

## Donne e bicicletta

# CITTA' FEMMINISTE A VANTAGGIO DI TUTTI



### **In Olanda il 56% dei ciclisti sono donne.**

Questo avviene non perché le donne olandesi nascono in bicicletta ma perché c'è una pianificazione urbana che privilegia gli spostamenti di pedoni, ciclisti e mezzi pubblici invece dell'automobile privata. Quando gli spostamenti quotidiani - portare i bambini (o se stessi) a scuola, fare la spesa, andare al lavoro, incontrarsi con gli amici - sono resi più semplici la bicicletta, diventa la scelta naturale, soprattutto per le donne.

Sfortunatamente, fin dagli albori dell'era industriale e della successiva proliferazione dell'automobile, la velocità e la comodità sono state legate a una sola modalità: il traffico automobilistico.

Non è un caso che i pianificatori di quegli anni, fine '800 e inizio '900, fossero tutti uomini che privilegiavano le loro esperienze e i loro bisogni, oltre, naturalmente quelli dello sviluppo della società capitalista.

Insieme alla suburbanizzazione e alla crescente separazione fra lavoro e casa, l'emarginazione che ha colpito generazioni di abitanti delle città è diventata inevitabile.



Per capire appieno l'approccio molto maschile al disegno e alla pianificazione urbana, è utile riflettere sulle quattro funzioni urbane coniate dal *Congrès International d'Architecture Modern* all'inizio del XX secolo : **abitare, lavorare, ricreare e circolare**. In quanto realtà quasi interamente composta da uomini, il *lavoro* era naturalmente valorizzato sopra ogni altra cosa. Questa terminologia ometteva esplicitamente l'esperienza delle donne nelle città. In particolare, le trasferte necessarie per svolgere le attività di *cura*: lavoro non retribuito svolto da adulti per figli e persone a carico. Il termine, coniato dalla professoressa Inés Sánchez de Madariaga del Politecnico di Madrid, è stato ulteriormente ampliato per definire *viaggi di cura* , ovvero l'insieme dei viaggi effettuati in una giornata per svolgere attività di cura, spesso effettuati tramite *trip chaining* (“*viaggi concatenati*”, in italiano): la pratica di effettuare più soste all'interno di un unico viaggio; ancora prevalentemente fatto da donne.

"Non sappiamo cosa sia una città femminista perché non ne abbiamo mai avuta una". Queste parole dell'antropologa urbana Katrina Johnston-Zimmerman centrano la questione. Ma c'è speranza. Leader come Janette Sadik-Khan a New York City, Anne Hidalgo a Parigi e Valérie Plante a Montreal hanno dimostrato che con le donne al tavolo è possibile un cambiamento positivo nei nostri sistemi di trasporto nelle nostre città. Dare priorità all'uguaglianza di genere nei settori della pianificazione e dei trasporti renderà l'obiettivo di città femministe una realtà più raggiungibile e a vantaggio di tutti.

Tornando al tema della bicicletta usata da molte donne in Olanda come in Danimarca, c'è da sottolineare che in altri paesi europei, e in particolare in Italia, molte donne (e anche molti uomini) userebbero volentieri la bicicletta ma non lo fanno perché hanno

paura del traffico automobilistico e della guida aggressiva di molti automobilisti, motociclisti e guidatori di camion e furgoni.

In Olanda, come in Danimarca, invece succede perché le città sono pianificate per rendere la bicicletta un mezzo facile, accessibile e sicuro per muoversi in ambito urbano, indipendentemente dal genere e da eventuali limitazioni fisiche personali. Al contrario di quel che credono molti, la bicicletta a due o tre ruote è un mezzo spesso molto più accessibile dell'automobile anche per anziani e persone con disabilità.

Ovvero: se c'è una pianificazione urbana che favorisce l'automobile come principale mezzo di trasporto (come succede da decenni nella quasi totalità delle città italiane), l'uso della bicicletta rimane ristretto a pochi coraggiosi e a quei fortunati che possono fare, per esempio, il tragitto casa-lavoro o casa-scuola attraverso parchi e le rare piste ciclabili ben fatte. Se invece c'è una pianificazione urbana che favorisce pedoni, ciclisti e mezzi pubblici, molte persone usano la bicicletta indipendentemente da differenze di genere e anche di abilità



personale. Per esempio ad **Amsterdam** e a **Copenhagen** oltre il 60% dei cittadini usa la bici tutti i giorni per andare a scuola o al lavoro, una cosa che viene spesso considerata impossibile in molte città italiane.



Ovviamente su Amsterdam e Copenhagen si può fare l'eterna obiezione che sono città piccole e in pianura. A parte che se si considerano le rispettive aree urbanistiche estensione e popolazione crescono notevolmente, c'è anche il caso di Tokyo, che è una vera megalopoli: 15% degli abitanti di Tokyo usa la bici tutti i giorni, e il 70% almeno una volta alla settimana. Questo succede perché, nonostante Tokyo non sia pianificata per la ciclabilità come Amsterdam e Copenhagen, lì il traffico automobilistico è molto meno aggressivo rispetto alle città americane e molte città italiane ed europee.

**Questo articolo è quasi totalmente ripreso in parte da**

**The Feminist City**

By Chris & Melissa Bruntlett



[https://  
www.john-  
adams.nl/the-  
feminist-city/](https://www.john-adams.nl/the-feminist-city/)

**e in parte dal contributo tratto dal sempre interessante  
blog di Gianni Lombardi**

## **La città delle donne**

Publicato il [ottobre 21, 2021](#) da [Gianni Lombardi](#)

[https://benzinazero.wordpress.com/  
2021/10/21/la-citta-delle-donne/](https://benzinazero.wordpress.com/2021/10/21/la-citta-delle-donne/)