

IL MADE IN ITALY CHE CRESCE

Il boom della bici tira la volata alle pmi

Pierangelo Soldavini — a pag. 12

Boom della bici, le Pmi artigiane provano il salto nell'industria

Rischio forniture. Le 2.900 aziende di una filiera da 9 miliardi di euro stanno studiando come rimediare all'assenza di componenti: ci sono imprese già al lavoro per ampliare la produzione e fornire accessori

CATENA DI FORNITURE

Oggi i grandi marchi italiani hanno tempi medi di attesa superiori ai 300 giorni per i componenti

IL MERCATO EUROPEO L'incremento della ebike si potrà tramutare nella creazione di 30-35mila nuovi posti di lavoro

Pagina a cura di

Pierangelo Soldavini

Erano in più di 30mila lo scorso weekend sul lungomare di Rimini, al Parco Fellini, ad affollare i padiglioni dell'Italian Bike Festival, happening che si è imposto ormai come uno degli appuntamenti più importanti del mondo bike: un'occasione in cui gli appassionati possono provare direttamente gli ultimi modelli di tutti i grandi produttori italiani e mondiali, tradizionali o a pedalata assistita, per testarli in vista di un acquisto futuro o anche solo per cavalcare per un'ora la bici dei sogni. E poi scorrere tutte le novità di accessori e componenti di un mondo a due ruote che ha confermato anche in questa occasione di vivere una nuova giovinezza.

L'anno scorso, complice il bonus bici, il mercato ha superato la soglia dei due milioni di pezzi venduti, con una crescita del 17% che avrebbe potuto essere più consistente se solo ci fossero state biciclette. Invece si è scontrata con i problemi di filiera che stanno condizionando ancora oggi il mercato. La lievitazione della domanda sull'onda della voglia di attività fisica e mobilità sostenibile ha dovuto fare i conti con i colli di bottiglia di una produzione incentrata su componenti che arrivano in massima parte dall'Asia e che devono fare i conti con la carenza di materie prime, i ritardi produttivi e l'aumento esponen-

ziale dei costi. Oggi i grandi marchi italiani hanno tempi medi di attesa superiori ai 300 giorni, mentre container che prima costavano 1.500 euro sono arrivati a punte di oltre 20mila. «Nel primo semestre il mercato ha tenuto, anche grazie agli ordini rimasti inevasi l'anno scorso, sul secondo bisogna essere più prudenti: possiamo essere soddisfatti se quest'anno arriveremo a confermare i due milioni di pezzi del 2020», sostiene Piero Nigrelli, responsabile bici per Ancma, l'associazione che raggruppa i produttori a due ruote.

Anche Rimini conferma che l'italiano è diventato un popolo di ciclisti: circa il 50% delle vendite è monopolizzata da 10,7 milioni di appassionati, di cui quattro milioni di praticanti sportivi amatoriali. Con una filiera di circa 2.900 aziende con 17mila dipendenti per un valore pari a 9 miliardi di euro, il settore, forte del suo carattere anticiclico, vede rosa per il futuro: un'azienda su due prevede un aumento dei ricavi nel biennio 2021-22, solo il 10% stima una contrazione. A presentare questi dati è il MarketWatch Pmi di Banca Ifis, istituto da sempre attento alla realtà delle Pmi, con un occhio di riguardo per le due ruote, che mappa l'intero ecosistema-bici.

La reazione del mercato ai problemi produttivi va nella giusta direzione: il 90% dei produttori italiani ha aumentato o lasciato invariata la quota destinata agli investimenti, in cui tecnologia, sostenibilità e ricerca sono i driver di un'innovazione che offre una grande opportunità, soprattutto per le Pmi. Negli ultimi trent'anni il settore è passato dal boom trainato dalla mountain bike che ha portato a superare i cinque milioni di pezzi negli anni 90 al progressivo deterioramento della produzione, sostanzialmente dimezzata, attribuibile al calo della domanda e alla delocalizzazione produttiva. Ora il boom trainato dall'ebike e dalla mobilità sostenibile apre prospettive nuove:

di fronte alle difficoltà delle forniture, diverse Pmi italiane a carattere più artigianale, soprattutto quelle già attive nell'automotive, si stanno muovendo per fornire mozzi e componenti vari a prezzi concorrenziali. Big italiani come Bianchi, Atala e Bottecchia hanno dovuto trovare in corsa soluzioni per tamponare i buchi. Già oggi il settore è dominato da piccole e medie imprese: il rapporto di Banca Ifis sottolinea che i 610 produttori di bici e componenti hanno ricavi medi di 2,4 milioni annui, che salgono a 13,4 milioni per le 440 aziende di commercio all'ingrosso.

