



Ecosistema della Bicicletta

EDIZIONE 2022





Ecosistema della Bicicletta

EDIZIONE 2022



L'anno scorso abbiamo lanciato l'Osservatorio sull'Ecosistema della Bicicletta con l'obiettivo di valorizzare un prodotto dell'eccellenza italiana che porta con sé non solo innovazione e sostenibilità, ma anche uno sviluppo economico.

Come vedrete dallo studio, il nostro Paese detiene il 21% della quota di produzione di biciclette in Europa, posizionandosi al primo posto, seguito da Germania e Portogallo.

L'Italia ricopre un ruolo centrale in questo settore: la crescente popolarità e il potenziale valore generato dal cicloturismo - uno dei cinque macro-trend individuati nell'edizione del 2021 - rendono utile un approfondimento a 360°.

Da qui il focus di questa edizione dedicata da un lato al cicloturismo, dall'altro al fenomeno del reshoring delle attività produttive.

Lo studio evidenzia, in particolare, l'importanza del cicloturismo che porta con sé i concetti di sostenibilità, salute e inclusione ed è volano di sviluppo economico. Anche per questo - e in linea con l'obiettivo di Banca Ifis di sostenere lo sviluppo dei territori - abbiamo lavorato insieme ad autorevoli stakeholder del settore per mettere a sistema diversi know how e fornire una visione d'insieme.

Per Banca Ifis è un dovere e un'opportunità contribuire - sia con azioni concrete a supporto delle PMI sia attraverso attività di studio e ricerca - a uno sviluppo economico che abbia impatti positivi sull'ambiente, sulle comunità e su tutti i nostri stakeholder.

Ernesto Fürstenberg Fassio

VICE PRESIDENTE
Banca Ifis





Indice

1.

Abstract e analisi di contesto

- 1.1 I messaggi chiave
- 1.2 Il comparto produttivo italiano nel biennio 2020-2021 e le prospettive per il 2022-2023

2.

La volata del cicloturismo nell'offerta delle vacanze

- 2.0 Gli effetti positivi del cicloturismo su territorio ed economia
 - [Approfondimento di Roberto Di Vincenzo, Presidente Isnart Scpa](#)
- 2.1 I percorsi italiani utili a una vacanza su due ruote
 - [Approfondimento di Sebastiano Venneri, Responsabile Turismo e Innovazione Territoriale - Legambiente](#)
- 2.2 Il cicloturista visto con gli occhi dei tour operator
- 2.3 Il cicloturismo: un business in crescita
- 2.4 Il sostegno al settore dal PNRR italiano
 - [Approfondimento di Antonio Nicoletti, Direttore Agenzia di Promozione Territoriale della Basilicata](#)

3.

Reshoring: Il settore della bicicletta ha nostalgia di casa?

- 3.1 L'industria della bicicletta europea e l'impatto del reshoring
 - [Approfondimento di Manuel Marsilio, Direttore generale CONEBI](#)
- 3.2 Il reshoring nel contesto italiano
 - [Approfondimento di Piero Nigrelli, Direttore Settore Ciclo CONFINDUSTRIA ANCM](#)
- 3.3 L'interesse dei fondi di investimento verso il settore della bicicletta

4.

Le esperienze d'impresa

- 4.1 Focarini
- 4.2 VAIMOO

5.

Nota metodologica

ECOSISTEMA DELLA BICICLETTA

 Banca Ifis

1.

Abstract e analisi
di contesto

1.1 | I MESSAGGI CHIAVE

La produzione italiana: 2021 e previsioni 2022-2023.

La produzione italiana della bicicletta è in crescita, trainata dall'eBike che si conferma mezzo di mobilità dolce del futuro e protagonista della rivoluzione della mobilità urbana. L'aumento del fatturato è atteso anche nel biennio 2022 e 2023, con l'Europa come principale mercato di sbocco. L'innovazione è un driver di sviluppo grazie agli investimenti che sono proseguiti anche nel 2021.



+7%

la produzione di biciclette nel 2021 (oltre 3 milioni di pezzi).

L'eBike cresce del 25% e nel 2021 rappresenta l'11% della produzione, in aumento dal 9% del 2020.

+23%

il saldo export/import di biciclette nel 2021 (1,3 milioni di pezzi),

a conferma del ruolo dell'Italia come polo produttivo europeo (quota di mercato europea 21% su biciclette prodotte).

+7,4%

la crescita dei ricavi del settore bicicletta e componentistica nel 2021,

con un andamento positivo indicato dal 73% dei produttori. Passa dall'89% al 94% la quota destinata all'Europa a conferma del trend di reshoring della produzione.

+7,3%

la crescita media annua del fatturato dei produttori nel biennio 2022-2023, alla fine del quale potrebbe superare 1,8 miliardi di euro.

25%

dei produttori ha aumentato la quota degli investimenti nel biennio 2020-2021, confermando l'alto tasso di innovazione del settore.

Per i rimanenti operatori: il 70% ha mantenuto stabili gli investimenti e solo il 5% li ha ridotti.

98%

dei produttori realizzerà gli investimenti tramite autofinanziamento, incentivi pubblici e credito bancario.

1.1 | I MESSAGGI CHIAVE

La volata del cicloturismo nell'offerta delle vacanze.

Il cicloturismo porta con sé i concetti di sostenibilità, sicurezza, salute e inclusione, attivando circoli virtuosi in grado di valorizzare i territori. L'Italia è un paese ricco di percorsi, non necessariamente dedicati. Il vero punto di svolta è costituito dalla varietà dell'offerta: non può esserci cicloturismo senza servizi, che sono sempre più richiesti ai tour operator.



~4.900

percorsi con circa 90.000 km disponibili in Italia per il cicloturismo.



~4.940

operatori turistici (38% del settore in Italia) offrono pacchetti di cicloturismo. Quasi 9 operatori su dieci si aspettano ricavi da cicloturismo in crescita nel biennio 2022-2023.



Trentino Alto Adige

regione *best in class*, come dimostra la maturità in termini di hospitality: concentra il 29% degli alberghi con almeno un'offerta per ciclisti.



8 mln

gli italiani interessati al cicloturismo, pari a circa il 16% della popolazione maggiorenne.



Nord Est

l'area del nostro Paese scelta più di frequente (32% delle mete cicloturistiche).



~3,2

giorni in media dedicati al cicloturismo nei pacchetti vacanza, con spesa media giornaliera di 115€.



4

i servizi accessori più richiesti: noleggio bici, tour di gruppo, alloggio e copertura assicurativa. Nel prossimo biennio gli operatori concordano nel dire (67% del totale) che la guida cicloturistica sarà il servizio a maggior crescita.



600 mln€

i fondi del PNRR destinati alla costruzione di percorsi ciclabili, di questi il 66% andrà alle grandi ciclovie nazionali.

1.1 | I MESSAGGI CHIAVE

Reshoring: il settore della bicicletta ha nostalgia di casa?

Nei Paesi europei si investe per aumentare la produzione, con il duplice obiettivo di conquistare quote di mercato in un business in crescita e ridurre le fragilità (costi e tempi) di catene di fornitura troppo lunghe.

La bicicletta non è più solo prodotto a sé stante, ma strumento importante per realizzare la mobilità del futuro. In Italia, la mancanza di competenze potrebbe essere un ostacolo, ma gli operatori stanno intensificando gli investimenti in formazione. Gli investitori professionali sono interessati all'ecosistema della bicicletta e confermano il trend di reshoring.


2

grandi aree caratterizzano la produzione europea delle due ruote: i paesi leader rappresentati da Italia, Germania e Portogallo e i nuovi paesi di attrazione nell'Europa centro-orientale.


2,8 mln

all'anno sono le biciclette la cui produzione è prevista rientrare in Europa, con un'accelerazione nel biennio 2022-2023 (18% del totale europeo).


6

le determinanti del reshoring: crisi delle catene mondiali di fornitura, aumento della domanda dovuto anche all'evoluzione della *smart mobility*, dazi antidumping, aumento dei costi di produzione nel Far East, qualità e innovazione, impatto economico e ambientale dei trasporti.


~30%

gli operatori che denunciano difficoltà a trovare risorse con le competenze necessarie. Il 24% dei produttori aumenterà gli investimenti in formazione del personale.


+175%

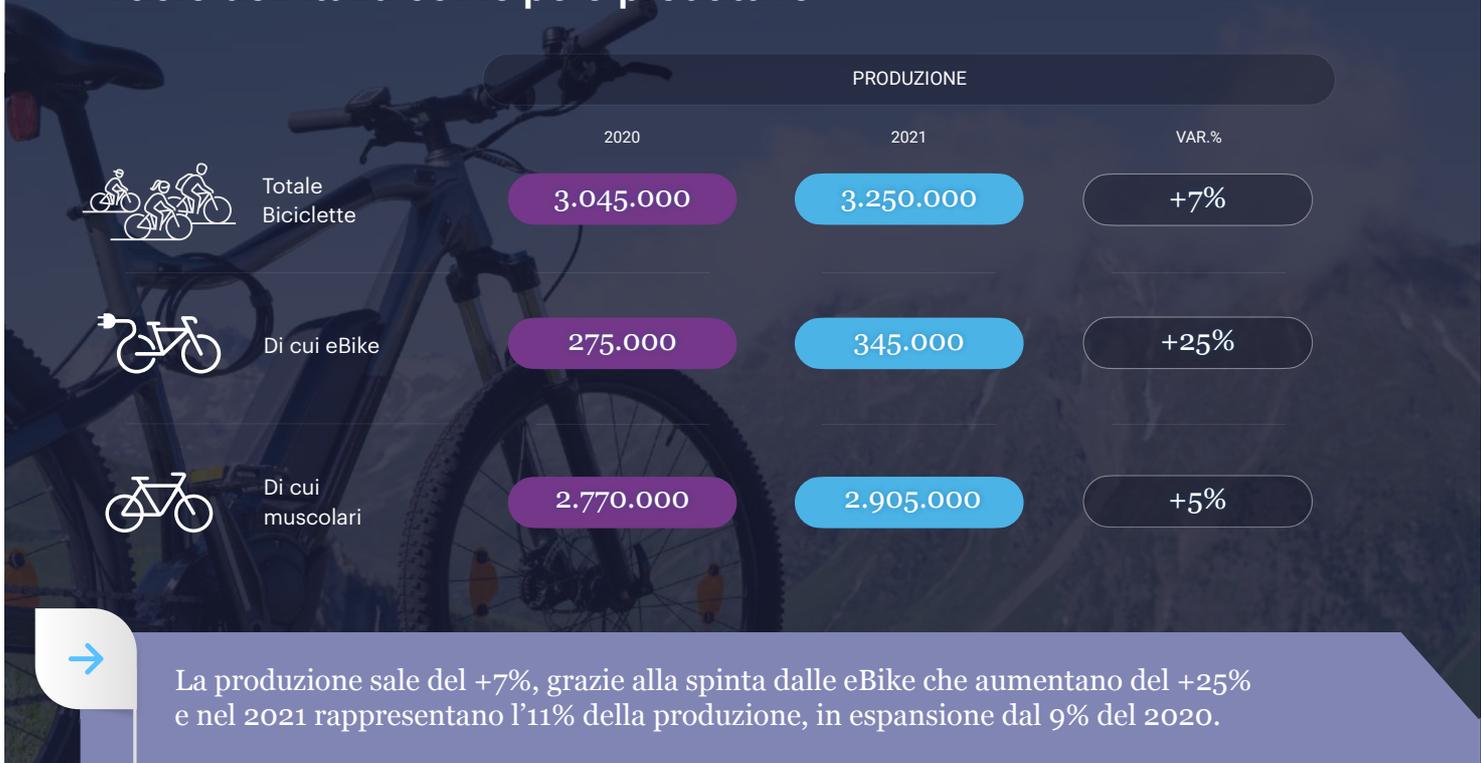
nel 2021 il numero di operazioni di M&A finalizzate nell'ecosistema della bicicletta europeo.


100%

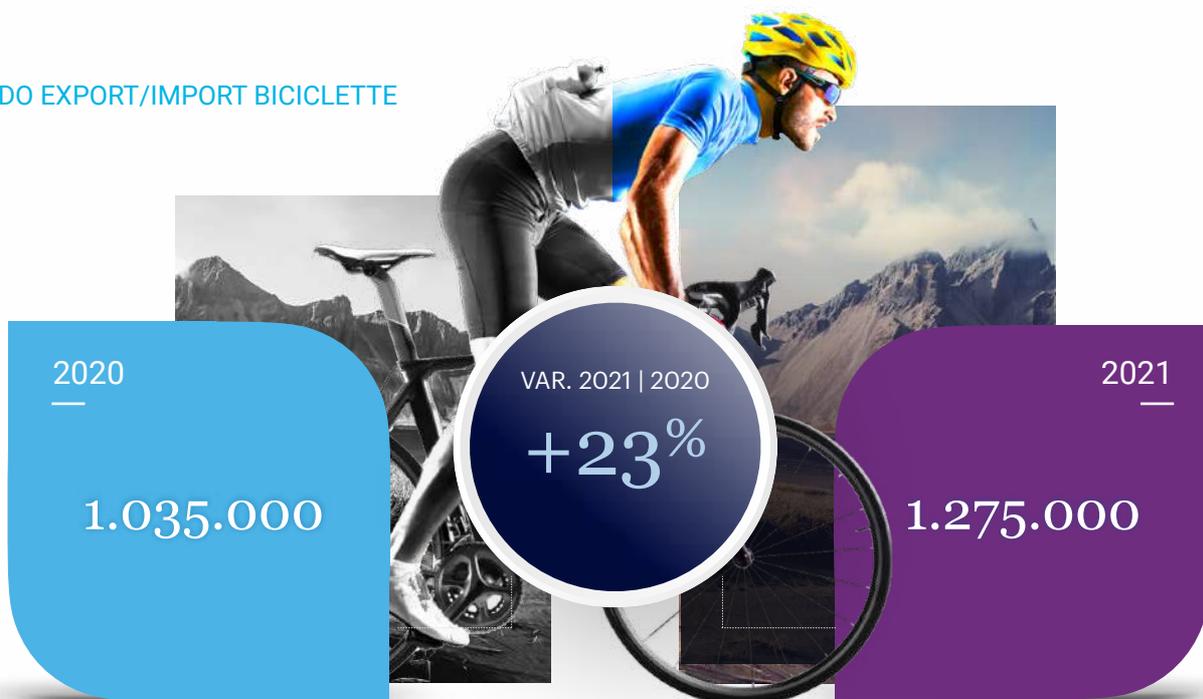
i fondi di investimento che si dichiarano interessati al settore nel biennio 2022-2023.

1.2 | IL COMPARTO PRODUTTIVO ITALIANO NEL BIENNIO 2020-2021 E LE PROSPETTIVE PER IL 2022-2023

Nel 2021 sale del +7% la produzione italiana di biciclette, sempre più rilevante l'eBike. Il saldo positivo export/import evidenzia il ruolo dell'Italia come polo produttivo.



SALDO EXPORT/IMPORT BICICLETTE



Il saldo export/import evidenzia una bilancia commerciale della bicicletta positiva e in crescita del +23% nel 2021, con l'Italia sempre più polo produttivo in un trend di reshoring europeo (Approfondimento Capitolo 3).

1.2 | IL COMPARTO PRODUTTIVO ITALIANO NEL BIENNIO 2020-2021 E LE PROSPETTIVE PER IL 2022-2023

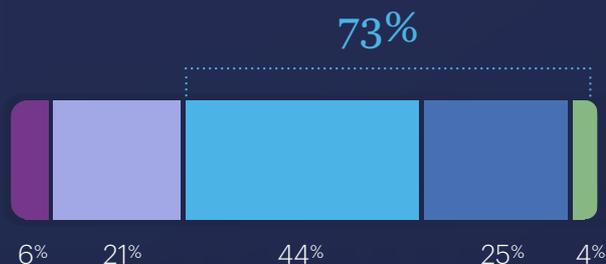
Prosegue la crescita dei ricavi del settore (+7,4% nel 2021), con un andamento positivo indicato dal 73% dei produttori. Passa dall'89% al 94% la quota di biciclette e componentistica destinata all'Europa a conferma del trend di reshoring della produzione.

