



Citation: C. Vitrano, M. Ferrario, M. Colleoni (2018) Rischi di segregazione temporale nella città poliritmica: il caso della mobilità notturna delle donne tra nuove esigenze di spostamento e percezione della sicurezza. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 1(2): 139-150. doi: 10.13128/bsgi.v1i2.531

Copyright: © 2018 C. Vitrano, M. Ferrario, M. Colleoni. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

or Italian evaluation purposes, Chiara Vitrano takes responsibility for sections 2, 3.1 and 4, Monica Ferrario for sections 3.2, 3.3 and 4, Matteo Colleoni for sections 1 and 5.

Rischi di segregazione temporale nella città poliritmica: il caso della mobilità notturna delle donne tra nuove esigenze di spostamento e percezione della sicurezza

Risks of temporal segregation in the polyrhythmic city: the case of women's night time mobility between new transfer needs and perception of safety

CHIARA VITRANO^{1,2}, MONICA FERRARIO³, MATTEO COLLEONI⁴

¹ K2 - The Swedish Knowledge Center for Public Transport, Lund, Svezia

² Department of Urban Studies, Malmö University, Svezia

³ Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università degli Studi di Milano-Bicocca, Italia

⁴ Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università degli Studi di Milano-Bicocca, Italia

E-mail: chiara.vitrano@mau.se; m.ferrario38@campus.unimib.it; matteo.colleoni@unimib.it

Riassunto. Nella città contemporanea l'accesso alle opportunità urbane è subordinato al possesso, da parte dell'attore sociale, di risorse utili a gestire la desincronizzazione dei tempi sociali. La capacità di essere mobile e di accedere al lavoro e ai servizi è ostacolata dalla necessità di compiere spostamenti temporalmente e spazialmente non prevedibili, multidirezionali ed estesi all'intero arco delle ventiquattr'ore. In particolare, il processo di colonizzazione del tempo, che porta alla progressiva estensione delle attività lavorative negli orari notturni, genera un potenziale rischio di svantaggio temporale per chi lavora e si sposta di notte, specialmente se donne. I dati della Rilevazione sulle Forze di Lavoro di Istat mostrano come, tra il 2005 e il 2015, il lavoro notturno femminile sia aumentato di oltre il 18% contro una diminuzione dell'8% circa di quello maschile (che rimane tuttavia maggioritario). Inoltre, altre ricerche mostrano come vada consolidandosi, tra le donne, un maggiore interesse per le attività di svago notturne. Il minore senso di sicurezza delle donne negli spostamenti notturni emerge come un importante fattore nel limitarne la partecipazione sociale e nel delineare forme di disuguaglianza spazio-temporale. L'articolo, attraverso l'elaborazione di dati raccolti nel corso di un'indagine sulla città di Milano cui hanno partecipato circa 100 donne, intende approfondire le caratteristiche della mobilità notturna femminile, dedicando particolare attenzione alle attività svolte nelle ore serali e notturne, alle scelte modali e alla percezione della sicurezza.

Parole chiave: mobilità, notte, donne, percezione della sicurezza, disuguaglianze temporali.

Abstract. In the contemporary city, access to urban opportunities requires the possession, by the social actor, of more resources useful to manage the de-synchronization

of social times. The capacity to be mobile and to access urban opportunities is hindered by the necessity to perform less predictable, multidirectional and 24/7 mobilities. In particular, the process of colonization of time, which brings to the progressive extension of working activities in the night, generates a potential risk of temporal disadvantage for those working and moving at night, and especially for women. Data from the Italian Labour Force Survey by Istat show how, between 2005 and 2015, female night-workers increased by 18% versus a decrease of 8% of male night-workers (which are anyway the majority). Furthermore, research show how women are more and more interested in night-time leisure activities. The lower sense of safety experienced by women during night-time transfers emerges as a crucial factor in limiting their social participation and in shaping forms of spatio-temporal inequality. The paper, through the elaboration and analysis of data collected during a survey in the city of Milan, which was answered by about 100 women, aims at understanding the features of women's night-time mobility, focusing on the activities performed, the modal choices and the perception of safety.

Keywords: mobility, night, women, perception of safety, temporal inequalities.

1. Introduzione

È tesi condivisa, nell'ambito degli studi sulla povertà e l'esclusione sociale, che l'analisi delle disuguaglianze debba fondarsi su un approccio multidimensionale, abbandonando una prospettiva riferita all'esclusiva misurazione del reddito (Atkinson, 2000; Levitas et al. 2007). Le disuguaglianze, oggi come in passato, derivano da differenze di classe, status, ricchezza, prestigio, mediate da caratteristiche quali il genere, il reddito e il titolo di studio. Tuttavia, su di esse vanno a definirsi nuove forme di disuguaglianza legate all'uso dello spazio e del tempo. Nelle città la geografia delle disuguaglianze emerge da processi sociali e spatio-temporali che riguardano i diritti dei cittadini relativi all'abitazione, all'ambiente, alla partecipazione, alla mobilità, all'accessibilità e alla sovranità temporale.

La desincronizzazione dei tempi della città e i processi di dispersione urbana hanno condotto a mobilità sempre più a-sincrone e a-sistematiche, meno prevedibili rispetto al passato (Camarero, Oliva 2008), e hanno generano un "onere di mobilità" (*burden of mobility*) (Shove 2002) più gravoso per gli individui. La mobilità è diventata un elemento formativo dell'esistenza (Flamm, Kaufmann 2006) e "costituisce l'essenza stessa dell'essere cittadino" (Calvosa 2011, 31)¹, emergendo come un

nuovo diritto/dovere per l'attore sociale (Borlini, Memo 2009). La capacità di essere mobile rappresenta, infatti, una preconditione essenziale per la costruzione di relazioni e connessioni sociali nella città contemporanea (Calvosa 2011; Pflieger et al. 2008; Urry 2007) al di là del mero spostamento nello spazio e nel tempo: essa chiama in causa caratteristiche individuali, risorse, vincoli, attribuzioni di significato e atteggiamenti. In questo contesto, l'accesso alle opportunità urbane (che, oltre al lavoro e ai servizi, includono i beni collettivi territoriali che permettono di soddisfare necessità complesse legate ai bisogni di identità, relazione e partecipazione (Colleoni 2012) richiede agli attori sociali maggiori risorse, la cui ineguale distribuzione emerge come un cruciale fattore di disuguaglianza sociale.

Le donne rientrano tra le categorie esposte ai maggiori rischi di svantaggio temporale, come dimostrato dagli studi sulla divisione del lavoro domestico, sul *work-life balance* e sullo stress temporale (Balbo 1978; Hochschild 1989; Turner, Grieco 2000; Gimenez-Nadal, Sevilla-Sanz 2010; Craig, Baxter 2016). Il processo di colonizzazione della notte, ovvero l'estensione delle attività lavorative e di consumo negli orari notturni, pare combinarsi con la maggiore insicurezza (reale e percepita) delle donne nel definire nuove forme di segregazione temporale.