«L'Italia parte con il grande vantaggio storico di una competenza artigianale di alto livello in ambito ciclistico», sostiene Manuel Marsiglio, direttore generale di Conebi, l'associazione europea dei produttori di biciclette, che guarda con grande attenzione allo spostamento dell'assemblaggio in Europa, più vicino al cliente finale, accelerato dalla pandemia. L'avvento dell'ebike ora cambia i parametri del settore con la possibilità di creare maggior valore con un motore di derivazione automobilistica. L'avvicinamento ha anche un effetto ambientale con il risparmio di due milioni di tonnellate di emissioni, un dato non indifferente per un settore votato alla sostenibilità.

Il vantaggio economico è evidente. Marsiglio indica che «ogni mille bici prodotte creano 3-5 posti di lavoro, tra diretti e indiretti, che salgono a 6-9 nel caso delle ebike: per il 2025 la pedalata assistita raddoppierà da 4,5 a

9-10 milioni, mentre la bici tradizionale registrerà una contrazione da 17,5 a 14-15 milioni». L'ebike da sola potrebbe portare così a 30-35mila nuovi posti. Senza tenere conto che il fatturato da componenti potrebbe raddoppiare a 6 miliardi di euro. Come dimostra il Portogallo con la bike valley di Adeiro, anche i Governi sono chiamati a fare la loro parte con una politica industriale votata alle due ruote. Sostenuta anche da una mobilità locale virata alla sostenibilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

58mila km



LA RETE DELLE CICLABILI

Sono 58mila i chilometri delle ciclovie in Italia. Nelle 22 città principali le piste ciclabili coprono oltre 2.300 km, se ne aggiungeranno altri 2.600.

NUOVI POSTI DI LAVORO

Per il 2025 la pedalata assistita raddoppierà i pezzi da 4,5 a 9-10 milioni. L'ebike da sola potrebbe portare così a 30-35mila nuovi posti.

Industria della bici in cifre

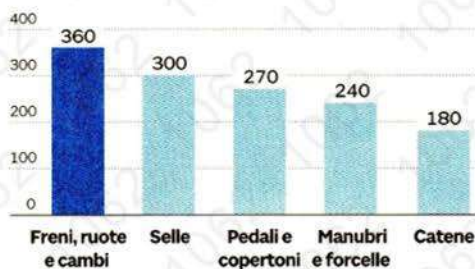
L'ECOSISTEMA DELLA BICICLETTA SVILUPPA CIRCA 9 MLD € DI RICAVI ANNUI E OCCUPA CIRCA 17MILA ADDETTI

Stime di settore 2017 - 2019

	PRODUTTORI DI MACCHINE INDUSTRIALI	PRODUTTORI DI BICICLETTE E COMPONENTISTICA	COMMERCIO ALL'INGROSSO	COMMERCIO AL DETTAGLIO E NOLEGGIATORI
Imprese	~130	~610	~440	~1.720
Ricavi	~0,5 mld €	~1,5 mld €	~5,9 mld €	~1,0 mld €
Ricavi media	~3,7 mln €	~2,4 mln €	~13,4 mln €	~0,6 mln €
Crescita ricavi: var. media annua 2017-'19	+3,1%	+17,7%	+8,1%	+10,2%
Marginalità media	14,8%	5,9	4,9%	3,4%
Solidità finanz.: debiti fin./ricavi var. media	4,0 p.p.	-2,0 p.p.	0,9 p.p.	2,0 p.p.
Dipendenti	~2.600	~4.400	~4.400	~5.400

