

DOSSIER FURTI

BICI MARCATA



BICI SALVATA



SAN DONATO
PARTECIPA!
3° BILANCIO
PARTECIPATIVO



BICICLETTA E MOBILITÀ. IN SICUREZZA

DOSSIER FURTI

Prima fase di indagine statistica sull'andamento del fenomeno di furti di biciclette nel Comune di San Donato Milanese.

Realizzato da:

Annalisa Molgora

Matteo Vassallo

Contributi:

Marco Menichetti

Massimo Molteni

Indice

Bici Marcata Bici Salvata.....	1
Il progetto in breve.....	1
Il Dossier Furti.....	2
Premessa al questionario.....	3
Il fenomeno di furti in Italia (dati ISTAT/CENSIS).....	3
Il Questionario.....	4
Modalità di raccolta dati.....	4
Fac-simile del questionario.....	4
Il target.....	5
Utilizzo della bicicletta a SDM.....	6
Furto e atti vandalici.....	6
Luogo e modalità del furto.....	7
Sistemi antifurto e denuncia.....	8
Analisi dati.....	9
Estratto macro-dati dal questionario.....	9
Analisi incrociata dei dati.....	10
Confronto con i dati nazionali.....	11
Conclusioni e Consigli all'Amministrazione.....	13
Conclusioni.....	13
Suggerimenti all'Amministrazione.....	14
Ciclismo Urbano.....	16
Scongiorare il furto in città.....	16
Pulizia e manutenzione ordinaria della bicicletta.....	20
Mobilità ciclabile in epoca di pandemia.....	23

Bici Marcata Bici Salvata

Il progetto in breve.

Il progetto *Bici Marcata, Bici Salvata* nasce dalla collaborazione tra le associazioni **Fiab Melegnano**, **Ripartiamo** e **WWF Martesana – Sud Milano**, nell'ambito del **Terzo Bilancio Partecipativo** promosso dal **Comune di San Donato Milanese (2018)**.

Il progetto si pone l'obiettivo di tutelare i cittadini dal furto delle proprie biciclette, attraverso:

- L'utilizzo della **macchina punzonatrice**, che permette di marciare indelebilmente il codice fiscale del proprietario sul telaio della sua bicicletta, rendendola riconoscibile;
- L'acquisizione dei dati del proprietario della bicicletta e il loro inserimento in un **database elettronico** costantemente aggiornato e gestito secondo le norme europee sulla privacy;
- La **collaborazione con le forze dell'ordine**, che possono consultare il database elettronico e rintracciare il legittimo proprietario in caso di ritrovamento di una bicicletta marchiata;
- Il rilascio di un **libretto identificativo della bicicletta marchiata**, attestante il titolo di proprietà della stessa;
- Il monitoraggio del fenomeno di furti sul territorio del Comune di San Donato Milanese.

Al progetto si unisce una **campagna di informazione e sensibilizzazione** per un utilizzo corretto e consapevole della bicicletta privata, con l'obiettivo di contribuire a rendere San Donato Milanese una Città Sostenibile grazie alla promozione di una mobilità alternativa.

Per informazioni: info@bmbs.it

Il Dossier Furti.

Il **Dossier Furti** è uno strumento utile a monitorare l'andamento dei fenomeni di furti, vandalismo e abbandono delle biciclette nel tempo: conoscere la frequenza di tali fenomeni e le modalità con cui essi si manifestano è il primo passo per contrastarli.

L'indagine che caratterizza il presente Dossier è di tipo statistico e si basa su un questionario anonimo compilato online dai cittadini di San Donato Milanese che possiedono almeno una bicicletta o dai cittadini di altri Comuni limitrofi che utilizzano la loro bicicletta anche a San Donato.

In totale, nel periodo gennaio – aprile 2021, sono stati raccolti **360 questionari anonimi**, raggiungendo l'obiettivo preposto di 350 totali.

A distanza di almeno un anno dal presente Dossier, sarà riproposto un secondo questionario anonimo per evidenziare l'incidenza del progetto sul territorio ed eventuali cambiamenti nell'andamento dei furti di biciclette a San Donato Milanese.

Nel Dossier sono anche contenuti importanti consigli pratici per chi utilizza spesso la bicicletta in ambiente urbano: la pulizia e la corretta manutenzione del proprio veicolo si ripercuotono anche sulla propria **sicurezza**; un **utilizzo consapevole** del mezzo a due ruote è fondamentale per diminuire gli incidenti stradali; infine, qualche mirata accortezza può aiutare a ridurre la probabilità che la propria bicicletta venga rubata.

Premessa al questionario

Il fenomeno di furti in Italia.

Ormai ogni anno in Italia vengono acquistate circa 2 milioni di biciclette¹: la mobilità ciclistica è in crescita e produce un fatturato annuale di **oltre 6 miliardi di euro** tra fabbricazione di bici e accessori, ciclo-vacanze (circa 6 milioni di ciclo-turisti stranieri visitano l'Italia ogni anno), esternalità positive generate dai ciclisti (riduzione delle emissioni di gas inquinanti, risparmio di carburante, riduzione della pressione sul Sistema Sanitario grazie ai benefici sulla salute)². La produzione di biciclette coinvolge **3.081 imprese italiane** e le esportazioni ammontano a oltre 1 milione e mezzo di pezzi ogni anno, per un incasso totale di mezzo miliardo di euro, destinato a crescere negli anni a venire³.

Se negli ultimi anni si è registrato un notevole incremento nell'uso della bicicletta come mezzo privato, si può dire lo stesso del fenomeno di furti a esso collegato. Ogni anno vengono infatti **rubate circa 350.000 biciclette private**⁴: il 4,4% delle famiglie italiane subisce questo tipo di reato, mentre circa l'1% viene derubato di una parte della propria bicicletta (es. ruota, manubrio, sellino). Solo il **21,8% delle vittime denuncia regolarmente il furto** della propria bicicletta alle forze dell'ordine, mentre l'8,7% denuncia il furto di una parte della stessa⁵.

La compravendita di bici rubate alimenta un commercio illegale che reca allo Stato un significativo **danno economico**, a causa dei mancati introiti per l'industria nazionale della bicicletta e delle transazioni finanziarie non tracciate. Il commercio illegale, inoltre, genera un potente **circolo vizioso**: chi subisce il furto di una bicicletta è più incline a comprarne una usata e a basso costo, talvolta di incerta provenienza, contribuendo così ad alimentare il fenomeno di compravendita illegale di bici rubate.