L'articolo, composto da tre paragrafi, analizza il tema della mobilità notturna delle donne e la sua relazione con le nuove richieste provenienti dal mercato del lavoro, dal bisogno di svago emergenti e dai vincoli prodotti dall'insicurezza reale e percepita. Il primo paragrafo presenta una rassegna della letteratura sulle disuguaglianze temporali emergenti nella città contemporanea, poliritmica e de-sincronizzata, dedicando particolare attenzione al processo di colonizzazione della notte e all'emergente domanda di mobilità notturna. Il secondo paragrafo analizza la presenza notturna delle donne negli ambiti del lavoro, del *leisure* e della mobilità, evidenziandone le criticità. Il terzo e ultimo paragrafo riporta i risultati di una ricerca condotta su un campione di circa 100 donne con il fine di indagarne gli stili di mobilità notturna e la percezione della sicurezza personale nel corso degli spostamenti.

2. I tempi della città e le disuguaglianze sociali

2.1 Lo svantaggio temporale nella città poliritmica e de-sincronizzata

La città contemporanea è una città poliritmica, dove l'organizzazione temporale è definita da un insieme di

¹ Traduzione dal testo originale a cura degli autori.

processi interdipendenti, che paiono emergere in primo luogo dai cambiamenti nella struttura socio-economica” (Colleoni & Vitrano 2018, 137). In quella che, usando un ideal-tipo, possiamo chiamare *città industriale* i tempi sociali sono standardizzati e sincronizzati e il tempo prioritario è quello delle attività lavorative (Colleoni & Vitrano 2018). La crisi del fordismo si riflette sulla città con una ridefinizione di orari e calendari della produzione, della distribuzione e del consumo: gli orari di lavoro diventano sempre meno standardizzati, sia nella durata sia nella collocazione all’interno della giornata, della settimana, dell’anno e “le cornici temporali tradizionali diventano meno rigide, meno ripetitive, meno visibili” (Mallet 2014, 4)². Se la società industriale è la culla del *clock time*, la società contemporanea vede l’affermazione dell’*instantaneous time* (Urry 2009, 189): le attività delle persone sono meno organizzate e strutturate collettivamente, mentre gli schemi di consumo di massa sono sostituiti da schemi più vari e segmentati (Urry 2009, 192).

Inoltre, il tempo considerato utile al buon funzionamento della società non è più solo quello dedicato al lavoro, ma anche alle attività di consumo (Mallet 2014). Come mostra la diffusione delle aperture domenicali o continue nell’arco delle 24 ore, la distribuzione di beni e servizi è sempre meno legata al tempo e alle peculiarità dei cicli quotidiani e settimanali: “in qualsiasi momento possono essere ugualmente possibili attività di consumo, di riproduzione, di svago, cui corrisponderanno attività complementari da parte di altri individui” (Chiesi 1989, 220). Nella società dei servizi il metronomo del tempo del lavoro in fabbrica non è più egemonico e anche il tempo del consumo contribuisce a plasmare lo spazio-tempo urbano (Kärholm 2009; Mulíček et al. 2014). Ai cambiamenti nel mercato del lavoro e nei regimi orari si accompagnano un aumento della domanda di servizi alle persone erogati fuori dagli orari standard e nuovi tempi del consumo, che esercitano un impatto sugli spazi e sui ritmi urbani (Kärholm 2009).

La città poliritmica e de-sincronizzata appare caratterizzata da tre processi:

- L’accelerazione, che risulta dalla “collocazione di troppe attività nelle cornici temporali disponibili”³ (Paiva et al. 2015, 4) ed è connessa alle richieste del mercato del lavoro, della conciliazione vita-lavoro e all’aumento delle possibilità disponibili per l’allocazione del tempo (Rosa, Scheuerman 2009; Shove 2002).
- La molteplicità dei tempi sociali, ossia la simultanea partecipazione a organizzazioni con regimi temporali diversi, spesso concorrenziali o incompatibili, che

crea una *self-privatized city*, “in cui il tempo e l’ambiente fisico e sociale sono ricostruiti sulla base di richieste individuali” (Camarero, Oliva 2008, 360)⁴.

- La colonizzazione del tempo (Melbin 1978), ossia la delocalizzazione dei processi economici non più solo nello spazio ma anche nel tempo. Essa conduce a un’estensione del tempo dedicato alle attività lavorative e di svago nell’intero arco delle 24 ore, in tempi precedentemente esclusi dall’attività economica (Henckel, Herkommer 2008).

La frammentazione e intensificazione delle attività in unità temporali sempre più piccole, in eventi separati e difficili da coordinare, all’interno di un flusso di possibilità di 24 ore pongono nuove sfide al benessere temporale e, in particolare, al coordinamento socio-temporale e alla co-presenza (Shove 2002). Regimi orari destrutturati e desincronizzati concorrono al delinarsi di disuguaglianze temporali:

La tendenza alla desincronizzazione degli orari, accanto alla permanenza di aspirazioni generalizzate riguardanti l’uso del tempo che privilegiano il modello tradizionale, può comportare la ghettizzazione in orari non standard di fasce marginali della popolazione e il monopolio delle ore centrali da parte delle categorie sociali più forti (Chiesi 1989, 218).

Disuguaglianze temporali derivanti dalla de-sincronizzazione possono essere connesse a inefficienze e disequilibri nel modo in cui le attività fondamentali per la partecipazione sociale (il lavoro, il consumo e il tempo libero, la reciprocità – ossia le reti sociali – e la redistribuzione – ossia l’accesso ai servizi e alle opportunità) sono collocate nello spazio-tempo urbano.

2.2 Colonizzazione della notte e rischi di segregazione temporale

Ciò che caratterizza la colonizzazione del tempo nella città post-industriale è il suo estendersi ad ambiti diversi dalla produzione, come la distribuzione e i servizi. L’espansione nel tempo risulta, infatti, particolarmente evidente con l’emergere di richieste di consumo e svago sconosciute alla città industriale, che portano in sé anche un potenziale di conflitto temporale fra diverse popolazioni urbane. Oltre all’illuminazione, l’ampliamento degli orari della distribuzione (fino a coprire l’arco delle 24 ore), i servizi automatici e le nuove tecnologie incontrano i bisogni della città incessantemente attiva e de-sincronizzata, contribuendo a riprodurla. Questo

² Traduzione dal testo originale a cura degli autori.

³ Traduzione dal testo originale a cura degli autori.

⁴ Traduzione dal testo originale a cura degli autori.

genera quello che Kellerman (1989) definisce un effetto di *de-cycling*, ossia di sfocamento dei confini tra i ritmi del giorno e della notte. Lo sviluppo dell'economia serale e notturna (*Evening and Night-time Economy*) emerge dalla trasformazione della città contemporanea da luogo della produzione a luogo di consumo, in cui il *leisure*, il turismo e la distribuzione sono motori della crescita economica e della competitività. La notte emerge quindi come elemento temporale centrale dell'attrattività urbana e della competizione fra città, divenendo oggetto di politiche dedicate (Mallet, Burger 2015).

