

## *Gender mainstreaming: mobilità urbana, risorse energetiche e impatti*

Lucia Martincigh\*, Marina Di Guida\*\*

*Parole chiave: gender mainstreaming, inclusività, partecipazione, mobilità, sostenibilità*

Sempre più il progetto urbano si orienta verso un modello di città inclusiva e partecipata, dove gli spazi sono ripensati in base alle esigenze degli utenti e ai principi dello sviluppo sostenibile, al fine di migliorare la qualità della vita. Per tale approccio progettuale è necessaria una spiccata sensibilità, che è propria della cultura della progettazione di genere. Il rispetto per i modi di svolgere la vita quotidiana di uomini e donne e di persone di tutte le età e condizioni, e il conseguimento dell'uguaglianza e delle uguali opportunità sono i principi basilari del *gender mainstreaming*, che pone questa strategia al centro di tutte le decisioni politiche e progettuali.

L'ottica femminile, incline all'accudimento e alla cura degli altri, caratterizzata da una visione più umanistica e olistica della città e da un approccio di tipo trasversale, mostra una maggiore attenzione al particolare, all'organizzazione della struttura urbana congruente con i diversi usi (Jarvis et al., 2009), al disegno degli spazi pubblici appropriato anche alle richieste essenziali delle categorie più deboli e a specifiche tematiche come: accessibilità, mobilità, sicurezza, comfort ambientale, uso oculato delle risorse, energetiche e non, e controllo degli impatti, che portano a conseguire una maggiore qualità della vita e una maggior sostenibilità ambientale. Questo approccio di genere favorisce una visione più articolata delle problematiche di una comunità e, al tempo stesso, facilita una nuova impostazione del vivere comune, in quanto le donne, alla ricerca costante di mediare tra soggettività e oggettività, rappresentano i soggetti principali delle relazioni intersoggettive (Di Biagi e Renzoni, 2014).

E' proprio questa propensione a non trascurare la diversità, accogliendo la complessità, che consente di cogliere le sfaccettature anche di una certa creatività, intendendo la creatività alla maniera del matematico francese Henri Poincaré, che l'ha definita come «l'attitudine a trovare connessioni nuove, e utili, tra elementi distanti tra loro» (Poincaré, 1997). Attraverso la creatività, da intendere come «combinatoria inedita di elementi preesistenti» (Eco, 2004), i legami sociali interni alla comunità e l'attaccamento al territorio si traducono in azioni combinate che contribuiscono allo sviluppo sostenibile, generando valori economici, sociali e culturali. Mettendo in sinergia queste iniziative si produce una sorta di creatività "collettiva", strettamente interconnessa con la resilienza dei sistemi urbani (Fusco Girard, 2012).

L'ottica di genere e l'approccio partecipativo caratterizzano l'impostazione del Laboratorio Permanente di Progettazione Partecipata 2La Città Storica da un punto di vista di genere"<sup>1</sup>; in questo testo si tratta di uno dei tre macro settori di studio individuati, descrivendo prima, brevemente, l'apporto di uno dei tre gruppi in cui il Laboratorio si è articolato: Gruppo di Lavoro "Mobilità e spazi pubblici: accessibilità, sostenibilità e vivibilità"<sup>2</sup> e successivamente l'approfondimento di alcune tematiche svolto, in base a ricerche pregresse, dagli autori.

