

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, GIURIDICHE E
STUDI INTERNAZIONALI

Corso di laurea *Triennale* in

Scienze Politiche, Relazioni Internazionali e Diritti Umani



Come una città può essere inclusiva: il caso di Oslo

Relatore: Prof. LORENZA PERINI

Laureanda:
FRANCESCA CALVANI
Matricola N° 1230296

A.A. 2022/2023

Indice

INTRODUZIONE	1
CAPITOLO I	3
1.1 <i>La città inclusiva</i>	3
1.2 <i>Sostenibilità e Urbanistica</i>	4
1.3 <i>Accesso al lavoro</i>	11
1.4 <i>Istruzione e Università</i>	13
1.5 <i>Vienna</i>	16
CAPITOLO II	20
2.1 <i>Perché molte città non sono inclusive?</i>	20
2.2 <i>Sistema patriarcale e cultura dello stupro</i>	21
2.3 <i>Sostenibilità, tipo di territorio ed economia</i>	24
2.4 <i>Considerazione della donna nell'ambiente lavorativo</i>	25
2.5 <i>Visione dell'istruzione</i>	28
CAPITOLO III	30
3.1 <i>Background storico e politico della Norvegia e della sua capitale</i>	31
3.2 <i>Oslo: capitale verde europea</i>	33
3.3 <i>Città, parchi e strutture ricreative</i>	35
3.4 <i>Istruzione e Università</i>	38
CONCLUSIONE	40
Bibliografia e sitografia	43

INTRODUZIONE

L'inclusione è un tema sempre più importante al giorno d'oggi e ci sono molti modi per favorirne lo sviluppo. Un ambito di cui spesso non si tiene conto parlando di questo tema è l'organizzazione della città dal punto di vista urbano, quindi come le politiche urbane siano inclusive e possano essere a beneficio di tutte e tutti.

Spesso non ci si rende conto di come le città siano costruite esclusivamente da uomini e per uomini. Questo aspetto è un grande ostacolo all'inclusione di tutte all'interno della società, in quanto l'organizzazione urbana può favorire alcune e sfavorire altre. Nel saggio di Leslie Kern "Feminist City" (2021) viene descritto come il binarismo di genere sia rafforzato anche dall'urbanizzazione della città, la quale è pianificata esclusivamente secondo le esigenze degli uomini, etero, bianchi e lavoratori, i quali durante la giornata percorrono il tragitto casa-lavoro, lavoro-casa e non si relazionano con altri individui fuori dall'ambiente lavorativo. Diversamente le donne, avendo socialmente il ruolo di cura si muovono diversamente all'interno della città. Si pensi per esempio ad una madre lavoratrice che in una giornata si sposta da casa, porta i figli a scuola, va al lavoro, esce in pausa pranzo per portare i propri genitori a fare delle visite, torna in ufficio, va a prendere i bambini a scuola, li porta alle varie attività, va a fare la spesa e poi torna a casa. Tutti questi spostamenti non fanno parte del lavoro e quindi non sono retribuiti, nonostante prendano molto tempo nell'arco della giornata di una donna.

In questa tesi cercherò di definire quali sono le caratteristiche di una città inclusiva, offrendo l'esempio della città di Vienna; sottolineerò come l'influenza della sostenibilità, dell'istruzione e delle università, e un accesso al lavoro equo per tutti i gruppi della popolazione siano determinanti per l'integrazione di tutte e tutti all'interno della società. Importanza sarà data anche alla ragione per cui una città universitaria è più inclusiva rispetto ad una città che non lo è.

Dopodiché nel secondo capitolo, avendo prima visto come una città può essere costruita perché venga vissuta da tutte e tutti in maniera equa, fornirò delle ragioni per cui molte città europee sono ancora lontane da questo tipo di società. Tutti i motivi che verranno illustrati ruotano intorno al tema della visione della donna in un sistema patriarcale, in quanto questo tipo di cultura va ad ostacolare molti degli aspetti della vita delle donne e delle comunità minoritarie, per quanto riguarda

opportunità lavorative, economiche e sociali.

Infine, partendo dalla mia esperienza personale di studentessa straniera nella città di Oslo, riporterò come la capitale norvegese possa essere ritenuta inclusiva grazie alla visione che il consiglio comunale sta dando alla città. Ho deciso di prendere questo come esempio, in quanto non mi sono mai sentita esclusa, giudicata o limitata nel mio percorso Erasmus. Mi concentrerò nell'illustrare il piano "Proud and Free" del consiglio comunale di Oslo per ostacolare le discriminazioni e favorire l'inclusione di tuttø. In seguito, mi soffermerò sulle varie politiche sostenibili che Oslo sta attuando per diventare la prima città a emissioni zero e come queste misure siano determinanti per una mobilità equa di tutti i cittadini. Dopodiché, darò molta importanza alla biblioteca pubblica della capitale norvegese, la quale al suo interno racchiude tutti i valori e la visione che Oslo ha dei bambini, studenti, genitori, anziani e tutta la sua popolazione. Infine, illustrerò come le università siano strutture inclusive portando l'esempio della struttura da me frequentata: la University of Oslo (UiO). Le immagini che fornirò in questo capitolo sono fotografie fatte da me durante la mia mobilità.

Questa ricerca non ha esclusivamente lo scopo di osannare la città di Oslo o Vienna per le loro politiche inclusive, anche perché, come vedremo, le città sono tutte diverse tra loro, con diverse possibilità economiche, con culture differenti e territori difforni. È quindi semplicistico suggerire le stesse modifiche che ha attuato la città di Vienna ad una qualsiasi città europea.

Diversamente, l'intento di questa ricerca è di evidenziare come le donne si spostano diversamente all'interno delle città rispetto agli uomini, in quanto svolgono un lavoro di cura socialmente assegnato in base al loro ruolo di genere. L'obiettivo è di mettere in luce come siano necessarie delle politiche urbane che favoriscano l'inclusione e come le donne insieme ai membri delle comunità minoritarie devono essere inseriti all'interno delle strutture decisionali per poter rappresentare le loro necessità e visioni di come la città può essere costruita in modo che venga vissuta in modo equo da tutti i suoi cittadini.

CAPITOLO I

1.1 La città inclusiva

Le città, con i loro spazi pubblici e di convivenza dei cittadini, sono state costruite dagli uomini in base alle loro esigenze e interessi, relegando le donne all'ambiente domestico e al ruolo di cura. Per contrastare questo tipo di città capitalista e patriarcale, in cui metà della popolazione non gode a pieno il suo diritto alla città, il Consiglio d'Europa ha sottolineato l'importanza del “*gender mainstreaming approach*” nella definizione delle politiche, programmi e di attività, in quanto una prospettiva dell'uguaglianza di genere tiene conto degli interessi e delle preoccupazioni di donne e uomini. Questa prospettiva è importante perché considera i diversi bisogni e stili di vita di uomini e donne, e tiene conto di come quest'ultime siano svantaggiate in molti aspetti della vita lavorativa, sociale, e anche personale (*What Is Gender Mainstreaming?*, n.d.). Nella pianificazione urbana è importante parlare di dimensione di genere, in quanto questa prospettiva può favorire la riorganizzazione degli spazi, il tempo di lavoro e di vita che sia favorevole e a beneficio di tuttø (Pérez Prieto, 2016). Vienna, è un esempio esplicativo di come il *gender mainstream* sia un approccio vincente nella pianificazione della città e vada a beneficio di tutte e tutti i cittadini, includendo le necessità di donne, anzianø, bambine e bambini, disabili, comunità lgbtq+, minoranze, ecc. La pianificazione della capitale austriaca sarà analizzata nello specifico nel quinto paragrafo.

Anche il *Lead Urban Specialist* della Banca Mondiale, Horacio Terraza, sostiene che la società è determinata dallo spazio urbano, il quale a sua volta riflette e riproduce gli stereotipi di genere con i quali cresciamo (Terraza, n.d., citato in Coda, 2020, p.2). Riorganizzando l'ambiente che ci circonda attraverso la pianificazione urbana e il design modifichiamo allo stesso tempo il nostro modo di vivere e di lavorare. Per questo motivo, una città che è inclusiva è una città che appartiene, è funzionale ed a beneficio di tutte e tutti. Inoltre, deve avere una pianificazione urbana intersezionale e di genere, quindi deve essere ideata per le necessità delle donne e delle minoranze, includendo comunità lgbtq+, migranti, disabili, anzianø e bambinø, e anche l'ambiente (Ghirotto, 2021). Anche il centro ONU per gli insediamenti umani (UnchS) ha fornito una definizione di città inclusiva: “la ‘città

inclusiva' è il luogo dove a chiunque, indipendentemente dalla condizione economica, dal genere, dall'età, dalla razza o dalla religione, è permesso partecipare produttivamente e positivamente alle opportunità che la città ha da offrire" (Unchs, 2000, citato in Balbo, 2002).

Pensando alla città e alle sue politiche urbane, ci sono molte caratteristiche che la rendono inclusiva, le quali verranno approfondite nei seguenti paragrafi:

- La sostenibilità e l'urbanistica
- L'istruzione e l'Università
- L'accesso al lavoro

1.2 Sostenibilità e Urbanistica

Sostenibilità

Il XX secolo è stato segnato dall'esplosione demografica, dalla migrazione dalla campagna alla città, dalla comparsa degli autoveicoli e dalla estrazione intensiva di risorse fossili. Tutti questi avvenimenti hanno modificato la configurazione dello spazio pubblico (dedicato al lavoro retribuito) rendendolo maschile, in quanto progettato e organizzato da e per gli uomini. Come risultato, alle donne è stato privato il diritto alla città, alle sue opportunità, e al diritto al lavoro (Pérez Prieto, 2016)

Le Nazioni Unite, dal 1976 con le Conferenze Habitat I, seguite da Habitat II e dalla Dichiarazione di Istanbul sugli insediamenti umani del 1996, si occupano della questione dell'urbanistica e del genere, e portano l'agenda Habitat come punto di riferimento per definire le priorità di uno sviluppo urbano sostenibile e rispettoso dell'ambiente, delle persone e della loro sensibilità di genere (Sancho Martínez, 2016). Nel 2016 si svolse Habitat III, la quale è una delle prime grandi conferenze globali che si tengono dopo l'adozione dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile. Questa conferenza fu una grande opportunità per discutere l'importante sfida di come le città, i paesi e i villaggi dovrebbero essere pianificati e gestiti, con lo scopo di adempiere al loro ruolo di motori di sviluppo sostenibile e raggiungere i nuovi obiettivi di sviluppo globale e dell'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici. Una delle caratteristiche più innovative di Habitat III è che questa conferenza analizza in che misura una prospettiva di genere può essere inclusa nella

pianificazione urbana in modo trasversale per poter rendere effettivo il diritto alla città e progettare uno spazio urbano realmente inclusivo (Sancho Martínez, 2016).

Con ‘sostenibilità’ si intende:

- “Come i sistemi socio-bio-ecologici si relazionano e si co-evolvono;
- l’uso che dovremmo fare delle risorse naturali e come autogestirle in modo democratico, equo e giusto;
- la riproduzione della vita umana e non umana in condizioni di equilibrio ecologico e dignità, in modo che l’intero patrimonio naturale, umano, politico, collettivo ecc. possa essere goduto nel presente da tutti gli esseri viventi e dalle generazioni future” (Pérez Prieto, 2016)

Questa definizione permette di capire che non si può considerare la sostenibilità solo in una visione ambientalista e fisica. Essa fa sì riferimento all’ambiente e alla transizione ecologica, ma allo stesso modo riguarda la relazione tra economia e società. Si può quindi parlare di sostenibilità sociale, la quale ha come uno dei pilastri più importanti la parità di genere. Gli obiettivi per la ripartenza dell’Europa dopo la pandemia del programma *Next Generation Eu* dimostrano che per attuare una vera transizione ecologica è necessaria anche una transizione sociale (*Parità di genere e sviluppo sostenibile*, 2021). Per il prossimo futuro, l’ONU ha fissato, all’interno dell’Agenda 2030, 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile e al quinto posto si trova il raggiungimento effettivo della parità di genere. Quest’ultima viene definita come “non solo un diritto umano fondamentale, ma una base necessaria per un mondo pacifico, prospero e sostenibile” (ONU, n.d., citato in *Parità di genere e sviluppo sostenibile*, 2021). Come sostiene l’avvocata Sara Occhipinti (2021), il quinto obiettivo può essere considerato come cruciale e strategico per il conseguimento di tutti gli altri obiettivi, in quanto “una presenza femminile che sia responsabile e decisionale, effettiva e indipendente, rispettata ed accolta, può essere la strada per un nuovo sguardo sul mondo, sulla natura, sull’economia, sulla società, sulla vita, capace di correggere molte di quelle storture, create da uno sguardo solo maschile sul mondo, e quindi parziale, che hanno portato ad un progresso accelerato ma umanamente insostenibile”.