I dati più recenti relativi agli orari di lavoro in Europa mostrano una tendenza alla riduzione della settimana lavorativa (European Trade Union Confederation 2011) cui si accompagna un aumento dell'occupazione in orari gravosi (il lavoro serale, notturno, prefestivo e domenicale), definiti nella letteratura anglosassone *unsocial hours* (Eurofound 2015). Secondo alcuni autori (Breedveld 1998; Eurofound 2012), è possibile identificare una correlazione negativa tra lavoro in orari disagiati e profili di istruzione o professionali di livello superiore, caratterizzati da una maggiore sovranità temporale (o controllo sul proprio tempo) (Garhammer 1995).

La colonizzazione della notte può quindi condurre a disuguaglianze e a processi di *segregazione temporale*. Da una parte, "Il lavoro notturno e in orari disagiati, che sembrerebbe sempre più diffuso nella città che aspira all'attività e all'attrattività 24/7, conduce alcune categorie (quelle con un minore controllo sul proprio tempo) a uno stress temporale basato sul contrasto con i tempi personali e con le esigenze di sincronizzazione e di co-presenza tradizionali" (Colleoni & Vitrano 2018, 140). Per queste classi di lavoratori l'accessibilità temporale dei servizi (ad esempio, di mobilità) diviene più onerosa, minandone ulteriormente la sovranità temporale (Colleoni & Vitrano 2018). Dall'altra parte, anche la fruizione delle opportunità e dei servizi connessi alla colonizzazione può risultare difficoltosa per alcuni gruppi di utenti. Alcuni studi sulla *Night Time Economy* (NTE) hanno dimostrato come la notte, con il minore senso di sicurezza percepito a essa legato, possa risultare un ambito di esclusione per le donne (Thomas, Bromley 2000) o per gruppi etnici minoritari (Schwanen et al. 2012). La colonizzazione crea inoltre conflitti tra le diverse popolazioni urbane legati all'uso degli stessi ambiti spaziali e temporali per funzioni diverse (ad esempio, il conflitto legato alle esigenze dei residenti e alle attività della NTE).

2.3 Muoversi nella notte

La colonizzazione della notte da parte dei nuovi servizi espone una quota sempre più ampia di lavoratori e

utenti a un potenziale svantaggio legato alla mobilità. Lo spostamento in fasce temporali marginali, attraversate da un'utenza più ridotta, può risultare particolarmente ostico (se non impossibile) ed escludere alcune categorie di viaggiatori dall'accesso alle opportunità urbane. Lo sviluppo della NTE e della città 24/7 genera una domanda di mobilità ancora poco esplorata, che però richiama, negli ultimi anni, l'attenzione delle amministrazioni di molte città d'Europa (Gwiazdzinski 2006). L'offerta di trasporto pubblico o di servizi di mobilità condivisa, che si estendano oltre i confini temporali degli spostamenti tradizionali, emerge come requisito fondamentale nella città contemporanea.

Il trasporto pubblico notturno (garantito nella fascia oraria tra la mezzanotte e le cinque) è presente in tutte le principali città europee, con distinzioni anche rilevanti per quanto riguarda le tariffe, la flessibilità del servizio, la frequenza e l'estensione spaziale e temporale. La diffusione di servizi di *sharing* agevola la mobilità notturna in assenza di un servizio di trasporto pubblico, ma solo per gli utenti che dispongono di particolari risorse (ad esempio, il possesso della patente di guida e la capacità di guidare, la disponibilità di dispositivi adatti all'uso del servizio e le competenze necessarie, l'accesso a sistemi di pagamento *cashless*).

La domanda di mobilità collettiva notturna proviene principalmente da due popolazioni urbane, quella dei lavoratori e quella degli utenti dei servizi notturni, e si articola intorno a tre principali richieste: la leggibilità, la sicurezza e la sincronizzazione del servizio di trasporto pubblico (Gwiazdzinski 2007). La leggibilità dell'offerta di trasporto è garantita da una diffusa ed esauriente informazione sul servizio, aggiornata ove possibile in tempo reale, e da una segnaletica adeguata. La domanda di sicurezza sul trasporto pubblico si esprime in una richiesta di percorsi continui che non prevedano trasbordi e in cui sia sempre garantita la presenza umana. La richiesta di sincronizzazione invoca l'armonizzazione del servizio con i ritmi e gli orari dei poli di lavoro o di intrattenimento, l'adattamento in tempo reale a eventi straordinari e una frequenza medio-alta del servizio che consideri la mancanza di programmazione propria della fruizione della notte per motivi di svago (Gwiazdzinski 2007).

La domanda di mobilità, quindi, si sviluppa contestualmente alla città di ventiquattrore e l'offerta di trasporto pubblico notturno ne diviene un aspetto costitutivo: l'accessibilità e fruibilità dei servizi continui è spesso condizionata dall'esistenza di una rete di trasporti, soprattutto per le popolazioni temporanee e/o non motorizzate (Espinasse, Buhagiar 2004). Pertanto, i ritmi delle popolazioni notturne e le nuove pratiche di mobilità

Tabella 1. Lavoratori notturni e lavoratori occupati totali per genere dal 2005 al 2015. Valori percentuali, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015. Fonte: Nostra elaborazione su dati Istat, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015.

	2005		2007		2009		2011		2013		2015	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Lavoro notturno	75,3%	24,7%	74,3%	25,7%	72,1%	27,9%	71,9%	28,1%	70,9%	29,1%	70,5%	29,5%
Lavoro totale	60,7%	39,3%	60,3%	39,7%	59,7%	40,3%	59,0%	41,0%	58,2%	41,8%	58,2%	41,8%

emergono come rilevanti oggetti di intervento per garantire l'accesso alle opportunità urbane nelle città contemporanee e contrastare forme di svantaggio e segregazione temporale.

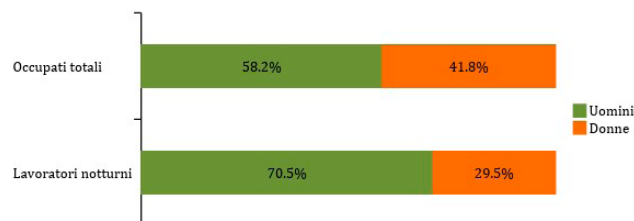
3. Donne e mobilità notturna

3.1 Dinamiche emergenti nel lavoro notturno femminile in Italia

I dati ISTAT sulle forze di lavoro e sull'uso del tempo mostrano la notte come uno spazio-tempo vissuto primariamente dagli uomini (ISTAT, 2015; Colleoni, Boffi, del Greco 2015). Il lavoro notturno vede, infatti, una maggiore partecipazione degli uomini, che non rispecchia la più equilibrata distribuzione raggiunta nel lavoro retribuito generale (Fig. 1).

Il maggiore scarto fra occupati e occupate nel lavoro notturno può essere dovuto a fattori diversi. Questi possono includere il persistente disequilibrio di genere nel lavoro non retribuito, particolarmente ampio in Italia⁵, la maggiore incidenza dei lavoratori uomini nei settori economici che prevedono più di frequente il lavoro notturno (ISTAT, 2015), il quadro legislativo vigente (la normativa nazionale⁶ proibisce l'assegnazione di turni notturni alle donne incinte e alle neo-madri dalla mezzanotte alle sei finché il neonato non abbia compiuto un anno di età). Inoltre, alcuni studi sull'economia notturna hanno mostrato come il minore senso di sicurezza personale legato alla notte ne faccia un potenziale ambito di esclusione per le donne (Thomas, Bromley 2000), che potrebbero quindi rinunciare a lavori notturni per questa ragione.

