



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Studi Linguistici e Letterari

Corso di Laurea Triennale Interclasse in
Lingue, Letterature e Mediazione culturale (LTLLM)
Classe LT-12

Tesina di Laurea

Accessibilità di Genere: Le Disuguaglianze nello Spazio Urbano

Relatrice
Prof.ssa Tania Rossetto

Laureanda
Laura Antonello
n° matr.2005399 / LTLLM

Anno Accademico 2022 / 2023

INDICE

Introduzione	3
1. Capitolo 1: Il femminismo	7
1.1. La geografia di genere	8
1.2 Identità di genere	9
1.2.1 Il patriarcato	10
1.3 Connessione tra genere, spazio e disuguaglianza urbana	11
1.3.1 L'intersezionalità	12
1.4 Le metodologie	14
2. Capitolo 2: L'accessibilità allo spazio urbano	17
2.1 Analisi dell'accessibilità a servizi e opportunità: fattori condizionanti dello spazio urbano	20
2.2 Accessibilità e genere	21
2.3 Prospettiva maschile e femminile a confronto	23
2.4 La sicurezza nello spazio pubblico	24
3. Capitolo 3: L'integrazione di Genere nel Regno Unito	29
3.1 La fondazione del gruppo di studio sulle donne e la geografia	30
3.2 La situazione di genere nel Regno Unito	31
3.2.1 Politiche di inclusività nel Regno Unito	32
3.2.2 La pianificazione urbana dopo il 2007 nel Regno Unito	33
3.3 Caso di studio: i Trasporti Pubblici a Londra	35
Conclusioni	39
Summary	43
Bibliografia	51
Sitografia	57

Introduzione

Il presente elaborato si propone l'obiettivo di delineare l'attuale scenario relativo alla tematica della geografia di genere. Attraverso un'analisi approfondita si cercherà di evidenziare, prendendo in considerazione un caso di studio di Londra nel Regno Unito, le disuguaglianze e l'accessibilità di genere che emergono all'interno dell'ambiente urbano. L'elaborato si compone di tre capitoli, ognuno dei quali esplora una dimensione specifica della geografia di genere nello spazio urbano e si conclude con un riassunto finale, scritto in lingua inglese, del tema trattato.

Il primo capitolo si focalizza sul concetto di femminismo. Si tratta di un movimento complesso che ha conosciuto diverse fasi nel corso della storia. La geografia di genere, infatti, si è imposta come una sotto disciplina importante del femminismo mettendo in risalto le disuguaglianze di genere nello spazio urbano. Vengono affrontate anche le tematiche attinenti all'identità di genere, al patriarcato, all'intersezionalità con riferimenti alle metodologie femministe utilizzate nella ricerca geografica. Infine, il capitolo si conclude soffermandosi sull'importanza dell'età nelle identità intersezionali. Nel secondo capitolo si affronta il concetto di accessibilità nello spazio urbano, definendolo come la capacità di accedere a luoghi pubblici e servizi all'interno delle città. Si esaminano le quattro categorie principali di spazio pubblico (strade, spazi aperti, strutture pubbliche e spazi commerciali pubblici) individuando le diverse misure di accessibilità, inclusa l'accessibilità origine-destinazione e l'accessibilità totale. Si passerà poi in rassegna la pianificazione urbana che spesso riflette un'ideologia maschile, creando disuguaglianze di genere nello spazio urbano. Infine, viene esplorato il campo della sicurezza nello spazio pubblico.

Il terzo capitolo si concentra sull'evoluzione della geografia femminista nel Regno Unito negli ultimi 25 anni, ponendo l'attenzione al ruolo chiave svolto dal Gruppo di Ricerca sulle Geografie di Genere e Femministe (GFGRG). Si descriverà la situazione attuale nel Regno Unito e prendendo spunto da un caso di studio relativo ai trasporti pubblici, verranno messe in risalto le disuguaglianze di genere. Si proseguirà illustrando le politiche di inclusività con particolari riferimenti alle iniziative intraprese per contrastare le molestie sessuali subite dalle donne.

La metodologia utilizzata per il raggiungimento delle conclusioni consiste nell'unire una revisione bibliografica relativa all'argomento con annesse osservazioni e analisi

approfondite verso un approccio interdisciplinare che fonde la geografia urbana con gli studi di genere. Combinando questi elementi, lo studio cerca di far emergere le complesse interconnessioni tra identità di genere, spazio urbano e disuguaglianze di genere e come il genere femminile stesso risenta di una sorta di discriminazione in termini di accessibilità agli spazi urbani, compresi servizi e opportunità, nonché la percezione di non sentirsi protetti nelle aree urbane.

1. Capitolo 1: Il femminismo

Il femminismo è un concetto molto complesso che racchiude vari movimenti, come quello intellettuale e politico, volto a riconoscere l'identificazione e la comprensione delle disuguaglianze tra uomini e donne. Molte scuole di pensiero femminista, tra le quali quella liberale, socialiste e post-strutturaliste hanno constatato come l'intrinseca connessione tra la differenziazione sessuale e la costruzione sociale siano correlate alle dinamiche di potere. Da ciò ne deriva che, come progetto politico, il femminismo si sia evoluto in epoche diverse caratterizzate da periodi di successi e fallimenti. La "prima ondata" progredì negli Stati Uniti e nel Regno Unito e si ispirava ai pilastri dell'opera di Mary Wollstonecraft¹ intitolata "*A vindication of the Rights of Women: with Strictures on Political and Moral Subject*" in cui le donne erano impegnate a lottare per la loro difesa politica, in particolare per il diritto di voto. La "seconda ondata" si sviluppò negli anni '60, inglobando anche una serie di disuguaglianze economiche e sociali, quali la discriminazione sul lavoro e le disparità salariali. Nel corso degli anni, il femminismo ha ampliato le sue critiche includendo pregiudizi razziali e di classe sociale, creando così la "terza ondata". Il movimento femminista più recente ha posto maggiore enfasi sulla politica e ha riconosciuto l'importanza dell'intersezionalità², ovvero la comprensione dei modi in cui il genere interagisce con altre dimensioni identitarie come la razza, l'etnia e la sessualità. Al giorno d'oggi, invece, la "quarta ondata" si riconosce grazie ad internet e ai social media che ne promuovono la sua diffusione (Pollard, 2020, p. 21). Alcune importanti contribuzioni femministe sono state elargite dalla geografia, dando luogo alla cosiddetta geografia di genere o femminista. Tant'è vero che il femminismo è ad ogni modo in continua evoluzione e si è adattato alle differenze culturali e geografiche. Ha innalzato le sfide di genere in tutto il mondo, svolgendo un ruolo importante nel promuovere e diffondere l'uguaglianza delle donne in diversi contesti. Pertanto, la dimensione geografica del genere gioca un ruolo fondamentale nella traiettoria storica del femminismo e nello sviluppo del movimento (Rose e Ogborn, 1988, p. 405-6). La geografia femminista, in particolare, è cresciuta grazie all'aumento della presenza delle

¹ Mary Wollstonecraft è stata una filosofa e scrittrice britannica, considerata la fondatrice del femminismo liberale (Wikipedia, 2023).

² Con l'espressione intersezionalità s'intende un quadro volto a esaminare il modo in cui più sistemi di potere e disuguaglianza lavorino per opprimere certi gruppi e individui. L'analisi intersezionale pone al centro le seguenti categorie di identità: genere, razza/etnia, classe, abilità/disabilità e sessualità (Wikipedia, 2023).

donne in questa disciplina. Le donne, infatti, hanno avuto maggiori opportunità nel mondo accademico, come nella ricerca e nell'insegnamento della materia (Staheli e Martin, 2000, p. 145-8).

1.1. La geografia di genere

La geografia di genere, *gender geography*, è un campo di studio che offre una nuova prospettiva nella disciplina della geografia culturale³ introducendo significative modifiche sia dal punto di vista teorico che metodologico. Tali modifiche sono relative al concetto di genere che viene definito come una categoria sociale importante e un elemento nelle questioni di potere che hanno influenzato la costruzione e la gestione degli spazi geografici. Il concetto di genere inizia ad emergere verso la fine degli anni '60 e inizio anni '70 negli Stati Uniti, quando alcune studiose femministe rivendicarono la necessità di inclusione delle donne nell'ambito della ricerca e studio. Il focus della ricerca di genere è stato principalmente orientato sulla migrazione delle donne rurali nei centri urbani e sul ruolo e sul lavoro delle donne nel settore informale nelle aree urbane. In precedenza, gli studi geografici erano una prerogativa solo ed esclusivamente maschile o neutrale (Enciclopedia Treccani). Si iniziavano a prendere in considerazione i vari ruoli di genere e questo crescente interesse, per la sfera sociale, si stava diffondendo sempre di più. Più precisamente le realtà e le esperienze differenti venivano sperimentate come oppressive e limitative da parte delle donne. Dopo l'avvento del femminismo, il genere era legato alle donne, quindi la geografia si concentrava sul rapporto tra l'umanità e l'ambiente esterno in una prospettiva al femminile iniziando così a influenzare anche il mondo lavorativo nelle geografie storiche, politiche ed economiche. Le geografie storiche di genere descrivevano dove si trovassero le donne, cosa facessero e quale fosse stato il loro contributo alla società. Inoltre, hanno cercato anche di spiegare come questi rapporti rivestissero un ruolo nella sfera economica globale nel tempo (Little, 2007, pp. 335-348). Il risultato è stato che il patriarcato e il potere maschile hanno avuto un ruolo chiave

³ La geografia culturale è un ramo della geografia umana che si concentra sull'esplorazione delle interazioni tra la cultura umana e l'ambiente geografico. Questa disciplina cerca di comprendere come le persone, le comunità e le società interagiscono con il territorio, influenzandolo e venendo influenzati da esso attraverso aspetti culturali come le tradizioni, le credenze, le pratiche sociali, la lingua, l'arte, la religione e molti altri aspetti culturali (Gibson e Waitt, 2020, p. 99).

insieme all'egemonia in quanto il lato maschile prevaleva a quello femminile (Price, 2009, p. 330).

Una nota geografa femminista, Suzanne MacKenzie⁴, ha ipotizzato tre idee che hanno contribuito allo sviluppo della geografia femminista:

- Nella vita quotidiana le donne presentano relazioni sociali diverse da quelle degli uomini;
- Questa diversità di relazioni porta a percepire l'ambiente e avere un'esperienza differente rispetto agli uomini;
- Infine, queste differenziazioni sono d'aiuto nella comprensione e nello sviluppo dello spazio.

Questa disciplina si occupa di esaminare gli effetti delle disuguaglianze di genere a livello geografico presentando uno studio dello spazio fisico tenendo in considerazione le cosiddette disparità di genere che si sviluppano negli spazi urbani (Little, 2007, p. 337).