ANDAMENTO DEI RICAVI NEL SETTORE DELLA BICICLETTA

Ricavi e % produttori di biciclette e componentistica

● DIMINUITO ● STABILE ● AUMENTATO (+10%) ● MOLTO AUMENTATO (+25%) ● ESTREMAMENTE AUMENTATO (+50%)

Attese sull'andamento dei ricavi nel biennio 2020-2021 rispetto al biennio 2018-2019
% imprese



Format RESEARCH

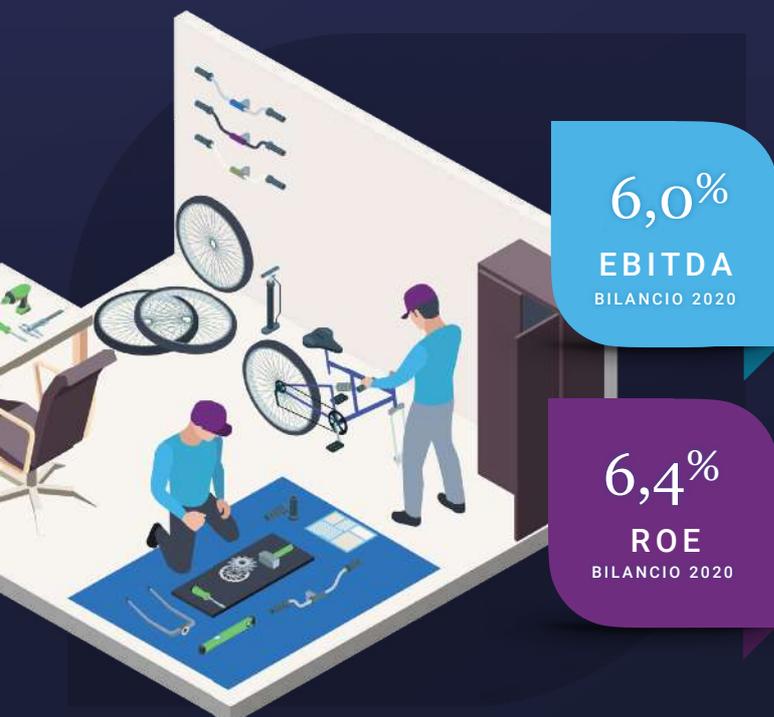
Ricavi (stime)

1.490 mln €
ANNO 2020

+7,4%

1.600 mln €
ANNO 2021

Distribuzione geografica dei ricavi nel biennio 2020-2021
% ricavi



6,0%

EBITDA
BILANCIO 2020

6,4%

ROE
BILANCIO 2020

I ricavi dei produttori di biciclette e componentistica si stimano in aumento del 7,4% nel 2021, raggiungendo l'importo complessivo di 1.600 mln€.

L'aumento dei ricavi è stato generalizzato: l'indagine effettuata nel primo trimestre 2022 ha evidenziato che il 73% delle imprese produttrici ha registrato un trend positivo.

Solo il 6% dei produttori denuncia un calo del fatturato.

Positiva la redditività tipica dei produttori del comparto (6% EBITDA) e significativo il ROE che nel 2020 ha raggiunto il 6,4%.

FONTE: elaborazioni Banca Ifis da indagine Format Research. Base campione: «Indagine 2022» Produttori di biciclette e componentistica (#138). Anni di riferimento: biennio 2020-2021 Vs 2019-2018.

Stime % crescita ricavi 2021 su 2020 su dati Cerved. Stima ricavi su basi dati Cerved e Mint Italy di BvD.

*Europa incluso Regno Unito

1.2 | IL COMPARTO PRODUTTIVO ITALIANO NEL BIENNIO 2020-2021 E LE PROSPETTIVE PER IL 2022-2023

Sentiment delle imprese



Il sentiment delle imprese nel settore della bicicletta è stato costantemente positivo nei tre anni dal **2019 al 2021**, sia tra i produttori sia tra i distributori.

I produttori hanno **continuato ad investire**, destinando oltre il 30% della produzione totale ai nuovi prodotti.

Le previsioni per il biennio **2022-2023** confermano un **trend positivo**, ma con una **variabilità di scenario** portatrice sia di opportunità sia di rischi.

Opportunità

L'**evoluzione dei sistemi di smart mobility** incentiverà l'uso dei mezzi di mobilità attiva con un focus particolare sui grandi centri urbani.

L'**elevato costo dell'energia**, i nuovi picchi pandemici e l'attenzione verso la sostenibilità **potrebbero incentivare l'uso della bicicletta a discapito delle auto**.

La pubblica amministrazione studia con maggiore intensità soluzioni a favore della **mobilità sostenibile** attraverso politiche incentivanti (bonus mobilità 2021 e 2022) e investimenti in infrastrutture (nuove piste ciclabili e messa in sicurezza di quelle esistenti) grazie anche ai fondi del PNRR.

La **maggiore accessibilità alle eBike per prezzo, performance e comfort** estendono l'uso della bicicletta anche alle fasce di popolazione meno allenate o meno giovani e incentivano forme di turismo alternativo come il cicloturismo e la mobilità dolce.



Rischi



La **ripresa dei consumi delle famiglie** a inizio 2021, dopo la crisi del 2020 e la progressiva uscita dallo scenario pandemico, potrebbe essere **rallentata dal conflitto Russia-Ucrania** e da una **nuova ondata pandemica in Cina** (nella seconda metà di aprile Shanghai è stata messa in lockdown con pesanti ripercussioni sul traffico merci).

Le criticità causate dal difficile reperimento delle materie prime, dai costi elevati nonché dai rallentamenti nella produzione causate dai lunghi tempi di consegna della *supply cycling chain* potrebbero causare **indisponibilità del prodotto finito e aumento del costo finale riducendo la domanda**.

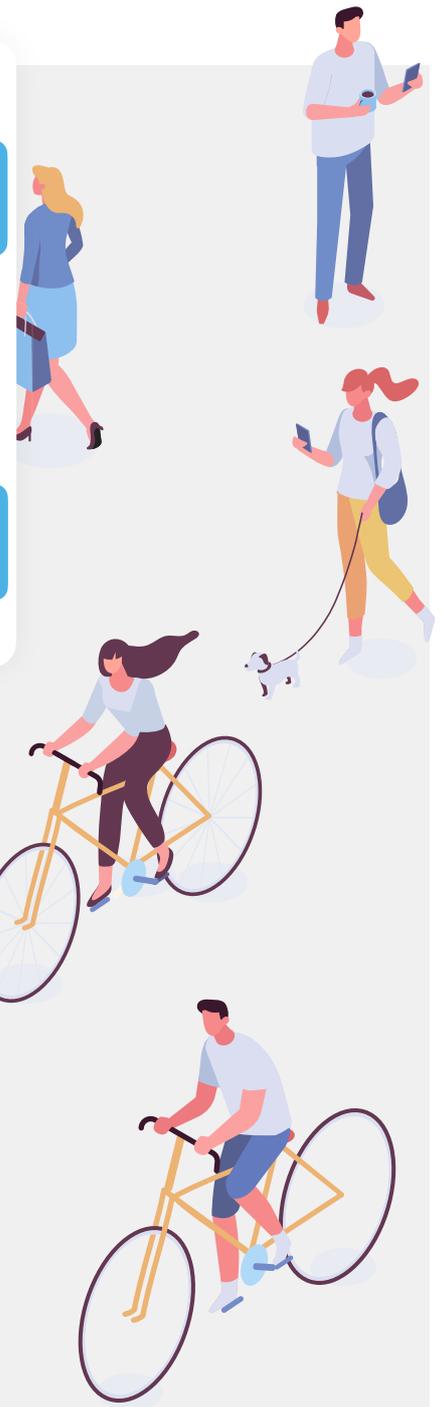
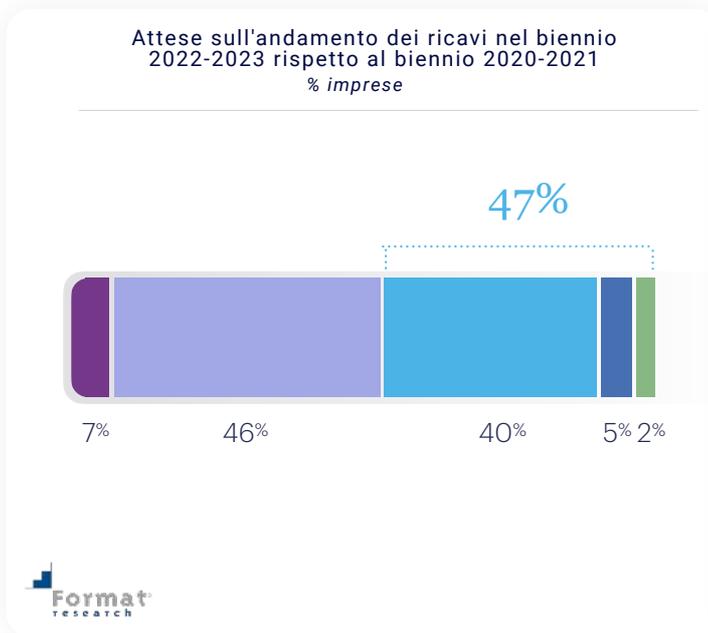
1.2 | IL COMPARTO PRODUTTIVO ITALIANO NEL BIENNIO 2020-2021 E LE PROSPETTIVE PER IL 2022-2023

I produttori sono positivi anche per il biennio 2022-2023: il 47% si aspetta un aumento del fatturato che si stima del +7,3% medio annuo. Elevata la variabilità di scenario con rischi e opportunità.

STIMA RICAVI NEL SETTORE DELLA BICICLETTA PER IL BIENNIO 2022-2023

Ricavi e % produttori di biciclette e componentistica

● DIMINUITO ● STABILE ● AUMENTATO (+10%) ● MOLTO AUMENTATO (+25%) ● ESTREMAMENTE AUMENTATO (+50%)



→ Anche per il futuro le prospettive rimangono positive: il 47% delle imprese si aspetta un'ulteriore crescita dei ricavi, anche se moderata (+10%) per il 40% delle imprese. Molto contenuta la quota di chi prevede un calo nel proprio fatturato per il prossimo biennio (7%).

Il bonus bici, attivato ad aprile 2022, potrebbe dare una spinta aggiuntiva, come già avvenuto in passato.

FONTE: elaborazioni Banca Ifis da indagine Format Research. Base campione: «Rilevazione 2022» Produttori di biciclette e componentistica (#138). Anni di riferimento: «Rilevazione 2022» biennio 2022-2023 Vs 2020-2021. Stime % crescita ricavi CAGR 2021-2023 su dati Cerved; Stima ricavi su basi dati Cerved e Mint Italy di BvD.

1.2 | IL COMPARTO PRODUTTIVO ITALIANO NEL BIENNIO 2020-2021 E LE PROSPETTIVE PER IL 2022-2023

Il comparto italiano delle due ruote cresce grazie a un alto tasso di innovazione: gli investimenti continuano ad aumentare, anche se con minore intensità rispetto alla rilevazione 2021, con un calo (dal 9% al 5%) della quota di imprese che ne indica una riduzione. Autofinanziamento, incentivi pubblici e credito bancario, i 3 strumenti che utilizzeranno per finanziare gli investimenti.

LA PROPENSIONE AGLI INVESTIMENTI NEL BIENNIO 2020-2021
% imprese



01 Il 25% delle imprese della bicicletta anche nella rilevazione 2022 accelera negli investimenti.

02 Aumenta di 11 punti percentuali la quota di produttori che li ha mantenuti stabili.

03 In contrazione chi li ha ridotti (-4 punti percentuali).

I CANALI DI FINANZIAMENTO NEL 2022-2023
% imprese

Il ricorso agli incentivi pubblici nel 2022-2023 - % imprese risposta multipla



81%

Autofinanziamento
(risorse interne all'impresa)

9%

Incentivi Pubblici

8%

Crediti Bancari

1%

Investitori Istituzionali

1%

Ricapitalizzazione



ECOSISTEMA DELLA BICICLETTA



2.

La volata del cicloturismo nell'offerta delle vacanze

2.1 I PERCORSI ITALIANI UTILI A UNA VACANZA SU DUE RUOTE

2.2 IL CICLOTURISTA VISTO CON GLI OCCHI DEI TOUR OPERATOR

2.3 IL CICLOTURISMO: UN BUSINESS IN CRESCITA

2.4 IL SOSTEGNO AL SETTORE DAL PNRR ITALIANO

2 | GLI EFFETTI POSITIVI DEL CICLOTURISMO SU TERRITORIO ED ECONOMIA

Il cicloturismo produce benessere agendo su salute, territorio ed economia.

Il cicloturismo è stato uno dei cinque mega-trend individuati dall'Osservatorio «Ecosistema della Bicicletta» 2021. La crescente popolarità e il potenziale valore generato rendono utile un approfondimento a 360°. Il cicloturismo porta con sé i concetti di sostenibilità, sicurezza, salute e inclusione, attivando circoli virtuosi in grado di valorizzare i territori.

PRODUCE BENESSERE



SOSTENIBILITÀ TURISTICA

Il cicloturismo consente di diversificare l'offerta turistica su un maggior numero di territori e lungo tutto il corso dell'anno, rendendo possibile l'alleggerimento dei flussi sulle grandi mete nazionali e generando benessere diffuso.

RIDUZIONE DELL'IMPRONTA AMBIENTALE

È una forma di vacanza a basso impatto che contribuisce alla riduzione delle emissioni e a una maggiore consapevolezza del valore dell'ambiente.

SALUTE

Andare in bici migliora la salute fisica, riduce le spese sanitarie legate a diverse patologie, tra cui il rischio di obesità. Innesca abitudini virtuose che vengono facilmente mantenute anche nel quotidiano.

Il cicloturismo è stato approfondito seguendo quattro direttrici.



2.1



2.2



INNESCA INVESTIMENTI PUBBLICI E PRIVATI

OPPORTUNITÀ PRODUTTIVA

La diffusione di questa pratica sosterrà domanda e produzione di biciclette, in particolare delle eBike che consentono di poter visitare luoghi difficilmente accessibili a una più ampia platea di visitatori non sportivi.

SERVIZI ACCESSORI

L'aumento dei praticanti determinerà la nascita di nuovi bisogni e nuove formule per soddisfarli, quali ad esempio assicurazioni su misura (incidenti o furto bicicletta), sistemi di tracciamento GPS, app monitoraggio performance, ciclofficine o guide turistiche.

OFFERTA TURISTICA

Agenzie di viaggio e tour operator inseriscono e ampliano l'offerta di pacchetti ed esperienze legate alla bicicletta. Si assiste alla nascita di hotel e punti ristoro dedicati ai cicloturisti.

CANALE DI MARKETING TERRITORIALE

Valorizza le tipicità locali (artigianato, agroalimentare, cultura, tradizioni) per i quali i cicloturisti potranno diventare veri e propri ambassador.

TUTELA DEL TERRITORIO

Rende inevitabile una maggior tutela del territorio, dalla creazione di aree protette alla preservazione di flora e fauna, fino agli interventi per contrastare il dissesto idrogeologico.



2.3

Il cicloturismo: un business in crescita

2.4

Il sostegno al settore dal PNRR italiano



CAPITOLO 2

LA VOLATA DEL CICLOTURISMO NELL'OFFERTA DELLE VACANZE

2.1

I percorsi italiani utili a una vacanza su due ruote

Ecosistema
della Bicicletta

2.1 | I PERCORSI ITALIANI UTILI A UNA VACANZA SU DUE RUOTE

Siamo pronti per il cicloturismo?

I principali numeri del comparto



~4.900
PERCORSI CICLABILI
lungo ~90mila Km



8 milioni
GLI ITALIANI INTERESSATI
AL CICLOTURISMO
(16% della popolazione
maggiorenni)*



~4.940
OPERATORI DI VIAGGIO
pari a circa il 38% del totale
delle agenzie o tour operator
attivi in Italia



~4.550
HOTEL ATTREZZATI
di cui il 29% in Trentino
Alto Adige



~800
SERVIZI DI NOLEGGIO
BICICLETTE



~200
CICLOFFICINE

FONTE: Elaborazioni Banca Ifis su dati: YouGov; www-piste-ciclabili.it; Format Research; Atoka di Cerved.

NOTE: Percorsi cicloturistici includono tutti i percorsi ciclopedonali, ciclabili, strade, ciclostrade o sentieri percorribili in bicicletta ad uso esclusivo o promiscuo. La base dati è costruita attraverso il contributo della community del sito piste-ciclabili. Operatori di viaggio includono sia tour operator sia agenzie di viaggio che lavorano nel settore del cicloturismo anche se non in maniera esclusiva.

*Popolazione maggiorenne che ha praticato o è interessata a praticare cicloturismo (scorsi 12 mesi o prossimi 12).

APPROFONDIMENTO DI ROBERTO DI VINCENZO, PRESIDENTE ISNART SCPA

La dimensione del cicloturismo



Sotto il profilo turistico, anche i risultati del 2021 hanno in diversa misura confermato un accentuarsi delle tendenze verso la “vacanza attiva”, che in Italia hanno un innesco relativamente recente rispetto ad altri paesi europei. L’obiettivo di “praticare sport” coinvolge un numero sempre maggiore di turisti ed assume oggi lo stesso rango riservato ai moventi tradizionali della vacanza in Italia. In questo contesto, l’uso della bicicletta si conferma tra le attività più ricercate, con eguale diffusione tra turisti italiani e stranieri.