Tuttavia, ciò che emerge dalla dinamica del lavoro notturno dal 2005 al 2015 è che la quota di occupate notturne ha visto un aumento maggiore di quello che ha interessato le lavoratrici in generale (Tab. 1). Non solo il

**Figura 1.** Lavoratori notturni e lavoratori occupati totali per genere in Italia. Valori percentuali, 2015. Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT, 2015.

gap di genere pare in (lenta) diminuzione: i tassi di crescita dal 2005 al 2015 mostrano che, a un aumento pari quasi al 20% delle lavoratrici notturne, corrisponde una diminuzione del 7,6% dei lavoratori notturni. Il dato sul lavoro diurno, invece, mostra una variazione molto più contenuta (Tab. 2).

Le ragioni alla base di queste tendenze emergenti possono rintracciarsi nella crisi economica e nella necessità per le donne di entrare nel mercato del lavoro anche accettando lavori in orari disagiati, nella continua crescita del settore dei servizi 24 ore o notturni e nella deregolamentazione degli orari di apertura introdotta nel 2011 con il Decreto Salva Italia.

3.2 Rischi e pregiudizi legati alla partecipazione femminile alla notte urbana

La partecipazione delle donne alle attività notturne emerge come problematica fin dall'invenzione della

Tabella 2. Tasso di crescita dei lavoratori e delle lavoratrici nel lavoro notturno, diurno e totale dal 2005 al 2015. Valori percentuali, 2005, 2015. Fonte: Nostra elaborazione su dati Istat, 2005, 2015

	Uomini	Donne
Lavoro notturno	-7,6%	18,3%
Lavoro diurno	-1,3%	6,9%
Lavoro totale	-4,1%	6,4%

⁵ A riguardo, si veda: *Time spent in paid and unpaid work in OECDStat*, sezione *Social Protection and Well-Being; Gender; Employment* (<http://stats.oecd.org/>).

⁶ Decreto Legislativo 8 aprile 2003, n. 66, art. 11, 2.

notte urbana come nuovo ambito della socialità urbana nel Diciannovesimo secolo, quando l'illuminazione artificiale pubblica aprì nuove opportunità di consumo. Secondo l'analisi di Hubbard e Colosi (2015), la letteratura del tempo individua generalmente due figure paradigmatiche della notte urbana: il *flâneur* e la prostituta. Queste figure avrebbero contribuito a creare un'idea di spazio notturno soggetto a regole di genere. In particolare, il *flâneur* è rappresentato come un osservatore mentre la prostituta come colei che, venendo osservata passivamente, rappresenta una provocazione. La provocazione della prostituta consiste nell'essere una frequentatrice delle strade durante le ore buie, contrapponendosi all'idea della donna rispettabile che rimane all'interno della propria abitazione. In altre parole, queste rappresentazioni suggeriscono un'idea della donna cui è concesso frequentare la notte solo alle condizioni dettate dagli uomini (Hubbard, Colosi 2011). Massey (1991, 1994) sottolinea anche come la donna che adotta comportamenti tipici del *flâneur*⁷ non venga definita *flâneuse*, ma "passeggiatrice". Queste rappresentazioni individuano nel corpo della donna qualcosa di *altro* rispetto a quello maschile, esponendo le donne a un maggiore senso di insicurezza e limitandone la presenza nello spazio pubblico (Macchi 2006). Inoltre, nonostante negli ultimi decenni la frequentazione della notte da parte delle donne sia diventato un fenomeno più diffuso, è ancora radicata l'idea secondo cui queste sarebbero troppo vulnerabili per gestire in autonomia la partecipazione alle attività della città notturna (Hubbard 2011; Hubbard, Colosi 2015).

La discriminazione delle donne nella partecipazione alla città notturna ha portato all'emergere di movimenti e proteste. Nel 1976 ebbe luogo a Roma la prima di tante marce del movimento *Reclaim the night*, il cui scopo è manifestare contro le limitazioni alla libertà femminile generate dalla paura di subire violenze, molestie e stupri da parte degli uomini (Blake 2004). Queste marce si collocavano in un contesto in cui le istituzioni, per affrontare il problema della vulnerabilità delle donne durante la notte, suggerivano di evitare di indossare abiti provocatori o di uscire durante le ore buie, colpevolizzando le vittime senza intervenire sugli aggressori.

Nonostante i cambiamenti temporali abbiano collocato nella notte nuove attività e servizi, lo spazio-tempo notturno tende ancora a essere rappresentato come luogo della trasgressione. La frequentazione della notte può divenire problematica per le donne perché erroneamente

associata alla disponibilità sessuale (Chatterton, Hollands 2003), esponendole al rischio di aggressioni o a fenomeni come il *drink spiking*, la pratica di inserire sostanze psicoattive nei bicchieri all'insaputa della vittima (Sheard 2011). Diverse sono le strategie adottate dalle donne per tutelare la propria incolumità, come, per esempio, la frequentazione di locali associati alla cultura omosessuale (Skeggs 1999) o di bar *female friendly* che, in alcuni casi, consentono l'ingresso alle sole donne (Eldridge, Roberts 2013).

3.3 Mobilità femminile e percezione della sicurezza

Gli spostamenti necessari per accedere alle attività notturne, lavorative o di svago, rappresentano ambiti di particolare criticità per la percezione della sicurezza, soprattutto delle donne. In generale, le donne percepiscono un senso di maggiore insicurezza rispetto agli uomini, in particolare di notte, e adottano comportamenti precauzionali che ne riducono la libertà di azione (Baumer 1979; Gordon et al. 1980; Riger, Gordon 1981). In particolare, la sicurezza delle donne sui mezzi di trasporto dopo il tramonto emerge come un ambito critico cui non corrisponde la promozione di azioni adeguate (Loukaitau-Sideris, Fink 2009). Un esempio positivo di azioni di questo tipo può essere individuato nell'approccio femminista introdotto a Toronto negli anni Ottanta. L'adozione del report *The Safe City: Municipal strategies for Preventing Public Violence Against Women* da parte del consiglio comunale della città portò alla creazione della *Safe City Committee*, deputata a supervisionare l'implementazione delle raccomandazioni in esso contenute. Il report era stato prodotto in seguito alla consultazione di alcuni gruppi di donne sul tema della violenza sessuale e conteneva 37 raccomandazioni relative alla pianificazione (ad esempio, linee guida per il design dello spazio pubblico), allo sviluppo delle comunità (ad esempio, corsi gratuiti di auto-difesa per le donne) e al coinvolgimento delle donne nella pianificazione per la sicurezza (Whitzman et al. 2014). Queste misure, non agendo direttamente sui tassi di criminalità, trovano solitamente minore spazio nelle politiche di prevenzione. Esse hanno invece il merito di considerare la restrizione della mobilità dovuta alla paura come problema in sé (Listerborn 2006).

