

CAMMINABILITÀ  
PROSSIMITÀ  
POPOLAZIONI VULNERABILI  
ATTIVITÀ DI CO-RICERCA  
RICERCA RESPONSABILE E  
INNOVAZIONE

# L'empowerment dei cittadini come co-ricercatori

## La diversità nelle esperienze di walkability

WALKABILITY  
PROXIMITY  
VULNERABLE POPULATIONS  
CO-RESEARCH ACTIVITY  
RESPONSIBLE RESEARCH AND  
INNOVATION

### Citizen empowerment as co-researchers

Diversity in walkability experiences

Carla Sedini<sup>1</sup>

Silvia D'Ambrosio<sup>2</sup>

Xue Pei<sup>3</sup>

*Concentrandosi sulla città dei 15 minuti, che richiede una popolazione diversificata e varietà di servizi accessibili a breve distanza a piedi, il contributo sottolinea l'importanza di considerare le differenze umane, come età, genere e abilità, al fine di sviluppare contesti urbani inclusivi. È inoltre fondamentale raccogliere e generare dati eterogenei grazie all'utilizzo di metodi di ricerca interdisciplinari. Viene presentato il progetto Longevity, focalizzato sull'inclusione sociale degli anziani attraverso la camminabilità urbana (walkability). Il progetto si è basato sul modello delle capabilities, identificando nei processi di partecipazione strategie per l'empowerment dei partecipanti, obiettivo chiave per sviluppare comunità consapevoli e diversificate.*

<sup>1</sup> Dipartimento di Design, Politecnico di Milano, Via Durando 10, 20158 Milano. ORCID: 0000-0001-9741-6755. carla.sedini@polimi.it.

<sup>2</sup> Dipartimento di Design, Politecnico di Milano, Via Durando 10, 20158 Milano. ORCID: 0000-0002-7931-1148.

<sup>3</sup> Dipartimento di Design, Politecnico di Milano, Via Durando 10, 20158 Milano. ORCID: 0000-0002-5172-264X.

*Focusing on the 15-minute city, which requires a diverse population and various services accessible within walking distance, the contribution underlines the importance of considering human differences, such as age, gender, and abilities, to develop inclusive urban contexts. It is also essential to collect and generate heterogeneous data thanks to the use of interdisciplinary research methods. The Longevity project is presented, focused on the social inclusion of the elderly through urban walkability. The project was based on the capabilities model, identifying in the participation processes strategies for the empowerment of the participants, a key objective for developing aware and diversified communities.*



## Introduzione

Il concetto di diversità indica non solo "differenza" ma anche "varietà" (Dizionario Merriam-Webster) ed è quest'ultima l'accezione con cui verrà qui interpretato. Infatti, se intendiamo diversità in quanto differenza, la sua definizione prevede un confronto sulla base del quale queste differenze verranno identificate in quanto tali. Può essere rischioso parlare di diversità umana, poiché si tenderà a identificare un modello standard a partire dal quale poi declinare delle versioni non-conformi. Vedremo però che per favorire la varietà nelle popolazioni al centro delle soluzioni progettuali, è necessario considerare lo stato di fatto e cioè l'esistenza di corpi (e menti) considerate conformi. Per questo motivo, si parte dal riconoscere e comprendere le differenze di genere, età, abilità e altre caratteristiche individuali ad oggi considerate non-standard.

Anche l'utilizzo di svariati metodi di ricerca per l'acquisizione di diverse tipologie di dati non vede nella differenza -o almeno non dovrebbe- una questione di confronto o catalogazione, ma un palinsesto di possibilità tra cui scegliere coerentemente con l'oggetto e gli obiettivi di ricerca. La diversità non viene quindi sempre interpretata in modo inclusivo, come varietà, ma in modo esclusivo, come differenza.

Detto ciò, il concetto di diversità sta guadagnando sempre più attenzione nei contesti accademici e professionali, specialmente quando indagata all'interno delle pratiche e delle visioni inerenti alla città. La diversità, ad esempio, è un attributo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi che si pone il modello della città dei 15 minuti che richiede varietà nella composizione della popolazione, nelle funzioni e nelle offerte. In particolare, per sviluppare contesti urbani di prossimità è necessario soddisfare sei funzioni sociali fondamentali: vivere, lavorare, commerciare, curarsi, istruirsi, divertirsi/ intrattenersi. L'applicazione di questo modello richiede di tenere in considerazione e facilitare l'uso ibrido degli spazi garantendo le funzioni e i servizi di cui residenti e cittadini hanno bisogno (Moreno et al., 2021).