Le stime di ISNART per il 2021 indicano la presenza in Italia di quasi 10 milioni di cicloturisti, distribuiti tra italiani e stranieri, pari ad oltre il 6% del complessivo movimento turistico che si è realizzato nel Paese. Per quanto nel 2019 se ne fossero registrati oltre 16 milioni, si tratta di un risultato rilevante in direzione di un recupero non solo quantitativo ma anche di nuovi spazi e di nuove modalità di fruizione che accrescono le opportunità di mercato. Sempre con riferimento al 2021, la spesa generata dai cicloturisti si stima pari a circa 4 miliardi di euro (7% della spesa turistica italiana) con un importo medio pro capite lievemente inferiore rispetto a quello del turista generico e con una relativamente maggiore propensione verso i servizi di alloggio e ristorazione, i trasporti ed i contenuti informativi.

Il turista per il quale l’uso della bici costituisce motivo primario di vacanza (che abbiamo definito “cicloturista puro”) ha optato soprattutto per alcune regioni centro-settentrionali, che offrono molti chilometri di ciclovie di qualità e servizi accessori. Registriamo inoltre, accanto a queste, anche l’affacciarsi di aree esterne ai circuiti più conosciuti per le quali la quota di cicloturisti appare persino superiore alla quota che esse assorbono nel mercato turistico nazionale (Piemonte, Liguria, Abruzzo e Lombardia).

Le prospettive rispetto ai prossimi mesi sono caratterizzate da un certo grado di incertezza che grava sul contesto economico-sociale e che probabilmente inciderà sulle decisioni di vacanza a livello internazionale. Tuttavia, mentre nei primi mesi del 2022 si è assistito ad una certa contrazione delle ricerche su internet del binomio “bici/vendita” rispetto allo stesso periodo del 2021 non sembra subire arretramenti l’interesse verso la “bici” associata alla dimensione “viaggio”.

Rispetto a due anni fa si possono osservare cambiamenti di un certo rilievo sia dal punto di vista della domanda che dal lato dell'offerta. In primo luogo, sembra aumentare significativamente il numero dei "cicloturisti puri" sul volume totale dei cicloturisti: più precisamente, questo risulta quasi raddoppiato, passando da 1,3 a 2,3 milioni. D'altra parte, registriamo un aumento della quota di imprese ricettive che dichiarano un legame specifico con il cicloturismo: l'anno scorso più di un quinto delle imprese intervistate da ISNART ha dichiarato di rivolgersi in maniera specifica ad una clientela che fa uso delle due ruote.

Sotto questo profilo, sembrano emergere aree plurispecializzate, specialmente nel Nord ma con presenze significative anche nel Centro (Abruzzo, Umbria), con un sistema di ospitalità "aperto" e disposto ad attrezzarsi rispetto a questa tipologia di clientela. Questo implica ampi margini di intervento per qualificare strutture, servizi e rete ciclabile in funzione di una domanda crescente ma anche sempre più qualificata ed esigente.

Il cicloturismo in Italia è un fenomeno relativamente recente che richiederebbe un serio sforzo di comprensione, soprattutto sul campo, per identificare le modalità di sviluppo, i modelli di business applicabili ed il legame con le pratiche di sostenibilità. Un fenomeno che richiede di conoscere in dettaglio le tante nicchie di cui è composto: ciclismo su strada, mountain biking, ciclismo itinerante, ciclismo per famiglie. Ognuna di queste grandi famiglie ha poi al suo interno una quantità di derivazioni. All'interno del mountain biking possiamo distinguere il cross country, il single track, il gravel bike, l'all mountain, il downhill, il freeriding, il dirt jumping. Questa estrema frammentazione e varietà di bisogni ed aspettative, distribuite nel corso dell'anno, implicano una forma di ingegnerizzazione del processo turistico cui i territori e le imprese non potranno sottrarsi.



In questo senso il ruolo delle tecnologie è quasi sempre fondamentale, ma altrettanto importante è la loro integrazione in innovazioni di tipo organizzativo e di marketing e in quelle relative al disegno del contesto esperienziale. "Ingegnerezze" questi processi significa prevedere stabilmente al loro interno l'applicazione di una metodologia di monitoraggio e valutazione della qualità degli interventi, degli scostamenti tra quanto programmato ed i risultati raggiunti, una attenzione costante sull'efficacia della comunicazione rispetto a pubblici così articolati e complessi.

ROBERTO DI VINCENZO

PRESIDENTE
ISNART Scpa

2.1 | I PERCORSI ITALIANI UTILI A UNA VACANZA SU DUE RUOTE

Sono sette le tipologie di strade utilizzabili dal ciclista per un totale di circa 4.900 percorsi e ~90mila Km.

LE DIVERSE TIPOLOGIE DI PERCORSI E LE LORO CARATTERISTICHE PARTENDO DALLE INDICAZIONI DEL CODICE DELLA STRADA



PISTA CICLABILE E/O CICLOPEDONALE

Parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.



CORSIA CICLABILE E/O CICLOPEDONALE

Porzione della carreggiata, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi e che può essere impiegata per brevi tratti, anche da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non consentono la circolazione esclusivamente ciclabile.



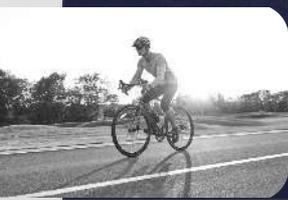
PISTA/STRADA CICLABILE IN SEDE PROPRIA LONTANO DALLE STRADE A TRAFFICO MOTORIZZATO

Percorso parallelo a strade aperte al traffico veicolare, ma separato da cordoli, marciapiedi o transenne, ringhiere, piolini, in modo da rendere impossibile la commistione con il traffico veicolare.



SENTIERO CICLABILE E/O PERCORSO NATURA

Sentiero/itinerario in parchi e zone protette bordi fiume o ambiti rurali anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse.



STRADE SENZA TRAFFICO

Strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.



STRADE A BASSO TRAFFICO

Strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.



STRADA CICLABILE O CICLOSTRADA (O "STRADA 30")

Strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h.

2.1 | I PERCORSI ITALIANI UTILI A UNA VACANZA SU DUE RUOTE

Il Trentino Alto Adige si conferma la regione *best in class* nell'accoglienza dei cicloturisti, con 1.340 alberghi con servizi dedicati, sia in assoluto sia in relazione ai percorsi ciclabili.

DISTRIBUZIONE REGIONALE DEGLI ALBERGHI LA CUI OFFERTA INCLUDE SERVIZI LEGATI ALLA BICICLETTA
 frequenza ogni 100 Km di percorsi ciclabili



ALCUNI DEI SERVIZI OFFERTI DAGLI ALBERGHI PER CHI AMA LA BICICLETTA



FONTE: Elaborazioni Banca Ifis su dati Atoka di Cerved ; percorsi ciclabili del sito www.piste-ciclabili.it.
 *Imprese con codice ATECO 55.1.

2.1 | I PERCORSI ITALIANI UTILI A UNA VACANZA SU DUE RUOTE

L'interesse verso il cicloturismo continua a crescere: +84% le ricerche di percorsi sul web negli ultimi due anni.

LE GRANDI CICLOVIE NAZIONALI PIÙ CERCATE SUL WEB

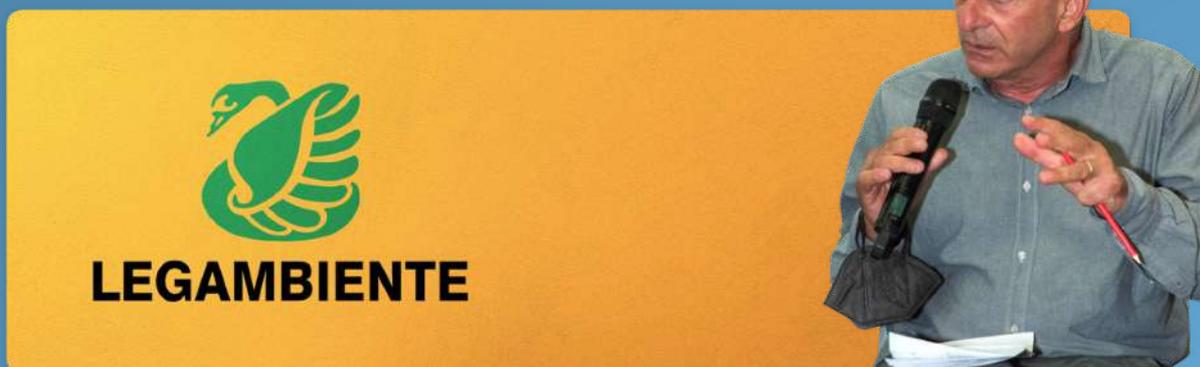
	TOTALE RICERCHE #	CRESCITA DA GENNAIO 2019 AD APRILE 2021 %
Ciclovia del Sole 	162.724	82%
Ciclovia del Po 	128.286	81%
Ciclovia Adriatica 	104.516	78%
Ciclovia Alpe Adria 	84.544	81%
Francigena 	68.462	102%
AIDA 	46.697	304%
Ciclovia Dolomiti Venezia 	36.801	62%
Ciclovia Pedemontana 	31.992	62%
Ciclovia Tirrenica 	30.352	143%
Ciclovia Romea T 	28.638	63%

LE PISTE CICLABILI PIÙ CERCATE SUL WEB

	TOTALE RICERCHE #	CRESCITA DA GENNAIO 2019 AD APRILE 2021 %
Spoletto Assisi 	80.993	81%
Destra Po 	77.559	82%
Val Brembana 	66.943	97%
Naviglio Pavese 	66.552	105%
Dobbiaco C. Calalzo 	57.336	71%
Anello Laguna Orbetello 	41.924	91%
Val Venosta 	42.812	80%
Naviglio Martesana 	39.944	86%
Modena Vignola 	37.419	96%
Val Marecchia 	33.134	127%

APPROFONDIMENTO DI SEBASTIANO VENNARI, RESPONSABILE TURISMO E INNOVAZIONE TERRITORIALE - LEGAMBIENTE

Cicloturismo: quando i numeri non bastano a spiegare un successo



Che il mondo della bicicletta e del cicloturismo stia conoscendo una vera e propria rivoluzione è ormai un dato di fatto e le cifre di questo rapporto lo dimostrano ancora meglio. Dati che raccontano il “global bike boom” di questi anni, per usare la felice formula di John Burke, Ceo della Trek e secondo produttore di bici al mondo, coniata quando i profitti dell’azienda nei mesi scorsi avevano raggiunto cifre mai toccate prima.

E anche il nostro Paese è stato travolto da questa ondata rivoluzionaria, come testimonia il record di vendita di biciclette relative allo scorso anno, quando erano venuti meno anche gli incentivi all’acquisto.

E’ una rivoluzione effervescente e disordinata come tutte le rivoluzioni, ma è anche una rivoluzione gentile, capace di incrociarsi con le tendenze in atto nel mondo del turismo che parlano di prossimità e outdoor, di esperienze e sostenibilità ambientale, di entroterra e benessere. Il mondo dell’automobile fa registrare un declino che neppure i cospicui incentivi (650 milioni di euro!) sono in grado di frenare, mentre la bicicletta cresce, senza neanche dover ricorrere al booster dei bonus.

I numeri descrivono un fenomeno in atto e ne proiettano gli sviluppi possibili, ma vale la pena anche ragionare sulle cause che lo hanno generato e su come accompagnare e utilizzare al meglio questo momento. La pandemia da un lato e il cosiddetto “effetto Greta” dall’altro hanno sicuramente contribuito a promuovere l’uso della bicicletta e diffondere la modalità della vacanza a pedali.

La necessità di distanziamento fisico e la consapevolezza dell’urgenza nella lotta ai cambiamenti climatici hanno fatto riscoprire la gioia della pedalata. E la triste eco delle bombe dall’Ucraina non potrà che confermare queste scelte: la bicicletta, del resto, in quanto *fossil free*, è uno strumento di pace.

Ma c’è anche un elemento più emotivo e irrazionale che probabilmente ha favorito questo fenomeno, qualcosa che ha a che fare con la dimensione infantile, di conquista d’indipendenza connessa all’uso della bicicletta, non più solo mezzo di locomozione, ma piuttosto chiave d’accesso ai luoghi. La bicicletta, insomma, come il binario 9 ¾ di Harry Potter, che introduce in una dimensione magica, fatta di incontri ravvicinati, profumi, odori, rumori e suoni cui non eravamo più abituati. Non a caso i bambini di E.T., il film di Spielberg, sfuggono agli umani e portano in salvo il loro piccolo alieno usando le biciclette, strumento di libertà e di conoscenza.

Ecco, il successo della bicicletta ha a che fare anche con questa possibilità di ingresso a mondi altri, a un altro paese, a un'altra Italia che non avremmo mai visitato se non pedalando. E' come se la bicicletta moltiplicasse le possibilità di vacanze nel Paese, aprisse le porte all'Italia che non ti aspetti, come recita il claim di Appennino Bike Tour, la ciclovia di 3100 km disegnata lungo la dorsale montana della penisola che accompagna il cicloturista alla scoperta di un entroterra autentico e straordinario che può trovare nel cicloturismo un'occasione di rinascita, dopo la stagione dell'emigrazione e dello spopolamento.

Ben vengano allora gli itinerari cicloturistici disegnati lungo le piccole arterie a basso o nullo traffico veicolare del Paese, ciclovie di fatto più che di nome, in grado di offrire un prodotto turistico di utilizzo immediato, capaci di dare una risposta qui ed ora all'imperiosa domanda di cicloturismo di questi tempi.

Sono soluzioni che si stanno sperimentando con successo soprattutto al sud e che possono colmare, almeno in parte, lo storico divario con i territori più attrezzati del nord est. La Ciclovia dei Parchi della Calabria, la Via Silente, la Ciclovia delle Dolomiti Lucane, la Ciclovia dell'Ofanto, per citare solo alcune delle proposte nate in questi anni, rappresentano già ora prodotti turistici interessanti cui basterebbe veramente poco per generare significativi flussi turistici e produrre ricchezza.

Sarebbe sufficiente lavorare di software, più che di hardware, incrementarne i servizi, la segnaletica, qualificarne l'offerta delle strutture turistiche che insistono su di esse, far nascere qualche ciclofficina e distribuire colonnine di sosta e ricarica, creare in definitiva i presupposti per un territorio amico della bicicletta.

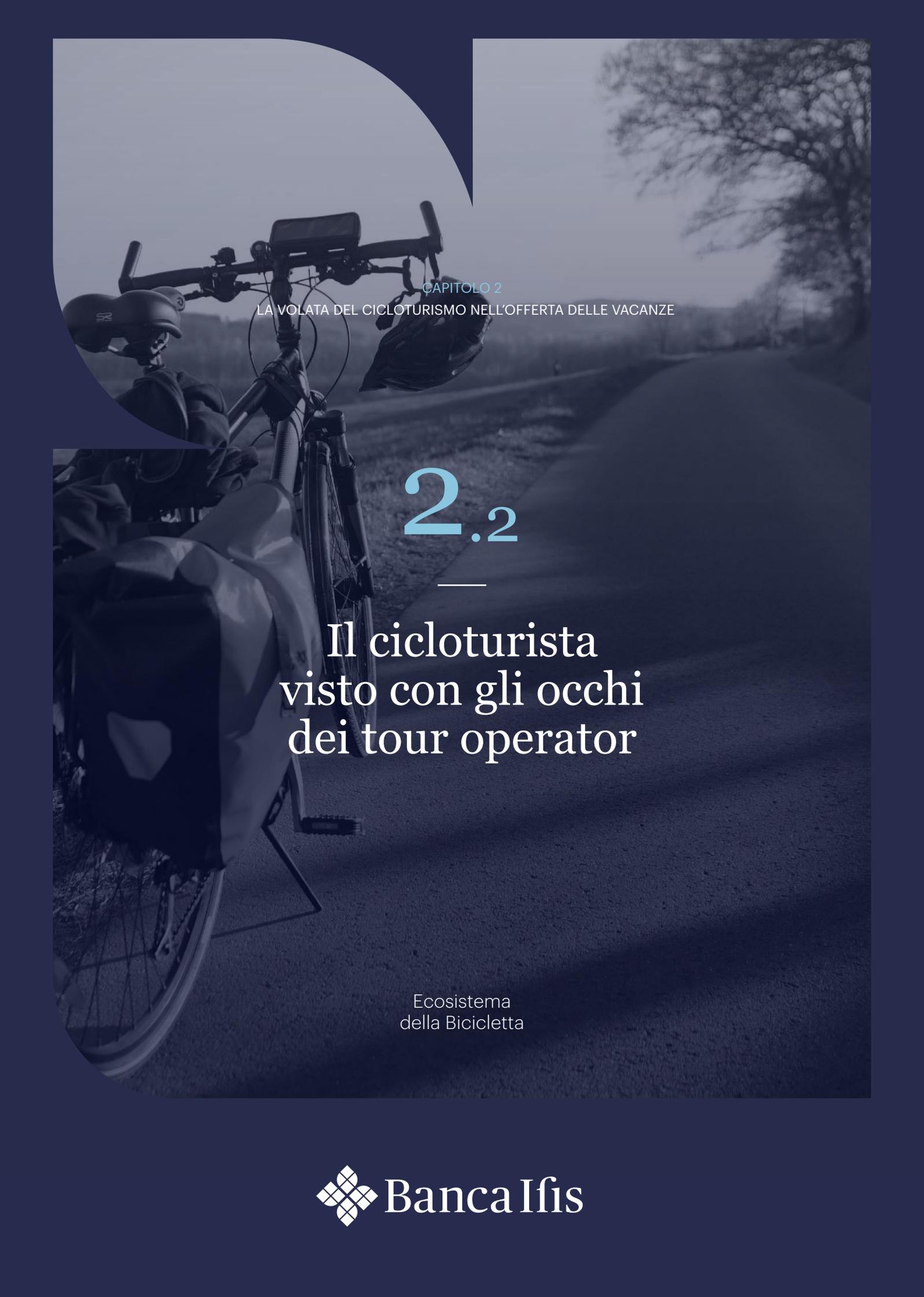


Nella realtà economica del nostro Paese le risorse messe a disposizione dal PNRR per le ciclovie sono state destinate pressoché interamente al completamento di parte delle infrastrutture previste dal Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche: dieci ciclovie che nel 2026, data di ultimazione delle opere previste dal PNRR, saranno percorribili quindi solo in parte. Si tratta di un sistema di ciclovie straordinario, da quella del Garda a quella dell'Acquedotto Pugliese, che una volta ultimato rappresenterà sicuramente uno dei principali fattori di attrazione turistica nazionale, ma che non fa i conti con le necessità e le urgenze del presente, con le opportunità che questo tempo ci concede.