1.2 Identità di genere

La definizione dell'identità di genere era inizialmente basata sulle caratteristiche biologiche, quali mascolinità e femminilità. Nel tempo questa interpretazione è stata sostituita da un concetto ibrido che considera dinamiche le due caratteristiche di mascolinità e femminilità rapportate allo spazio-tempo. La conseguenza di tutto ciò porta a ritenere che l'identità di genere è il senso di appartenenza di una persona a un genere (maschile, femminile, non binario), con cui una persona si identifica. Questo non necessariamente è collegato alla sfera biologica e né all'orientamento sessuale e può differire dal sesso assegnato alla nascita (Little, 2007, p. 336). Infatti, come Jackson (1999, pp. 132-133) sostiene: *“Whereas older theories of identity posited a stable and core sense of self, often closely tied to differences of social class, recent theories have asserted the possibilities and problems associated with more ‘hybrid’ (unstable, mixed and multiple) notions of identity, often conceptualized in highly voluntaristic terms as part of an individual ‘lifestyle’ choice”*. Avere un'identità di genere e avere una percezione di noi stessi come un genere specifico sono stati oggetto di discussione in

⁴ Suzanne MacKenzie era una geografa femminista canadese che si trovava nel Regno Unito per il suo dottorato e il cui lavoro divenne una parte importante dello sviluppo iniziale dei dibattiti di genere e geografia nel Regno Unito (Little, 2007, p. 15).

alcuni studi recenti (Cosker-Rowland, 2023, p. 1). Il fatto che il riconoscimento di un genere non sia fisso o generale, ha indotto le geografe femministe a concentrarsi principalmente sul significato di genere, in particolare sul fatto che non sia una categoria rigida o universale, ma piuttosto qualcosa che varia a seconda del contesto geografico, delle circostanze e del tempo. Il risultato di ciò ha portato a ritenere che l'identità di genere non è una caratteristica intrinseca e immutabile del corpo, ma piuttosto qualcosa che emerge attraverso l'azione e la performance corporea. Ciò che una persona percepisce come femminilità o mascolinità è espressione di come agisce, si comporta e si presenta al mondo, anziché essere una caratteristica naturale e immutabile. Questo approccio enfatizza la fluidità del genere e come esso sia modellato dalle azioni e dalle rappresentazioni fisiche delle persone (Little, 2007, p. 342).

1.2.1 Il patriarcato

Il concetto di patriarcato costituisce il fondamento sulla quale si basa la teoria femminista. Il patriarcato è un sistema che influenza le relazioni, le convinzioni e i valori all'interno dei sistemi politici, sociali ed economici, contribuendo alla creazione di disuguaglianze di genere tra uomini e donne. Tuttavia, le questioni essenziali relative alle origini del patriarcato, che possano essere culturali, biologiche o psicoanalitiche, e legate al capitalismo è ancora oggetto di discussione e dibattito. La storia ha rafforzato la teoria femminista esaminando in dettaglio le pratiche e i processi del patriarcato. Queste vicende hanno spesso sottolineato la resistenza delle donne e degli uomini alle pressioni imposte dal patriarcato. Concentrandosi su spazio, luogo e paesaggio, la geografia ha aiutato a chiarire le varie forme che il patriarcato ha assunto nel corso della storia. Allo stesso modo, le valutazioni di spazio, luogo e paesaggio devono tenere conto del genere. Sebbene il patriarcato abbia un ruolo importante nella strutturazione delle pratiche spaziali, è importante notare che si manifesta in modi diversi a seconda del luogo e analizzare queste forme di disparità fornisce un contributo significativo alla sua definizione e alla comprensione delle sue molteplici relazioni con altre strutture sociali. L'esperienza delle donne nel patriarcato varia notevolmente tra le società e tra di esse e la geografia è una delle principali componenti di questa variabilità (Nash, 2020, pp. 43-44).

1.3 Connessione tra genere, spazio e disuguaglianza urbana

Esiste un legame tra il genere in cui si identifica una persona, lo spazio urbano e le conseguenti disparità in ambito urbano. Per fare fronte a questa problematica gli urbanisti cercano di potenziare le politiche e pratiche annesse in modo tale da risultare più inclusive tenendo in considerazione le diverse necessità in una prospettiva di genere. Le principali dimensioni che vengono toccate sono l'accessibilità alle risorse e servizi. Alcune geografe femministe hanno constatato che la città non sempre è uguale per tutti sia per l'accesso ai servizi pubblici sia alla partecipazione alle varie attività (Baudry, 2020 p. 262). Questo comporta genderizzazione, divisione degli spazi ed estromissione delle donne dalle aree urbane pubbliche. Come una famosa autrice canadese di nome Leslie Kern afferma, in uno dei suoi più celebri libri⁵ "*Feminist City. Claiming Space in a Man-made World*", si evince le complicazioni che insorgono al momento di rivendicare uno spazio in un mondo fatto da uomini, avanzando una prospettiva intersezionale dello studio dello spazio. Il libro è suddiviso in sette parti che corrispondono a sette città differenti, le rispettive degli uomini, delle mamme, delle amiche, dell'individuo, della protesta, della paura e della possibilità. La prima parte descrive la "città degli uomini", dove sono presenti disuguaglianze di genere. In altre parole, le città sono costruite secondo i modelli di genere maschile. Quindi, poiché le modalità di vita in un quartiere non sono uguali per tutti, è necessario utilizzare un approccio intersezionale. Il vissuto e l'esperienza variano a seconda del sesso, della classe sociale, dell'orientamento sessuale, dell'età e così via. Nel capitolo "Città delle mamme", l'autrice si concentra sul modo in cui le mamme percepiscono e vivono la città, sostenendo che il corpo femminile, che in passato era ignorato, ora è un problema reale. Ciò dimostra che la città non nasce concependo il mondo femminile come un componente fondamentale della progettazione di una città. Il concetto che l'amicizia femminile sia essenziale per ridefinire le dinamiche relazionali e creare un nuovo immaginario della città è alla base del capitolo "città delle amiche". Nel capitolo sulla "città dell'individuo", l'autrice discute dei problemi che incontra quando si trova sola in un ambiente pubblico, come il fatto che una donna deve seguire alcuni standard comportamentali. Nel capitolo "città della protesta", tratta delle esperienze che

⁵ "*Feminist City: A Field Guide*" esamina come la progettazione urbana e l'urbanistica possono essere influenzate da una prospettiva femminista per creare città più inclusive e sicure per tutte le persone, con particolare riferimento al contesto anglosassone (Baudry, 2021, pp. 262-267).

ha avuto partecipando a cortei e manifestazioni e sottolinea che l'attivismo è collegato ad ogni tentativo di concepire una città femminista. Nel capitolo "Città della paura", afferma che quest'ultimo è correlato sia alla società che all'architettura urbana, quindi è importante e necessario che una città femminista sia intersezionale per essere il più inclusiva possibile. Questo metodo di riunione si rivela molto più complesso del previsto nel capitolo finale "Città delle opportunità".

L'inclusione di genere può essere definita come un coinvolgimento attivo da parte delle donne, ragazze e delle minoranze sessuali e di genere nelle varie decisioni assicurando che la loro partecipazione sia quantitativamente e qualitativamente uguale a quella degli uomini. La pianificazione e progettazione urbana inclusiva, dal punto di vista di genere, implica l'adozione di strategie intersezionali per affrontare in modo complessivo le esigenze di genere. Questo approccio parte dal presupposto che l'inequità di genere sia una questione trasversale che richiede una collaborazione tra diversi settori, tipologie, pratiche e campi di competenza. Oltre a questa integrazione intersezionale, è necessaria un'integrazione verticale che collega l'esperienza delle comunità locali con le politiche e le azioni governative, al fine di offrire un impatto sostenibile e promuovere la comunicazione e la collaborazione verticali nei progetti futuri (Terraza, Orlando, Lakovits, Lopes Janik e Kalashyan, 2020, p. 55).

1.3.1 L'intersezionalità

La geografia femminista ha incluso nel suo ambito l'intersezionalità, infatti le analisi dell'intersezionalità sono ora ampiamente utilizzate sia a livello teorico che metodologico in altri campi della geografia. Questo grazie all'operato delle femministe nere nel XIX secolo, che hanno sottolineato la simultaneità delle oppressioni legate alla razza e al genere, sono state la fonte dell'intersezionalità (De Silva, 2020, p. 397). Il pensiero femminista nero riconcettualizza fundamentalmente la razza, la classe, e il genere come sistemi ad incastro, che vengono vissuti insieme da individui che esistono alle loro intersezioni (Sasha, 2018, p. 3). In particolare, è stata Kimberlé Crenshaw a introdurre il potenziale teorico e il suo valore nel mondo accademico. Pubblicò un articolo nel 1989, in cui fa riferimento a Sojourner Truth⁶ come pioniera del pensiero intersezionale.

⁶ Sojourner Truth è un'abolizionista afroamericana e attivista per i diritti delle donne (De Silva, 2020, p. 397).

Secondo Crenshaw, la celebre dichiarazione di Sojourner Truth durante la Convenzione sui diritti delle donne dell'Ohio del 1851, in cui esclamava "*Ain't I a Woman?*", è stata a lungo considerata un appello di grande rilevanza per le femministe. Tuttavia, è stato spesso ignorato il contesto. Il discorso ha messo in dubbio le opinioni dei critici maschili sulle donne, i quali le consideravano troppo delicate e fragili per essere emancipate e assumersi ruoli politici. Crenshaw è riuscita a contraddire quelle affermazioni raccontando la verità delle sfide che ha incontrato come schiava che lavorava nei campi e come madre che ha visto i suoi figli venduti in schiavitù.

Si tratta, quindi, di una prospettiva che sottolinea come le esperienze di persone e gruppi sono influenzate da una varietà di differenze, tra cui genere, razza, età, orientamento sessuale, disabilità, classe sociale, etnia e religione, che viene utilizzata in molti contesti accademici e nei dibattiti convenzionali. L'effettiva influenza di queste identità sociali può originare opportunità, limitazioni ed esperienze oppressive che variano in base al contesto. Valuta e critica l'analisi delle identità sociali concentrandosi su un asse di differenza e presta attenzione alla natura costituente delle identità multiple. Queste analisi intersezionali dei geografi si concentrano sul ruolo che lo spazio e il tempo svolgono nella creazione delle soggettività intersecanti delle persone, analizzando i rapporti tra le disuguaglianze sociali e le relazioni di potere a livello globale e i modi in cui le persone operano a livello micro per negoziare e realizzare le loro identità multiple. Anche se l'intersezionalità è sempre più riconosciuta, alcuni geografi sostengono che il suo potenziale analitico deve ancora essere completamente utilizzato al massimo delle sue potenzialità. Alcuni studiosi, come Peter Hopkins, hanno espresso preoccupazioni sul fatto che le varie applicazioni dell'intersezionalità abbiano reso più difficile promuovere i diritti delle minoranze e la giustizia sociale, che erano le basi della sua teorizzazione iniziale. Pertanto, prima di esaminare come l'intersezionalità si sia sviluppata nelle analisi geografiche, è utile ripercorrere le prime idee. Le disuguaglianze e le identità intersezionale si manifestano in vari livelli, quali il livello individuale, familiare, comunitario o locale, nazionale, regionale e globale. Un altro aspetto degno di nota per le identità intersezionali è l'età anagrafica che sta attirando l'attenzione degli accademici. Tuttavia, le ricerche attualmente condotte sono concentrate sullo studio delle esperienze vissute da bambini e giovani adulti. Dato il rapido invecchiamento delle popolazioni in tutto il mondo, è necessario prestare maggiore attenzione al modo in cui le identità

intersezionali delle persone anziane influenzano la loro capacità di affrontare le oppressioni strutturali e lo spazio in cui vivono (De Silva, 2020, pp. 398-399).

1.4 Le metodologie

Le metodologie utilizzate nel campo dello studio della geografia presentavano delle lacune nell'ambito della sfera femminista. Questo fu evidenziato dalle femministe che cercarono di ridefinire le categorie che effettivamente devono essere utilizzate per un'analisi completa e precisa. In precedenza, i dati sull'esperienza delle donne erano o inesistenti o fraintese, per cui furono scomposti per individuarne di più specifici. Ma la promozione della raccolta e della gestione efficace e appropriata dei dati è solo un aspetto della storia degli approcci metodologici femministi nella geografia.