È importante parlare di sviluppo sostenibile perché il modo in cui si sta vivendo oggi è visibilmente insostenibile per l’ambiente, il genere umano e tutti gli

altri esseri viventi. Con la globalizzazione, il consumismo e il conseguente nuovo stile di vita si è creato un rapporto di sfruttamento e dominio sulla natura che ha provocato disastri ambientali e cambiamenti climatici. A tal proposito, un gruppo di scienziati ha individuato nove *planetary boundaries*, le quali non devono essere oltrepassate per preservare il pianeta. Questi “confini” hanno l’obiettivo di evidenziare come l’attività umana sta minacciando il sistema fisico della Terra. Queste nove dimensioni ambientali sono:

- 1 *Cambiamento climatico*
- 2 *Perdita della biodiversità*
- 3 *Flussi chimici*
- 4 *Inquinamento da sostanze chimiche*
- 5 *Modifica del sistema agrario*
- 6 *Utilizzo delle acque dolci*
- 7 *Acidificazione degli oceani*
- 8 *Riduzione dello strato di ozono*
- 9 *Carico di aerosol atmosferici* (Steffen et al., 2011, p.2)

Robin Leichenko, ricercatrice e professoressa di geografia presso la Rutgers University, insieme alla docente di geografia umana dell’Università di Oslo, Karen O’Brien (2019), hanno sottolineato come già quattro delle nove dimensioni sono state oltrepassate e hanno individuato alcuni esempi di potenziali punti di non ritorno in cui i sistemi possono passare irrevocabilmente a una diversa modalità di funzionamento, con effetti imprevedibili e potenzialmente disastrosi, come il ghiaccio marino estivo dell’Artico, la calotta glaciale della Groenlandia e quella dell’Antartide occidentale, la Circolazione Termoalina Atlantica, il deperimento della foresta pluviale amazzonica e quello delle foreste boreali e le variazioni dell’Oscillazione El Nino-Sud (Leichenko & O’Brien, 2019). Tutto questo dimostra il ruolo chiave che hanno gli individui per modificare il corso degli eventi ed evitare di oltrepassare altre dimensioni ambientali; infatti essi possono prendere coscienza dei già evidenti effetti negativi che essi stessi hanno sull’ecosistema e allo stesso tempo analizzare i potenziali impatti positivi che le loro azioni possono avere sulla transizione mondiale verso un ambiente più sostenibile.

Fare questo lavoro introspettivo è essenziale per rendersi conto di come il mondo può evolvere in modo tollerabile per la natura e tutti gli esseri viventi. Solo così si può comprendere come la disparità di genere rappresenti uno degli ostacoli più significativi allo sviluppo sostenibile, alla crescita economica e alla lotta contro la povertà. Per questo motivo l'obiettivo cinque dell'Agenda 2030 ha lo scopo di portare uomini e donne ad avere le stesse opportunità lavorative, economiche e sociali, di eliminare la violenza di genere, e di promuovere l'uguaglianza di diritti a tutti i livelli di partecipazione (*Obiettivo 5, 2020*).

Il tema della sostenibilità è estremamente ampio e complesso ed è importante soffermarsi sull'impatto che le città hanno nella creazione di uno sviluppo sostenibile sotto una prospettiva di genere. Le donne rappresentano metà della popolazione mondiale ed è quindi controproducente non pensare ad esse nella creazione delle politiche urbane, economiche e sociali. Come sottolineato dallo studio di Gerd Johnsson-Latham (2007), il quale è stato un contributo al lavoro della Commissione delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile (CSD), l'uguaglianza di genere è un prerequisito per lo sviluppo sostenibile in quanto le donne vivono in modo più sostenibile rispetto agli uomini, sia a livello economico sia sociale, lasciano una minore impronta ecologica e causano meno cambiamento climatico. D'altro canto, gli uomini, i quali utilizzano con maggiore frequenza la macchina, sono responsabili di una maggiore emissione di anidride carbonica e un cambiamento delle loro abitudini, comportamenti e politiche è cruciale per affrontare il cambiamento climatico e migliorare le opportunità di tutti gli esseri umani di godere di uno sviluppo sostenibile. Un altro esempio di come uomini e donne consumano in modo diverso è che statisticamente le donne hanno comportamenti più etici circa il consumo: diversamente dagli uomini, comprano prodotti certificati che non sfruttano né l'ambiente né i minori (Johnsson-Latham, 2007). Questo dimostra come le donne sono più propense a pensare a tutti coloro che si trovano in una situazione di forte dipendenza e alla popolazione che verrà dopo di loro. Infatti, a seguito della Conferenza di Rio delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo del 1992, sono varie le ONG femminili che dimostrano il loro impegno per uno sviluppo più equo e rispettoso delle generazioni future e che ritengono come sostenibilità e i temi della parità siano inscindibili (Duchène, 2011).

Come sottolineato da Johnsson-Latham (2007), le persone consumano in base al loro reddito, proprietà, sesso, età e alla loro percezione del benessere. Inoltre, individua tre aree che sono importanti da analizzare per vedere come donne e uomini consumano: trasporto, abitazione, e beni di consumo.

I trasporti hanno la più alta dipendenza dai combustibili fossili di qualsiasi altro settore e al 2021 rappresentano il 37% delle emissioni di anidride carbonica dei settori di uso finale (*Transport- Topics*, n.d.). Come è stato detto all'inizio di questo paragrafo, oggi le persone viaggiano molto di più delle generazioni precedenti, sia per quanto riguarda spostamenti quotidiani sia per le vacanze. Questo maggiore uso dei trasporti ha portato questo settore a crescere del 70% nel giro di trent'anni (ECE report to CSD, 2005, citato in Johnsson-Latham, 2007, p. 37). È importante sottolineare come i trasporti, sia pubblici che privati, siano fondamentali per accedere ai servizi di sanità, istruzione e all'ambiente lavorativo; tuttavia, essi sarebbero realmente efficienti se venissero usufruiti in egual modo da donne e uomini. Infatti, questo settore è prevalentemente dominato dal sesso maschile, sia dal punto di vista occupazionale che per i lavori che incarna, ed è importante parlare di trasporti sotto una prospettiva di genere, in quanto la libera circolazione degli individui è una questione di potere e di risorse. A tal proposito, il Forum Internazionale dei Trasporti dell'OCSE ha commissionato un rapporto su Genere e Trasporti (2011) che si occupa di presentare nuove politiche che concernano la mobilità e gli spostamenti in quanto questi influenzano, come detto precedentemente, la salute, l'occupazione e lo sviluppo. Duchène (2011) sottolinea come, sia in Nord America che in Europa, donne e uomini hanno differenze nei loro spostamenti dovute al fatto che le prime hanno programmi di vita molto più complessi, dovendo spostarsi, oltre che per motivi lavorativi, anche personali collegati al loro ruolo di cura. In tutti i Paesi europei, le donne che possiedono un'auto privata sono meno numerose rispetto agli uomini e questo fatto spiega il perché molte delle politiche dei trasporti abbiano sempre favorito l'uso dell'automobile rispetto al trasporto pubblico, alla bicicletta e agli spostamenti a piedi.

Parlare di trasporti sotto una prospettiva di genere è importante in quanto essi hanno il potere di aumentare la produttività delle donne e promuovere l'uguaglianza

di genere. Inoltre, come dimostrano i dati del *Social Institutions and Gender Index* (SIGI), i paesi che discriminano le donne hanno risultati peggiori nell'attuazione dei diversi obiettivi per uno sviluppo sostenibile (Duchène, 2011). Per questo motivo è necessario attuare delle politiche che favoriscano i mezzi pubblici, i quali sono statisticamente più usati dalle donne, renderli accessibili a tutte le zone della città e ampliare l'orario delle corse. Così facendo si rende la città più sostenibile e meno inquinata, e allo stesso tempo, più libera alla circolazione da parte di tutte e tutti. Per rendere la politica dei trasporti più sensibile alle esigenze delle donne, degli anziani, dei bambini e dei disabili, è necessario un approccio strutturato alla comprensione delle loro esigenze, all'identificazione degli strumenti per soddisfarle, all'analisi dei costi e dei benefici di tali strumenti e alla definizione di un quadro politico appropriato. Tutto questo si può fare solo se tutte queste categorie di persone, le quali spesso non vengono considerate, vengono rappresentate in ogni fase del processo di pianificazione e progettazione degli investimenti nel settore dei trasporti. Quindi bisogna identificare e consultare le agenzie governative e le ONG, le organizzazioni comunitarie e i gruppi di donne che potrebbero contribuire alla pianificazione e all'attuazione di queste politiche (*Gender and transport* | UNECE, n.d.).

Urbanistica

La sostenibilità è collegata anche all'allocazione delle abitazioni e dei servizi nella città. È evidente che gli abitanti di un quartiere in cui sono presenti servizi come supermercati, farmacie, scuole, parchi, centri ricreativi, bar e ristoranti, ecc., non necessitano di utilizzare macchine o mezzi pubblici, ma prediligeranno gli spostamenti a piedi o in bicicletta. La Conferenza Habitat II del 1996 è la prima che inizia a parlare di abitazioni e genere, in quanto si è sviluppata attorno a due temi: "Una casa adeguata per tutti" e "Lo sviluppo sostenibile degli insediamenti umani in un mondo urbanizzato" (Sancho Martínez, 2016). Lo scopo è quello di ottenere un alloggio adeguato a tutte le persone, includendo soprattutto i poveri delle aree urbane e rurali, attraverso un approccio ecologico. Il riferimento all'inclusione delle donne negli obiettivi della conferenza è chiaro in quanto si propone di "assistere le organizzazioni non governative e altri gruppi per garantire la piena e paritaria partecipazione delle donne e delle persone con disabilità alla pianificazione, alla

progettazione e alla costruzione di alloggi adeguati alle loro specifiche esigenze personali e familiari” (UN-Habitat, 1996, citato in Sancho Martínez, 2016)

Il Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani (2014) sottolinea come la progettazione delle case, delle varie infrastrutture, e le loro posizioni, abbia un impatto diretto sulla qualità della vita degli abitanti che abitano la città. Perché una città che è a disposizione di tutte e tutti deve avere una pianificazione e una governance urbana che tenga sempre conto dei diritti e delle priorità delle donne e degli uomini comuni, delle giovani e dei giovani, delle anziane e degli anziani, dei poveri e dei ricchi che abitano, lavorano, giocano e vivono nelle città (UN-Habitat, 2014). Sono le femministe svedesi le prime che nel 1979 capiscono come la pianificazione e la gestione urbana debbano essere informate dalla vita quotidiana, proponendo un progetto decennale chiamato *New Everyday Life* (Forskargruppen, 1987, citato in *Women and housing: Towards inclusive Cities*, 2014). Questo progetto aveva lo scopo di formare una società armoniosa, creativa e giusta, mettendo al primo posto le esigenze dei bambini e delle donne e creando un sistema intermedio di infrastrutture e servizi per l’approvvigionamento condiviso della vita quotidiana.

Un ulteriore aspetto fondamentale per la creazione di una città sana, vivibile, prospera e inclusiva è la sicurezza. Le donne, le bambine e i bambini, gli/le anziane, le persone con disabilità, la comunità lgbtq+ e le/gli stranierø sono i soggetti più a rischio in questo caso e il non sentirsi sicuri nelle città compromette il loro diritto alla città e il pieno utilizzo e coinvolgimento dell’ambiente in cui vivono (*Women and housing: Towards inclusive Cities*, 2014). Una città deve essere sicura per tutte e tutti i cittadini perché solo così tutta la sua popolazione potrà impegnarsi nel mantenimento e sviluppo di una società produttiva economicamente e socialmente.

Vienna, è una città che sta sperimentando lo sviluppo di alloggi dal punto di vista delle donne single, anziane, madri e disabili. Questo prospettiva permette di progettare gli alloggi e la disposizione degli edifici in modo differente e secondo le esigenze della vita quotidiana di donne e bambini diversi. Questo esempio di sensibilità femminile per gli sviluppi abitativi verrà sviluppato nel quinto paragrafo.

1.3 Accesso al lavoro

Riprendendo la definizione che l'UnchS ha dato di città inclusiva, si capisce quanto sia fondamentale partecipare produttivamente e positivamente a tutte le opportunità che la città ha da offrire, per includere tutte e tutti all'interno della società. Questa definizione fa riferimento, oltre che alle opportunità sociali, anche a quelle lavorative ed economiche, e quindi ad un accesso al lavoro che sia non discriminante e aperto a tutti i membri della società. A tal proposito, Andriolo e Viassone (2016) sostengono come un mercato di lavoro inclusivo e non discriminante sia empiricamente più competitivo e caratterizzato da una forte crescita economica, e, nell'affermare questo, essi fanno riferimento alle Proiezioni dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OECD, 2012, citato in Andriolo & Viassone, 2016). I dati rilevati dimostrano che il PIL aumenterebbe del 12,4% entro il 2030 se la presenza di donne e uomini diventasse pari all'interno del mercato del lavoro, congiuntamente con un aumento del 7% del tasso di occupazione. Anche all'interno del quinto obiettivo dell'Agenda 2030 dell'ONU "*Gender Equality*", viene sottolineato come l'*empowerment* delle donne sia essenziale per espandere la crescita economica e promuovere lo sviluppo sociale, e come la loro piena partecipazione nel mercato del lavoro aggiunga punti percentuali alla maggior parte dei tassi di crescita nazionali (*Obiettivo 5, 2020*). Un numero maggiore di donne all'interno dei vari ambienti lavorativi porterebbe a:

- diminuire il rischio di povertà;
- produrre un più alto contributo alla massa fiscale e previdenziale;
- attivare e migliorare servizi;
- creare nuovo lavoro;
- un contributo reale alla massa fiscale e previdenziale;
- una migliore governance delle società;
- una gestione più sicura delle imprese;
- debiti di qualità migliore (Bianco, 2012, citato in Viassone &

Andriolo, 2016).

Nel 1999, Kathy Matsui, usa per la prima volta il termine "*womenomics*", che diventa una nuova teoria economica secondo la quale il lavoro delle donne è il più

importante motore dello sviluppo e, solo con un maggior inserimento femminile all'interno della produzione, l'economia può crescere sufficientemente. A tal proposito, dati empirici dimostrano come sia maggiore la crescita economica locale laddove la presenza femminile nel mercato del lavoro è alta, e all'inverso, si nota un declino dell'espansione, e di conseguenza meno competitività, nei luoghi in cui le donne vengono escluse e discriminate (Viassone & Andriolo, 2016).