Mai sprecare una crisi è un'altra formula che torna frequente nel dibattito di questo periodo: la situazione di crisi di questi anni ci deve indurre a sfruttare al meglio questa condizione. La bicicletta può aiutarci quindi a patto che il Paese sia in grado di immaginarne i luoghi della pedalata, disegnare le giuste distanze, incrociare le tracce con gli attrattori turistici dei territori, i piccoli musei locali, le attività artigianali di pregio, le buone cantine, i caseifici, i luoghi della tradizione e del buon vivere. Connettere i punti di un itinerario non significa altro che creare la rete, quel sistema territoriale cioè capace di rafforzare il tessuto economico e di connettere fra loro gli operatori. Unire i puntini significa, proprio come nei giochi enigmistici, trovare quella figura che prima non si era stati capaci di vedere e che, grazie all'itinerario, adesso restituisce forza e senso a quei luoghi. **La bicicletta può essere allora veramente il tratto di penna, libero, pulito e pacifista, che disegna nuovi orizzonti per turisti e abitanti del futuro.**

SEBASTIANO VENERI

RESPONSABILE TURISMO E INNOVAZIONE TERRITORIALE
Legambiente

A photograph of a bicycle with a pannier bag on a paved road. The bicycle is the central focus, with a large pannier bag attached to the rear rack. The road is paved and curves to the right. The background shows trees and a clear sky. The image is in black and white with a dark blue overlay.

CAPITOLO 2

LA VOLATA DEL CICLOTURISMO NELL'OFFERTA DELLE VACANZE

2.2

Il cicloturista visto con gli occhi dei tour operator

Ecosistema
della Bicicletta

2.2 | IL CICLOTURISTA VISTO CON GLI OCCHI DEI TOUR OPERATOR

Il cicloturista dedica alla bicicletta in media 3 giorni del suo pacchetto vacanze con una spesa giornaliera di 115€.

MEDIA SUI PACCHETTI CICLOTURISTICI NEL BIENNIO 2020-2021

115€

Spesa media giornaliera per un pacchetto cicloturistico

3,2

Giorni medi dedicati al cicloturismo nei pacchetti vacanza

Con un minimo di 1 e un massimo di 8 giorni

36%

Turisti stranieri

Portafoglio clienti tour operator

64%

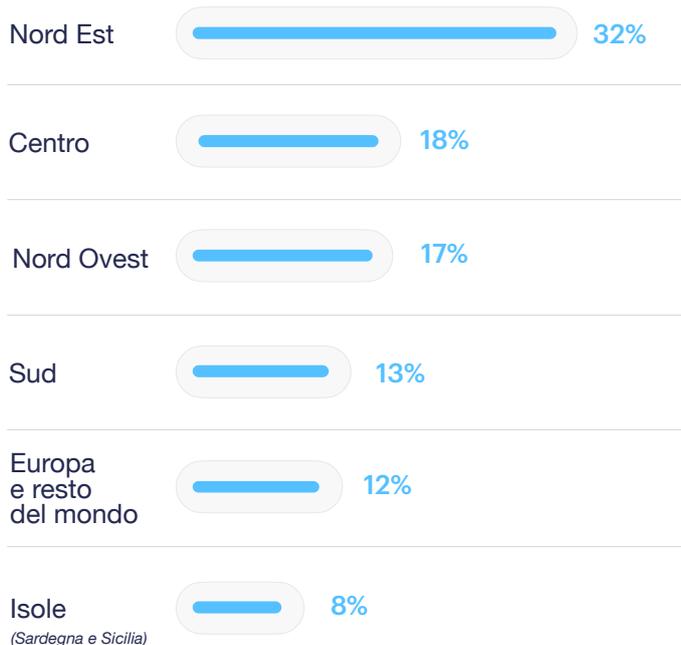
Turisti italiani

Portafoglio clienti tour operator

2.2 | IL CICLOTURISTA VISTO CON GLI OCCHI DEI TOUR OPERATOR

Il Nord Est è la meta preferita del cicloturista, grazie alla grande concentrazione di percorsi e servizi a supporto e ai collegamenti con il nord Europa.

LE METE PIÙ RICHIESTE DAI CICLOTURISTI NEL BIENNIO 2020-2021
% su totale pacchetti cicloturistici venduti





Il Nord Est raccoglie oltre il 30% delle richieste dei cicloturisti, grazie alla facilità d'accesso dal Nord Europa e all'ampia offerta di servizi (bike hotel, percorsi cicloturistici...), con il Trentino Alto Adige in posizione di leadership e l'Emilia Romagna con un'intensità di offerta di servizi aggiuntivi superiore alla media nazionale.

Nel complesso il Nord Italia rappresenta quasi la metà delle scelte di soggiorno (49%) dei turisti italiani e stranieri.



2.2 | IL CICLOTURISTA VISTO CON GLI OCCHI DEI TOUR OPERATOR

L'eBike sta diventando uno strumento di inclusività, consentendo a un numero sempre più ampio di visitatori di accedere a territori ed esperienze altrimenti preclusi.

PACCHETTI CICLOTURISTICI CHE COMPREDONO L'EBIKE NEL BIENNIO 2020-2021



46%

Quasi un turista su due sceglie l'eBike per le sue vacanze, a dimostrazione della forte inclusività di questa tipologia di mobilità.

DISTRIBUTORI CHE STIMANO L'EBIKE IL MODELLO PIÙ RICHIESTO NEL BIENNIO 2022-2023



85%

I distributori pensano che l'eBike sarà uno dei modelli di bicicletta più richiesti nei prossimi due anni.

2.2 | IL CICLOTURISTA VISTO CON GLI OCCHI DEI TOUR OPERATOR

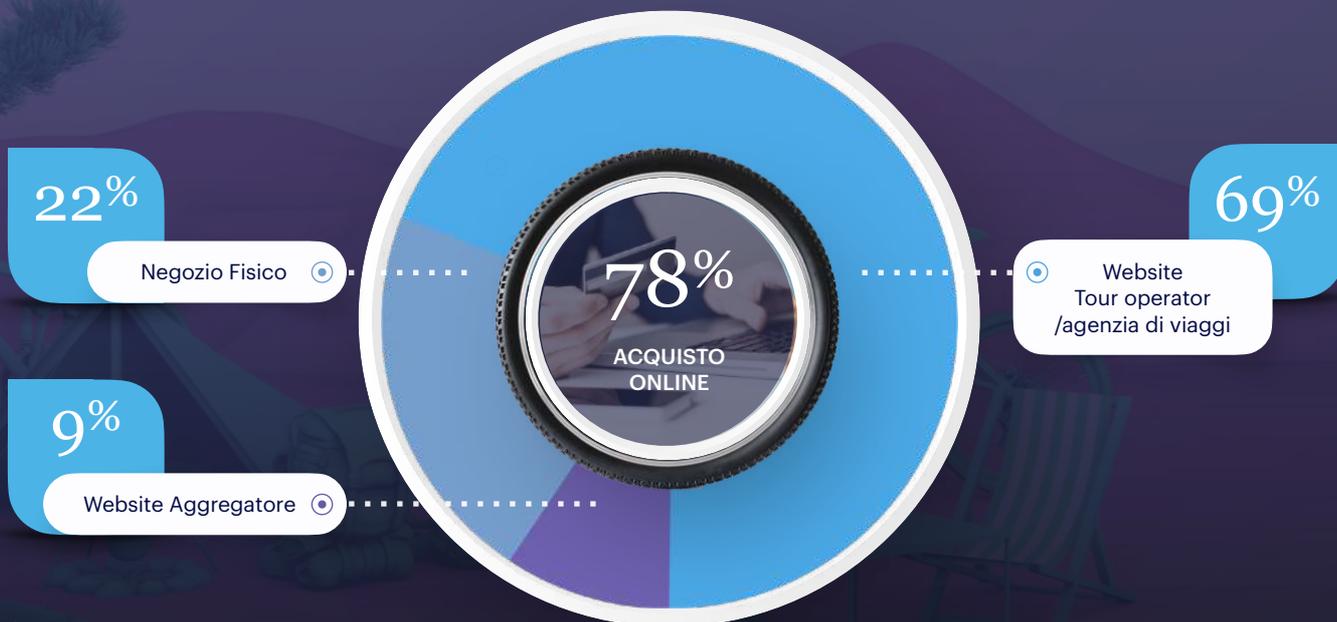
Il cicloturista consulta mediamente 2,5 canali di informazione per organizzare la sua vacanza. Il 78% dei pacchetti è acquistato sul web.

FONTI DI INFORMAZIONE USATE DAI CICLOTURISTI PER REPERIRE INFORMAZIONI SULL'OFFERTA CICLOTURISTICA
% imprese risposta multipla

Internet e passaparola sono i due canali più usati per informarsi sull'offerta di vacanze legate al cicloturismo.



CANALI DI VENDITA DEI PACCHETTI DI CICLOTURISMO VENDUTI NEL BIENNIO 2020-2021
% su totale pacchetti cicloturistici venduti



2.2 | IL CICLOTURISTA VISTO CON GLI OCCHI DEI TOUR OPERATOR

Sono 4 i servizi più richiesti dal cicloturista: noleggio della bicicletta, tour di gruppo, alloggio e copertura assicurativa. Nel prossimo biennio si prevede che la «guida» sarà il servizio nei pacchetti cicloturistici a maggiore crescita.

I SERVIZI RICHIESTI DAI CICLOTURISTI NEL BIENNIO 2020-2021 - % su totale pacchetti cicloturistici venduti



Un turista su due noleggia la bicicletta per la vacanza. Voglia di provare l'esperienza del cicloturismo, utilizzare nuovi modelli di bicicletta e nessun impegno nel trasporto, alcuni dei motivi che portano il noleggio della bicicletta ad essere il servizio più venduto. La risposta a questa esigenza costituisce una crescente opportunità di business.

TOUR OPERATOR E AGENZIE TURISTICHE CHE PREVEDONO UN AUMENTO DELLA RICHIESTA DI GUIDE CICLOTURISTICHE NEL BIENNIO 2022-2023

% imprese

67%

AUMENTO DELLA RICHIESTA DI GUIDE TURISTICHE

La guida cicloturistica sarà in assoluto il servizio più richiesto nel prossimo biennio. Quasi sette operatori del turismo su dieci prevedono che la richiesta crescerà!



FONTE: Elaborazioni Banca Ifis su ricerca Format Research per Banca Ifis su un campione rappresentativo di 82 Agenzie viaggi e Tour operator che si occupano di cicloturismo, anche non in forma esclusiva, intervistate a gennaio/febbraio 2022.

CAPITOLO 2

LA VOLATA DEL CICLOTURISMO NELL'OFFERTA DELLE VACANZE

2.3

Il cicloturismo: un business in crescita

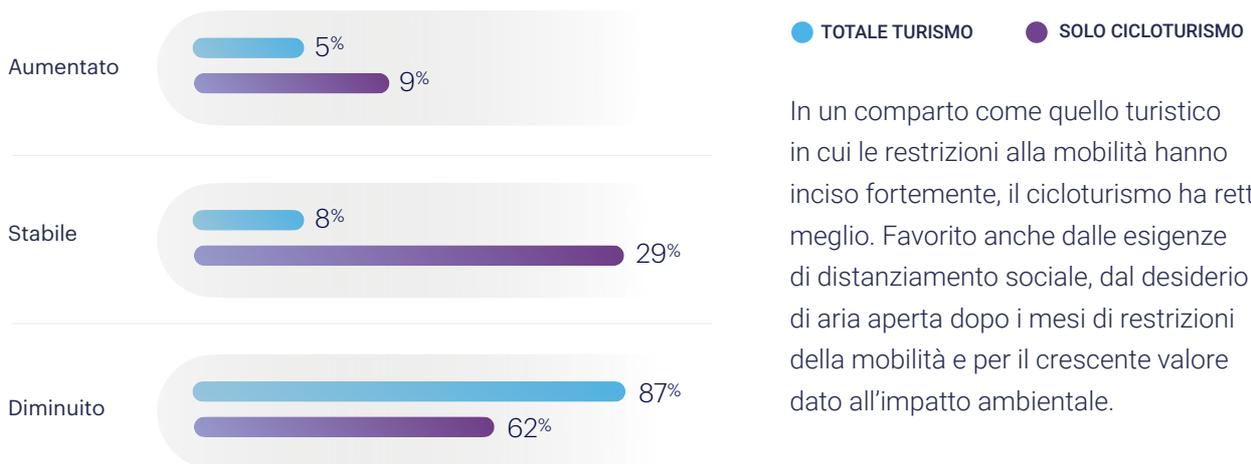
Ecosistema
della Bicioletta



2.3 | IL CICLOTURISMO UN BUSINESS IN CRESCITA

Il cicloturismo, come tutto il comparto turistico, ha sofferto durante il biennio pandemico, anche se ha saputo reggere meglio all'impatto delle restrizioni.

ANDAMENTO RICAVI BIENNIO 2020-2021 RISPETTO AL BIENNIO 2018-2019
% imprese



In un comparto come quello turistico in cui le restrizioni alla mobilità hanno inciso fortemente, il cicloturismo ha retto meglio. Favorito anche dalle esigenze di distanziamento sociale, dal desiderio di aria aperta dopo i mesi di restrizioni della mobilità e per il crescente valore dato all'impatto ambientale.



Per il biennio 2022-2023 la quasi totalità delle aziende turistiche prevede un aumento dei ricavi da cicloturismo.

Solo per il 4% delle agenzie di viaggio e tour operator intervistati prevede un calo.



FONTE: Elaborazioni Banca Ifis su ricerca Format Research per Banca Ifis su un campione rappresentativo di 82 Agenzie viaggi e Tour operator che si occupano di cicloturismo, anche non in forma esclusiva, intervistate a gennaio/febbraio 2022.

2.3 | IL CICLOTURISMO UN BUSINESS IN CRESCITA

Cicloturismo significa anche co-marketing: gli operatori turistici lo promuoveranno aumentando la collaborazione con le aziende del territorio.

COLLABORAZIONI CON IMPRESE DEL TERRITORIO PER LA REALIZZAZIONE DI EVENTI LEGATI ALLO SVILUPPO DEL CICLOTURISMO
% imprese

TENDENZIALE

2020-2021

55%

PROSPETTICA

2022-2023

77%

APPROFONDIMENTO DI ANTONIO NICOLETTI, DIRETTORE GENERALE, AGENZIA DI PROMOZIONE TERRITORIALE DELLA BASILICATA

Cicloturismo in Basilicata. Nuovi orizzonti da scoprire



APT BASILICATA



Come ebbe a dire in una recente occasione di visita il campione del mondo Alessandro Ballan, il territorio della Basilicata è quasi tutto *“naturalmente”* percorribile in bicicletta semplicemente *“perché ci sono pochissime macchine”*. Tra salite e discese, i percorsi possono stancare le gambe ma mai la mente, con la varietà di paesaggi e di esperienze che è possibile fare in una regione in cui la diversità rappresenta la particolare cifra distintiva.