Il gruppo ha avuto il compito di approfondire le problematiche emerse dal convegno/workshop “La Città Storica di Roma: vivere tra passato e futuro”<sup>3</sup>, documento fondativo del Laboratorio Permanente, svolgere attività di studio e ricerca, e fare proposte da discutere poi nell’ambito allargato del Laboratorio, con l’obiettivo di riorganizzare la mobilità in chiave sostenibile, al fine di migliorare l’ambiente urbano per quanto concerne: accessibilità, sicurezza, vivibilità e comfort degli utenti. Il tema della mobilità, infatti, ben si presta ad essere affrontato secondo un’ottica di genere: le donne sono ritenute interlocutrici interessanti per la specificità dei loro movimenti nel contesto urbano. La mobilità femminile è, infatti, caratterizzata da numerosi spostamenti correlati alla complessità di una giornata tipo; le donne tendono a: utilizzare mezzi di trasporto pubblici, viaggiare sull’auto come passeggiare, andare in bicicletta e a piedi; combinare più mezzi di trasporto e percorrere tragitti brevi e complessi, «a zig zag» o con andamento ondivago, cercando di coniugare in un’unica soluzione le esigenze di trasporto connesse alle molteplici attività; muoversi in orari diversi dagli uomini, per lavoro con orari flessibili o part-time; sono spesso condizionate dal livello di sicurezza dell’ambiente (del Vecchio e Squillante, 2008).

In una prima fase del lavoro, sono stati considerati i problemi e le proposte ritenuti più rilevanti o più valide, e più condivisi, dalle partecipanti al workshop. Per quanto riguarda gli interventi da proporre all’Amministrazione, il gruppo ha condiviso l’idea di adottare la strategia di micro interventi diffusi. Su questa base quindi ha definito alcuni criteri per individuare le azioni da proporre al Comune di Roma per lo studio e la realizzazione: le azioni più importanti ma anche più accettabili, facilmente condivisibili e congeniali; l’ordine di priorità delle azioni stesse, anche se con diversi livelli di accettabilità, stabilito in base ai risultati del workshop; le azioni atte a risolvere allo stesso tempo più problematiche, ritenute importanti sia come quantità che come qualità; gli eventuali ostacoli all’adozione e successiva realizzazione delle azioni proposte.

In base alla metodologia utilizzata si sono quindi scelte alcune azioni, ampiamente condivise nell’ambito del Laboratorio, che, pur avendo un impatto notevole sulla qualità della vita degli utenti, possono essere intraprese soprattutto attraverso l’adozione di sistemi tesi a far rispettare le leggi esistenti, provvedimenti o revisioni normative, la promozione di comportamenti appropriati e senza grandi costi. Le proposte presentate nella «Scheda di presentazione dei progetti» in occasione della Conferenza indetta dal Municipio Roma I Centro<sup>4</sup>, riguardano quindi alcuni interventi pilota immediatamente attuabili, a costi contenuti o attraverso sistemi di *enforcement*, che possono essere reiterati e messi a sistema. Esse sono raggruppate in sei temi di intervento: proposte per il trasporto pubblico, proposte per la mobilità pedonale, accessibilità dei percorsi pedonali, comfort ambientale degli spazi pubblici, interventi di completamento per la mobilità ciclabile, riorganizzazione del sistema di mezzi di trasporto turistici. Per ogni tema sono stati considerati i problemi da risolvere e le aspettative da soddisfare; la metodologia di analisi e valutazione da adottare; inoltre sono stati fatti alcuni accenni a realtà diverse, a possibili strategie, soluzioni e misure da adottare ed a possibili approfondimenti da sviluppare successivamente.

Per il primo tema, quello del trasporto pubblico, è stato approfondito il ridisegno delle fermate dei mezzi pubblici al fine di farle diventare: accessibili a tutti ed in particolare alle PMR<sup>5</sup>, sicure, illuminandole e rendendole vitali anche nelle ore dopo il crepuscolo, e confortevoli,

attrezzandole per l'attesa, l'orientamento e l'informazione. La tecnica principale suggerita si focalizza sull'avanzamento della banchina che risolve la maggior parte dei problemi rilevati.

Per quanto concerne il secondo tema, quello della mobilità pedonale, sono state approfondite le modalità per dare alla rete pedonale una dignità superiore a quella della rete veicolare: il reale riconoscimento della priorità pedonale; la riconsegna degli spazi pedonali, abusivamente occupati, ai loro destinatari e la loro riqualificazione; la creazione di una rete pedonale continua con attraversamenti adeguati e ubicati in modo appropriato. Le tecniche principali suggerite riguardano l'articolazione dei marciapiedi in fasce funzionali e degli attraversamenti in tipologie diverse congruenti con la domanda.