Altre misure introdotte in diversi paesi (tra cui Brasile, Messico, Giappone, Indonesia, India, Egitto, Thailandia, Iran) per favorire la sicurezza delle donne hanno previsto invece l'assegnazione di spazi riservati alla sola utenza femminile sui mezzi di trasporto. L'approccio del *women only transportation* però non è sempre risultato

⁷ Ovverosia i comportamenti tipici «del poeta che si perde nella folla, dell'abitante che passeggia nella propria città nella speranza di coglierne il genius loci, l'anima nascosta.» (Nuvolati 2013, 2)

efficace se non accompagnato da campagne comunicative adeguate. Ad esempio, il dibattito sui diritti delle donne e contro la violenza di genere degli anni Novanta portò il Dipartimento dei Trasporti di Città del Messico a realizzare politiche dei trasporti mirate alla tutela della mobilità femminile. Nel 2008 venne implementato il *Viajemos Seguras programme*, che prevedeva la realizzazione di strutture sicure e specializzate dove denunciare le violenze testimoniate o subite sui mezzi pubblici, e l'anno successivo venne introdotto il *Pink Transportation*, un servizio di trasporto riservato all'utenza femminile promosso attraverso una campagna di sensibilizzazione sulla violenza contro le donne e sugli ostacoli alla partecipazione di queste alla vita pubblica.

Le analisi evidenziano come il trasporto riservato alla sola utenza femminile, da un lato, fornisca un'apparente e immediata soluzione al problema ma, dall'altro, rischi di alimentare la segregazione spazio-temporale delle donne, limitandone i diritti d'uso e accesso ai luoghi ad esse riservate. Per questo motivo, programmi come il *Viajemos seguras* e il *Pink transportation* sono risultati più idonei a evidenziare la dimensione culturale del problema che a trovare soluzioni efficaci (Dunckel-Graglia 2013). Interventi come quelli descritti hanno tuttavia il pregio di porre attenzione al tema dell'uguaglianza di genere nella fruizione dello spazio pubblico.

4. Muoversi di notte a Milano: i risultati della ricerca

4.1 Metodo di ricerca

Finalizzata a indagare la mobilità notturna delle donne a Milano, l'indagine risponde agli obiettivi di conoscere le motivazioni prevalenti alla base degli spostamenti notturni e di rilevare la percezione del livello di sicurezza. Le ipotesi che sottendono la ricerca rinviano, da un lato, alla presenza di una pluralità di finalità della mobilità notturna che includono anche il lavoro (in aumento nella popolazione femminile) e, dall'altro, alla distribuzione della mobilità notturna in diversi giorni della settimana (non solo il sabato e la domenica). L'indagine intende inoltre esplorare se e come l'insicurezza percepita possa emergere come potenziale fattore di segregazione temporale. Poiché la percezione della sicurezza agisce come una delle risorse alla base della mobilità notturna, la sua carenza può determinare forme di segregazione spazio-temporale e di inaccessibilità (o maggiori costi di accesso) di luoghi o tragitti considerati pericolosi.

L'indagine è stata realizzata attraverso il metodo dell'inchiesta sociale (*survey*) nel luglio del 2017. I dati

sono stati raccolti tramite un questionario distribuito on line sui social networks e di persona durante alcuni eventi notturni milanesi. Quest'ultimo è diviso in cinque sezioni. La prima raccoglie informazioni anagrafiche sulle intervistate; la seconda indaga le pratiche di mobilità; la terza e quarta sezione raccolgono informazioni sulle zone frequentate e sugli orari degli spostamenti per motivi di svago e per lavoro, formazione o obblighi familiari; infine, l'ultima sezione è dedicata alla conoscenza della percezione della sicurezza durante gli spostamenti serali e notturni.

All'indagine hanno partecipato 113 intervistate, l'80% di età compresa tra i venti e i ventinove anni, il 13% di oltre trent'anni e il 7% in età adolescenziale. Il livello di istruzione risulta essere medio alto, con la metà delle intervistate diplomate e il restante in possesso di un titolo di laurea triennale o specialistica/magistrale. La metà delle intervistate ha dichiarato di essere studentessa (50,4%), il 22% in condizione di studentessa lavoratrice, il 22% in condizione occupata e il 5% disoccupata. I principali settori nei quali sono impiegate le intervistate lavoratrici sono i servizi di informazione e comunicazione (19%), i servizi di ristorazione (13%), i servizi alla persona (13%) e il commercio (11%). Il 96% delle intervistate dichiara di non avere figli e, infine, il 53% di risiedere all'interno del comune di Milano e l'80% nella Città Metropolitana di Milano.

L'indagine è stata condotta nella città di Milano, con attenzione agli spostamenti che le donne fanno al suo interno. La città di Milano è stata scelta come caso studio trattandosi di un contesto urbano caratterizzato dall'ampio sviluppo del terziario avanzato e dalla presenza di servizi e attività aperti 24/7 (ad esempio, supermercati e palestre). Inoltre, il servizio di trasporto notturno milanese è caratterizzato dalla presenza di reti articolate e funzionanti e dall'offerta di alternative per quanto riguarda sia il trasporto pubblico sia quello privato o condiviso (*taxi*, *ride-hailing*, *car sharing*). Infine, oltre alle attività lavorative notturne, Milano ospita un'ampia serie di attrazioni legate allo svago e alle attività ricreative.

Nei paragrafi che seguono saranno presentati i risultati dell'indagine, prestando particolare attenzione agli stili di mobilità notturna delle donne a Milano e alla percezione della sicurezza nel corso degli spostamenti.

4.2 Stili di mobilità notturna delle donne

Le sezioni centrali del questionario hanno permesso di indagare le pratiche di mobilità delle intervistate, raccogliendo dati su frequenza, durata, mezzi o modali-

tà, motivazione, collocazione temporale e spaziale degli spostamenti, e opzioni disponibili. Alla domanda sulla frequenza degli spostamenti serali o notturni il 16% delle intervistate ha dichiarato di spostarsi ogni giorno, il 24% solo nei fine settimana, il 41% qualche volta nell'ultimo mese, mentre il 19% solo un paio di volte nel mese precedente la rilevazione. Oltre il 55% del campione dichiara di compiere spostamenti serali o notturni della durata di almeno 30 minuti. Il mezzo di trasporto indicato come più utilizzato è la metropolitana (77%), seguito dagli spostamenti a piedi (52%) (necessari anche per raggiungere i diversi mezzi di trasporto), dal tram (44%) e dall'automobile (43%).

I motivi degli spostamenti notturni rinviano a due gruppi: quelli relativi alle necessità lavorative (che riguardano il 15% del campione), familiari (5%) o formative (6%) e quelli relativi alle attività di svago, che riguardano la quasi totalità delle intervistate (97%). Gli spostamenti per motivi di svago tendono a estendersi nell'arco notturno (dalle 19 fino alle 3 di mattina) mentre quelli legati a motivazioni lavorative, formative o familiari si concentrano nelle prime ore della sera per poi diminuire in quelle notturne. Per quanto riguarda la distribuzione nella settimana, gli spostamenti legati allo svago avvengono, come prevedibile, prevalentemente nel fine settimana, mentre la mobilità per motivi lavorativi

non evidenzia particolari differenze tra i giorni della settimana.

