

Che bellezza in bicicletta

C'è un'altra Italia (purtroppo ancora piccola) che si muove a motori spenti. Pedalare fa bene a cuore, mente, ambiente. E anche all'economia.

di Matteo Metta

Ecologica, economica, egualitaria. Per queste tre "e" la bicicletta è considerata la macchina perfetta. «Annulla le differenze di classe, induce all'uguaglianza, riconduce l'esistenza nelle nostre città a tempi e ritmi più sostenibili, trasforma le vie urbane in spazi da scoprire con la cadenza regolare della pedalata e riapre così le porte, in ultima analisi, al sogno e all'avvenire». Per l'antropologo francese Marc Augé, famoso per la sua teoria dei "non-luoghi", e grande fan della due ruote, per motivi sia personali sia sociologici, sarebbe questo in sintesi *Il bello della bicicletta* (Bollati Boringhieri editore), come recita il titolo del suo libro. Un aureo volumetto in cui spiega perché il mezzo del futuro non è di là da venire, ma è già stato inventato nell'Ottocento. E inanella le ragioni per le quali le città dovrebbero diventare a misura di pedalata, se non nelle dimensioni almeno nelle opportunità di spostamento che offrono. Non è un mistero che la bici piaccia alle menti pensanti e agli osservatori dei fenomeni sociali. Tant'è che tra i filosofi praticanti la mobilità ciclistica circola un modo di dire molto eloquente: pedalo, dunque sono. Come a dire, per i ciclodipendenti, più che un mezzo di trasporto, la bici è una filosofia di vita.

Del resto già più di quarant'anni fa un pensatore a tutto campo quale fu Ivan Illich dedicò alla mobilità dolce uno dei saggi più illuminanti che siano mai stati scritti sull'argomento, *Energia ed equità*, che in italiano è stato poi tradotto con il titolo acchiappa-ciclofili

9%

Usa la bici come principale mezzo di trasporto in città

26%

Usa la bici almeno una volta alla settimana

18%

I ciclisti che usano la bici anche per andare al lavoro

LE CITTÀ ITALIANE NON SONO A MISURA DI CICLISTA

La classifica delle città tiene conto della somma dei giudizi (da 1 a 10) espressi dai ciclisti sui vari parametri (traffico, piste ciclabili, furti, condizioni delle strade, inquinamento...) che facilitano l'uso della bici.



19%
I ciclisti che hanno avuto un incidente negli ultimi 5 anni



C'è ancora molto da fare sulle piste ciclabili. Ecco il giudizio (da 1 a 10) espresso sulle piste della propria città da parte di chi è solito percorrerle.



92%
dei ciclisti giudica insufficienti le piste ciclabili



Elogio della bicicletta (Bollati Boringhieri). Chiunque l'abbia letto non potrà mai dimenticare la massima-manifesto: «Gli uomini liberi vanno alla velocità della bici».

Salire sul sellino del vincitore

Tra i vantaggi dell'economia della bicicletta non ci sono solo il decongestionamento delle città dai motori, la riduzione dell'inquinamento, il miglioramento della salute e della qualità di vita dei cittadini – con tutto quel che ne deriva in termini di risparmio in costi sanitari e ambientali – che già sarebbero traguardi di per sé meritevoli di essere perseguiti da un'amministrazione pubblica degna di questo nome. La mobilità ciclistica mette le ali anche alla crescita economica. Secondo uno studio di ECF-European Cyclists' Federation, la ciclo-economia nei 28 paesi dell'Ue vale oggi 513 miliardi di euro (circa 1.000 euro per abitante), tenendo conto non solo dei fattori citati, ma anche di quelli industriali, sociali e occupazionali. Una cifra che aumenterebbe in modo esponenziale se l'uso regolare delle due ruote negli spostamenti quotidiani, soprattutto quelli per raggiungere il posto di lavoro, continuasse a crescere con i tassi attuali.