Per quanto riguarda il terzo tema, l'accessibilità dei percorsi pedonali, si è proposta l'elaborazione di un Piano dell'Accessibilità Municipale per le PMR, particolarmente necessario in una città come Roma, dove l'invecchiamento della popolazione è notevole<sup>6</sup>.

I temi elencati di seguito sono stati solo delineati e richiedono ulteriori approfondimenti. Per il comfort ambientale, si sono proposti interventi di: riduzione dell'inquinamento atmosferico, mitigazione della temperatura nel periodo estivo, protezione dagli agenti atmosferici nel periodo invernale; per la mobilità ciclabile, si è proposta, a completamento della rete ciclabile, la progettazione di aree di parcheggio e rifornimento per le biciclette a pedalata assistita; per quanto concerne il problema dei mezzi di trasporto per il turismo, si è proposto uno studio in relazione all'accesso e alla sosta al fine di riorganizzare il sistema e renderlo congruente con il delicato ambiente del Municipio Roma I Centro, dato il loro forte contributo al già alto inquinamento, alla congestione del traffico e all'isola di calore urbana.

Successivamente il gruppo ha espresso l'intenzione di proseguire il lavoro focalizzando l'attenzione, a breve termine, su alcune tematiche puntuali, le fermate dei mezzi di trasporto pubblico urbano, e a lungo termine su temi più vasti, che concernono l'applicazione di strumenti prescrittivi che rispondono alle domande emerse e mettono a sistema le diverse azioni proposte.

Le esperienze maturate sin dalla fine degli anni '90 con la partecipazione ad alcune ricerche nazionali ed europee, che avevano come tema le problematiche connesse alla riprogettazione della città come spazio di relazioni quotidiane, alle categorie più deboli, alle ricadute delle scelte decisionali sulla qualità della vita delle persone, hanno portato ad adottare un approccio interdisciplinare, che vede insieme progettazione urbana e dei trasporti, scienze sociali, comportamentali e ambientali, con il fine di creare strutture urbane compatte e resilienti, basate sull'organizzazione di una mobilità sostenibile e di spazi urbani appropriati a tutti gli utenti, aperti a molteplici usi quotidiani, definiti con il contributo degli abitanti.

In Italia, le Direttive del Piano Urbano del Traffico<sup>7</sup>, prevedono uno strumento che sembra appropriato al raggiungimento di tali finalità: l'Isola Ambientale, cioè «una singola zona urbana delimitata dalla rete delle strade principali, finalizzata al recupero della vivibilità degli spazi urbani», adottabile nelle zone residenziali delle città caratterizzate da strade locali; le caratteristiche principali che concernono la riorganizzazione della mobilità in modo appropriato sono la priorità ai pedoni, il limite della velocità a 30 km/h, l'eliminazione del traffico parassitario di attraversamento, il controllo dei flussi, il recupero di spazi di parcheggio.

Nelle ricerche svolte, il portato del concetto di Isola Ambientale è stato approfondito e sono stati maggiormente articolati i criteri per la sua individuazione e delimitazione, prendendo in considerazione aspetti funzionali, quali la presenza dei servizi di uso quotidiano e un raggio di percorrenza appropriato ad ogni classe di utenza, e aspetti percettivi che permettono la riconoscibilità di un luogo e suscitano il senso di identità e di appartenenza. Elemento principale per la sua strutturazione è la riorganizzazione di una rete continua di percorsi pedonali e ciclabili, punteggiata da luoghi di sosta e fermate del trasporto pubblico, che offre le prestazioni richieste: accessibilità, sicurezza, comfort e attrattiva, grazie ad un ridisegno dell'invaso stradale atto ad alloggiare le funzioni specifiche, a mitigare i fattori ambientali negativi, e a rendere le strade autoesplicative (Martincigh e Di Guida, 2016); altro aspetto è la variazione di prevalenza tra il modo pedonale e veicolare, che porta ad avere spazi totalmente pedonali, spazi di coesistenza, le soft zone, a 15-20 km/h, marciapiedi più o meno ampi.