Le intervistate che hanno dichiarato di spostarsi per motivi di svago lo fanno per lo più verso la zona dei Navigli, ma anche in direzione Ticinese, Duomo, Sempione, Porta Vittoria, Isola e Bicocca (Fig. 2). Le zone maggiormente frequentate per motivi di lavoro, familiari o di formazione includono Duomo, Navigli, Centrale e Bicocca, seguiti da Sempione, Porta Venezia, Ticinese e Lambrate (Fig. 3). Come la maggior parte dei luoghi indicati dalle intervistate è servita dal trasporto pubblico locale. Tuttavia, una parte delle intervistate ha indicato come destinazioni dei propri spostamenti notturni zone per nulla o scarsamente servite dal trasporto pubblico (ad esempio, Forlanini, Ortica e Barona), che risultano di conseguenza poco accessibili con i mezzi pubblici.

L'indagine ha inoltre indagato il grado di competenza relativo ad alcuni servizi di mobilità particolarmente utili nella mobilità notturna, come i servizi di *sharing mobility* e le applicazioni di pianificazione del viaggio (*trip planning*), che forniscono informazioni sui possibili itinerari multimodali da un punto di origine a uno di destinazione. I primi, anche se ampiamente conosciuti (con percentuali che variano dall'83% per il *ride-hailing* al 95% per il *car sharing*), sono poco utilizzati, almeno per quanto riguarda il trasporto serale e notturno

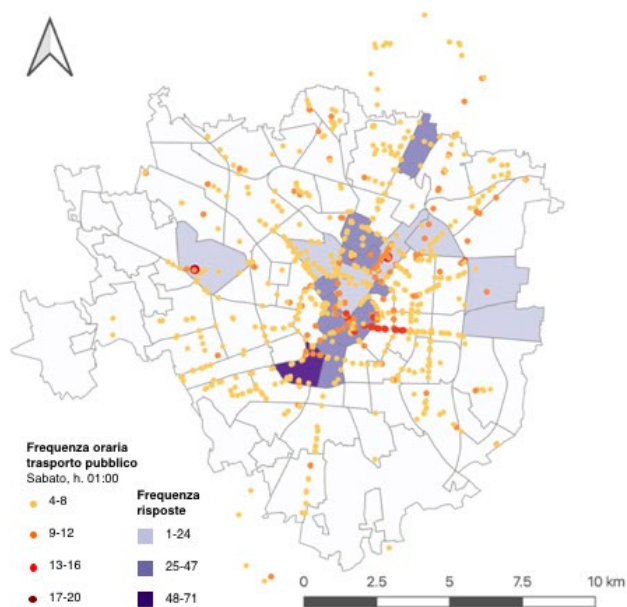


Figura 2. Destinazioni degli spostamenti notturni per motivi di svago per frequenza delle risposte e fermate del trasporto pubblico locale per frequenza oraria delle corse transittanti tra l'1:00 e le 2:00 di notte di un sabato (orario invernale). Fonte: Nostra elaborazione su dati del questionario e su dati GTFS ATM, 2017.

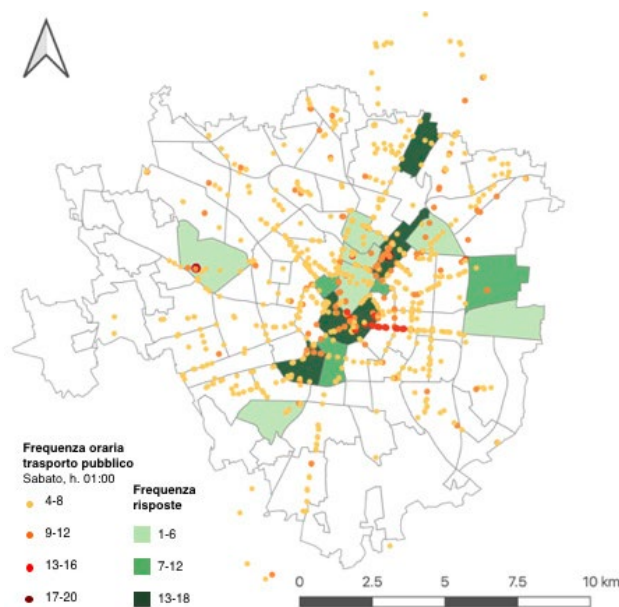


Figura 3. Destinazioni degli spostamenti notturni per motivi di lavoro, formazione per frequenza delle risposte e fermate del trasporto pubblico locale per frequenza oraria delle corse transittanti tra l'1:00 e le 2:00 di notte di un sabato (orario invernale). Fonte: Nostra elaborazione su dati del questionario e su dati GTFS ATM, 2017.

(il 27% delle intervistate usa il *car sharing* per gli spostamenti serali e notturni, solo il 3% il *bike sharing*). Le applicazioni di pianificazione del viaggio risultano meno conosciute rispetto ai servizi di mobilità condivisa (65% delle intervistate), ma utilizzate da quasi un'intervistata su due.

4.3 La sicurezza percepita

L'ultima sezione del questionario è dedicata alla percezione della sicurezza delle intervistate durante gli spostamenti serali e notturni. Sono stati presi in considerazione fattori come la qualità dell'illuminazione, la presenza di persone sui mezzi pubblici e alle fermate (Gordon et al. 1980), la presenza di locali legati al consumo di alcolici (Sheard 2011), delle forze dell'ordine (Schwanen et al. 2012) e di strumenti di videosorveglianza.

La percezione della sicurezza pare incidere significativamente sulle scelte di mobilità serale e notturna. Il 50% delle intervistate ha rinunciato almeno una volta a uscire di sera o di notte perché non accompagnata. Inoltre, il 53% delle intervistate ha dichiarato di aver avuto la sensazione di essere seguita durante uno spostamento serale o notturno e il 48% di aver evitato mezzi o modalità di spostamento ritenuti pericolosi.

Alle intervistate è stato chiesto di indicare, tramite una scala Likert, il livello di tranquillità percepito in diverse situazioni. I risultati mostrano che a generare un sentimento di minore tranquillità sono soprattutto il trovarsi da sola (fatta eccezione per i luoghi affollati) e il trovarsi presso fermate, stazioni o percorsi privi di adeguata illuminazione. Al contrario, i fattori che trasmettono una tendenziale sensazione di tranquillità includono la presenza di persone e delle forze dell'ordine. L'accompagnamento è un fattore che contribuisce ad aumentare il senso di sicurezza delle intervistate, soprattutto se la compagnia comprende sia donne sia uomini. Infine, l'esistenza, nei percorsi attraversati, di attività legate alla *movida* e al consumo di alcolici e la presenza di sistemi di videosorveglianza non pare incidere né positivamente né negativamente sulla percezione della sicurezza.

Per quanto riguarda la sicurezza percepita sui mezzi, come da attese l'automobile privata risulta essere la modalità considerata più sicura. I servizi di trasporto pubblico (in particolare, la metropolitana) sono ritenuti generalmente abbastanza sicuri, fatta eccezione per i treni. Anche per quanto riguarda i servizi di trasporto condivisi (*ride hailing*, *car sharing*) o i taxi non si riscontra una particolare insicurezza percepita.

