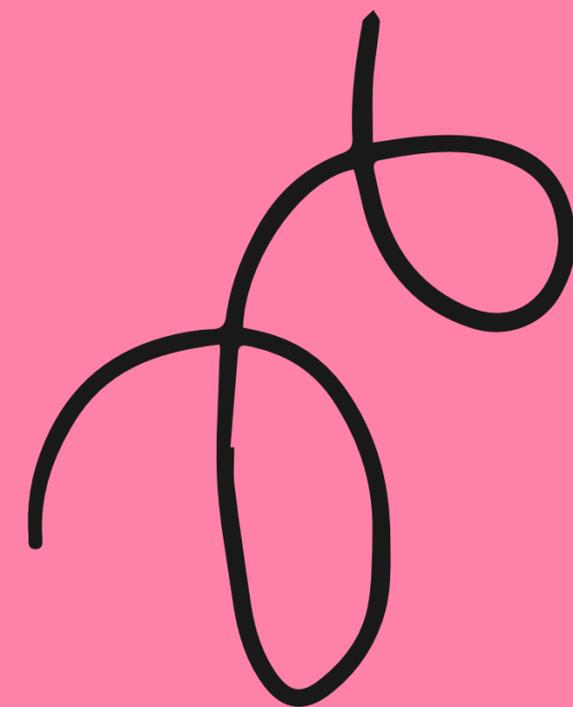




**DONNINE**

**LIBRO  
ROSA**

**DELLA MOBILITÀ  
IN BICI**



# OBIETTIVI E REGOLE DEL LIBRO ROSA

Aspettative e  
risultati:

01

Mettere al centro le persone.

Accessibilità, qualità della vita, sostenibilità e fattibilità economica, salute ed equità sociale.

02

La sicurezza stradale riguarda tutti noi. Dobbiamo iniziare! Se tutte le parti coinvolte contribuiscono, si andrà a garantire condizioni stradali più sicure e inclusive.

# OBIETTIVI E REGOLE DEL LIBRO ROSA

Aspettative e  
risultati:

03

I benefici degli esercizi di pianificazione urbana sono ottimizzati al meglio se la pianificazione rispetta la piramide della mobilità, per essere inclusiva e sostenibile.

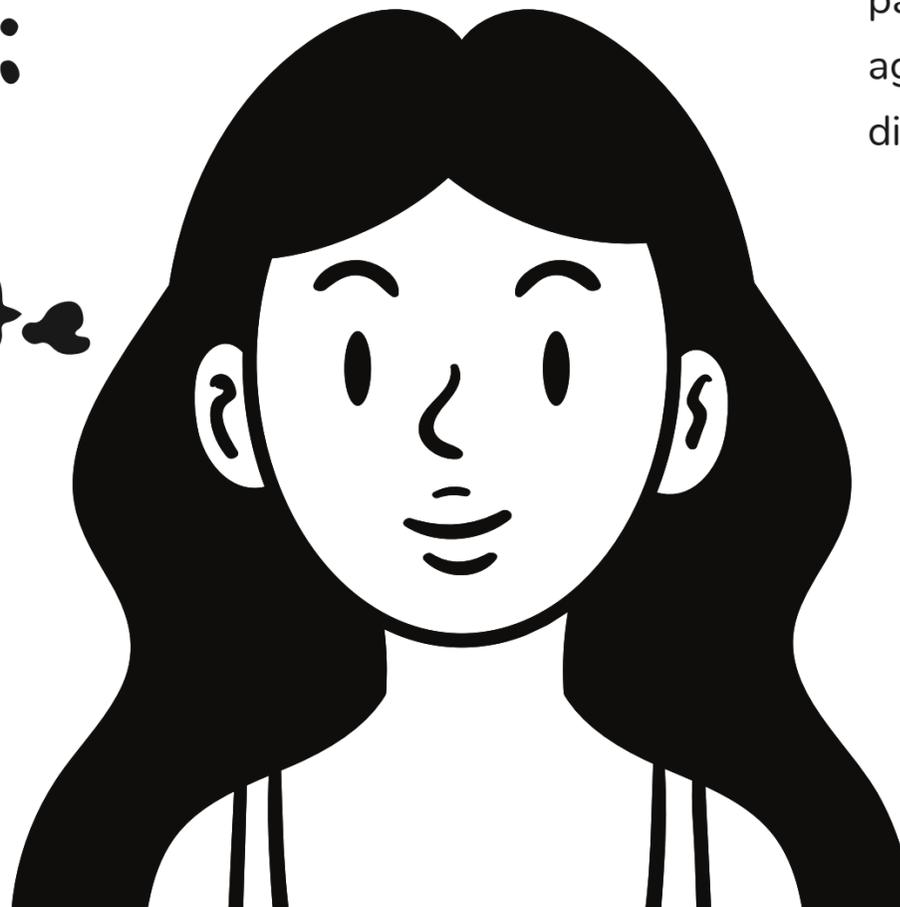
L'esperienza ha dimostrato che la pianificazione auto-centrica verso il basso non riesce a raggiungere la sostenibilità.

