



## CITTÀ DI TORINO

## MOZIONE N. 43

Approvata dal Consiglio Comunale in data 3 aprile 2017

OGGETTO: GENDER CITY MANAGER.

Il Consiglio Comunale di Torino,

## PREMESSO

che le città sono il luogo simbolico della emancipazione femminile del 19° del 20° secolo: popolate di corpi femminili non più segregati nei luoghi della cura e della domesticità; animate dalle funzioni delle donne in ambito lavorativo ma anche familiari per il ruolo prevalente di care givers e di costruttrici di relazioni tra sé, le famiglie, i territori; attraversate dalla mobilità delle donne per lo svolgimento dei lavori professionali e di cura; segnate dalle intelligenze femminili nelle professioni e nelle rappresentanze dei bisogni e dei diritti, nel volontariato come in politica. Il governo delle città, quindi, non può prescindere dalle differenze di genere: non può per rispetto alla democrazia; infatti leggi e regolamenti promuovono la partecipazione delle donne alla democrazia rappresentativa e alle posizioni apicali; non può per un principio di efficacia delle politiche; infatti la ignoranza sui differenti modi di uso di spazi e di tempi pubblici produce disfunzioni e inefficienze; non può per la necessità di conoscere per deliberare; infatti per interpretare le problematiche delle città e delle comunità ai fini di una urbs o di una polis inclusiva e sostenibile occorre incorporare il punto di vista dei soggetti differenti;

## CONSTATATO CHE

- ancora troppe politiche pubbliche assumono piani e determinazioni, rimuovendo le differenze di genere e accreditando le soluzioni adottate come neutre e indifferenziate per le ricadute su cittadine /i. A titolo esemplificativo, non esaustivo, si citano le politiche di mobilità urbana. Gli studi di EuroBarometro descrivono i diversi comportamenti tra uomini e donne rispetto agli usi dei mezzi privati e di quelli pubblici: gli uomini ricorrono all'auto per il 57%, le donne per il 45,8; per le moto 3% versus 0,5; a piedi 10,2 versus 18,8; coi mezzi pubblici 18 versus 23,1; in bici 8,3 versus 9,1;
- la conoscenza dei dati dovrebbe comportare politiche di accessibilità, sicurezza e comfort (carrozine e passeggini, scivoli alle fermate, illuminazione e prossimità delle fermate, eccetera) tarate sulla quota prevalente di utenti, anche per l'effetto positivo generale di

misure di accoglienza e di facilitazione. Con la stessa logica potrebbero essere orientate politiche tariffarie, ad esempio di taxi e di car sharing nelle ore serali o agevolazioni sulle polizze assicurative a fronte dei comportamenti virtuosi (quelli femminili, stando ai dati sulle colpe di incidentalità). Tutto potrebbe, se esistesse una valutazione di genere delle politiche dei trasporti;

- analogamente la assunzione delle "smarts cities" non solo come diffusione della tecnologia, ma come intelligenza collettiva inclusiva, non neutra, applicata alla vita quotidiana pretenderebbe la partecipazione delle donne alle progettazioni e alle applicazioni. Ad esempio, va ricordato come la visualizzazione sul display del telefono di casa del chiamante abbia sensibilmente ridotto il numero e la frequenza di telefonate oscene a donne cui era intestato l'abbonamento telefonico. Restano da immaginare tante possibilità di applicazione delle tecnologie, anche a basso costo, se consegnate alla esperienza di vita delle donne e alle loro aspettative /desideri di semplificazione e di riduzione dei tempi. Altrettanta abilità di progettazione potrebbe inverarsi nella organizzazione degli spazi urbani e della loro vivibilità: finora, tranne buone eccezioni, l'architettura è uno spettacolo individuale più o meno felice, e i processi di adattamento vengono consegnati alla "resilienza", ovvero alla capacità degli abitanti di rigenerare un nuovo equilibrio rispetto all'uso precedente;
- in sintesi, ogni politica meriterebbe, ai fini della sua stessa efficacia, di essere sottoposta alla valutazione di genere, così come avviene ad esempio per l'impatto ambientale. Anche per rispetto ai progressi della scienza: si pensi in proposito alle raccomandazioni della OMS sulla medicina di genere e sulla necessità di indagare l'influenza del sesso e del genere rispetto alla fisiologia e alla clinica, ai fini della appropriatezza e alla efficacia dei farmaci e dei protocolli terapeutici;

## IMPEGNA

La Sindaca e la Giunta Comunale:

- 1) ad adottare la valutazione di genere in tutte le politiche;
  - 2) ad istituire a tal fine lo strumento del gender city manager quale strumento di valutazione e di proposta per promuovere il genere in tutte le politiche;
  - 3) ad affiancare al gender city manager un organo collegiale che riunisca le competenze amministrative settoriali con le rappresentanze delle organizzazioni di genere, allargate agli organi di consultazione e di proposta già istituiti, quali - ad esempio - il coordinamento cittadino contro la violenza sulle donne, la Consulta Comunale Femminile, l'Osservatorio sulla salute delle donne, in linea con la deliberazione di Giunta - Pari Opportunità - Obiettivo 12 che prevede l'istituzione di un tavolo sulle politiche di genere.
-