Insomma, non è vero che il buon andamento del mercato dell'automobile faccia aumentare il Prodotto interno lordo (Pil), mentre quello della bici incida solo sul Fil (Felicità interna lorda), indice con il quale si misura quanto valga la pena vivere in un posto. Anche se, come insegna l'umorista Didier Tronchet, nel suo *Piccolo trattato di ciclosofia. Il mondo visto dal sellino* (Il Saggiatore), il primo effetto di cui beneficia chi va in bici è una repentina crescita dell'autostima, che si manifesta a partire dalla «postura degna della statuaria antica» e che trova la massima espressione nel «sorpassare beffardamente un automobilista imbottigliato nel traffico».

Gli affari vanno a gonfie gomme

Un altro pregiudizio da sfatare è che la pedonalizzazione di alcune aree cittadine penalizzi negozi e ristoranti. Al contrario, l'ECF ha dimostrato che chi fa shopping in bici spende in totale di più del consumatore motorizzato. I ciclo-amatori sono soliti fare acquisti singoli di valore inferiore, ma li fanno più spesso, perché tornano a far visita ai negozi un numero maggiore di volte. Se raddoppiasse il numero di bici in circolazione il volume d'affari dei negozi del Vecchio Continente crescerebbe di 27 miliardi di euro. Purtroppo le differenze tra paesi sono enormi. Basti pensare che in Olanda il 31% della popolazione fa acquisti pedalando, mentre in Italia solo il 5% (una piccola percentuale, che però già produce un giro d'affari di quasi 11 miliardi).

Al volo al lavoro

Non è un mistero che il nostro paese, nonostante abbia partorito il Giro d'Italia e campioni come Coppi, Bartali e Pantani, continui a rimanere sostanzialmente immune alla ciclo-mania che invece ha contagiato gli abitanti delle regioni del nord Europa. L'eurobarometro delle due ruote ci dà al 17° posto, declassati di ben due posizioni nel 2015 rispetto alla precedente graduatoria del 2013, e sorpassati da Croazia e Lituania. Guardando i numeri della nostra inchiesta svolta in dieci città (Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino e Verona) non c'è infatti da stupirsi che utilizzi la bici come principale mezzo di trasporto solo il 9% delle 4.830 persone che hanno risposto al questionario. Ben il 62% usa un veicolo a motore (a quattro o a due ruote), mentre i trasporti pubblici non vanno oltre il 23%.

Va detto che anche tra chi ha scelto la sostenibile leggerezza della due ruote, solo uno su cinque lo fa per raggiungere il posto di lavoro (in testa ci sono Milano, Bologna e Verona). Pur considerando i casi in cui è difficile fare questa scelta per i motivi più disparati – grandi distanze da percorrere, mancanza di infrastrutture (piste ciclabili, percorsi dedicati), caratteristiche geografiche della città (per esempio a Genova ci sono troppi dislivelli) – i ciclo-pendolari rimangono sempre troppo pochi. Non ci consola nemmeno il dato diffuso da Confartigianato, che tra il 2000 e il 2015 registra una conversione all'uso della bici per andare al lavoro da parte di 32.000 persone (+4,5%). Un buona abitudine che accomuna 743.000 ciclisti in totale, un numero sostanzialmente esiguo, che dimostra come, nell'immaginario e nelle inclinazioni dei più, la due ruote resti un mezzo da inforcare soprattutto nel tempo libero o per la classica pedalata domenicale.

Quelli che la bicicletta non la vogliono

Ma perché gli italiani restano un popolo di allergici al velocipede? Se quasi la metà dei nostri intervistati (45%) ammette espressamente di preferire i motori alla bici, c'è chi dice di essere costretto a tenersi lontano dal sellino per condizionamenti esterni, in primis il fastidioso e pericoloso traffico motorizzato (47%), la mancanza di piste ciclabili e di percorsi per bici (44%), la cattiva manutenzione delle strade e la presenza di troppe buche (34%), la conformazione geografica della città (28%), l'inquinamento (21%). Per molti questi sono evidentemente buoni motivi per non avere neppure una bici. Infatti dichiara di non possederla il 36% del nostro campione.

