

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, GIURIDICHE  
E STUDI INTERNAZIONALI

Corso di laurea *Triennale* in Scienze Politiche, Relazioni  
Internazionali, Diritti Umani



DALLA CITTÀ PATRIARCALE ALLA CITTÀ FEMMINISTA.  
COSA SIGNIFICA ANALIZZARE LE POLITICHE URBANE  
DA UNA PROSPETTIVA DI GENERE

*Relatore:* Prof. LORENZA PERINI

*Laureando:* ARIANNA POLI  
matricola N. 1198316

A.A. 2022/23



*Alle lotte invisibili  
che cambiano il mondo*



## Indice

INTRODUZIONE.....	1
CAPITOLO I – La città patriarcale.....	5
1.1 Definizione e contestualizzazione.....	5
1.2 Analisi delle strutture di potere dominanti.....	6
1.3 L'analisi da un punto di vista di genere.....	8
CAPITOLO II – Verso una città femminista.....	11
2.1 Il <i>gender mainstreaming approach</i> .....	11
2.2 La progettazione urbana (in)sensibile al genere.....	13
CAPITOLO III – Il cambiamento è possibile?.....	19
3.1 Buone pratiche nella progettazione urbana <i>gender-oriented</i> .....	19
3.2 Il caso di Umeå.....	20
3.3 Il caso di Vienna.....	24
3.4 Il caso di Barcellona.....	26
CONCLUSIONE.....	30
Bibliografia e sitografia.....	32
Ringraziamenti.....	36



## INTRODUZIONE

All'interno della società odierna, a seguito di anni di una cultura prettamente e sistematicamente patriarcale oramai del tutto interiorizzata, possiamo valutare le differenze di genere come una realtà concreta che verte attorno a molteplici ambiti del quotidiano di ogni persona, intesa come individuo che vive la collettività e si relaziona con altri.

Queste disuguaglianze possono essere manifestate nelle situazioni più variegata: in ambito lavorativo, che si parli di *gender pay gap* o più in generale di opportunità economiche e livello di incarichi; in termini di diritto all'abitare e quindi anche di accesso alle risorse; nel mondo dell'istruzione e in svariati altri settori. Tutte queste dinamiche, infatti, hanno una matrice comune: la non-sensibilizzazione nei confronti delle persone di sesso femminile e nella sottovalutazione dei loro bisogni, dando per scontato che ogni regola possa essere creata e costruita sulla base dell'esperienza di un uomo.

Tra i vari settori in cui questa modalità di violenza di genere basata sulla vera e propria esclusione della stragrande maggioranza della popolazione, si può approfondire anche quello dell'urbanistica. Difatti, molto spesso le città che abitiamo sono state pianificate partendo da un modello ben preciso, che corrisponde alla descrizione generica di un uomo, adulto, bianco e lavoratore. Così facendo, chiunque non si identificasse in questo identikit si è ritrovato nell'alienante condizione di sentirsi escluso e inadatto.

Il primo passo verso un'idea di cambiamento è rappresentato quindi dalla consapevolezza che la cittadinanza è estremamente varia, di conseguenza per poter veramente soddisfare i bisogni di tutte e tutti è imprescindibile avere coscienza delle differenze delle necessità che caratterizzano i cittadini che le abitano, partendo proprio da una prospettiva di genere.

Affrontare lo studio dell'urbanistica da una prospettiva di genere è alla base dell'approccio femminista dell'analisi delle politiche urbane, che si pone come obiettivo destrutturare e riformulare il concetto di città così come lo abbiamo sempre conosciuto con lo scopo di creare spazi urbani inclusivi che possano realmente essere fonte di benessere e sicurezza sia per le donne che per gli uomini.

La questione di genere legata all'abitare le città è stata sollevata, analizzata e supportata da molti ed è sempre più dibattuta. Un esempio si può sicuramente ritrovare nel libro "The Death and Life of Great American Cities" di Jane Jacobs, una delle figure più rilevanti nel settore urbanistico dello scorso secolo. Nel testo, l'autrice evidenzia come le esigenze delle donne siano trascurate nel corso della progettazione urbana, e di

quanto invece sia necessaria la loro partecipazione (come quella di ogni cittadino) nei processi decisionali apportando esperienze della propria quotidianità al tavolo di lavoro.

Jacobs, tra gli altri aspetti, ha sottolineato come le città animate e frequentate siano fonte di sicurezza e stabilità per le donne, contribuendo a ricreare un ambiente inclusivo, mentre le potenziali situazioni di rischio o criminalità potevano al contrario presentarsi in spazi isolati o scollegati a causa di progettazioni e investimenti effettuati senza considerare i diversi bisogni e possibilità delle persone (in questo caso le donne) che vivono determinati spazi in determinate condizioni. Infatti, Jacobs sottolinea che lo sviluppo urbano non può essere risolto solamente a livello teorico e astratto, interpretando la città attraverso una metafora biologica.<sup>1</sup>

“The Death and Life of Great American Cities” è rimasta negli anni, e ancora oggi, un’importante opera di riferimento sulle disuguaglianze di genere in ambito urbano e prova a dare una risposta al problema. Infatti, individua come fondamentali per la nascita di un “quartiere sano” la presenza del maggior numero di funzioni di base (abitazioni, attività commerciali, imprese, servizi, ecc.), quartieri di piccole dimensioni, che ha come conseguenza il maggior numero di “angoli da svoltare”, edifici di diversa età e condizione e una buona densità di popolazione per favorire l’incontro delle persone.<sup>2</sup>

Inoltre, il tema non è stato affrontato solamente da letterati o intellettuali, bensì anche dalle istituzioni stesse: la Conferenza delle Nazioni Unite sull'Insediamento Umano (Habitat III), che ha avuto luogo nel 2016, ha posto l’accento sull’abbattimento delle barriere di genere nelle città, creando la “Nuova Agenda Urbana”, un documento che presenta linee guida per la pianificazione urbana inclusiva.

E ancora, si può parlare dell’approccio del *gender mainstreaming* (o "approccio di *mainstreaming* di genere”), ossia è una strategia utilizzata per promuovere l'uguaglianza di genere e l'equità tra uomini e donne in diversi ambiti della società. Anche questo tema è stato sviluppato nell'ambito delle Nazioni Unite ed è stato diffuso negli ultimi anni come strumento essenziale per integrare la prospettiva di genere nelle politiche pubbliche urbane.

Sulla base di queste premesse, la seguente tesi vuole cercare di comprendere qual è il punto di partenza e dunque la nascita del problema, mostrando come le città patriarcali siano il principale modello urbanistico preso in considerazione nella progettazione degli spazi urbani e come questo possa essere limitante, controproducente e spesso anche pericoloso per le donne e per la loro vita, sia nella sfera privata che in quella pubblica in relazione al resto della cittadinanza.

Il processo di cambiamento e trasformazione da città patriarcale a città femminista è lungo ed estremamente delicato, in quanto vede necessarie mutazioni non solo di

---

<sup>1</sup> Perrone, C. (2016) *Vita e morte delle strade di città (Rileggendo Jane Jacobs)*. Università degli studi di Firenze

<sup>2</sup> Barzi, M. Genere e città. Vienna accorcia le distanze. Ingenero. 10-09-2015. Ultima visita 29-10-2023

processi decisionali e legislativi in ambito politico, bensì tocca aspetti di matrice socioculturale radicati nella storia della società civile.

Esistono però in Europa esempi all'avanguardia di città ed amministrazioni locali o nazionali che hanno intrapreso questo percorso virtuoso e che danno dimostrazione dei benefici tratti dal cambiamento di prospettiva.

Nel corso dell'elaborazione della tesi, avremo modo di analizzare alcuni di questi modelli, partendo dalla Svezia, per poi scendere in Austria e infine in Spagna, a dimostrazione che un'alternativa alla cultura patriarcale insediatasi anche in ambito urbanistico esiste e può essere attuata per il benessere della collettività.



## CAPITOLO I

### La città patriarcale

“La rappresentazione del mondo come tale è opera dell’uomo; egli lo descrive dal suo punto di vista, che confonde con la verità assoluta.”<sup>3</sup>

#### 1.1 Definizione e contestualizzazione

Prima di affrontare qualsiasi conseguenza e derivazione del problema che nasce dall’esclusività delle cosiddette “città patriarcali”, è necessario fare un passo indietro e cercare di definire di cosa si tratta e spiegare come si è arrivati a questa sorta di monopolio urbanistico maschile.

Quando parliamo di questa tipologia di spazi urbani facciamo riferimento ad un concetto ampio e complesso che trova le sue radici società tradizionalmente patriarcali, sin dalla nascita delle prime città, poiché la detenzione del potere - e quindi le autorità - erano dipendenti dal genere, con una propensione evidente al sesso maschile. Di conseguenza, questa dinamica di accesso le risorse e potere è stata declinata in maniera del tutto naturale nella costruzione e progettazione dei centri urbani, promuovendo un modello a misura d’uomo a ovvio svantaggio e danno delle donne e delle loro necessità.

Facendo riferimento a questo tipo di paradigma, si allude inoltre ad un ambiente in cui il riferimento al genere è totalmente centrale nel divario sociale e nelle suddivisioni dei ruoli all’interno della società stessa, e quindi anche nell’accesso all’istruzione, nella partecipazione alla sfera pubblica della cittadinanza, nel mondo del lavoro e nelle posizioni di leadership.

La città patriarcale ha caratteristiche ben precise, riscontrabili nella maggior parte degli spazi che abitiamo e viviamo ogni giorno. Si pensi ad esempio alla percezione degli spazi urbani, dove barriere architettoniche come la mancanza di marciapiedi o rampe possono essere estremamente rilevanti per una donna, limitando la loro mobilità e l’accesso a determinati servizi. O ancora, ad una inadeguata, scarsa o addirittura mancante illuminazione degli spazi pubblici, mettendo a rischio le condizioni delle donne che li attraversano durante orari serali notturni o a causa di una possibilità più elevata di aggressioni o violenze, ancora una volta limitando il loro diritto di potersi muovere liberamente e in sicurezza nelle proprie città, rendendole vulnerabili e conseguentemente aumentando il rischio del loro isolamento.

Non solo: questo tipo di città si contraddistinguono anche per strutture di potere dominanti, che vedremo nel prossimo paragrafo, che contribuiscono a rendere ancora più complicata la vita delle donne e favoriscono le figure maschili e il loro controllo delle decisioni e accesso alle risorse.

---

<sup>3</sup> De Beauvoir, S. (2016). *Il Secondo Sesso*. Il Saggiatore.

Il concetto di città patriarcale si può dunque sintetizzare ad uno spazio urbano pensato, progettato ed ideato da e per gli uomini, il quale ricrea modelli univoci e standard che tengono conto di una fetta di popolazione, tralasciando tutti quegli individui che non si rivedono in quella stessa definizione di spazio pubblico ed escludendoli dalla corretta fruizione dei luoghi e dei servizi.

## **1.2 Analisi delle strutture di potere dominanti**

Come accennato nel paragrafo precedente, una delle caratteristiche principali della città patriarcale sono le particolari strutture di potere dominanti che la contraddistinguono.

In questo modello di città, infatti, gli uomini godono di una condizione di priorità con rispetto alle donne in vari ambiti che ricoprono la maggior parte delle dinamiche sociali. Le politiche urbane sono state modellate tradizionalmente sulla base del bisogno e dell'abitudine maschile, declinandosi in ambiti quali la sicurezza, come spazi pubblici poco sicuri, il sistema di trasporti urbani, che non tiene conto spesso delle urgenze delle donne, o il mercato del lavoro.