Nel modello della città dei 15 minuti anche l'accessibilità e gli spostamenti lenti (a piedi) sono elementi di primaria importanza e dipendono da una pluralità di fattori interconnessi. Il quartiere dovrebbe consentire ai residenti di spostarsi in modo efficace, a piedi o in bicicletta, da un luogo all'altro senza problemi e difficoltà. La relazione tra forma urbana e mobilità è stata principalmente analizzata attraverso tre fattori: le questioni ambientali, la rilevanza sociale della camminabilità e il tempo degli spostamenti (Marquet & Miralles-Guasch, 2015). Rodrigue et al. (2006) hanno affermato che una delle difficoltà nell'analizzare la prossimità dal punto di vista della mobilità risiede nella mancanza di una relazione lineare tra spazio e tempo di viaggio a causa delle diverse velocità di ogni tipo di trasporto.



Ciò significa che i diversi modi di studiare la prossimità variano in base a come le persone si spostano da un luogo all'altro. Il cittadino standard (uomo, bianco, abile, automunito) non può più essere considerato un punto di riferimento esaustivo per la pianificazione e lo sviluppo urbano. Gli spazi cittadini spesso non sono progettati per rispondere alle diverse esigenze e ai desideri delle diverse popolazioni. Ciò può rendere difficile per alcuni gruppi più vulnerabili, come gli anziani, i giovani, le donne e gli immigrati, accedere, utilizzare e quindi sentirsi benvenuti e al sicuro in questi spazi. Nell'ottica di una città per tutti, è fondamentale includere diverse prospettive e opinioni, in particolare quelle di individui con capacità ridotte o con limitato accesso alle infrastrutture urbane.

**NOTA 1**

Finanziato da Fondazione  
Cariplo (Grant No. 2017-0938).

Il progetto di ricerca qui presentato, "Longevity. Inclusione sociale per gli anziani attraverso la walkability" **(1)**, basandosi sulla visione della città dei 15 minuti, pone al centro i cittadini anziani e mira a soddisfare i loro bisogni fondamentali a una breve distanza percorribile a piedi. Il progetto adotta un approccio di ricerca interdisciplinare che integra competenze, metodologie e strumenti che spaziano dalle scienze sociali, al design, all'intelligenza artificiale e alle scienze dei sistemi complessi. Nel nostro contributo non presenteremo i risultati della ricerca, ma l'approccio progettuale e strategico che lo ha caratterizzato. La diversità su cui questa ricerca si è strutturata comprende tre principali aspetti. In primo luogo, si riferisce alla diversità dell'umanità e in particolare all'inclusione di gruppi vulnerabili come gli anziani. In secondo luogo, coinvolge una diversità di dati che possono essere raccolti attraverso la partecipazione attiva dei cittadini, tra cui dati basati sulle caratteristiche contestuali (*location-based*) e opinioni e percezioni individuali (*individual-based*). Infine, coinvolge la diversità nella metodologia utilizzata, che combina strumenti e metodi provenienti da diverse discipline per consentire il coinvolgimento partecipativo degli anziani e, come vedremo anche dei bambini. Infine, la ricerca enfatizza un passaggio significativo dal coinvolgimento (*engagement*) all'empowerment dei partecipanti, siano essi bambini o anziani. Il coinvolgimento attivo fin dalle prime fasi della ricerca permette loro di utilizzare strumenti specifici, acquisendo nuove competenze e una maggiore consapevolezza del proprio quartiere e territorio, a livello personale, interpersonale e collettivo. Questo processo di empowerment li rende eventuali protagonisti di comunità consapevoli e partecipative (Smith et al. 2021).