04

La sicurezza stradale riguarda tutti noi. Dobbiamo iniziare! Se tutte le parti coinvolte contribuiscono, si andrà a garantire condizioni stradali più sicure e inclusive.

# ESIGENZE DI MOBILITÀ NELLE DONNE

la donna svolge brevi  
e più frequenti  
spostamenti durante  
la giornata

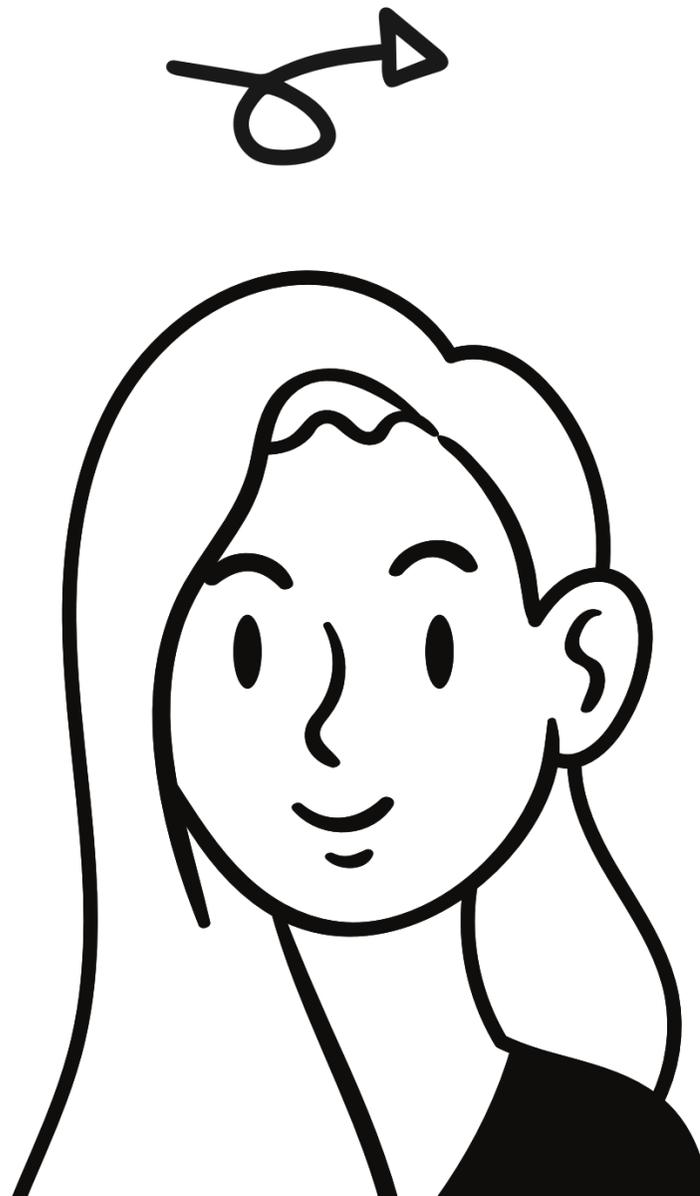


Una pianificazione urbana che privilegia gli spostamenti di pedoni, ciclisti e mezzi pubblici invece dell'automobile privata aumenta la percentuale delle donne in bicicletta.

Molte donne, infatti (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.

# ESIGENZE DI MOBILITÀ NELLE DONNE

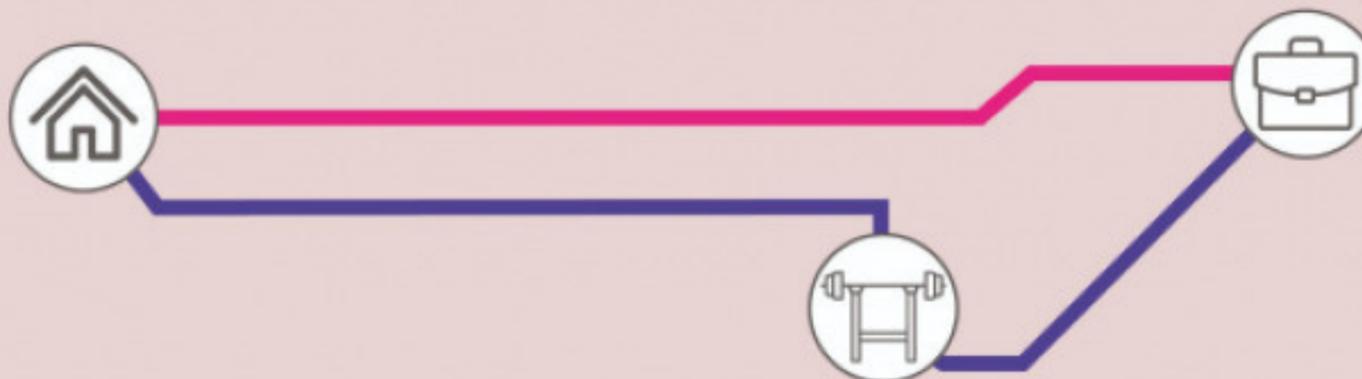
È stato anche scoperto che le e-like aumentano la partecipazione femminile.