L'approccio metodologico utilizzato è quello esigenziale-prestazionale, tipico della disciplina della Tecnologia dell'Architettura, che è teso alla definizione della fattibilità dell'intervento, alla sua valutazione e rispondenza agli scopi prefissati; esso è articolato in tre fasi: l'analisi di suscettività, in cui si effettua la valutazione della configurazione degli spazi urbani e delle loro prestazioni, che delinea la "offerta"; l'analisi di appetività, in cui si vagliano le esigenze degli utenti e le loro aspettative, che delinea la "domanda"; l'analisi di compatibilità, infine, tesa ad individuare i problemi, le potenzialità e gli interventi di adeguamento mediante la verifica dell'interfaccia tra la domanda e l'offerta. Questo approccio metodologico sistematico, definendo appropriati interventi, contribuisce alla garanzia di qualità e al successo del progetto nonché ad evitare che le scelte operate possano influire in modo negativo su alcuni gruppi. Questa metodologia è affine con l'ottica del gender mainstreaming già menzionato.

Un primo approfondimento riguarda quindi il confronto tra la metodologia ora brevemente descritta e gli approcci utilizzati nelle ricerche e nei progetti sperimentali più innovativi realizzati in altri contesti europei, più sensibili a questo tipo di problematiche; lo scopo è arricchirla con la parte di *know how* relativo soprattutto all'implementazione, per riportarlo nel Laboratorio di Progettazione Partecipata per la città storica di Roma, dal punto di vista di genere.

La città europea che è più rappresentativa in questo senso è la città di Vienna, che già dai primi anni '90 affronta, con l'istituzione del Women's Office of the City of Vien, a livello di ricerca e attuativo, il tema della partecipazione nella riqualificazione urbana, dimostrando una grande attenzione all'*empowerment* delle donne, all'eliminazione degli stereotipi di genere e della violenza sulle donne, alla codificazione di un equilibrio tra lavoro e vita privata e soprattutto all'attivazione di politiche di genere per la città. Dal 1998, con la fondazione del *Co-ordination Office for Planning and Construction Geared to the Requirements of Daily Life and the Specific Needs of Women of the Executive Group for Construction and Technology*, che ha il ruolo di supporto e coordinamento, sono stati avviati 50 progetti modello che attuano processi pilota e sperimentano nuovi metodi (City of Vienna, 2013). A seguito di queste esperienze, l'approccio del *gender mainstreaming* è stato usato nel Piano Strategico per Vienna, nel Piano dello Sviluppo Urbano come pure in piani settoriali, in master plan e concept di progetto urbano.

L'Amministrazione di Vienna nelle sue attività di progettazione urbana si è posta diversi obiettivi che tengono conto di varie fasi generazionali e diverse condizioni di vita:

1. Facilitare il duplice assolvimento quotidiano delle attività legate alla famiglia e al lavoro grazie alla "città delle brevi distanze", dove le destinazioni prioritarie sono vicine alle residenze.
2. Fornire varie opzioni spaziali, flessibili e adattabili, che soddisfino i diversi bisogni rilevati e che, generando potenzialità di appropriazione ed identificazione, invitino gli abitanti anche a nuove utilizzazioni; distribuire in modo equo il limitato spazio urbano e i fondi erogati per gli interventi.
3. Rendere possibile ad uomini e donne di ogni età di muoversi nel vicinato, ad ogni ora; in autonomia e sicurezza, oggettiva e percepita, con illuminazione adeguata e segnaletica chiara.
4. Dare a tutti le stesse opportunità di partecipazione e di espressione delle proprie realtà di vita nel processo decisionale e progettuale, rappresentativo degli interessi di tutte le classi di utenza.