Le metodologie femministe sottolineano, principalmente, i modi in cui viene condotta la ricerca (metodi), la ragione per cui viene condotta (epistemologie e metodologie) e dove viene condotta (il campo). Inoltre, includono una serie di temi comuni:

1. Un'analisi approfondita delle questioni di ingiustizia sociale
2. Un piano per il cambiamento sociale
3. Un'attenzione alle relazioni etiche nella ricerca
4. Un processo di ricerca chiaramente soggettivo.

Le tecniche femministe hanno utilizzato sia metodi qualitativi che quantitativi. I primi evidenziano le esperienze specifiche delle donne nel mondo, documentando le disuguaglianze e i loro effetti e infine indagando come le relazioni tra potere, genere e spazio si intersecano. Altro fattore importante è che a questo metodo va associata una consapevolezza specifica dei luoghi e degli spazi della ricerca geografica. Tra i vari metodi si possono osservare, quindi, etnografie, autobiografie, storie di vita, osservazioni partecipanti, gruppi di discussione, ricerca partecipativa (PAR), giochi di ruolo, fotografia, video e analisi critica, testuale e del discorso. Nonostante l'idea che la ricerca femminista sia completamente o più appropriatamente qualitativa, le ricercatrici femministe fanno uso anche di metodi quantitativi in una varietà di modi. Mentre, i secondi includono misure statistiche come conteggi di frequenza e modelli log-lineari,

così come misure analitiche spaziali e tecniche di geo visualizzazione, che sono tutte rappresentate dai GIS⁷.

Nel corso degli anni sono sorte anche altre problematiche e discussioni tra le geografe femministe in relazione alle politiche, all'etica, alle modalità, ai benefici e il contesto in cui le ricerche e le analisi siano state condotte. Tant'è vero che la ricerca delle dinamiche di potere e dei rapporti di genere progressivamente hanno subito mutamenti e modifiche, in quanto si sono rese più complesse da apprendere e interpretare. Inoltre, queste ricerche si sono sempre sviluppate all'interno di una tradizione dominata da una prospettiva maschile. Infatti, i problemi principali, che poi si presentano, sono le modalità con cui affrontare l'autorità maschile nella dimensione accademica, consentendo l'emergere delle identità delle donne (Thien e Gilliam, 2020, pp. 53, 55-57).

⁷ Un *Geographic Information System* (GIS) è un sistema informatico che analizza e visualizza le informazioni di riferimento geografico. Utilizza dati collegati a una posizione univoca (USGS).

2. Capitolo 2: L'accessibilità allo spazio urbano

L'accessibilità è la capacità di accedere e potersi muovere all'interno di uno spazio pubblico urbano per poi poter utilizzare i vari servizi e/o attività presenti. È una peculiarità importante perché ha un impatto significativo sulla qualità della vita delle persone in quanto diritto umano. Per questo, formalmente vengono adottate misure appropriate per garantire una parità di accesso all'ambiente urbano (Edward Hall, 2020, p. 1).

Charter of Public Space (2013) definisce lo spazio pubblico come: “*All places publicly owned or of public use, accessible and enjoyable by all for free and without a profit motive. They consist of open environments as streets, sidewalks, squares, gardens, parks, playgrounds, and sheltered spaces created without a profit motive such as public libraries, museums etc. Simply put, public space is an “open-air living room for city dwellers.”*”

Inoltre, secondo *Charter of Public Space* sono presenti quattro categorie di spazio pubblico:

1. Le strade, che si trovano all'interno di città, centri urbani e quartieri, spesso fiancheggiate da case o edifici, svolgono una funzione urbana essenziale sia per i pedoni che per i veicoli. Sono di proprietà e gestiti dal governo e possono essere utilizzati da chiunque, in gran parte gratuitamente e in qualsiasi momento.
2. Gli spazi pubblici aperti fruibili da chiunque, quali parchi, giardini, aree giochi, spiagge pubbliche, rive dei fiumi e lungofiumi, spesso di proprietà e mantenuti dallo stato, forniscono aree ricreative ai residenti, sono in grado di migliorare la bellezza e l'aspetto ambientale dei quartieri.
3. Le strutture pubbliche, come centri civici e comunitari, mercati municipali, biblioteche pubbliche e strutture sportive pubbliche.
4. Gli spazi commerciali pubblici, vale a dire aree che ospitano mercati e attività commerciali accessibili in luoghi fissi, luoghi pubblici e altri servizi (Podestà, 2023, p. 7).

L'accessibilità è un concetto complesso e difficile da definire in quanto legato a diverse dimensioni. Per questo, come affermano Barbara Borlini e Francesco Moro (2009), si parla di accessibilità a cosa e da parte di chi. Spesso si riferisce all'accessibilità ai luoghi della città (quartieri, complessi edilizi, spazi pubblici e singoli edifici...), alle loro

caratteristiche morfologiche e alle difficoltà di accesso. La facilità con cui è possibile raggiungere un determinato sito geografico è definita *place accessibility*. Si basa essenzialmente su due fattori:

1. La struttura delle infrastrutture di connessione di cui gode la località (strade, parcheggi, punti di accesso alle reti di trasporto pubblico...);
2. Le barriere o fratture spaziali che segnano il tessuto morfologico del luogo e i suoi dintorni.

L'accessibilità ad un luogo non può essere misurata solo in base alle caratteristiche di quel sito specifico, poiché il luogo da cui si accede varia in base all'origine. Di conseguenza, è necessario considerare sia la facilità con cui si raggiunge un luogo (in entrata) che quella di abbandonarlo (in uscita). Questa funzione può essere utilizzata per calcolare non solo le misure di accessibilità origine-destinazione aggregate, che normalmente utilizzano la zona di residenza come punto di origine, ma anche le misure di accessibilità di un luogo al sistema urbano nel suo insieme, come l'offerta dei servizi di trasporto in termini di costi e tempistiche. Al giorno d'oggi l'accesso ai luoghi all'interno delle città si concentra molto sulle attività offerte. Questo cambiamento deriva dalla consapevolezza che le persone si spostano e cercano di raggiungere determinati luoghi principalmente per svolgere determinate attività non solo per pura necessità ma anche per il semplice piacere personale. Questa tendenza non sminuisce l'importanza dello spazio urbano, ma mette in risalto le ragioni per le quali le persone decidono di muoversi. Le attività consentono anche di considerare come le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione influenzino l'accessibilità urbana. Esse permettono di prendere in considerazione una varietà di attività in continua evoluzione includendo non solo beni e servizi, ma anche le interazioni sociali che si verificano nei luoghi urbani che formano una rete complessa di relazioni sociali. L'approccio basato sulle attività ne classifica diverse tipologie in base alle esigenze che vengono soddisfatte; in termini più specifici attività fisiche, lavorative, istituzionali, obblighi personali, relazionali, di svago e tempo libero (Borlini e Memo, 2009, p. 20).

Per quanto riguarda le misure di accessibilità convenzionale si è constatato che sono basate su tre elementi principali:

- Il primo elemento è individuare una posizione di riferimento che viene utilizzata come punto di partenza per valutare l'accesso ad una o più altre posizioni. Quando

vengono utilizzati dati basati sulla zona la localizzazione di riferimento più comune è la posizione di casa di un individuo o la zona circostante ad essa.

- Il secondo elemento tiene conto di tutte le possibili destinazioni nell'ambiente urbano come opportunità pertinenti per l'enumerazione della misura. Ciò può includere opportunità di lavoro, valutando in tal modo l'accesso al lavoro stesso, oppure considerare le varie tipologie di negozi, servizi o strutture che sono offerte. Inoltre, ogni opportunità può essere considerata per determinare quanto sia importante o attrattiva.
- Ultimo elemento si focalizza sull'effetto prodotto della separazione fisica tra la posizione di riferimento e l'insieme delle opportunità urbane sull'accesso. Tale effetto viene quantificato da una funzione di "impedenza" che esprime il decadimento della distanza sull'attrattiva delle opportunità considerate.

Sono presenti ulteriori due tipi di misure:

1. L'accessibilità totale che equivale al grado di interconnessione tra un particolare luogo di riferimento e l'insieme di altre posizioni nell'area di studio presa in considerazione.
2. L'accessibilità relativa riguarda, invece, il grado di connessione tra un punto e tutti i punti appartenenti alla stessa superficie (Mei-Po Kwan, 2010, p. 211).

Entrambe attingono alla formula generale di seguito riportata:

$$A = \sum W_j f(d_{ij})$$

dove:

- A_i è l'accessibilità nella posizione i
- W_j è il peso che rappresenta l'attrattiva della posizione j
- d_{ij} è una misura della separazione fisica tra i e j (in termini di tempo di viaggio o distanza)
- $f(d_{ij})$ è la funzione di impedenza.

Tale formula indica quante opportunità sono accessibili entro un determinato tempo di viaggio o distanza dalla posizione di riferimento.

2.1 Analisi dell'accessibilità a servizi e opportunità: fattori condizionanti dello spazio urbano

Le ultime trasformazioni hanno apportato cambiamenti significativi per quanto riguarda la struttura e l'aspetto delle città. L'evoluzione delle dinamiche urbane e l'emergere di nuovi fattori di differenziazione sociale e spazio-temporale hanno contribuito a creare nuove disuguaglianze legate alla gestione della complessità e della frammentazione che caratterizzano la vita nelle città. Queste disuguaglianze hanno avuto ripercussioni sulla qualità della vita, sul benessere e sulla partecipazione sociale attiva e completa dei cittadini (Borlini e Memo, 2009, p.17). Un esempio può essere la gentrificazione⁸ che ha reso la vita delle donne sempre più difficile (Podestà, 2023, p. 10).

Il modo in cui si organizza lo spazio urbano riflette la percezione e visione di una società determinata. Di conseguenza, lo spazio non esiste in modo assoluto, ma in modo relativo, come prodotto della produzione sociale e come manifestazione dell'ordine sociale. Lo spazio rivela il sistema di valori di una società, le classi sociali, il concetto di famiglia e i ruoli svolti dalle donne e dagli uomini in quella società. La relazione tra il corpo e lo spazio, le sue manifestazioni e le questioni correlate si sono manifestate nell'architettura e nella pianificazione urbana delle città. Gli studiosi del genere indagano su come le donne e gli uomini adottano comportamenti e atteggiamenti diversi per relazionarsi con lo spazio. Queste differenze variano culturalmente e storicamente in base all'età, alla classe sociale e alla religione (Páramo e Burbano, 2010, p. 62).

L'analisi delle conseguenze per le donne e gli uomini di qualsiasi azione programmata, come la legislazione, le politiche o i programmi, è nota in tutte le aree e a tutti i livelli, come integrazione di genere. È un approccio che tiene conto delle preoccupazioni delle donne e degli uomini e sono coinvolti in una parte significativa della progettazione, dell'attuazione, del monitoraggio e della valutazione delle politiche e dei programmi in tutte le sfere politiche economiche sociali. Ciò implica che donne e uomini ricevano gli stessi benefici tali che la disuguaglianza possa essere superata. Tant'è vero che la pianificazione urbana non è neutrale nei confronti del genere femminile e non soddisfa i

⁸ La gentrificazione è il processo di "trasformazione verso l'alto" della spazialità urbana costituito da gerarchie di classe, razza ed etnia, relazioni familiari e di genere e altri assi intersezionali di identità e potere. Può essere tangenziale o materiale, semiotico o materiale (Gray e Wyly, 2020, p. 335).

loro bisogni secondo la sociologa ed economista americana Saskia Sassen (2016) (Podestà, 2023, p. 9).