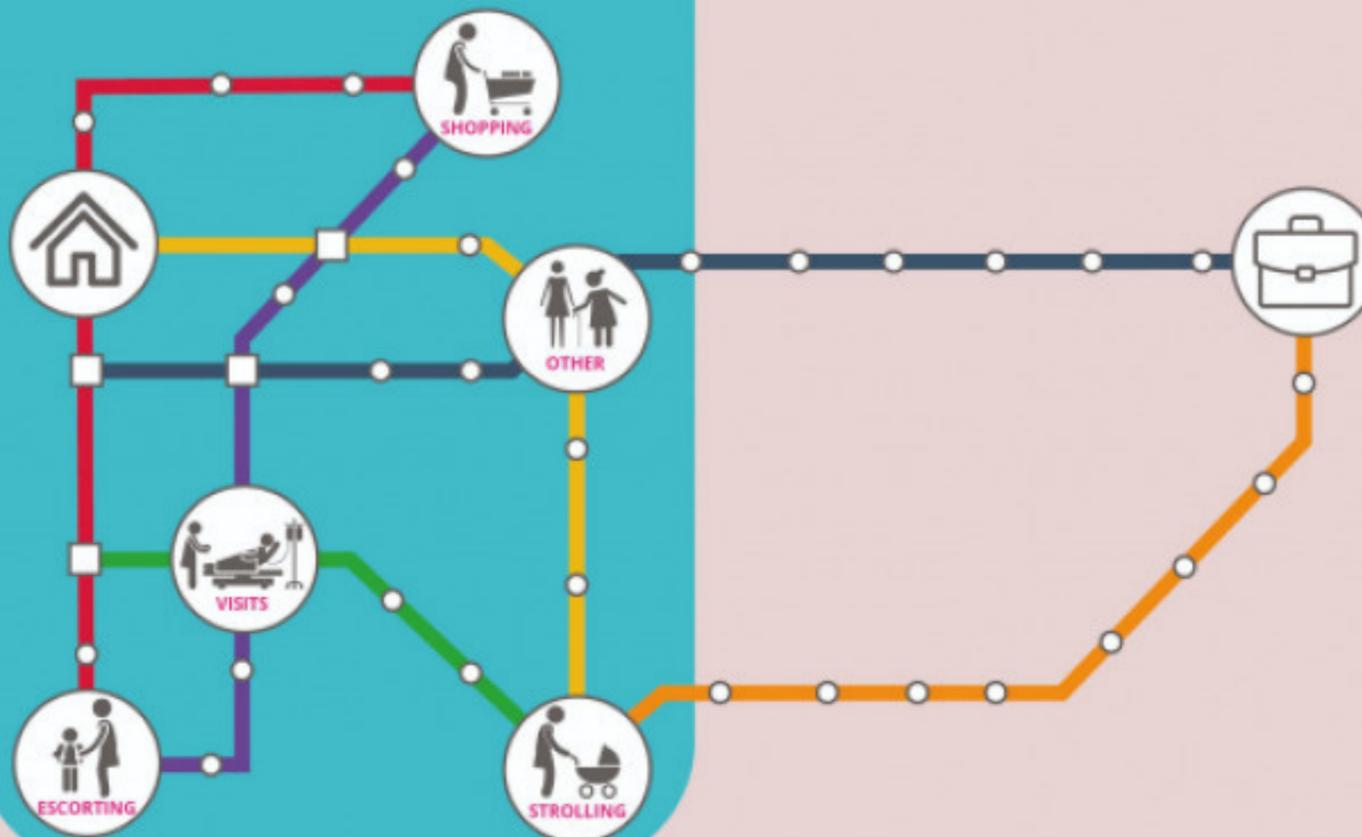
Inoltre, un valido quadro di **pianificazione** di pianificazione è incorporato all'interno del suo per essere **inclusivo e considerare tutti**: genere, età, disabilità di tutti: sesso, età, disabilità e posizione socioeconomica dei suoi utenti finali.

