

Per la prima volta Legambiente
ha calcolato il Pib (Prodotto interno
bici) delle regioni. Il valore
più alto in Veneto
Emilia e Friuli
Ma i numeri
della Ue sono
ancora lontani

Il Pib della bicicletta

Salute, risparmi e meno smog
la ricchezza che nasce dalle due ruote

MARCO PATUCCHI

ROMA. «Il Pib comprende anche l'inquinamento dell'aria, la pubblicità per le sigarette e le ambulanze per sgomberare le nostre autostrade dalle carnicine del fine settimana. Non tiene conto della salute delle nostre famiglie, della qualità della loro educazione o della gioia dei loro momenti di svago». È il 18 marzo del 1968 e Bob Kennedy, pochi giorni prima dell'attentato che gli spezzerà la vita, si lancia in un'appassionante intemperata contro il Prodotto interno lordo. Un discorso visionario che decenni dopo ispirerà Barack Obama alla ricerca del "Pib della felicità". E che, fatte le dovute proporzioni (ci perdonino cotanti precursori), sembra rivivere nel Pib, il "Prodotto interno bici", ovvero il valore economico della bicicletta misurato per la prima volta in Italia. Oltre 4 miliardi di euro all'anno (per l'esattezza 4,156), stimati attraverso dieci parametri relativi alla mobilità urbana nelle re-

gioni (Il Pib sale a 6 miliardi se si conteggia anche la ricchezza prodotta dal cicloturismo che, però, è rappresentativo solo di poche zone): il mercato bici, componentistica, accessori, riparazioni (1,161 miliardi); i benefici sanitari dell'attività fisica e della conseguente riduzione sedentarietà (1,054 miliardi); i benefici sociali e sanitari per i bambini (960 milioni); i benefici della riduzione dell'assenteismo (193,180 milioni); la riduzione dei costi ambientali dei gas serra (94,390 milioni); la riduzione dei costi sociali dei gas serra (428 milioni); il miglioramento della qualità dell'aria (18,266 milioni); il contenimento dei danni sanitari da rumore (12,840 milioni); il risparmio di carburante (127,309 milioni); il contenimento costi delle infrastrutture sul territorio. La misurazione del Pib regionale verrà presentato da Legambiente oggi a Pesaro, quando gli Stati Generali della Mobilità chiederanno ai sindaci di sottoscrivere la "Dichiarazione dei diritti del

ciclista urbano". In numeri assoluti in Italia usano sistematicamente la bicicletta per motivi di studio o di lavoro 1.012.000 persone che salgono a 1.729.696 se si considera la totalità dei residenti che sceglie le due ruote *human powered* come mezzo di trasporto. Si tratta del 3,5% degli occupati per il percorso casa-lavoro e il 2,4% dei bambini e degli studenti fino a 34 anni per il collegamento con scuola o università. Nel confronto con gli altri Paesi europei (la media dei cittadini Ue che usano questo stile di mobilità è a quota 8%), il nostro accusa un evidente ritardo, ma per al-



Peso: 100%

cune regioni (Emilia-Romagna, Trentino-Alto Adige e Veneto *in primis*) la media di lavoratori e studenti "pedalatori" è più o meno in linea con quella della comunitaria. Passando al Pib vero e proprio, il dato pro-capite vede guidare la graduatoria l'Emilia-Romagna (199,44 euro per abitante) seguita da Trentino-Alto Adige (190,02), Veneto (179,66), Friuli-Venezia Giulia (114,35) e Lombardia (97,67); in fondo alla classifica Campania (12,63), Sardegna (12,38), Lazio (9,76), Sicilia (7,28) e Calabria (6,25). Pesano fattori culturali, infrastrutturali e geografici:

così se da un lato rimangono irraggiungibili modelli come Amsterdam e Copenaghen, il nostro Paese accumula distanze abissali anche da realtà meno scontate, come Parigi con i 700 chilometri di percorsi ciclabili e con i 150 milioni di nuovi investimenti stanziati; gli oltre 1.000 chilometri di rete di Berlino; l'80% di crescita negli ultimi 5 anni dei ciclisti addirittura a New York. La risposta italiana arriva da Bolzano, con l'anello ciclabile che collega scuole, impianti sportivi e zone ricreative; da Milano, con il 6% dei residenti che si sposta in bicicletta; Pesaro con la sua "Bicipolitana",