Di particolare interesse è l'approccio metodologico utilizzato nel processo di riqualificazione dell'area pilota di Mariahilf, un quartiere molto compatto che gravita intorno alla Mariahilfer Strasse, con molte strade strette residenziali e poco verde, dove gli interventi principali sono la costituzione di una *Tempo-30-Zone* in tutta l'area e di strade residenziali con velocità 10 km/h.

Grazie alla presenza di un comitato femminile di quartiere, e alla mediazione di un *Ombudsfrau*, che si occupa degli interessi dei pedoni, si sono potuti studiare i percorsi fatti da diverse classi di utenti per raggiungere i servizi e si sono potute evidenziare le problematiche ricorrenti.

Tale approccio è confrontabile con quelli empirici e teorici già sperimentati nelle precedenti ricerche svolte nel dipartimento: metodo empirico, simile a quello dell'area di Mariahilf, consistente in un'indagine sulla base di questionari con domande sul percorso effettuato per raggiungere un determinato servizio<sup>8</sup>; metodo teorico che costruisce i percorsi più brevi origine/destinazione per raggiungere i principali servizi locali presenti, la cui sommatoria consente di definire il percorso più battuto dai residenti nell'area; questo metodo teorico può essere suffragato da: osservazioni e rilievi dei flussi pedonali in punti specifici dell'area in relazione all'ubicazione dei servizi; oppure organizzando un incontro/confronto in cui sono coinvolti, oltre che i tecnici, diverse classi di utenza, che sono invitate a disegnare l'itinerario percorso per raggiungere determinati poli scelti e ad evidenziarne gli aspetti positivi e negativi, utilizzando lo strumento della "mappa mentale", al fine di individuare, grazie a successivi momenti di discussione, le problematiche da risolvere e le relative idee di soluzioni, condivise<sup>9</sup>.

La differenza principale tra l'approccio sopra descritto, adottato nelle ricerche e nei progetti pilota portati avanti dagli autori, e quello adottato dall'Amministrazione viennese sta nella possibilità di tradurre metodi/modelli/scenari in pratiche realizzative. Infatti, a partire dall'applicazione dell'ottica di genere e dal processo di partecipazione la città di Vienna ha attuato una serie di azioni, che hanno riguardato le seguenti categorie di intervento: attraversamenti e tempi semaforici; allargamento marciapiedi; eliminazione barriere architettoniche; migliore illuminazione e aumento della sicurezza; qualità dei dettagli e sedute (Fig.01).