Ci sono un certo numero di fattori scatenanti in questo di "**sviluppo sostenibile**", che comprendono includono aspetti del **cambiamento climatico**, crescenti livelli di disuguaglianza negli insediamenti urbani e necessità di ridurre le vulnerabilità urbane che vulnerabilità urbane che possono avere implicazioni socio-economiche e ambientali estremamente deleterie.

# GENDER LENSES ON MOBILITY



## MOBILITY OF CARE 25% of total trips



i modelli di mobilità delle donne e le sfide che affrontano come pedoni, usando il trasporto pubblico o privato sono risultati diversi da quelli degli uomini e come tali devono essere affrontati in modi molto diversi e spesso innovativi.

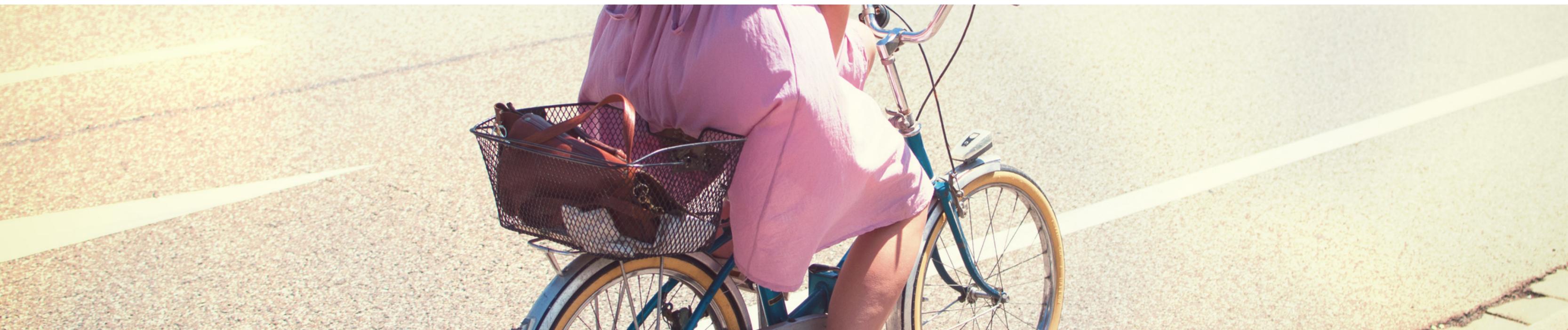
# LE DONNE DI OGGI

## Breve introduzione



Gli studi hanno scoperto che le donne tendono ad avere minore mobilità spaziale e il loro uso di il trasporto pubblico dipende fortemente da la loro età, stato civile, reddito e luogo di residenza.

Nella maggior parte dei paesi, il trasporto pubblico non prende quanto sopra in considerazione, le modalità di trasporto modalità con conseguenze che incidono negativamente sulla mobilità delle donne.



# PIANIFICAZIONI ONE TPL

*Dominio maschile?*



La pianificazione dei trasporti fino ad oggi rimane un dominio fortemente dominato dagli uomini e le esigenze e le preferenze delle donne sono spesso ignorate nell'attuale quadro della pianificazione urbana costruita principalmente intorno all'automobile. La priorità a piedi, in bicicletta, una migliore accessibilità ai trasporti pubblici, connettività funzionante del primo e ultimo miglio e sicurezza personale sono alcuni dei moduli di base per supportare la mobilità inclusiva.



An aerial photograph of a wide, paved bicycle lane. The lane is filled with numerous cyclists of various ages and genders, some riding alone and others in groups. The lane is marked with white lines and circular patterns on the pavement. To the left, there is a sidewalk with a few pedestrians and a flagpole. To the right, there is a grassy area with some trees and a building. The overall scene is one of a vibrant, active community using bicycles for transportation.

"Se vedi un numero elevato  
di donne in bicicletta, stai  
facendo qualcosa di giusto",

MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN

# SE CREI SPAZI, LORO ANDRANNO IN BICI

## Cautela e Sicurezza

Le donne sono in genere più caute e attente alla sicurezza, il che può essere un ostacolo per coloro che iniziano a pedalare per la prima volta o andare in monopattino.

Una volta che si sentono al sicuro, però, le donne sono anche più disposte a utilizzare modalità di trasporto rispettose dell'ambiente, quindi infondere questa fiducia è fondamentale.

## Esigenze diverse?

Dobbiamo pensare in modo specifico alle loro esigenze se vogliamo che utilizzino le infrastrutture.