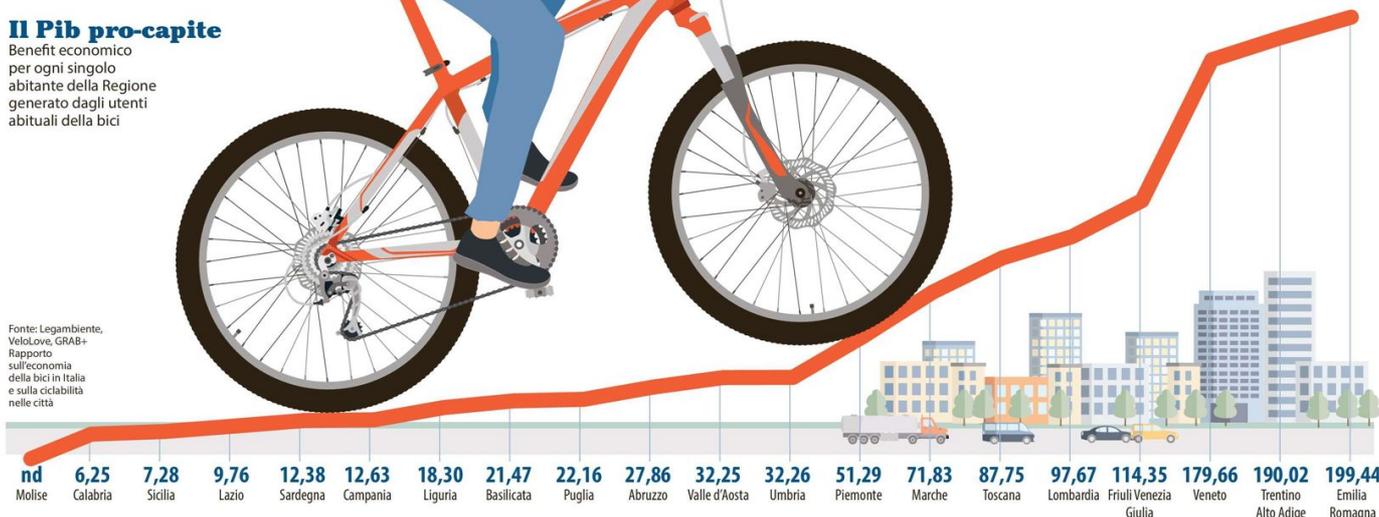
85 chilometri di percorsi ciclabili; infine Roma che prova a sfidare il futuro con il progetto Grab, i 45 chilometri del "Grande raccordo anulare delle bici" finanziato dalla Legge di Stabilità 2016. «Quello della ciclabilità — dice Alberto Fiorillo, responsabile aree urbane di Legambiente — è un asset sul quale Regioni e governo devono investire con sempre maggiore decisione». Scommettere sul Pib, dunque, perché a dirlo ancora con Bob Kennedy «il Pil misura tutto, eccetto ciò che rende la vita veramente degna di essere vissuta».



Il Pib pro-capite

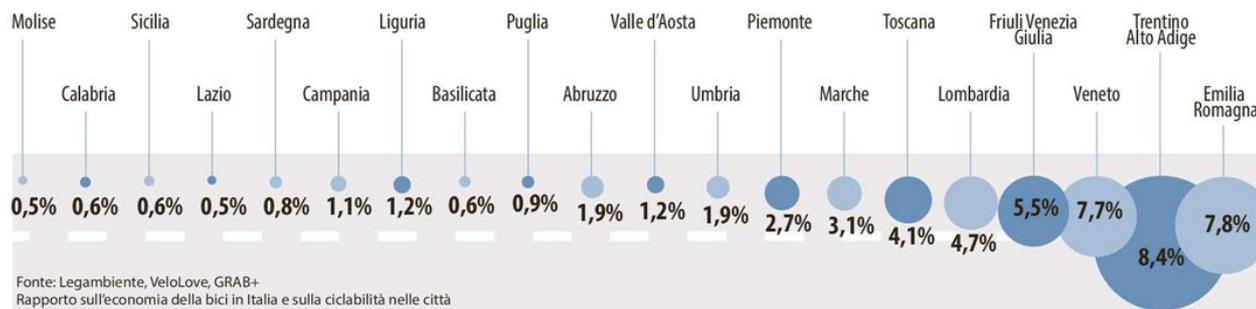
Benefit economico per ogni singolo abitante della Regione generato dagli utenti abituali della bici

Fonte: Legambiente, VeloLove, GRAB+ Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città



Utilizzo della bicicletta

Occupati di 15 anni e più che utilizzano la bici per andare a lavoro (% su totale)



Fonte: Legambiente, VeloLove, GRAB+ Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città



Peso: 100%