### Camminabilità e inclusività urbana

La camminabilità, o *walkability*, è un concetto chiave nella pianificazione urbana e nell'organizzazione di città che intendano creare ambienti più vivibili e sani. Si riferisce alla facilità e alla sicurezza di



spostarsi a piedi in un'area urbana, con l'obiettivo di rendere il camminare un'opzione pratica, attraente e sicura per tutti gli abitanti. I principali elementi che contribuiscono alla camminabilità includono la presenza di percorsi pedonali sicuri e ben mantenuti, strade ben progettate, piste ciclabili, attraversamenti pedonali e infrastrutture per la mobilità attiva, ma non solo. Tra i molti studiosi che hanno dedicato attenzione al concetto di walkability, uno dei contributi più significativi è stato fornito da Speck (2013). Secondo le sue ricerche, una passeggiata ideale deve soddisfare quattro condizioni fondamentali: deve essere utile, garantire sicurezza, offrire comfort e suscitare interesse (Sedini et al., 2022). In uno studio successivo, Gorrini e Bandini (2019) hanno ampliato questa prospettiva individuando ulteriori indicatori di valutazione della camminabilità. Essi includono la disponibilità di servizi pubblici diversificati e facilmente raggiungibili dagli anziani (*usefulness*), il comfort durante il cammino, la sicurezza (*safety*) percepita durante attraversamenti e spostamenti, la presenza di diverse e attraenti aree nel quartiere (*attractiveness*) e la chiara leggibilità (*legibility*) del contesto urbano per facilitare l'orientamento degli anziani. Per arricchire la comprensione di tali indicatori, Pei et al. (2019) hanno aggiunto il parametro "Popolazione," che fornisce informazioni qualitative sui diversi attori presenti nelle diverse aree, includendo le loro attività e abitudini.

Una città con una buona camminabilità offre quindi numerosi vantaggi per i suoi cittadini e per l'ambiente circostante. Innanzitutto, promuove uno stile di vita sano, incoraggiando le persone a muoversi di più e ad adottare l'attività fisica come parte integrante della loro routine quotidiana (Besser & Dannenberg, 2005). Studi come quello di Frank e colleghi (2010) hanno dimostrato come le persone che vivono in aree più camminabili siano più propense a svolgere attività fisica regolare e a mantenere uno stato di salute migliore. Inoltre, una maggiore camminabilità contribuisce a diminuire la congestione del traffico e avere un impatto positivo sull'inquinamento atmosferico. Oltre ai benefici per la salute e l'ambiente, una buona camminabilità favorisce anche una maggiore interazione sociale all'interno delle comunità. Quando le persone camminano per la città, hanno maggiori opportunità di incontrarsi, socializzare e creare connessioni significative con i loro vicini e concittadini. Questo processo di interazione sociale è essenziale per costruire una comunità coesa e solidale.

Alcune città stanno già adottando misure innovative per aumentare la camminabilità, come la pedonalizzazione delle aree centrali, la promozione di infrastrutture per la mobilità attiva e la riduzione delle autostrade urbane. Tuttavia, per realizzare appieno il potenziale della camminabilità, è fondamentale coinvolgere attivamente i cittadini, con particolare attenzione ai gruppi vulnerabili. Anziani, persone con disabilità, donne, bambini, migranti e altri gruppi, che si trovano spes-



so in condizioni di svantaggio, affrontano quotidianamente innumerevoli sfide nella fruizione degli spazi urbani e nella mobilità e troppo spesso sono esclusi dai processi decisionali che si basano principalmente su dati oggettivi, ignorando le esperienze e bisogni personali di tali individui. Per creare città inclusive, è essenziale coinvolgere attivamente questi gruppi e integrare dati qualitativi nella valutazione dei bisogni.

### **Diversità umana: la popolazione anziana**

Per quanto riguarda la diversità dell'umanità, il modello della città dei 15 minuti è stato criticato per il rischio di creare strutture spaziali e sociali interne che potrebbero portare a segregazione ed esclusione. Pertanto, per evitare queste conseguenze negative, è essenziale che le voci dei diversi cittadini siano rappresentate nel processo decisionale, in particolare quelle che sono tradizionalmente marginalizzate o sottorappresentate, come anziani, donne, migranti e bambini. Gli anziani e altri gruppi vulnerabili presentano caratteristiche e peculiarità uniche che influenzano la loro esperienza di camminabilità e fruizione dello spazio urbano. La comprensione approfondita delle loro esigenze è essenziale per creare ambienti urbani più inclusivi e adattati alle diverse fasce di età e situazioni. Inoltre, anche all'interno di ciascun gruppo vulnerabile, ogni individuo può avere esigenze diverse, rendendo necessario un approccio partecipativo e inclusivo.