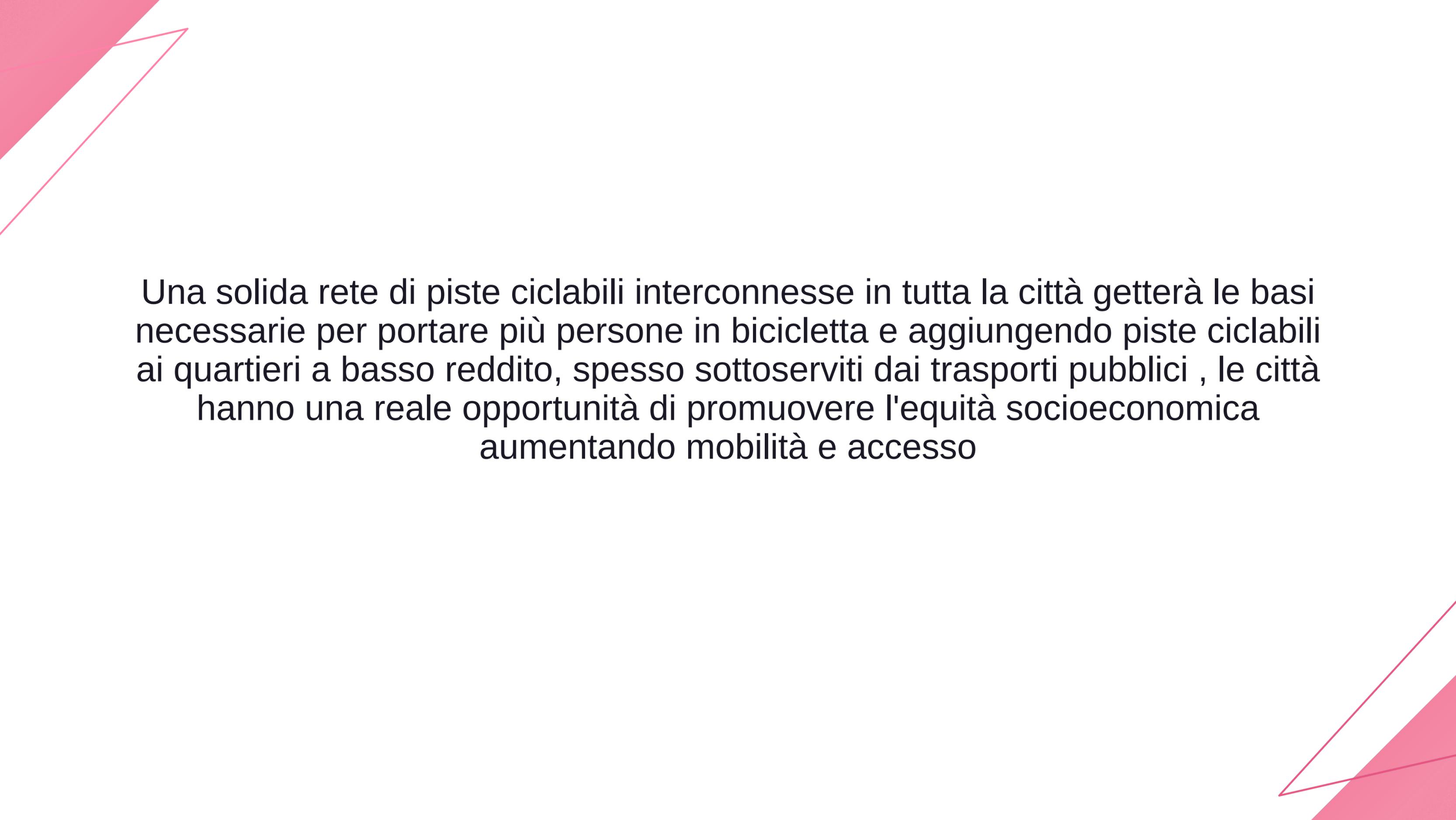
Ad esempio, 500 m è la distanza media che le persone sono solitamente pronte a percorrere a piedi per raggiungere una stazione di trasporto pubblico, ma potrebbe essere troppo per una donna incinta.

Un altro esempio è il tipo di viaggio che fanno le donne: spesso portano la spesa o un bambino anche quando vanno in bicicletta, e in nessun parcheggio per biciclette ci sono strutture per agevolare queste persone.

## Disuguaglianza di genere

Affinché la bicicletta diventi una modalità di trasporto urbano veramente competitiva, dobbiamo anche affrontare il problema della disuguaglianza di genere. Attualmente meno di un viaggio in bicicletta su quattro viene effettuato da donne.