Come detto all'inizio di questo capitolo, per includere le donne in tutte le politiche e strategie, e aprire loro le porte del mercato del lavoro senza limitazioni, bisogna applicare il *gender mainstreaming approach*. Insieme a questo approccio è importante usare anche *l'empowerment*, ovvero il concetto che ci permette di conferire potere e responsabilità alle donne. Per fare ciò è necessario permettere loro di accedere ai vari luoghi di governance e di essere presenti nelle sedi decisionali della vita politica, economica e sociale (Viassone & Andriolo, 2016).

È evidente quindi, come sostiene l'economista Del Boca (2012), che “valorizzare le donne conviene”, e la loro crescita economica può essere sostenibile solo se, allo stesso tempo, avviene un'evoluzione del loro ruolo all'interno della società. Questo può succedere se cliché e pregiudizi vengono abbattuti sostituendo schemi di pensiero obsoleti con una visione della donna che è capace di autodeterminarsi e scegliere il proprio futuro in base alle sue capacità e senza limitazioni (Marone & Cucca, 2020). È necessario attuare delle strategie che mirino al “miglioramento del capitale umano, alla collaborazione tra diversità, alla declinazione delle politiche di conciliazione secondo modalità ‘gender neutral’, alla rivisitazione dei modelli di carriera ancora troppo ed esclusivamente rispondenti a parametri maschili” (Viassone & Andriolo, 2016). Come sostengono Marone e Cucca (2020), questi cambiamenti richiedono l'intervento delle istituzioni di governo, per l'attuazione di nuove politiche che siano garanti di un eguale trattamento nell'ambiente lavorativo, e delle strutture scolastiche e formative, per cambiare la mentalità della società.

Nonostante le evidenze empiriche dimostrino l'importanza dell'inserimento delle donne all'interno del mercato di lavoro in modo eguale rispetto agli uomini per avere una crescita significativa dell'economia, sono molte le aziende e anche i luoghi di governance in cui esse non riescono ad accedere. Dietro questo fenomeno

ci sono ragioni di cultura, di sistema patriarcale, di sessismo e visione della donna. Tutte queste ragioni saranno sviluppate nel secondo capitolo.

1.4 Istruzione e Università

Collegandoci al paragrafo precedente, è importante sottolineare quanto peso ha l'istruzione, fin dalla scuola dell'infanzia, nel definire le potenzialità di bambine e bambini e nella visione che loro hanno di sé stesse. L'UNESCO, il quale ha come una delle sue priorità globali l'uguaglianza di genere, si sofferma su quanto l'educazione trasformativa di genere liberi il potenziale delle studentesse e studenti in tutta la loro diversità, contribuisca a porre fine alle norme, agli atteggiamenti e alle pratiche di genere dannose e trasformi le istituzioni per realizzare società giuste, eque ed inclusive (*What you need to know about how UNESCO advances education and gender equality, 2022*). Una struttura scolastica che è inclusiva, non fa distinzioni tra maschio e femmina e non definisce i ruoli che le studentesse e gli studenti dovrebbero avere all'interno della società in base al loro sesso, permetterà a tutte e tutti loro di poter sviluppare le loro passioni e potenzialità, senza nessuna discriminazione di genere. Questo è estremamente importante perché non si creino più avanti distinzioni tra lavori per donne e lavori per uomini, e perché il mercato del lavoro possa essere accessibile a tutte e in tutti i campi. Bisogna quindi definire i curricula scolastici con lo scopo di permettere alle studentesse ed agli studenti di conoscere le loro reali capacità, staccandosi dai luoghi comuni e dagli stereotipi di genere, per poter scegliere il loro futuro in modo consapevole e realistico in base alle proprie competenze e desideri (Marone & Cucca, 2020). Un ulteriore aspetto importante dell'istruzione che non deve essere assolutamente sottovalutato è che l'educazione delle ragazze e delle donne ha anche il potere di salvare le vite umane, evitare matrimoni precoci, ridurre la povertà e la mortalità materna e infantile (*What you need to know about how UNESCO advances education and gender equality, 2022*).

Oltre a come devono essere l'istruzione e i curricula scolastici, anche la collocazione di asili, scuole e università all'interno delle città ha un ruolo essenziale per renderle inclusive. Riprendendo la definizione di città inclusiva dell'UnchS (2000), (*“la ‘città inclusiva’ è il luogo dove a chiunque, indipendentemente dalla condizione economica, dal genere, dall'età, dalla razza o dalla religione, è*

permesso partecipare produttivamente e positivamente alle opportunità che la città ha da offrire”), si può dedurre come anche l’istruzione sia una delle opportunità che la città ha da offrire e deve poter essere accessibile a tutte e tutti senza distinzione di classe sociale, genere e provenienza. Questo vuol dire che una città dovrebbe avere almeno una scuola per grado di istruzione in ogni quartiere, in modo che tutte le bambine e bambini possano accedervi senza difficoltà.

In Italia, per esempio, con il Covid19 si è capito ulteriormente come le infrastrutture educative debbano far parte delle strategie di ogni paese per poter ridurre le diseguaglianze territoriali (Rotondo & Savoldi, 2021) e rilanciare politiche innovative, inclusive e sostenibili per il prossimo futuro. Innanzitutto, docenti e dirigenti scolastici hanno rivisto gli spazi inutilizzati per poter accogliere tutti gli studenti garantendo il distanziamento; secondariamente alcuni contesti urbani hanno dovuto progettare e realizzare una estensione istituzionalizzata degli spazi scolastici collocati in spazi urbani di diversa natura, portando ad un riconoscimento di relazioni possibili all’interno del contesto urbano tra la scuola e altri luoghi della città; infine, si è capito come la scuola sia una variabile dominante nel prendere decisioni e provvedimenti circa altre dimensioni e campi delle politiche pubbliche (Rotondo & Savoldi, 2021). Una delle modifiche più significative è la regolazione del trasporto pubblico locale in base, oltre che alle esigenze dei lavoratori, anche agli orari e destinazioni di bambini e ragazzi che vanno ai nidi, alle scuole dell’infanzia, primarie e secondarie, e all’università.

Nel 2010, la Commissione Europea propone una strategia decennale, Europa 2020, a seguito della crisi economica e finanziaria con il fine di definire delle basi solide per la crescita e creazione di occupazione. Questa strategia verte su tre forme di crescita: intelligente, sostenibile e inclusiva; e ha cinque obiettivi: occupazione, ricerca e innovazione, istruzione, energia e povertà (Martinelli & Simone, 2011). È importante ricordare Strategia Europa 2020 perché parole come “formazione”, “ricerca”, “innovazione” e “inclusione” sono considerate come elementi necessari per la ripresa dalla crisi. Pertanto, è corretto affermare che una città che si sviluppa intorno alle sue strutture educative, oltre che a quelle economiche, avrà una crescita sociale, culturale ed economica alta.

L'università, e le scuole in generale, sono importanti per la società perché permettono alle giovani generazioni di acquisire gli strumenti necessari per creare nuovi orizzonti, sostenibili e inclusivi. L'università e la città sono caratterizzate da un dialogo continuo, e come afferma il presidente CRUI, Stefano Paleari (2015), esse “condividono una le sorti dell'altra, in un continuo e inevitabile scambio di saperi, risorse e capitale umano, come due parti di uno stesso magnete”. Un'importante caratteristica delle università è che possono fornire una “cittadinanza temporanea” a persone che la società all'inizio percepisce con diffidenza (Paleari, n.d. citato in Dilorenzo & Stefani, 2015, p.4), in quanto sono istituzioni sempre più aperte alla diversità, la quale può essere di genere, di età, di etnia, di classe, di religione, ecc. Dal momento che l'università costituisce il luogo dove convergono idee, ricerca, innovazione, studiosi e dialogo internazionale, essa favorisce la fruizione di conoscenza, informazioni e saperi all'interno della città in cui si trova. L'università, quindi, non può essere e lavorare isolata, ma deve essere inserita nel contesto territoriale.

Per esempio, dagli anni Settanta del Novecento, l'Italia, vede un ampliamento del numero delle università presenti sul territorio e una modifica del target di studenti: cessano di essere delle istituzioni d'élite e diventano realtà di massa (Panetto, 2022), con l'obiettivo di rispondere alle esigenze di conoscenza provenienti dal contesto socioeconomico per aumentare il capitale umano qualificato e per poter dare risposte concrete circa l'innovazione al mondo economico. Il fenomeno più evidente che successe in questi ultimi cinquant'anni, oltre al chiaro aumento del numero delle università, è la massiccia presenza di studentesse. Seppur significativo, questo aumento del genere femminile all'interno delle università, non migliora il gap tra studenti e studentesse all'interno degli atenei, il quale rimane costante in termini numerici (Martini, 2022, citato in Panetto, 2022). Lorenza Perini, ricercatrice presso il Dipartimento SPGI dell'Università di Padova, e la dottoressa Naila Pratelli, nel volume *L'università delle donne*, scrivono come ci siano ancora aree di studio “in cui le donne non riescono facilmente a proiettare il proprio futuro” (Perini & Pratelli, 2021, citato in Panetto, 2022). Le due studiose sottolineano come, nonostante i progressi, l'intervento delle istituzioni nazionali e locali per una “parità di accesso allo spazio pubblico e al lavoro” e per

“un orientamento scolastico mirato a sostenere le potenzialità di ragazzi e ragazze” sia ancora troppo parziale e sporadico (Panetto, 2022).

È evidente che una città universitaria è più inclusiva rispetto ad una città che non lo è, perché si trova a contatto con il diverso e con l'esterno e con un importante scambio di informazioni. Inoltre, con il sempre più numeroso numero di studentesse, di studenti con disabilità e stranieri, le città si troveranno “costrette” a sentire la loro voce ed a rendersi accessibili sia all'interno dei luoghi culturali e sociali, che quelli lavorativi ed economici.

1.5 Vienna

Come detto nei precedenti paragrafi, usare un approccio *gender mainstreaming* è fondamentale nella pianificazione urbana per la definizione delle politiche e per la riorganizzazione degli spazi, delle infrastrutture e dei servizi che sia inclusiva e non discriminante. La città di Vienna, la quale ha una lunga storia di *gender mainstreaming*, è un esempio unico di sensibilità femminile per gli sviluppi abitativi, in quanto nella città austriaca si stanno costruendo quartieri e servizi informati dalle esigenze della vita quotidiana delle donne (*Women and housing: Towards inclusive Cities*, 2014). Il capo del Dipartimento per il *Gender Mainstreaming*, Ursula Bauer, descrive questa modalità di pianificazione urbana come uno strumento per raggiungere l'uguaglianza di genere all'interno di una società basata su strutture, politiche e opportunità uguali per donne e uomini (Illien, 2021). Sempre Bauer spiega che il ruolo del suo dipartimento è di esaminare i dati differenziati per genere e fornire linee guida, così come formazione, per assicurarsi che tutti i servizi governativi siano sensibili al genere e accessibili a tutto (Illien, 2021). Questo approccio ha spazio nella capitale austriaca dall'inizio degli anni '90, in quanto gli amministratori della città iniziarono a creare leggi, regole e politiche a beneficio di donne e uomini senza discriminazioni (Foran, 2013). Tutto ebbe inizio nel 1991 quando due ingegnere femministe, Eva Kail e Jutta Kleedorfer, le quali lavoravano presso il *City of Vienna's Urban Planning Office*, organizzarono una mostra fotografica innovativa, intitolata “*Who Owns Public Space – Women's everyday Life in the City*”, con l'obiettivo di comprendere i pregiudizi di genere nella progettazione urbana (Jackowska & Novas Ferradás, 2022). L'esibizione raffigurava la routine quotidiana di un gruppo di donne eterogeneo mentre vivevano

la città viennese. Ogni donna ha intrapreso un percorso diverso all'interno della città, e ciò che accomunava tutte era la loro priorità di sicurezza e facilità di movimento (Foran, 2013). Nonostante questa esibizione fu il momento di svolta per cui la città di Vienna ha aperto la strada al *gender mainstreaming approach*, bisogna aspettare il Trattato di Amsterdam del 1997 perché questo approccio si rafforzò all'interno dell'Unione Europea. Infatti, solo dopo la sua entrata in vigore nel 1999, le linee guida per l'integrazione della dimensione di genere sono state ufficialmente inserite nelle politiche dell'UE (Jackowska & Novas Ferradás, 2022). Nel 1999, i cittadini viennesi hanno risposto ad un'indagine sui trasporti pubblici, dalla quale è trapelato la difficoltà che le donne hanno nello spostarsi all'interno della città e come tutte le tratte dovessero conciliare il loro ruolo di cura e il lavoro retribuito (Kern, 2021, p. 68). Infatti, ci sono molti studi che dimostrano come la vita quotidiana delle donne sia caratterizzata da lunghe catene di spostamenti per sbrigare le faccende quotidiane, gli acquisti, i trasporti e il lavoro (*Women and housing: Towards inclusive Cities*, 2014). Questa indagine sui trasporti ha dimostrato come donne e uomini usino diversamente i servizi e gli spazi cittadini. È trapelato che gli uomini usano la macchina, o raramente i trasporti pubblici, solo due volte al giorno, per andare a lavoro e poi tornare a casa. D'altro canto, le donne utilizzano maggiormente e per ragioni diverse la rete cittadina di marciapiedi, linee di autobus, della metropolitana e dei tram (Foran, 2013). Con i dati trapelati da questa indagine, gli urbanisti della città viennese hanno capito la necessità di creare un piano per migliorare la mobilità pedonale e l'accesso al trasporto pubblico. L'esperta di pianificazione di genere Eva Kail ha dato un contributo fondamentale per assicurarsi che Vienna fosse una delle prime città ad utilizzare una prospettiva di genere per modellare gli spazi pubblici. Kail ha studiato come i piani urbani fino allora progettati erano ideati dagli urbanisti in base alle loro esperienze di vita quotidiana e indirizzati esclusivamente agli interessi del genere maschile. Inoltre, Kail ha constatato anche come i parchi venissero vissuti in modo diverso e come mancasse la prospettiva delle ragazze adolescenti. Così, ha lavorato insieme al suo team e alle giovani cittadine per rendere questi spazi pubblici più attraenti e sicuri. Questi nuovi progetti dei parchi della città di Vienna sono stati testati in sei progetti pilota nel 1999 e hanno suddiviso le aree più grandi dedicate al calcio in spazi più

piccoli per permettere a più gruppi di giocare, creato più aree dove poter sedersi e riposarsi, e inserito i bagni pubblici. Un'altra modifica importante è stata l'illuminazione del percorso principale, il quale l'hanno reso più dritto possibile e lontano dai cespugli, in modo da rendere il parco un posto sicuro e accessibile anche durante la sera (Illien, 2021). Un ulteriore progetto pilota di *gender mainstream*, avvenuto a seguito dell'esibizione del 1991, fu la creazione di un complesso di appartamenti, *Frauen-Werk-Stadt* o *Women-Work-City*, progettato da e per donne nel ventunesimo distretto della città, con l'intento di creare degli alloggi che rendessero la vita delle donne più semplice e con la consapevolezza che quest'ultime dedicano più tempo alle faccende domestiche e all'assistenza dell'infanzia rispetto agli uomini (Foran, 2013). *Women-Work-City*, costruito dal 1992 al 1997, è stato un esperimento ben riuscito di innovazione nella progettazione degli appartamenti e degli insediamenti abitativi, ed ha risposto efficacemente alle esigenze di residenti diversi. Questa buona riuscita è data da una serie di caratteristiche che le architetture di questo complesso ritenevano essenziali:

- Standard elevati per l'ambiente di vita e di costruzione;
- Varietà di spazi aperti;
- Alloggi per tutte le fasi della vita;
- Costruzione di uno spazio sociale;
- Presenza di una scuola materna, una farmacia, uno studio medico e negozi vicini (*Women and housing: Towards inclusive Cities*, 2014).

