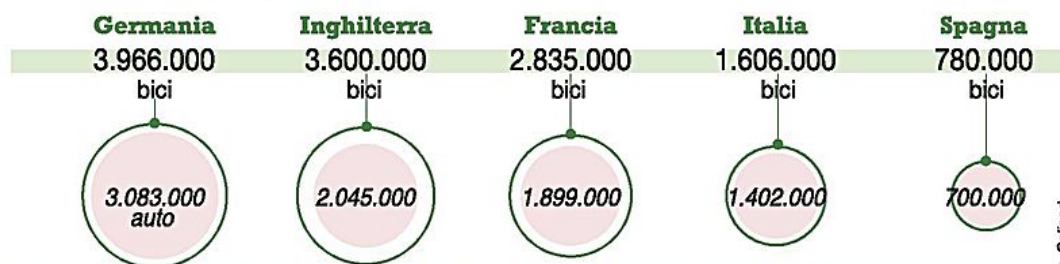


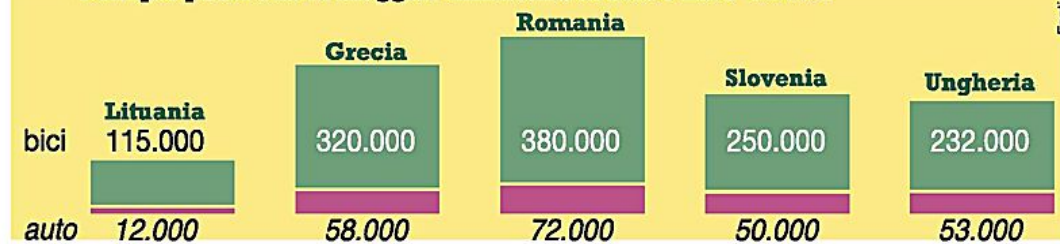


Ne sono state vendute quasi 20 milioni nel 2012 La svolta ecologica coinvolge 26 paesi su 28

I primi cinque paesi per vendite di bici e il confronto con le auto dati 2012



I cinque paesi con la maggior differenza di bici e auto dati 2012



Fonti: Acsa, Colipet

Bici

Sorpasso sull'auto l'Europa ora pedala



CECILIA GENTILE

Quasi venti milioni di biciclette contro 12 milioni di auto. Una differenza di 8 milioni per certificare che in Europa il sorpasso storico è ormai avvenuto: nel 2012 la vendita delle bici ha superato quella delle macchine. Forza delle gambe contro potenza dei motori, spostamenti puliti e non ingombranti contro l'invasione degli autoveicoli e lo smog.

Il sorpasso riguarda 26 nazioni d'Europa su 28, perché in Belgio e Lussemburgo il primato è ancora dei motori. E per la prima volta il record non è monopolio dei paesi del nord e centro Europa, per cultura e tradizione abituali alle buone pratiche della bicicletta. Il primato coinvolge an-

Esclusi Belgio e Lussemburgo, il primato coinvolge anche l'Italia



che nazioni come l'Italia, con un milione 600mila bici vendute a fronte di un milione e 400mila automobili, e la Spagna, anch'essa per decenni nazione autodipendente, che invece nel 2012 ha venduto 780 mila biciclette e 700mila vetture.

«È la crisi economica che morde, una crisi generale che riguarda tutta Europa — spiega Piero Nigrelli, responsabile del settore biciclette dell'Ancma, l'associazione nazionale ciclo e motociclo di Confindustria — Quest'anno qualcosa hanno perso anche le bici, ma il sorpasso rimane confermato, a fronte del crollo delle vendite di auto. E con la crisi si è sviluppata una maggiore attenzione agli spostamenti in sella alla bicicletta, in tanti paesi agevolati dalle strutture, che qui in Italia sono ancora carenti».

“Città della bicicletta, città dell'avvenire”, titolava nel lon-

tano 1999 un manuale stampato dalla Commissione europea, che dimostrava come per gli spostamenti fino a 5 chilometri la bici fosse sicuramente il mezzo

vincente, perché tagliava il traffico ed evitava l'estenuante ricerca del parcheggio. Un ragionamento semplice, ma duro da applicare di fronte ad abitudini

consolidate. Ora la crisi economica, l'overdose da traffico, l'aumento delle Ztl, il timido diffondersi delle zone 30 e delle isole pedonali stanno producendo il

miracolo.

«In Italia la strada da percorrere è ancora lunga — dichiara Giulietta Pagliaccio, presidente della Fiab, la federazione italia-

na amici della bicicletta — ma stiamo sicuramente assistendo ad una rivoluzione negli stili di vita». Una rivoluzione che passa attraverso gruppi sempre più numerosi di genitori che si auto-organizzano inventando il “Bike to school” per accompagnare i figli a scuola, o si manifesta in una nuova consapevolezza diffusa, per esempio, con i movimenti di #Salvaiciclisti e le critical mass settimanali in tante città italiane ed europee.