L'analisi delle strutture di potere in questi determinati spazi urbani può essere effettuata in diversi settori cruciali per la presenza di discriminazioni di genere. Partiamo ad esempio dalla leadership politica: nella città degli uomini, e per gli uomini, le posizioni più elitarie e significative della sfera decisionale e di autorità economica sono occupate da individui di sesso maschile. Conseguentemente, sono gli uomini a ritrovarsi in prima persona nei principali incarichi pubblici - come sindaci, amministratori e dirigenti. E chi, se non loro, hanno potere in merito alla progettazione delle città, le sue politiche e l'attribuzione delle risorse pubbliche? Così facendo, le donne si trovano in una condizione non non-rappresentazione a causa di barriere socioculturali sistemiche che limitano il loro accesso ai ruoli di rappresentanza politica ed economica.

Un altro aspetto importante da analizzare sono le posizioni lavorative occupate e controllate dagli uomini, da cui deriva con ovvietà la disparità salariale tra uomini e donne, il cosiddetto *gender pay gap*. Si pensi ad esempio a tutti quei lavori prettamente legati all'urbanistica e alla costruzione degli spazi urbani - gli impieghi edili, di ingegneria o architettura - che storicamente sono stati destinati agli uomini, influenzando la progettazione delle città tenendo conto delle necessità "misura d'uomo" e tralasciando i bisogni delle donne e delle minoranze. Ragione per cui, oltre al potere decisionale, anche quello economico è detenuto nella maggioranza dei casi dagli uomini. Le donne, spesso rilette a figure lavorative secondarie, percepiscono salari nettamente più bassi, riducendo la loro partecipazione

nella vita cittadina e quindi anche le loro possibilità di considerazione dal punto di vista decisionale in ambito urbano.

Se ci riferiamo invece al più ampio tema della violenza di genere, intesa come abuso fisico, emotivo o psicologico, notiamo come possa avvenire un processo di controllo sulle donne che subiscono aggressioni, vivendo una condizione di paura e terrore che impatta fortemente la loro partecipazione a realtà sociali in determinati luoghi o contesti e alla vita pubblica, e limita ancora una volta la loro mobilità negli spazi urbani, influenzando le dinamiche di potere urbane.

Per riportare alcuni dati una ricerca condotta nella città di New York mette in luce che il 75% delle donne ha recentemente avuto esperienza di molestie o scippi sui mezzi pubblici<sup>4</sup>; ISTAT invece raccoglie un dato nel nostro Paese: il 36,6% delle donne non esce di sera per paura (a fronte dell'8,5% degli uomini), e il 35,3% quando esce da sola di sera non si sente sicura (contro il 19,3% degli uomini).<sup>5</sup>

Un altro studio riporta invece che il 62% delle cittadine inglesi ha paura di aggirarsi da sola nei parcheggi multipiano, il 49% di aspettare il bus, il 59% di tornare a casa da sola dalla fermata o dalla stazione.<sup>6</sup>

Questi aspetti chiave che caratterizzano le strutture di potere dominanti della città patriarcale possono essere riconducibili a diversi fattori storici e culturali che ci hanno portato fino a questo punto. Una delle radici più solide e antiche che stanno alla base della cultura patriarcale sono le norme sociali che hanno contribuito a costruire i ruoli di genere tradizionali. Queste norme, che riservano alle donne i ruoli legati alla famiglia e più in generale alle cure costituiscono delle vere e proprie barriere sociali che impediscono alle donne l'accesso alla vita pubblica e le limitano alla propria sfera privata e personale.

Simone de Beauvoir, una delle più importanti filosofe femministe del XX secolo, affronta il problema della subordinazione delle donne nella sua più celebre opera "Il Secondo Sesso", evidenziando come sia forzatamente intrinseco nella cultura e nelle norme sociali della cittadinanza. De Beauvoir riconosce in questa subordinazione la credenza che le donne siano considerate natura "altra" rispetto agli uomini, così da ritrovarsi obbligate in impieghi di responsabilità domestica e di cura dei figli, creando ancora una volta condizioni di allontanamento alla sfera pubblica. Difatti, gli obblighi e i doveri domestici che gravano sulle spalle delle donne le impiegano per la maggior parte del loro tempo disponibile, rendendo difficile la loro partecipazione attiva a questioni che si svolgono all'esterno delle mura domestiche. Principalmente da qui parte una rappresentanza sottostimata del sesso femminile nei ruoli politici, decisionali ed economici.

---

<sup>4</sup> NYU Wagner, The Pink Tax on Transportation: Women's Challenges in Mobility <https://wagner.nyu.edu/rudincenter/2018/11/pink-tax-transportation-womens-challenges-mobility>

<sup>5</sup> Istat. La percezione della sicurezza <https://istat.it/it/archivio/217502>

<sup>6</sup> Loukaitou-Sideris, A. (2009) *How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices*. Mineta Transportation Institute.

Queste strutture di potere dominanti in conclusione sono alcuni dei principali fattori che influenzano le disuguaglianze di genere all'interno della vita urbana, creando sia barriere sociali (che possono derivare da quelle architettoniche, come visto), sia esclusione a livello di rappresentanza femminile.

### 1.3 L'analisi da un punto di vista di genere

«Le donne vivono ancora la città con una serie di barriere – fisiche, sociali, economiche e simboliche – che modellano la loro vita quotidiana attraverso dinamiche che sono profondamente (sebbene non solo) di genere. Molte di queste barriere sono invisibili agli uomini, perché raramente rientrano nelle loro esperienze. Ciò significa che i principali responsabili delle decisioni, che sono ancora per lo più uomini, stanno facendo scelte su tutto, dalla politica economica urbana alla progettazione degli alloggi, dall'inserimento scolastico ai posti a sedere sugli autobus, dalla sorveglianza alla pulizia delle strade, senza sapere nulla, né tanto meno preoccuparsi, di come queste decisioni influenzino la vita delle donne. La città è stata istituita per sostenere e facilitare i ruoli di genere tradizionali, e le esperienze degli uomini sono la “norma”; questo modello non tiene conto delle difficoltà che le donne incontrano nella loro vita quotidiana, e questo è ciò che intendo quando parlo di “città degli uomini”. »<sup>7</sup>

L'analisi da un punto di vista di genere delle città patriarcali e delle sue politiche urbane si pone come obiettivo individuare le differenze per costruire strade alternative per rendere le città più accessibili per tutte e per tutti. Una delle rappresentazioni più lampanti dell'approccio patriarcale alla pianificazione degli spazi urbani, come già evidenziato, si riscontra nella mancanza di elementi sicuri per le donne negli ambienti pubblici: strade senza illuminazione, zone poco frequentate e isolate, o più in generale luoghi che non presentano elementi di sicurezza per le donne, che quindi hanno percezione di pericolo nel frequentarli.

Queste problematiche sono state analizzate e affrontate dalla letteratura accademica e da organizzazioni internazionali non-governative e non-profit che negli ultimi anni si sono mobilitate per incentivare una progettazione urbana più consapevole delle diversificazioni delle necessità e dei bisogni in base al genere, come d'esempio la “Women in Cities International” (WICI), che per dieci anni ha lavorato a livello internazionale in questo senso.

La WICI è una organizzazione non-profit fondata nel 2002 in Canada che mira a stimolare e promuovere la partecipazione femminile nello sviluppo delle città, ed è nata grazie al sempre più presente interesse nazionale ed internazionale su queste tematiche da parte dei delegati dell'Organizzazione per la Cooperazione Economica e lo Sviluppo (OCSE) e UN-Habitat a Parigi e Istanbul rispettivamente nel 1994 e 1996, creando così inizialmente una piccola rete tra docenti, ricercatori ed attivisti non solo canadesi, ma provenienti da tutto il mondo. Dopo i primi anni di scambi di competenze ed esperienze

---

<sup>7</sup> Kern, Leslie. (2021). *La Città Femminista*. Treccani.

di quotidianità sulla sicurezza delle persone di sesso femminile all'interno delle varie città, la rete ha iniziato ad organizzarsi - grazie al sostegno della città di Montréal, ora sede della WICI - iniziando a mettere le basi per la Prima Conferenza Internazionale sulla Sicurezza delle Donne nel 2002.

Da quel momento la Women in Cities International ha deciso di sviluppare la loro idea di sicurezza femminile ed estenderlo oltre il concetto di spazio pubblico, e concentrarsi su intersezionalità, disabilità e minoranze.

L'obiettivo della WICI è sempre stato quello di ottenere e divulgare informazioni sul ruolo delle donne negli spazi urbani, sulle differenze da loro percepite nelle città e soprattutto sull'analisi di genere nei momenti decisionali comunitari e nella formulazione delle politiche pubbliche e urbane. Il loro scopo era anche rappresentato dalla volontà di essere considerati come veri e propri consulenti per i governi locali e non solo, al fine di promuovere una significativa partecipazione femminile in questi contesti e aumentare la produttività delle donne nel settore politico e deliberativo, attraverso la realizzazione di comunità eque ed inclusive.

L'organizzazione si basa in ogni suo operato sull'insieme di sette principi: sviluppo urbano equo, inclusione e partecipazione significativa, sicurezza e cittadinanza, responsabilità e integrità, rispetto, condivisione della conoscenza e sostenibilità.

Nel campo dell'analisi di genere delle città, è importante ricercare nel dettaglio le differenze legate al genere nei contesti urbani al fine di comprendere perché e in che modo il genere influenza la progettazione delle cittadine e da dove deriva la dinamica che sta alla base di questi processi decisionali.

Esempi concreti di queste situazioni che vengono riprodotte e si ripresentano quotidianamente nei contesti cittadini sono basati su diversi settori della vita quotidiana, come l'accessibilità dei trasporti pubblici, la sicurezza abitativa e la partecipazione delle donne nella pianificazione urbana: sono tutti casi in cui ritroviamo il riflesso diretto dell'approccio patriarcale alla progettazione urbana.

Si tratta di un approccio chiaro nel momento in cui studiamo la conformazione delle città, poiché si trova alla base delle strutture di potere che supportano la prevalenza del genere maschile su quello femminile - e di tutte le minoranze - nei processi decisionali.

Se consideriamo il tema dell'accessibilità dei luoghi pubblici, spesso le città favoriscono infrastrutture come parchi o luoghi aperti per l'attività sportiva con accesso che risulta difficile per le madri che allattano o con bambini piccoli a seguito che necessitano di carrozzine o passeggini. Questa progettazione degli spazi è limitante, contribuendo al senso di isolamento delle donne e alla loro percezione di insicurezza. Da questa sensazione di isolamento e alienazione, possiamo tradurre il concetto di "estraneo" nella propria città: questa idea si lega molto spesso a stereotipi di genere, ricreando una condizione di vera e propria estraneità delle donne nei luoghi pubblici di frequentazione notturna o isolati (Lefebvre, 1991), rendendole propense a recarsi in determinati spazi o, ad esempio, locali serali a causa della mancanza di infrastrutture inclusive.

Infine, come già accennato, l'argomento forse più rilevante rimane la mancanza di voci femminili nei processi di pianificazione. Diversi studi hanno sottolineato questo tema sostenendo come le città storicamente hanno scelto di promuovere la divisione dei ruoli di genere, la quale vedeva le donne relegate allo spazio domestico e alla cura della famiglia e gli uomini liberi di vivere lo spazio e la vita pubblica (Dolores Hayden, 1980). Hayden, urbanista e architetta americana contemporanea, nel suo *paper* "What Would a Non-Sexist City Look Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work" del 1980 propone un nuovo approccio alla progettazione urbana, in contrapposizione a quello patriarcale, che possa coinvolgere i bisogni di tutte e tutti i cittadini indipendentemente dal loro genere, mettendo in discussione le norme tradizionali e promuovendo le figure femminili al fine di creare spazi sicuri e uno spazio urbano totalmente inclusivo. Hayden collega la questione del genere nell'organizzazione delle città riconoscendo che il problema è puramente politico. Il suo operato contiene una serie di input progettuali che mirano ad un obiettivo comune: quello di andare oltre la separazione tra case e luoghi di lavoro, al fine di smantellare tutto quello che conosciamo dello sviluppo urbano oltre un progetto meramente spaziale: perché sono le basi sociali, culturali ed economiche, che relegano le donne al lavoro domestico non retribuito, a dover essere rivoluzionate.