Nel riprogrammare le strategie di promozione durante la pandemia, l'APT ha individuato nella risorsa paesaggistica e ambientale una delle principali caratteristiche da mettere a valore nella Basilicata *“turistica”*, che doveva ritrovare la sua strada nel contesto di incertezza in cui il mondo del viaggio era piombato, e nella bicicletta il principale mezzo di locomozione per garantire la scoperta di questo patrimonio straordinario.

Fino ad allora, il cicloturismo aveva rappresentato una goccia nella crescita del turismo lucano dell'ultimo decennio, trainato dall'offerta culturale e in particolare dal *“fenomeno”* Matera, che con l'esperienza di Capitale europea della cultura ha vissuto una consacrazione irreversibile nella geografia del turismo nazionale e internazionale. Far conoscere e rendere disponibili le bellezze di una terra in gran parte costituita da aree protette ci è sembrato da un lato doveroso nei confronti di chi fosse alla ricerca di spazi, aria, salute, dall'altro lato indispensabile per dare rinnovato vigore e identità a un'offerta organica che caratterizza tutto il territorio regionale. Quasi il 20% del territorio lucano, infatti, è incluso in un parco regionale o nazionale, e questa percentuale sale ulteriormente se si considerano le aree soggette ad altre forme di tutela, come ad esempio la rete Natura 2000.

Non deve stupire, quindi, se **nel 2021 la Basilicata ha ricevuto la menzione speciale di Legambiente nell'ambito dell'Oscar Italiano del Cicloturismo, per l'itinerario Matera-Pietrapertosa**. Un risultato non scontato, se confrontato con altri concorrenti dalla lunga storia legata a questa forma di turismo. Il riconoscimento premia la qualità di un percorso che unisce due aree dalle straordinarie caratteristiche storico-paesaggistiche e ambientali: da un lato il Parco delle Chiese Rupestri del Materano, sito Unesco e paesaggio culturale di disarmante bellezza; dall'altro il Parco di Gallipoli Cognato e delle Dolomiti Lucane, formazioni rocciose con insediamenti antichissimi, sviluppatisi in simbiosi e armonia con l'ambiente e il paesaggio, e recentemente inserite da FAO e UN-WTO tra le best practice globali per il turismo sostenibile in aree montuose.

In Basilicata, il cicloturismo è sia strumento di connessione che di scoperta. Con la mappatura di oltre 1700 km di strade extraurbane a bassissima percorrenza è stata realizzata l'App "Basilicata Free To Move", contenente tutte le informazioni utili per scoprire la regione in bicicletta. Ventuno itinerari attraverso oltre 80 territori comunali, con punti di interesse culturali e ambientali, bike hotel, officine e altre informazioni utili al cicloturista, sono descritti "a portata di dito" sui sistemi iOS e Android, in quattro lingue diverse.

In una regione dove il paesaggio, sempre diverso, è l'elemento connettivo di bellezze tutte da scoprire, la bicicletta è lo strumento ideale per mettersi in viaggio ed esplorare. Non solo perché la lentezza degli spostamenti lascia la possibilità di godersi i dettagli, ma anche perché pedalando si diventa parte attiva del paesaggio stesso. Chi ha la passione delle due ruote, in Basilicata scoprirà che solo in bici, muovendosi, si vive un'esperienza sensoriale piena e totale. Tutti i sensi sono protagonisti: il tatto con la freschezza dell'aria sulla pelle; la vista, che non si annoia mai per la diversità degli orizzonti; il gusto, con l'acqua cristallina delle fontane e delle sorgive che a volte sgorgano effervescenti (come nel Vulture); l'udito, con i suoni della natura; l'olfatto con i profumi dei boschi, dei campi di grano, di ciò che ci circonda e in cui siamo immersi.

ANTONIO NICOLETTI

DIRETTORE GENERALE

Agenzia di Promozione Territoriale della Basilicata



CAPITOLO 2
LA VOLATA DEL CICLOTURISMO NELL'OFFERTA DELLE VACANZE

2.4

Il sostegno al settore dal PNRR italiano

Ecosistema
della Bicioletta

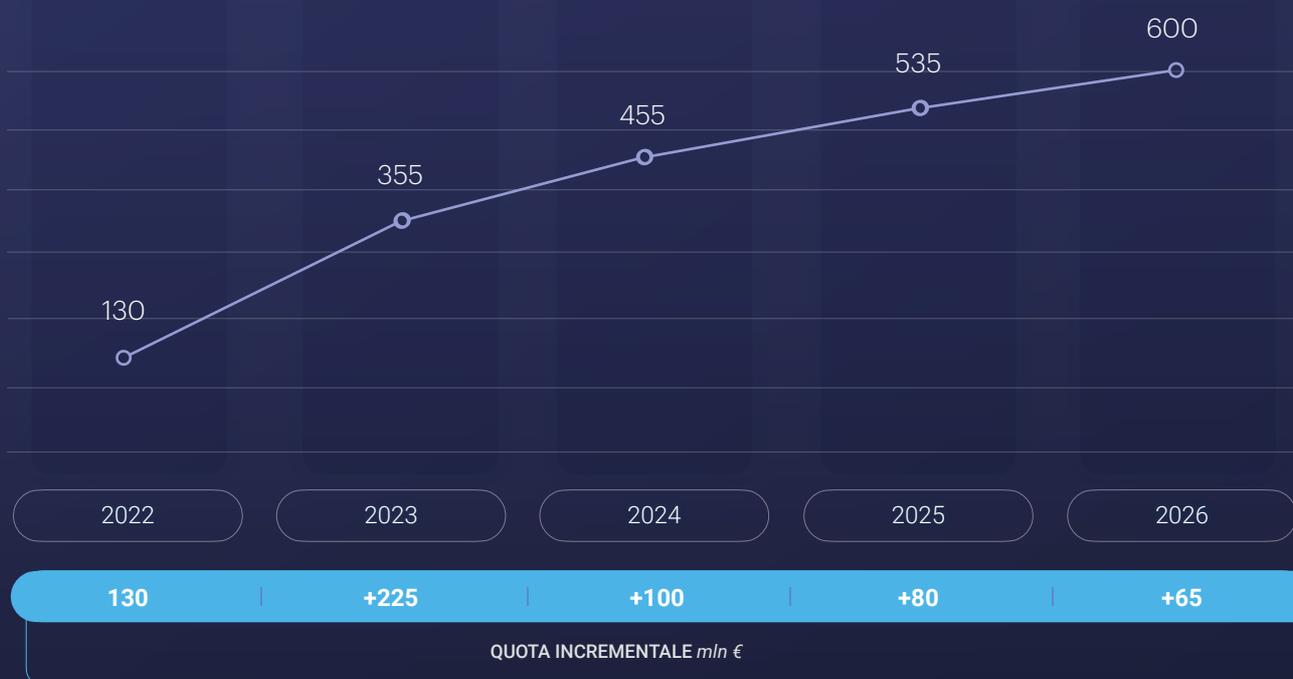
2.4 | IL SOSTEGNO AL SETTORE DAL PNRR ITALIANO

Sono 600 milioni di euro i fondi del PNRR destinati alle piste ciclabili nei prossimi 5 anni, quasi il 60% nel biennio 2022-2023.

FONDI PNRR DESTINATI ALLE PISTE CICLABILI

Cumulato mln €

FONDI mln €



ENTRO DICEMBRE 2023

Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di 200km di piste ciclabili in aree urbane e metropolitane.

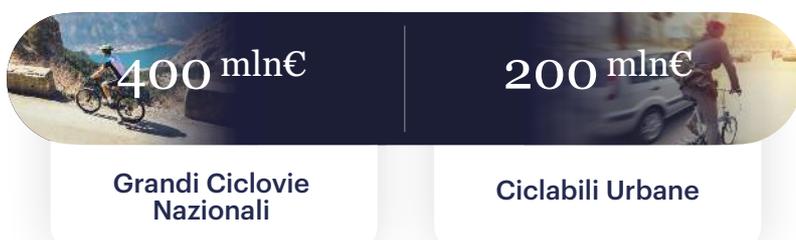
ENTRO GIUGNO 2026

Costruzione di almeno 365 km di piste ciclabili supplementari nelle aree urbane e 1.235 km nelle altre aree di Italia.

Quasi il 70% dei fondi PNRR allocati per i percorsi ciclabili contribuiranno alla realizzazione delle grandi ciclovie nazionali.

RIPARTIZIONE FONDI PNRR DESTINATI AI PERCORSI CICLABILI

mln €



I fondi destinati alle ciclovie turistiche rappresentano ~70% di quanto allocato per i percorsi ciclabili.

FONTE: elaborazioni Banca Ifis su dati <https://italiadomani.gov.it/Interventi/investimenti/rafforzamento-mobilita-ciclistica.html>; <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/pnrr-assegnate-regioni-ed-enti-territoriali-risorse-per-oltre-32mld-per>; https://www.dt.mef.gov.it/export/sites/sitodt/modules/documenti_it/analisi_programmazione/documenti_programmatici/def_2021/DEF_2021_Allegato_MIMS.pdf

2.4 | IL SOSTEGNO AL SETTORE DAL PNRR ITALIANO

Nonostante le risorse pubbliche stanziare dal PNRR e dal DM n.517/2018, il fabbisogno residuo per completare le grandi ciclovie nazionali è stimato a ~1.8 mld € (82% del totale).

MAPPA GRANDI CICLOVIE NAZIONALI



FONTE: elaborazioni Banca Ifis su dati <https://italiadomani.gov.it/it/Interventi/investimenti/rafforzamento-mobilita-ciclistica.html>; <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/pnrr-assegnate-regioni-ed-enti-territoriali-risorse-per-oltre-32mld-per>; https://www.dt.mef.gov.it/export/sites/sitodt/modules/documenti_it/analisi_programmazione/documenti_programmatici/def_2021/DEF_2021_Allegato_MIMS.pdf.

FABBISOGNO RESIDUO E FONDI RIPARTITI SULLE GRANDI CICLOVIE NAZIONALI

mln €

● RISORSE PNRR* ● RISORSE ASSEGNATE CON DM N.517/2018



*costo considerato escluso di eventuali forme di cofinanziamento;

**l'importo differisce dal finanziamento complessivo di 400 mln € perché non comprendente la rendicontazione del completo finanziamento delle ciclovie del Sole e GRAB, già disponibili, in quota parte o completa, da legislazione vigente.



ECOSISTEMA DELLA BICICLETTA

 Banca Ifis

3.

Il settore della bicicletta ha nostalgia di casa?

*Il fenomeno del reshoring delle produzioni
del settore della bicicletta in Europa.*

3.1 L'INDUSTRIA DELLA BICICLETTA EUROPEA E L'IMPATTO DEL RESHORING

3.2 IL RESHORING NEL CONTESTO ITALIANO

3.3 L'INTERESSE DEI FONDI DI INVESTIMENTO VERSO IL SETTORE DELLA BICICLETTA

CAPITOLO 3
IL SETTORE DELLA BICICLETTA HA NOSTALGIA DI CASA?

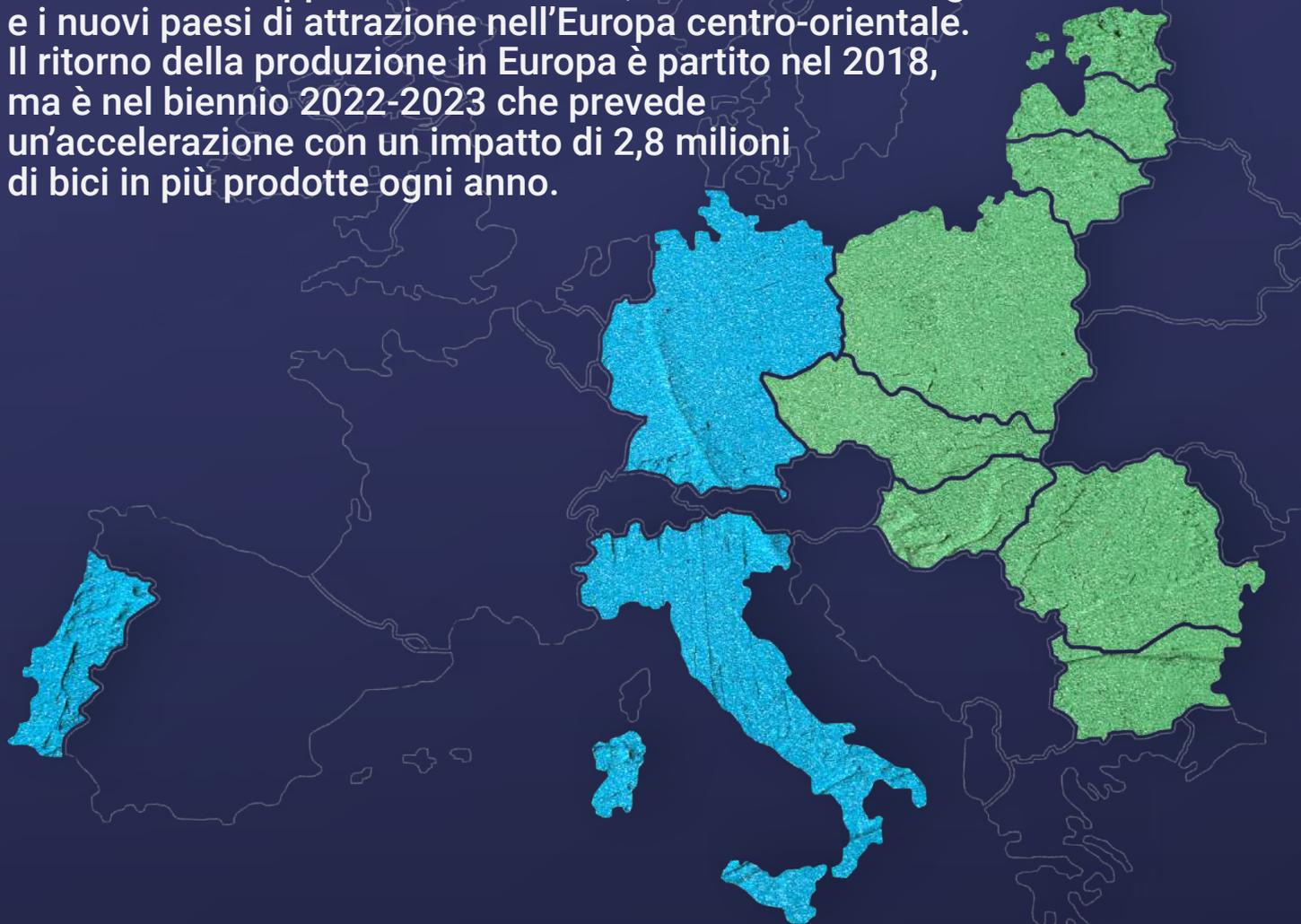
3.1

L'industria della bicicletta europea e l'impatto del reshoring

Ecosistema
della Bicicletta

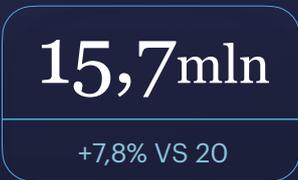
3.1 | L'INDUSTRIA DELLA BICICLETTA EUROPEA E L'IMPATTO DEL RESHORING

La produzione europea delle due ruote vede due grandi aree: i Paesi leader rappresentati da Italia, Germania e Portogallo e i nuovi paesi di attrazione nell'Europa centro-orientale. Il ritorno della produzione in Europa è partito nel 2018, ma è nel biennio 2022-2023 che prevede un'accelerazione con un impatto di 2,8 milioni di bici in più prodotte ogni anno.



LA DIMENSIONE DELL'INDUSTRIA DELLA BICICLETTA IN EUROPA *

PRODUZIONE BICICLETTE**
#pezzi



PRODUZIONE COMPONENTI



STIMA RESHORING

+2.780mila
BICICLETTE

Pari a un aumento del 18% della produzione annua europea

TOTALE ANNI 2018-2021

+146.000

IN PIPELINE 2022-2023

+2.634.000

FONTE: elaborazioni Banca Ifis su analisi desk: Supplychainitaly; Cyclistmagazine; Bike for Trade; Bike Europe; Bike Italia; ItaliaOggi; Sito ufficiale Portugal Bike Value; Bike EU ; Vittoria; Corratec; dmove; seenews; EUROSTAT; ANCMA; ZIV.
*Europa UE + UK.



I Paesi leader: Italia, Germania e Portogallo



01

Sono i Paesi leader della produzione in Europa, detengono rispettivamente il 21%, 15% e 12% del mercato della produzione di biciclette, guidata da tecnologia e mobilità urbana.



