

*Altro che mezzo per la decrescita felice, con la bici si fanno profitti*

Roma. Sarebbe ora di finirla di parlare di mobilità dolce, di superare la faciloneria di identificare la bicicletta soltanto come un mezzo rispettoso dell'ambiente, amico della natura. Dietro l'amenità e la dolcezza c'è sempre il tentativo di sminuire l'argomento per banalizzarlo e depotenziarlo. La bici non è un mezzo per la decrescita felice, non è uno strumento per riportarci a un nostalgico passato del tipo si stava meglio quando si stava peggio. Tutt'altro. È una risorsa: sia per migliorare la mobilità delle nostre incasinatissime città, nelle quali perdiamo circa 37 ore all'anno in coda (i dati sono del TomTom Traffic Index del 2019); sia economica, un settore che crea profitti, posti di lavoro e produce immediati e consistenti benefici sull'economia del territorio.

Secondo l'ultimo Market Watch di Banca Ifis dedicato all'ecosistema della bicicletta il nostro paese conta 2.900 imprese che danno lavoro a 17 mila persone e produce ricavi per 9 miliardi di euro annui. Un settore in salute e in crescita (il 45 per cento degli imprenditori intende ampliare i mercati di riferimento), che potrebbe aumentare ancor più nei prossimi anni grazie alla diffusione sempre più ampia delle ebike. Negli ultimi cinque anni in Italia, le biciclette a pedalata assistita si sono quintuplicate, passando da poco più di 50 mila pezzi annui ai 280 mila del 2020, ossia il 14 per cento delle bici vendute.

Se l'industria della bicicletta è una nicchia in espansione all'interno del panorama industriale italiano ancor più interessante è il caso del cicloturismo, un settore ancora in fase semi-embrionale ma che potrebbe crescere esponenzialmente nei prossimi anni. I trend europei parlano di un aumento di circa il 19 per cento annuo per numero di cicloturisti e di circa il 27 per cento complessiva. In Italia a viaggia-

re per turismo in bicicletta sono per il 62 per cento stranieri. La stima del giro d'affari è di circa 4,6 miliardi di euro, ossia il 5,6 per cento dell'intera spesa turistica generata a livello nazionale. E questo in un paese che nelle classifiche di ciclabilità sta nelle retrovie europee. Nel 2013 l'European cyclists' federation ci aveva inserito al diciassettesimo posto e in questi ultimi otto anni diversi paesi che erano alle nostre spalle (come Spagna, Estonia, Bulgaria, Lettonia e Irlanda) hanno investito molto più di noi.

Due dati chiariscono il potenziale del cicloturismo in Italia. Nel nostro paese, che ha un'estensione di 302 mila chilometri quadrati, sono 58 mila i chilometri di ciclovie, ciclopedonali e percorsi ciclabili. In Slovenia, sono 41 mila in un territorio di 20 mila chilometri quadrati. In Italia ci sono 55 milioni di pernottamenti all'anno, in Slovenia 69 milioni per un giro d'affari complessivo di una dozzina di miliardi di euro. Perché prendere come termine di paragone la Slovenia? Perché negli ultimi dieci anni è stato uno dei paesi che più ha investito in ciclabilità: 111,1 milioni di euro che hanno fatto ricavare ai territori in media circa 300 mila euro per ogni chilometro di percorso ciclabile. L'Italia è al momento ferma a 79 mila euro a chilometro. Eppure, secondo il report di Banca Ifis, se l'intero territorio applicasse il modello del Trentino Alto Adige (ossia ampia offerta di percorsi sicuri per ogni età e tipologia di ciclista, rete di treni e bus con servizi per il trasporto bici, punti ristoro, servizi dedicati alla bicicletta - come bike hotel, tour guidati, bike park -, e servizi di noleggio) porterebbe facilmente a 20 miliardi il giro d'affari del settore a parità di chilometraggio totale.

Non c'è decrescita felice nella bicicletta. C'è crescita economica. Per tutti.

**Giovanni Battistuzzi**