità moderate nelle vicinanze come espansione dell'area scolastica?</p> <p>● ● ●</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>la scuola è in zona 30</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>la scuola è in zona 30 e la strada davanti alla scuola è 10 km/h o pedonale</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>la scuola è in zona 30 e per un raggio superiore di 300 m è zona 10 km/h, la strada davanti alla scuola è pedonale</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>P5</p> <p>Ci sono parcheggi pubblici vicini ma non adiacenti all'ingresso della scuola?</p> <p>● ● ●</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>			<p>sì</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>P6</p> <p>Ci sono piste ciclabili sicure e separate dal traffico attraverso cui è possibile raggiungere la scuola?</p> <p>● ● ●</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>in parte</p> <p><input type="checkbox"/></p>		
<p>P7</p> <p>Le piste ciclabili su strada hanno una larghezza adeguata? (se considera adeguata una larghezza della pista ciclabile verso la scuola che permetta il passaggio delle cargo bike e differenti velocità di percorrenza)</p> <p>● ●</p>	<p>no: meno di 95 cm</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra 95 e 150 cm</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra 150 e 300 cm</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>più di 3 m.</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>P8</p> <p>la scuola è dotata di parcheggi sicuri o smart per le bici?</p> <p>● ● ●</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>alcuni stalli nei dintorni della scuola</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>stalli a cui è possibile legare il telaio della bici nel cortile della scuola</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>stalli sicuri/smart e riparati nel cortile della scuola</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>P9</p> <p>Esiste una distribuzione delle fermate del trasporto pubblico in un raggio massimo di 10-15 minuti a piedi?</p> <p>Il tempo di percorrenza varia in base alla velocità di ogni persona. Per questo motivo, è importante tenere conto delle distanze desiderabili in base al profilo della persona. Questi sono: persone con limitazioni motorie molto gravi (300m); bambini piccoli, anziani, uomini e donne con bambini piccoli (420 m); bambini tra i 6 e i 10 anni (660m); adulti (780-1020 m); adolescenti (1080 m).</p> <p>● ● ●</p>	<p>più di 660 m.</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra 420 e 660 m.</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tra 300 e 420 metri</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>meno di 300 metri</p> <p><input type="checkbox"/></p>



4.4. Edifici scolastici

Legenda

- tecnici comunali
- cittadini
- dati geolocalizzati

Istruzioni: colorare la risposta con il colore assegnato (rosso-arancio-giallo-verde). Se non ci sono indicazioni, le opzioni sono solo NO (rosso) e Si (verde)



Sicurezza - comfort: La percezione di sicurezza delle donne è un fattore chiave per la libertà e il benessere nell'uso della città e questo riguarda anche il comfort nelle spazio pubblico nei dintorni delle scuole, così come avviene per lo spazio scolastico. Le strade e gli spazi che vengono percorsi quotidianamente da bambini/bambine, ragazze e ragazzi e dalle persone che li accompagnano e devono essere progettati tenendo conto di questa prospettiva. La percezione di insicurezza degli adulti è il fattore che incide maggiormente nell'autonomia di movimento dei bambini/bambine e delle ragazze. È possibile individuare alcuni elementi in grado di conferire questa sensazione e dunque aumentare il comfort. Questi elementi riguardano l'illuminazione, l'ampiezza della visuale e la possibilità di leggere lo spazio da qualsiasi punto, la manutenzione e la cura dei percorsi pedonali, la visibilità dei luoghi dall'interno e dall'esterno dello spazio, ecc. Anche lo spazio interno della scuola deve disporre di una buona segnaletica, avere passaggi e corridoi ampi e evitare angoli e spazi nascosti o senza visibilità.