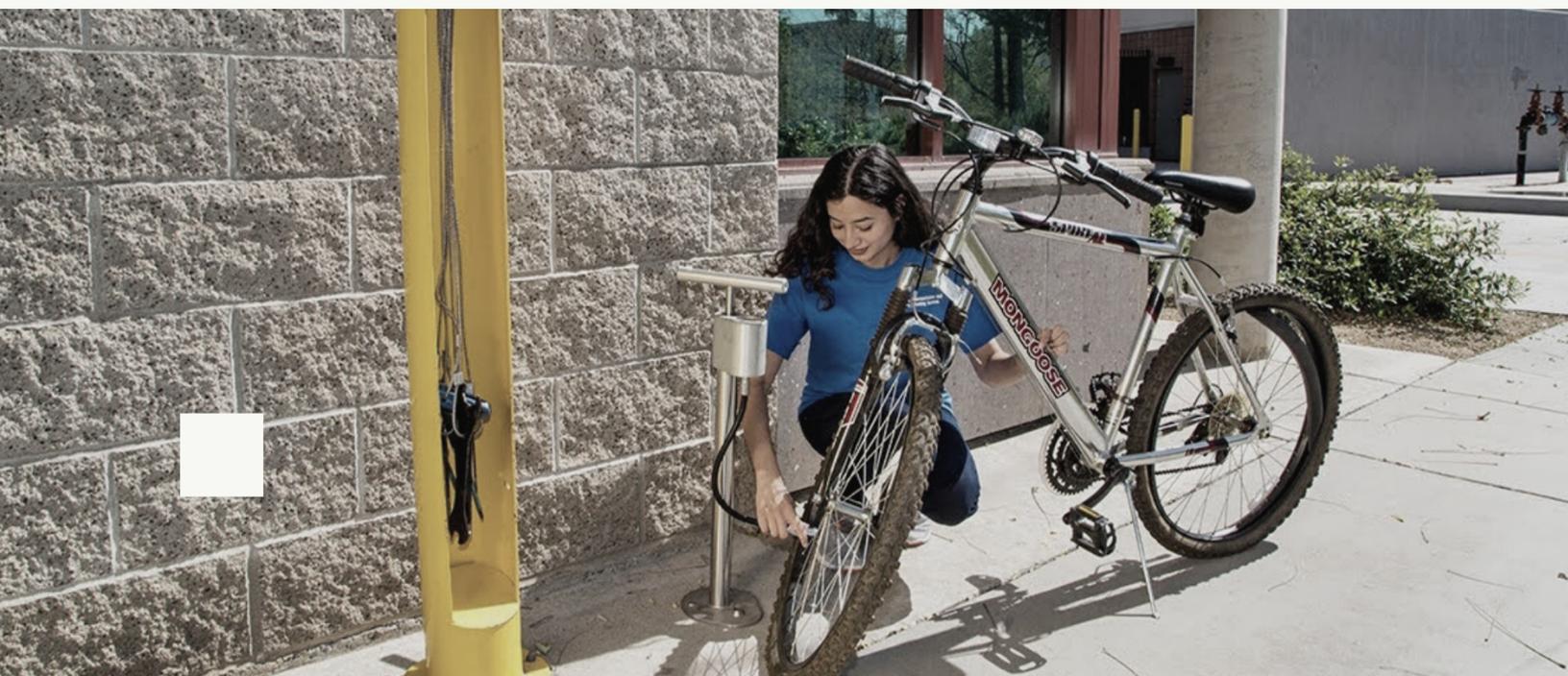
Dobbiamo iniziare a pensare meno alla media e più a tutte le diverse persone che vivono nelle nostre città”