2.2 Accessibilità e genere

Il fatto che le donne siano più vulnerabili all'esclusione spaziale è stato dimostrato da una serie di studi che hanno esaminato vari metodi di analisi dello spazio urbano e dimensioni spaziali. La posizione e il contributo delle donne alla società negli ultimi decenni sono cambiati significativamente; ad esempio, si è notato una crescita alla partecipazione al mercato del lavoro e una maggiore assunzione di ruoli di responsabilità. Da una prospettiva spazio-temporale, il processo di emancipazione ha comportato l'estensione degli spazi, dei tempi, delle attività e dei contesti sociali a cui le donne aspirano o desiderano accedere. In particolare, le esigenze di mobilità delle donne sono cambiate e diversificate. Le donne dispongono di un capitale di mobilità più limitato rispetto agli uomini. Le statistiche evidenziano, ad esempio, che le donne utilizzano l'automobile in misura inferiore in rapporto agli uomini da cui ne deriva una maggiore dipendenza e vulnerabilità rispetto alle problematiche e alle inefficienze che caratterizzano la rete di trasporto pubblico. Queste problematiche spesso sono il risultato delle scelte di pianificazione e degli investimenti effettuati nei mezzi di trasporto collettivo. Anche se le donne lavoratrici dedicano un tempo agli spostamenti simile rispetto a quello degli uomini, tuttavia è più frammentato con molti tratti percorsi brevi che coprono diverse attività quotidiane. Ciò potrebbe suggerire che è difficile combinare molte attività in un numero limitato di spostamenti; questo potrebbe comportare un'organizzazione più complessa della loro giornata. La minore libertà di movimento delle donne può derivare da:

1. **Fattori culturali:** si fa riferimento qui alle norme culturali e sociali che possono limitare la libertà di movimento delle donne. Ad esempio, in alcune comunità o contesti culturali, potrebbe essere considerato improprio o disdicevole per una donna spostarsi da sola o senza essere accompagnata da un uomo. Queste norme culturali possono creare una sorta di restrizione implicita sulla mobilità femminile.
2. **Fattori di sicurezza:** questo aspetto riguarda la percezione di insicurezza o pericolo associata a determinati luoghi nella città. Ad esempio, alcune donne potrebbero evitare di muoversi durante la notte o frequentare spazi bui o isolati, come parcheggi,

parchi o luoghi di attesa, a causa della percezione di disagio. Questa sensazione può essere basata su statistiche di criminalità, esperienze personali o semplicemente sulla paura (Borlini e Memo, 2009 pp. 37-38).

La differenza di genere nell'uso o nell'usabilità dello spazio è stata identificata utilizzando vari metodi, quali la distanza di viaggio dalle attività da casa o il livello delle attività fuori casa. Questi metodi si basano su presunte preferenze (scelte) delle donne per i viaggi più brevi, la loro mobilità limitata (mancanza di accesso alle auto) o i vincoli spazio-temporali derivanti dai ruoli di genere. Studi precedenti hanno mostrato che le donne preferiscono lavorare vicino alla loro residenza, quindi viaggiano su distanze più brevi. Inoltre, trascorrono una quantità significativamente maggiore di tempo nella loro casa e partecipano ad un minor numero di attività fuori casa. Queste scoperte forniscono un'indicazione delle evidenti differenze di genere nello spazio urbano, come messo in risalto dai concetti di "intrappolamento spaziale", "contenimento spaziale" e "vincolo domestico" nelle esperienze delle donne. Per determinare la spazialità di genere vengono esaminati due componenti dello spazio di accessibilità: la dimensione media dello spazio di accessibilità, nonché i suoi attributi posizionali. In un determinato luogo la spazialità di genere può manifestarsi come una forma di compattezza nelle dimensioni e nel contenimento spaziale. Relativamente alle esperienze di accessibilità, la figura 1 illustra i possibili modi in cui le donne affrontano l'intrappolamento spaziale. La Figura 1 (A) mostra come le donne possono essere spazialmente intrappolate a causa di un budget di tempo a disposizione più piccolo e pertanto fruiranno meno spazio rispetto agli uomini. Altresì, le donne potrebbero essere spazialmente intrappolate a causa della fissità spaziotemporale più stretta che limita il loro spazio di accesso a quelli vicini a casa a differenza degli uomini che hanno spazi di accesso più ampi e diversi. Come indicato nella Figura 1 (B), il loro set di opzioni di localizzazione è quindi notevolmente più grande (Hyun-Mi Kim, 2007, p. 822).

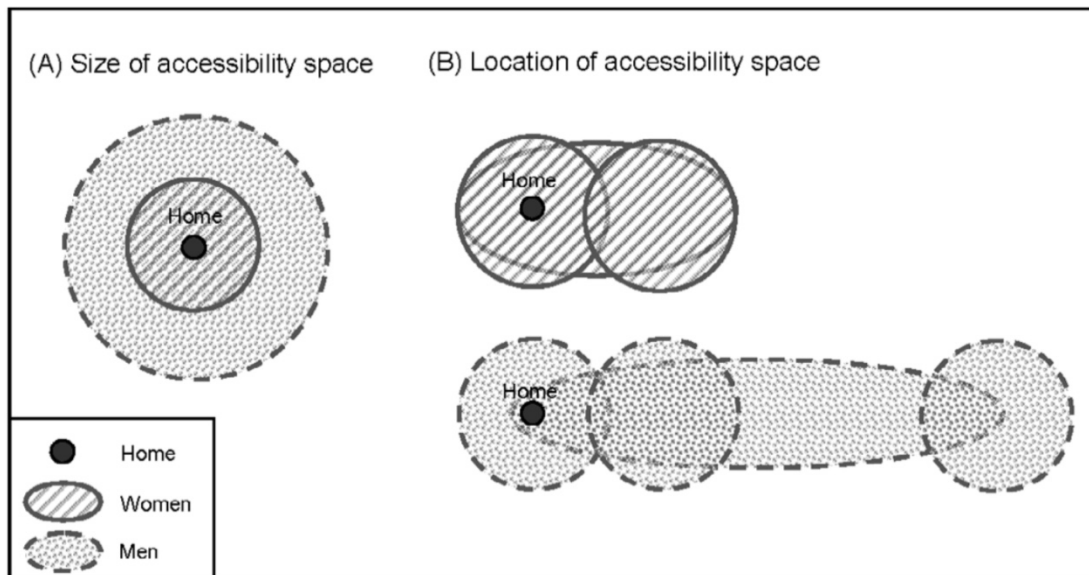


Figura 1 Due elementi dello spazio di accessibilità che rendono la spazialità di genere (Snapshot del Journal of the Korean Geographical Society).

2.3 Prospettiva maschile e femminile a confronto

Gli studi sul genere e sullo spazio dimostrano che le rappresentazioni mentali e gli usi diversi dello spazio differiscono significativamente. La differenziazione tra i generi deriva dall'assegnazione agli uomini dello spazio pubblico e dall'emarginazione delle donne nello spazio privato o interno. In passato gli spazi destinati alle donne sono stati considerati simili a quelli privati, mentre gli spazi pubblici sono stati destinati agli uomini. C'è quindi un'opposizione simbolica tra la casa e il resto del mondo. Il ruolo della donna è principalmente associato alla casa perché il femminile è la sfera opposta al maschile che corrisponde alla vita pubblica. Infatti, gli studi sulle donne e lo spazio mostrano che le donne sono marginalizzate nello spazio pubblico. L'osservazione sistematica della vita quotidiana delle donne nello spazio pubblico urbano sottolinea le molteplici attività che le donne svolgono e le numerose reti che le circondano: nel lavoro, nella ricreazione, nella vita familiare ecc., che, sebbene non distinguano specificamente alcune categorie dalle altre indicano tendenze di carattere collettivo. In questo modo è ragionevole presumere che la donna rappresenti e occupi lo spazio pubblico in particolare in relazione ai ruoli sociali che ricopre. Inoltre, i principi di progettazione e pianificazione urbana mostrano un riflesso dell'ideologia maschile sullo spazio. John Rennie Short (1996) conia il termine "città fatta dall'uomo" come indicativo della costruzione sociale dello spazio urbano e

della dominazione maschile nella pianificazione e nel design che rafforza i pregiudizi di genere. Gli uomini fungono da produttori e controllori dello spazio, mentre le donne esercitano il ruolo di riproduttori di tali strutture che attraverso il loro utilizzo replicano la visione mascolinizzata dello spazio. Le strade, i parchi e in generale tutti i luoghi pubblici sembrano rappresentare la visione maschile dell'attività commerciale, sportiva o ricreativa, allontanando le donne da questi luoghi e facendole optare per luoghi chiusi come centri commerciali per fare acquisti, palestre per praticare sport o giardini nelle loro case per entrare in contatto con la natura. Anche le donne in età infantile non hanno le stesse opportunità di ricrearsi, come gli uomini, perché gli spazi adatti per questo, ad es i parchi, sono progettati per la prospettiva maschile: giocattoli realizzati con materiali rigidi pensati per esercizi che richiedono un maggiore sforzo (come strutture per skateboard "skateboarding" e campi da calcio) che non sono adatti alle ragazze. Il trasporto pubblico è un altro esempio della disparità di genere; sebbene i mezzi pubblici siano sempre stati concepiti in modo neutrale, in realtà mettono in risalto l'inequità. Tuttavia, la pianificazione si concentra principalmente sui bisogni finanziari degli uomini e sugli orari di lavoro. Le donne hanno bisogno di orari più flessibili e di collegamenti più economici con i servizi essenziali come l'assistenza medica e gli acquisti perché utilizzano spesso i trasporti pubblici. Un fattore significativo in questa dinamica è la mancanza di accesso alle auto familiari. Rispetto agli uomini, le donne hanno un carico di lavoro più elevato tale da impedire loro di dedicare più tempo ad altre attività sociali, culturali o ricreative. Questo le porta a rimanere più isolate dai vari contesti quotidiani. Anche la paura del crimine e le preoccupazioni per la sicurezza influenzano la loro mobilità e le decisioni di viaggio, rendendo loro difficile muoversi liberamente in città (Páramo e Burbano, 2007, p. 66-7).

2.4 La sicurezza nello spazio pubblico

La sicurezza si dimostra essere un altro fattore chiave da prendere in esame quando ci si relaziona alla geografia, in particolare nell'uso degli spazi pubblici in quanto sottolinea, nuovamente, una disuguaglianza di genere (Podestà, 2023, p. 16). Le statistiche dimostrano che negli spazi pubblici di tutto il mondo le donne subiscono violenza. All'interno della sfera urbana le geografe femministe hanno constatato come il diritto alla città risulta essere diverso, in base al genere, sia per quanto riguarda l'effettiva

partecipazione alle attività civile sia per ciò che attiene l'accesso ai servizi urbani (Baudry, 2020, p. 262).

Riferendoci al libro di Leslie Kern, l'autrice si sofferma anche sulla città della paura evincendo un grande paradosso in relazione al paesaggio urbano femminile, vale a dire che nonostante le statistiche indichino che gli uomini siano i primi ad essere le vittime in uno spazio pubblico e le donne nonostante dimostrano invece di avere maggiori possibilità di essere vittime di violenza in uno spazio privato denunciano comunque maggiori paure in un ambiente urbano. Questo fenomeno può sembrare paradossale a prima vista, ma può essere spiegato attraverso diversi meccanismi, come la "paura differenziata". A tal proposito Leslie Kern (2020) afferma che uomini e donne possono avere paure differenziate legate al tipo di violenza che temono di subire. Ad esempio, gli uomini potrebbero preoccuparsi di essere vittime di rapine o aggressioni fisiche nello spazio pubblico, mentre le donne possono avvertire una maggiore paura di essere vittime di molestie sessuali o stupri. Queste paure differenziate possono influenzare la percezione dello spazio urbano. Kern sottolinea che le donne potrebbero essere meno propense a segnalare alle autorità episodi di molestie sessuali o violenze subite nello spazio pubblico a causa della mancanza di fiducia nel sistema di giustizia o della convinzione di non essere credute. Questo può contribuire alla percezione di insicurezza tra le donne (Kern, 2020, pp. 118-135).