Non che questo serva a trovare scampo al conflitto permanente che si consuma sulle

strade nostrane: ciclisti contro automobilisti, pedoni contro i primi e i secondi, tutti contro tutti. L'insofferenza degli uni verso gli altri fa spesso volare gli stracci, quando non provoca vere e proprie risse. Se i ciclisti rimproverano agli automobilisti sorpassi azzardati, speronamenti, mancato rispetto della precedenza e comportamenti tracotanti – la pensa così il 68% degli intervistati –, per contro i cicloamatori non sono esenti da colpe. Fanno continui zig-zag nel traffico,

cambiano direzione o corsia senza preavviso, vanno contromano, fanno slalom tra i pedoni sui marciapiedi, parcheggiano fuori dalle rastrelliere (e ovunque trovino un appiglio), non rispettano i semafori e la segnaletica stradale (76%). A fare difetto non sarebbero solo la comprensione reciproca e l'osservanza del Codice della strada, ma anche il modo in cui è concepita la viabilità da parte delle amministrazioni comunali. In particolare, le piste ciclabili sarebbero progettate così

IL BIKE SHARING A MILANO E TORINO

Milano e Torino sono le uniche città dell'inchiesta il cui numero di risposte sul servizio di bike sharing raggiunge una quantità statisticamente rilevante. I voti sono espressi da 1 a 10.

Numero di stazioni



6,7 Milano

6,1 Torino

Numero di bici disponibili



6,8 Milano

5,7 Torino

Manutenzione delle bici



5,6 Milano

4,4 Torino

Soddisfazione globale



6,6 Milano

6,1 Torino

male da creare conflitti tra biciclette e pedoni – la pensa così il 51% degli intervistati – e tra biciclette e veicoli a motori (40%). Riguardo alle piste ciclabili il problema più sentito non è però quello delle incongruenze progettuali e quindi della sicurezza, quanto quello dalla loro estensione, ritenuta dalla stragrande maggioranza insufficiente. Ovunque è sempre la stessa manfrina: durante la campagna elettorale i candidati di qualsiasi colore politico si affrettano a fare promesse di ampio respiro sulla mobilità sostenibile, poi alla prova dei fatti guarda caso il fiato si accorcia e arriva perfino l'affanno.

Per questo le piste ciclabili crescono con lentezza e sono ritenute ancora troppo poche: se ne lamenta l'85% degli intervistati, che diventa il 92% se si restringe il campione solo a chi fa uso abitualmente della due ruote. In particolare, i più insoddisfatti sono i romani e i palermitani, mentre i più contenti sono bolognesi e torinesi.

Tanti piedi sullo stesso pedale

Anche sul bike sharing l'Italia resta indietro rispetto agli standard europei, dove brilla l'esempio di Parigi. Lanciato dieci anni fa, Vélib ha raggiunto un rapporto di nove bici ogni mille parigini. Può sembrare poco, ma è un numero che fa impallidire quelli di altre città, tra cui Milano, dove il bike sharing viene comunque giustamente annoverato tra le esperienze di successo. Per intenderci, all'ombra della Madonnina ci sono circa tre bici in condivisione ogni mille residenti. Nel 2016 il servizio è stato utilizzato più di 4 milioni di volte, risparmiando all'ambiente oltre 1,6 milioni di kg di CO₂.

Anche Torino è tra le città del Belpaese in cui il bike sharing ha preso piede. Recentemente l'amministrazione ha anche lanciato: #tobikenosmog. Una bella iniziativa che permette ai cittadini di iscriversi al servizio acquistando a un solo euro un abbonamento per una settimana, al termine della quale si può scegliere o meno di sottoscrivere l'abbonamento annuale. Non può invece che risalire la china, visto il pessimo livello raggiunto, il bike sharing della Capitale, dove la desolazione degli stalli vuoti e il ricordo delle bici vandalizzate bruciano ancora.