Kail afferma che “ciò che ha reso unico il progetto è stato che abbiamo lavorato per definire le esigenze delle persone che utilizzano lo spazio prima e poi abbiamo cercato soluzioni tecniche”, mentre “molto spesso è il contrario, dove soluzioni tecniche o estetiche determinano il risultato finale” (Kail, n.d., in Foran, 2013).

L'obiettivo dell'approccio di *mainstream* di genere che la capitale austriaca sta adottando nella creazione e attuazione delle politiche urbane è quello di dare un equo accesso alle risorse cittadine; e finora, questo approccio sta funzionando e sta realmente rimodellando la città. Infatti, come affermato dalla giornalista Noele Illien (2021), è evidente come tutti gli aspetti della vita pubblica siano influenzati dall'obiettivo della città di Vienna di essere una destinazione inclusiva e neutrale rispetto al genere. Nella capitale austriaca c'è un continuo lavoro per rendere le

strade illuminate in modo da non intralciare il diritto di tutte e tutti alla notte, per allargare i marciapiedi in modo tale che i pedoni possano spostarsi nelle strade strette, e per fare in modo che la città sia accessibile anche alle persone con passeggini e a quelle che usano un deambulatore o una sedia a rotelle (Foran, 2013). Il professore di scienze politiche dell'Università di Vienna, Birgit Sauer, afferma che molteplici fattori hanno portato Vienna ad essere in testa alla curva di uguaglianza di genere nell'Europa centrale e occidentale (Illien, 2021). Il successo del *gender mainstreaming approach* è stato riconosciuto anche a livello internazionale quando, nel 2008, il Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani ha deciso di includere la strategia urbanistica della capitale austriaca all'interno del registro delle migliori pratiche per il miglioramento dell'ambiente di vita (Foran, 2013).

CAPITOLO II

2.1 Perché molte città non sono inclusive?

Nel capitolo precedente è stato chiarito come una città inclusiva sia più produttiva, sostenibile, accessibile e a vantaggio di tuttə rispetto ad una che non include nelle sue politiche e opportunità alcune categorie di cittadini. Anche la *Global Campaign on Urban Governance* del centro ONU per gli insediamenti umani (UN-HABITAT), ha affermato come la pianificazione e la gestione urbana siano più efficaci, eque e sostenibili con la partecipazione paritaria di donne e uomini nei processi decisionali (Habitat, 2002). La domanda che sorge spontanea è: come mai nonostante i chiari benefici che una città inclusiva offre alla sua popolazione, molte ancora non lo sono?

Rimanendo in Europa, sono molti i centri urbani che con le loro politiche e infrastrutture escludono alcune parti della loro popolazione, come le donne, la comunità lgbtq+, gli/le anzianə, i migranti e bambinə, non permettendo loro di godere appieno del diritto alla città. Questa esclusione avviene perché luoghi pensati e costruiti secondo esigenze e stile di vita maschile rafforzano le già esistenti strutture gerarchiche, patriarcali e discriminatorie e creano delle barriere che impediscono a certi gruppi di persone di partecipare alla vita della città e alle sue attività (Yon & Nadimpalli, 2016). Queste barriere includono relazioni di potere asimmetriche, violenza (Whitzman et al., 2013, citato in Yon & Nadimpalli, 2016), povertà (UNCHR, 2002, citato in Yon & Nadimpalli, 2016), barriere strutturali (UN Habitat, 2015, citato in Yon & Nadimpalli, 2016) e scarsa rappresentanza politica. Una grave problematica dell'esclusione e marginalizzazione di una parte della popolazione è che avviene per motivi etnici, religiosi e di genere, e che crea e rinforza la povertà all'interno della società urbana (Taylor, 2000).

Un ulteriore motivo per cui molte città non sono inclusive è che ci troviamo in un periodo storico caratterizzato da crisi economiche, finanziarie, sanitarie e sociali, le quali mettono in secondo piano alcuni diritti legati ai temi dell'uguaglianza e della parità. Questo non fa altro che provocare nuovi arretramenti delle condizioni di parità sostanziale, con il rischio di perdere anche quelle conquiste che si credevano ormai intoccabili, creando così delle situazioni favorevoli a vecchie e nuove discriminazioni (Viassone & Andriolo, 2016).

Nei seguenti paragrafi analizzeremo nel dettaglio alcune delle ragioni per cui molte città non riescono, o semplicemente non ci provano, ad essere un posto dove tutti, indipendentemente dalla ricchezza, dal sesso, dall'età, dalla razza o dalla religione, siano in grado di partecipare in modo produttivo e propositivo alle opportunità che le città offrono. I motivi che verranno descritti sono come un sistema patriarcale impregnato dalla cultura dello stupro, una scarsa attenzione ai problemi ambientali, delle limitate opportunità lavorative per le donne e una inadeguata considerazione dei giovani e dell'istruzione portino una città ad essere poco inclusiva.

2.2 Sistema patriarcale e cultura dello stupro

La professoressa Leslie Kern (2021) nel suo libro “La città femminista” pone delle domande significative che fanno capire come alcune persone vivono la città in modo diverso e, purtroppo, limitante rispetto alle altre: perché una donna si trova costretta a dover intraprendere una strada più lunga per tornare a casa essendo la scorciatoia troppo pericolosa? Perché una persona anziana o con disabilità, o un genitore con il passeggino devono far fatica a salire sul tram? (Kern, 2021, p. 19) Queste sono solo un paio di tutte le domande che dovremmo farci nel vedere come funzionano e da chi vengono realmente vissute molte città.

Come detto nel primo capitolo, il modo in cui una città è costruita permette di capire se le esigenze e gli interessi che sono stati analizzati sono quelli di tutta la sua popolazione o solo di una parte. Jane Dark (1996) afferma come ogni insediamento sia “un’iscrizione nello spazio delle relazioni sociali all’interno della società che lo ha costruito” (citato in Kern, 2021, p.26). Se la città risponde alle sole richieste e necessità degli uomini, vuol dire che non si ritiene importante il ruolo che le donne, e tutte le categorie di persone emarginate, hanno all’interno della società. Questo è un retaggio di cultura patriarcale che ancora si basa sul mito dello stupro, in cui si ritiene la donna un essere inferiore e un oggetto sessuale, limitando così la sua libertà. Uno degli aspetti più evidenti di una città così sviluppata è che, per esempio, ci siano delle regole sociali tacite che dicono che alcune strade possono essere frequentate solo da uomini, e di conseguenza, se una donna si inoltra in uno di questi vicoli si pensa che sia colpa sua se dopo le succede qualcosa, o che

comunque “se la sia cercata”. Questo tipo di cultura forma una serie di idee distorte e pericolose “che giustificano in parte le molestie e la violenza sessuale dando la colpa alle vittime stesse” (Kern, 2021, p. 21). L’idea di strade o quartieri pericolosi, e quindi non accessibili alle categorie di cittadini considerati più deboli, non fa altro che creare all’interno della mente di questi gruppi una sorta di “geografia incorporata” dei soli posti sicuri, i quali rimangono così gli unici luoghi in cui il diritto alla libertà di circolazione può essere usufruito. La società patriarcale di ancora molte città porta a ritenere una donna che è andata in un quartiere, in un bar, alla fermata dell’autobus, a muoversi da sola durante la notte, o che ha preso una scorciatoia passando per un vicolo malfamato, come una vittima che in realtà tanto vittima non è. Si ritiene, infatti, che se avesse evitato di andare in questi luoghi poco sicuri, nulla sarebbe successo. Questo tipo di ragionamento è pericoloso, patriarcale e anche poco democratico, in quanto implicitamente si sta affermando che le donne non sono libere di camminare, lavorare, divertirsi, e vivere la città come preferiscono (Kent, 2021, p. 21), mentre gli uomini hanno il diritto di andare ovunque vogliano, e senza limiti di orari. Ogni donna quindi, in base a queste insinuazioni, modellerà le sue mappe mentali e toglierà dai suoi percorsi quei luoghi della città che la società non ritiene adatti a lei. Si capisce così come gran parte delle città siano “l’iscrizione in pietra, mattoni, vetro e cemento del patriarcato” (Darke, 1996, citato in Kern, 2021, p. 26).

Purtroppo, una città costruita solo per uomini non fa altro che alimentare la cultura dello stupro, in quanto normalizza una serie di concetti, quali lo *slut shaming*, il *victim blaming*, il *gender pay gap* e il linguaggio sessista, che provocano la sottomissione della donna, sfociando in casi di violenza (Vagnoli, 2021). È importante sottolineare come tutte le forme di violenza (*catcalling*, molestie sul lavoro e nel privato, *stalking*, *revenge porn*, violenze fisiche e psicologiche, stupro, violenza domestica e femminicidio) derivino dalla stereotipizzazione dei sessi, in cui l’uomo è forte, senza paura, coraggioso, mentre la donna è debole, soggetta all’uomo e ha bisogno di essere salvata. Gli stereotipi, quindi, “non fanno altro che rafforzare l’idea di una marginalità femminile, laddove la donna vive unicamente in una relazione subordinata all’azione maschile” (Vagnoli, 2021, p. 29). Si sta parlando di un assetto sociale in cui la violenza di genere viene normalizzata e la

violenza di strada è all'ordine del giorno. Si pensi al fenomeno del *catcalling*, il quale consiste in suoni, fischi, clacson suonati, commenti indesiderati, allusioni sessuali e avances che si fanno passare per complimenti e apprezzamenti. Questo fenomeno limita la circolazione delle donne e la loro autodeterminazione, e, anche se spesso non viene considerato come tale, è una vera e propria forma di violenza. Infatti, alla base del *catcalling* c'è sempre l'oggettivizzazione del corpo della donna e la convinzione che è normale rivolgere "complimenti" ad una sconosciuta. Il problema è che questi apprezzamenti non sono mai fini a se stessi o innocui, ma nascondono il pensiero che il corpo della donna sia di proprietà pubblica e che sia normale oggettivarlo. La ricaduta che questo ha sulla vita delle donne è che queste cambino le loro abitudini, il loro modo di vestire e di truccarsi, i loro tragitti per andare a casa e a lavoro, o i parchi in cui vanno a correre, per la paura di ricevere tali commenti, i quali sono delle vere e proprie molestie (Vagnoli, 2021).

Ci sono anche altri elementi tipici di una cultura patriarcale. Si pensi per esempio alla preferenza di destinare finanziamenti governativi ai viaggi aerei di linea piuttosto che ai trasporti pubblici, oppure a progetti di occupazione che favoriscono solo gli uomini, o ancora a misure per affrontare delle minacce esterne invece che alla violenza maschile contro le donne. Johnsson-Latham (2007) sottolinea come tutti questi esempi siano la prova del fatto che queste misure governative danno lavoro agli uomini, producono auto usate dagli uomini e hanno aumentato la mobilità degli uomini, lasciando sempre indietro le necessità delle donne. Questo succede perché il potere, quasi sempre in mano agli uomini, è un'opportunità che permette di definire sia il problema che le soluzioni, e che decide cosa dovrebbe essere lasciato fuori dall'agenda. Per questo motivo gli uomini, avendo il dominio come genere nei forum decisionali di tutto il mondo, conferiscono privilegi esclusivamente a sé stessi. Infatti, le donne, soprattutto quelle povere, essendo meno rappresentate nel mercato economico e nel mondo politico rispetto agli uomini, non usufruiscono in egual modo delle misure relative all'economia, all'ambiente, allo sviluppo sostenibile, alla politica, ecc. (Johnsson-Latham, 2007, p. 27). Questo viene sottolineato nella dichiarazione contenuta nella pubblicazione della Banca Mondiale "China 2020" (citato in Johnsson-Latham, 2007, p.27) in cui si afferma che "l'esperienza internazionale dimostra che le riforme del mercato tendono a

danneggiare le donne in modo sproporzionato”. Quindi, i vari stanziamenti governativi destinati alla promozione della crescita economica vanno a vantaggio degli uomini, più che delle donne. Tutto ciò avviene anche a livello locale, in quanto anche le politiche urbane sono pensate principalmente per le esigenze degli uomini, lasciando fuori le necessità del resto della popolazione.