03

Il Portogallo punta sul fare rete e attrarre nuove imprese con il progetto **Portugal Bike Value**.



02

In Italia si assiste al rientro dei grandi marchi e si segue la strada dell'innovazione (es. **Bicycle Tyre Innovation Centre** di Vittoria).



04

La Germania scommette sulle eBike, ponendosi tra i Paesi con la maggiore quota di mercato.



I nuovi paesi di attrazione: Europa centro-orientale



01

I Paesi dell'Europa Centro Orientale stanno diventando un **polo di attrazione** per le produzioni di biciclette e componentistica grazie alla posizione strategica che consentirebbe di ridurre i tempi di consegna delle forniture. Una sinergia nei fatti tra Paesi leader e nuovi Paesi di attrazione.



02

La **Polonia**, terzo Paese in Europa per la produzione di telai, contribuirà a ridurre i tempi di attesa da **180 a 30 giorni**.

APPROFONDIMENTO DI MANUEL MARSILIO, DIRETTORE GENERALE, CONEBI

La bici in Europa: ecosistema in evoluzione e sempre più protagonista dell'agenda europea



Dall'inizio della pandemia sono stati annunciati più di 2.500 km di infrastrutture ciclabili in Europa e oltre 1 miliardo e mezzo di euro è stato speso per la promozione della bici nei diversi paesi membri. Nuove piste ciclabili, ma anche incentivi all'acquisto di biciclette ed eBike, nonché limiti di velocità più bassi nei centri urbani, si sono rivelati un mix coerente di fattori scatenanti che la politica ha utilizzato per fornire agli abitanti delle città una soluzione fattibile ed alternativa all'utilizzo dell'auto. Dal punto di vista del mercato, i dati a disposizione dicono che le vendite del 2020 hanno rappresentato un record storico, con numeri che vanno oltre i 22 milioni di unità in Europa ed un fatturato di oltre 18 miliardi di euro. Per quanto riguarda il 2021, la previsione è quella di superare i 19 miliardi di euro di fatturato legato alla vendita di bici ed eBike.

La pandemia ha senza dubbio accelerato un cambio di mentalità via via più generalizzato ma, d'altra parte, politica e società devono fare i conti con i preoccupanti tassi di inquinamento atmosferico. A livello europeo, il trasporto stradale è responsabile del 70% di tutte le emissioni dei trasporti e la transizione verso una maggiore sostenibilità significa un reale supporto al cambiamento: ecco perché lo scorso dicembre la Commissione Europea ha adottato la nuova strategia quadro per la mobilità urbana in Europa che richiede a livello nazionale – quindi regionale e locale - di puntare con decisione sulla mobilità attiva, fondata su soluzioni a basse/zero emissioni, la quale, per la prima volta, mira alla prioritizzazione della ciclabilità (e delle zone pedonali) nel processo di ottenimento dei fondi europei per lo sviluppo di infrastrutture urbane.

Dal *commuting* urbano casa-ufficio al cicloturismo, passando per il successo delle cargo bike, l'andare in bici si dimostra maggiormente diversificato e si coniuga, in misura sempre più evidente, nella variante a pedalata assistita, la quale rappresenta un vero e proprio successo in Europa. Nel 2020 si sono vendute 4 milioni e mezzo di eBike, di cui l'80% assemblate nel nostro continente: quest'ultimo dato è indicativo di una tendenza – parzialmente iniziata ancor prima della pandemia - ad un più marcato *footprint* industriale europeo.

La pandemia ha dato indubbiamente un forte stimolo all'utilizzo della bici, ma ha anche peggiorato la situazione relativa alla catena di approvvigionamento globale dei componenti necessari all'assemblaggio: le iniziali chiusure degli stabilimenti e dei porti in Asia, l'aumento pantagruelico del prezzo dei container, si sommano oggi ai nuovi lockdown di diverse megalopoli cinesi ed ad una crisi del costo delle materie prime legato al conflitto in Ucraina, con tempi di consegna e ricadute che impattano la capacità Europea di soddisfare una domanda in crescita.

Assistiamo pertanto ad un volume di investimenti in Europa sempre più consistente (oltre il miliardo e mezzo di euro nel 2020), che parte dalle criticità della catena di approvvigionamento globale di componenti - con il fine di ridurre la dipendenza dalle interruzioni ed i ritardi provenienti dall'Asia ed aumentare la flessibilità operativa - e arriva a ragionamenti ed obiettivi di maggior focus sul concetto di sostenibilità: quella economica si inquadra in un contesto di più ampio raggio.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, ad esempio, oltre 2 milioni di tonnellate di inquinamento da CO₂ e anidride solforica vengono risparmiate grazie alla produzione locale di bici, eBike e componenti in Europa ogni anno. Ogni lavoro ricollocato nell'industria europea della bici porta ad un risparmio che va dai 30 ai 50 milioni di tonnellate di tali emissioni nocive. Dal punto di vista della sostenibilità sociale, per ogni 1.000 bici riconsegnate all'assemblaggio ogni anno in Europa, vengono creati da 3 a 5 posti di lavoro, mentre per ogni 1.000 eBike l'intervallo è compreso tra 6 e 9 posti di lavoro.



L'economia della bici è, così, uno degli esempi più interessanti di positiva contribuzione al rafforzamento del tessuto economico, ambientale e sociale europeo, senza contare che a livello di salute pubblica i benefici ammontano ad oltre 191 miliardi di euro all'anno derivanti da vite più lunghe e più sane, miglioramento della salute mentale e riduzione dei decessi.

In conclusione, il futuro è delle due ruote, in tutte le sue forme: **l'Europa non è solo il mercato più grande a livello mondiale in termini di valore, ma rappresenta anche l'opportunità tangibile di una nuova era per l'industria globale della bici. La previsione è di arrivare a 6 miliardi di euro di componenti prodotti in Europa nel 2025 e 30 milioni di bici ed eBike vendute nel 2030: c'è ancora molto da fare, ma il percorso è chiaro e la sfida emozionante.**

MANUEL MARSILIO

DIRETTORE GENERALE
 CONEBI - Confederazione dell'Industria Europea della Bicicletta

3.1 | L'INDUSTRIA DELLA BICICLETTA EUROPEA E L'IMPATTO DEL RESHORING

Sono 6 le determinanti del rientro delle produzioni in Europa.



CRISI DELLE CATENE DI FORNITURA MONDIALI

6
mesi

di attesa per la componentistica della bicicletta nel 2022.



AUMENTO DELLA RICHIESTA MONDIALE DI BICICLETTE

+20%

domanda mondiale di biciclette nel 2020, anche per la spinta dell'evoluzione della mobilità urbana.



DAZI ANTIDUMPING SULLE EBIKE DI FABBRICAZIONE ASIATICA

2mln
t/anno

di CO₂ e anidride solforica risparmiate con la produzione di bici, eBike e componenti in Europa.



AUMENTO DEI COSTI DI PRODUZIONE IN ASIA

+170%

incremento salari in Cina nel settore manifatturiero dal 2010 al 2020.



QUALITÀ, INNOVAZIONE E TECNOLOGIA IN EUROPA

+25%

delle imprese prevedono di aumentare gli investimenti nel prossimo biennio.



IMPATTO ECONOMICO E AMBIENTALE DEI TRASPORTI

+188%

A marzo 2022 rispetto al 2020 il costo per l'invio di un container da 40 piedi dalla Cina verso l'Italia.

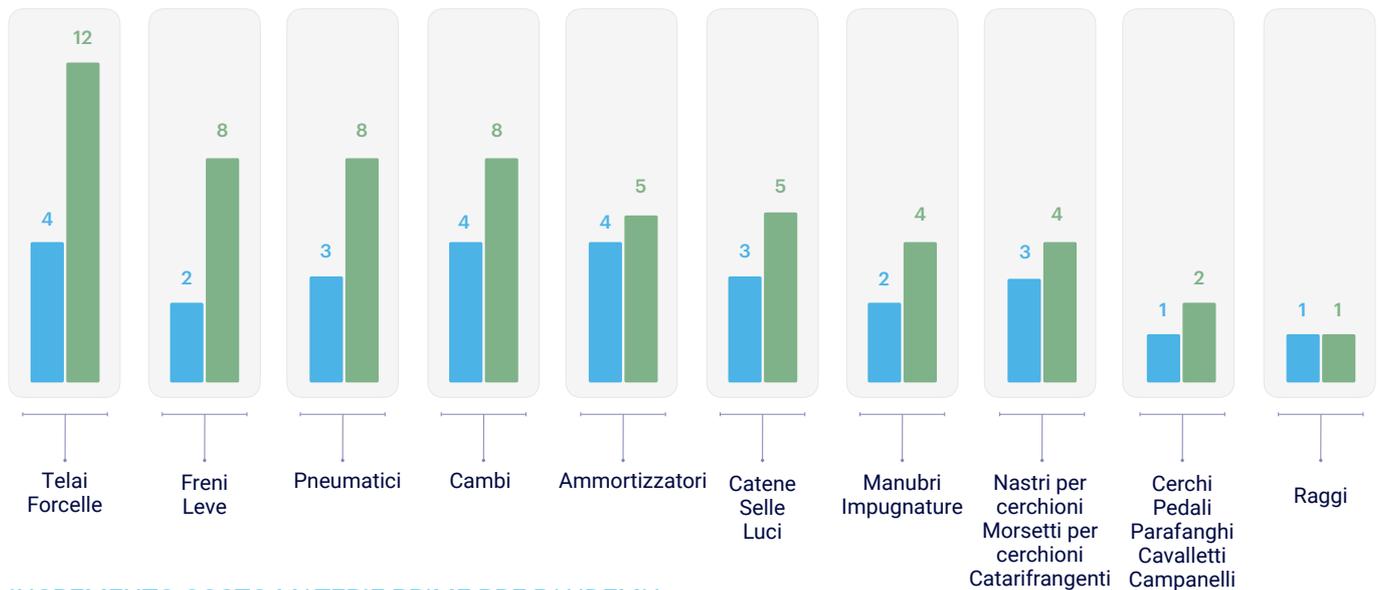
3.1 | L'INDUSTRIA DELLA BICICLETTA EUROPEA E L'IMPATTO DEL RESHORING

L'aumento dei tempi d'attesa per le componenti della bicicletta conferma la necessità di riprogettare le catene di fornitura. Il forte aumento del costo delle materie prime potrebbe incidere sui margini o sul prezzo finale con un conseguente rallentamento della domanda.

STIMA TEMPI DI ATTESA IN EUROPA PER LA COMPONENTISTICA

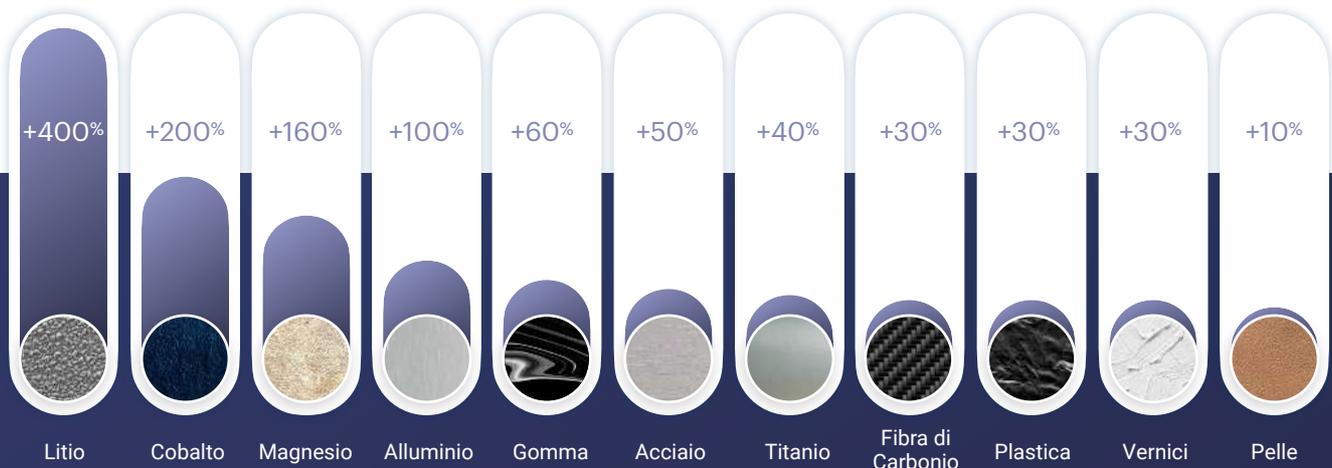
media mesi

● PRE COVID-19 ● 2022



INCREMENTO COSTO MATERIE PRIME PRE PANDEMIA

variazione % nel 2022 rispetto al periodo pre COVID-19



- Le difficoltà di reperimento e i rallentamenti nei trasporti hanno inciso sul prezzo delle materie prime. Alcune componenti, come il Litio (+400%) o il Cobalto (+200%) hanno avuto una crescita di prezzo esponenziale.
- Il costo del prodotto finale potrebbe incidere sulle marginalità dei produttori o sul prezzo finale con possibili ripercussioni sulla domanda da parte dei consumatori.
- Il costo dei container in solo 12 mesi è raddoppiato. Le cause principali sono attribuibili alla ripresa delle produzioni asiatiche dopo la pandemia ha creato un picco della domanda con il contemporaneo aumento del costo del ferro. Nel 2022 il prolungato confinamento imposto dalle autorità cinesi agli abitanti di Shanghai per l'aumento dei casi di COVID-19 sta rallentando le attività a terra dell'intera filiera logistica.

CAPITOLO 3
IL SETTORE DELLA BICICLETTA HA NOSTALGIA DI CASA?

3.2

Il reshoring nel contesto italiano

Ecosistema
della Bicicletta

3.2 | IL RESHORING NEL CONTESTO ITALIANO

Rientrano in Italia le produzioni di eccellenza e si investe nei centri di innovazione, già adesso primo produttore in UE con 3,25 milioni di biciclette/anno, circa il 21% della produzione in Europa*.



**FOCUS
ITALIA**

21%

Quota produzione europea*

**+264mila
/320mila**

stima reshoring
biciclette per anno
in Italia



Bianchi

Storico produttore di bici di Treviglio, ha annunciato un piano di rigenerazione urbana per la realizzazione di un nuovo impianto produttivo da 10.000 metri quadrati con un investimento di 30 milioni di euro al fine di quadruplicare la produzione (da 250-300 bici al giorno a 1.000-1.500 pezzi). Il nuovo stabilimento porterà ad un incremento dell'occupazione dagli attuali 180 dipendenti a 250. L'impianto sarà operativo dal 2022, è previsto un altro investimento da 10 milioni di euro per riportare in Italia anche la produzione dei telai.



Vittoria

Azienda leader nella produzione dei pneumatici per biciclette, sta costruendo vicino a Bergamo il suo Bicycle Tyre Innovation Centre. Il centro, che aprirà nel 2022, sarà disponibile per i partner di Vittoria – costruttori di biciclette, squadre professionistiche e atleti. La sede del gruppo si espanderà dagli attuali 10.000 a 40.000 metri quadrati.



3T

Già nel 2018 l'azienda aveva deciso di portare dall'Asia in Italia la produzione dei suoi telai in carbonio. Lo stabilimento ha avviato la produzione nel 2021.

FONTE: elaborazioni Banca Ifis su analisi desk: Supplychainitaly; Cyclistmagazine; Bike for Trade; Bike Europe; Bike Italia; ItaliaOggi; Sito ufficiale Portugal Bike Value; Bike EU ; Vittoria; Corratec; dmove; seenews; EUROSTAT; ANCMA; ZIV.
*Europa UE + UK.