La psicologia umana è fortemente influenzata dalla struttura dello spazio urbano. Ad esempio, la proprietà dello spazio (pubblico, semipubblico, privato), le strutture architettoniche, la vegetazione urbana, l'illuminazione stradale e altri fattori hanno un impatto sul benessere psicologico e sul comportamento umano. Di conseguenza, la struttura dello spazio urbano funge da specchio che riflette le convinzioni, le norme e la psicologia degli utenti e incide sullo stato emotivo delle persone. Infatti, alcuni luoghi appaiono proprio da "*fear generator places*". Ciò comporta che, la reputazione del luogo è un elemento aggiuntivo ed aggravante. Molti luoghi sono considerati tali solamente perché ritenuti pericolosi e degradati (quartieri a basso reddito e migratori) a causa del notevole divario tra ricchi e poveri. Questo aumenta la criminalità trasformando questi luoghi in "*landscape of fear*". Tre sono gli elementi principali in un ambiente urbano che condizionano la percezione della paura e il senso di sicurezza:

1. Fattori demografici, quali il sesso, l'età e lo status socioeconomico.

2. Esperienze di vittimizzazione;
3. Condizioni urbane e di quartiere.

La percezione della paura determina la configurazione delle aree private e pubbliche. Il crescente timore del crimine, del vandalismo, dell'aggressione e dell'instabilità socioeconomica ha apportato modifiche a molti aspetti della nostra vita quotidiana. Un fattore che contribuisce all'esclusione spaziale e residenziale all'interno della città è l'esistenza di disordini sociali causati dalla vasta gamma di disuguaglianze di reddito tra le diverse classi di appartenenza. La privatizzazione di alcune aree del territorio ha determinato una riduzione dello spazio pubblico disponibile e ciò viene percepito dalla gente come un miglioramento dei livelli di sicurezza (Bakratsa, 2011, p. 9-13).

L'affollamento nei diversi sistemi di trasporto induce l'uomo al furto e a commettere azioni talvolta violente e inappropriate ai danni delle donne che subiscono passivamente. Le donne spesso non si sentono sicure quando viaggiano in taxi da sole. Il trasporto pubblico, le strade e i parchi sono risultati tra i luoghi in città in cui le donne avvertono maggiormente una sensazione di insicurezza associata alla paura. Questi luoghi poco raccomandati sono stati identificati come tali a causa dei media che hanno contribuito a ritenerli pericolosi. Le donne sono dei soggetti esposti a dei rischi notevoli quando si trovano negli spazi pubblici poiché possono subire dagli uomini non solo delle aggressioni fisiche o verbali ma anche delle molestie sessuali (Páramo e Burbano, 2007, p. 66-7).

3. Capitolo 3: L'integrazione di Genere nel Regno Unito

Negli ultimi venticinque anni la Geografia Femminista del Regno Unito è stata vissuta come un'esperienza molto stimolante che ha portato una serie di cambiamenti. Questa spinta al rinnovamento è stata alimentata da studi, i quali si sono concentrati sull'epistemologia di genere, sugli spazi e le reti socioeconomiche culturali, politiche e sulle disuguaglianze. Sono state affrontate anche le tematiche in materia di giustizia sociale sia nel paese che a livello internazionale. Ciò a sua volta ha influenzato la comprensione e le politiche sociali dei governi locali e nazionali.

Quando si considerano le mutazioni nella geografia femminista del Regno Unito negli ultimi decenni, si deve tenere conto del ruolo fondamentale che ha assunto Il Gruppo di Ricerca sulle Geografie di Genere e Femministe (GFGRG), precedentemente conosciuto come Gruppo di Studio sulle Donne e la Geografia (WGSG). È uno dei 31 Gruppi di Ricerca e Lavoro attivi sotto il controllo della *Royal Geographical Society*. Dal suo inizio fino alla fine degli anni '70, il WGSG è diventato formalmente un gruppo di studio dell'IBG (*Institute of British Geographers*) nel 1982 e nel 2013 ha cambiato nome in GFGRG. Il WGSG/GFGRG ha aiutato a sostenere e promuovere la geografia femminista nel Regno Unito creando programmi intellettuali, politiche di difesa in relazione al legame tra donne e geografia. Ha collaborato con altri gruppi di ricerca correlati che si sono concentrati sulla giustizia sociale e sulle disuguaglianze, come il Gruppo di Ricerca su Spazio, Sessualità e Queer (SSQRG) e il Gruppo di Lavoro su Razza, Cultura ed Eguaglianza (RACE). Queste organizzazioni hanno sostanzialmente obiettivi comuni e metodologie di analisi simili, per cui hanno stretto un forte rapporto di collaborazione improntato sullo scambio di idee e strategie. Questa intesa di intenti potenzia gli sforzi collettivi per promuovere la giustizia sociale e affrontare varie forme di disuguaglianza. Uno degli obiettivi principali è stato di promuovere lo studio e la considerazione del genere nella geografia, come dimostrato concretamente attraverso una serie di pubblicazioni: "*Gender and Geography*" (WGSG-IBG 1984), "*Feminist Geographies: explorations in diversity and difference*" (WGSG 1997), "*Geography and Gender Revisited*". Il dinamismo della ricerca femminista in geografia è stato rappresentato dalle nuove ed emergenti sessioni del gruppo durante la conferenza annuale in cui i giovani studiosi venivano invitati ad esporre il loro lavoro. Gli argomenti che vengono trattati spaziano dalla violenza domestica, alla migrazione, al lavoro sessuale e all'assistenza o le

sub-discipline coinvolte, come la geografia urbana, la geografia rurale, la geografia culturale o le geografie della giustizia. Queste sessioni sono state accolte positivamente da molti partecipanti in quanto offrono spunti e riflessioni costruttive sia per la ricerca che per gli studiosi, nonché un'opportunità di crescita. Il GFGRG ha perseguito un altro obiettivo, ovvero supportare le donne nella geografia attraverso la realizzazione di spazi fisici e virtuali. Ad esempio, fine settimana di lettura, "café" di orientamento, workshop di sviluppo professionale e una mailing list per discussioni. Tra le attività più formali, vi è la partecipazione a consultazioni e attività di lobbying per l'uguaglianza all'interno della disciplina (ad esempio il lobbying per l'uguaglianza di genere nel sistema di valutazione della ricerca accademica del governo del Regno Unito, il *Research Excellence Framework* (REF)⁹). Il gruppo e coloro che vi partecipano hanno anche contribuito, al progetto di mappatura delle donne all'interno della professione della geografia universitaria nel Regno Unito evidenziando le particolari sfide che sono chiamate ad affrontare e rendendole visibili all'interno della disciplina. Prima dell'attuale schema di uguaglianza di genere "*Athena SWAN*"¹⁰ che ha promosso tali considerazioni nelle università del Regno Unito, due indagini condotte nel 1978 e nel 1988 hanno esaminato il numero di donne in geografia. In particolare, è emerso che i loro livelli di rappresentanza in ruoli di vertice sono particolarmente bassi. Questo lavoro è stato ampliato da un progetto di ricerca intrapreso da un gruppo di lavoro del GFGRG nel 2010 che ha combinato statistiche sull'occupazione con un'indagine online che riguardava l'esperienza di carriera di genere sia delle donne che degli uomini nella geografia del Regno Unito. Lo studio ha evidenziato un incremento del numero di donne impiegate che occupano posizioni di vertice, ma anche la precarietà sperimentata dagli accademici ad inizio carriera (Evans e Maddrell, 2019, pp. 2-6).

3.1 La fondazione del gruppo di studio sulle donne e la geografia

Gli archivi dell'*Institute of British Geographers* (IBG) forniscono una parte della storia e del contesto attorno al quale sono nati i gruppi di studio specializzati nella geografia del

⁹ Garantire la continuazione di una base di ricerca di livello mondiale, dinamica e reattiva attraverso l'intero spettro accademico all'interno dell'istruzione superiore del Regno Unito (<https://www.ref.ac.uk/about-the-ref/what-is-the-ref/>).

¹⁰ L'Athena Swan Charter è un quadro che viene utilizzato in tutto il mondo per sostenere e trasformare l'uguaglianza di genere nell'ambito dell'istruzione superiore (HE) e della ricerca (<https://www.advance-he.ac.uk/equality-charters/athena-swan-charter>).

Regno Unito (ora noti come gruppi di lavoro e di ricerca). In particolare, il gruppo *Women and Geography Study Group* (WGSJ) aveva una vasta gamma di interessi, tra cui questioni di genere, famiglia, lavoro, femminismo, studi sullo sviluppo, studi urbani, metodologia, teoria e insegnamento geografico. All'inizio degli anni '80 il gruppo ha cercato di ottenere l'ufficialità presso l'IBG con l'obiettivo di promuovere la ricerca geografica da una prospettiva femminista e facilitare lo scambio di informazioni e idee in questo ambito. Il WGSJ ha presentato una domanda formale per conseguire lo status di Gruppo di Studio dopo un periodo di attività di preparazione e discussioni. Il Consiglio dell'IBG ha inizialmente respinto la richiesta sostenendo che il gruppo non aveva lavorato abbastanza a lungo per meritare tale nomina. Il WGSJ ha dovuto attendere fino al 1982, dopo l'*IBG Conference*, prima di ricevere l'approvazione. In quegli anni, comunque, ha intrattenuto conferenze, divulgato pubblicazioni, redatto un registro di ricerca e preso parte a dibattiti femministi in ambito geografico. Alla fine, il WGSJ è stato riconosciuto come Gruppo di Studio ufficiale presso l'IBG (Wyse, 2012, pp. 4-5).

3.2 La situazione di genere nel Regno Unito

La maggior parte dei britannici non ritiene che la disuguaglianza di genere sia tra le forme principali di diversità più gravi nel Regno Unito. Infatti, solo il 23% dei britannici si è espresso in tal modo come dimostra un sondaggio condotto nel 2021. È una percentuale decisamente inferiore rispetto alla media del 33% degli europei che ritiene che il fenomeno costituisca una seria preoccupazione per il proprio paese di appartenenza. Sebbene la Gran Bretagna sia classificata solo al 23° posto nel *Gender Gap Index del World Economic Forum*¹¹ non significa che non abbiano compiuto progressi. Tant'è vero che il divario retributivo di genere¹² si è ridotto e ci sono più donne che occupano posizioni lavorative maggiormente retribuite. Inoltre, le ragazze a scuola non solo raggiungono risultati migliori rispetto ai ragazzi, ma mostrano anche una maggiore propensione ad iscriversi alle scuole d'istruzione superiore. Nonostante tutto, alcune donne e ragazze, in particolare quelle provenienti da situazioni disagiate, stanno

¹¹ Il Gender Gap Index del World Economic Forum misura in 146 Paesi il divario di genere in termini di partecipazione economica e politica, salute e livello di istruzione (<https://www.assolombarda.it/centro-studi/global-gender-gap-2022-italia-ancora-63esima#:~:text=Rapporto%20annuale%20WEF.,salute%20e%20livello%20di%20istruzione>).