È chiaro come un una società fondata su un sistema patriarcale, caratterizzata da varie forme di violenza di genere e da poca rappresentanza femminile all’interno della politica e del mercato economico, sia incapace di formare una città e delle politiche urbane adatte a favorire l’inclusione e l’uguaglianza di genere, in quanto si riterrà sempre la donna, e tutti gli abitanti emarginati, cittadini di serie B che devono rimanere fuori dalle opportunità che la città ha da offrire e che quindi non potranno mai usufruire appieno del loro diritto alla città.

2.3 Sostenibilità, tipo di territorio ed economia

Per quanto riguarda il tema della sostenibilità, la prospettiva di genere è ancora poco analizzata nello studio di sostenibilità del consumo umano (Johnsson-Latham, 2007, p.22). A tal proposito, ancora troppo spesso non si considera il genere come un fattore che influenza i modelli di consumo delle persone. Questo porta ad affrontare il problema del cambiamento climatico in modo non completo, ostacolando così la buona riuscita delle misure sostenibili che si vogliono intraprendere. Infatti, molte città non sono sostenibili perché chi detiene il potere non attua né delle iniziative di politica spaziale per ridurre le differenze qualitative tra le diverse parti della città, né delle misure politiche e sociali che consolidano i diritti di cittadinanza e sviluppano i servizi sociali (Indovina, 2003).

Un ulteriore ostacolo alla creazione e sviluppo di città inclusive è il tipo di territorio in cui queste si situano. In primo luogo, come detto nel capitolo precedente, perché una città sia inclusiva deve essere sviluppata in un certo modo. Vienna, per esempio, è una città in cui ogni quartiere offre vari servizi che sono indispensabili per i cittadini, come i vari alloggi, i parchi, le farmacie, la scuola e i supermercati. Altre città invece sono caratterizzate da zone monofunzionali, in cui c’è l’area dedicata al lavoro e all’industria, l’area dedicata agli acquisti, l’area dedicata al tempo libero e l’area dedicata alle varie abitazioni (EUROPEE, 1997).

In una città così organizzata, è chiaro che la vita di un cittadino sarà più complessa, se donna, e poco sostenibile, se uomo, in quanto sarà necessario effettuare molti degli spostamenti con i mezzi pubblici o con la macchina. Ciò che non viene preso in considerazione da molti professionisti della pianificazione è come le condizioni esistenti nell'ambiente costruito facilitano e alimentano le disuguaglianze sociali, economiche e politiche tra donne, persone con disabilità, e anziani da un lato e uomini normodotati, *cisgender* e eterosessuali dall'altro (Terraza et al., 2020). In secondo luogo, è evidente che ci sono città, come quelle del Nord Europa, che sono più fertili al cambiamento rispetto ad altre, come quelle italiane che sono più antiche. Le città italiane di origine rinascimentale, infatti, sono uniche al mondo, impregnate in ogni piazza, strada e struttura di arte. Sono state costruite secondo criteri che permettevano alle piazze di accogliere i mercati, le funzioni religiose, e gli scambi di relazioni tra i cittadini (Maggiore, 2021). Il problema è che sono state pensate esclusivamente da uomini e per le loro esigenze, non considerando le necessità del resto della popolazione, come donne, persone con disabilità, bambini, anziani e tutte le comunità minoritarie. Riorganizzare e ristrutturare le città secondo le esigenze di tutti i cittadini, mantenendo però intatta l'arte e la cultura, è un lavoro molto complesso e richiede una grande professionalità e conoscenza da parte di architetti, urbanisti e anche sociologi, in quanto in queste città è chiaramente più complicato e richiede molto più tempo e permessi creare da zero quartieri, smantellare infrastrutture per crearne di nuove, rimodellare scuole e università, le quali spesso si trovano in edifici storici.

Infine, un ulteriore ostacolo alla creazione di città sostenibili e inclusive è di tipo economico, in quanto in città ricche come Vienna, Stoccolma o Oslo ci sono più fondi da dedicare all'urbanizzazione, allo sviluppo sostenibile e all'inclusione rispetto, per esempio, a città situate all'interno della regione bulgara Severozapaden, considerata la più povera d'Europa.

2.4 Considerazione della donna nell'ambiente lavorativo

Nonostante siano evidenti i vantaggi che una società ha a livello economico, politico e sociale nel caso in cui alle donne vengano date le stesse opportunità lavorative degli uomini, ci sono ancora molti ostacoli che non garantiscono loro una carriera soddisfacente e una crescita professionale. Infatti, nell'accesso alle

posizioni al vertice, le donne si trovano in una condizione di svantaggio e disparità fin dalla selezione, e questo è dimostrato anche da un'analisi che evidenzia come esista una discriminazione che impedisce un trattamento equo tra uomini e donne nel processo di assunzione (Ferrari et al., 2014, citato in Andriolo & Viassone, 2016, p.151). Questo problema è anche legato al fatto che ai vertici del governo e delle aziende ci sono maggiormente uomini, e questi tendenzialmente preferiscono assumere persone del loro stesso sesso. Andriolo e Viassone (2016) facendo riferimento al Report "Più donne nel management, più opportunità per il Paese" del 2016, curato da Linda Lanzillotta, analizzano tre livelli (sociale, organizzativo e individuale) entro cui si sviluppano i fattori che concorrono ad ostacolare le dinamiche di carriera lavorativa delle donne. Questo report evidenzia come la società continui a rappresentare le donne come subordinate e meno adatte alla leadership e in questo modo non riesce a creare condizioni paritetiche per le donne. Per esempio, la mancanza di strutture di supporto alle famiglie e la diseguale ripartizione del ruolo di cura, non permette loro di percorrere una crescita professionale come invece succede agli uomini. Le misure come il congedo parentale e l'offerta di servizi di welfare all'interno dell'azienda (si pensi ad asili nido all'interno degli uffici) aiuterebbero a risolvere i problemi che le donne riscontrano a livello sociale e cambierebbero la visione che si ha di esse in campo lavorativo, in quanto il ruolo di cura verrebbe distribuito in modo equo all'interno della coppia. Anche il tipo di comunicazione e il modello di leadership dominante costituiscono degli ostacoli alla carriera lavorativa, in quanto essi sono prettamente maschili, e provocano la conseguente mancanza di role-model femminili. Questo crea un circolo vizioso in cui le donne, non potendo accedere a responsabilità e incarichi che permettono di dimostrare e sviluppare il loro potenziale professionale, fanno sempre più fatica ad arrivare ai vertici e cambiare i modelli patriarcali ancora oggi prevalenti. A tal proposito, non sono solo gli uomini a ostacolare le donne nella loro crescita professionale, ma esse stesse costituiscono un intralcio alla loro carriera, in quanto sono caratterizzate da una scarsa fiducia nel sistema e sono abituate da condizionamenti esterni ad attribuire a sé stesse gli insuccessi ed a non auto-promuoversi nelle posizioni più alte (Andriolo & Viassone, 2016).

Quando si parla di scarsa prospettiva di carriera per le donne è importante

considerare il concetto di *glass ceiling*. Questa metafora ha l'obiettivo di spiegare l'impossibilità delle donne di andare oltre una certa posizione nelle loro occupazioni e professioni, indipendentemente dalle loro capacità e risultati (Purcell et al., 2010). In questo caso si sta parlando solo delle disuguaglianze presenti ai livelli più alti di una gerarchia organizzativa che formano una "barriera 'trasparente' 'non visibile' ma tuttavia dura ed invalicabile che ostruisce la strada verso i vertici della politica e dell'economia" (Fornengo & Guadagnini, 1999, p. 14). La maternità è un fattore di discriminazione nell'assunzione e uno degli elementi che alimentano il fenomeno del soffitto di cristallo, in quanto le imprese preferiscono offrire alle donne un tipo di carriera meno impegnativa, meno retribuita e meno soddisfacente (Fornengo & Guadagnini, 1999, p. 42). Una ulteriore caratteristica del fenomeno del *glass ceiling* consiste nell'assegnazione alle donne di responsabilità a maggiore rischio di non successo. In questo modo se la donna che detiene il ruolo di leadership fallisce, la colpa del mancato raggiungimento degli obiettivi non verrà data alla già difficile situazione in cui si trovava, e in cui si poteva trovare qualsiasi uomo, ma si darà alla donna in quanto donna e quindi ritenuta non adatta a ruoli decisionali e manageriali così importanti. Marone e Cucca (2020) evidenziano un ulteriore problema che le donne riscontrano nel campo lavorativo: la presenza femminile è in gran numero concentrata nelle occupazioni legate agli stereotipi sociali e che fanno riferimento al ruolo di cura come maestre, infermiere, badanti, operatrici sanitarie, ecc. Questa divisione di genere in campo lavorativo è determinata anche dai tipi di indirizzi di studio intrapresi da donne e uomini. Quest'ultimi rappresentano il maggior numero di studenti nelle aree scientifiche e tecnologiche e in questo modo non si fa altro che radicare le strutture discriminanti e la convinzione che ci siano lavori adatti solo agli uomini e altri solo alle donne (Lopez, 2015, citato in Marone & Cucca, 2020, p.451).

Un ulteriore ostacolo per le donne alla realizzazione personale nel campo lavorativo sono le varie molestie che devono subire ogni giorno da parte di colleghi, capi e anche clienti. Un esempio lampante è stato il caso del movimento Me Too, espressione usata per la prima volta nel 2006 da Tarana Burke per aiutare le sopravvissute degli abusi e molestie sessuali. Questo movimento è diventato virale

nel 2017, quando un'inchiesta del New York Times ha reso pubbliche alcune denunce di molestie contro il produttore cinematografico Harvey Weinstein subite da celebrità di Hollywood come Alyssa Milano, seguita poi da Taylor Swift, Susan Fowler, Isabel Pascual e molte altre (Bhattacharyya, 2018). Questo avvenimento ha dato coraggio a molte altre donne a denunciare e a rompere il silenzio, dimostrando quanto le molestie nell'ambiente lavorativo, nello sport, nella politica e nell'istruzione facciano purtroppo parte della normalità. Le sopravvissute, raccontando gli abusi subiti, sono riuscite a spiegare come la continua violenza fisica e psicologica provochi effetti a lungo termine che modificano definitivamente la vita di una persona. Infatti, tutte queste minacce o vere e proprie molestie provocano un sentimento di paura, a volte anche inconscio, che si ripercuote nel modo di vivere la città: “così come le molestie sul posto di lavoro allontanano le donne dalle posizioni di potere e spazzano via il loro contributo nei campi della scienza, della politica, dell'arte e della cultura, lo spettro della violenza urbana limita le scelte, il potere e le opportunità economiche delle donne” (Kern, 2021, p. 20-21).

2.5 Visione dell'istruzione

Come sottolineato nel precedente capitolo, una città che si sviluppa attorno alle sue strutture educative avrà una maggiore crescita sociale, culturale ed economica. D'altro canto, le città, e gli stati in generale, che non sono inclusivi hanno una scarsa considerazione dell'istruzione, dei giovani e degli studenti, in quanto non ritengono la formazione un settore essenziale per la crescita economica della società. Questo si traduce nella creazione di poche agevolazioni e opportunità lavorative per gli studenti. Un esempio di come le città non attuano delle politiche a favore di una istruzione senza discriminazioni è il fatto che ancora molti programmi scolastici sono improntati alla conformazione di genere, indirizzando così maschi e femmine verso scelte che spesso non combaciano con i loro desideri, ma che sono considerate “giuste” dalla società (Marone & Cucca, 2020). Inoltre, come se non bastasse, la società non solo non offre le stesse opportunità a tutte, ma, con il suo stampo patriarcale, ha radicato all'interno delle coscienze femminili la convinzione che alcuni percorsi di studio, come quelli scientifici, non sono adatti a loro e questo ha provocato una scarsa rappresentanza femminile nei corsi di laurea STEM [Scienze,

tecnologia, ingegneria e matematica] (Marone &Cucca, 2020). Dal 2015, il numero delle donne laureate alle facoltà delle scienze dure è aumentato. Tuttavia, questa crescita deve essere analizzata in relazione all'ulteriore aumento anche degli studenti maschi che si laureano in queste materie. Infatti, la percentuale di laureate nelle materie STEM è passata solo dal 25% nel 2015 al 26% nel 2019 (Women in STEM Statistics, 2022). Di conseguenza è bassa anche la percentuale delle donne che poi entra nel mondo del lavoro STEM, che rimane al 24%. Questo dimostra quanta strada c'è ancora da fare per arrivare ad una parità di laureande e laureandi in questo campo e incoraggiare le donne a studiare le materie STEM e ad inserirsi nel mondo del lavoro.

È molto importante parlare di istruzione quando si fa riferimento ad una città inclusiva, perché è proprio l'istituzione scolastica, in tutti i suoi gradi, a sbloccare il potenziale delle ragazze e di tutti gli studenti provocando un effetto moltiplicatore anche negli altri settori. In tutto il mondo, ma soprattutto nei paesi in via di sviluppo, le ragazze adolescenti si trovano di fronte a barriere nell'accesso e nel completamento di un percorso formativo di qualità (Incorvati, 2020). Le disuguaglianze che si trovano già nel mondo scolastico si riflettono nel mercato del lavoro, causando meno possibilità per le donne di usare e sviluppare le capacità acquisite.