Pedala con noi: in bici insieme

Concludendo: bici è bello, questo è fuori discussione. Vuoi lanciarti anche tu nel mondo a due ruote? Aderisci al gruppo d'acquisto "Pedala con noi". Lo abbiamo creato per ottenere condizioni migliori, sconti e offerte speciali non solo sull'acquisto della bici ma anche su accessori, ricambi, servizi di bike sharing, polizze assicurative. Scopri tutto su www.pedalaconnoi.it o telefonando allo 02.6961560 (lunedì - venerdì 9-13/14-18). ■

IN CIFRE

44

Sono i km del Grande raccordo anulare delle bici (GRAB), in fase di realizzazione a Roma. La ciclovia verrà aperta nel 2018

1,6 milioni

È il numero di biciclette nuove che nel 2015 sono state vendute in Italia, meno 2,86% rispetto al 2014

679

1 km della prima pista cicloturistica italiana. Il nome sarà VenTo: collegherà Torino a Venezia. Un progetto ideato dal Politecnico di Milano



INTERVISTA

MARCO DELLEDONNE

BICI RUBATE A MILANO

Pagina Facebook

«Chi si è visto rubare la bici è molto facile che finisca per acquistarne una rubata». A mettere in guardia da questo rischio è colui che, a ragione, meriterebbe l'appellativo di Batman delle due ruote. Marco Delledonne è infatti lo spauracchio dei ladri di biciclette che operano sulla piazza di Milano. Grazie al suo impegno e alla sua pagina Facebook, "Bici rubate a Milano - segnalazioni e avvistamenti" (che può contare sul contributo di 1.800 iscritti, con i quali scambia foto e informazioni), tante persone hanno potuto "riabbracciare" la loro bici.

Chi ha subito il furto di una bici dovrebbe capire che non deve alimentare il mercato nero.

«Quando per tre volte in tre anni, come è successo a me, hai visto la tua bici volatilizzarsi, anche se si tratta di uno "scassone", è forte la tentazione di rivolgerti a chi può vendertene una per 30, 50 o 70 euro. Con questo prezzo lo sai che non stai comprando una bici semplicemente usata. Del resto molti non hanno la possibilità di continuare a ricomprarne una nuova o di seconda mano al giusto prezzo. Per stroncare il mercato illecito e quindi i furti, la prima risposta devono darla le istituzioni».

In che modo?

«Per esempio a Milano la polizia locale ha creato la "squadra contrasto bici rubate", che ha a sua volta una pagina Facebook ("Bici rubate e ritrovate") con un album fotografico delle bici

recuperate in cerca del loro padrone. È una squadra molto attiva, ma rimane un unicum in Italia. Inoltre le forze dell'ordine hanno le armi spuntate, perché o beccano il ladro in flagranza di reato oppure spetta a chi ha subito il furto provare che quella rintracciata per strada, in un mercatino o in un sito tipo Subito, Bakeca o Kijiji, è la bici che gli è stata sottratta. Ecco perché è meglio conservare le foto della propria bici e un documento che dimostri la proprietà del mezzo».

E come, se non esiste un'anagrafe delle bici?

«Purtroppo siamo abituati ai tempi biblici del nostro legislatore. Eppure in fase di acquisto di una nuova bici basterebbe rendere obbligatorio associare il numero di serie al nome dell'acquirente. Altrettanto importante è che resti un'operazione gratuita. È una pratica che hanno introdotto volontariamente Decathlon, Rossignoli e pochi altri negozi, e questo ha già permesso la restituzione di diverse bici ai proprietari dopo il ritrovamento da parte della polizia».

Resta il nodo delle compravendite tra privati.