¹² Il divario, o differenziale, retributivo di genere è la differenza tra i compensi orari lordi di uomini e donne (<https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/society/20200109STO69925/divario-retributivo-di-genere-le-donne-guadagnano-meno-degli-uomini-nell-ue>).

affrontando una situazione ancor più difficile, aggravata per lo più dalla pandemia di COVID-19. Di seguito si elencano i punti salienti che definiscono il quadro della situazione nel Regno Unito.

- Le donne hanno meno probabilità di essere impiegate a tempo pieno, con un tasso del 45% rispetto al 61% degli uomini
- Il 41% delle donne si prende cura dei figli, nipoti, anziani o persone con disabilità rispetto al 25% degli uomini
- Meno di 1/3 dei parlamentari sono donne
- L'85% delle donne cucina e/o si occupano ogni giorno delle faccende domestiche, rispetto al 49% degli uomini.
- Solo il 35% dei membri dei consigli di amministrazione delle maggiori società quotate in borsa sono donne.
- Solo il 35% dei consulenti in Inghilterra sono donne.

Il raggiungimento dell'uguaglianza di genere, in particolare per coloro che affrontano le disparità intersezionali, non è solo ispirato ai principi di giustizia. Certamente una maggiore attenzione alla riduzione delle diversità si tradurrebbe in una serie di benefici che avrebbero dei riflessi positivi in diversi ambiti, tra i quali: un'economia più forte con l'aumento della partecipazione delle donne al lavoro, la diminuzione del divario retributivo, livelli più elevati di pace e stabilità, miglioramento del benessere, in particolare per quelle donne abituate a ricevere cure mediche peggiori degli uomini, aziende più produttive e innovative e meno povertà in generale. L'emancipazione delle donne produce anche un effetto moltiplicatore a vantaggio delle generazioni future, poiché essendo loro stesse ad assumere ruoli di maggiore responsabilità in ambito sanitario le conseguenze derivanti avrebbero un impatto positivo sulla salute e benessere dei bambini e persone anziane. Tra le varie ragioni per le quali non si è ancora raggiunto l'uguaglianza di genere nel Regno Unito ci sono le norme sociali, i pregiudizi e gli stereotipi (Phipps, 2021).

3.2.1 Politiche di inclusività nel Regno Unito

Nel Regno Unito, come in molti altri paesi, sono state adottate diverse politiche sociali e iniziative per promuovere l'inclusività di genere nello spazio urbano. La prospettiva di genere nella pianificazione è stata discussa per molti anni, ad esempio, attraverso il lavoro

svolto dal *Women's Design Service*¹³ a partire dai primi anni '80. Nel 2007 nel Regno Unito è stata introdotta una nuova legge, la cosiddetta *Gender Equality Duty*. Richiedeva alle autorità pubbliche, coinvolte nella pianificazione e nella rigenerazione¹⁴, di incorporare una prospettiva di stampo femminista nel loro lavoro (Dymén e Ceccato, 2012, p. 321). Nel 2007 in Inghilterra, Scozia e Galles il requisito di parità di genere è un obbligo legale che è stato imposto alle autorità pubbliche. Tale provvedimento introduce l'obbligatorietà di adottare delle misure specifiche per eliminare la discriminazione e rimodulare il trattamento basato sul genere di un individuo. Questo, al fine di promuovere la parità tra uomini e donne in ambito lavorativo. La Commissione per l'uguaglianza e i diritti umani è l'organismo responsabile dell'applicazione di questo obbligo ed offre orientamenti e un codice di condotta per sostenerlo. Questo sistema dovrebbe includere un'analisi periodica della situazione in termini di parità di genere ed essere soggetto a revisione annuale. Le autorità dovrebbero anche cercare di identificare le cause dello scarto retributivo basato sul genere e adottare misure per eliminarlo. Infatti, l'uguaglianza di genere rappresenta uno dei tre obblighi imposti alle autorità pubbliche in Gran Bretagna, assieme a quelli relativi alla disabilità e alla razza (Oxford Reference). Tuttavia, la legge ha avuto un impatto minimale nel considerare il genere nelle fasi di pianificazione e rigenerazione. Recentemente è entrata in vigore una nuova legge, il *Gender Equality Act 2010*, con il fine di aggiornare, semplificare e rafforzare la legislazione in vigore precedentemente (*Government Equality Office 2010*) (Dymén e Ceccato, 2012, p. 321).

3.2.2 La pianificazione urbana dopo il 2007 nel Regno Unito

I *planners* e gli operatori coinvolti nei programmi di rigenerazione urbana e nella pianificazione territoriale hanno dovuto esaminare chi beneficia dei loro progetti, se uomini e/o donne, e intraprendere, dove necessario, azioni correttive mirate. Si sostiene che l'integrazione della dimensione di genere nell'elaborazione delle politiche territoriali si tradurrebbe in un ambiente edificato più sostenibile, equo e accessibile per tutti. La politica del Regno Unito mira a promuovere la creazione di comunità sostenibili e diverse

¹³ Il Women's Design Service è stato costituito per la prima volta nel 1987 da un gruppo di donne architetti, designer e pianificatori che erano determinati ad aiutare i gruppi di donne ad accedere alle competenze di cui avevano bisogno per trovare, adattare e migliorare gli edifici (<https://www.wds.org.uk/history.html>).

¹⁴ Si riferisce ai progetti di recupero e miglioramento delle strutture edilizie su scala urbana, mirati a migliorare la qualità e la sicurezza dell'ambiente abitativo sia dal punto di vista sociale che ambientale, concentrandosi soprattutto sulle aree periferiche caratterizzate da gravi problemi di degrado (Enciclopedia Treccani, 2013).

tramite la rigenerazione, il sistema di pianificazione e il nuovo quadro legislativo che richiede l'inclusione del genere. La ricerca, attraverso le interviste, si è rivolta ai funzionari delle amministrazioni locali e professionisti della pianificazione per esaminare gli effetti della legge 2007 e comprenderne non solo le difficoltà ma anche conoscere le iniziative che si sono rese necessarie per incorporare il genere nella pianificazione. Inoltre, è stato deciso di fissare un confronto con organizzazioni che si occupano di genere, pianificazione e di nuove leggi, come quelle che partecipano al programma di formazione "*Regender*" di *Oxfam*¹⁵ e del *Women's Design Service*. Si afferma che l'inclusione di genere, nella pianificazione urbana, produce sicuramente degli effetti positivi come ha dimostrato Oxfam svolgendo un ruolo chiave. Se tenesse conto delle diverse necessità di donne e uomini, si potrebbe ipotizzare di ridefinire i vari percorsi di trasporto pubblico che meglio rispondono ai bisogni, e non solo, pensare di rendere gli spazi pubblici più sicuri e fruibili nell'intento di ottenere un ambiente diversificato e appetibile. In tal modo aumenterebbero le opportunità di lavoro per le donne che verrebbero maggiormente attratte e ciò concorrerebbe a rendere i programmi di inclusione sociale sempre più efficaci.

Sono state, inoltre, proposte delle nuove modalità di approccio con il fine di rendere la politica e l'attuazione della pianificazione più sensibile al genere. Ad esempio:

- Le consultazioni relative a piani, a politiche e ai progetti di riqualificazione devono coinvolgere attivamente sia uomini e donne; a quest'ultime dare maggiori possibilità di partecipazione nei processi decisionali sia come funzionarie sia come membri del pubblico.
- Occorre raccogliere dati circa le attività svolte dalle donne e uomini in tutti gli ambiti. È fondamentale assegnare la collocazione dei posti di lavoro in rapporto alla propria abitazione tale da consentire alle donne, spesso impegnate all'espletamento di funzioni extra lavorative, di avere maggiori occasioni occupazionali.
- È opportuno, anche, dedicare maggior attenzione allo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico completamente integrato con servizi aggiuntivi in un'ottica di soddisfare appieno i bisogni.

¹⁵ Oxfam è un movimento di milioni di persone che lotta contro le disuguaglianze per porre fine all'ingiustizia e alla povertà (<https://www.oxfamitalia.org/chi-siamo/>).

Anche in passato erano state messe in atto delle nuove politiche di pianificazione, nello specifico:

1. La *Greater London Authority*¹⁶ (GLA) si è dimostrata molto attiva nel considerare le questioni legate all'uguaglianza, inclusa la parità di genere, nel processo decisionale. Il *Gender Equality Scheme* della GLA si occupa esplicitamente di rigenerazione e pianificazione urbana. Si riconosce la necessità di interessare le donne nella consultazione, affermando il bisogno di garantire il loro coinvolgimento per la buona riuscita della rigenerazione di Londra. Per ciò che attiene la politica di rigenerazione, il GLA afferma che le donne reclamano il bisogno di accedere a opportunità di lavoro e di ricevere la formazione necessaria nei luoghi poco distanti dalle loro abitazioni. Lamentano anche, la necessità di essere messe nelle condizioni di usufruire dei servizi locali per l'infanzia a prezzi accessibili rendendo il trasporto pubblico più conveniente, in un ambiente urbano ben progettato per la sicurezza personale.
 - In un South Yorkshire i funzionari di un'autorità locale si sono dedicati ad una revisione sulla sicurezza della comunità in un'area del *Neighbourhood Development Frameworks* (NDF). L'NDF ha proposto, per il prossimo decennio, un piano strategico per gli investimenti, la pianificazione e lo sviluppo in alcune aree della città. Da allora, il punto di vista delle donne è stato scritto nel brief di pianificazione. L'autorità locale ora richiede a tutti i progettisti e consulenti di inserire nuove proposte da includere nella consultazione coinvolgendo le donne (Burgess, 2008, pp. 112-7).

3.3 Caso di studio: i Trasporti Pubblici a Londra

Le preoccupazioni avvertite dalle donne, in tema di sicurezza, nei sistemi di trasporto pubblico sono comunemente riportate dai media. In uno studio condotto, sono stati sviluppati modelli statistici per testare le differenze di genere nella percezione della sicurezza e del livello di soddisfazione quando le donne si trovano nelle aree metropolitane urbane e negli autobus. Il dataset utilizzato comprendeva dati su larga scala relativi alla soddisfazione dei clienti in 28 città del mondo, tra cui Londra, nel periodo

¹⁶ La Greater London Authority è l'ente pubblico che amministra Londra ed è composta dal sindaco di Londra e i 25 membri dell'Assemblea di Londra (https://en.wikipedia.org/wiki/Greater_London_Authority).

compreso tra il 2009 e il 2018. I risultati emersi da questo studio indicano un significativo divario di genere nella percezione dei pericoli: le donne hanno il 10% in più di probabilità, rispetto agli uomini, di sentirsi insicure nelle metropolitane e il 6% in più sugli autobus. Invece, relativamente al grado di soddisfazione complessiva nelle aree metropolitane e negli autobus, le donne rispetto agli uomini, si sono espresse con valori percentuali leggermente superiori rispettivamente del 3% e 2,5%. Il divario di genere nella percezione della sicurezza si manifesta in modo eterogeneo in base a diverse caratteristiche sociodemografiche. I dati mostrano che il 45% delle donne si sentono più sicure nei treni e nelle stazioni della metropolitana, mentre quando sono negli autobus la percentuale sale al 55%. Ciò indica che la percezione del pericolo tra uomini e donne è influenzata da una serie di sensazioni individuali, piuttosto che da una paura intrinseca legata prevalentemente alla tipologia di trasporto. Ulteriori modelli di studio hanno analizzato le metropolitane sotto il profilo della sicurezza rapportata alle caratteristiche costruttive. È stato constatato che un aumento degli atti di violenza, la presenza di carrozze di dimensioni più grandi e meno affollate tendono a far diminuire la sensazione di sicurezza per le donne (Ouali, Graham, Barron e Trompet, 2019, p. 737).