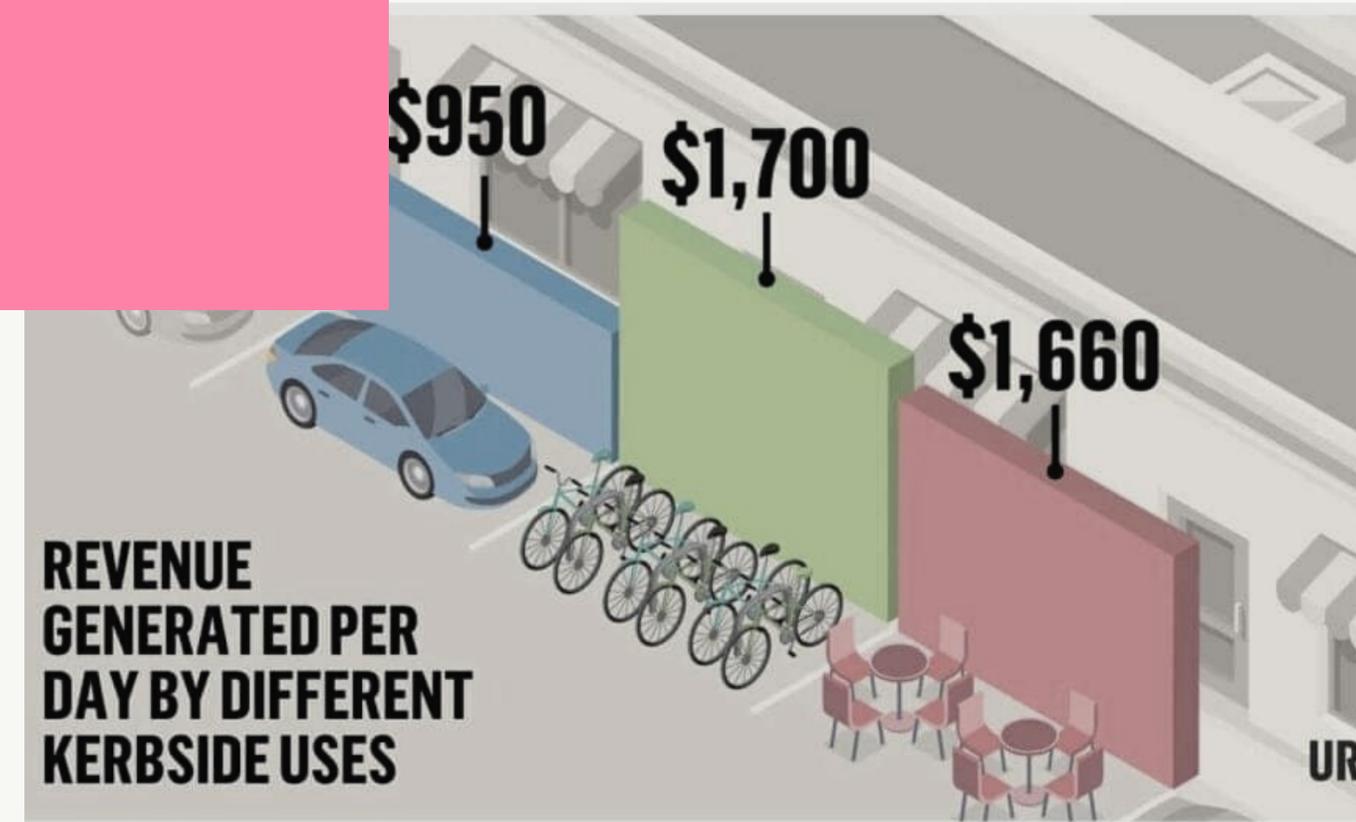
The slide features a white background with pink geometric shapes in the corners. In the top-left corner, there is a solid pink triangle and a thin pink line extending from its vertex towards the center. In the bottom-right corner, there is a solid pink triangle and a thin pink line extending from its vertex towards the center.

Una solida rete di piste ciclabili interconnesse in tutta la città getterà le basi necessarie per portare più persone in bicicletta e aggiungendo piste ciclabili ai quartieri a basso reddito, spesso sottoserviti dai trasporti pubblici, le città hanno una reale opportunità di promuovere l'equità socioeconomica aumentando mobilità e accesso

# FAI AMICIZIA, RIDUCI IL TRAFFICO

Fai del bene al pianeta e a te stesso e contribuisci a ridurre il traffico ed il numero di incidenti.