In linea con la definizione di *active ageing* (o meglio, *healthy ageing*) fornita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, cioè un processo che consente di mantenere e sviluppare la capacità funzionale per garantire il benessere anche in età avanzata, è essenziale considerare attentamente le caratteristiche fisiche e sociali di una città, partendo dai suoi quartieri. In questa direzione vanno gli studi riguardanti gli ambienti pedonabili o comunità a misura di pedone (*Pedestrian Environment, Walkable Communities*) (Litman, 2003; Gehl, 2013), i quartieri considerati "sani" (*Healthy Neighbourhood*) (Barton et al., 2003) e i paesaggi terapeutici (*Therapeutic Landscapes*) (Doughty, 2013). Questi studi evidenziano l'importanza di intervenire sui livelli di accessibilità pedonale negli ambienti urbani, poiché ciò influenza significativamente la qualità della vita delle persone, in particolare degli anziani (King et al., 2011).

Esaminando la scarsa mobilità che spesso si riscontra nella popolazione anziana, è possibile riconoscere tre fattori cruciali che influenzano la popolazione anziana: le personali capacità di movimento, le caratteristiche dello spazio-tempo urbano e gli aspetti socio-cognitivi, motivazionali ed emozionali (Daconto et al., 2019).

Alla luce di queste esigenze, il progetto Longevity si è posto come obiettivo quello di dare voce alla popolazione anziana, ampiamente



presente sul territorio Milanese e nazionale, coinvolgendola attivamente in attività di analisi e co-progettazione. Per affrontare queste sfide, è essenziale raccogliere diverse tipologie di dati quantitativi e qualitativi, oggettivi e soggettivi, nonché l'adozione di strumenti e metodi diversificati, adatti ad una comprensione approfondita che consideri le esigenze e i punti di vista di tutte le generazioni.

## Diversità dei dati e delle metodologie

Prendendo in esame la diversità di metodi e quindi dei dati generati e raccolti, potrebbe sembrare tautologico, ma il concetto stesso di diversità implica una combinazione di svariati elementi diversi, che dal punto di vista accademico significa acquisire e incorporare prospettive multidisciplinari nella ricerca. Queste contaminazioni di metodologie, pratiche e visioni fanno parte della proposta di ricerca presentata in questo contributo. Infatti, il progetto Longevity ha visto l'implementazione di diverse metodologie e strumenti al fine di valutare la camminabilità (*walkability*) di due quartieri specifici, ma soprattutto per coinvolgere e incoraggiare i gruppi di cittadini partecipanti alla ricerca. I dati *location-based* hanno costituito l'analisi preliminare per l'avvio del progetto. Questi dati misurano caratteristiche prevalentemente infrastrutturali come ad esempio la densità e l'uso dei suoli, la prossimità dei servizi (*usefulness*), la presenza di arredo urbano (*comfort*), la connettività stradale, il tasso di incidentalità (*safety*). Il team dell'Università di Milano Bicocca, project leader di Longevity, ha condotto un'analisi GIS con l'obiettivo di individuare i quartieri del Comune di Milano caratterizzati dal più scarso livello di pedonabilità e dalla più alta presenza di residenti anziani. Dopo aver delimitato le due aree di interesse, abbiamo osservato l'ambiente urbano utilizzando un protocollo ad hoc basato sui sei indicatori della *walkability*: *usefulness, comfort, safety, attractiveness, legibility e population*. Durante le osservazioni, abbiamo considerato sia l'hardware (marciapiedi, edifici, infrastrutture), che il software (persone che vivono e lavorano nel quartiere). Per ogni indicatore sono state studiate domande specifiche al fine di ottenere dati accurati e oggettivi. Il protocollo è stato poi standardizzato per evitare preferenze personali del ricercatore nella registrazione dei risultati.