¹ Nel 2018 sono state acquistate 1 milione e mezzo di biciclette; nel 2019 circa 1 milione e 700 mila; nel 2020 circa 2 milioni, cifra che verrà probabilmente riconfermata per l'anno 2021.

² Rapporto sull'economia della bicicletta in Italia 2018, L'A BI CI Legambiente

³ Rapporto "Artibici 2019", Confartigianato

⁴ Il numero è relativo ai furti notificati.

⁵ Dati ISTAT / CENSIS

Il Questionario

Modalità di raccolta dati.

Il questionario anonimo per la raccolta dei dati è stato divulgato esclusivamente in **formato digitale**, grazie al passaparola, coinvolgendo i cittadini proprietari di almeno una bicicletta. La situazione sanitaria (emergenza Covid-19) non ha permesso di acquisire i dati tramite banchetti dedicati o eventi inerenti al progetto Bici Marcata Bici Salvata.

Per raggiungere facilmente un adeguato numero di persone, ci si è avvalsi dello strumento online Google Moduli, il quale permette di ottenere i dati rispettando l'anonimato e la privacy dei soggetti coinvolti.

Fac-simile del questionario.

Di seguito il fac-simile del questionario anonimo che è stato proposto ai fini della raccolta dati e conseguente analisi statistica.

The image shows a facsimile of a Google Form titled "BICI MARCATA BICI SALVATA - DOSSIER FURTI". The header features a logo with two overlapping circles (one green, one pink) and the text "BICI MARCATA BICI SALVATA" and "BICICLETTA E MOBILITÀ. IN SICUREZZA". Below the header, the form is divided into sections. The first section, titled "BICI MARCATA, BICI SALVATA - DOSSIER FURTI", describes the purpose of the survey: "Prima fase di indagine statistica sull'andamento del fenomeno di furti di biciclette nel Comune di San Donato Milanese." The second section, titled "Descrizione (facoltativa)", provides context: "Il seguente questionario è pensato per i cittadini residenti nel Comune di San Donato Milanese e per tutti i cittadini di altri Comuni che utilizzano la propria bicicletta anche a San Donato." The third section, titled "A quale fascia di età appartieni? *", contains four radio button options: "0 - 18 anni", "18 - 35 anni", "35 - 65 anni", and "+65 anni".

BICI MARCATA BICI SALVATA
BICICLETTA E MOBILITÀ. IN SICUREZZA

BICI MARCATA, BICI SALVATA - DOSSIER FURTI

Prima fase di indagine statistica sull'andamento del fenomeno di furti di biciclette nel Comune di San Donato Milanese.

Il seguente questionario è pensato per i cittadini residenti nel Comune di San Donato Milanese e per tutti i cittadini di altri Comuni che utilizzano la propria bicicletta anche a San Donato.

Descrizione (facoltativa)

A quale fascia di età appartieni? *

☐ 0 - 18 anni

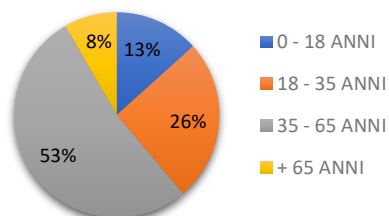
☐ 18 - 35 anni

☐ 35 - 65 anni

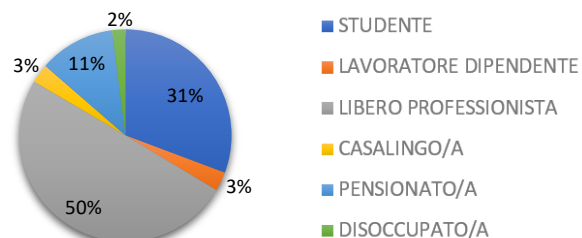
☐ +65 anni

Il target.

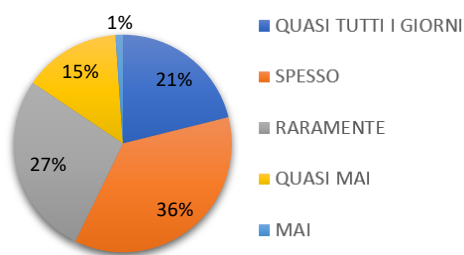
A quale fascia di età appartieni?



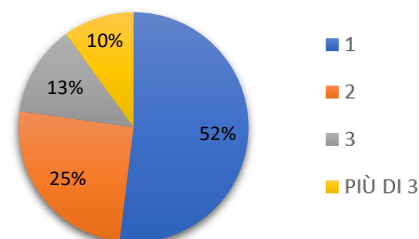
Qual è la tua posizione lavorativa?



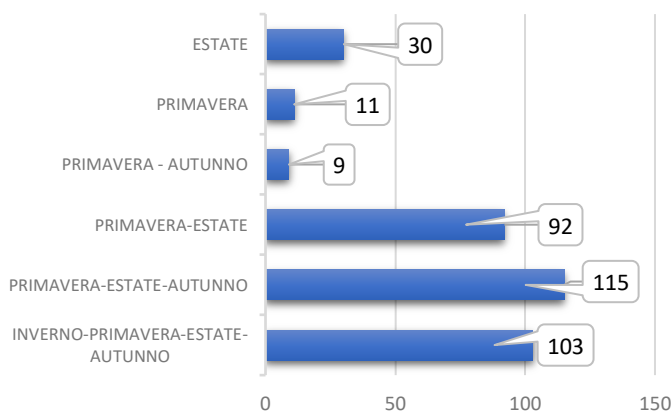
Quanto spesso utilizzi la tua bicicletta?



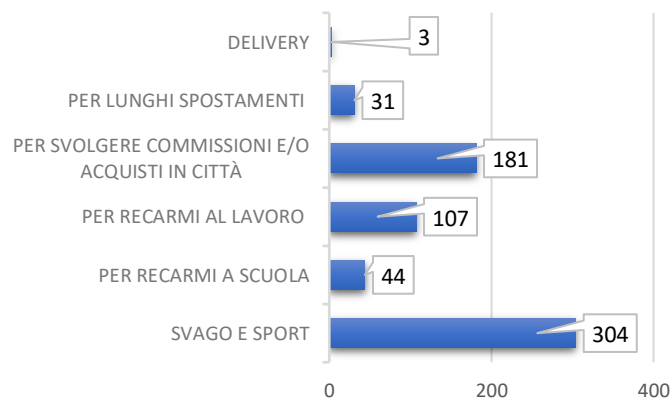
Quante biciclette possiedi?



In quale periodo dell'anno utilizzi la tua bicicletta?

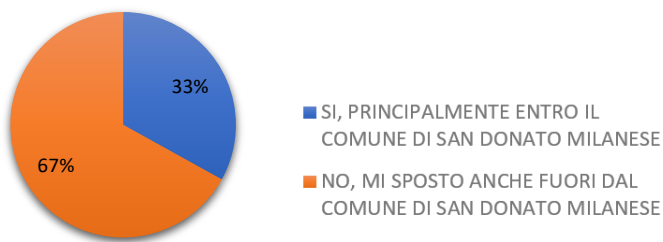


Per quale tipologia di spostamento utilizzi la tua bicicletta?



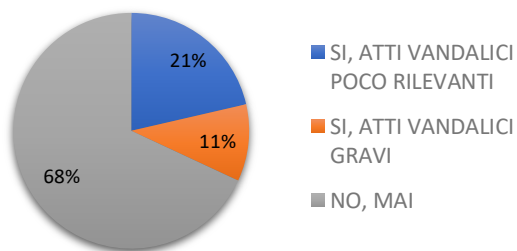
Utilizzo della bicicletta a SDM.

Utilizzi la tua bicicletta a San Donato Milanese

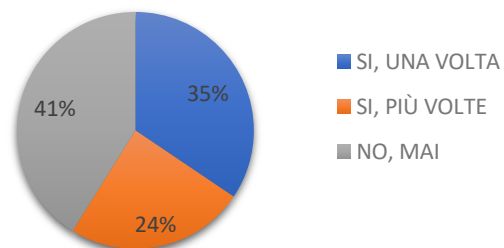


Atti vandalici e furto.

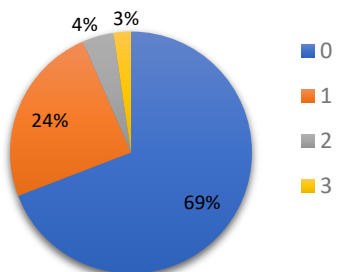
Hai mai subito atti vandalici su una bicicletta?



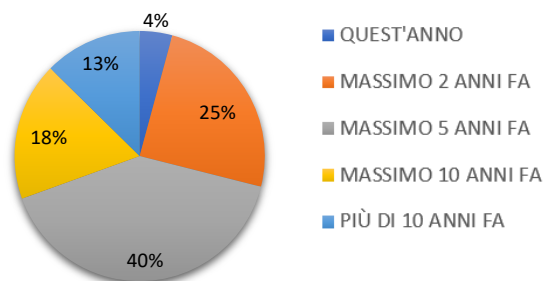
Hai mai subito il furto di una bicicletta?



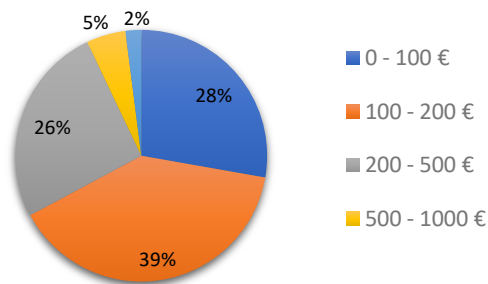
Quanti furti hai subito nel corso degli ultimi due anni (2019/2020)?



L'ultimo furto, a quanto tempo fa risale?

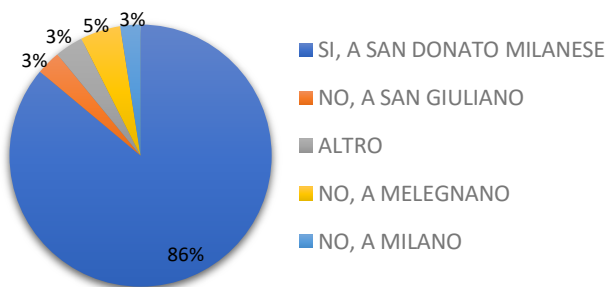


A quanto ammontava il valore della bicicletta che ti è stata rubata?

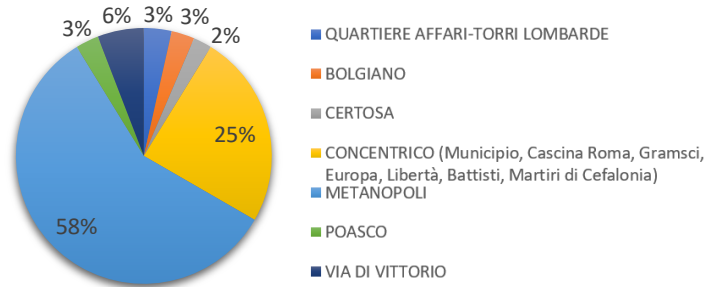


Luogo e modalità del furto.

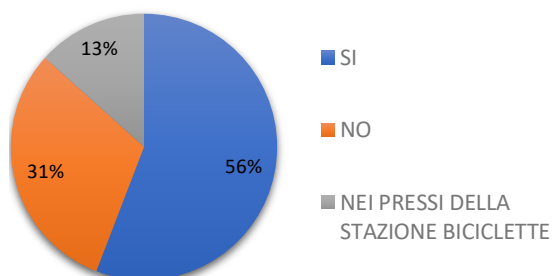
Il furto è stato commesso entro il comune di San Donato Milanese?



Se il furto è stato commesso entro il comune di san donato milanese, puoi indicare dove è avvenuto?

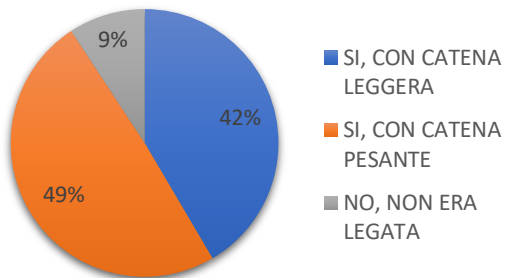


Se il furto è avvenuto entro il quartiere Metanopoli, è stato commesso presso la stazione biciclette della metropolitana M3?

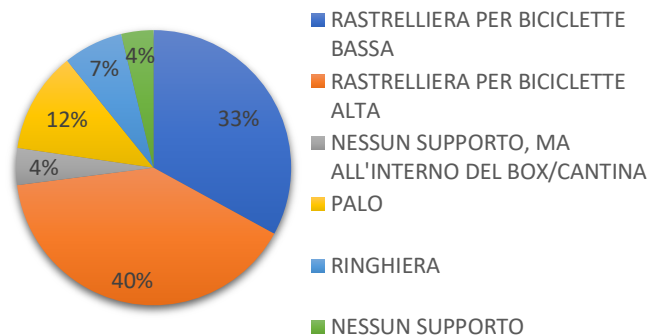


Sistemi antifurto e denuncia.

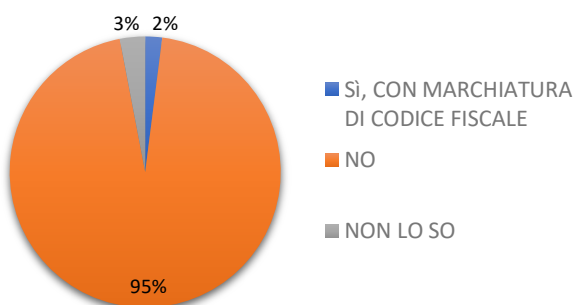
La bicicletta che ti è stata rubata era legata?



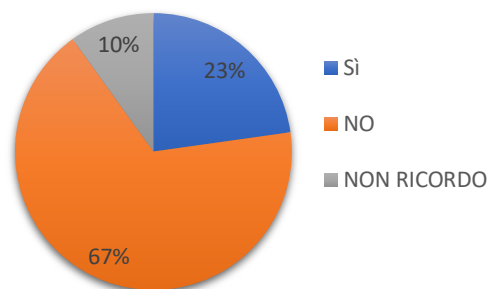
Su quale supporto era legata la tua bicicletta?



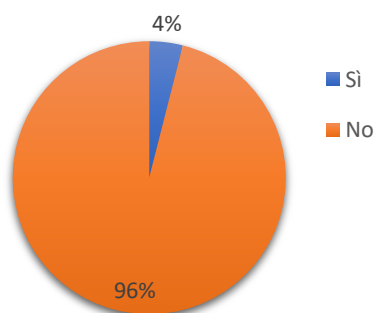
La bicicletta che ti è stata rubata, era coperta da un sistema di antifurto?



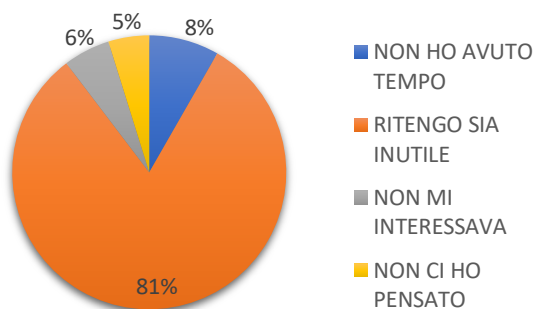
Hai denunciato il furto presso le forze dell'ordine?



Hai ritrovato la tua bicicletta?



Se non hai denunciato il furto, perché non lo hai fatto?



Analisi dati

Estratto macro-dati dal questionario.

Osservando i risultati ottenuti dal questionario anonimo, si può immediatamente riscontrare che San Donato Milanese è una città dove si fa un **buon uso della bicicletta** come mezzo di spostamento privato. In particolare, emerge con evidenza il fatto che la bici non sia utilizzata solamente per fini ricreativi – svago e sport – ma anche per spostamenti quotidiani presso le mete lavorative o scolastiche: infatti, **107** intervistati su 360 totali utilizzano la bicicletta per **recarsi al lavoro**, mentre **44** studenti la utilizzano abitualmente per **andare a scuola**; inoltre, ben **181** intervistati usano la propria bici per **svolgere commissioni** quotidiane in città.

A fronte di un buon utilizzo della bicicletta all'interno del Comune, si riscontra altresì una forte incidenza del fenomeno di **furti**. Il 59% degli intervistati, infatti, dichiara di aver subito almeno un furto: in termini di frequenza assoluta si parla di **212 persone coinvolte** sul totale di 360 intervistate. Di queste 212 persone, 182 hanno subito il furto entro il Comune di San Donato Milanese (l'86%). Meno frequenti, ma comunque degni di attenzione, risultano essere gli **atti vandalici** subiti: il 21% degli intervistati ha subito atti vandalici poco rilevanti (77 persone), mentre l'11% ha subito atti vandalici gravi (38 persone), per un totale di **115 cittadini coinvolti**.

La maggior parte degli intervistati dichiara di aver subito il furto al massimo cinque anni fa. Inoltre, ben il 31% dei furti è stato commesso negli **ultimi due anni**: in termini di frequenza assoluta, dunque, su 212 furti dichiarati nel questionario, 66 sono stati commessi a partire dal 2019. I dati raccolti in merito al fenomeno di furti di biciclette possono essere quindi considerati aggiornati, in quanto prevalentemente recenti.

Portando l'attenzione sui 182 furti commessi entro il Comune di San Donato Milanese, emerge come il luogo più colpito dal fenomeno sia il **quartiere Metanopoli**: qui è avvenuto il 58% dei furti a San Donato, per un totale di 106 persone coinvolte. Di questi 106 intervistati, 60 dichiarano di aver subito il furto presso la **stazione delle biciclette** adiacente al capolinea

della metropolitana San Donato M3; 14 furti, invece, sono avvenuti nei pressi di tale stazione.

La seconda area più colpita dal fenomeno risulta essere il **quartiere Concentrico** (Municipio, Cascina Roma, Via Gramsci, Europa, Libertà, Cesare Battisti, Martiri di Cefalonia): qui è avvenuto il 25% dei furti a San Donato, per un totale di 45 persone coinvolte.

Un dato significativo riguarda la percentuale di **denunce** effettuate: a fronte dell'alto numero di furti dichiarati, solo il 23% degli intervistati ha denunciato l'accaduto presso le forze dell'ordine; in termini di frequenza assoluta si tratta di 48 denunce su 212 furti subiti.

Infine, il 4% di chi ha subito almeno un furto ha poi **ritrovato** la propria bicicletta: 8 persone coinvolte, delle quali 4 avevano denunciato il furto, mentre altrettante 4 non avevano sporto denuncia; 3 persone, inoltre, hanno ritrovato la propria bici autonomamente su siti esteri di compravendita illegale o presso mercatini dell'usato.

Analisi incrociata dei dati.

Con riferimento ai dati riguardanti i furti dichiarati tramite il questionario anonimo, è opportuno rilevare la stretta relazione esistente tra il numero di furti subiti e la **frequenza di utilizzo** della bicicletta: 47 intervistati che hanno subito almeno un furto utilizzano la bici "quasi tutti i giorni", mentre 72 persone che hanno subito almeno un furto dichiarano di utilizzarla "spesso"; quindi, il 56% delle persone che hanno subito il reato di furto usa la bicicletta assiduamente⁶.

Utile sottolineare anche la relazione intercorrente tra i furti subiti e la **motivazione dello spostamento** in bicicletta: 73 persone hanno subito un furto e utilizzano la propria bici per recarsi al lavoro; 24 studenti hanno subito un furto e usano la bici per recarsi a scuola; ben 113 intervistati hanno subito almeno un furto e utilizzano il mezzo per svolgere commissioni in città.

Anche in riferimento ai dati riguardanti gli **atti vandalici** subiti, si evidenzia una relazione con la frequenza di utilizzo della bici e con la motivazione dello spostamento: gli intervistati – in totale 115 persone – che hanno subito atti

⁶ N.b.: la maggior parte degli utilizzatori assidui della bicicletta ha dichiarato di aver subito più di un furto.

vandalici (più o meno rilevanti) dichiarano di usare la bicicletta “quasi tutti i giorni” (36 persone), “spesso” (33), “raramente” (31), “quasi mai” (14); inoltre, la utilizzano per svolgere commissioni (60), per recarsi al lavoro (42) o per andare a scuola (16).

Confronto con i dati nazionali⁷.

Confrontando i risultati del questionario proposto con i dati ottenuti da **FIAB Italia** tramite una survey di carattere nazionale, datata aprile – maggio 2019 e diffusa soprattutto in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto, emergono importanti osservazioni:

- Per i cittadini è sempre più importante poter raggiungere il proprio posto di lavoro in bicicletta; dietro alla scelta di usare la bici per **recarsi al lavoro** c'è l'attenzione per l'ambiente, per la propria salute e anche per il portafoglio. San Donato Milanese si conferma una città ciclabile, dove una buona parte della popolazione usa la bici per spostamenti casa-lavoro o casa-scuola.
- Il **reato di furto** è anno dopo anno in continua crescita: la survey di FIAB riporta che il 46,97% degli intervistati (su un totale di 681 persone) ha subito uno o più furti. La città di San Donato Milanese conferma dunque l'incidenza di questo fenomeno sul territorio, riportando percentuali ancora superiori.
- Il commercio di **compravendita illegale** di bici rubate coinvolge mezzi dal valore oscillante tra i 100€ e i 500€. Anche a San Donato la maggior parte dei cicli rubati aveva un valore compreso in questo range di prezzo.
- I furti avvengono principalmente in **luoghi pubblici** e in spazi aperti: questo dato, che si conferma per San Donato, sottolinea la necessità di intervenire in tali spazi per aumentare la sorveglianza e garantire un posteggio sicuro agli utilizzatori assidui del mezzo a due ruote.
- Le biciclette rubate non sempre sono **legate correttamente** o non sono legate affatto: ciò conferma l'importanza di acquistare un sistema di bloccaggio efficace, da utilizzarsi in qualsiasi occasione, anche per

⁷ Si confrontano i dati ottenuti dal questionario con la *Survey: i furti di bici in Italia – Come il reato di furto incide sul mercato italiano della bici* proposta da FIAB Italia nel periodo aprile – maggio 2019 e diffusa online tramite canali istituzionali e social FIAB principalmente tra Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

una sosta brevissima (a tal proposito vedi i consigli pratici a pagina 17).

- Dalla survey di FIAB emerge che il 67% circa degli intervistati ha **denunciato il furto**: questo dato non si conferma per San Donato Milanese, dove solo il 23% dei furti dichiarati nel questionario è stato denunciato. Emerge dunque una sfiducia nelle forze dell'ordine e nella possibilità di ritrovare la propria bicicletta dopo che è stata rubata.
- Dopo il furto, FIAB registra che solo il 6% circa degli intervistati ha **ritrovato** la propria bici: al riguardo, i dati raccolti a San Donato Milanese sono dunque in linea con il trend nazionale.

Conclusioni e Consigli all'Amministrazione

Conclusioni.

San Donato Milanese si conferma una **città ciclabile**: i cittadini sono sensibili al tema della sostenibilità ambientale e in buona parte utilizzano la bici come abituale mezzo privato, alternativo all'automobile, per spostamenti quotidiani. Proprio i cittadini encomiabili sono i più colpiti dal **fenomeno di furti**, che anno dopo anno è in continua crescita nel territorio sandonatese.

I dati riguardanti il luogo e la modalità del furto confermano le diffuse sensazioni dei cittadini: lasciare incustodita la propria bicicletta è sempre più rischioso, e questo è vero soprattutto se la si lascia presso la **stazione metropolitana M3**, punto nevralgico della città.

I cittadini si sentono lasciati a sé stessi: solo una minima parte di essi confida nell'intervento delle forze dell'ordine e denuncia i furti subiti. Questo **trend negativo** alimenta un pericoloso circolo vizioso, che potrebbe portare il cittadino onesto a ricorrere al mercato nero delle biciclette rubate per evitare un dispendio eccessivo di denaro a fronte dei ripetuti furti subiti. La **sfiducia** nel sistema di monitoraggio e intervento da parte delle Istituzioni sul fenomeno è evidenziata dai tentativi di ritrovamento della propria bici per via non ufficiale: i cittadini ricorrono alla ricerca del proprio mezzo su siti esteri o si recano in mercatini dell'usato.

È necessario ribadire l'importanza del contributo che il cittadino vittima di furto può apportare alla comunità: **denunciare il furto è un passaggio essenziale**. In tal modo:

- Se la bicicletta viene ritrovata, il legittimo proprietario può **certificarne il furto e la proprietà**.
- Se tante persone denunciano, le forze dell'ordine sul territorio sono portate a intervenire maggiormente nel monitoraggio delle aree più colpite, attraverso la messa in atto di **servizi specifici di controllo**.
- Se qualcuno è sorpreso a bordo di una bicicletta rubata e regolarmente denunciata, può essere **segnalato all'Autorità Giudiziaria**.

- Il coinvolgimento delle Istituzioni preserva l'**incolumità del cittadino**, la quale può essere messa in pericolo nel tentativo di recuperare autonomamente la propria bici.

Suggerimenti all'Amministrazione.

A conclusione del lavoro di analisi dati ottenuti tramite il questionario online, emerge la necessità di evidenziare le migliori apportabili e auspicabili al **sistema di monitoraggio e intervento** sul fenomeno di furti a San Donato.

Il furto di biciclette è un problema particolarmente diffuso e sentito entro il territorio comunale, a cui oggi si risponde con una **sottovalutazione** della portata del fenomeno: ciò che si evidenzia è la **mancaanza di dati ufficiali** significativi al riguardo, nonostante l'incidenza del reato. Il rischio evidente di questa omissione da parte delle Istituzioni è che i cittadini più convinti alla mobilità sostenibile si disaffezionino al mezzo ecologico, **disincentivati** a causa dei ripetuti furti subiti.

È dunque auspicabile la creazione di una **task-force dedicata** al reato di furto di biciclette, per fronteggiare il problema seriamente. Il **coinvolgimento diretto delle forze dell'ordine** deve essere sostenuto: il cittadino si sente lasciato a sé stesso, non confida nell'intervento degli organi competenti, spesso gli viene persino suggerito di non denunciare il furto perché inutile.

Il fenomeno deve essere monitorato nel breve e nel lungo periodo: all'osservazione dell'andamento dei reati di furti in città, deve accompagnarsi un'azione diretta a preservare la **sicurezza del posteggio** delle biciclette nei luoghi nevralgici. La stazione delle biciclette adiacente alla fermata della **metropolitana M3** deve essere, in questo senso, un osservato speciale: qui avvengono la maggior parte dei furti, che vanno a colpire la categoria di ciclisti assidui, i quali devono essere maggiormente tutelati. I cittadini intervistati chiedono un **presidio fisso** e una vigilanza continua: devono essere installate telecamere sempre funzionanti e a buona risoluzione. I **silos** esistenti rappresentano ancora una misura innovativa nell'ambito del ciclismo urbano: urge dunque il loro ripristino e un uso pensato degli stessi, da dedicare soprattutto ai grandi utilizzatori del mezzo

ecologico. Queste misure alimenterebbero un circolo virtuoso che andrebbe a spezzare quello del furto.

Anche le **aziende** dovrebbero essere coinvolte e dunque farsi parte attiva nel sistema di promozione della mobilità ciclistica ed ecosostenibile, per far fronte all'aumentata necessità di utilizzare la bicicletta negli spostamenti casa-lavoro.

I cittadini intervistati chiedono inoltre la **predisposizione di ulteriori luoghi per il posteggio** delle biciclette: un'azione di miglioramento in tale direzione permetterebbe di affrontare al meglio il crescente flusso di questi mezzi e il relativo commercio, nonché di aumentare la sicurezza presso i posteggi per cicli; infatti, l'aumentato traffico di persone indotto dalla loro presenza disincentiverebbe i furti. In questo senso, si consiglia di adattare le vecchie rastrelliere ai nuovi parametri di sicurezza e di installare nuove **rastrelliere alte**, che consentano il bloccaggio del telaio e non della sola ruota (vedi pagina 17).

Scongiorare il furto in città.

Come si è visto (*supra*, pagina 3), il fenomeno di furti di biciclette in città è sempre più comune e, statisticamente, colpisce soprattutto gli utilizzatori assidui di questo mezzo ecologico.

Il primo passo per scongiurare il dilagare di tale reato è **acquistare consapevolmente** la propria bicicletta, specialmente se usata:

- In questo caso, è sempre bene diffidare dei prezzi stracciati; il prezzo minimo per una bicicletta usata ma in buone condizioni dovrebbe aggirarsi intorno ai 70 euro.
- Alla bicicletta di seconda mano deve sempre accompagnarsi la relativa documentazione, che comprende anche i dati del venditore e la **ricevuta d'acquisto**; se il venditore è un privato, è consigliabile la compilazione di una dichiarazione del passaggio di proprietà, con firma in calce (sul Web sono disponibili diversi modelli, spesso proposti dalla Polizia Locale).
- Quando l'acquisto di un usato avviene online, è importante verificare l'affidabilità della proposta: bisogna osservare la quantità dei prodotti e soprattutto i dettagli che caratterizzano l'annuncio; meglio rifiutare offerte generose accompagnate da poche e generiche informazioni.

L'acquisto di una bicicletta rubata rappresenta un **reato**, e chi ne è responsabile può essere accusato di ricettazione.

Chi acquista una bicicletta nuova incorre sicuramente meno nel rischio di acquistare un mezzo rubato, ma deve prestare un'ulteriore attenzione quando la lascia incustodita; dunque, in questo caso:

- Meglio evitare l'acquisto di biciclette con ruote e sellini a sgancio rapido, le più colpite dal furto delle singole parti.
- Subito dopo l'acquisto è consigliabile **fotografare il mezzo** per intero e in qualche suo dettaglio; è bene prendere nota del numero di serie o del numero di telaio (solitamente questo è inciso nella parte sottostante del telaio cui è ancorata la guarnitura).

- **Personalizzare** la propria bicicletta la rende più riconoscibile e può fungere da primo deterrente al furto: per rendere identificabile – e dunque poco commercializzabile – una bicicletta, la **marchiatura del telaio** risulta essere uno dei metodi più efficaci; punzonare la bicicletta con il proprio codice fiscale, inoltre, significa attestarne univocamente la proprietà. In caso di furto e successivo ritrovamento della stessa, il legittimo proprietario potrà documentarne il possesso.
- Se non si ha la possibilità di certificare la proprietà della bicicletta attraverso un metodo di marchiatura del telaio, è consigliabile fotografarsi insieme al proprio mezzo per riuscire a documentarne il possesso in un secondo momento.

Oltre a un acquisto consapevole, è indispensabile che il ciclista urbano sappia **come legare** la propria bicicletta in sicurezza. A tal proposito, ecco alcuni utili consigli:

- Se si utilizza la bicicletta abitualmente per raggiungere sempre la stessa meta, è bene legarla ogni volta in un **posto differente**: i ladri spesso puntano un ciclo e studiano gli orari di arrivo/partenza del proprietario.
- È meglio prediligere l'**ancoraggio del telaio** piuttosto che della sola ruota: questa può essere facilmente sganciata dal resto della bicicletta, che verrà così rubata. Se la ruota è a sgancio rapido, deve essere legata insieme al telaio per evitare il furto della singola parte.
- Al fine di legare il telaio è preferibile scegliere un posteggio con **rastrelliere alte**; in mancanza di queste, anche un palo può essere un buon punto di aggancio. Le rastrelliere basse, invece, permettono la chiusura della sola ruota: il resto della bicicletta può essere rubato.
- La catena deve essere posizionata **in alto** e non cadere a terra: così facendo il ladro non potrà fare leva con il piede per spezzarla e dovrà invece usare la sola forza delle braccia.
- Sicuramente è meglio parcheggiare la propria bicicletta in un **luogo di passaggio**, ben illuminato e possibilmente dotato di videocamere di sorveglianza.

Attenzione: se ci si allontana dalla bicicletta solo per pochi secondi, è comunque fondamentale legarla. Molti furti non sono premeditati.

Vediamo dunque quali sono i migliori **sistemi di bloccaggio** per biciclette:

- **U-lock:** gli archi a U sono molto difficili da tagliare; per reciderli è necessario utilizzare uno strumento ingombrante e possono volerci diversi minuti, a seconda del diametro del *lock*. In particolare, gli U-lock che hanno un diametro pari o superiore ai 16 mm sono i più sicuri, poiché per essere spezzati è necessario adoperare uno strumento di grandi dimensioni per alcuni minuti: il ladro non passerà certo inosservato. Anche gli U-lock con diametro compreso tra i 13 e i 15 mm sono efficaci: per reciderli i ladri possono dotarsi di uno strumento di medie dimensioni ma devono comunque produrre un certo rumore. Affinché tutte le parti della bici (telaio e due ruote) siano agganciate, si può aggiungere un cavo d'acciaio, realizzato con filamenti d'acciaio tra loro intrecciati a spirale, che viene ancorato direttamente all'U-lock (vedi immagine 1). Il difetto che caratterizza questo sistema di bloccaggio è la poca adattabilità: si tratta di uno strumento rigido, non sempre idoneo per alcuni pali o rastrelliere, e talvolta scomodo da trasportare.



1. Una bicicletta correttamente legata.



2. U-lock e cavo d'acciaio.

- **Catene tradizionali** (a maglia): rappresentano una buona tipologia di antifurto, la cui resistenza ovviamente cambia a seconda del materiale con cui sono realizzate, al diametro (sopra i 12 mm di spessore è un ottimo sistema di bloccaggio) e in base al tipo di lucchetto. È consigliabile una catena a maglie quadrate con lucchetto monoblocco, che sia rivestita in materiale sintetico: polvere, pioggia e ruggine, infatti, possono interferire con il corretto funzionamento del meccanismo di bloccaggio.
- **Catene snodabili**: sono una novità nel panorama del ciclismo urbano. A differenza delle catene tradizionali, non sono costituite da maglie intersecate bensì da piastre metalliche spesse almeno 5 mm: sono un ottimo sistema di antifurto nel caso in cui vengano adoperati tronchese a mano (lo strumento più utilizzato dai ladri di biciclette). I giunti che uniscono le piastre rendono impossibile il piegamento, garantendo comunque maneggevolezza e praticità, vista anche la lunghezza della catena che permette di bloccare più parti della bicicletta (es. telaio e ruota posteriore).



3. Catena snodabile.

- **Antifurto a pitone:** è formato da corpi cilindrici robusti ma al contempo flessibili, solitamente rivestiti in plastica. Ha un'ottima resistenza al taglio e costituisce un buon deterrente al furto, grazie anche all'impatto visivo. Rispetto ad altri sistemi di antifurto, risulta essere più pesante e dunque più scomodo nel trasporto.



4. Antifurto a pitone.

Esistono altri numerosi sistemi di bloccaggio sul mercato: alcuni di questi sono considerati ormai obsoleti, come i blocca-freno a disco o blocca-ruota; altri poco sicuri sebbene estremamente pratici, come le catene spirali sottili con chiusura a chiave, adatte solo a brevissime soste in quanto facili da tagliare anche in pochi secondi.

Pulizia e manutenzione ordinaria della bicicletta.

Mettere in sicurezza la propria bicicletta non significa solo evitarne il furto, ma anche operare una corretta **manutenzione ordinaria** della stessa. Un mezzo in ordine è un mezzo sicuro per chi lo guida e meno suscettibile di guasti e spiacevoli malfunzionamenti⁸.

1. Perché lavare la bicicletta.

Lavare la propria bicicletta è fondamentale per mantenerla in ordine: non si tratta solo di una questione estetica, ma di un'operazione necessaria per rendere il proprio mezzo a due ruote sicuro e allungare la vita di tutti i suoi

⁸ Per ulteriori approfondimenti si consiglia la lettura dell'ebook GUIDA ALLA MANUTENZIONE ORDINARIA DELLA BICICLETTA a cura della redazione di Bikeitalia.it, scaricabile gratuitamente online.

componenti. Una bicicletta pulita e lubrificata funziona meglio, scorre bene e risponde ai comandi: insomma, è **più sicura e piacevole** da utilizzare.

I vantaggi dati da un lavaggio frequente del mezzo sono:

- **Migliore scorrevolezza**, soprattutto delle parti meccaniche, come catena e deragliatori;
- **Prevenzione dell'usura** del mezzo (la polvere e il fango hanno un effetto abrasivo su alcune componenti della bici);
- **Facilità nella manutenzione**;
- Accurata **osservazione** delle condizioni della bici o delle sue parti (lavandola, è facile accorgersi di eventuali guasti o difetti).

2. Quando lavare la bicicletta.

La pulizia della bicicletta deve avvenire **frequentemente**, in relazione all'utilizzo. Dopo una gita in campagna può essere necessaria una pulizia immediata: in particolare, è bene valutare la presenza di polvere o fango incrostato, che devono essere rimossi con un lavaggio accurato. Sconsigliabile è l'utilizzo di una idropulitrice, che dilava il grasso dei cuscinetti nei mozzi delle ruote, aumentando la probabilità che questi arrugginiscano; meglio usare una canna dell'acqua o un secchio di **acqua fredda** (non usare mai acqua calda, può deformare le guarnizioni). Anche prima della manutenzione, è consigliabile pulire la bicicletta: sarà più facile intervenire su viti, cavi, regolazioni.

Le condizioni meteorologiche avverse possono rappresentare un problema, in particolare la neve o la pioggia abbondante che tendono a ossidare le componenti metalliche (catena, fili dei freni, cavi cambio): in questo caso è bene, una volta rientrati a casa, **asciugare** queste parti con un panno in microfibra. Da evitare assolutamente l'uso di aria compressa per una asciugatura veloce: anche questa può dilavare il grasso presente nelle guarnizioni.

3. Come lavare la bicicletta e lubrificare la catena.

Per prima cosa è necessario fornirsi di **prodotti specifici** e adeguati: non utilizzare prodotti per automobili o per la pulizia della casa, perché possono essere troppo aggressivi sulle componenti della bicicletta.

Per pulire la bici è consigliabile posizionarla su un cavalletto da meccanico o su un sostegno così da arrivare comodamente a tutte le sue parti:

- Pulire la trasmissione con uno sgrassante adatto e spazzolarne tutte le parti; il lubrificante presente sulla trasmissione attira lo sporco, che deve essere rimosso con un panno pulito dopo aver lasciato agire lo sgrassante. Lavare la trasmissione con acqua fredda: si può usare anche una spugna.
- Pulire l'intera bici con un detergente adatto e lasciarlo agire per qualche minuto: non dimenticare i raggi e i mozzi. Lavare l'intera bici usando un secchio o una canna dell'acqua non in pressione. Asciugare la bici con un panno in microfibra: non lasciarla asciugare al sole per evitare che si arrugginisca.
- Pulire i freni a disco usando della carta assorbente e un prodotto specifico per la pulizia dei freni: qualsiasi altro prodotto può lasciare patine e inquinare le pastiglie, arrecando un danno. Per questa operazione è meglio indossare dei guanti.
- Lubrificare la catena, dopo averla pulita. Le maglie esterne della catena non devono essere lubrificate, bensì solo i perni: il lubrificante in eccesso, infatti, attira sporco e polvere, aumentando la probabilità che la catena si usuri; per questo motivo sono sconsigliabili tutti i lubrificanti spray. Ogni perno deve essere lubrificato con una goccia di prodotto apposito: bisogna far scorrere man mano la catena, facendo scalare i rapporti.

La **lubrificazione della catena** serve a preservare la giusta scorrevolezza degli scorrimenti tra le maglie e i perni di cui si compone, riducendo l'attrito e dunque il logoramento dei componenti. Una catena ben lubrificata, inoltre, è maggiormente protetta da acqua e aria, due elementi corrosivi.

4. Lavare una bicicletta elettrica.

Una e-bike deve essere lavata con maggiore accortezza proprio per la sua componentistica elettrica. I sistemi elettronici che la caratterizzano sono progettati per essere resistenti all'acqua e solitamente sono inseriti in custodie impermeabili. È quindi necessario usare prodotti specifici per bici elettriche, che non rovinino le plastiche protettive e non intacchino le connessioni elettriche; inoltre, è consigliabile gettare l'acqua dall'alto (mai dal basso) e asciugare bene la bicicletta dopo il lavaggio. La batteria non deve essere rimossa durante il lavaggio.

Mobilità ciclabile in epoca di pandemia

Bicicletta e Covid-19.

Il 2020 è stato l'anno della mobilità ciclistica: nel solo mese di maggio, in Italia, è stato registrato un aumento delle vendite pari al 60% in più rispetto allo stesso mese dell'anno precedente⁹. Complice dell'incremento il **Buono Mobilità 2020** che, vista l'ampia adesione dei cittadini italiani, è stato prorogato anche per l'anno 2021.

L'emergenza sanitaria è stata l'occasione per ripensare la mobilità nelle grandi città: la bicicletta, mezzo ecologico per eccellenza, è riemersa come **valida alternativa** all'automobile e al mezzo pubblico; muoversi in bicicletta significa poter rispettare il distanziamento sociale e, allo stesso tempo, svolgere un'attività fisica utile al nostro sistema immunitario.

Per fare fronte all'aumentata esigenza di mobilità ciclistica, durante l'emergenza sanitaria molte città europee si sono attrezzate con **interventi leggeri** e anche a basso costo, per realizzare corsie riservate ai ciclisti lungo gli assi prioritari e le tratte solitamente più utilizzate.

Secondo la European Cyclists Federation, le cosiddette **ciclabili pop-up** coprono oggi una lunghezza pari a 1000 km già realizzati, cui vanno sommati 2.300 km annunciati o in fase di realizzazione. In Italia sono stati realizzati circa **200 km** di nuove piste ciclabili, insieme all'allestimento di nuovi spazi sicuri per il posteggio delle bici: Milano è la città capofila, con i suoi nuovi 35 km di piste ciclabili percorribili – tra gli altri interventi – lungo la circonvallazione interna, la cerchia dei navigli, il percorso che va da corso Venezia a Sesto Marelli, la pista che collega piazza San Babila con corso Buenos Aires. Diversi interventi in Italia non sono stati ancora realizzati ma sono rientrati nei **PUMS** cittadini, dunque diventeranno ciclabili permanenti¹⁰. Le città europee, in periodo di pandemia, hanno unito la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili a precise **policies** per la mobilità sostenibile: molte città hanno ridotto il traffico stradale, aumentato le zone car-free e allargato le aree pedonabili o i marciapiedi.

⁹ Stime di ANCMA.

¹⁰ Per un approfondimento delle nuove situazioni ciclabili nelle diverse città italiane ed europee, si consiglia la lettura del *Dossier CovidLanes* realizzato da Legambiente, disponibile online.

BICI MARCATA



BICI SALVATA