In conclusione, l'analisi delle città patriarcali da un punto di vista di genere mette in luce tutti i limiti dell'approccio maschile e prettamente patriarcale della pianificazione delle città e degli spazi urbani, sottolineando l'importanza della necessità di attenzione alle esigenze delle persone di sesso femminile che riguardano il diritto alla mobilità, il diritto alla partecipazione alla vita pubblica e alla progettazione urbana e all'eliminazione delle barriere sociali, culturali e infrastrutturali nei luoghi in cui vivono. È quindi fondamentale che le città ricorrano a nuovi strumenti di pianificazione più inclusivi e femministi, in maniera che le città possano finalmente essere fruibili in sicurezza da tutte e tutti.

## CAPITOLO II

### Verso una città femminista

#### 2.1 Il *gender mainstreaming approach*

Uno strumento significativo per poter contrastare le città patriarcali e per ricreare finalmente un luogo in cui le donne non sono relegate al ruolo di cura entro le mura di casa è il *gender mainstreaming approach*.

Il concetto di *gender mainstreaming approach* si è diffuso come uno dei principali punti di riferimento per le politiche di smantellamento delle disuguaglianze legate al genere a livello mondiale dopo che si è tenuta, nel 1995, la IV Conferenza Mondiale di Pechino. In quel contesto, i 189 Paesi partecipanti hanno concordato sul fatto che l'approccio del *gender mainstreaming* come mezzo di superamento delle differenze di genere e quindi di sostenere l'uguaglianza tra donne e uomini. Tramite la Piattaforma d'Azione, si fa riferimento alla rilevanza di questo strumento definendolo così:

“Nel considerare le ineguaglianze tra uomini e donne nella condivisione del potere e della presa di decisione, a tutti i livelli, i governi e gli altri attori dovrebbero promuovere una politica attiva e visibile di assunzione dell'ottica di genere in tutte le politiche, così che, prima che le decisioni siano prese, sia fatta una analisi degli effetti sulle donne e sugli uomini, rispettivamente.”<sup>8</sup>

Da questo momento, la Commissione Europea ha perseguito nella promozione dell'utilizzo del *gender mainstreaming approach* nei suoi stati membri. L'ultimo importante documento è l'“Impegno strategico a favore della parità di genere 2017-2019”<sup>9</sup>, dove è esplicitato in maniera evidente il bisogno di integrare una prospettiva di genere e di parità in tutte le politiche dell'Unione Europea.<sup>10</sup>

Le istituzioni politiche e le organizzazioni che devono rispondere di questa novità necessaria e tenere le fila del percorso sono svariate. Ad oggi, nella Commissione Europea, il compito spetta all'Unità per l'uguaglianza di genere all'interno della Direzione Generale per la Giustizia e i Consumatori. Questa unità controlla e coordina le iniziative per la promozione di queste politiche nella Commissione dei singoli paesi, ed è supportata dallo *European Institute for Gender Equality* (EIGE), che ricerca dati, diffonde pratiche *gender-oriented*, e dialoga con le ong in Europa e nei paesi europei. Inoltre, esiste anche la Commissione per i Diritti delle donne e l'uguaglianza di genere

---

<sup>8</sup> Organizzazione delle Nazioni Unite (1995) IV Conferenza Mondiale sulle Donne. Piattaforma d'Azione di Pechino,

<sup>9</sup> Impegno strategico a favore della parità di genere 2017-2019, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/24968221-eb81-11e5-8a81-01aa75ed71a1/language-en>

<sup>10</sup> InGenere. *Se diciamo gender mainstreaming*. 05-02-2018. in: <https://www.ingenere.it/articoli/se-diciamo-gender-mainstreaming>

(FEMM)<sup>11</sup> del Parlamento Europeo che invece promuove azioni all'interno del più alto organo rappresentativo dell'Unione europea.<sup>12</sup>

Declinato in ogni Stato, ognuno di essi dovrebbe istituire ministeri specifici e dipartimenti dedicati che abbiano il compito di garantire e preservare l'applicazione delle politiche attraverso un'ottica di genere. Alcuni Paesi uniscono più cariche legate a questo tema (come in Francia), o ancora la subordinano a ministeri terzi che perlopiù si occupano di politiche sociali, legate a famiglia, lavoro o educazione (come in Regno Unito). In Italia, invece, il Dipartimento per le Pari Opportunità fa capo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Nella progettazione urbana utilizzare questo tipo di approccio significa tenere conto di donne e minoranze (oltre ai già citati uomini) e di tutti gli aspetti delle loro vite che potrebbero incidere sulla loro mobilità all'interno delle città e all'accesso alla sfera pubblica, al fine di poter rimodellare quegli stessi spazi al fine di favorire il benessere e il beneficio collettivo.<sup>13</sup>

Vediamo ora le caratteristiche principali del *gender mainstreaming*. Il suo principale scopo è integrare la prospettiva di genere in ogni stadio di progettazione, realizzazione e analisi delle politiche urbane e dei progetti che ne derivano. Questo vuol dire saper riconoscere che diversi provvedimenti possono riguardare donne e uomini in maniera differente, e rispondere di conseguenza; avere una maggiore consapevolezza e coscienza di una responsabilità condivisa, in quanto non si parla di una questione legata prettamente ai dipartimenti di genere, bensì ad ogni settore politico che può prendere decisioni sul piano urbano.

Da qui deriva direttamente il secondo requisito di questo approccio: il perpetuo coinvolgimento delle donne e la loro costante partecipazione attiva. La presenza delle donne all'interno dei processi decisionali e di sviluppo è fondamentale al fine dello sviluppo urbano paritario, potendo garantire loro le stesse opportunità di ascolto degli uomini.

Un altro passo importante è rappresentato dal monitoraggio e dalla valutazione delle politiche. È necessario, infatti, raccogliere dati divisi per genere e valutarne l'impatto, in maniera tale da poter modificare e migliorare al bisogno, e segnalare eventuali stalli o mancati progressi.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> Commissione per i diritti delle donne e l'uguaglianza di genere, <https://www.europarl.europa.eu/committees/it/femm/home/highlights>

<sup>12</sup> InGenere. *Se diciamo gender mainstreaming*. 05-02-2018. in: <https://www.ingenere.it/articoli/se-diciamo-gender-mainstreaming>

<sup>13</sup> Pérez Prieto, L. Il diritto delle donne alla città. Un approccio femminista agli spazi urbani. Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica. 10-10-2016 in: <http://www.serena.unina.it/index.php/tria/article/view/3967>

<sup>14</sup> Council of Europe Portal. Gender Equality. What is gender mainstreaming? in: <https://www.coe.int/en/web/genderequality/what-is-gender-mainstreaming> (Ultima visita 20-10-2023)

A livello concreto, l'approccio di *gender mainstreaming* può essere declinato nell'ambito delle politiche urbane in diversi modi.

Le città devono adottare un piano di riqualificazione e progettazione urbana inclusiva, come per esempio garantire la presenza di spazi accessibili e sicuri per le donne, attraverso un'adeguata illuminazione dei luoghi - che è anche fonte di sicurezza urbana - e il miglioramento dei servizi di mobilità pubblica e sostenibile.

Questo tipo di approccio, infatti, deve anche tenere conto della pianificazione dei mezzi di trasporto cittadini, assicurando risposte in base a specifiche esigenze di genere, come la presenza di vagoni riservati per le donne, servizi igienici e praticabili o spazi per l'allattamento sicuri.

Infine, possiamo fare riferimento all'accesso alle cure sanitarie, certificando la presenza di servizi adeguati e fruibili, e all'accesso all'istruzione e all'occupazione, promuovendo la presenza di luoghi di lavoro e scuole e università sicure e formate, pronte a rispondere a qualsiasi tipo di questione ed esigenza indipendentemente dal genere che lo richiede.

Applicando questo strumento che oramai possiamo considerare fondamentale all'analisi e progettazione delle politiche urbane, le città avranno finalmente la possibilità di trasformarsi in luoghi più accessibili, equi e sicuri per tutte e tutti, riducendo le disuguaglianze legate al genere e promuovendo un ambiente inclusivo.

Per concludere, possiamo affermare che l'approccio *gender mainstreaming* opera su un piano intersezionale ed orizzontale, poiché i risultati non si riflettono esclusivamente nel percorso verso l'uguaglianza tra donne e uomini. Il *gender mainstreaming* incide sul benessere generale delle città, producendo maggiore qualità nei servizi e quindi nelle vite di chi abita gli spazi urbani. E le conseguenze sono evidenti anche sul piano economico: se si incentiva l'utilizzo dei mezzi con rispetto alle auto private produce meno inquinamento, e quindi aree più sostenibili e vivibili; se avvengono meno violenze di genere e molestie, la condizione psicologica e fisica delle donne e delle minoranze sarà nettamente migliore; se esiste una partecipazione più omogenea alla cittadinanza attiva, ci sarà anche una maggiore attenzione alle infinite e diverse sfumature degli spazi urbani e conseguentemente una comprensione più chiara della situazione generale delle città.

Se le città pullulano di benessere, sicurezza ed inclusione, c'è una netta probabilità che anche le persone che le vivono percepiscano uno status di prosperità.<sup>15</sup>

## **2.2 La progettazione urbana (in)sensibile al genere**

Nell'organizzazione spaziale delle città, emergono le disuguaglianze di genere

---

<sup>15</sup> Andreola, F. *Uno sguardo di genere sulla città*. DiTE. 21-06-2023. in: <https://www.dite-aisre.it/uno-sguardo-di-genere-sulla-citta/> (Ultima visita 29-10-2023)

che riflettono la struttura sociale. Lo spazio urbano spesso si conforma al genere dominante, e le donne vivono la città in modo differenziato in base ai ruoli sociali che ricoprono. Le decisioni chiave riguardo alla struttura urbana sono prese principalmente da uomini, poiché la politica, sebbene veda un incremento della presenza femminile, rimane fortemente dominata dal genere maschile.

Non è infatti un segreto che la mancanza di diversità di genere sia un problema<sup>16</sup> per il mondo dello sviluppo urbano anche a livello politico e rappresentativo. Si tratta infatti anche di una questione che riguarda direttamente i funzionari e gli amministratori eletti che vivono in primis queste vicende<sup>17</sup>: ad esempio, tra le città americane con una popolazione di oltre 30.000 abitanti, solo il 20% dei sindaci sono donne.