I TEMPI DI ATTESA DELLE FORNITURE NEL 2020

Media giorni consegna



Fonte: Banca Ifs

IL CICLOTURISMO ITALIANO PIACE ALL'ESTERO

6 turisti su 10 sono stranieri

58mila

I km della rete cicloturistica (ciclovie, ciclopedonali e percorsi ciclabili)

4,6 mld €

La stima della spesa complessiva generata dal cicloturismo in Italia

62%

La quota di cicloturisti stranieri con una spesa pari a 2,9 miliardi di €

75 €

La spesa media giornaliera per singolo turista

55 mln

Il numero di pernottamenti collegati al cicloturismo



Due ruote. Il bonus bici ha fatto aumentare le vendite del 17%. Il settore del ciclo vale 9 miliardi e conta 2.900 aziende

La sfida del cicloturismo per non perdere i fondi da 600 milioni del Pnrr

LO SVILUPPO
I fondi completeranno le grandi ciclovie a livello nazionale ma crescono anche infrastrutture leggere
LE POTENZIALITÀ
Il settore vale a oggi 4,6 miliardi di ricavi, che potrebbero diventare quattro volte tanto

Risorse

Bel Paese a due ruote

Il 2020 è stato l'anno in cui gli italiani hanno giocato forza scoperto che il Paese in cui vivono è il più bello del mondo, nel 2021 hanno imparato a visitarlo in modalità innovative, diverse dal comune. Cosa meglio della bicicletta per riscoprire le bellezze dell'Italia a una velocità che, più che lenta, è giusta per apprezzare un patrimonio storico, artistico, naturale e – perché no? – enogastronomico che non ha uguali al mondo. L'anno scorso è stato stimato un flusso di cicloturisti che ha rasentato i cinque milioni, per quest'anno nessuno si azzarda a fare una stima sia pur approssimativa. Ma, dall'Abruzzo alla Calabria passando per le Marche e l'Umbria, è stato un boom del viaggio a due ruote, uscito dai tradizionali territori del Triveneto.

«Si è realizzata una congiuntura astrale di voglia di movimento post-Covid, boom dell'ebike e crescita della vacanza alternativa che ha portato all'affermazione definitiva della bicicletta come mezzo per visitare i territori», spiega Sebastiano Venneri, responsabile turismo di Legambiente, l'associazione che da qualche anno calcola l'impatto economico del settore insieme a Isnart. Secondo le stime 2019 il settore cuba 4,6 miliardi di euro, che vanno ad aggiungersi ai 9 miliardi di produzione e distribuzione. Ma il potenziale è quattro volte tanto! Sarà un

esercizio puramente teorico, ma dà un'idea delle cifre in ballo: se i 58 mila km di ciclovie italiane rendessero quanto una *best practice* come il Trentino, che ottiene 338 mila euro di ricavi per km di ciclabile, si arriverebbe a un potenziale vicino ai 20 miliardi. Il che non sorprende se si pensa che un Paese come la Germania, con un territorio e un clima meno vocato al cicloturismo a due ruote arriva a quasi 20 miliardi.