CAPITOLO III

Dopo sei mesi in cui ho vissuto nella città di Oslo, mi sento di portare la mia esperienza di come una studentessa straniera vive nella capitale norvegese e di come questa città mi sia risultata inclusiva, sicura, e aperta. Leslie Kern (2021) sostiene che le esperienze urbane di un determinato soggetto dipendono dalla sua identità di genere e quindi, il mio essere donna, studentessa e straniera influenza il mio modo di vivere la città. L'aspetto che ho constatato e che in questo capitolo ci tengo ad ampliare è di come, in realtà, nei sei mesi in cui ho vissuto da sola a Oslo io non mi sia mai trovata a dover affrontare delle scelte di vita a causa del mio sesso, anzi mi sento di dire di aver vissuto il mio Erasmus a pieno e senza limitazioni. Questo è stato grazie ad una città, ed ai suoi cittadini, che mi ha fatto sentire subito accolta e accettata e che mi ha fatto scoprire come si possa vivere bene quando una città è pensata e costruita per rendere più facile la vita della sua popolazione.

Ci sono molti aspetti che mi hanno colpita mentre camminavo per le strade di Oslo e dei quali mi sono chiesta se fosse "normale" tutto quel mio stupore: papà con i passeggini che prendevano il tram; studenti che prima di andare a lezione lasciavano il proprio bambino all'asilo dell'università; mezzi pubblici tutti elettrici e con corse a tutte le ore; moltissimo verde all'interno della città; vivere l'università come una seconda casa; tantissime etnie diverse all'interno delle scuole, dei negozi, dei ristoranti; la vita all'aperto e l'uso degli spazi esterni anche d'inverno; la biblioteca pubblica più moderna e dinamica della Norvegia. Un ulteriore dettaglio che non mi ha lasciato assolutamente indifferente è come tutti potessero esprimersi, vestirsi, e comportarsi come meglio credevano senza essere giudicati, finché ovviamente rispettavano il prossimo.

Oslo è una città che ti cattura e ti affascina grazie alla sua cultura e visione della donna e del diverso, alla considerazione che viene data ai bambini e ai giovani, alle opportunità che offre a tutta la popolazione, agli spazi verdi anche nel centro della città, al porto che offre una vista mozzafiato del fiordo, e ai vari laghi e parchi in cui d'inverno si può fare *ice bathing*, saune, pattinaggio e scii di fondo e in cui d'estate ci si può rilassare sotto il sole o fare delle passeggiate rilassanti. Tutto questo senza spostarsi troppo dal centro della città.

Nei seguenti paragrafi svilupperò le varie caratteristiche che rendono Oslo una

città inclusiva, accessibile a tutto e sostenibile, la quale, nel 2015, ha lanciato un piano d'azione chiamato *Proud and Free* con lo scopo di riconoscere la diversità di genere e sessuale dei suoi cittadini, di creare una maggiore sicurezza per le minoranze sessuali, di assicurare l'accesso ai servizi a tutti e di promuovere un ambiente lavorativo inclusivo (*An Open and Inclusive City - Life in Oslo*, 2022).

3.1 Background storico e politico della Norvegia e della sua capitale

Nonostante la parità di genere fosse un concetto ancora molto lontano, le donne dei paesi nordici durante l'era vichinga (793-1066 d.C.) godevano di più uguaglianza e libertà delle altre donne del loro tempo. Il loro ruolo come soldate è ancora molto dubbio, ma quello che viene ritenuto certo è che avessero circa gli stessi diritti degli uomini per quanto riguarda il possesso di terreni, l'iniziativa di procedere al divorzio e gestire un'attività commerciale (come alcune produzioni tessili della città). Tuttavia, il loro ruolo principale era dentro le mura domestiche, infatti la maggioranza delle donne erano casalinghe che gestivano i loro terreni, ed era solo l'uomo ad avere il potere politico (*Women in the Viking Age*, n.d.). Nel giornale *Economics & Human Biology* alcuni ricercatori hanno suggerito che la società vichinga, in cui donne e uomini avevano una "certa" uguaglianza, ha in parte contribuito alla parità di genere che c'è oggi nei paesi nordici (Nikel, 2020).

Per quanto riguarda la capitale norvegese, essa fu fondata intorno al 1049 d.C. da Re Harald che fece della città un posto commerciale e di scambi, anche se gli archeologi trovarono delle tombe risalenti fin dall'anno 1000 (*Oslo, Norway – History of city*, 2022). Nel 1314, il re Haakon V dichiarò Oslo la capitale della Norvegia e commissionò la costruzione di un'opera difensiva lungo il fiordo, la fortezza di Akershus, che permetteva una maggior protezione dagli attacchi via mare. La capitale entrò in crisi quando la peste arrivò anche in Norvegia nel 1349 e metà dei cittadini si ammalarono e morirono. Pochi anni dopo Oslo perse il titolo di capitale, in quanto i regni di Norvegia si unirono ai regni di Danimarca e Svezia, formando l'Unione di Kalmar con Copenaghen come capitale. Quando questa unione si sciolse, Oslo tornò capitale, ma solo per pochi anni. Infatti, nel 1536 Norvegia e Danimarca si unirono e Copenaghen fu nuovamente nominata capitale. Ci furono vari incendi che distrussero la città perché tutta costruita interamente in

legno e dopo il quattordicesimo incendio nel 1624, il leader dell'unione danese e nordica Christian IV di Danimarca ordinò di ricostruire la città in un nuovo sito al di là della baia, dove si trova tutt'ora. L'epoca vichinga, 793-1049 d.C., ha fin dall'inizio influenzato la cultura e la storia di Oslo e della Norvegia.

Al giorno d'oggi, la strategia di sviluppo della città di Oslo è efficiente dal punto di vista energetico e cerca di creare opportunità per migliorare la qualità della vita dei suoi cittadini (Directorate-General for Environment - European Commission, 2018, p. 13). Inoltre, la Norvegia è uno dei paesi con la più alta presenza femminile all'interno dei posti di decisione politica, passando dal 39,4% nel 1993 (Fornengo & Guadagnini, 1999, p.88) al 41,1% nel 2021 (Ansa, 2021). Un cambiamento importante è avvenuto dopo gli anni '70 con un aumento delle donne nelle assemblee elettive locali e nazionali. Tutto questo è stato reso possibile grazie alla tendenza politica e al movimento femminista norvegese di rappresentare gli interessi di tutta la popolazione, includendo le tematiche legate alle questioni di genere, all'interno dei vari partiti politici esistenti. (Fornengo & Guadagnini, 1999, p.98).

Tornando alla capitale, il Consiglio comunale di Oslo nel 2020 ha rinnovato il piano d'azione *Proud and Free* dimostrando di essere una città attenta in materia di diversità, inclusione e uguaglianza ed in cui tutti gli abitanti hanno il diritto di vivere vite sicure senza discriminazioni basate sull'orientamento sessuale o sull'identità di genere, le quali sono illegali e condannate. Il Comune di Oslo, in quanto principale datore di lavoro della Norvegia, vuole e deve dare l'esempio di un'istituzione inclusiva, aperta e di come anche tutte le imprese, scuole e servizi devono essere non discriminanti e accogliere tutti. Per questo motivo il Consiglio comunale vuole offrire una formazione sulla diversità di genere, sull'identità di genere e sulla sessualità ai dipendenti e ai dirigenti delle aziende municipali e delle guide per un linguaggio inclusivo (*An Open and Inclusive City - Life in Oslo*, 2022). Questo tipo di iniziative sono state attuate anche grazie alla legge sull'uguaglianza di genere del 2017 con lo scopo di promuovere l'uguaglianza e prevenire le discriminazioni per motivi di sesso, gravidanza, etnia, religione, disabilità, orientamento sessuale ed altre caratteristiche essenziali di una persona (*An Open and Inclusive City - Life in Oslo*, 2022). Queste nuove leggi e iniziative hanno

aiutato la popolazione di Oslo ad essere sempre più inclusiva e aperta. Infatti, al 2017 solo l'1% della popolazione ha atteggiamenti negativi verso le lesbiche e il 2% verso i gay (*An Open and Inclusive City - Life in Oslo*, 2022).

3.2 Oslo: capitale verde europea

Come sottolineato più volte nei precedenti capitoli, la sostenibilità è una delle caratteristiche della città inclusiva, e Oslo in questo campo gode dal 2019 la nomina di capitale verde europea. A tal proposito, la *European Green Capital Award Jury* affermò: “La Giuria è rimasta particolarmente colpita dall’approccio olistico di Oslo, che copre temi come la biodiversità, i trasporti pubblici, l’integrazione sociale e la salute dei cittadini, accompagnate dal tema ‘Città per tutti, mettere le persone al primo posto’”(Directorate-General for Environment - European Commission, 2018, p. 19) Questa transizione a città verde ebbe inizio nel 2015, quando i laburisti tornano a capo del comune formando una coalizione con i socialisti e i Verdi (Jacob, 2020). Il laburista Raymond Johanson venne eletto *Governing Mayor* di Oslo ed è uno dei primi sostenitori del progetto della città “Libera dalle macchine” e insieme alla sua coalizione annuncia l’obiettivo di ridurre del 50% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2020. Già nel 2003 la capitale norvegese si era guadagnata la reputazione di precursore dello sviluppo urbano sostenibile e di aver combattuto con successo l’espansione urbana, ottenendo così il premio per le città sostenibili e alti punteggi nell’indice europeo delle città verdi (Naess, 2014, p. 1525)

Al giorno d’oggi, le città sono responsabili della maggior parte delle emissioni e rappresentano una delle maggiori minacce per le risorse e l’ambiente, ed essendo ormai abitate da metà della popolazione del mondo devono crescere in modo *smart* (Directorate-General for Environment - European Commission, 2018, p. 9). Questo vuol dire che devono sviluppare una rete di trasporti pubblici efficienti e a lungo raggio, favorire gli spostamenti in bici o monopattini elettrici e ostacolare l’uso delle macchine non elettriche (soprattutto all’interno delle città). Così facendo, secondo ciò che è stato sviluppato nei precedenti capitoli, non solo le città diventano più sostenibili per l’ambiente, ma anche per le persone, specialmente le donne, che si muovono principalmente con i mezzi alternativi alla macchina privata. Oslo, in questo senso, vuole essere un modello per le altre città, in quanto è abbastanza

piccola per testare nuove soluzioni, ma grande abbastanza per estendere queste soluzioni a città più grandi (Directorate-General for Environment - European Commission, 2018, p. 9). Uno degli aspetti che ho notato dopo 6 mesi in cui ho vissuto nella capitale norvegese è come essa riesca ad essere una città moderna e progressiva e allo stesso tempo sostenibile e piena di verde. Si può affermare che sia una città all'interno di una foresta, in quanto è circondata da boschi, laghi, montagne e gode di una vista spettacolare sul mare. Grazie alla leadership visionaria di Johanson e della sua coalizione e alla loro pianificazione sostenibile, l'ambiente urbano in rapido sviluppo sta riuscendo a mantenere il suo rapporto simbiotico con la natura e lo spazio esterno, continuando così a fornire un'ampia gamma di benefici ai cittadini (Directorate-General for Environment - European Commission, 2018, p. 11).

Uno dei programmi rivoluzionari del comune di Oslo è il programma di vivibilità senza auto per promuovere la sostenibilità ecologica e sociale, in particolare la Strategia per il clima e l'energia del 2016 e il Programma d'azione per una maggiore vita cittadina nella città di Oslo del 2018 (Minja, 2021, p. 88). Questo piano è stato creato con la consapevolezza che le città sono sempre state progettate e costruite per le macchine e con la volontà di riportare gli spazi urbani alle persone. Grazie a questo programma, in centro ci si sposta solo a piedi, con i mezzi pubblici (rigorosamente elettrici), in bici o con i monopattini elettrici. Una delle cose che più mi ha stupito è come tutti, indipendentemente dal sesso, etnia, età o ricchezza, usassero i mezzi pubblici e le biciclette. Prima di partire, mi immaginavo una città con temperature estremamente fredde e con persone che vivevano prettamente al chiuso. Invece, proprio per la posizione di Oslo all'interno della foresta Nordmarka e di fronte al mare, la vita all'aperto è una delle prerogative dei suoi cittadini, che di certo non limitano le loro attività a causa del freddo. Quando camminavo per andare in Università o in centro, vedevo sempre molti genitori che portavano i propri figli a scuola con la bicicletta anche d'inverno grazie alla *Oslo's bike strategy* la quale prevede la pulizia delle piste ciclabili anche dalla neve e una campagna pubblica di sensibilizzazione agli spostamenti ecologici (Directorate-General for Environment - European Commission, 2018, p. 59). Questo è possibile anche grazie a queste nuove politiche del consiglio comunale della capitale norvegese e allo stile

di vita norvegese dei vichinghi che mai si sono fatti condizionare da temperature glaciali. Il programma *Car-free Livability* ha permesso di rimuovere i parcheggi che erano situati nell'area del centro della città e li ha sostituiti con i *bike sharing* e molte più panchine in cui è possibile fermarsi e rilassarsi senza dover entrare in un bar. Queste modifiche, insieme all'aumento dei mezzi pubblici, e alla completa loro transizione a mezzi elettrici entro il 2023 -traghetti e taxi compresi (*Oslo To Have Fully Electric Public Transportation By The End Of 2023*, 2022), hanno creato 400mila pedoni in più solo tra il 2015 e il 2016 (Rai, 2019).

3.3 Città, parchi e strutture ricreative

La seconda strategia "Inclusione e antidiscriminazione" del Piano d'azione *Proud and Free* mira ad intervenire nella società in generale rendendo la città con le scuole, i circoli ricreativi, gli istituti educativi e l'ambiente di lavoro accessibili a tutta la popolazione, inclusi i disabili (*An Open and Inclusive City - Life in Oslo*, 2022).