## Mariahilfer Strasse, Vienna (A)

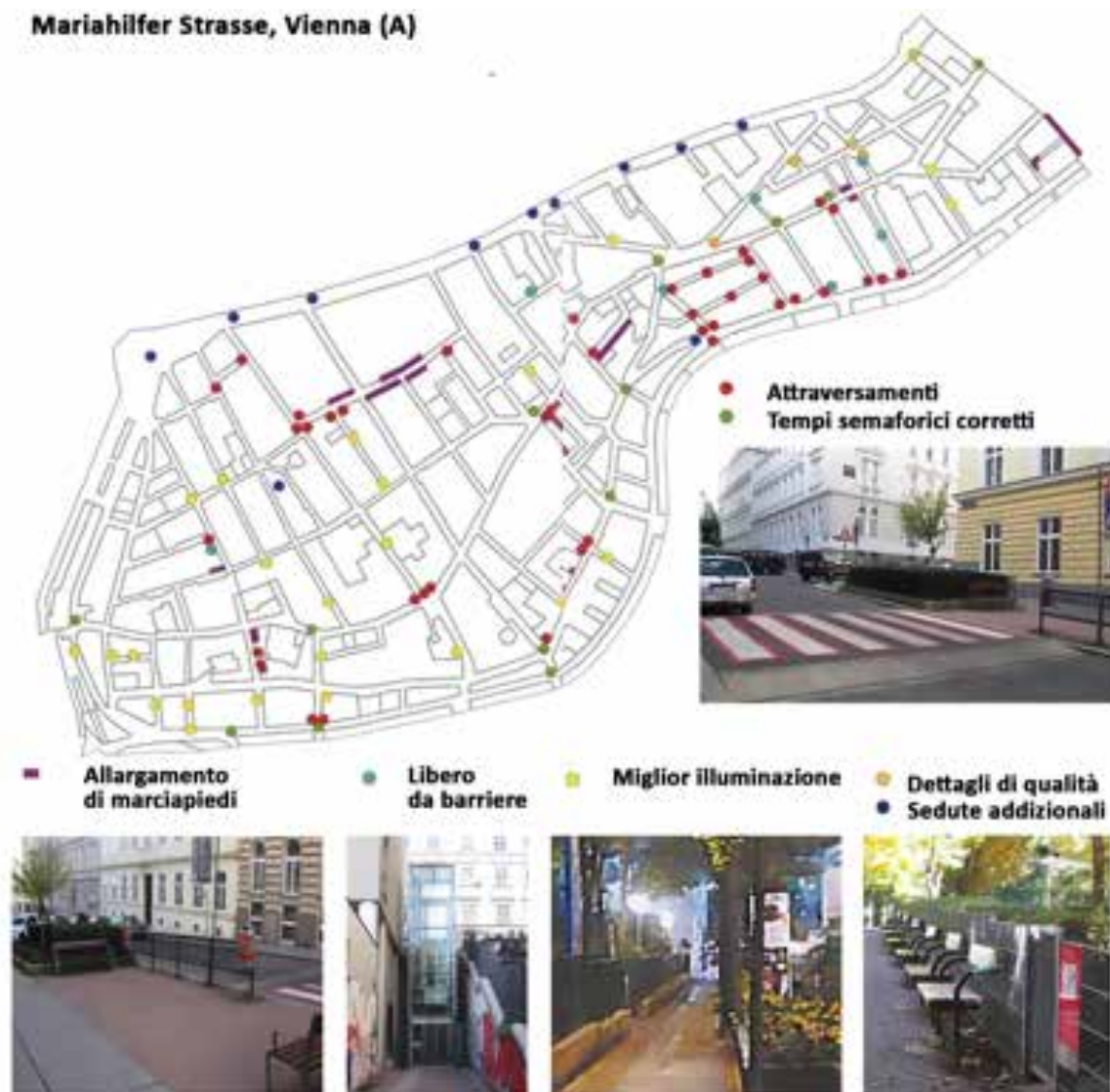


Fig. 01 - Area pilota di Mariahilf, Vienna (A)

Queste categorie d'intervento sono studiate e approfondite anche nelle ricerche di base ed applicate menzionate; in esse però, all'importante tema della mobilità, sono state collegate anche alcune tematiche relative, oltre che al miglioramento del comfort nello spazio urbano, alla sostenibilità, al risparmio energetico, alla riduzione degli impatti (a cui, come evidenziato precedentemente, le donne sono particolarmente sensibili). In tal senso la mobilità non è limitata all'aspetto trasportistico o della sicurezza fisica delle persone e d'uso dello spazio (numero di incidenti), ma si amplia allo studio del rapporto causa/effetti analizzando gli impatti sull'ambiente urbano e sul benessere dei cittadini. Quindi, oltre alla sicurezza, legata principalmente alla velocità del traffico veicolare, vengono anche analizzati gli inquinamenti prodotti (dell'aria, olfattivo, acustico, visivo); la sovrapposizione delle valutazioni effettuate a seguito delle analisi con il rilevamento del flusso pedonale, permette di capire dove è prioritario intervenire (Fig. 02).



Fig. 02 - La definizione delle priorità di intervento attraverso la sommatoria delle valutazioni dei risultati di diverse analisi e rilevamenti<sup>10</sup>. Caso di studio: Quartiere Testaccio (Roma, I).