Il *Transport for London* (TfL), in collaborazione con il *Rail Delivery Group* (RDG), la *British Transport Police* (BTP), il *Metropolitan Police Service* (MPS) e i gruppi di sicurezza delle donne hanno lanciato, nell'ottobre 2021, la campagna per contrastare le molestie sessuali nelle aree di trasporto (<https://rb.gy/cr83gu>). Gli episodi di violenza consumati nei luoghi pubblici dove generalmente le vittime sono donne e ragazze vanno condannati con delle pene esemplari. Londra sta contrastando la normalizzazione e l'accettazione di questi comportamenti, come afferma *Transport for London*, prevedendo un piano di tolleranza zero a fronte di qualsiasi forma di molestia sessuale messa in atto nella rete dei trasporti. Le molestie, generalmente, tendono a essere sottostimate e una ragione di ciò è l'errata concettualizzazione del termine ma anche per la reticenza delle vittime. *Transport for London* affronta questo problema individuando i comportamenti tipici riconducibili a vere e proprie molestie sessuali. Di seguito un elenco delle principali forme riconosciute di molestie (Ertel, 2021):

- Cat Calling: making unsolicited remarks of a sexual nature about someone;
- Exposing: revealing intimate body parts;
- Cyber-flashing: sending or showing sexual content without consent;

- Pressing: rubbing against someone on purpose;
- Touching: touching someone inappropriately;
- Staring: intrusive staring of a sexual nature;
- Up skirting: taking photos under someone's clothing (<https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2021/october/new-campaign-launches-to-stamp-out-sexual-harassment-on-public-transport>).

Questi dettami non solo offrono alle vittime una possibilità di ottenere giustizia per i reati subiti, ma dà anche al pubblico l'opportunità di intervenire e garantire che le donne e le ragazze si sentano sicure durante i loro spostamenti.

Attraverso il progetto *Guardian* si sta portando avanti una nuova propaganda che attraverso azioni specifiche mira a contrastare questo drammatico fenomeno da estirpare. Nonostante Londra sia già supportata da una campagna pluripremiata intitolata "*Report it to Stop it*", quella recente in essere sta intensificando i propri sforzi affinché donne, ragazze e le persone di generi diversi possano sentirsi meno insicuri durante i loro tragitti. Questa campagna di sensibilizzazione invita le donne a munirsi di telecamere nascoste in grado di documentare eventuali episodi di aggressione subita. Inoltre, si prevede di potenziare l'organico, addetto alla sorveglianza nelle aree dei trasporti pubblici, con oltre 2500 risorse operative includendo la presenza di agenti di polizia. Questo darà sicuramente un contributo prezioso durante le indagini per meglio individuare i colpevoli di atti di violenza o molestie fisiche (Ertel, 2021).

Conclusioni

Questo elaborato è improntato allo studio della geografia di genere e del femminismo; in particolare si focalizza sulle dinamiche che hanno determinato lo sviluppo di questo movimento nel Regno Unito offrendo un'ampia panoramica di spunti e riflessioni.

Il concetto di “genere” riveste particolare importanza nelle analisi geografiche così come il femminismo, la geografia di genere che hanno indubbiamente contribuito a cambiare le percezioni tradizionali degli spazi, delle relazioni di potere e delle disuguaglianze. La geografia femminista, pertanto, si è imposta proponendo una diversa interpretazione allo studio degli spazi rivendicando disuguaglianze molto evidenti. In particolare, sono state applicate delle metodologie di analisi che si rifacevano a modelli sia qualitativi che quantitativi. Ciò ha permesso di migliorare la comprensione degli effetti derivanti dal patriarcato, dall'identità di genere e dall'intersezionalità nelle diverse dimensioni spaziali. Lo spazio urbano, purtroppo, è caratterizzato da disuguaglianze di genere; di qui la necessità di attuare delle politiche urbane più inclusive per annullare queste pesanti disparità. A tal proposito, quando facciamo riferimento allo spazio urbano osserviamo che la sua accessibilità diventa talvolta un limite oggettivo per le donne, data la sua complessità architettonica. È pertanto necessario, nella fase di pianificazione e progettazione dello spazio pubblico, considerare questi aspetti rilevanti in un'ottica di miglioramento continuo. D'altro canto, è doveroso in generale garantire una migliore qualità della vita delle persone, in quanto sancito come diritto umano. È fondamentale, altresì, assicurare pari opportunità di accesso agli spazi pubblici e ai servizi urbani. Gli studi dimostrano che le donne incontrano maggiori difficoltà all'accesso alle aree pubbliche. Tant'è vero che solitamente limitano i loro spostamenti, rispetto agli uomini, a causa di fattori non solo culturali ma anche legati alla preoccupazione di subire atti di violenze fisiche e molestie sessuali nelle aree pubbliche. Tutto ciò riduce la loro partecipazione alle attività urbane penalizzandole in termini di opportunità di crescita personale. Le cause principali di queste disuguaglianze di genere sono il risultato di una progettazione urbana basata su una visione prettamente maschile che tende a non favorire la fruibilità degli spazi pubblici alle donne. Tuttavia, negli ultimi 25 anni si osserva che la geografia femminista nel Regno Unito ha compiuto notevoli progressi, grazie all'attiva partecipazione del Gruppo di Ricerca sulle Geografie di Genere e Femministe (GFGRG), che ha svolto un ruolo fondamentale nella promozione della ricerca riuscendo a esercitare

una notevole influenza nell'attuazione di politiche migliorative. In conclusione, questo elaborato, non solo ci invita ad una maggiore presa di coscienza verso una percezione più profonda delle disuguaglianze di genere, ma vuole anche proporci dei modelli comportamentali da adottare negli ambiti della vita pubblica per permettere alle donne di uscire da questa situazione di inferiorità ed essere meno penalizzate.

Summary

This paper outlines the current scenario related to the topic of gender geography and consists of three chapters.

Chapter 1 focuses attention on feminism and gender geography by exploring the connection between gender, space, and urban inequality. Feminism is a movement that has struggled against inequality between men and women, going through several "waves." The first wave fought for the right to vote in the United States and the United Kingdom, thanks to the work "*A Vindication of the Rights of Women: with Strictures on Political and Moral Subject*" by Mary Wollstonecraft. The second, on the other hand, dating back to the 1960s and 1970s, focused on economic and social inequalities, such as employment discrimination and wage inequality. In the following years, the feminist movement continued to evolve until the "third wave," which focused on racial and social class inequalities. Finally, the current "fourth wave" of feminism has spread through the Internet and social media, advancing the dialogue on gender equality, thanks to this movement. In contrast, gender geography emerged in the 1970s and revolutionized this discipline by focusing on how gender influences our understanding of geographic space, while before the discipline was based on a neutral or masculine perspective. Gender is recognized not as a rigid category, but varies according to geographical, social, and temporal context. Gender identity is now seen as a complex issue, which therefore goes beyond the biological characteristics of masculinity and femininity, always in relation to space and time. It is, moreover, influenced by bodily performance and one's fluidity by emphasizing how gender is a social construct that is distinguished through people's actions and representations. Patriarchy refers to a social system that has not only contributed to generating gender inequalities but also influenced geographic space. The ways in which gender is connected to space and urban inequalities are analyzed, denouncing the need for inclusive urban planning that considers different needs, including access to public services and participation in urban activities. Gender inclusion can be defined as the active involvement of women, girls, and gender and sexual minorities in some decisions, ensuring that their participation is both quantitatively and qualitatively equal to that of men. This involves intersectional strategies which assume that gender inequality is a cross-issue that requires collaboration across different sectors, types, practices, and fields of expertise. Also, a vertical integration is necessary which is

connected to the experiences of local communities with government policies. Some feminist geographers have noted that the city is not always the same for everyone. In fact, Leslie Kern's book "*Feminist City: A Field Guide*" provides an example of how women face challenges in the use and perception of urban spaces. It is clear, using an intersectional approach, that when women claim urban space in a world made man, complications arise. So, intersectionality has been a key perspective on gender geography, and it was introduced by Kimberlé Crenshaw in her article. The intersectional approach recognizes that people experience different kinds of oppression based on race, class, gender, age, sexual orientation, and more. It examines how these social identities interact and shape people's experiences, creating unique ones. Therefore, the applied methodologies responses that are used, in feminist geography, focus on how research is conducted, why it is conducted, and where it is conducted. Feminist research often applies qualitative and quantitative methods of analysis, examining women's experiences and inequalities in space in a field that is traditionally dominated by a male perspective.

In Chapter 2, the text describes accessibility in urban space, with a focus on gender differences and how they affect people's lives in the city. Accessibility is defined as the ability to access urban public space and take advantage of the services and activities there. It is regarded as a basic human right. The *Charter of Public Space* of 2013 defines public space as the set of all publicly owned or publicly used places that are accessible and usable free of charge, including streets, parks, gardens, squares, playgrounds, recreational spaces, public libraries, museums, etc.

It also divides public space into four main categories:

1. Streets: These are found within cities, town centers, and neighborhoods. They are owned and managed by the government, and accessible to everyone free of charge.
2. Public open spaces: These include parks, gardens, playgrounds, public beaches, riverbanks, and waterfronts. They are often government-owned and improve the environmental appearance of neighborhoods.
3. Public facilities: Such as civic centers, municipal markets, public libraries, and public sports facilities.
4. Public commercial spaces: Areas that host markets and businesses that are accessible to the public.

Accessibility is related to several dimensions and can refer to access to specific locations, morphological features, and the resulting difficulties.

Two main factors influence accessibility; the structure of connecting infrastructures, such as roads and public transportation, and the spatial barriers or fractures that characterize the morphological fabric of the place. Accessibility can be analyzed from the point of view of origin (reaching a place) and destination (leaving a place), while also considering the activities carried out in places, which are crucial to a thorough analysis. New information and communication technologies have changed the way we approach all those activities involving social services and interactions that contribute to a complex network of social relations, such as physical, work, institutional, personal obligations, relational, leisure, and recreational activities.

The parameters that have been chosen to measure accessibility are based on three main elements:

1. Identification of a starting point, often the location of the home.
2. Consideration of all possible destinations in the urban environment.
3. Use of an "impedance" function to quantify the effect of physical separation between the starting location and urban opportunities.

Two types of accessibility measures can be distinguished, total and relative. The former refers to the degree of interconnectedness between a reference location and all other locations in the study area, while the latter concerns the degree of connectedness between a point and all points belonging to the same area, drawing on the general formula:

$$A = \sum W_j f(d_{ij})$$

which indicates how many opportunities are accessible within a given travel time or distance from the reference location,

where:

- A_i is the accessibility at location i
- W_j is the weight representing the attractiveness of location j
- d_{ij} is a measure of the physical separation between i and j (in terms of travel time or distance)
- $f(d_{ij})$ is the impedance function.