Inoltre, un rapporto del 2015 dell'American Planning Association<sup>18</sup> non solo rileva la mancanza di diversità di genere nelle possibilità di impiego e carriera di pianificazione urbana – il 42% del settore è femminile – ma anche il fatto che le donne hanno maggiori probabilità di essere limitate, come già sottolineato in precedenza, da problemi di accessibilità urbana: l'assenza delle donne dal dibattito negli ultimi cinquant'anni ha alimentato direttamente la loro disparità di ricchezza e lo sfollamento urbano.<sup>19</sup>

Nell'organizzazione e pianificazione delle città, le disuguaglianze legate al genere sono molto spesso il riflesso e la riproduzione meccanica delle strutture sociali esistenti. L'ambiente in cui viviamo è stato plasmato secondo privilegi e prospettive degli uomini, e le donne sono costrette a sperimentare una realtà cittadina differenziata in virtù dei loro vari ruoli nella società. L'aspetto fisico e funzionale delle città è stato fortemente influenzato dalle decisioni prese principalmente da individui di genere maschile, poiché il campo politico continua a essere largamente dominato dall'elemento maschile, nonostante l'aumento della presenza femminile in posizioni di autorità. Kate Henderson, la direttrice della *Town and Country Planning Association*, che nel Regno Unito rappresenta una tradizione lunga un secolo nell'ambito della pianificazione urbanistica, ha dichiarato di avere spesso modo di sentirsi isolata, in quanto ad appartenenza di genere, nel contesto professionale in cui opera. La sua esperienza può essere spiegata con il fatto che malgrado è aumentato negli anni il numero delle

---

<sup>16</sup> Thompson, S. *On race & architecture*. Curbed. 22-02-2017. in:

<https://archive.curbed.com/2017/2/22/14677844/architecture-diversity-inclusion-race> (Ultima visita 12-10-2023)

<sup>17</sup> Emily List. Changing the face of power, one Democratic pro-choice woman at a time. <https://emilyslist.org/>

<sup>18</sup> Planning and Women. <https://www.planning.org/divisions/planningandwomen/>

<sup>19</sup> Wilker, A. *Mansplaining the City: Why are men driving the conversation about the future of our neighborhoods?*

Curbed. in:

<https://www.curbed.com/article/mansplain-gentrification-define-richard-florida-saskia-sassen.html> (Ultima visita 12-10-2023)

professioniste del settore, sono rimaste basse le possibilità che esse siano influenti sulle politiche urbane.<sup>20</sup>

Se vogliamo ripensare le città a misura delle donne, bisogna farlo secondo un'ottica di femminismo intersezionale. L'intersezionalità è un approccio al femminismo che riconosce che le esperienze di disuguaglianza e violenza legate al genere non si basano soltanto sull' "essere donne", bensì sia il risultato di un ventaglio ampio di fattori interconnessi che interagiscono tra loro, come la razza, la classe sociale, la religione e via dicendo. Questo tipo di prospettiva aiuta a differenziare ancora di più i bisogni delle donne, analizzando tutte le sfaccettature esperienziali della vita nelle città e non solo.

In questo senso, nel contesto della pianificazione urbana, se ci soffermiamo sul punto di vista delle donne e dei loro bisogni, è essenziale considerare attentamente anche il ruolo e le esigenze delle donne madri, poiché le decisioni riguardanti la progettazione delle città hanno un impatto diretto sulla loro esperienza quotidiana.

Come racconta Christine Murray - giornalista, fondatrice del premio *Women in Architecture* e, appunto madre - su un articolo del Guardian<sup>21</sup>, se le città fossero progettate da donne con figli "ci sarebbero rampe ovunque". Vivere con a seguito un passeggino e dei bambini piccoli, ti fa avere una percezione totalmente diversa degli spazi e, ad esempio, la differenza tra il prendere le scale e avere possibilità di utilizzare un ascensore per salire o scendere di piano è abissale. Anche l'argomento dei trasporti pubblici è delicato, secondo Murray. Nel caso specifico di Londra, sottolinea come, anche se gli autobus *New Routemaster* (i famosi bus rossi a due piani) sono dotati di più corrimano e due diverse scale, gli spazi continuano ad essere inadeguati, dove ci stanno a fatica le persone - figuriamoci i passeggini o le carrozzine.

Anche Lerie Kern, professoressa associata di geografia e direttrice del programma di Studi sulle donne e sul genere presso la Mount Allison University, affronta nel suo saggio "La Città Femminista" la prospettiva delle madri nella costruzione delle città. Nel capitolo "Città delle mamme", Kern esplora la personale esperienza come donna incinta e madre, analizzando l'interconnessione tra il suo corpo in continuo cambiamento ed evoluzione e la geografia degli spazi urbani. La gravidanza, infatti, modifica la percezione e l'esperienza femminile nei confronti delle città, trasformando il corpo femminile da "invisibile" a "ingombrante". Questa percezione evidenzia come la progettazione delle città trascuri le esigenze delle donne e donne in qualità di madri. La scrittrice sottolinea anche l'importanza di considerare nuove forme di relazioni, al fine di sviluppare la condivisione delle responsabilità domestiche e della cura dei figli,

---

<sup>20</sup> Barzi, M. *Che genere di città*. InGenere. 09-04-2015. in: <https://www.ingenere.it/articoli/che-genere-di-citta> (Ultima visita 13-10-2023)

<sup>21</sup> Murray, C. *What would cities look like if they were designed by mothers?* Guardian. 27-08-2018. in: <https://www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers> (Ultima visita 10-10-2023)

collettivizzando l'*housework* e il *childcare*, creando nuove strutture organizzative all'interno dello spazio urbano.

Tornado all'approccio intersezionale nell'analisi delle città, si possono considerare le donne non solo come madri, bensì anche come anziane, o pensionate, o adolescenti, perché fasi della vita diverse corrispondono a necessità ed esigenze differenti.

Se le donne pensionate avessero preponderante voce in capitolo nel tema della progettazione degli ambienti urbani, sicuramente ci sarebbero molti più posti in cui sedersi. Le stazioni ferroviarie o metropolitane e le fermate dei bus pullulerebbero di panchine accessibili e confortevoli al fine di garantire il diritto di mobilità di tutte e tutti.

Se invece fossero le donne adolescenti a pianificare le città? Magari vieterebbero l'attaccinaggio di cartelloni pubblicitari che rappresentano corpi stereotipati, standardizzati e canonicamente magri, esisterebbero corsie lente sulle piste ciclabili per favorire la mobilità dolce, e i parchi sarebbero luoghi sicuri, illuminati e controllati che potrebbero rimanere aperti fino a tardi, senza paura di rimanerci.<sup>22</sup>

Esistono vari attori internazionali, istituzionali e non-governativi, che cercano di favorire lo sviluppo di società e città *gender inclusive*.

Il rapporto di URBACT "Città per la parità di genere" (2019) si pone l'obiettivo di illustrare alle autorità delle città come sia possibile implementare politiche sensibili alle questioni di genere, al fine di migliorare la qualità di vita della cittadinanza. Lo scopo è quello di aumentare la consapevolezza sulle disuguaglianze di genere a livello locale, dimostrando come queste influenzino la vita dei cittadini e ponendo luce su come le città possano intervenire per affrontare questo tipo di problematiche.

«Per sua stessa natura, la parità di genere è un obiettivo a lungo termine; perciò, sebbene questa relazione non sia esaustiva, è comunque un riflesso delle preoccupazioni attuali, una vetrina di buone pratiche e una valutazione del contesto presente», afferma la coautrice della relazione Sally Kneeshaw. «Piuttosto che offrire soluzioni pronte all'uso, è un punto di partenza: uno stimolo per porre le domande giuste e sostenere tutti i responsabili delle politiche urbane nel miglioramento della parità di genere in Europa.»<sup>23</sup>

Un altro esempio è quello di *Shaping Urban Futures*, un report di ricerca nato

---

<sup>22</sup> Murray, C. *What would cities look like if they were designed by mothers?* Guardian. 27-08-2018. in: <https://www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers> (Ultima visita 10-10-2023)

<sup>23</sup> Commissione Europea. *Parità di genere: in che modo le città possono prendere l'iniziativa*. 13-05-2019. in: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/newsroom/news/2019/05/13-05-2019-gender-equality-how-cities-can-take-the-lead](https://ec.europa.eu/regional_policy/it/newsroom/news/2019/05/13-05-2019-gender-equality-how-cities-can-take-the-lead) (Ultima visita 05-10-2023)

dal dialogo tra UN-Habitat, Institute for Innovation and Public Purpose dello University College di Londra e London School of Economics Cities, il quale mette insieme esempi di politiche progressiste ed esperimenti di innovazione civica per la costruzione di città eque, inclusive, rigenerative. Tra i casi studio esaminati, spicca quello del *District Care System* di Bogotá, Colombia: la rivoluzione strutturale dei servizi pubblici e le infrastrutture della città per immaginare una distribuzione del lavoro di cura non retribuito equa e, di conseguenza, restituire tempo e spazio alle donne.<sup>24</sup>

Un contributo significativo al campo degli studi urbani e dei movimenti femministi per comprendere quando e come le nostre città sono costruite tenendo conto di una prospettiva di femminismo intersezionale, o quantomeno con una minima sensibilità nei confronti della questione di genere, è il sopraccitato “Feminist City - Lotta per lo spazio in un mondo disegnato da uomini” di Leslie Kern.

L'autrice offre varie prospettive per esaminare la città da una prospettiva di genere, mettendo in luce come la vita urbana rappresenti un'opportunità di emancipazione per le donne; allo stesso tempo, sottolinea come le disuguaglianze tra il centro e la periferia, specialmente per quanto riguarda l'accesso ai servizi, i trasporti e la possibilità di costruire una rete di supporto, possano gradualmente escludere le donne più svantaggiate dalla vita cittadina. Kern evidenzia anche come il corpo delle donne spesso venga trascurato nella progettazione delle città, poiché queste non tengono sufficientemente conto delle esigenze femminili.

Il libro è diviso in vari capitoli che corrispondono a varie tipologie di città che corrispondono a varie tipologie di bisogni: partendo dalla città degli uomini, si sposta poi sulla città delle mamme, quella delle amiche, e quella dei single. Passa poi alla città delle proteste (non si può immaginare una città senza tener conto dell'attivismo), e ancora alla città della paura, per concludere sulla città di possibilità.

Nello specifico, nel capitolo “La Città della Paura”, Kern si sofferma su un tema molto importante: quello della violenza di genere negli spazi pubblici non sicuri, analizzando il problema alla sua radice. Secondo l'autrice, infatti, la percezione della paura che condiziona la vita della maggior parte delle donne sarebbe inserita in una complessa rete di strutture di poteri dominanti (maschili), alimentati anche dalla continua sottovalutazione delle deposizioni rilasciate alle forze dell'ordine e la disparità nell'attenzione dei media nei confronti dei crimini commessi negli spazi pubblici, ma anche privati. Per questo, Kern afferma che i progetti di riassetto urbano sono sì essenziali, ma come abbiamo già visto è necessario smantellare la cultura patriarcale di sminuimento e annullamento delle donne al fine di farle sentire ascoltate e credibili, poiché ambiente urbano e la sua dimensione sociale sono strettamente interconnessi.

Anche secondo Kern, è di fondamentale importanza che la città femminista sia intersezionale, e che prenda ripetutamente in considerazione le diverse esperienze di tutte le persone. Infatti, nelle conclusioni del libro, afferma che la creazione di una città

---

<sup>24</sup> Council on Urban Initiatives. <https://councilonurbaninitiatives.com/>

femminista richiede non solo trasformazioni spaziali ed economiche, come spazi accessibili, assistenza, servizi adeguati e salari dignitosi, ma deve anche tener conto di tutte le esperienze vissute da corpi diversi e dalle diverse soggettività che li impersonano ogni giorno. Una città intersezionale, quindi, non può essere progettata solo per alcune donne, ma deve essere un luogo fruibile, percorribile e sostenibile per tutte gli individui che lo abitano.

Un altro testo importante nell'ambito del femminismo intersezionale applicato alle politiche urbane è senz'altro *Invisibili* di Caroline Criado Perez. L'autrice in questo caso esplora le diseguaglianze di genere partendo dai dati, ed evidenziando come nella realtà dei fatti spesso avvenga l'esatto contrario di quello che si propone il gender mainstreaming approach: la raccolta dei dati in ambito di genere è, infatti, spesso lacunosa, non vengono divisi per genere e sono ottimizzati e standardizzati da una prospettiva maschile dominante, sottolineando come le donne devono ad adattarsi a tutta una serie di misure che, biologicamente e culturalmente, non gli appartengono, poiché disegnate per la popolazione maschile.

Criado Perez quindi esplora il concetto del cosiddetto gender data gap, ossia il divario di dati legati al genere, che rappresenta un problema sistemico e diffuso in ogni ambito della società moderna. Le donne, di conseguenza, sono "invisibili" anche nelle città: i piani urbanistici, i sistemi di trasporto pubblico, l'edilizia popolare non tengono conto delle loro esigenze e non utilizzano strumenti adeguati a trovare soluzioni dedicate.