Questo metodo è stato già utilizzato nell'ambito del dipartimento di Architettura per uno studio pilota sul quartiere Testaccio a Roma; potrebbe essere messo a punto e applicato nell'ambito del Laboratorio Permanente di Progettazione Partecipata per studiare altri quartieri ricadenti nella Città storica, considerando che il Comune di Roma, nel PGTU del 16 aprile 2015, l'ha già suddivisa in Isole ambientali di futura attuazione; in tal senso è importante aggiungere all'inquinamento dell'aria dedotto dai flussi veicolari, alle velocità veicolari e all'inquinamento acustico, già menzionati, anche altri aspetti che limitano il comfort e che aumentano il fenomeno dell'isola di calore: il surriscaldamento dovuto alla quantità di irraggiamento solare e all'albedo dei materiali utilizzati, alla morfologia tridimensionale dell'invaso stradale legata al rapporto altezza e larghezza della sezione stradale, (strettamente connesso al surriscaldamento e all'inquinamento dell'aria), all'andamento dei venti dominanti, analizzato attraverso la valutazione della quantità di vento che penetra nel tessuto urbano e alla velocità prevalente.

Le basi su cui poggiare una strategia inclusiva e sostenibile per le città non possono che essere, quindi, l'ascolto e il coinvolgimento attivo di tutta la cittadinanza, senza differenze di genere né di altri discriminanti, per concordare, decidere e costruire insieme percorsi che consentano di migliorare la qualità della vita dell'intera comunità. Il *gender mainstreaming* può orientare questo processo perché fondato sul riconoscimento del diritto di veder rispettati i valori di genere grazie a una cultura diffusa rispettosa di tutte le differenze (Moser, 2016); d'altro canto, l'attenzione alla sostenibilità, da intendere non più come un campo specifico ma come parte intrinseca della progettazione, contribuisce a perfezionare quest'approccio, perché il suo obiettivo di fondo è

garantire il soddisfacimento dei bisogni della generazione attuale, con un minore utilizzo delle risorse così da lasciare alle generazioni future una scorta immutata o addirittura valorizzata di risorse naturali e di altri beni (Munasinghe e Luiz, 2002).

Nell'ambito specifico della pianificazione questi temi si traducono e si riallacciano alle riflessioni sul diritto alla città, una città pensata e rappresentata come spazio delle relazioni sociali quotidiane (de Certeau, 2010). Infatti, la città non può più essere considerata come un supporto spaziale e atemporale alla vita degli individui; le scelte urbane e urbanistiche influenzano la vita quotidiana di ogni individuo ed è necessario comprendere e valutare su chi, quando e quanto queste scelte influiscono negativamente, ostacolando la qualità della vita individuale e collettiva.

#### Note

1: Il laboratorio, istituito ufficialmente il 9.05.2014 dal Dipartimento Beni Culturali dell'Ordine degli Architetti PPC di Roma e provincia, è presenziato dall'arch. Virginia Rossini e coordinato dalla Prof. Elena Mortola.

2: Il gruppo di lavoro "Mobilità e spazi pubblici: accessibilità, sostenibilità e vivibilità", è coordinato dalla Prof. Lucia Martincigh e composto da: Maria Donatella Aiello, Gabriella Anselmi, Margherita Carè, Mauro Della Casa, Enrico Fattinanzi, Fausta Franchi, Paolo Magrini, Vittorio Sartogo, Silvana Schipani.

3: Il Convegno/Workshop si è svolto il 15 aprile 2013 alla Casa dell'Architettura a Roma. Durante il workshop le partecipanti, appartenenti ad Enti e Associazioni, hanno elaborato alcuni scenari futuri per la Città Storica, applicando i principi propri del metodo Costruzione di scenari futuri. L'analisi degli scenari ha permesso al Laboratorio d'identificare alcuni problemi della Città Storica e le relative proposte progettuali.

4: Le Conferenze Urbanistiche Municipali sono state organizzate nell'autunno 2014; i gruppi del Laboratorio Permanente di Progettazione Partecipata hanno presentato le schede elaborate al loro interno.

5: La definizione di PMR (Persone a Mobilità Ridotta) è stata introdotta dal Parlamento Europeo con Direttiva 2003/24/CE, che all'art.1 definisce "persone a mobilità ridotta" come "persone che abbiano una particolare difficoltà nell'uso degli spazi, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli".