Una delle strutture che più mi è rimasta impressa della città è la biblioteca pubblica Deichman, aperta per la prima volta il 18 giugno 2020 e commissionata nel 2009 allo studio di architettura e progettazione urbana Lundhagem e all'azienda norvegese Atelier Oslo, la quale è conosciuta per essere un premiato studio di architettura che progetta edifici pubblici e progetti di trasformazione rispettosi dell'ambiente (Klingelfuss, 2020). Ciò che la differenzia dalle 'classiche' biblioteche pubbliche è che non è divisa da stretti corridori di libri, ma bensì sono 6 piani in cui in ognuno di essi è presente un grande spazio dove è possibile sedersi e rilassarsi nei vari tavoli, poltrone e divani. Inoltre, l'architettura della biblioteca è stata pensata per sfruttare al meglio la luce naturale grazie alle vetrate che circondano la struttura (fig. 3.1).



Figura 3.1. Fotografia che dimostra come la biblioteca sia circondata da grandi vetrate

La grande particolarità di questo edificio è che è un luogo in cui tutti possono passare il tempo grazie alle varie attività che questo edificio offre al suo pubblico. È presente un cinema, un auditorium, un pianoforte, un reparto musica, uno studio di podcast, una piccola sartoria, vari laboratori interattivi, stanzette singole per chi vuole studiare come se fosse in camera sua, aule studio insonorizzate per chi preferisce il silenzio, un ristorante, stampanti 3D, uffici, e soprattutto un panorama spettacolare. C'è un piano dedicato ai più piccoli, in cui ogni giorno vedevo famiglie che passavano molti pomeriggi e fine settimana a leggere, giocare e rilassarsi nei grandi divani o nei tavolini a misura di bambini. A tal proposito, sono rimasta stupita dai gruppi di padri che portavano i loro figli a giocare tutti insieme (fig. 3.2).



Figura 3.2. Fotografia che ritrae due papà che giocano con i propri figli

L'ultimo piano è quello che più di tutti mi ha lasciato senza parole, grazie alla vista sul mare e al modo in cui sono divisi i vari spazi per studiare (fig. 3.3; fig. 3.4).

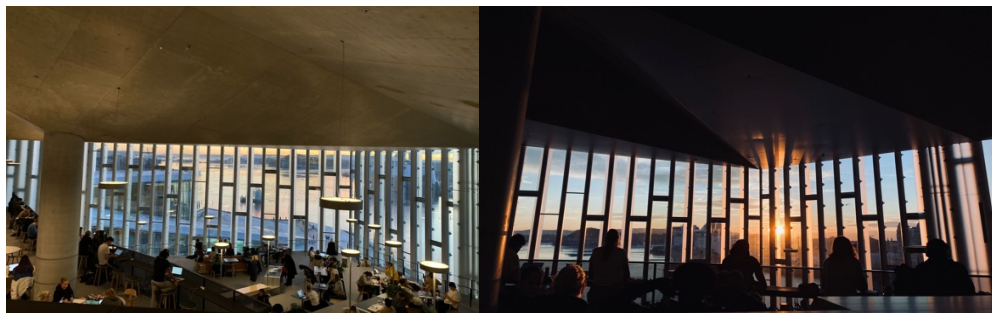


Figura 3.3 e 3.4. Fotografie che immortalano la vista sul mare dalle postazioni di studio

Una biblioteca costruita in questo modo è una dimostrazione di come nella città di Oslo tutta la sua popolazione viene considerata, in quanto questa struttura è stata pensata per bambini, studenti, adulti ed è inoltre agibile alle persone disabili o con passeggino grazie agli appositi parcheggi inseriti all'interno dell'area giochi (fig. 3,5).



Figura 3.5. Fotografia dei parcheggi per i passeggini all'interno della bibliotecca

Oltre alla foresta Nordmarka che offre ampi spazi verdi attorno alla città dove poter svolgere varie attività fisiche e rilassarsi, anche il centro della città gode di una grande quantità di parchi, i quali permettono alle persone di passare molto tempo all'aria aperta. Infatti, grazie alla disposizione di ampi spazi verdi all'interno della città, tutti gli abitanti riescono a viverli senza usare alcun mezzo per raggiungerli. A questo riguardo, diversi studi hanno dimostrato che una breve distanza dalle abitazioni alle aree verdi ricreative stimola i residenti a camminare, fare jogging e andare in bicicletta con maggiore frequenza in queste aree (Grahn,

1993; Naess, 2006c, citato in Naess, 2014, p. 1529). Questo è un aspetto positivo non solo per l'ambiente e il suo sviluppo sostenibile, ma anche per la salute di tutti i cittadini. Per questo motivo è importante una pianificazione e uno sviluppo delle strutture urbane che incoraggiano a praticare un sano esercizio fisico e che allo stesso tempo riducono l'esposizione al rumore, all'inquinamento e agli incidenti (Naess, 2014, p. 1528). Oslo in questo senso mi ha fatto capire come si possa vivere bene all'aria aperta e quante attività si possano fare, nonostante le fredde temperature.

3.4 Istruzione e Università

Per quanto riguarda la considerazione dei bambini e degli studenti, la Norvegia è uno dei paesi che più al mondo investe nel sistema formativo grazie alle sue politiche pubbliche che assegnano grande valore all'istruzione (Partouche, 2018, p. 70). Nella capitale norvegese, ho notato un altissimo numero di asili nido e scuole in tutta la città e il 93,4% dei bambini della Norvegia tra 1 e 5 anni ha frequentato i kindergarten nel 2021 (*Kindergartens*, 2022). Era estremamente comune camminare per le strade e vedere classi di bambini, anche molto piccoli, andare in giro per la città con gli insegnanti, visitare la biblioteca pubblica e giocare nei vari parchi grazie ai numerosi spazi ricreativi che il centro di Oslo offre. La filosofia che caratterizza gli stili educativi degli asili nido norvegesi ruota attorno a temi e valori dell'infanzia, della democrazia, della diversità e del rispetto reciproco, dell'uguaglianza e dell'equità, dello sviluppo sostenibile e della salute (*Kindergartens and Childcare - Children and Families*, 2021). Questi insegnamenti rivolti a bambini già dal primo anno di vita sono essenziali per la loro formazione e concezione del mondo. Inoltre, l'undicesima misura del piano *Proud and Free* sottolinea come il comune di Oslo avrà sempre l'obiettivo di garantire che il genere, l'identità di genere e la diversità sessuale facciano parte dell'insegnamento sulla sessualità e sui confini nelle scuole e negli asili di Oslo (Oslo bystyre, 2020).

Tutti questi valori si riflettono ovviamente anche all'interno delle politiche delle università e per quanto riguarda la *University of Oslo (UiO)*, la scuola da me frequentata durante il mio Erasmus, la parità di genere, insieme al concetto di diversità e inclusione, è un aspetto fondamentale delle attività e della legittimità

dell'università all'interno della società (*UiO's Policy for Diversity, Gender Equality and Inclusion - University of Oslo, 2022*). Nella Strategia 2030 dell'UiO si sottolinea come questa vorrà sempre essere una comunità aperta e inclusiva per gli studenti e il personale (*Strategi 2030 - Universitetet i Oslo, n.d.*). Inoltre, il Piano d'Azione per la diversità, l'uguaglianza e l'inclusione 2021-2024 dell'università, sottolinea come il lavoro sull'uguaglianza vada oltre la semplice assenza di discriminazione e sostiene che l'inclusione riguarda il riconoscimento e il rispetto delle differenze, al fine di garantire pari opportunità e parità di trattamento (*Action Plan for diversity, equality and inclusion 2021-2024 - University of Oslo, 2021*). Fin dal primo giorno all'interno del campus ho potuto constatare quanto fosse un ambiente inclusivo e accessibile a tutto e le prime cose che mi sono risaltate agli occhi sono:

- rampe, ascensori e infrastrutture adatte anche alle persone disabili e ai passeggini;
- bandiere della comunità lgbtq+ all'interno della biblioteca;
- asili nido nel campus per permettere agli studenti di non scegliere tra avere una famiglia e continuare gli studi;
- università aperta fino all'una di mattina;
- bar, ristoranti e aree di relax per consentire agli studenti e ai professori momenti di condivisione informali e di riposarsi e godersi le pause in tranquillità;
- palestre, giardini, piscine per poter effettuare attività sportive senza spostarsi dall'università;
- fermate della metro, dei tram e degli autobus accanto all'entrata del campus;
- linee dei mezzi pubblici che connettono in modo efficiente il campus alle altre sedi dell'università.

Le caratteristiche elencate fanno capire bene come viene considerata la figura dello studente all'interno della società e come vengano tenute conto tutte le sue necessità, sia di studio sia di vita sociale.

CONCLUSIONE

Parlare di città inclusiva nel 2022 è essenziale in quanto ci troviamo in società sempre più differenziate, multietniche e multiculturali, che richiedono uguali diritti e opportunità a tutti i cittadini. Per questo motivo le città costruite dagli uomini in base alle loro esigenze non vanno più bene, in quanto non rispondono alle necessità della maggior parte della popolazione. I luoghi urbani, infatti, sono stati pensati secondo i ruoli di genere stereotipati: uomini che vanno a lavoro e utilizzano mezzi privati, e donne che ricoprono il ruolo di cura, sia all'interno del mondo domestico sia fuori. Ecco perché è necessario usare l'approccio del *gender mainstream* nella pianificazione urbana, il quale prevede di utilizzare una prospettiva dell'uguaglianza di genere nella definizione di politiche, programmi e attività e nella riorganizzazione di spazi, infrastrutture e servizi in modo inclusivo e non discriminante. In questo senso, l'esempio di Vienna, con quartieri e servizi informati dalle esigenze della vita quotidiana delle donne, ci ha permesso di capire quanto questo approccio sia vincente e permetta il raggiungimento dell'uguaglianza di genere.

Con questa tesi ho cercato di sottolineare quanto l'urbanizzazione abbia un grande impatto sull'uguaglianza di genere, su alloggi adeguati, e sulla salute e il benessere pubblico. È fondamentale partire dalla città e dalla sua pianificazione per lavorare sull'inclusione di tutti i cittadini. Scardinare la violenza di genere e le molestie che limitano il diritto alla città e alla libera circolazione delle donne, attuare piani sostenibili che favoriscono la circolazione con i mezzi pubblici e una ubicazione ad ampio raggio di asili, scuole e servizi, sono alcune delle misure necessarie per rendere una città più inclusiva e accessibile a tutta la sua popolazione. Come abbiamo visto, la parità di genere, non solo è un diritto fondamentale secondo i trattati internazionali ed europei, ma è anche un prerequisito indispensabile per una città che vuole garantire il suo sviluppo sostenibile e il benessere dei cittadini e per questo motivo fa parte degli obiettivi dell'Agenda 2030 per Lo Sviluppo Sostenibile. Per questa ragione, molta importanza è stata data al tema della sostenibilità, in quanto lavorare per uno sviluppo urbano sostenibile vuol anche dire aiutare a semplificare la vita delle donne e favorire l'inclusione sociale. Infatti, le politiche urbane (come più illuminazione durante la notte per garantire più

sicurezza) e sostenibili (come l'espansione di buone soluzioni di trasporto pubblico) permettono a tutta la popolazione di godere del diritto e delle opportunità a vivere una vita quotidiana efficiente (Evans et al., 2016). Un ulteriore elemento che concorre a creare una città inclusiva è l'accesso equo al lavoro. Abbiamo dimostrato come un mercato di lavoro che apre le sue porte a tutta la popolazione, indipendentemente dal sesso, dall'etnia, dall'età e dalla religione, sia più competitivo e produttivo e porterebbe ad una riduzione della povertà, alla creazione di nuovo lavoro, a migliorare i servizi e a molti altri aspetti positivi che sono stati precedentemente citati. Tutto questo però deve partire da una formazione adeguata e che sia impregnata dai valori dell'uguaglianza, del rispetto, della democrazia e della diversità. Una struttura scolastica che segue questi principi formerà dei cittadini consapevoli delle proprie capacità e opportunità, permettendo loro di poter ambire a qualsiasi futuro vogliano. Al contrario un tipo di formazione che si basa sugli stereotipi e che quindi predilige un tipo di educazione scientifico-matematica ai ragazzi e una formazione più umanistica alle ragazze, non permetterà ai giovani cittadini di sviluppare le loro abilità liberamente. Questo tipo di istruzione si tradurrà in un diseguale numero di maschi e femmine all'interno di alcuni campi lavorativi, come per esempio il mondo delle scienze dure in cui c'è una percentuale molto più alta di uomini. Ciò che non permette la transizione da una città patriarcale a una città inclusiva è che purtroppo la società in molti aspetti è ancora fortemente influenzata dalla cultura dello stupro, che vede la donna sempre come essere inferiore, preda e oggetto sessuale, non permettendole di autodeterminarsi. Come è stato analizzato, è chiaro che una società di questo tipo non è in grado di garantire un diritto alla città equo a tutti i suoi cittadini, in quanto alcuni quartieri, strade e strutture saranno sempre considerati "pericolosi" dalle donne e quindi non accessibili. Un altro elemento che ostacola la creazione di una città inclusiva è il tipo di territorio in cui questa si trova e le sue strutture: una città con zone monofunzionali è meno accessibile, in quanto è necessario l'utilizzo di mezzi privati e pubblici per spostarsi. Questo tipo di città non solo non è inclusiva, in quanto non tutti possiedono un'automobile e non tutte le città sono fornite di una rete efficiente di mezzi pubblici, ma non è neanche sostenibile. Inoltre, città più moderne sono più propense al cambiamento rispetto a città antiche (come quelle

italiane), le quali hanno bisogno di molti più permessi per effettuare delle modifiche ai loro servizi, che spesso si trovano in strutture impregnate di arte e cultura. Per quanto riguarda l'ambiente lavorativo, abbiamo visto come esso sia ancora discriminante, nonostante è evidente che un mercato aperto e inclusivo sia più competitivo ed efficiente. Questa discriminazione permane ancora per motivi legati alla cultura e a diversi fattori: in primo luogo, ai vertici del governo e di aziende si trovano soprattutto uomini, i quali preferiscono assumere persone del loro stesso sesso; in secondo luogo, c'è una mancanza di strutture di supporto alle famiglie, una diseguale ripartizione del ruolo di cura e il congedo di paternità che comprende nettamente meno giorni rispetto a quello di maternità; infine, anche la mancanza di *role model* femminili all'interno sia dei ruoli di rappresentanza sia di posizioni di leadership concorre ad ostacolare la realizzazione e l'autodeterminazione delle donne all'interno della città. Il fenomeno del *glass ceiling* racchiude tutti questi e altri ostacoli invisibili che impediscono il raggiungimento di alte posizioni lavorative.