La successiva fase della ricerca che si è condotta prevalentemente sul campo ha previsto la raccolta di dati individual-based, che si focalizzano sulle percezioni di pedonabilità dei soggetti, sui comportamenti e le capacità individuali. Questi dati sono particolarmente importanti quando si parla di categorie di persone che potrebbero avere impressioni differenti anche a causa di abilità motorie limitate rispetto a quelle dei soggetti che vengono solitamente presi in considerazione durante i processi di progettazione. I metodi per la rilevazione di que-





sti dati sono stati derivati dalle scienze sociali e ri-progettati secondo un approccio design-oriented. Sono state condotte interviste qualitative semi-strutturate utilizzando anche il supporto di mappe per stimolare la conversazione sui percorsi abituali chiedendo alle persone intervistate di segnalare i punti più critici così come quelli più piacevoli lungo questi percorsi. Sono stati condotti focus group facilitati da tool utili ai partecipanti per comprendere il concetto di walkability e riuscire a utilizzarne gli indicatori nel modo più informato e appropriato. Abbiamo inoltre condotto delle esplorazioni urbane a piedi per verificare i percorsi precedentemente segnalati, durante i quali gli/le anziani partecipanti hanno avuto il ruolo di guide, esperte del territorio. Solo alla fine di queste diverse attività di ricerca, è stato organizzato un workshop di co-creazione per immaginare insieme a studenti di Design e di Information Technology possibili soluzioni progettuali. Le attività di co-design, che in questa sede preferiamo definire co-creazione, possono avere finalità diverse e in quanto tali devono essere progettate (Meroni et al., 2018). Possiamo identificare due principali finalità che non si escludono vicendevolmente: l'engagement dei partecipanti e la generazione effettiva di soluzioni. L'engagement è (o dovrebbe essere) sempre un obiettivo nei processi di co-design orientati all'innovazione sociale. Inoltre, l'engagement può tradursi in empowerment nel momento in cui le attività di co-design siano orientate (maggiormente) alla condivisione e alla trasmissione della conoscenza, come nel caso di Longevity (Sedini et al., 2020). In questo progetto, infatti le persone partecipanti hanno potuto apprendere concetti utili per la valutazione del loro vissuto urbano, ma anche conoscere metodi e strumenti partecipativi replicabili in altri contesti e per altri scopi.

## Discussione e conclusioni

Il modello delle capacità, originariamente formulato da Amartya Sen (1999) e Martha Nussbaum (1995), costituisce un framework teorico volto a valorizzare la possibilità di scelta libera e la capacità di una persona di realizzare azioni rilevanti per la propria vita. L'approccio delle capacità offre una prospettiva alternativa per coinvolgere i cittadini in discussioni e decisioni, soprattutto le popolazioni più vulnerabili ed emarginate. Per approfondire ulteriormente questa idea che vede l'engagement come possibile attivatore di processi di empowerment, l'esperienza progettuale di Longevity ha dato origine a una nuova sperimentazione che coinvolge un'altra popolazione considerata fragile: i bambini. La peculiarità di questo follow-up risiede nel fatto che abbiamo voluto concentrarci sul ruolo di co-ricercatore che i partecipanti possono svolgere in modo efficace. L'attività di co-ricerca mirava a guidare i bambini nell'osservazione e valutazione della vicinanza



(*proximity*) attraverso i fattori di walkability. Mentre in Longevity gli anziani sono stati coinvolti in attività di co-creazione e co-progettazione, nell'esperienza pilota i bambini sono stati esplicitamente dichiarati e coinvolti come co-ricercatori che, attraverso un'esplorazione urbana, hanno contribuito a raccogliere dati individuali e personali legati al luogo. Per fare ciò, è stato progettato e sviluppato un toolkit ad hoc, rivisto e adattato alla coorte d'età dei giovani cittadini, per raccogliere dati basati sia sul luogo che sull'individuo.

Questa intersezione di diversità in termini di umanità, metodologia e dati qui discussa sottolinea l'importanza della partecipazione degli abitanti e dei cittadini nei processi scientifici e di innovazione con particolare attenzione allo sviluppo urbano e alla creazione di luoghi (*placemaking*). Lo sviluppo della città dei 15 minuti e il coinvolgimento delle diverse popolazioni di cittadini nella sua pianificazione hanno alcuni aspetti nascosti e trascurati che devono essere affrontati. Dare la possibilità agli/alle abitanti di partecipare al processo di progettazione va oltre la semplice offerta di esperienze di co-progettazione. È necessario fornire loro la conoscenza e le opportunità necessarie affinché possano partecipare attivamente ai processi creativi, decisionali ed esperienziali ed essere in grado di applicare tali conoscenze nella loro vita quotidiana.