Tuttavia, raccogliere dati disaggregati sulle donne è il primo passo, ma non è l'unico. Dopo la presa di conoscenza del problema, è necessario riedificare le città tenendo conto dei corpi femminili e dei loro bisogni, smantellando la violenza storicamente presente nella concezione dei generi e nel linguaggio quotidiano.

## CAPITOLO III

### 3.1 Buone pratiche nella progettazione urbana *gender-oriented*

Negli ultimi anni, diverse città del mondo hanno iniziato ad affrontare la questione di genere negli spazi urbani dalle basi per cercare di smantellare la cultura patriarcale nella costruzione delle città attraverso iniziative, politiche e mobilitazioni che promuovono la parità di genere. Si parla di progettare le città partendo da una visione ben più ampia di quella canonica e tradizionalmente adottata, che è capace di includere le differenze di bisogni dei generi, andando a migliorare la vita di tutti i giorni di tutti quegli individui di cui la pianificazione urbana non ha mai tenuto conto. Si tratta di una pratica che si basa sull'ascolto e la comprensione, sull'analisi delle richieste implicite dei luoghi ed esplicite delle persone, che permette di riscontrare come le città siano la rappresentazione delle disparità di genere che caratterizzano la nostra società.<sup>25</sup>

Il primo passo per fronteggiare questa sfida è instaurare una partecipazione comunitaria inclusiva, che vada di pari passo con la ricerca e raccolta dati e utilizzi indicatori di genere nella pianificazione. Considerare quest'ultima aiuta a rilevare l'effetto delle politiche sulla vita dei cittadini, e in questo caso sulla vita delle donne. Condurre sondaggi con un focus preciso sulle esigenze delle donne per prendere decisioni di natura urbana invece supporta e promuove la sensibilizzazione dei tecnici e dei politici di riferimento al fine di mantenere una prospettiva legata al genere; ad esempio, in città come Barcellona vengono proposti programmi formativi per i soggetti interessati sulla progettazione urbana *gender-oriented*, orizzontale ed inclusiva.

Altri esempi virtuosi possono riguardare l'inclusione nelle città di spazi sicuri e accessibili per tutte e tutti attraverso sovrastrutture, come l'installazione di più sistemi di illuminazione e telecamere di sicurezza in aree pubbliche, come parchi o stazioni ferroviarie, per asseverare la sicurezza delle donne durante la notte. Rimanendo nelle ore notturne, ma non solo, incentivare trasporti pubblici accessibili e assicurarne la sicurezza dopo il tramonto è un altro tema importante per le donne al fine di prevedere episodi di violenze e molestie, oltre a creare aree di attesa illuminate e sorvegliate, prevedere l'aumento della frequenza delle tratte dei mezzi pubblici e personale istruito nelle stazioni. A Tokyo, ad esempio, sono state istituiti vagoni ad uso esclusivo delle donne nelle metropolitane durante gli orari più frequentati.<sup>26</sup>

E ancora la pianificazione di spazi per il *caregiving*, che possano facilitare

---

<sup>25</sup> Andreola, F. DiTE. Uno sguardo di genere sulla città. 21-06-2023. Ultima visita 29-10-2023 <https://www.dite-aisre.it/uno-sguardo-di-genere-sulla-citta/>

<sup>26</sup> Vagoni per sole donne nel metrò di Tokyo. Expatclie, The Platform for all expatwomen. Ultima visita 28-10-2023 <https://www.expatclie.com/vagoni-per-sole-donne/#:~:text=E%20il%20caso%20del%20Giappone,paesi%20hanno%20adottato%20misure%20simili.>

l'assistenza a donne, bambini ed anziani per ridurre il carico di lavoro comunemente affidato alle donne, o la promozione dell'edilizia abitativa e cooperativa, garantendo alloggi economicamente vantaggiosi e flessibili per le donne con un reddito basso con famiglia a carico, o per le donne anziane - a Londra è nato il modello di co-housing riservato alle donne di più di cinquant'anni, andando a creare vere e proprie comunità abitative autogestite.<sup>27</sup>

Tutte queste buone pratiche sono punti di partenza importanti per un approccio femminista all'ideazione, costruzione e sviluppo di nuove città eque ed inclusive. Alcune città, più di altre, si sono distinte negli ultimi anni per aver attuato alcune di queste iniziative all'interno dei propri spazi urbani. Le vedremo ora nei prossimi paragrafi.

### **3.2 Il caso di Umeå**

Il primo esempio di città virtuosa dal punto di vista dell'approccio di genere nella pianificazione urbana si trova in Svezia, paese all'avanguardia nella promozione dell'uguaglianza di genere nelle politiche urbane e nella progettazione degli spazi cittadini. Nello specifico, andremo a esaminare il caso della cittadina di Umeå.

Il lavoro svolto da Umeå nell'ambito dell'uguaglianza di genere è considerato rivoluzionario su molteplici fronti ed è spesso citato come un modello da seguire sia a livello nazionale che internazionale.

Il comune di Umeå ha una vasta esperienza nella promozione sistematica dell'uguaglianza di genere. Un comitato politico appositamente istituito è responsabile del monitoraggio e dell'orientamento del lavoro in questo settore, e sono stati stanziati risorse umane dedicate per supportare le loro iniziative.

Il consiglio comunale di Umeå ha aderito alla dichiarazione del CCRE<sup>28</sup> nel 2008, assumendo così una posizione favorevole dell'uguaglianza di genere e dichiarando di impegnarsi a promuovere una società equa. I 30 articoli della dichiarazione coprono vari aspetti, come la governance politica, il ruolo dei datori di lavoro, l'approvvigionamento di beni e servizi, l'istruzione, la sanità, l'assistenza sociale, l'assistenza all'infanzia, la sicurezza, l'integrazione, la cultura e il tempo libero, la fornitura di alloggi, la pianificazione comunitaria, e altro ancora.

Nel 2011, il comune ha adottato una strategia per promuovere l'uguaglianza di genere, successivamente aggiornata nel 2017. Questa strategia è basata, tra le altre cose, sulla dichiarazione del CCRE ed è il piano d'azione del comune di Umeå per promuovere l'uguaglianza di genere. La strategia pone l'accento sulla cosiddetta "qualità esterna",

---

<sup>27</sup> Chaudhuri A. E vissero insieme felici e contente. Internazionale. 10-2023.

<sup>28</sup> Sveriges Kommuner och Regioner. Umeå integra la dichiarazione sull'uguaglianza di genere nella gestione e nella governance.

cioè garantire servizi equi per gruppi diversi di donne e uomini, ragazze e ragazzi, e distribuire equamente le risorse. Per quanto riguarda la prospettiva del datore di lavoro, definita "qualità interna", il comune adotta misure attive conformi alla legge sulla discriminazione. L'obiettivo complessivo del lavoro del comune sull'uguaglianza di genere è creare le condizioni affinché donne e uomini abbiano la stessa influenza sulla società e sulle proprie vite. È responsabilità di tutte le imprese contribuire a raggiungere questo obiettivo attraverso un impegno attivo per promuovere l'uguaglianza di genere. Ogni consiglio comunale deve tradurre questo obiettivo in misure operative e attività pertinenti nelle proprie operazioni.

La strategia per promuovere l'uguaglianza di genere evidenzia come integrare la prospettiva di parità di genere in ciascuna delle cinque aree prioritarie del piano strategico. Ogni settore prioritario è collegato a uno o più articoli della dichiarazione CCRE, che forniscono ispirazione e guida per sviluppare obiettivi specifici. La strategia serve principalmente come strumento di supporto per i consigli di amministrazione, a dimostrazione di come il lavoro sull'uguaglianza di genere possa essere integrato nelle attività del consiglio stesso e come gli obiettivi e gli indicatori siano sviluppati in modo pertinente. Un principio guida è che il lavoro per l'uguaglianza di genere deve essere rilevante per le missioni e le attività dell'ente.

Ecco come le aree prioritarie sono collegate agli articoli della dichiarazione:

1. Buone condizioni di vita
  - Assistenza sociale e servizi sociali (articolo 15)
  - Inclusione sociale (articolo 18)
  - Violenza di genere (articolo 22)
  
2. L'apprendimento permanente
  - Istruzione e apprendimento permanente (articolo 13)
  
3. Crescita del business e sviluppo delle competenze
  - Il ruolo del datore di lavoro (articolo 18)
  
4. Settore no-profit ben sviluppato
  - Cultura, sport e tempo libero (articolo 20)
  - Collaborare con i partner per promuovere l'uguaglianza di genere (Articolo 5)
  
5. Buona pianificazione sociale
  - Alloggio (articolo 19)
  - Pianificazione e sviluppo sostenibile (articolo 24)<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Sveriges Kommuner och Regioner. Umeå integra la dichiarazione sull'uguaglianza di genere nella gestione e nella governance.  
<https://skr.se/skr/tjanster/larandexempel/allalarandexempel/umeaintegrerarjamstalldhetsdeklarationiledningochstyrning.52800.html#:~:text=Ume%C3%A5%20kommun%20tar%20st%C3%B6d%20i,artiklar%20i%20sin%20ordinarie%20styrning.>

Negli ultimi anni, il Comune di Umeå ha acquisito una posizione di apripista e leadership nell'ambito dell'urbanistica di genere in Europa. Visitatori provenienti da tutto il mondo viaggiano verso Svezia settentrionale per conoscere in dettaglio l'approccio strategico adottato. “Ciò è dovuto a una lunga tradizione di integrazione dell'uguaglianza di genere in tutte le questioni relative alla pianificazione urbana e alle infrastrutture”, sottolinea da Linda Gustafsson, Responsabile dell'Uguaglianza di Genere presso il Comune di Umeå. Smart City Sweden. Umeå builds for everyone and attracts gender equality tourism.<sup>30</sup>

Uno degli esempi più recenti e lampanti a Umeå in materia di ambiente, clima e sostenibilità sociale è il tour in autobus "The Gendered Landscape".<sup>31</sup> Si tratta di un tunnel collega il centro città alla stazione ferroviaria e al quartiere di Haga, garantendo un notevole afflusso di luce e un ingresso spazioso. Questo design è stato influenzato da considerazioni relativo genere, rendendo il tunnel facilmente accessibile percorribile sia a piedi che in bicicletta. All'interno, il tunnel offre ampi spazi luminosi con illuminazione ottimizzata in ogni ingresso. Inoltre, un altro ingresso aggiuntivo nel centro dimostra come il tunnel sia stato progettato per fornire un ambiente sicuro, eliminando le potenziali zone d'ombra che potrebbero costituire un pericolo. Gli angoli arrotondati contribuiscono a una migliore visibilità quando si entra nel tunnel, eliminando possibili nascondigli per individui indesiderati o violenti.

Il tour paesaggistico di genere di Umeå rappresenta un'occasione per trasformare le statistiche in esperienze tangibili e dimostrare gli effetti concreti dell'impegno per l'uguaglianza di genere. Si pone, come obiettivo, anche quello di evidenziare l'importanza di riconoscere e comprendere le strutture di potere legate al genere nella società, mentre si mettono in luce i risultati di un lungo e continuo lavoro sulle questioni di genere all'interno del comune di Umeå.