6. L'Italia, rispetto ad altri paesi europei, presenta un crescente fenomeno di invecchiamento della popolazione ed è il secondo paese, dopo la Germania, per indice di invecchiamento; dalla consultazione dei dati statistici dal 1961 ad oggi, l'indice è passato dal 38,9 al 151, 4 (Fonte: ISTAT, 2014).

7. "Direttive per la redazione adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico, Art.36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 Nuovo codice della strada", comunicato del 12/04/1995, Ministero LL.PP.

8. Questo metodo è stato utilizzato nell'ambito della "Redazione della Proposta di Intervento" per la realizzazione di un'Isola Ambientale a Pietra Papa, Roma; un progetto pilota del DiPSA per l'Assessorato ai lavori Pubblici del Comune di Roma, coordinatore: prof. arch. Lucia Martincigh

9. Questo metodo, mutuato dallo *Scenario Awareness Workshop*, e adattato allo scopo, è stato utilizzato nella ricerca *PROMPT: "new means to PROMote Pedestrian Traffic in cities"*, finanziata nell'ambito del V Programma Quadro dalla Commissione Europea, coordinatore internazionale del progetto: Kari Rauhala, responsabile scientifico nazionale: Lucia Martincigh.

10. La tabella della Fig.02 è stata elaborata da L. Martincigh, C. De Marinis, J. Hetman per la presentazione della relazione: "An application of the "environmental island": a prescriptive tool to create healthier urban environments" al convegno P&T 2015 "KEEPING UP WITH TECHNOLOGIES TO MAKE HEALTHY PLACES"



*Bibliografia*

- City of Vienna (2013). *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*. Vienna: Urban Development and Planning
- de Certeau, M. (2010) *L'invenzione del quotidiano* (trad. Baccianini, M.). Roma: Edizioni Lavoro
- del Vecchio, M., Squillante, D. (a cura di), (2008) *Studio propedeutico al bilancio di genere della Provincia di Roma*. Disponibile all'indirizzo <http://www.capp.unimore.it/site/home/ben-essere/progetti/bilancio-di-genere/articolo720025271.html> (accesso del 03/05/2017)
- Di Biagi, P., Renzoni, C. (2014) "Domande di genere, domande di spazi: donne e culture dell'abitare", *Territorio*, n. 69 p. 18-19.
- Eco, U., a cura di (2004), *Combinatoria della creatività*, Conferenza tenuta a Firenze per la Nobel Foundation il 15 Settembre 2004. Web <http://www.umbertoeco.it/>
- Fusco Girard, L. (2012) *Creativity and The Human Sustainable City: Principles and Approaches for Nurturing City Resilience*: In Fusco Girard L., Baycan T. (a cura di), *Sustainable City and Creativity. Promoting Creative Urban Initiatives*, pp. 55-96.
- Martincigh, L., Di Guida, M. (2016) "La mobilità sostenibile come strumento di riqualificazione delle infrastrutture stradali urbane: un approccio metodologico" in *TECHNE*, n.11/2016, pp. 180-187. Firenze: University Press
- Jarvis, H., Kantor, P., Cloke, J. (2009) *Cities and gender*, London: Routledge
- Moser, Caroline O. N. (2016) *Gender, asset accumulation and just cities: pathways to transformation*, London, New York, Routledge.
- Munasinghe, M., Luiz, P., R. (2002) *Ethics, equity and international negotiations on climate change*, Cheltenham; Northampton: E. Elgar.
- Poincaré H. (1997), *Scienza e metodo* (trad. Bartocci). Milano: Giulio Einaudi Editore

\* Professore associato, Dipartimento di Architettura, Università Roma Tre, Coordinatore del Gruppo di lavoro "Mobilità e spazi pubblici: accessibilità, sostenibilità e vivibilità"

\*\* Assegnista di ricerca, Dipartimento di Architettura, Università Roma Tre