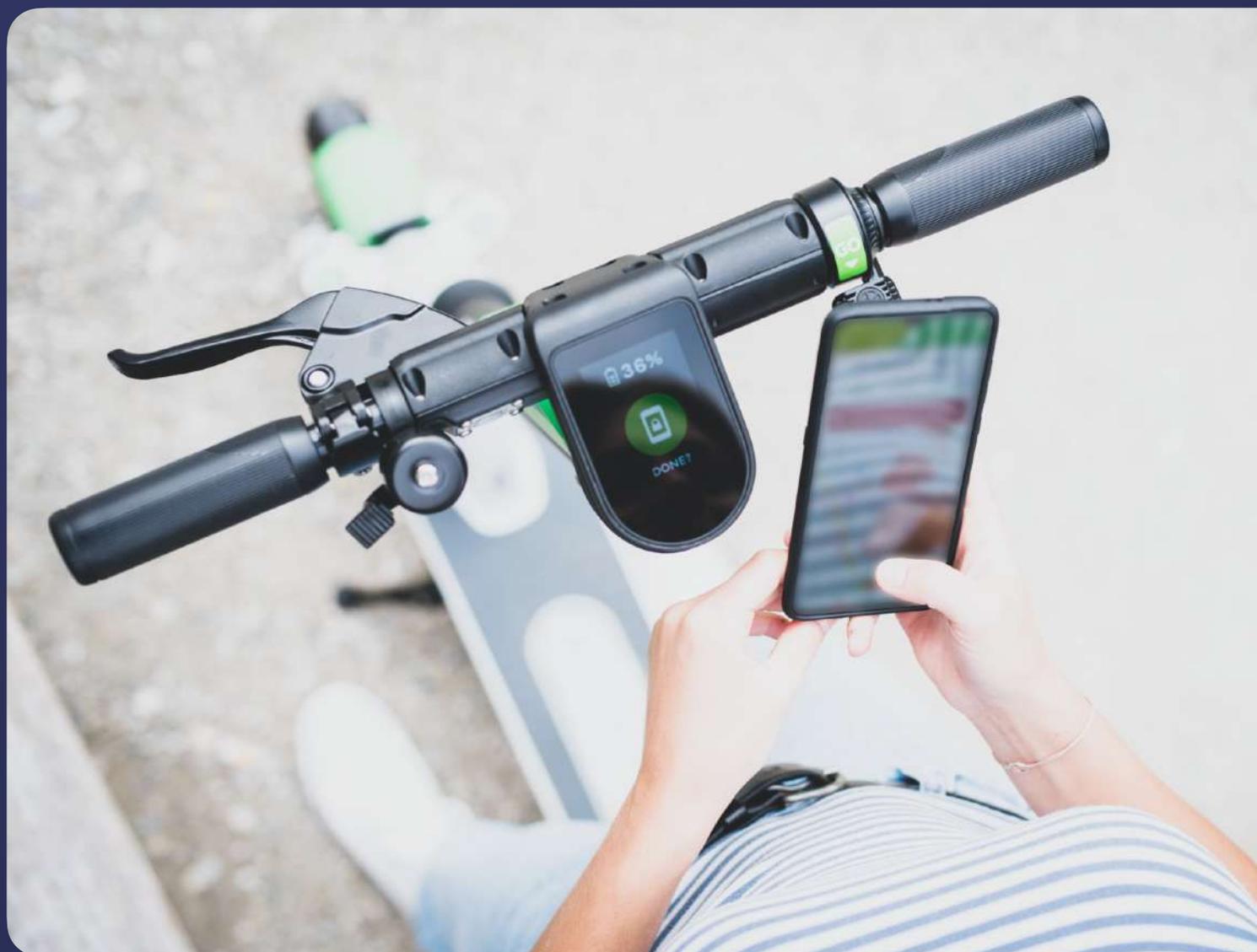
3.2 | IL RESHORING NEL CONTESTO ITALIANO

Dietro la bicicletta c'è la grande opportunità legata alla rivoluzione dei sistemi di mobilità.

La bicicletta è un pilastro nell'ecosistema della Smart Mobility, una forma di mobilità fluida, connessa e sostenibile, in cui mezzi di mobilità e oggetti sono in grado di dialogare tra loro.

Mai come oggi le tematiche sulla mobilità hanno un impatto così forte sulle nostre vite. L'Italia come primo produttore in Europa di biciclette può avere un ruolo da protagonista, facendo leva sulle sue competenze forti di anni di tradizione e sulle nuove tecnologie 4.0 legate all'interconnessione e alla sensoristica.

Muoversi dovrà soddisfare le esigenze dei consumatori attraverso sistemi legati alla sicurezza, all'esperienza d'uso, alla possibilità di accedere a servizi accessori e alla fluidità del servizio, dove la bicicletta sta già assumendo una posizione di privilegio.



3.2 | IL RESHORING NEL CONTESTO ITALIANO

Gli investimenti nelle catene di fornitura portano il 19% dei produttori a prevedere una riduzione dell'import nell'orizzonte 2024-2026. Già nel 2021 l'Italia registra un aumento dell'11% dei produttori attivi.

GLI INVESTIMENTI NELLE FILIERE DI FORNITURA NEL 2022-2023 RISPETTO AL BIENNIO 2020-2021
% imprese



LE PROSPETTIVE DELL'IMPORT PER IL 2024-2026
%imprese



- AUMENTERÀ
- LASCERÀ STABILE
- DIMINUIRÀ



- Negli ultimi anni il settore bici in Europa assiste a un'inversione di tendenza, che si realizza attraverso un reshoring produttivo. In particolare, per soddisfare la domanda di fornitura delle grandi catene di distribuzione ed evitare strozzature nella filiera.

- Il forte shock delle catene di fornitura del 2020 potrebbe aver accelerato questa dinamica per garantire una maggiore stabilità negli approvvigionamenti, come dimostrano le previsioni al 2025 di CONEBI (aumento della produzione di componentistica in Europa da 3 miliardi di euro a 6 miliardi di euro).

- Il reshoring e lo spostamento delle filiere di fornitura, però, richiedono lunghi tempi di implementazione, anche se già oggi il 21% delle imprese annuncia l'aumento degli investimenti nelle catene di fornitura.

STIMA CRESCITA NUMERO DI IMPRESE PRODUTTRICI DEL SETTORE DELLA BICICLETTA

+11%

Produttori di biciclette e componentistica in Italia: da 611 del 2020 a 676 del 2021.

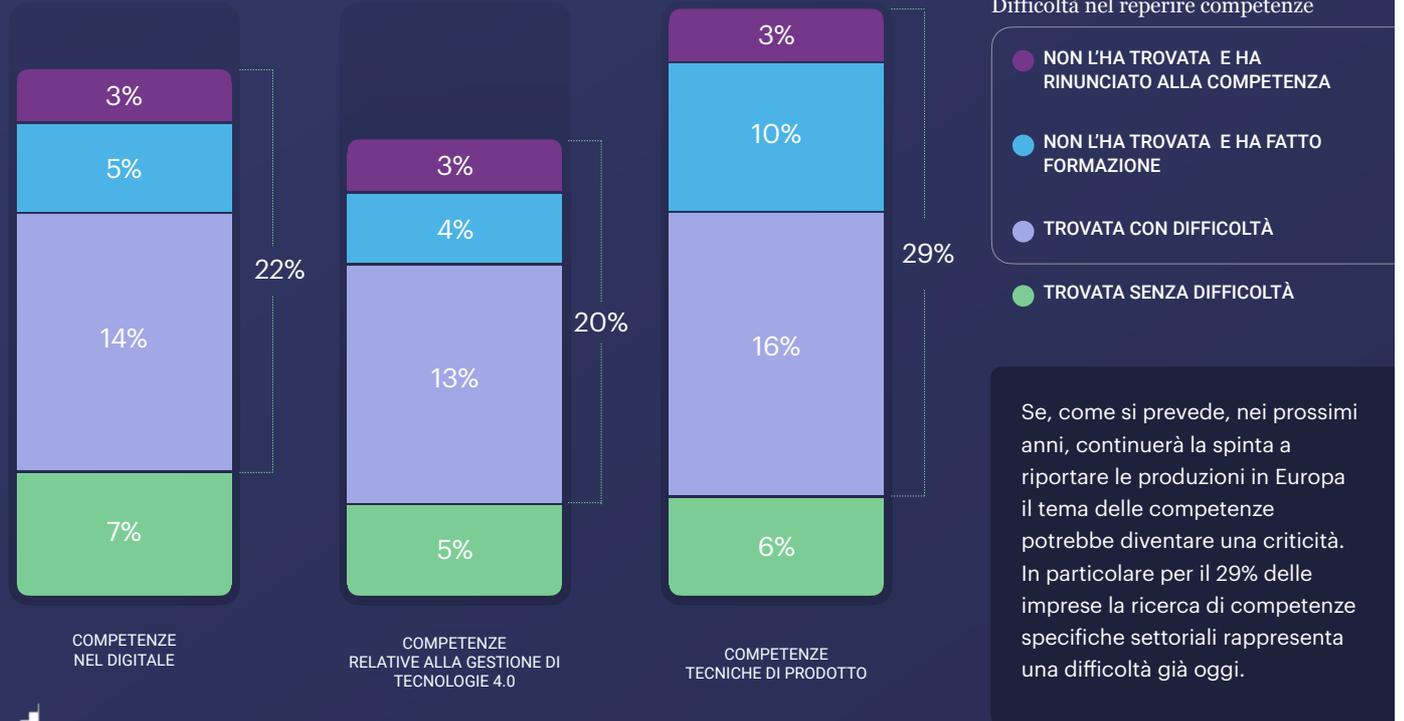
L'aumento delle imprese che operano nel settore della produzione della bicicletta indica la volontà degli operatori del settore di tornare a produrre in Italia.

FONTE: Elaborazioni Banca Ifis su ricerca Format Research per Banca Ifis su un campione rappresentativo di 138 Produttori di biciclette o componentistica intervistati a gennaio/febbraio 2022.

3.2 | IL RESHORING NEL CONTESTO ITALIANO

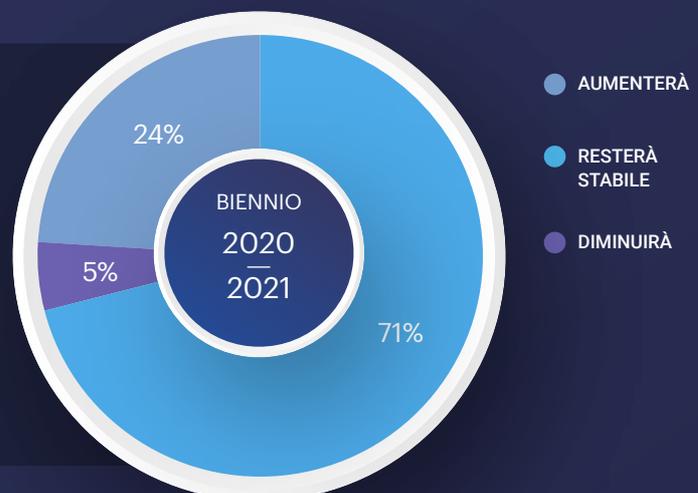
La reperibilità delle competenze potrebbe rappresentare una criticità nel ritorno delle produzioni in Italia, ma i produttori ne sono consapevoli, e investono in maniera crescente nella formazione del personale.

LA RICERCA DELLE COMPETENZE NEL SETTORE DELLA BICICLETTA NEL BIENNIO 2020-2021
% imprese



PREVISIONE INVESTIMENTI NELLA FORMAZIONE DEL PERSONALE NEL BIENNIO 2022-2023 RISPETTO AL BIENNIO 2020-2021
% imprese

- Nel prossimo biennio il 24% dei produttori prevede di aumentare gli investimenti nella formazione del personale, mentre il 71% li manterrà stabili.
- Per supportare il trend del reshoring è necessario attuare azioni di sistema come quella impostata dal Portogallo con il progetto *Portugal bike value* che mira a far incontrare imprese produttrici e centri di ricerca per supportare la crescita del comparto della bicicletta.



APPROFONDIMENTO DI PIERO NIGRELLI, DIRETTORE SETTORE CICLO, CONFINDUSTRIA ANCMA

La bicicletta in Italia: dai dazi antidumping a uno sviluppo di sistema



Quando pensiamo all'industria della bicicletta in Europa, nata il 17 giugno del 1817 a Manheim in Germania con il deposito di brevetto del primo velocipede di Karl Drais, basta fare un passo indietro nella storia di circa 30 anni. All'epoca, ad esempio, esportavamo selle per bici in Cina, uno dei principali paesi produttori, ancora oggi, di biciclette e componenti e tutte le biciclette vendute in Europa erano prodotte nel continente così come i loro componenti.

L'Italia si distingueva per un forte posizionamento come produttore di bici e componenti.

Dai primi anni '90 la Cina inizia a sviluppare la propria economia e si attrezza a diventare officina del mondo, offrendo volumi enormi di biciclette in regime di dumping (sottocosto) sia sui mercati occidentali che su quelli australiani e giapponesi. I prezzi sembrano subito diversi dalle dinamiche competitive dei mercati del tempo e i casi più emblematici appaiono negli USA e in Europa.

Senza uso dei TDI, Trade Defence Instruments (Sistemi di Difesa Commerciale), l'industria statunitense, dopo 5 anni chiude i battenti. Dai 12 milioni nel 1991 la produzione si esaurisce nel 1996 con 350.000 biciclette prodotte.

In Europa, invece, grazie ai dazi antidumping che insieme ai dazi antisubsidy sono degli equilibratori della concorrenza, abbiamo mantenuto viva un'industria che assembla biciclette con componenti che arrivano da tutto il mondo.

E' un meccanismo che ha funzionato fino a un paio di anni fa perché, successivamente, il Covid-19 sconvolge questo equilibrio e nel disequilibrio generale di prezzi dei trasporti, disponibilità di container e rotte dal far East, rialzo di costi delle materie prime e dell'energia, si riaffaccia l'ipotesi di un ripensamento delle politiche industriali così usuali un po' di tempo addietro. Una nuova politica industriale pensata anche per prevenire un calo della domanda, che al momento tiene, a causa di listini con prezzi in aumento.

Telai, forcelle, motori e batterie sono i componenti su cui l'interesse dei produttori di bici si sta maggiormente concentrando. In alcuni paesi iniziamo a vedere le prime produzioni di telai: in Italia e in Portogallo sono sorti due nuovi impianti di telai, sia pure differenziati tra acciaio e alluminio. Possedere una produzione di telai e forcelle in alluminio consente ai produttori di biciclette di avere una struttura sulla quale costruire il prodotto finito, facendo un'analogia con il mondo auto potremmo paragonare il telaio alla "piattaforma" sulla quale realizzare poi diversi modelli di auto.

L'attuale tecnologia richiesta per il telaio di una bici elettrica, ad esempio, offre interessanti sinergie con fornitori del mondo auto. I motori elettrici sono prodotti già in paesi come Italia, Germania, Francia, Ungheria e Romania. Stesso discorso possiamo fare per le batterie. Su quest'ultimo prodotto industriale c'è attenzione crescente perché la batteria può essere utilizzata anche per altre categorie di veicoli e la produzione di celle può diventare strategica.

È necessario orientarsi ad un largo impiego della robotica, dell'automazione industriale dei processi produttivi, del riciclo di materiali, ma anche realizzare tutto questo all'interno di ZEB, Zero Emission Building, che già alcune aziende sono in procinto di costruire o hanno già realizzato, perché diventano fattori strategici e competitivi per un prodotto che diventa a zero emissioni nell'intero ciclo di vita, sia nella fase produttiva sia durante il periodo di utilizzo. Operazioni di questo tipo sono, soprattutto in questi tempi di crisi energetica, dei veri e propri booster di comunicazione verso il pubblico finale che ha sviluppato una forte sensibilità aziendale. Quanto appena descritto rappresenta il pacchetto di strategie che l'industria bici sta ipotizzando per svincolarsi da colli di bottiglia che rischiano di frenare lo straordinario sviluppo di questo prodotto e, al contempo, produrre in maniera sostenibile e con la flessibilità di una produzione a km zero per i principali componenti del veicolo più green che esista sulla terra.



Occorrono tuttavia investimenti ingenti. Le aziende del settore non sono concentrate in grandi gruppi industriali, al contrario sono tutte Pmi e molto spesso la dimensione aziendale rischia di interrompere bruscamente certi sviluppi industriali, motivo per cui opportunità in termini di credito alle aziende, servizi finanziari appositi (da poco abbiamo in ANCMA creato il Gruppo Servizi), partnership industriali, accordi con fornitori di componenti, artigiani che evolvano la loro visione a industria e logiche collaborative sono le benvenute e devono trovare maggiore spazio anche in ambienti associativi come ANCMA. L'auspicio, quindi, è che si possa fare "sistema" fra aziende, servizi di credito, istituzioni governative, associazioni d'impresa perché la sfida sia vinta dal Paese a vantaggio delle generazioni future.

PIERO NIGRELLI

DIRETTORE SETTORE CICLO
 CONFINDUSTRIA ANCMA - Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori



CAPITOLO 3
IL SETTORE DELLA BICICLETTA HA NOSTALGIA DI CASA?

3.3

L'interesse dei fondi di investimento verso il settore della bicicletta

Ecosistema
della Bicicletta

3.3 | L'INTERESSE DEI FONDI DI INVESTIMENTO VERSO IL SETTORE DELLA BICICLETTA

Cresce l'interesse degli investitori verso l'industria europea della bicicletta, nel 2021 un exploit del +175% nel numero di operazioni di M&A finalizzate.



Il forte incremento delle operazioni di M&A finalizzate nel 2021 segue un primo aumento registrato nel 2019.