«Per quelle già ora è meglio farsi rilasciare dal venditore una dichiarazione di compravendita insieme alla copia della sua carta d'identità. Se non vuole rilasciarli è meglio non fidarsi. Anche perché, se la bici che si acquista dovesse risultare rubata, si rischia la denuncia per ricettazione». **M.M.**

LADRI DI BICICLETTE

In città le due ruote vanno letteralmente a ruba. Purtroppo è impossibile mettersi al riparo dai furti, ma solo rendere più difficile il lavoro ai malintenzionati. Ecco come.

di Matteo Metta

PER TENERSELA STRETTA

1

Se vai spesso in un stesso luogo, lega ogni volta la bici in un posto diverso. I ladri puntano le bici e tornano attrezzati

2

Blocca sempre il telaio della bici. Se la ruota è a sgancio rapido, fissala insieme al telaio o usa due sistemi di bloccaggio

3

Preferisci il palo alle rastrelliere basse, che obbligano a fissare solo la ruota. Il ladro potrebbe lasciare questa e portarsi via il resto

4

Scegli luoghi di passaggio, vicini a telecamere (di banche, negozi, uffici...) e ben illuminati. Possono essere buoni deterrenti, ma non bastano

5

Personalizza la bici il più possibile. Tieni foto della bici e del numero di telaio. Se te la rubano, servono a provare che è tua

SE TI RUBANO LA BICI

Vai subito a sporgere denuncia alla polizia. Porta una foto della bicicletta: serve a dimostrare che è tua e a sollecitare l'intervento delle forze dell'ordine



380.000

Le bici rubate ogni anno in Italia:
solo un proprietario su cinque
sporge denuncia

100

milioni di euro il danno totale
provocato dai furti di bici
ogni anno in Italia

44%

Chi dichiara di aver subito un
furto di bici negli ultimi 5 anni:
percentuali più alte a Firenze,
Bologna e Milano

FAI UN'INDAGINE ONLINE

Controlla se la tua bici è stata
messa in vendita sulle pagine
Facebook di compravendita tra
privati, su siti come Bakeka o
Subito oppure attraverso app
dedicate alle due ruote
(Shpock o Bikeza)

CONTROLLA I MERCATINI LOCALI

Batti i luoghi di smercio cittadino
dove è facile trovare bici usate in
vendita. Se hai individuato la tua
bici chiama le forze dell'ordine, in
questo caso sono obbligati a
intervenire

LE PAGINE FACEBOOK "BICI RUBATE"

Sull'esempio della pagina
"Bici rubate a Milano -
segnalazioni e avvistamenti"
sono state create pagine
per diverse altre città. Gli
iscritti si scambiano foto e
informazioni, che spesso si
rivelano molto utili

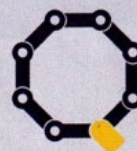
SISTEMI DI BLOCCAGGIO

U-lock (archetto a U)



Sono rigidi e scomodi da
trasportare, ma i più sicuri,
soprattutto quelli con un
diametro superiore a 16 mm.
Per essere forzati servono
strumenti grossi e rumorosi

Catene a maglia quadrata



Si trasportano con comodità:
si ripiegano su sé stessi,
diventando una bacchetta.
Sono meno sicure rispetto
agli U-lock, ma comunque
difficili da torcere o tranciare

Catene ad anelli



Si adattano facilmente alle
diverse situazioni in cui si
deve legare la bici. Sono più
pesanti delle catene a maglia
quadrata, ma meno sicure per
via delle giunture degli anelli

Catene a serpentina



Leggere e flessibili, sono
decisamente poco sicure. Le
più sottili si tagliano in soli due
secondi. Il rivestimento di
plastica le fa sembrare più
spesse di quello che sono

Sistemi gps e app



Ultimi nell'ordine non perché
meno affidabili, ma perché
sono sistemi diversi:
elettronici e più costosi. Sulla
bici si deve nascondere un
gps che avvisa o fa partire un
allarme se la bici viene mossa

Infografica di Ida Trimboli