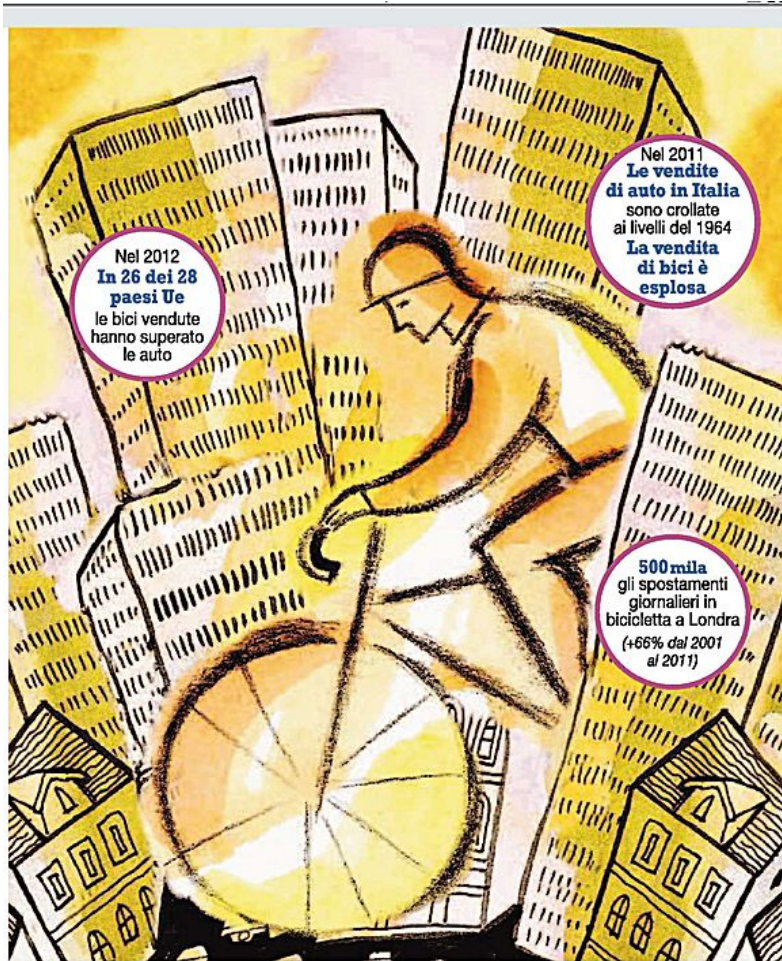
I dati Coliped, l'associazione dei produttori europei di biciclette, e Acea, l'associazione europea costruttori auto, dicono che nella *top five* degli stati per vendita di biciclette è in testa la Germania (con 3 milioni e 966mila bici vendute a fronte di 3 milioni e 83mila auto immatricolate), seguita da Gran Breta-

Complice la crisi, cresce l'attenzione verso la mobilità urbana sostenibile e a costo zero

gna, (con 3 milioni e 600mila bici vendute e 2 milioni 450mila auto), da Francia (2 milioni 835mila biciclette e un milione 899mila vetture), e da Italia e Spagna. Ma la classifica cambia quando si va a misurare la maggiore differenza fra vendita di biciclette e quella di auto sempre nel 2012. Allora la *top five* è composta da Lituania, Grecia, Romania, Slovenia e Ungheria.

I ciclisti aumentano. Ma chiedono sicurezza e strutture. E l'Italia, nelle regioni del centro sud, è quasi all'anno zero: poco più di 3.000 chilometri di piste ciclabili in tutto il territorio, contro i 40mila della Germania, i 17mila dell'Inghilterra e i 6mila dell'Austria. E un numero di vittime che spaventa: in 10 anni in Italia i ciclisti morti sono stati 2.556, più del doppio di quelli del Regno Unito, dove nello stesso periodo sono morti 1.275 ciclisti.

«Ma ormai si è innescato un fenomeno inarrestabile — dice Alberto Fiorillo, del movimento “Mobilità nuova” — le auto sono il passato, le biciclette il futuro».



Il caso

La prima indagine nazionale Fiab “Boom di furti, pochi denunciano”

Trecento 20mila bici ruotano all'anno su un totale di quattro milioni circolanti, con danni economici per 150 milioni. Sono i risultati della prima indagine sui furti delle biciclette effettuata dalla Fiab, la federazione italiana amici della bicicletta, che ha chiamato in causa prefetture, comuni e ciclisti. «Fondamentale è la denuncia — dice Paolo Fabbri, consigliere nazionale e autore dell'inchiesta — Significa avere una possibilità di riappropriarsi della bicicletta e anche quantificare il fenomeno per contrastarlo».

Ma in pochi lo fanno. Dei 4mila ciclisti interpellati solo il 40 per cento dopo aver subito un furto è andato alle forze dell'ordine. Dalle risposte delle prefetture, poi, 46 in tutto, pari a 5,5 milioni di abitanti, risulta che nel 2012 le denunce sono state 13.736, con una media di una ogni 406 abitanti. «Il numero delle denunce — ricorda Fabbri — è un indicatore di ciclabilità: più ce ne sono, più persone usano la bici». E la distribuzione geografica dei dati lo conferma: a Bolzano c'è una denuncia ogni 90 abitanti, a Ferrara una ogni 91. A Reggio Calabria soltanto una ogni 180.719 abitanti.

Dunque ci vuole un piano nazionale. La Fiab chiede un registro nazionale con un data base gestito da un ente pubblico e un sistema di punzonatura che marchi sul telaio della bicicletta il codice fiscale del proprietario. A Padova l'esperimento è stato avviato con successo a spese del Comune: finora 7.500 bici marchiate e un database dove si possono registrare eventuali cambi di proprietà. (ce. ge.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA