

Un servizio giornalistico sui ladri di bici di Paolo Fusco su "Gente Veneta"

I trucchi che scoraggiano i malintenzionati

Catene, lucchetti & c.

"Bisogna investire sulla prevenzione"

«ÈTM vero che bisogna lavorare sulle infrastrutture, sulle piste ciclabili. Ma bisogna investire molto anche sul garantire la sicurezza dai furti. Diventa anche sicurezza personale: se uno sa che la sua bici non rischia di essere rubata, tende ad usare una bici buona; se invece sa che gliela possono portare via, ne usa una di scassata, che pu² essere pericolosa, con i freni e le luci che magari non funzionano...».

Tre bici a testa. Parlare di bici con Gianni Stefanati, responsabile dell'Ufficio Biciclette del Comune di Ferrara, ² come parlare di sci con un altoatesino o di voga con un veneziano. A Ferrara, citt² di 130 mila abitanti, in media i residenti hanno tre bici a testa e un cittadino su tre usa regolarmente la bici per i suoi spostamenti: una delle percentuali pi¹ alte in Europa. «Ferrara ha una forte cultura della bici. E' considerata un mezzo di trasporto diffuso, normale come l'auto. E' per questo che il furto di una bici, anche da parte delle forze di polizia, ² vissuto come un furto di una certa gravit². Cos² non ² raro leggere sui giornali di arresti di ladri di biciclette».

Furti dimezzati. Tanto per capire, la Prefettura ogni anno diffonde i dati dei furti e dei ritrovamenti (a Mestre ² quasi impossibile averli persino da commissariati e caserme: l'abbiamo sperimentato). E i dati parlano di un lavoro per contrastare questo specifico reato molto accurato e produttivo. Si pensi che nel 2007 i furti di biciclette sono stati 867. Nel 2008, invece, appena 461: praticamente dimezzati. Non solo: i ritrovamenti sono stati circa 180, mica qualche decina.

Il merito ² anche della prevenzione, in particolare della diffusione di un metodo di marchiatura delle bici che fa confluire i dati di mezzi e proprietari nel Rib, Registro italiano biciclette (si veda la scheda). «Molte citt², quasi tutte quelle dell'Emilia Romagna e adesso anche in Lombardia, si stanno indirizzando verso questo registro. Le forze di polizia possono accedere mediante un codice e i risultati da noi sono stati straordinari. Infatti si riduce la probabilit² di furto; e i ritrovamenti sono pi¹ frequenti, anche in altre province: bici nostre sono state ritrovate a Modena, a Padova».

Valore sociale della bici. Ma fondamentale, per Stefanati, ² anche «la collaborazione stretta tra le forze di polizia. E' fondamentale: se non c'² non si ottiene nulla. Polizia municipale, Polizia e Carabinieri da noi lavorano insieme su questo fronte. Perch² c'² una forte consapevolezza del valore sociale della bicicletta. E noi, come Comune, li abbiamo ulteriormente coinvolti in incontri, convegni, dimostrazioni».

Bici esca. E siccome a Ferrara ne fanno una pi¹ del diavolo, hanno anche adoperato il metodo della «bici esca»: biciclette attraenti per i ladri abbandonate in zone dove

avvengono molti furti, che hanno nascosto un sistema di rilevamento che consente di ritrovare il mezzo e quindi il ladro. Ha funzionato? Stefanati ride: «E' stata una finzione. Abbiamo diffuso in ambiente universitario la notizia con dei volantini, per avere un effetto annuncio: in questo senso ha funzionato. Parallelamente con gli studenti abbiamo agito in altro modo: c'è una coop sociale che restaura le bici abbandonate. Queste vengono colorate di arancione e consegnate - dietro versamento di una cauzione - agli studenti che ne fanno richiesta. Cos'è, se puoi averla gratis, non c'è bisogno di alimentare il mercato del furto...».

La domenica è pi¹ sicura. Consigli? Denunciare sempre il furto, perch[©] in caso di ritrovamento si pu² rivendicare la propriet^À del mezzo. Naturalmente bisogna avere con s[©] i dati della bici: numero di telaio, meglio una foto e magari anche lo scontrino dell'acquisto che non guasta mai.

Infine qualche curiosit^À dalla realt^À di Ferrara. «Le statistiche dicono che i furti avvengono molto spesso nel cortile condominiale», spiega Stefanati. «Sappiamo anche quali sono i giorni in cui si rubano pi¹ bici: il mercoled^Ì e il venerd^Ì; e gli orari di maggior rischio sono tra le 12.00 e le 18. La domenica, invece, avviene solo l'1% dei furti». E pensare che a Mestre non si sa neanche quante bici si rubano e si ritrovano...

Il Registro italiano Biciclette

Come ti combatto il ladro di biciclette

Eppure basterebbe poco per non stare poi l^Ì a piangere perch[©] ti hanno rubato la bici. Basterebbe essere un po' pi¹ furbi dei ladri. E occorrerebbe poi far pressione perch[©] anche amministratori e forze dell'ordine facciano la propria parte. Perch[©] la bici non è solo un bene che si possiede e che pu² essere rubato, come un portafogli o una borsa. E' un mezzo di trasporto da incentivare o meno, sul quale investire (anche in termini di sicurezza) o no. E se rubano una bici rubano anche un pezzetto di aria pulita, di libert^À e facilit^À di spostamento, di corpo che fa movimento e si mantiene in salute. Rubano la voglia di continuare a pedalare anche quando si va sottozero, quando piove, quando tira vento, quando è buio...

Poche denunce. Questo e altro pensa il povero ciclista quando trova la catena a terra tranciata di netto e prova la sensazione sgradevolissima di non trovare pi¹ la bici nel luogo in cui era stata parcheggiata. Crescono i furti di biciclette in citt^À : a dirlo sono le voci raccolte, non i dati. «Le denunce sono pochissime e non rispecchiano il numero di furti realmente avvenuto», ammette Antonio Dalla Venezia, presidente della Fiab (Federazione italiana Amici della Bicicletta) e tecnico di Asm che si occupa del Biciplan. I Carabinieri hanno raccolto nel 2008 300 denunce per furto solo a Mestre: quasi una al giorno. Cosa si pu² fare allora per arginare il fenomeno?

La marchiatura del mezzo. Da tempo il Comune di Venezia ha attivato un servizio di punzonatura delle biciclette: si incide con un particolare apparecchio il codice fiscale del possessore sul telaio e lo si evidenzia con un appariscente adesivo. Funziona? «Tra quelli che hanno punzonato il loro mezzo si sono verificati solo uno o due furti, tra Mestre e il Lido, non di

pi¹. Vuol dire che serve da deterrente», considera Dalla Venezia. Costa solo due euro, presso il Bicipark della stazione ferroviaria di Mestre e la sede di Asm al Lido di Venezia (via Pisani n. 10). In questo modo si pu² rivendicare a ragione il possesso del mezzo; se lo si trova le forze dell'ordine possono risalire al proprietario; e se qualcuno propone l'acquisto di un mezzo marchiato o con la marchiatura abrasa... difficile dimostrare poi che non ^è ricettazione.

Sistemi nazionali e locali. Esistono sistemi per la marchiatura dei mezzi che hanno una copertura nazionale, come quello che fa capo al Registro italiano Biciclette (si veda a pag. 6). A Venezia non si aderisce invece a questi sistemi, preferendo un proprio sistema locale, adoperato anche a Padova, sperimentato a Vicenza e valutato da Treviso. Come mai? [«]I sistemi nazionali - spiega Dalla Venezia - sono privati. Non esiste infatti ancora un registro pubblico nazionale. I privati non danno garanzia di poter garantire la continuit^à nel tempo: le aziende che li propongono potrebbero chiudere tra due anni. Inoltre, oltre ad una tassa di registrazione, ^è previsto un rinnovo ogni due o tre anni, naturalmente a pagamento. Noi puntiamo invece a un sistema pubblico diffuso nelle maggiori province venete[»].

Gli antifurto. C'^è poi da investire sui sistemi di sicurezza passivi: catene, lucchetti e compagnia. [«]C'^è gente disposta a spendere alcune centinaia di euro per la bici ma poi non compra un lucchetto adeguato[»], commenta il presidente della Fiab. [«]Non c'^è cultura della protezione della bici. Io ho un lucchetto comprato alcuni anni fa in Germania: non ^è mai stato manomesso[»]. Come si pu² vedere dalla scheda della pagina a fianco si pu² scegliere tra diversi sistemi di protezione, ma non tutti garantiscono lo stesso grado di sicurezza. [«]Quando abbiamo aperto il Bicipark in stazione a Mestre - racconta Dalla Venezia - abbiamo liberato il piazzale dalle bici parcheggiate. Dopo aver avvisato, abbiamo rimosso quelle non ritirate dai proprietari. Bene, il personale ^è intervenuto con le cesoie: alcune catene sono state tagliate come fossero state di burro, altre non sono riusciti a tagliarle. Insegna che catena e lucchetto hanno un'importanza fondamentale. Sono gli stessi negozi di biciclette che dovrebbero proporre lucchetti di qualit^à, mentre invece manca il pi¹ delle volte una cultura di questo tipo[»].

Un consiglio? Affidarsi alle marche serie, che hanno una storia e offrono prodotti garantiti da marchi di qualit^à di organismi internazionali. Si spende di pi¹, certo, ma chi pu² garantire che la catena che offre il negoziante non sia un'imitazione fatta di ferro e piombo? [«]Bisogna spendere almeno 30-35 euro[»], consiglia il presidente della Fiab. [«]E' l'unico modo per mettere in difficult^à i ladri[»]. 10 euro, insomma, per catena e lucchetto sono troppo pochi: lo sa bene chi si ^è ritrovato tranciato il proprio dispositivo di sicurezza. [«]A Verona mi risulta che abbiano fatto un accordo con una ditta tedesca, proponendo un lucchetto di qualit^à che tutti i negozianti vendono allo stesso prezzo. E' un'operazione che si potrebbe fare anche qui da noi[»].

I parcheggi. Un altro sistema sicuro per custodire la propria bici ^è posteggiarla in luoghi chiusi e possibilmente vigilati. E' il caso del Bicipark istituito dall'assessorato alla Mobilit^à presso la Stazione ferroviaria di Mestre. Attualmente ha raggiunto il massimo della capienza, con quasi 600 bici in abbonamento e alcune decine di utenti giornalieri. [«]Se avessimo uno spazio capace di contenere 1.000 bici sarebbe comunque pieno[»], commenta il presidente della Fiab. Si pagano 9 euro per un abbonamento mensile.

Per Dalla Venezia si potrebbe fare ancora di più in questa direzione: intanto attrezzare un altro bicipark in centro città, considerato l'afflusso di persone che frequenta il centro cittadino per i negozi e i servizi presenti. «In altre città europee, oltre a enormi parcheggi presso la stazione ferroviaria (fino a 5000 bici) hanno una serie di strutture piccole in centro città, per garantire chi va in centro a far spese. Sarebbe bene poi che i datori di lavoro attrezzassero locali chiusi per custodire le biciclette dei dipendenti: c'è una bella esperienza di questo tipo presso l'Università di Verona».

Quanto conta la rastrelliera. Un altro discorso lo meritano le rastrelliere: quelle di una volta, a spirale, non vanno assolutamente bene. Non solo possono danneggiare i raggi della bici, ma non offrono la possibilità di legare il telaio ad una struttura fissa, come sarebbe invece raccomandabile (mai legare solo la ruota anteriore alla rastrelliera: il ladro può lasciare la ruota e portare via facilmente il resto della bicicletta!). Comodissimo da questo punto di vista l'ormai mitico «modello Verona». «Ormai in città ci sono diverse centinaia di portabici con ancoraggio. Resta un lavoro da fare finire di attrezzare la città con portabici di questo tipo: spero che l'amministrazione comunale se ne faccia carico».

Un danno per l'intera comunità. Di certo non si può continuare così, senza far niente. Gli Amici della Bicicletta di Verona spiegano in un comunicato che si trova anche in internet che la «percezione del furto come di un fenomeno diffuso contro il quale si è impotenti si traduce in un danno per la nostra comunità perché scoraggia molti veronesi ad usare la bicicletta per muoversi in città vanificando così parte degli sforzi dell'amministrazione comunale che, sulla bicicletta, ha investito risorse per risolvere i problemi di traffico e di inquinamento; si traduce in una generalizzata riduzione della sicurezza dei ciclisti: molti si rassegnano ad usare biciclette poco sicure e scadenti (con conseguenze negative anche sull'immagine e sulla percezione sociale del ciclista urbano)». Dalla Venezia sottoscrive.

Paolo Fusco

Cosa si può fare per pedalare più sicuri