New urban dynamics lead to create new inequalities related to the way space is organized. This reflects the perception and the vision of societies. Space does not exist in an absolute

way but relatively, as a social product and reveals their values of them. So, the relationship between space and body is manifested in the architecture and urban planning of cities, which is not neutral towards women and their needs. Studies, through analysis methods, demonstrated women are not involved in urban space. Many women, because of spatial barriers, are penalized by limiting their opportunities to participate in the various events offered by the city. They fight for the fact they have less time and for all those proximity activities, such as working close to home, which involves shorter trips. This can be defined as “*space trapping*”. The gender difference in the use of space is evident, with women spending more time at home and less time outside than men. This situation reflects the complexity of the careful and curated daily organization and demonstrates once again that urban planning often denotes a masculine conception of space that ignores women's needs. John Rennie Short coined the term “city made by man”. This phenomenon can be attributed to various causes, including lower female mobility due to cultural restrictions or perceived insecurity. Women may also feel fearful in public places, manifesting a strong sense of discomfort and danger to their safety. As a result, these fears may translate into an overall perception of insecurity in urban space. The structure of urban space reflects society's value system and may reflect male dominance in urban planning, leading to a division between public space (traditionally assigned to men) and private space (associated with women because their role is associated with the house), representing gender segregation in space. Safety is another element related to geography because statistics demonstrate that women suffer violence in urban spaces. Indeed, feminist geographers confirm that the right to the city is different and depends on gender. They also indicate that men are the first victims in public spaces, while women in the private ones, although they are more scared in the urban space. According to this, the author Leslie Kern, in her book, *Feminist City: A Field Guide*, explains the presence of differentiated fear related to the kind of violence they could fear to suffer. For example, men fear being victims of robbery or physical assault, while women of sexual harassment. So, human psychology is strongly influenced by urban space as the fact women are afraid of some places only because they are considered degraded or dangerous (maybe due to a low streetlight), leading to the creation of new the concept of “*fear generator places*”.

Chapter 3 addresses gender inclusivity in the UK, with a focus on UK feminist geography and the politics of inclusivity. Over the past 25 years, the UK feminist geography community has played a key role in promoting change. This transformation has been driven by studies that have examined gender epistemology, sociocultural and political inequalities, influencing the understanding, policies, and practices of local and national governments. A major player in this journey has been the *Gender and Feminist Geographies Research Group (GFGRG)*, formerly known as the *Women and Geography Study Group*. This group contributed, along with the Royal Geographical Society, to promoting research and policy related to women and geography. It has actively collaborated with other research groups focusing on social justice and inequality, such as the *Space, Sexuality and Queer Research Group (SSQRG)* and the *Race, Culture and Equality Working Group (RACE)*, working together to address shared issues. A series of important publications, such as "*Gender and Geography*" and "*Feminist Geographies*," has helped solidify the role of gender in geography, providing a theoretical and methodological basis for gender studies in geography. Before the current gender equality initiative "Athena SWAN" in UK universities, surveys in 1978 and 1988 found low representation of women in geography leadership roles. However, a 2010 GFGRG research project showed an increase in women in leadership but also highlighted the precarity experienced by early-career academics. Despite some progress, significant gender inequalities still exist in the United Kingdom. One survey revealed that only 23 percent of Britons consider gender inequality to be a serious problem, even though the UK is ranked 23rd in the *World Economic Forum's Gender Gap Index*. Women continue to be underrepresented in leadership roles, and the pandemic of COVID-19 has further exacerbated the situation in general. However, the UK has adopted gender inclusiveness policies, for example, the *Gender Equality Duty*, introduced in 2007. It requires public authorities to incorporate a gender perspective in planning and regeneration. This duty aims to eliminate gender-based discrimination and promote equality between men and women. It is argued that integrating a gender dimension into the development of territorial policies would result in a more sustainable, equitable, and accessible built environment for all. The UK's policy aims to promote the creation of sustainable and diverse communities through regeneration, the planning system, and the new legislative framework that requires gender inclusion.

Moreover, new approaches have been proposed to make policy and planning implementation more gender sensitive. For instance:

- Consultations regarding plans, policies, and redevelopment projects should actively involve both men and women.
- It is necessary to collect data on the activities carried out by both women and men in all domains.
- It is also advisable to pay more attention to the development of a fully integrated public transportation system.

For example, *The Greater London Authority* (GLA), whose Gender Equality Scheme explicitly addresses regeneration and urban planning, has proven to be very active in considering equality issues, including gender parity, in the decision-making process. This is because it recognizes the need to involve women in consultations. Or, in South Yorkshire, officials from a local authority undertook a review of community safety in a *Neighbourhood Development Frameworks* (NDF) area. The NDF proposed a strategic plan for investments, planning, and development in certain areas of the city for the next decade. Since then, the women's perspective has been incorporated into the planning brief. In a recent study, statistical models were created to examine gender differences in safety perception and satisfaction levels for women in urban metropolitan areas and buses. Using a large-scale dataset encompassing customer satisfaction data from 28 cities worldwide, including London, spanning 2009 to 2018, the results revealed a notable gender gap in hazard perception. Women were found to be 10% more likely than men to feel insecure in metro areas and 6% more so on buses. In October 2021, Transport for London (TfL), in collaboration with the *Rail Delivery Group* (RDG), *British Transport Police* (BTP), *Metropolitan Police Service* (MPS), and women's safety groups, launched a campaign to combat sexual harassment in transportation areas. Furthermore, Transport for London addresses this issue by identifying behaviors such as catcalling, exposing, cyber-flashing, pressing, touching, staring, or up-skirting. The measures include the use of hidden cameras, specific training for security staff, and more active involvement of law enforcement, along with initiatives to educate the public on how to report and deal with such incidents. The case study concerns public transport in London, where women often report a perception of insecurity. Studies have confirmed a significant gender gap in terms of perceived safety on subways and buses.

Bibliografia

Bakratsa F., “The perception of fear conditioning urban space”, in *ERSA conference papers, European Regional Science Association*, 2011, pp. 1-27.

Baudry S. L., “Per una geografia femminista della città. Recensione di *Feminist City. Claiming Space in a Man-made World* di Leslie Kern. Ed. Verso (2020)”, in *Tracce urbane. Rivista italiana transdisciplinare di studi urbani*, 2021, n. 9: usi e pratiche intersezionali per altri immaginari urbani, pp. 262-270.

Burgess G., “Planning and the Gender Equality Duty – Why Does Gender Matter?”, in *People, Place and Policy Online*, 2008, pp. 112–21.

Cosker-Rowland R., “Recent work on gender identity and gender”, in *Analysis*, 2023, pp. 1-20.

Costanza-Chock S., “Design Justice: Towards an Intersectional Feminist Framework for Design Theory and Practice”, 2020, pp. 1-14.

Crenshaw K., “Mapping the margins: intersectionality, identity politics, and violence against women of color”, in *Stanford Law Review*, vol. 43, no. 6, 1991, pp. 1241–1299.

De Silva M., “Intersectionality”, in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2020, vol. 7, pp. 397-401.

Dymén C. e Ceccato V., “An International Perspective of the Gender Dimension in Planning for Urban Safety”, in *The Urban Fabric of Crime and Fear*, 2011, a cura di Vania Ceccato, Dordrecht: Springer Netherlands, 2012, pp. 311–39.

Ertel, G., “Safe commuting for all – how cities can tackle sexual harassment on public transport”, 2022.

Evans S. L., e Maddrell A., “Feminist Geography in the UK: The Dialectics of Women-Gender-Feminism-Intersectionality and Praxis”, in *Gender, Place & Culture* 26, 2019, fasc. 7–9:1304–13, pp. 1-10.

Gibson C. e Waitt G., in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2020, vol. 3, p. 99.

Gillian R. e Ogborn M., “Feminism and historical geography”, in *Journal of Historical Geography* 14, 1988, fasc. 4, pp. 405–9.

Gray D. W. e Wyly e. K, in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2020, vol. 5, p. 335.

Hall E., “Accessibility”, in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2020, vol. 1, pp. 1-8.

Istituto Nazionale di Urbanistica, Charter of Public Space, 2013.

Jackson P., “Identity”, in *iFeminist Glossary of Human Geography*, 1999.

Kern L., “Feminist City. Claiming Space in a Man-made World”, Ed. Verso, Toronto, 2020.

Kim H., “Gender Roles, Accessibility, and Gendered Spatiality”, in *Journal of the Korean Geographical Society*, 2007, Vol. 42, No. 5.

Kwan M., “Space-Time and Integral Measures of Individual Accessibility: A Comparative Analysis Using a Point-Based Framework”, in *Geographical Analysis* 30, 2010, fasc. 3, pp. 191–216.

Little J., “Gender and Geography: Developments in the United Kingdom 1980-2006”, in *Belgeo*, 2007, fasc. 3, pp. 335–48.

Memo F. e Borlini B., “Ripensare l’accessibilità urbana”, in *Cittalia*, 2009, pp. 1-54.

McKenzie S., “Editorial”, in *Antipode*, 16, 1984, pp. 3-9

Nash J. C., “Patriarchy”, in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2020, vol. 10, pp. 43-47.

Ouali L. A. B., Graham J. D., Barron A. e Trompet M., “Gender differences in the perception of safety in public transport”, in *Journal of the Royal Statistical Society Series A: Statistics in Society*, 2020, Vol. 183, Issue 3, pp. 737–769.

Oxford Reference, “Gender Equality Duty”, <https://shorturl.at/tEJZ5>

Páramo P. e Burbano Arroyo A. M., “Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano”, in *Universitas Psychologica* 10, 2010, fasc. 1, pp. 61–70.

Phipps C., “Why we should still be concerned about gender inequality in the UK”, *LSE*, 15 Novembre 2021.

Podestà L., “Gender Equality in Urban Planning: A Crucial Factor for Real Inclusive Development”, 2023, pp. 1-50.

Pollard J., “Feminism and Work”, in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2020, vol. 5, pp. 21-28.

Price L., “Historical Geographies of Gender”, in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2009, pp. 328–33.

Sassen S., “Built Gendering”, in *Harvard Design Magazine*, 2016.

Sasha C. C., “Design Justice: Towards an Intersectional Feminist Framework for Design Theory and Practice”, in *Design Research Society*, 2018.

Short J. R., “The urban order: An introduction to cities, culture, and power”, 1996.

Staeheli L. A., e Martin P. M., “Spaces for Feminism in Geography”, in *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 571, 2000, pp. 135–50.

Terraza H., Orlando M. B., Lakovits C., Lopes Janik V. e Kalashyan A., “Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design”, 2020, pp 1-209.

Thien D. e Gilliam S. E., “Feminist Methodologies”, in *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 2020, vol. 5, pp. 53-60.

Transport for London, “Cases of "Intrusive Staring" on Transport for London services”, 24 Febbraio 2023.

Transport for London, “New campaign launches to stamp out sexual harassment on public transport”, 27 Ottobre 2021.

Treccani, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, “Geografia di genere”, in *Enciclopedia Treccani*, 2012.

Treccani, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, “Rigenerazione”, in *Enciclopedia Treccani*, 2013.

United States of Geological Survey, What is a geographic information system (GIS)?, in *USGS*, 2017.

Wikipedia, l'enciclopedia libera, Intersectionality, in *Wikipedia, l'enciclopedia libera*, 2023.

Wikipedia, l'enciclopedia libera, Greater London Authority, in *Wikipedia, l'enciclopedia libera*, 2023.

Wikipedia, l'enciclopedia libera, Intersectionality, in *Wikipedia, l'enciclopedia libera*, 2023.

Wikipedia, l'enciclopedia libera, Mary Wollstonecraft, in *Wikipedia, l'enciclopedia libera*, 2023.

Wollstonecraft M. ed American Imprint Collection, “A Vindication of the Rights of Woman: With Strictures on Moral and Political Subjects”, 1792.

Wyse S., “The Founding of the Women and Geography Study Group”, in *Area* 45, fasc. 1, 2013, pp. 4–6.

Sitografia

<https://www.advance-he.ac.uk/equality-charters/athena-swan-charter>

<https://www.assolombarda.it/centro-studi/global-gender-gap-2022-italia-ancora>

<https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/society/20200109STO69925/divario>

<https://www.oxfamitalia.org/chi-siamo/>

<https://www.ref.ac.uk/about>

<https://www.wds.org.uk/history.html>