SeC

<p>SeC1</p> <p>Esiste una relazione visiva tra gli spazi interni dell'edificio (in particolare il piano terra) e lo spazio pubblico all'esterno?</p> <p>● ●</p>	<p>no: bordi opachi, muri e finestre alte, porte senza parti trasparenti</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Porte e finestre di vetro che permettono una visione tra interno ed esterno su meno del 25% delle facciate</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Porte e finestre di vetro che permettono una visione tra interno ed esterno meno del 50% delle facciate</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Porte e finestre di vetro che permettono una visione tra interno ed esterno tra il 50% e il 75% di tutte le facciate</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC2</p> <p>L'esterno dell'edificio è costruito o organizzato in modo da non formare angoli o ostruire la visuale, con un ingresso ben identificabile e segnalato?</p> <p>● ●</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>			<p>si</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC3</p> <p>L'illuminazione della strada davanti alle scuole è costante, senza aree buie e soprattutto sulla parte pedonale della strada, in modo da consentire un utilizzo serale dell'edificio?</p> <p>● ●</p>	<p>l'illuminazione è scarsa e discontinua</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è presente solo sulla carreggiata lasciando i marciapiedi bui</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è buona, ma non continua</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>l'illuminazione è continua e buona</p> <p><input type="checkbox"/></p>
<p>SeC4</p> <p>I corridoi della scuola e gli spazi di collegamento tra gli ambienti sono sicuri, piacevoli e accessibili, con una buona visibilità e illuminazione, con una segnaletica chiara?</p> <p>● ●</p>	<p>no</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>una caratteristica su cinque</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tre caratteristiche su cinque</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>tutte e cinque le caratteristiche</p> <p><input type="checkbox"/></p>



4.4. Edifici scolastici

SeC5 	Hanno una larghezza minima per il transito e lo spazio di deposito o per le attività passive?	no: meno di due metri <input type="checkbox"/>	tra 2 e 3 metri <input type="checkbox"/>	tra 3 e 5 metri <input type="checkbox"/>	più di 5 metri <input type="checkbox"/>
SeC6 	La segnaletica all'interno della scuola ha un design e un linguaggio inclusivo in maniera tale da poter essere compresi da persone di diverse età, capacità cognitive e abilità?	no <input type="checkbox"/>			sì <input type="checkbox"/>
SeC7 	La segnaletica è posizionata a un'altezza adeguata?	no <input type="checkbox"/>			sì <input type="checkbox"/>

Autonomia - Accessibilità: Lo spazio urbano può essere abilitante o ostacolante rispetto all'autonomia di movimento di diverse categorie di abitanti: bambine e bambini, persone anziane, persone con barriere linguisti-

AeA che, persone con mobilità ridotta o con disabilità. L'autonomia di queste categorie di persone facilita il lavoro di cura e riproduzione di cui sono più spesso oberate le donne. In questo caso viene analizzata l'accessibilità dell'edificio scolastico e la facilità di raggiungimento in autonomia.

AeA1 	Tutte le strutture della scuola sono ugualmente accessibili a tutti, bambni/e e adulti e persone con diverse abilità?	no <input type="checkbox"/>	solo per bambini e adulti, ma non sono attrezzati per persone con diverse abilità <input type="checkbox"/>	per bambini e adulti, e alcuni spazi dedicati sono attrezzati per l'accessibilità delle persone disabili <input type="checkbox"/>	sì <input type="checkbox"/>
AeA2 	Ci sono Aule BES (Bisogni Educativi Special; SEN- Special Educational Needs)	no <input type="checkbox"/>			sì <input type="checkbox"/>
AeA3 	La progettazione dell'edificio segue le "Linee guida di visitabilità degli edifici aperti al pubblico"?	no <input type="checkbox"/>			sì <input type="checkbox"/>
AeA4 	Se la risposta è negativa: Sono previsti lavori di adeguamento?	no <input type="checkbox"/>			sì <input type="checkbox"/>

MANUALE

LINEE GUIDA PER PROGETTI INCLUSIVI DAL PUNTO DI VISTA DI GENERE

PROGETTO
“GENDER GAP REDUCTION IN URBAN
PROJECTS IN BOLOGNA (ITALY)”