Inoltre, è stato chiesto di indicare quali sono i luoghi della città di Milano che le intervistate tendono a

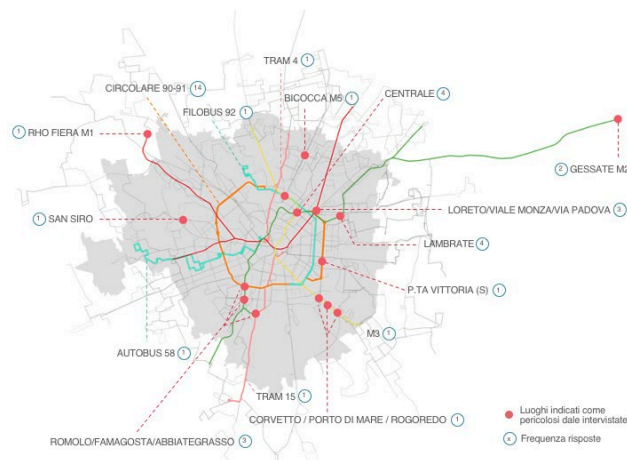


Figura 4. Luoghi e linee del trasporto pubblico percepiti come pericolosi dalle intervistate. Fonte: Nostra elaborazione sui dati del questionario.

evitare (Fig. 4) e le motivazioni che ne sono alla base. Alcuni luoghi sono evitati a causa della presenza di persone considerate pericolose o, al contrario, alla scarsa presenza di altre persone sul tragitto. Altre motivazioni riguardano la debole illuminazione o la cattiva reputazione di certi luoghi, stazioni o linee del trasporto pubblico (come nel caso del filobus circolare 90/91).

Infine, è stato chiesto alle intervistate se si fossero sentite più sicure viaggiando su carrozze riservate alla sola utenza femminile. Il 33% ha risposto negativamente, il 26% positivamente mentre il 41% non ha saputo fornire una risposta.

5. Conclusioni

La colonizzazione della notte, ovvero l'estensione delle attività produttive e di consumo nelle ore notturne, è un processo che richiede una comprensione più approfondita, in particolar modo nel suo legame con le disuguaglianze sociali. Nonostante lo sviluppo dell'economia notturna e della retorica della città sempre attiva (24/7), non si può ancora parlare di superamento della dicotomia giorno-notte. La notte rimane una temporalità secondaria rispetto al giorno durante la quale i lavoratori e consumatori notturni possono contare su un'offerta ancora limitata di servizi (si pensi ai servizi di trasporto pubblico o di cura dell'infanzia). Nel caso delle lavoratrici e delle utenti di servizi notturni, questo svantaggio è acuito dalla percezione della sicurezza, che, per le donne, tende a diminuire in modo significativo nelle ore serali e notturne. L'insicurezza, reale o percepita, rappresenta

un potenziale ostacolo all'accesso e quindi alla partecipazione femminile alle attività notturne, contribuendo a creare segregazione temporale.

La ricerca ha offerto spunti per meglio comprendere il tema della segregazione temporale indagando la mobilità notturna delle donne a Milano. Di particolare rilevanza è risultato il problema dell'*immobilità* notturna delle donne: un'intervistata su due ha infatti dichiarato di aver rinunciato a compiere spostamenti notturni perché non accompagnata o di aver evitato mezzi, modalità e destinazioni (ad esempio, stazioni del trasporto pubblico) considerati pericolosi. Quasi la metà delle intervistate ha affermato, inoltre, di aver avuto la sensazione di essere seguita durante uno spostamento notturno. L'accessibilità notturna ad alcune destinazioni da parte delle donne appare quindi limitata, anche laddove esistono servizi di trasporto notturno. Un'area può, infatti, risultare inaccessibile a causa della scarsa percezione della sicurezza associata alla reputazione del servizio o alla qualità dello spazio pubblico, oppure essere accessibile a costi più elevati (ad esempio, tramite mezzo privato o taxi). Disuguaglianze di genere e socio-economiche continuano, quindi, a influenzare il potenziale di mobilità degli individui, delimitandone lo spazio di azione. L'aumento del lavoro notturno femminile, evidenziato dalle statistiche, richiede infine un'offerta di trasporto pubblico e una qualità dello spazio pubblico che dedichi maggiore attenzione alla sicurezza percepita. La cura dell'illuminazione e dell'arredo urbano, la presenza di attività a livello della strada e di personale nelle stazioni rientrano tra gli interventi che le politiche urbane temporali e di mobilità devono implementare al fine di contenere il rischio di segregazione temporale in città sempre più poliritmiche.

Riferimenti bibliografici

- Atkinson, R. (2000). Combating social exclusion in Europe: the new urban policy challenge. *Urban Studies*, 37 (5-6), 1037-1055.
- Balbo, L. (1978). La doppia presenza. *Inchiesta*, 32, 3-6.
- Baumer, T. L. (1978). Research on fear of crime in the United States. *Victimology*, 3 (3-4), 254-264.
- Blake, E. (2004). When is a NIMBY not a NIMBY? NIMBYs: Self-interest groups or actors for genuine social change. *Social Movements in Action*. Sydney, University of New South Wales and University of Technology, 9-12.
- Borlini, B., Memo, F. (2009). *Ripensare l'accessibilità urbana*. Roma, Cittalia Fondazione ANCI Ricerche. http://www.cittalia.it/images/file/Paper2_Borlini_Memo.pdf
- Breedveld, K. (1998). The double myth of flexibilization. Trends in scattered work hours, and differences in time-sovereignty. *Time & Society*, 7 (1), 129-143.
- Calvosa, F. M. (2011). Politiche per la mobilità sostenibile. *Sociologia Urbana e rurale*, 94, 30-42.
- Camarero, L. A., Oliva, J. (2008). Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as Part of the Social Structure in Spain. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (2), 344-362.
- Chatterton, P., Hollands, R. (2003). *Urban nightscapes: Youth cultures, pleasure spaces and corporate power*. London, Routledge.
- Chiesi, A. M. (1989). *Sincronismi sociali*. Bologna, Il Mulino.
- Colleoni, M. (2012). Mobilità e accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento. In Castrignanò, M., Colleoni, M., Pronello, C. (a cura di). *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano, Franco Angeli.
- Colleoni, M., Boffi, M., del Greco, M. (2015). Night-time Hours and Activities of the Italians. *Articulo. Journal of Urban Research*, 11. DOI: 10.4000/articulo.3052
- Colleoni, M., & Vitrano, C. (2018). *Lo spazio temporizzato. Svantaggio e conflitti temporali nella città notturna*. In P. De Salvo e A. Pochini, *La città in trasformazione. Flussi, ritmi urbani e politiche*. Roma, Aracne, 135-148. ISBN: 9788825516890
- Craig, L., Baxter, J. (2016). Domestic Outsourcing, Housework Shares and Subjective Time Pressure: Gender Differences in the Correlates of Hiring Help. *Social Indicators Research*, 125 (1), 271-288.
- Dunckel-Graglia, A. (2013). Women-Only Transportation: How "Pink" Public Transportation Changes Public Perception of Women's Mobility. *Journal of Public Transportation*, JPT, 16 (2). DOI: 10.5038/2375-0901.16.2.5
- Eldridge, A., Roberts, M. (2013). Re-populating the nighttime city: Hospitality and gender. In Henckel D., Thomaier S., Könecke B., Zedda R., Stabilini S. (a cura di) *Space-Time Design of the Public City. Urban and Landscape Perspectives*, vol 15. Springer, Dordrecht.
- Espinasse, C., Buhagiar, P. (2004). *Les passagers de la nuit. Vie nocturne des jeunes*. Paris, L'Harmattan.
- Eurofound. (2012). *Working time and work-life balance in a life course perspective*. Dublin, Eurofound.
- Eurofound. (2015). *First findings: Sixth European Working Conditions Survey. Résumé*.