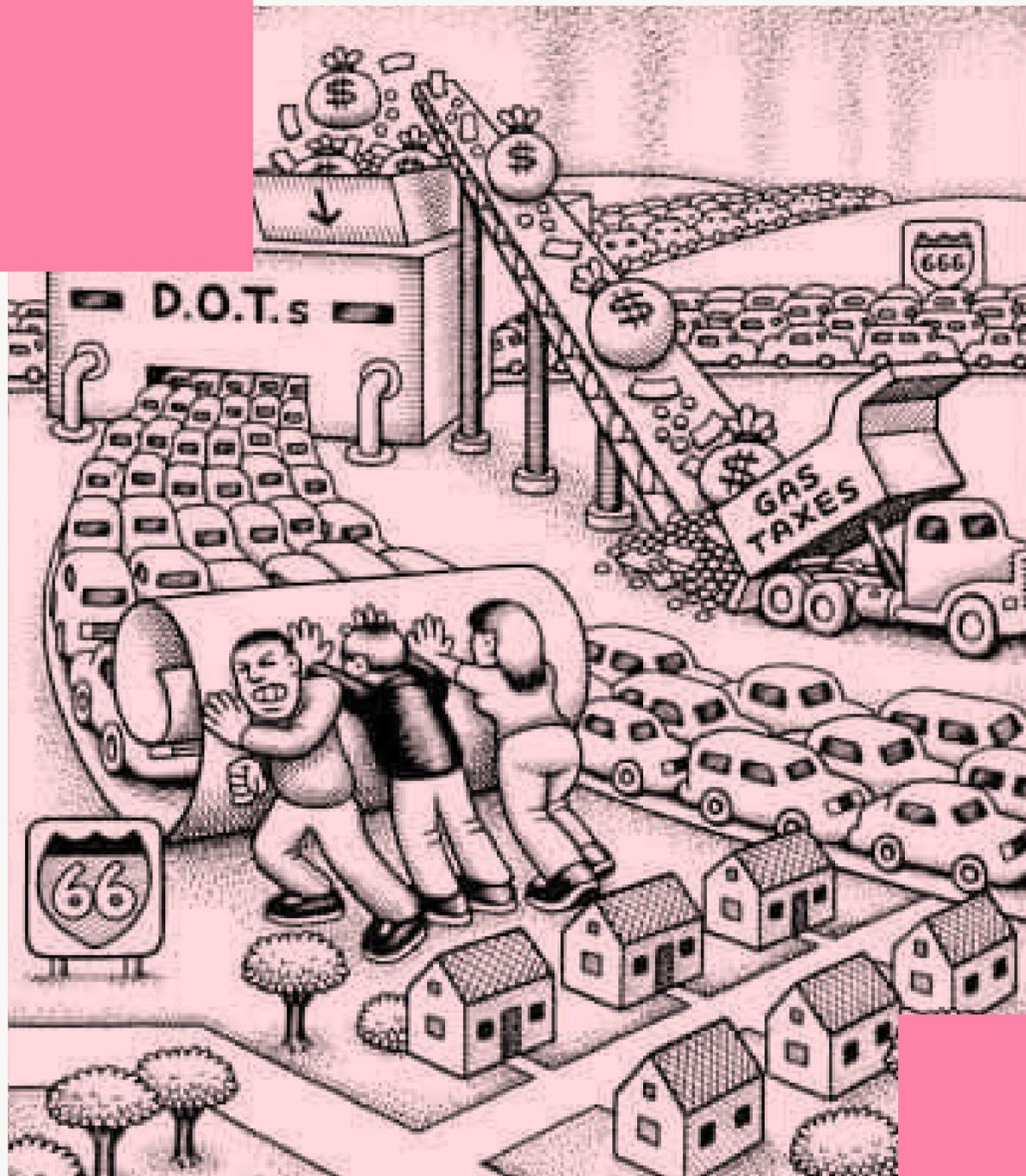
Source: Urbis, 2021  
 based on the following sources  
 Dining Parklet occupancy, expenditure and duration of stay based on: Urbis, 2021, Extended Out  
 Program Evaluation, for Cities of Melbourne, Yarra and Stonnington  
 Bike parking occupancy, expenditure and duration of stay based on: Alison Lee & Alan March (20  
 Recognising the economic role of bikes: sharing parking in Lygon Street, Carlton, Australian Plan  
 93, DOI: 10.1080/07293681003767785 (factored into 2021 Australian Dollars)  
 Assumptions and Notes  
 Occupancy- bike parking 6 spaces, car parking 1.2 people per car, dining parklet 10 seats.  
 No. of hours per day of occupancy- bike parking 8 hours, car parking 14 hours, dining parklet 10 hours.  
 Bike Parking Occupancy 61%, Dining Parklet Occupancy 63%, Car Parking Occupancy 63%

# IL MODO IN CUI USIAMO LO SPAZIO

## DI FRONTE ALLE AREE COMMERCIALI FA LA DIFFERENZA!

L'ultima ricerca di Urbis mostra che allontanarsi da una "monocultura di parcheggi" in favore di una redistribuzione dello spazio tra parcheggi per biciclette e altri usi, non solo rende più attraente un luogo, ma aumenta gli incassi giornalieri delle attività commerciali che si trovano su quella strada.

Urbis 2021



# IL TRAFFICO NELLE CITTÀ

## LE INSERSEZIONI VEICOLO DI INCIDENTI

Reti ciclabili migliori hanno bisogno di intersezioni più sicure. Le intersezioni sono il luogo in cui si verifica il maggior numero di conflitti tra veicoli e biciclette.

"La congestione del traffico  
è causata da veicoli, non da  
persone in sé."

JANE JACOBS



# IL TRAFFICO NELLE CITTÀ

## DISABITUARE ALL'USO DELL'AUTOMOBILE

Un modo molto efficace per ridurre il traffico delle auto nelle aree urbane è ridurre piano piano i posti auto, aumentare i costi dei parcheggi in base alla distanza dal centro o per prestigio della zona.

Incentivare il parcheggio nei multiplani.

Costruire infrastrutture pedonali e ciclabili a raggiera.

Aumentare i collegamenti del trasporto pubblico



# INSIEME, CAMBIAMO IL MODO IN CUI CI MUOVIAMO..



Se avete suggerimenti o domande potete contattarmi

[donneinbicisardegna@gmail.com](mailto:donneinbicisardegna@gmail.com)

[www.donneinbici.it](http://www.donneinbici.it)