“Naturalmente vogliamo mostrare quanta strada abbiamo fatto a Umeå, in parte come buon esempio per ispirare altre città, ma anche per creare reti in cui possiamo ispirarci a vicenda. Vogliamo scoprire le storie di successo di altre città e i modi per affrontare le sfide che possono esistere”, afferma Linda Gustafsson. “È fantastico poter rendere più visibile ciò che viene fatto a Umeå. Riceviamo molte reazioni positive da parte dei visitatori che dicono "questo è qualcosa a cui non avevo mai pensato". Questo è un momento eureka ed è esattamente il tipo di feedback che desideriamo.”<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> Smart City Sweden. Umeå builds for everyone and attracts gender equality tourism. <https://smartcitysweden.com/umea-builds-for-everyone-and-attracts-gender-equality-tourism/>

<sup>31</sup> The Gendered Landscape <https://genderedlandscape.umea.se/>

<sup>32</sup> Smart City Sweden. Umeå builds for everyone and attracts gender equality tourism. <https://smartcitysweden.com/umea-builds-for-everyone-and-attracts-gender-equality-tourism/>

Nel corso degli anni, molti decisori nazionali e internazionali del settore pubblico hanno preso l'autobus per Umeå. Politici, vari funzionari di città e autorità, architetti o urbanisti. Più recentemente, Umeå ha attratto anche coloro che lavorano su questioni climatiche e di sostenibilità sociale, nonché studenti.

Un ulteriore esempio di progettazione incentrata sul genere è il nuovo centro viaggi situato presso la stazione di Umeå East. Questo centro rappresenta un punto di connessione essenziale per i viaggiatori diretti al Norrland University Hospital e all'Università di Umeå. È stato progettato con l'obiettivo di massimizzare lo spazio aperto, al fine di garantire ai viaggiatori un ambiente sicuro e accogliente.

“Gran parte delle donne lavora in ospedale e nel settore sanitario in generale, e molte di loro hanno orari di lavoro scomodi. Tutti dovrebbero sentirsi sicuri negli spostamenti da e per il lavoro ed è quindi importante che il centro viaggi sia aperto e trasparente, senza luoghi in cui si possa essere sorpresi da un'altra persona. Qui è anche facile utilizzare i mezzi pubblici o la bicicletta per andare al lavoro. Ma se si considerano i luoghi di lavoro più grandi e a predominanza maschile, non abbiamo affatto gli stessi flussi di trasporto pubblico. Mette una struttura in una famiglia – chi prende la macchina e chi prende l'autobus”, continua Gustafsson.

Il tour attualmente delinea 25 pratiche integrate nella città ed è un modo innovativo di dimostrare gli effetti del raggiungimento dell'uguaglianza di genere. Alle fermate del tour in autobus sono rappresentati diversi soggetti interessati, nonché diversi livelli di governo.

Oltre a tunnel e stazioni, Umeå ha lavorato anche alla costruzione di parchi sicuri. Ad esempio, il Parco Freezone, che si trova nel Park of Season, frutto della collaborazione tra diverse parti del comune e gruppi di donne cittadine. Questo scambio ha portato a una comprensione delle esigenze delle donne e delle ragazze rispetto alla frequentazione degli spazi pubblici della città. Ciò è servito a introdotte nuove modalità di coinvolgimento dei cittadini nelle attività di progettazione dell'Area Pianificazione amministrativa in città.<sup>33</sup>

Queste buone pratiche della cittadina di Umeå sono state riprese e analizzate da uno studio su Urbact<sup>34</sup>, che ha evidenziato come il progetto "Gendered Landscape" abbia riscosso grande successo in Svezia e sia necessario continuare a generare interesse sul programma al fine di poterlo implementare sia in città che in altri paesi, esportando il modello proposto, proprio perché si tratta di un modello flessibile facilmente adattabile a diversi spazi e contesti urbani differenti.

---

<sup>33</sup> Smart City Sweden. Gender Equality and Inclusiveness in Urban Planning. <https://smartcitysweden.com/best-practice/390/gender-equality-and-inclusion-in-urban-planning/>

<sup>34</sup> Gustafsson, L. Gender equality at the heart of the city. Urbact. <https://urbact.eu/good-practices/gender-equality-heart-city>

### 3.3 Il caso di Vienna

Il caso austriaco, nello specifico le declinazioni delle politiche urbane che ritroviamo nella città di Vienna, è uno dei più virtuosi e rappresentativi quando parliamo di città inclusive.

Questo lungo processo inizia, quasi per caso, nel 1991<sup>35</sup> quando Eva Kail, oggi Gender Planning Expert della città di Vienna, in città venne organizzata la mostra “Di chi è lo spazio pubblico: la vita quotidiana delle donne nella città”, che attraverso l’uso di fotografie mirava ad evidenziare come diversi percorsi effettuati dalle donne circoscritti allo spazio urbano fossero sempre piuttosto complessi e sempre differenti e avessero in comune la richiesta - più o meno esplicita - di maggiore sicurezza e facilità di movimento. La mostra riscuote un discreto successo, attirando la stampa e un notevole numero di visitatori. L’amministrazione locale, così, decide di cogliere la palla al balzo e iniziare ad approfondire il tema dell’approccio di genere nelle politiche urbane viennesi, diventando città pilota per un’ampia serie di progetti di *gender mainstreaming approach*.

Il primo progetto a promuovere architettura e urbanistica attenti al genere fu avviato nel 1992, attraverso un concorso rivolto esclusivamente a progettiste donne, basato sul principio di creare un ambiente abitativo concepito "dalle donne per le donne". La vincitrice del concorso fu il Masterplan di Franziska Ullmann, il complesso residenziale chiamato women-work-city (Frauen-Werk-Stadt), ideato specificamente da e per le donne, situato nel ventunesimo distretto della città. Questo complesso comprende spazi verdi per il gioco dei bambini, un asilo nido, una farmacia e uno studio medico, mirando a semplificare la vita delle donne che devono conciliare il lavoro salariale con le responsabilità di cura della famiglia. Infatti, secondo indagini basate sull’utilizzo del tempo condotte da Statistik Austria, l’ufficio statistico di riferimento del paese, mettevano in luce come fossero le donne a dedicare la maggior parte tempo alle faccende di casa e alla cura dei figli, rispetto agli uomini. La *Frauen-Werk-Stadt* rappresenta quindi un supporto per le le donne. “Ciò che ha reso unico il progetto è che abbiamo lavorato prima per definire le esigenze delle persone che utilizzano lo spazio e poi abbiamo cercato soluzioni tecniche”, afferma Eva Kail, urbanista che ha avuto un ruolo determinante nel portare il mainstreaming di genere a Vienna e attualmente lavora come esperto di genere nel gruppo di pianificazione urbana della città. "Molto spesso accade il contrario, dove le soluzioni tecniche o estetiche determinano il risultato finale.”

Il successo iniziale di questo progetto avrebbe poi ispirato la città a continuare su questa strada. Rimanendo con l’obiettivo più o meno fisso di sviluppare ulteriormente il

---

<sup>35</sup> Barzi, M. *Genere e città. Vienna accorcia le distanze*. Ingenere. 10-09-2015. in: <https://www.ingenere.it/articoli/genere-e-citta-vienna-accorcia-le-distanze> (Ultima visita 29-10-2023)

concetto di integrazione tra casa e città, sempre in riferimento alla pianificazione urbana basata sul *gender mainstreaming*, Vienna si è distinta sulla progettazione delle aree verdi, con particolare attenzione ai parchi pubblici.

Nel 1999, la città ha avviato un progetto di riqualificazione di due parchi nel quinto distretto urbano al fine di renderli più accessibili e attrattivi per un pubblico più ampio. Precedenti ricerche avevano rivelato che le ragazze erano riluttanti ad utilizzare questi spazi a causa dell'invadenza maschile; perciò, la progettazione ha incluso la creazione di sentieri per migliorarne l'accessibilità, l'aggiunta di aree per attività sportive differenti e l'implementazione di soluzioni per suddividere gli spazi aperti in modo più funzionale e sicuro.

A partire dal 2007, queste linee guida sono state assorbite nelle direttive principali di progettazione dei parchi viennesi. Queste linee guida fanno riferimento alla creazione di reti di percorsi pedonali organizzati, la considerazione di campi visivi che collegano le aree frequentate e la realizzazione di un sistema di illuminazione efficace. L'obiettivo è quello prevenire la creazione di spazi che generano ansia o paura e, al contempo, rendere l'ambiente urbano accogliente e confortevole, incoraggiando una maggiore rappresentanza delle donne nelle questioni urbane.

È anche il *Manual for gender mainstreaming in urban planning and urban development* pubblicato dal consiglio comunale di Vienna nel 2013 a sostenere questa tesi. Recita infatti: “l'obiettivo di una pianificazione sensibile al genere è consentire a tutti i gruppi di avere voce in capitolo nel processo decisionale e garantire la massima uguaglianza di opportunità nella partecipazione ai processi di pianificazione. [...] La pianificazione deve servire come una sorta di deputato che rappresenti gli interessi di tutti questi gruppi, soprattutto se sono spesso sottorappresentati nel processo di partecipazione”.<sup>36</sup>

Anche nell'ambito del trasporto pubblico e nell'ottimizzazione dei percorsi pedonali, l'approccio basato sul *gender mainstreaming* ha mostrato risultati significativi. Questi risultati hanno portato all'ampliamento dei marciapiedi e miglioramenti nell'illuminazione, nonché alla creazione di infrastrutture progettate per agevolare l'accesso alle intersezioni dei trasporti pubblici. Queste misure mirano a garantire che chi spinge un passeggino o utilizza una sedia a rotelle possa accedere e utilizzare facilmente i mezzi di trasporto pubblico in transito.

Queste iniziative sono state effettuate a seguito di un'indagine condotta su tutti i residenti del nono distretto, volta a raccogliere informazioni sulle modalità e le motivazioni degli spostamenti. Dai risultati emerse una differenza significativa tra

---

<sup>36</sup> Verzola, A. Buone pratiche per città più inclusive. InGenere. 02-03-2021. in: <https://www.ingenere.it/articoli/buone-pratiche-citta-piu-inclusive> (Ultima visita 18-20-2023)

uomini e donne nelle abitudini di spostamento. Mentre la maggioranza degli uomini utilizzava l'auto o il trasporto pubblico due volte al giorno per recarsi da casa al lavoro, le donne avevano bisogno di effettuare una serie di spostamenti, principalmente legati al loro ruolo di cura nei confronti di bambini e anziani.<sup>37</sup>

Il successo dell'approccio basato sul *gender mainstreaming* di Vienna è stato riconosciuto su scala internazionale quando, nel 2008, il Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani ha scelto di inserire la strategia urbanistica di Vienna nel registro delle migliori pratiche per il miglioramento della qualità della vita (Foran, 2013).<sup>38</sup>

Inoltre, più volte Vienna è stata riconosciuta per la sua attenzione alla partecipazione delle donne nella progettazione delle città, anche grazie all'introduzione del concetto di *Budgeting for Women*, il quale mira a garantire che le risorse siano distribuite in modo equo tra uomini e donne.<sup>39</sup>

Vienna, in conclusione, è un esempio virtuoso per l'attuazione di politiche e iniziative che tengano conto del genere, e può indicare una direzione precisa per tutte quelle città che non sanno da dove partire. La sua capacità di declinare una teoria così complicata in progetti veri e capaci di rivoluzionare la città, insieme alla promozione di forme partecipative e analisi qualitative, la rende accessibile, inclusiva e migliora il benessere dei suoi cittadini.<sup>40</sup>

### 3.4 Il caso di Barcellona

Barcellona, metropoli europea con una popolazione di circa 1,6 milioni di abitanti e una densità di 16.000 persone per chilometro quadrato, quarta città per densità più alta in Europa, dal 2015 al 2023 è stata guidata dalla Sindaca Ada Colau. Nel 2019, ha istituito l'Ufficio per l'Urbanistica di Genere, con l'obiettivo di ridisegnare la città per renderla più inclusiva e da quel momento tutti i membri del nuovo governo guidato da Colau si sono dichiarati femministi. Fin dall'inizio del suo mandato, Colau ha promosso una "femminilizzazione della politica" al fine di integrare la prospettiva di genere in ogni ambito della politica e della società. Questo significa che per qualsiasi decisione riguardante il bilancio della città, la pianificazione urbana e i servizi pubblici, venivano tenute in conto le implicazioni che ne sarebbero derivate sia per le donne che per gli uomini.