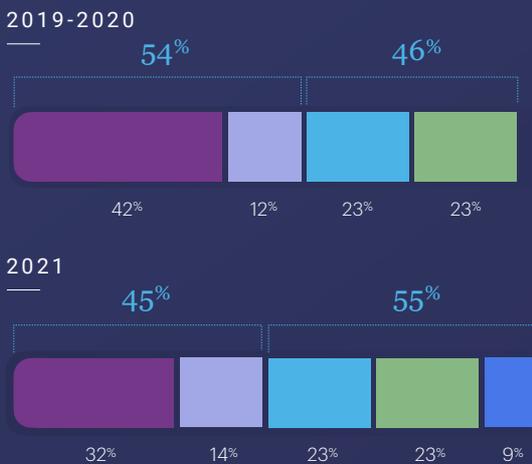
M&A NELL'INDUSTRIA DELLA BICICLETTA IN EUROPA
numero operazioni concluse per anno



3.3 | L'INTERESSE DEI FONDI DI INVESTIMENTO VERSO IL SETTORE DELLA BICICLETTA

Dal 2019 al 2021 sono cresciuti gli investimenti anche sui servizi collaterali, posizionando la bicicletta come protagonista della rivoluzione nella mobilità.

OPERAZIONI DI M&A PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO E/O SERVIZIO Ripartizione percentuale

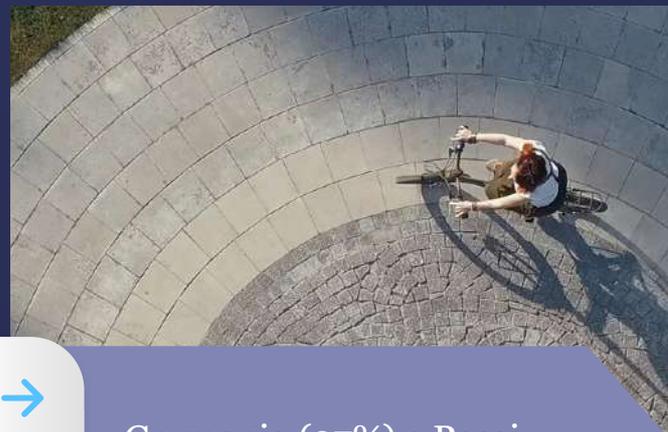


Il 54% dell'interesse degli investitori si è concentrato sui produttori di biciclette e componentistica.

Ma la bicicletta è anche protagonista della rivoluzione nella mobilità, così nel 2021 il 55% dell'operatività ha avuto ad oggetto distribuzione e servizi collaterali.

In particolare, il 23% delle operazioni hanno riguardato realtà in grado di offrire prodotti e servizi specifici (dalla gestione delle flotte allo sharing fino ad assicurazioni specializzate) e un altro 9% è andato su aziende dedicate al noleggio delle due ruote. Si aggiunge un incremento di quasi il 25% delle operazioni su aziende di distribuzione perché l'uso della bicicletta è sempre più diffuso e i clienti vanno raggiunti.

DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DELLE OPERAZIONI DI M&A NELL'INDUSTRIA DELLA BICICLETTA IN EUROPA 2019-2021 # e %



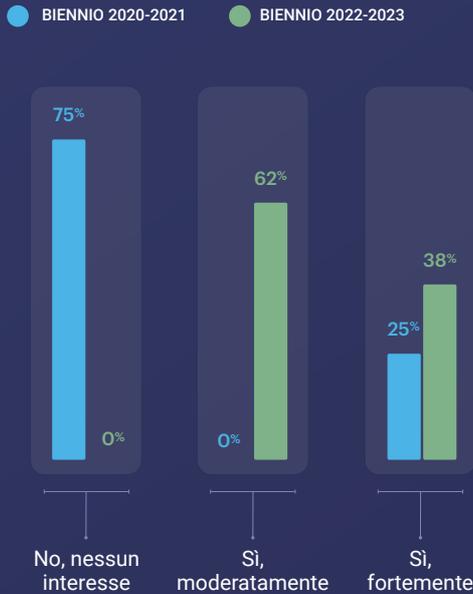
→ Germania (27%) e Paesi Bassi (14%) i Paesi che hanno intercettato il maggior numero di operazioni ma l'interesse degli investitori in Europa è stato comunque geograficamente diffuso.

3.3 | L'INTERESSE DEI FONDI DI INVESTIMENTO VERSO IL SETTORE DELLA BICICLETTA

Il focus sul settore della bicicletta crescerà anche nel biennio 2022-2023 e diventerà un target diffuso tra fondi di investimento intervistati.

L'INTERESSE DA PARTE DEI FONDI DI INVESTIMENTO NELLE OPERAZIONI LEGATE AL SETTORE DEI PRODUTTORI DI BICICLETTE E COMPONENTISTICA

% fondi di investimento



Nel biennio 2020-2021 il 25% dei Fondi intervistati ha mostrato interesse nel settore della bicicletta.

Nel prossimo biennio 2022-2023 la totalità degli intervistati sarà interessato a valutare operazioni (moderatamente 62%; fortemente 38%).

Gli investitori guardano al mondo della bicicletta perché:

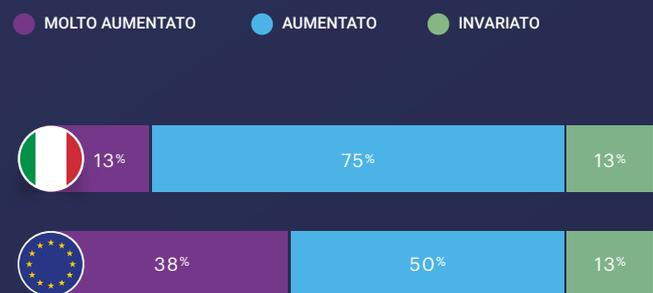
- La mobilità è destinata a cambiare, anche grazie alla spinta dalle nuove politiche;
- Si è in grado di raggiungere un più ampio bacino d'utenza grazie all'eBike.



Gli investitori professionali/istituzionali confermano l'attesa di un rientro delle produzioni sia in Italia sia più in generale in Europa.

QUANTO SARÀ RILEVANTE IL FENOMENO DEL RESHORING NEL SETTORE DEI PRODUTTORI DI BICICLETTE NEI PROSSIMI CINQUE ANNI (2022-2026) SE CONFRONTATO CON IL BIENNIO 2020-2021?

% fondi di investimento



Anche in una prospettiva più lunga (2022-2026) i fondi intervistati sono concordi nel pensare che il fenomeno del reshoring aumenterà (88% sia in Europa sia in Italia). Per nessuno ci sarà una diminuzione.

ECOSISTEMA DELLA BICICLETTA



4.

Le esperienze d'impresa di Focarini e VAIMOO

4 | LE ESPERIENZE D'IMPRESA DI FOCARINI E VAIMOO



“Nel nostro settore l’innovazione e la qualità sono fondamentali per creare prodotti solidi e concreti, non si potrebbe esistere senza.”

—
Fabrizio Focarini
 Fondatore di Focarini

Fabrizio Focarini è riuscito in una delle sfide più difficili, fare della sua passione il suo lavoro. Infatti, è l’amore per le due ruote che lo porta inizialmente a possedere una scuderia motociclistica e successivamente, in tempi non sospetti se si pensa che poco meno di 6 anni fa, nel 2016, l’eBike rappresentava l’1% della produzione complessiva di biciclette in Italia, ad avviare un’azienda produttrice di mezzi a pedalata assistita.

È l’eBike, il prodotto che negli ultimi anni sta giocando il ruolo da protagonista nel mondo della bicicletta, dove Fabrizio Focarini investe in tempo, ricerca e innovazione collezionando vittorie (Focarini nel 2021 ha vinto i campionati del mondo di eBike) e brevetti, che gli permettono di competere in un “mondo di giganti”. L’auspicio quindi è che si possa fare “sistema” fra aziende, servizi di credito, istituzioni governative, associazioni d’impresa perché la sfida sia vinta dal Paese a vantaggio delle generazioni future.

In soli sei anni Focarini è riuscita a crescere vertiginosamente (+66% variazione ricavi 2021/2020), impresa ancora più complessa se si pensa che l’80% della filiera si trova, per scelta, in Italia, dove i costi di produzione sono diversi rispetto ad altri paesi. Filiera che Focarini non considera composta da fornitori ma da collaboratori che hanno creduto nel progetto e che sono cresciuti insieme in maniera sinergica.

Anche all’interno dell’azienda la caratteristica fondamentale è quella della passione per la bicicletta, quell’attenzione e quella cura che consentono di trovare l’idea, la soluzione e andare oltre ogni difficoltà.

Nell’ultimo periodo si avverte con positività il fenomeno del reshoring, le catene di fornitura asiatiche sono andate in deficit di consegne e le aziende produttrici stanno reagendo cercando di riportare parte della filiera in Europa. Non è una cosa facile, servono finanziamenti e competenze che negli anni sono andate perse.

L'uso della bicicletta sta entrando sempre di più nel quotidiano delle persone, anche il cicloturismo continuerà a crescere. L'Italia, con i suoi paesaggi e la sua accoglienza, ha un grande potenziale che ancora non è stato sfruttato pienamente. Focarini ha creato degli eventi come Spoleto-Norcia, una straordinaria esperienza che si ripete ogni anno. Un evento cicloturistico che attira migliaia di sportivi, amanti della bici e della natura. In pochi anni l'evento da 100 persone è passato ad attrarne 3.000/4.000, dimostrando l'interesse per questo mondo che darà ancora grandi sorprese e che deve essere considerato come una risorsa da valorizzare e far crescere "in casa".

“Ho creato Focarini per realizzare il mio sogno,
portare la filiera della bici al 100% in Italia.”

Fabrizio Focarini
Fondatore di Focarini



4 | LE ESPERIENZE D'IMPRESA DI FOCARINI E VAIMOO



“Aiutiamo l'ecosistema umano a migliorare il modo di spostarsi. La nostra missione è quella di consentire ai leader del trasporto di ottenere un'esperienza di mobilità sostenibile, efficiente, sicura e confortevole.”

—
Matteo Pertosa
 CEO & Fondatore

Esiste una società in Puglia che sta facendo muovere in bicicletta le più importanti città europee: VAIMOO. Con sede a Mola di Bari, è una società specializzata in servizi di micro-mobilità elettrica in sharing, in particolare con le eBike.

Nasce nel 2018 dall'esperienza della capogruppo Angel, holding innovativa che da oltre 30 anni progetta e sviluppa soluzioni ad alta tecnologia per il settore ferroviario, spaziale, aeronautico, mobilità elettrica, cyber-security e retail automation.

In meno di cinque anni VAIMOO è riuscita ad inserirsi in un contesto internazionale creando, implementando e gestendo i servizi di electric-mobility sharing di città europee che le bici le conoscono bene come Copenaghen, Rotterdam, Cambridge e ultima Stoccolma. Due le leve vincenti: a monte, la capacità di tradurre le specifiche esigenze in soluzioni personalizzate; a valle l'estensione alla produzione diretta delle eBike perché siano realizzate in linea con l'esperienza di sharing ottimale nel contesto d'uso.

Infatti, non si può parlare di eBike come un prodotto a sé stante, in quanto è un mezzo che a seconda del proprio utilizzo deve garantire performance di resistenza, durata della batteria, manutenibilità, comfort e prezzo. Per questo motivo la mission di VAIMOO è quella di progettare una nuova mobilità urbana insieme agli operatori di trasporto pubblico, alla pubblica amministrazione e ai cittadini.

Sin da prima del biennio pandemico, l'azienda ha scommesso su una produzione interamente basata in Italia. VAIMOO, infatti, ha realizzato un intero processo di progettazione, sviluppo e fornitura della soluzione hardware (veicolo e telemetria) e software (piattaforma di gestione e mobile app) interamente in-house, modulare e facilmente integrabile con sistemi di terze parti.

Con la successiva esplosione dell'utilizzo dei mezzi di micro-mobilità e delle difficoltà della global cycling supply chain negli approvvigionamenti, questa scelta è risultata vincente, consentendo all'azienda di diventare un'organizzazione unica nel suo settore, capace di controllare e personalizzare rapidamente la totalità della sua soluzione, in relazione alle specifiche esigenze del mercato.

Sia la progettazione che la produzione dell'intera eBike, incluse le parti fondamentali come il telaio, infatti, vengono realizzate in Italia con partner di filiera che garantiscono all'azienda la possibilità di fornire un'esperienza su misura e capace di rispondere alle differenti esigenze di mobilità.



Di particolare rilievo è la gestione e il monitoraggio del servizio svolto da VAIMOO. Questo aspetto garantisce all'azienda la capacità di intercettare rapidamente i punti di miglioramento sia nell'evoluzione del prodotto, grazie al monitoraggio puntuale dei dati diagnostici provenienti dalla telemetria di bordo, sia nel servizio offerto in termini di manutenzione e posizionamento delle eBike e dei punti di ricarica rispetto alle aree maggiormente frequentate. Il design ibrido dei veicoli e dell'intera soluzione consente quindi di implementare le eBike sia in schema *free-floating* (senza aree di parcheggio definite) che *station-based* (*bikesharing* con stazioni di parcheggio fisiche e/o virtuali) fornendo un elevato grado di flessibilità per gli operatori, le municipalità e gli utilizzatori.

VAIMOO punta a convertire il cittadino in super-share-user, un utente che abbandona completamente l'utilizzo del mezzo di trasporto privato perché coperto da un servizio di sharing mobility a 360 gradi, abbracciando l'approccio per cui "i servizi di trasporto integrati favoriscono l'inclusione sociale e territoriale".

La spinta a una mobilità urbana più sostenibile, ma anche la diffusione del cicloturismo, sosterranno lo sviluppo del settore e renderanno sempre più centrale l'eBike come mezzo in grado di ampliare il numero degli utilizzatori.

ECOSISTEMA DELLA BICICLETTA

 Banca Ifis

Nota metodologica



Nota metodologica e perimetro di indagine «Ecosistema della Bicicletta».

L'indagine analizza la struttura del tessuto delle imprese operative nell'ecosistema della bicicletta italiano con riferimento alle Imprese produttrici di biciclette, parti o accessori, Commercianti all'ingrosso e Commercianti al dettaglio e operatori servizi di sharing e noleggio e operatori cicloturistici.

La ricerca, è stata condotta attraverso la somministrazione di un questionario strutturato (CAWI/CATI).

RILEVAZIONE

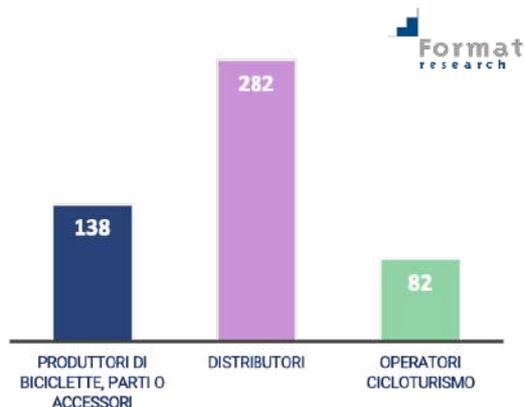
Dal 26 gennaio al 22 febbraio 2022.

DISEGNO DEL CAMPIONE:

Campione di imprese appartenenti all'Ecosistema della Bicicletta. Domini di studio del campione: imprese di produzione di biciclette, parti e accessori, Imprese dell'Ingrosso, Imprese della distribuzione al dettaglio e operatori cicloturistici. Stratificazione del campione in funzione della dimensione delle imprese per classi di addetti (1-9 addetti, 10-19 addetti, oltre 20 addetti) ed area geografica (Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud e Isole).

COMPOSIZIONE DEL CAMPIONE:

- Imprese che si occupano della produzione di biciclette, parti o accessori: # 138
- Imprese che si occupano anche, ma non esclusivamente, del mondo della bicicletta dedite al commercio all'ingrosso: # 37
- Imprese che si occupano anche, ma non esclusivamente del mondo della bicicletta dedite al commercio al dettaglio e operatori servizi di sharing e noleggio: # 245
- Agenzie di viaggio e tour operator che si occupano di cicloturismo: # 82



Avvertenza generale

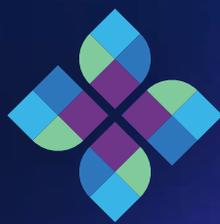
LA PRESENTE PUBBLICAZIONE È STATA REDATTA DA BANCA IFIS.

Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Banca Ifis affidabili, ma non sono necessariamente complete e non può esserne garantita l'accuratezza.

La presente pubblicazione viene fornita per meri fini di informazione e illustrazione, non costituendo pertanto, in alcun modo, un parere fiscale e di investimento.

NOTA METODOLOGICA.

Questo studio si basa sull'analisi congiunta delle seguenti fonti: bilanci delle imprese depositati in Camera di Commercio al Marzo 2022 da base dati CERVED, Mint Italy BdV, survey realizzata da Format Research, analisi desk.



Giugno 2022



WWW.BANCAIFIS.IT