- European Trade Union Confederation. (2011). *Trends in Working Times*. Brussels.
- Flamm, M., Kaufmann, V. (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*, 1 (2), 167-189.
- Garhammer, M. (1995). Changes in Working Hours in Germany. The Resulting Impact on Everyday Life. *Time & Society*, 4 (2), 167-203.
- Gimenez-Nadal, J. I., Sevilla-Sanz, A. (2010). The Time-Crunch Paradox. *Social Indicators Research*, 102 (2), 181-196.
- Gordon, M. T., Riger, S., LeBailly, R. K., Heath, L. (1980). Crime, women, and the quality of urban life. *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 5 (S3), S144-S160.
- Gwiazdzinski, L. (2006). "NOCTURNES" Nighttime Mobility Services and Transportation Systems in Europe and in Other Continents. *Proceedings of the 2006 European Transport Conference*, Strasbourg, Sept. 18-20.
- Gwiazdzinski, L. (2007). *Nuits d'Europe, Pour des villes accessibles et hospitalières*. Ministère des transports/UTBM Editions, Paris/Belfort.
- Henckel, D., Herkommer, B. (2008). Spaces of variable speed. The temporal topography of cities as an indicator for competitiveness and quality of life. Paper presented at the *International conference "The Diversity and Dynamics of Global(ising) City-Regions: Asian (Shanghai) and European (German) Cases Compared"*, Shanghai.
- Hochschild, A. R. (1989). *The second shift. Working parents and the revolution at home*. New York, Viking Penguin.
- Hubbard, P. (2011) *Cities and Sexualities*. London, Routledge
- Hubbard, P., Colosi, R. (2015). Taking back the night? Gender and the contestation of sexual entertainment in England and Wales. *Urban Studies*, 52 (3). DOI: 10.1177/0042098013504006
- ISTAT. (2005). Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale.
- ISTAT. (2007). Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale.
- ISTAT. (2009). Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale.
- ISTAT. (2011). Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale.
- ISTAT. (2013). Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale.
- ISTAT. (2015). Rilevazione Continua sulle Forze di Lavoro – File annuale.
- Kellerman, A. (1989). *Time, Space, and Society: Geographical Societal Perspectives*. Dordrecht, Kluwer.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., Patsios, D. (2007). *The multidimensional analysis of social exclusion. Report*. Department of Sociology and School for Social Policy Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs, University of Bristol.
- Listerborn, C. (2006). Città sicura: considerazioni sulla paura delle donne nei piani di programmazione per una maggiore sicurezza nelle città. In Cortesi, Cristaldi, Droogleever Fortuijn (a cura di) *La città delle donne. Un approccio di genere alla geografia urbana*. Bologna, Pàtron editore.
- Macchi, S. (2006). Politiche urbane e movimenti di donne: specificità del caso italiano. In Cortesi, Cristaldi, Droogleever Fortuijn (a cura di) *La città delle donne. Un approccio di genere alla geografia urbana*. Bologna, Pàtron editore.
- Mallet, S. (2014). The urban rhythms of neoliberalization. *justice spatiale | spatial justice*, 6, 1-19.
- Mallet, S., Burger, C. (2015). What is the Place of Night-time in the Urban Policy of a French Intermediate City? *Articulo. Journal of Urban Research*, 11. DOI: 10.4000/articulo.3042
- Massey, D. (1991). Flexible sexism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 9 (1), 31-57. DOI: 10.1068/d090031
- Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. Oxford, Blackwell.
- Melbin, M. (1978). Night as Frontier. *American Sociological Review*, 431 (1), 3-22.
- Mulíček, O., Osman, R., Seidenglanz, D. (2014). Urban rhythms: A chronotopic approach to urban timespace. *Time & Society*, 24 (3), 304–325.
- Nuvolati, G. (2013). *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*. Firenze, Firenze University Press.
- Paiva, D., Cachinho, H., Barata-Salgueiro, T. (2015). The pace of life and temporal resources in a neighborhood of an edge city. *Time & Society*, 26 (1). DOI: 10.1177/0961463X15596704
- Pflieger, G. R., Pattaroni, L., Jemelin, C., Kaufmann, V. (2008). Introduction : Urban Forms, Experience and Power. In Pflieger G., Pattaroni, L., Jemelin, C.,

- Kaufmann, V. (a cura di), *The Social Fabric of the Networked City*. Lausanne, EPFL Press/Routledge, 1-15.
- Riger, S., Gordon, M. T. (1981). The fear of rape: A study in social control. *Journal of Social Issues*, 37 (4), 71-92.
- Rosa, H., Scheuerman, W. E. (a cura di). (2009). *High-Speed Society-Social Acceleration, Power and Modernity*. University Park, Pennsylvania State University.
- Schwanen, T., van Aalst, I., Brands, J., Timan, T. (2012). Rhythms of the night: spatiotemporal inequalities in the night-time economy. *Environment and Planning A*, 44 (9), 2064-2085.
- Sheard, L. (2011). "Anything could have happened": Women, the night-time economy, alcohol and drink spiking. *Sociology*, 45 (4), 619-633. DOI: 10.1177/0038038511406596
- Shove, E. (2002). *Rushing around: Coordination, mobility and inequality*. Draft paper for the Mobile Network meeting.
- Skeggs, B. (1999). Matter out of place: Visibility and sexualities in leisure spaces. *Leisure Studies*, 18 (3), 213-232. DOI: 10.1080/026143699374934
- Thomas, C. J., Bromley, R.D.F. (2000). City-centre Revitalisation: Problems of Fragmentation and Fear in the Evening and Night-time City. *Urban Studies*, 37 (8), 1403-1429.
- Turner, J., Grieco, M. (2000). Gender and time poverty: the neglected social policy implications of gendered time, transport and travel. *Time & Society*, 9 (1). DOI: 10.1177/0961463X00009001007
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Oxford, Wiley.
- Urry, J. (2009). Speeding up and slowing down. In Rosa H., Scheuerman W. E. (a cura di), *High speed society. Social acceleration, power and modernity*. University Park, The Pennsylvania State University, 179-198.
- Whitzman, C., Andrew, C., Viswanath, K. (2014). Partnerships for women's safety in the city: "four legs for a good table." *Environment and Urbanization*, 26 (2), 443-456. DOI: 10.1177/0956247814537580