---

<sup>37</sup> Barzi, M. *Genere e città. Vienna accorcia le distanze*. Ingenere. 10-09-2015. in: <https://www.ingenere.it/articoli/genere-e-citta-vienna-accorcia-le-distanze> (Ultima visita 29-10-2023)

<sup>38</sup> Foran, C. *How to Design a City for Women*. 16-09-2013. in: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women> (Ultima visita 16-10-2023)

<sup>39</sup> Gender budgeting, <https://www.ebrdgreencities.com/policy-tool/gender-budgeting-vienna-austria/>

<sup>40</sup> Andreola, F. *Vienna: realizzare la città di genere*. DiTE. 21-06-2023. in: <https://www.dite-aisre.it/vienna-realizzare-la-citta-di-genere/> (Ultima visita 29-10-2023)

La prima rivoluzione significativa è stata l'introduzione dei "superblocchi". Nonostante oltre l'80% degli spostamenti a Barcellona avvenga a piedi o con i mezzi pubblici, è interessante notare che oltre il 60% dello spazio pubblico della città è destinato alle automobili.<sup>41</sup> Questa discrepanza comporta una distribuzione sproporzionata dello spazio pedonale, colpendo principalmente le donne, che tendono ad essere più propense a camminare rispetto agli uomini.

L'ex vicesindaco per l'urbanistica di Barcellona, Janet Sanz, ha guidato uno dei piani più ambiziosi della città, che mira a restituire la città ai pedoni attraverso i cosiddetti "superisolati" o "superilles". Con "superisolato" si intende un'area costituita dalla fusione di nove isolati residenziali, con la chiusura della maggior parte del traffico (a eccezione del traffico locale, limitato a una velocità massima di 10 chilometri all'ora). Le auto vengono parcheggiate sottoterra, consentendo ai parchi, agli spazi verdi, alle panchine e alle aree gioco affollate di persone di sostituire gli incroci congestionati. In questo modo, Barcellona ha introdotto l'innovativo concetto dei "superblocchi" che limitano il traffico e ampliano lo spazio pubblico, migliorando la qualità della vita delle donne nella città.

Inoltre, a Barcellona è stata promulgata la "Ley de barrios" (Legge dei quartieri), che identificava otto punti chiave, e nello specifico il sesto trattava dell'uguaglianza di genere nell'uso dello spazio urbano e delle relative infrastrutture. In seguito a questa legge, è nato un gruppo interdisciplinare di stampo internazionale che avrebbe poi avuto un notevole impatto sull'urbanistica di genere. Questo gruppo, che il nome proprio dall'articolo sei della legge, è noto come "Colectiu Punt6"<sup>42</sup> che nel corso degli anni si è trasformato in una cooperativa con oltre quattrocento progetti all'attivo.

Un contributo fondamentale del Colectiu Punt6 è la sistematizzazione delle pratiche e dei metodi in guide e libri che possono servire da patrimonio per nuovi progetti, per attiviste e per coloro che rivestono ruoli di responsabilità politica. L'intera metodologia del Punt6 è orientata verso un cambio di paradigma, passando da una visione della città centrata sulla produzione, tipica del modello maschile, a una che mette al centro la vita quotidiana e la cura.

La città di Barcellona si è posta come obiettivo anche quello di migliorare i sistemi di trasporto. Si tratta una sfida complessa e costosa, come spiegato dalla Professoressa Sánchez de Madariaga, esperta di pianificazione urbana presso l'Università Tecnica di Madrid: "Non c'è molto che si possa fare facilmente o a buon mercato per affrontare questo pregiudizio storico [del trasporto pubblico]. Puoi migliorare la loro accessibilità... e questo è tutto. Gli autobus, invece, sono flessibili e i loro percorsi e fermate possono e devono essere 'spostati e adattati alle necessità' Non

---

<sup>41</sup> Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches [https://www.pastaproject.eu/fileadmin/editor-upload/sitecontent/Publications/documents/AM\\_Factsheet\\_Barcelona\\_WP2.pdf](https://www.pastaproject.eu/fileadmin/editor-upload/sitecontent/Publications/documents/AM_Factsheet_Barcelona_WP2.pdf)

<sup>42</sup> Colectiu Punt6 <https://www.punt6.org/es/es-col-lectiu-punt-6/>

c'è molto che si possa fare facilmente o a buon mercato per affrontare questo pregiudizio storico [del trasporto pubblico]. Puoi migliorare la loro accessibilità... e questo è tutto. Gli autobus, invece, sono flessibili e i loro percorsi e fermate possono e devono essere 'spostati e adattati alle necessità.'<sup>43</sup>

Tuttavia, un'alternativa più flessibile e adattabile consiste nell'implementare miglioramenti ai servizi di autobus, che possono essere facilmente modificati e adattati per rispondere alle esigenze specifiche. Barcellona ha abbracciato questa prospettiva nel 2012, avviando la creazione di una rete di autobus che integra in prospettiva ortogonale la rete metropolitana. Da quel momento, sono state introdotte almeno otto nuove linee di autobus, con altre 28 in fase di progettazione o sviluppo. Questo approccio consente una maggiore flessibilità nei percorsi di viaggio, offrendo benefici significativi, soprattutto alle donne che spesso devono compiere spostamenti legati a compiti di assistenza e di cura.

Per quanto riguarda la sicurezza e la fruibilità degli spazi urbani sotto un punto di vista di violenza di genere e molestie, nel 2016 è stata introdotta un'azione che si muove in questo senso con l'istituzione degli stand "Anti-Masclista" (Anti-Sessista) fuori dai principali festival musicali e locali notturni. Questi stand sono presidiati da uno o due esperti che forniscono informazioni di sensibilizzazione sulla sessualità e sulla violenza, illustrano i servizi pubblici e comunali disponibili in città e offrono supporto in caso di aggressione sessuale.<sup>44</sup>

In aggiunta, il programma che gestisce questi stand, noto come *NOésNO*, ha sviluppato un'applicazione per dispositivi mobili che permette alle persone di segnalare in modo anonimo molestie e aggressioni sessuali. I dati raccolti tramite l'app vengono poi condivisi con i decisori politici per contribuire al processo decisionale.

Infine, a seguito della Pandemia Covid-19 e un grande momento di crisi economica e sociale, è stato divulgato il documento collettivo "Proposte ecofemministe per reimaginare la città"<sup>45</sup> che propone nove politiche pubbliche ecofemministe essenziali affinché la sostenibilità sociale e ambientale siano i cardini intorno a cui ripensare città. Sono proprio le autrici ad affermare: "Le città sono spazi paradigmatici in questa dimensione sociale, economica e climatica, spazi in cui i diritti fondamentali sono violati, e la mentalità estrattiva del modello capitalista e patriarcale trova spazio. Per questo sono determinanti le proposte per il ripristino della sovranità della riproduzione sociale. Con questo intendiamo le proposte per la gestione delle risorse come energia, acqua, cibo, casa, trasporto e pianificazione urbanistica, salute,

---

<sup>43</sup> Invisibili <https://www.theguardian.com/books/2019/feb/28/invisible-women-by-caroline-criado-perez-review>

<sup>44</sup> BBC <https://www.bbc.com/news/av/world-50269778>

<sup>45</sup> Fernández, B., Campos, J. Ecofeminist proposals for reimagining the city. Public and community paths. [https://odg.cat/wp-content/uploads/2021/10/Ecofeminist\\_cities.pdf](https://odg.cat/wp-content/uploads/2021/10/Ecofeminist_cities.pdf)

educazione e cura, che garantiscono la dimensione universale dei servizi pubblici e la protezione dei beni comuni”.<sup>46</sup>

In conclusione, Barcellona è un altro grande caso a livello europeo che negli ultimi anni ha dimostrato una forte sensibilizzazione e propensione alla riprogettazione urbana secondo un’ottica di genere, nella speranza che sia l’inizio di un lungo percorso di miglioramento da cui altre città possano prendere esempio.

---

<sup>46</sup> Kenny, B. Urbanistica di genere: cambiare modello per città femministe, sicure e attente all’ambiente. Economia Circolare. 22-05-2023 in: <https://economiecircolare.com/citta-femministe-salute-ambiente-urbanistica-di-genere/> (Ultima visita 20-10-2023)

## CONCLUSIONE

“Gli spazi pubblici fanno da cornice a una miriade di interazioni sociali di genere. Come risultato di queste interazioni, diventano gli stessi spazi pubblici di genere”.<sup>47</sup>

La trasformazione delle città “patriarcali” a città “femministe” è un processo lungo e complesso, che abbiamo visto non riguardare non solo le politiche urbane, ma trova le sue radici nella storia e nella tradizione. Per questo, il cambiamento deve essere sostanziale, e partire da una rivoluzione sociale e culturale radicale, che non può che essere graduale e accompagnata da strumenti di formazione e sensibilizzazione. Il cambiamento culturale negli atteggiamenti delle persone e dei cittadini può essere raggiunto attraverso l’istruzione nelle scuole. È infatti necessario un programma educativo e di consapevolezza, per donne e uomini di tutte le età, che aiuti a insegnare come definire un comportamento appropriato, a reindirizzare la responsabilità verso chi compie la violenza, e incoraggiare l’intervento quando possibile.<sup>48</sup>

Adottando una prospettiva internazionale - ossia che tiene conto di tutte le caratteristiche che riguardano genere, classe, razza e abilità - nello sviluppo degli spazi urbani si ha la possibilità di conoscere a fondo la fruizione delle città da parte delle donne, garantendo il rispetto e l’ascolto attento di idee e necessità su come rendere le comunità inclusive e vivibili, assicurando un maggiore benessere sociale, fisico e mentale della collettività.<sup>49</sup>

L’intersezionalità, infatti, analizza e studia tutti i problemi legati a genere, ma anche ad esempio di tensione fra il centro e le periferie urbane. Non tutte le dinamiche cittadine sono uguali o simili, e spesso può dipendere da diverse persone che abitano diversi quartieri. Qui l’urbanistica gioca un ruolo centrale, in quanto favorendo una pianificazione internazionale delle città può ricreare condizioni ideali per costruire centri abitati sicuri e inclusivi anche per le persone meno rappresentate.<sup>50</sup>

Complessivamente, convertire o costruire una città femminista è un procedimento tortuoso che richiede tempo, un esperimento che però dà la possibilità a donne da tutto il mondo di confrontarsi, supportarsi, e pensare città alternative con il benessere di tutte e tutti. Più le donne parteciperanno ai processi di pianificazione

---

<sup>47</sup> UN Women, 2016

<sup>48</sup> Loukaitou-Sideris, A. (2009) *How to Ease Women’s Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices*. Mineta Transportation Institute.

<sup>49</sup> Nota, M. #cittàpertutte: una campagna di “gender mainstreaming” urbano. Brescia città aperta. 07-03-2021. in: <https://bresciacittàaperta.it/cittàpertutte-una-campagna-di-gender-mainstreaming-urbano-a-cura-di-michela-nota/> (Ultima visita 20-10-2023)

<sup>50</sup> (Ghirotto, I. La città inclusiva. Come vivere in un posto funzionale per tutt\*. Mondo Internazionale, 29-11-2021. in: <https://mondointernazionale.org/post/la-citt%C3%A0-inclusiva> (Ultima visita 20-10-2023)

urbana, più ci sono possibilità che il modello di città del futuro possa diventare un luogo sempre più paritario e femminista.<sup>51</sup>

Tutte le città hanno l'urgenza e il bisogno di rinascere, di essere ripensate e riformulate a fronte degli aspetti analizzati in questa tesi e di tutti quelli che rimangono invisibili a causa della non considerazione dei dati, e hanno bisogno di farlo ora.