La mia esperienza Erasmus nella città di Oslo mi ha permesso di capire in prima persona cosa vuol dire vivere in una città inclusiva, in cui tutti i cittadini sono rappresentati e rispettati in modo equo. Una delle caratteristiche più evidenti della capitale norvegese è che essa sia una città sostenibile, grazie alle varie misure intraprese dal consiglio comunale dei laburisti e dei Verdi, come la transizione completa a mezzi pubblici elettrici e al divieto di transito alle macchine nel centro della città. Inoltre, sono rimasta affascinata dalla considerazione della società nei confronti dei bambini e degli studenti, la quale si traduce in asili nido in tutti i quartieri e anche all'interno del campus universitario, in una biblioteca pubblica inclusiva e innovativa, in convenzioni a cinema, musei e varie attività per gli studenti, e in una università che pensa a tutte le sue ragazze e ragazzi e alle loro necessità formative e sociali.

Per concludere, non è da sottovalutare il ruolo che hanno le città nella lotta alle discriminazioni di genere, in quanto la loro pianificazione può essere determinante nell'abbattimento di quelle differenze che non permettono a tutta la sua popolazione di autodeterminarsi e di poter godere di tutte le opportunità che la città ha da offrire.

Bibliografia e sitografia

Action Plan for diversity, equality and inclusion 2021-2024—University of Oslo. (2021). Adopted by the University Board. <https://www.uio.no/english/for-employees/support/human-resources/gender-equality/action-plan-for-diversity-equality-and-inclusion-2021%E2%80%932024.pdf>

An open and inclusive city—Life in Oslo. (2022). Oslo Kommune. <https://www.oslo.kommune.no/english/welcome-to-oslo/life-in-oslo/an-open-and-inclusive-city/>

Andriolo M., Viassone M. (2016). *Donne e management: una questione di opportunità.* Milano: Franco Angeli.

Ansa. (2021). *Donne in parlamento, ecco dove sono davvero la maggioranza: I dati dell'Europa e del mondo.* Sky TG24. <https://tg24.sky.it/mondo/2021/09/27/donne-parlamento-dati>

Balbo, M. (2002). *La città inclusiva. Argomenti per la città dei PVS.* Franco Angeli.

Bhattacharyya, R. (2018). # Metoo movement: An awareness campaign. *International Journal of Innovation, Creativity and Change*, 3(4).

Coda, J. I. (2020). *Gender-Inclusive cities: Can Urban Planning Take into Account Women and Minorities?* The World Bank. <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/03/07/ciudades-feministas-diseno-urbano-para-mujeres-y-minorias>

Del Boca, D., Mencarini, L., & Pasqua, S. (2012). *Valorizzare le donne conviene. Ruolo di genere nell'economia italiana.* Società Editrice Il Mulino

Dilorenzo, P. D., & Stefani, E. (2015). Università e Città. Il ruolo dell'università nello sviluppo dell'economia culturale delle città. In *Conferenza dei Rettori delle Università Italiane, Rome*.

Directorate-General for Environment (European Commission). (2018). *Oslo: European Green Capital 2019*. Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2779/267774>

Duchène, C. (2011). *Gender and Transport*.

EUROPEE, C. D. C. (1997). *La problematica urbana: orientamenti per un dibattito europeo*. Comunicazione della commissione, Bruxelles.

Evans, B. M., Rosenfeld, O., Elesei, P., Golubchikov, O., Badynia, A., Saliez, F., Lenz, A., & Küsters, C. (2016). *HABITAT III regional report on housing and urban development for the UNECE region: Towards a city-focused, people-centred and integrated approach to the new urban agenda*.

Foran, C. (2013). *How to Design a City for Women. A fascinating experiment in "gender mainstreaming"*. Bloomberg.Com. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women>

Fornengo, G. P., & Guadagnini, M. (1999). *Un soffitto di cristallo?: le donne nelle posizioni decisionali in Europa* (Vol. 45). Fondazione Adriano Olivetti Roma.

Gender and transport | UNECE. (n.d.). United Nations Economic Commission for Europe. Recuperato 21 ottobre 2022, da <https://unece.org/gender-and-transport>

Ghirotto, I. (2021). *La città inclusiva. Come vivere in un posto funzionale per tutt**. Mondo Internazionale Post. <https://mondointernazionale.com/la-città-inclusiva?token=iBEgkQVcsFbYbVI-y9y7OR6own46FQdS>

Habitat, U. N. (2002). The global campaign on urban governance. Concept paper HS/650 E, 2. *Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat)*.

Illien, N. (2021). *How Vienna built a gender equal city*. BBC <https://www.bbc.com/travel/article/20210524-how-vienna-built-a-gender-equal-city>

Incorvati, L. (2020). *Perché investire in educazione aumenta la ricchezza di un Paese*. Il Sole 24 ORE. <https://www.ilsole24ore.com/art/perche-investire-educazione-aumenta-ricchezza-un-paese-ADB6Mp2>

Indovina, F. (2003). La città sostenibile: Sosteniamo la città. *La città sostenibile: sosteniamo la città*, 1000–1028.

Jackowska, O., & Novas Ferradás, M. (2022). Who owns public spaces? The trailblazer exhibition on women's everyday life in the City of Vienna (1991). *Planning Perspectives*, 1-27. <https://doi.org/10.1080/02665433.2022.2074526>

Jacob, A. (2020). Oslo, da città industriale a laboratorio green. *The Good Life Italia*. <https://www.thegoodlifeitalia.com/oslo-norvegia-ambiente-citta/>

Johnsson-Latham, G. (2007). A study on gender equality as a prerequisite for sustainable development. *Report to the Environment Advisory Council*, 2.

Kern, L. (2021). *Feminist city: claiming space in a man-made world*. Verso Books.

Kindergartens and childcare—Children and families. (2021, febbraio 17). Oslo Kommune. <https://www.oslo.kommune.no/english/welcome-to-oslo/children-and-families/kindergartens-and-childcare/>

- Kindergartens*. (2022). SSB.
<https://www.ssb.no/en/utdanning/barnehager/statistikk/barnehager>
- Klingelfuss, J. (2020). *Oslo's ambitious Deichman Library opens to the public*. Wallpaper.Com. <https://www.wallpaper.com/architecture/deichman-library-lund-hagem-architects-atelier-oslo-norway>
- Leichenko, R., & O'Brien, K. (2019). *Climate and Society: Transforming the Future*. John Wiley & Sons.
- Maggiore, F. (2021). *Cura, progetto e organizzazione della città del Terzo Millennio*. Il Bo Live UniPD. <https://ilbolive.unipd.it/it/news/cura-progetto-organizzazione-citta-terzo-millennio>
- Marone, F., & Cucca, A. (2020). Smart cities, pari opportunità e tecnologie informatiche. Un approccio pedagogico di genere. *Education Sciences & Society-Open Access*, 11(1).
- Martinelli, N., & Simone, M. (2011, March). *Città universitarie tra competitività e diritti di cittadinanza studentesca*. Paper per la XIV Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti (Siu)-Abitare l'Italia. Territori, economie, disuguaglianze. Torino.
- Minja, M. (2021). The Car-free Livability Programme, Oslo. *Urban planning for transitions*, 87–101.
- Naess, P. (2014). Urban Form, Sustainability and Health: The Case of Greater Oslo. *European Planning Studies*, 22(7), 1524–1543.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2013.797383>
- Nikel, D. (2020). *Viking Women: What Women Really Did in the Viking Age*. Life in Norway. <https://www.lifeinnorway.net/viking-women/>

Obiettivo 5: Raggiungere l'uguaglianza di genere e l'autodeterminazione di tutte le donne e ragazze. (n.d). L'Agenda 2030 per uno sviluppo sostenibile. Recuperato 21 ottobre, da <https://www.eda.admin.ch/agenda2030/it/home/agenda-2030/die-17-ziele-fuer-eine-nachhaltige-entwicklung/ziel-5-geschlechtergleichstellung-erreichen-und-alle-frauen.html>

Occhipinti, S. (2021). *Il ruolo delle donne: Parità di genere per uno sviluppo sostenibile.* Altalex. <https://www.altalex.com/documents/news/2021/02/24/ruolo-donne-parita-di-genere-per-sviluppo-sostenibile>

Oslo bystyre. (2020). *Stolt og fri. Handlingsplan for kjønn-, kjønnsutrykkog seksualitetsmangfold* 2020-2023. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13288172-1590494939/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Sentrale%20r%C3%A5d/R%C3%A5det%20for%20kj%C3%B8nns-%20og%20seksualitetsmangfold/Handlingsplanen%20stolt%20og%20fri.pdf>

Oslo, Norway – History of city. (2022). Oslo.com – city Guide & Bookings. <https://www.oslo.com/v/history/>

Panetto, M. (2022). *L'università delle donne. La “femminilizzazione” degli atenei.* Il Bo Live UniPD. <http://ilbolive.unipd.it/it/news/luniversita-donne-femminilizzazione-atenei>

Parità di genere e sviluppo sostenibile: Qual è la relazione? – Pictet per Te. (2021). Pictet Asset Management. <https://am.pictet.it/blog/articoli/sviluppo-sostenibile/parita-di-genere-e-sviluppo-sostenibile-qual-e-la-relazione>

Partouche, B. (2018). *Paradossi dell'eguaglianza. Esplorazioni e ipotesi sul sistema formativo norvegese.* 102. <https://romatrepress.uniroma3.it/wp-content/uploads/2019/05/para-part.pdf>

Pérez Prieto, L. (2016). Il diritto delle donne alla città. Un approccio femminista agli spazi urbani | Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica. *TRIA Towards Habitat III. A gender perspective*, Vol. 9 n.1, p.53-66.
<http://www.serena.unina.it/index.php/tria/article/view/3967>

Purcell, D., MacArthur, K. R., & Samblanet, S. (2010). *Gender and the glass ceiling at work*. *Sociology Compass*, 4(9), 705-717.

Rai (Director). (2019). *Oslo, la prima capitale al mondo senza macchine*—Presadiretta 30/09/2019. <https://www.youtube.com/watch?v=ISWJwuNXDIw>

Sancho Martínez, A. (2016). Habitat III: Verso una pianificazione urbanistica sensibile al genere | Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica. *TRIA Towards Habitat III. A gender perspective*, Vol. 9 n.1, 91–104.
<http://www.serena.unina.it/index.php/tria/article/view/3967>

Steffen, W. L., Costanza, R., & Rockström, J. (2011). How Defining Planetary Boundaries Can Transform Our Approach to Growth. *Solutions: For A Sustainable & Desirable Future*, 2, 59-65.

Strategi 2030—Universitetet i Oslo. (n.d.). University of Oslo. Recuperato 31 ottobre 2022, da <https://www.uio.no/om/strategi/strategi-2030/index.html>

Taylor, P. (2000). UNCHS (Habitat)-the global campaign for good urban governance. *Environment and Urbanization*, 12(1), 197-202.

Teigen, M., & Wängnerud, L. (2009). Tracing gender equality cultures: Elite perceptions of gender equality in Norway and Sweden. *Politics & Gender*, 5(1), 21–44.

Terraza, H., Orlando, M. B., Lakovits, C., Lopes Janik, V., & Kalashyan, A. (2020). *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design*.

Transport – Topics. (n.d.). IEA. Recuperato 21 ottobre 2022, da <https://www.iea.org/topics/transport>

UiO's policy for diversity, gender equality and inclusion—University of Oslo. (2022). University of Oslo. <https://www.uio.no/english/about/strategy/gender-equality/index.html>

Vagnoli, C. (2021). *Maledetta sfortuna: vedere, riconoscere e rifiutare la violenza di genere*. Fabbri.

Viassone, M., & Andriolo, M. (2016). Donne e management: una questione di opportunità. *Donne e management*, 1-187.

What is gender mainstreaming? (n.d.). [Council of Europe Portal]. Gender Equality. Recuperato 21 ottobre 2022, da <https://www.coe.int/en/web/genderequality/what-is-gender-mainstreaming>

What you need to know about how UNESCO advances education and gender equality | UNESCO. (2022). UNESCO <https://www.unesco.org/en/gender-equality/education/need-know>

Women and housing: Towards inclusive Cities. | UN-Habitat. (2014). UN HABITAT For a Better Urban Future. <https://unhabitat.org/women-and-housing-towards-inclusive-cities>

Women in STEM Statistics. (2022). *Stem Women*. <https://www.stemwomen.com/women-in-stem-percentages-of-women-in-stem-statistics>

Women in the Viking Age. (n.d.). National Museum of Denmark. Recuperato 25 ottobre 2022, da <https://en.natmus.dk/historical-knowledge/denmark/prehistoric-period-until-1050-ad/the-viking-age/the-people/women/>

World Watch Institute. (2004). *State of the World 2004. The Consumer Society.*

Yon, A., & Nadimpalli, S. (2016). Città per chi? Riesaminare l'identità, per rivendicare il diritto alla città per le donne | Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica. *TRIA Towards Habitat III. A gender perspective, Vol. 9 n.1*, 105–118. <http://www.serena.unina.it/index.php/tria/article/view/3967>