#### BIBLIOGRAFIA

- Barton, H., Grant, M., Mitcham, C., & Tsourou, C. (2009). *Healthy urban planning in European cities*. *Health Promotion International*, 24(suppl\_1), i91–i99. <https://doi.org/10.1093/heapro/dap059>
- Besser, L., & Dannenberg, A. (2005). *Walking to Public Transit Steps to Help Meet Physical Activity Recommendations*. *American Journal of Preventive Medicine*, 29, 273–280. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2005.06.010>
- Daconto, L., Caiello, S., e Colleoni, M. (2019). *Walkable or not walkable? A comparison between a walkability objective evaluation and elderly people's perceptions in Milan. The case of FoodNet Project research on food services in Milan*. *AlSRe, XI Conferenza scientifica annuale Oltre la crisi: Rinnovamento, Ricostruzione Sviluppo dei territori*. L'Aquila (AQ), 16-18 Settembre 2018.
- Diversity Definition & Meaning—Merriam-Webster*. (n.d.). Retrieved July 26, 2023, from <https://www.merriam-webster.com/dictionary/diversity>
- Doughty, K. (2013). *Walking together: The embodied and mobile production of a therapeutic landscape*. *Health & Place*, 24C, 140–146. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.08.009>
- Frank, L. D., Sallis, J. F., Saelens, B. E., Leary, L., Cain, K., Conway, T. L., & Hess, P. M. (2010). *The development of a walkability index: Application to the Neighborhood Quality of Life Study*. *British Journal of Sports Medicine*, 44(13), 924–933. <https://doi.org/10.1136/bjism.2009.058701>
- Gehl, J. (2013). *Cities for People*. Island Press.
- Gorrini, A., & Bandini, S. (2019). *Elderly Walkability Index through GIS: Towards Advanced AI-based Simulation Models*.
- Litman, T. (2003). *Economic Value of Walkability*. *Transportation Research Record*, 1828, 3–11. <https://doi.org/10.3141/1828-01>
- Smith, M. K. – *infed.org*: (2012) Retrieved July 26, 2023, from <https://infed.org/mobi/mark-k-smith/>
- Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2015). *Neighbourhood vitality and physical activity among the elderly: The role of walkable environments on active ageing in Barcelona, Spain*. *Social Science & Medicine* (1982), 135, 24–30. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2015.04.016>
- Meroni, A., Selloni, D., & Rossi, M. (2018). *MASSIVE CODESIGN A Proposal for a Collaborative Design Framework*.





- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), Article 1. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Nussbaum, M. C. (1995). *Human Capabilities, Female Human Beings*. In M. C. Nussbaum & J. Glover (Eds.), *Women, Culture, and Development: A Study of Human Capabilities* (p. 0). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/0198289642.003.0003>
- Pei, X., Sedini, C., & Zurlo, F. (2019). *Co-designing a walkable city for the elderly through system thinking approach*.
- Sedini, C., Pei, X. e Zurlo, F. (2020) *Co-designing with vulnerable social groups: LONGEVICITY project*, in C. Sedini, *Collectively Designing Social Worlds. History and Potential of Social Innovation*, Milano, FrancoAngeli, pp. 94-109.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. In *The Geography of Transport Systems* (p. 440). <https://doi.org/10.4324/9781315618159>
- Sedini, C., D'Ambrosio, S., Pei, X., & Zurlo, F. (2022). *A Systemic Approach to Proximity Through Design for Relations*.
- Sen, A. (1999). *Commodities and Capabilities [OUP Catalogue]*. Oxford University Press. <https://econpapers.repec.org/bookchap/oxpobooks/9780195650389.htm>
- Speck, J. (2013). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. Farrar, Straus and Giroux.
- King, G., Nielsen, R., Coberley, C., Pope, J. E., & Wells, A. (2011). *Comparative Effectiveness of Matching Methods for Causal Inference*.