La maniera principale per riuscirci è ascoltare le persone, analizzare le loro richieste e immedesimarsi nelle loro problematiche e difficoltà al fine da comprendere le necessità e poter immaginare delle soluzioni concrete per rendere la loro vita, essenzialmente degna di essere chiamata vita. Accessibile, fruibile, inclusiva. È necessario superare quel modello culturale secondo il quale pensiamo che la città sia fonte di pericolo per le donne, e che quindi qualsiasi comportamento che esca dagli schemi o non rappresenti un'abitudine consolidata possa rappresentare un rischio.

Per questo è sostanziale il coinvolgimento femminile nelle progettazioni, al fine indagare sulle possibili vie percorribili e non lasciare mai nessuno indietro, solo o escluso. Le città per avanzare ed essere progressiste devono essere unite. Ed è il momento di agire.

---

<sup>51</sup> Dalen, A. The history and the future of creating public spaces for women. Urbact. 15-03-2021. in: <https://urbact.eu/articles/history-and-future-creating-public-spaces-women> (Ultima visita 30-10-2023)

## BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

### Bibliografia

- De Beauvoir, S. (2016). *Il Secondo Sesso*. Il Saggiatore.
- Chaudhuri A. *E vissero insieme felici e contente*. Internazionale. 10-2023.
- Criado Perez, C. (2020). *Invisibili*. Einaudi.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Hayden, D. (1980). *What Would a Non-Sexist City Be Like?*
- Jacobs, J. (2009). *Vita e Morte delle Grandi Città*. Einaudi.
- Kern, L. (2021). *La Città Femminista*. Treccani.
- Lefebvre, H. (1968). *Il Diritto alla Città*. Padova, Marisilio.
- Lefebvre, H. (1972). *Il Diritto alla Città - Spazio e Politica (Vol. 2)*. Padova, Marisilio.
- Lefebvre, H. (1992). *The Production of Space*. Wiley-Blackwell.
- León, P. (2021). *La città delle donne*. Internazionale. 29-07-2021.
- Loukaitou-Sideris, A. (2009) *How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices*. Mineta Transportation Institute.
- Non una di meno (2017). *Abbiamo un Piano. Piano femminista contro la violenza maschile sulle donne e violenza di genere*.
- Perrone, C. (2016) *Vita e morte delle strade di città (Rileggendo Jane Jacobs)*. Università degli studi di Firenze
- Sandercock, L. (1998) *Towards Cosmopolis: Planning for Multicultural Cities*. John Wiley, London.
- Zibell B., Damyanovic D., Sturm U. (2019). *Gendered Approaches to Spatial Development in Europe: Perspectives, Similarities, Differences*. Routledge

## Sitografia

Andreola, F. *Uno sguardo di genere sulla città*. DiTE. 21-06-2023. in: <https://www.dite-aisre.it/uno-sguardo-di-genere-sulla-citta/> (Ultima visita 29-10-2023)

Andreola, F. *Vienna: realizzare la città di genere*. DiTE. 21-06-2023. in: <https://www.dite-aisre.it/vienna-realizzare-la-citta-di-genere/> (Ultima visita 29-10-2023)

Barzi, M. *Che genere di città*. InGenere. 09-04-2015. in: <https://www.ingenere.it/articoli/che-genere-di-citta> (Ultima visita 13-10-2023)

Barzi, M. *Genere e città. Vienna accorcia le distanze*. InGenere. 10-09-2015. in: <https://www.ingenere.it/articoli/genere-e-citta-vienna-accorcia-le-distanze> (Ultima visita 29-10-2023)

Commissione Europea. *Parità di genere: in che modo le città possono prendere l'iniziativa*. 13-05-2019. in: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/newsroom/news/2019/05/13-05-2019-gender-equality-how-cities-can-take-the-lead](https://ec.europa.eu/regional_policy/it/newsroom/news/2019/05/13-05-2019-gender-equality-how-cities-can-take-the-lead) (Ultima visita 05-10-2023)

Commissione per i diritti delle donne e l'uguaglianza di genere. <https://www.europarl.europa.eu/committees/it/femm/home/highlights>

Council of Europe Portal. Gender Equality. *What is gender mainstreaming?* in: <https://www.coe.int/en/web/genderequality/what-is-gender-mainstreaming> (Ultima visita 20-10-2023)

Council on Urban Initiatives. <https://councilonurbaninitiatives.com/>

Dalen, A. *The history and the future of creating public spaces for women*. Urbact. 15-03-2021. in: <https://urbact.eu/articles/history-and-future-creating-public-spaces-women> (Ultima visita 30-10-2023)

Directorate-General for Justice and Consumers (European Commission). Strategic engagement for gender equality 2016-2019. in: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/24968221-eb81-11e5-8a81-01aa75ed71a1/language-en> (Ultima visita 15-10-2023)

European Commission. *Equal - Guide on Gender Mainstreaming*. 2005. in: [https://ec.europa.eu/employment\\_social/equal\\_consolidated/data/document/gendermain\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/employment_social/equal_consolidated/data/document/gendermain_en.pdf)

Fazio Pellacchio S., Copelli A. *La città di tuttø: uno sguardo femminista nella pianificazione urbana. L'esempio di Barcellona*. U-Rise. in: <https://urise.it/colibri/la->

[citta-di-tutt%C9%99-uno-sguardo-femminista-nella-pianificazione-urbana-leempio-di-barcellona/](#) (Ultima visita 28-10-2023)

Fernández, B., Campos, J. Ecofeminist proposals for reimagining the city. Public and community paths. [https://odg.cat/wp-content/uploads/2021/10/Ecofeminist\\_cities.pdf](https://odg.cat/wp-content/uploads/2021/10/Ecofeminist_cities.pdf)

Foran, C. *How to Design a City for Women*. 16-09-2013. in: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women> (Ultima visita 16-10-2023)

Ghirotto, I. *La città inclusiva. Come vivere in un posto funzionale per tutt\**. Mondo Internazionale, 29-11-2021. in: <https://mondointernazionale.org/post/la-citt%C3%A0-inclusiva> (Ultima visita 20-10-2023)

Gustafsson, L. Gender equality at the heart of the city. Urbact. <https://urbact.eu/good-practices/gender-equality-heart-city>

Hayden, D. (1980). *Per una città non sessista*. in: <http://www.cittaconquistatrice.it/per-una-citta-non-sessista-1980/> (Ultima visita 18-20-2023)

InGenere. *Se diciamo gender mainstreaming*. 05-02-2018. in: <https://www.ingenere.it/articoli/se-diciamo-gender-mainstreaming> (Ultima visita 15-10-2023)

Istat. *La percezione della sicurezza*. In <https://istat.it/it/archivio/217502>  
Kenny, B. Urbanistica di genere: cambiare modello per città femministe, sicure e attente all'ambiente. Economia Circolare. 22-05-2023 in: <https://economiecircolare.com/citta-femministe-salute-ambiente-urbanistica-di-genere/> (Ultima visita 20-10-2023)

Kenny, B. D., *Ripensare i dati per progettare le città*. InGenere, 23-06-2022. in: <https://www.ingenere.it/articoli/ripensare-i-dati-progettare-le-citta> (Ultima visita 31-10-2023)

Murray, C. *What would cities look like if they were designed by mothers?* Guardian. 27-08-2018. in: <https://www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers> (Ultima visita 10-10-2023)

Nota, M. *#cittàpertutte: una campagna di "gender mainstreaming" urbano*. Brescia città aperta. 07-03-2021. in: <https://bresciacittaperta.it/cittapertutte-una-campagna-di-gender-mainstreaming-urbano-a-cura-di-michela-nota/> (Ultima visita 20-10-2023)

NYU WAGNER. *The Pink Tax on Transportation: Women's Challenges in Mobility* in: <https://wagner.nyu.edu/rudincenter/2018/11/pink-tax-transportation-womens-challenges-mobility>

Pérez Prieto, L. *Il diritto delle donne alla città. Un approccio femminista agli spazi urbani*. Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica. 10-10-2016 in:  
<http://www.serena.unina.it/index.php/tria/article/view/3967>

Sancho Martínez, A. (2016). *Habitat III: Verso una pianificazione urbanistica sensibile al genere*. Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica. 10-10-2016 in:  
<http://www.serena.unina.it/index.php/tria/article/view/3970>

Smart City Sweden. Umeå builds for everyone and attracts gender equality tourism.  
<https://smartcitysweden.com/umea-builds-for-everyone-and-attracts-gender-equality-tourism/>

Smart City Sweden. Gender Equality and Inclusiveness in Urban Planning.  
<https://smartcitysweden.com/best-practice/390/gender-equality-and-inclusion-in-urban-planning/>

Sveriges Kommuner och Regioner. Umeå integra la dichiarazione sull'uguaglianza di genere nella gestione e nella governance.  
<https://skr.se/skr/tjanster/larandeexempel/allalarandeexempel/umeaintegrerarjamstalldhettsdeklarationiledningochstyrning.52800.html#:~:text=Ume%C3%A5%20kommun%20tar%20st%C3%B6d%20i,artiklar%20i%20sin%20ordinarie%20styrning>

Thompson, S. *On race & architecture*. Curbed. 22-02-2017. in:  
<https://archive.curbed.com/2017/2/22/14677844/architecture-diversity-inclusion-race>  
(Ultima visita 12-10-2023)

*Vagoni per sole donne nel metrò di Tokyo*. Expatcllc, The Platform for all expatwomen. in: <https://www.expatcllc.com/vagoni-per-sole-donne/#:~:text=E%20il%20caso%20del%20Giappone,paesi%20hanno%20adottato%20misure%20simili> (Ultima visita 28-10-2023)

Verzola, A. *Buone pratiche per città più inclusive*. InGenere. 02-03-2021. in:  
<https://www.ingenere.it/articoli/buone-pratiche-citta-piu-inclusive> (Ultima visita 18-10-2023)

Wilker, A. *Mansplaining the City: Why are men driving the conversation about the future of our neighborhoods?* Curbed. in: <https://www.curbed.com/article/mansplaining-gentrification-define-richard-florida-saskia-sassen.html> (Ultima visita 12-10-2023)

Women in Cities International (WICI). <https://femmesetvilles.org/>

World Bank. *Inclusive Cities*. in: <https://www.worldbank.org/en/topic/inclusive-cities#1>

## RINGRAZIAMENTI

Il mio più sincero e profondo ringraziamento va, e andrà sempre, a tutte le donne che nella storia hanno lottato e sacrificato la propria vita per permettere alle loro figlie, madri, amiche, colleghe e compagne di camminare a testa alta, fiere di essere Donne;

Ai collettivi femministi che ho incontrato negli anni e che mi hanno formato;

Alle donne che mi stanno vicino, a tutte quelle che ho conosciuto, con le loro storie diverse e i loro consigli, che mi hanno spronato ad essere sempre lucida e militante;

Agli uomini consapevoli, che si uniscono a noi e supportano le nostre battaglie;

A tutti i luoghi sicuri che ho attraversato, che mi hanno accolto e saputo proteggere, crescere;

Alla mia famiglia, infinitamente paziente con le mie continue crisi di nervi;

Alle persone con cui lavoro ogni giorno da tre anni, che nonostante la frenesia e gli impegni professionali che non finiscono mai mi hanno supportato nel terminare questo percorso;

Ad Agnese ed Anna, senza cui non sarei qui;

Ad Alessio, che non ho mai chiamato per nome in quattro anni;

A Via Croce Bianca 51, che mi ha visto disperare, incredula, a ogni passo che mi avvicinava a questo traguardo;

Al nonno Carlo, che mi avrebbe sostenuto anche se, seppur in buona fede, di queste cose non ci avrebbe assolutamente capito nulla:

Grazie.

Le strade sicure le fanno le donne che le attraversano.