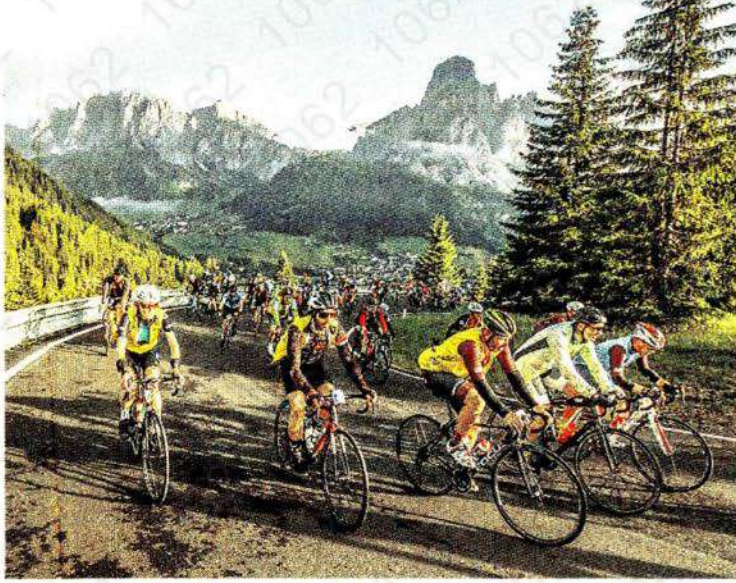
Una delle opzioni per lo sviluppo del settore è il potenziamento delle infrastrutture ciclabili, come indica anche il report dell'ufficio studi di Banca Ifis nel suo Marketwatch dedicato alla filiera della bicicletta, che individua proprio nel cicloturismo una dei grandi *driver* di espansione del settore. Il Pnrr italiano prevede di destinare un totale di 600 milioni di euro per lo sviluppo della rete viaria dedicata, 200 per le ciclovie urbane, 400 per quelle turistiche. Nelle 22 principali città italiane le ciclabili si estendono per oltre 2.300 km, cui si aggiungeranno altri 2.600 km sulla base dei Piani urbani di mobilità sostenibile già approvati. Il ministero delle Infrastrutture ha indicato che sarà privilegiata la rete del sistema nazionale delle ciclovie di Graziano Del Rio, che ha già beneficiato di fondi ingenti, non tutti però in realtà spesi.

Ora si tratta di non sprecare queste nuove risorse che potranno permettere di completare e unire le diverse tratte finora realizzate. L'obiettivo è quindi dare continuità di struttura alle venti ciclovie che innervano l'Italia da Sud a Nord, di cui quattro collegate ai grandi corridoi europei Eurovelo: la ciclovie del Sole, dal Brennero fino alla punta meridionale della Sicilia, quella del Po e l'Adriatica, che connettono da Est a Ovest Trieste con Venezia e Torino per poi scendere a Ventimiglia, la Francigena che arriva dalla Svizzera e segue la dorsale appenninica fino a Brindisi. «L'infrastruttura è decisiva per il rilancio del cicloturismo: i 400 milioni del

Pnrr potranno moltiplicare l'impatto se si uniranno a fondi messi a disposizione dalle regioni e dagli enti locali», sostiene Piero Nigrelli di Confindustria Ancma.

Ma Venneri sostiene che quella delle infrastrutture non è l'unica strada da percorrere: «Guai a pensare che il cicloturismo si possa sviluppare solo così: certo ci vogliono reti strutturate per soddisfare la domanda delle famiglie e di chi vuole viaggiare in totale tranquillità, ma si possono sfruttare anche le reti già esistenti», sostiene, forte del successo della ciclovie dell'Appennino, 3 mila km di ciclabile approntata connettendo strade a bassa intensità di traffico con un investimento limitato a due milioni di euro. «Quello che manca veramente - prosegue il responsabile di Legambiente - sono i servizi accessori: ristori, ciclofficine, servizi di emergenza e di trasporto bagagli, stazioni di ricarica per le ebike. Bisogna investire in formazione e qualificazione dell'offerta turistica per trasformare questi percorsi in pacchetti turistici veri e propri». La sfida per la conquista del cicloturista, che una volta superata l'emergenza tornerà a essere in gran parte straniera, si gioca sui territori. «Il cicloturismo obbliga a fare gioco di squadra, ad abbandonare il campanilismo, per sviluppare le competenze necessarie a favorire le connessioni, la rigenerazione di strade e borghi, l'imprenditoria locale, i contratti di rete, con progetti di integrazione tra pubblico e privato», conferma Gianluca Santilli, presidente dell'Osservatorio Bikeconomy. In questa prospettiva il ministero del Turismo sarebbe intenzionato a chiedere lo stanziamento di fondi fino a 100 milioni nella prossima legge di bilancio per lo sviluppo del cicloturismo. In una logica più di software, che di hardware.

SSD COMITATO MARATONA DLES DOLOMITES SRL - WWW.MARATONA.IT



Passione sportiva. La Maratona delle Dolomiti 2021(Passo Campolongo)