

Affari boom ora la bike valley vara la svolta elettrica

Il distretto piemontese produce il 70% delle bici italiane e impegna circa 550 addetti e altrettanti stagionali. E in questa fase alcune aziende stanno pensando anche di riportare in Italia produzioni che avevano delocalizzato o appaltato nell'est asiatico. L'attività della Bike Valley procede su un doppio binario, la produzione di bici commerciali e i prodotti di nicchia di alta gamma. Ora, dopo la sbornia degli incentivi il settore si riorganizza tra caro materie prime e innovazione.

di **Carlotta Rocci**
● alle pagine 10 e 11

LO SCENARIO

La svolta elettrica nel futuro della “Bike valley”

di **Carlotta Rocci**

Il distretto piemontese produce il 70% delle bici italiane. Dopo la sbornia degli incentivi il settore si riorganizza tra caro materie prime e progetti innovativi

Nessuno sa spiegare perché la “Bike Valley” del Piemonte sia nata proprio in provincia di Cuneo, territorio ricco e laborioso ma il cui nome nel mondo si spende soprattutto per le eccellenze turistiche e gastronomiche, per alcune attività

manifatturiere, per la lavorazione della pietra e, ovviamente, per la vasta attività agricola, nei campi e nei frutteti del Saluzzese. Eppure il Piemonte, e in particolare il Cuneese, genera - secondo le stime di Confartigianato Cuneo - il 70 per cento della produzione nazionale.

Nel distretto della bici piemontese nel 2021 si sono assemblate oltre due milioni di biciclette, i pezzi fabbricati sono stati oltre 3,2 milioni. Secondo i dati di Banca Ifis, che ha stilato un rapporto sul comparto a livello nazionale, in Piemonte ha sede il 14 per cento delle 2900 imprese italiane. La regione si colloca dietro alla Lombardia con il 22 per cento, e al Veneto con il 19 per cento. Eppure il Piemonte fa i numeri mag-

giori perché gli impianti più grossi sono qui. Secondo Joseph Meineri, direttore generale di Confartigianato Imprese Cuneo, l'anno scorso il comparto ha chiuso con un fatturato superiore ai 160 milioni di euro.

La nascita del distretto potrebbe essere un mix vincente tra imprenditori lungimiranti che hanno inve-

stato anche 20 o 30 anni fa, su un prodotto oggi al centro di molte politiche di sostenibilità, un territorio con il know how giusto per aprire fabbriche capaci di esportare all'estero una gran parte della propria produzione, in una regione che sente ancora forte la sua vocazione industriale. Secondo i dati della Camera di commercio la Bike Valley impegna circa 550 addetti e altrettanti stagionali.

È un mondo variegato che mette insieme aziende di grosse dimensioni, specializzate nella produzione per la grande distribuzione, per realtà come Decathlon, e produzioni di nicchia, per appassionati disposti a spendere un po' di più per una bicicletta made in Italy fatta con i materiali migliori. Oggi gli occhi sono tutti puntati sulle e-bike, mezzo di trasporto che non ha ancora sorpassato le biciclette classiche ma che è destinato a farlo nei prossimi anni, entro il 2030 secondo le stime degli esperti.

Più in generale un mercato che ha fatto i conti con i mesi di lockdown, con il boom - drogato dagli incentivi - dell'anno scorso. E che adesso comincia a vedere la saturazione e studia strategie per non fermare l'onda positiva delle vendite.

I nomi storici sono quelli di Dino Bike di Borgo San Dalmazzo, dal 1920 leader nella produzione di bici per bambini, Telai Olagnero, di Roccabruna, fondata nel 1972 da Pierangelo Olagnero e oggi gestita insieme con il figlio Vittorio: è la fornitrice ufficiale di Decathlon in Italia ed Europa. E poi Denver, che produce biciclette a Dronero da oltre 25 anni, fornitore per Decathlon e altri marchi della grande distribuzione come Auchan, Carrefour e Intermarché.

Inflazione, aumento dei prezzi dell'energia e costi d'importazione sono problemi con cui anche queste aziende devono fare i conti. «Le previsioni dopo l'estate non sono entusiasmanti», spiega Michele Beraudo, presidente di Denver. Nello stabilimento di Dronero si producono circa 700 mila bici l'anno per un fatturato, nel 2021, di 118 milioni di euro. «Sono soprattutto city bike e mountain bike ma abbiamo prodotto anche 130 mila bici elettriche, questo settore è cresciuto del

50 per cento in tre o quattro anni». Il problema più grosso, oggi, sono i costi dell'importazione dei componenti, quintuplicati dopo la pandemia. «Un container che costava 1900 dollari, oggi costa 15 mila dollari con tempi di trasporto che si allungano anche di 70 giorni». Per questa ragione alcune aziende stanno pensando di riportare in Italia produzioni che avevano delocalizzato o appaltato nell'est asiatico. «Ma non è semplice, l'indotto di questi componenti sul territorio è stato smantellato, sarebbe come ripartire da zero», spiega Beraudo. «È l'incertezza del futuro che frena gli imprenditori dal fare il passo e tornare sul territorio anche per i componenti», conferma Pierpaolo Barberis, fondatore de La Ruota, di Dronero, 22 dipendenti diretti e una cinquantina di interinali. «Gli incentivi hanno dato una spinta al mercato ma ora sono finiti», spiega. Loro producono ruote, il mercato è soprattutto italiano. Come molte delle aziende del comparto che si occupa di mobilità dolce, La Ruota ha investito nella sostenibilità ambientale con un impianto fotovoltaico capace di soddisfare le necessità della produzione. «Stiamo studiando un tipo di cerchio fatto in alluminio riciclato, un materiale che può essere riutilizzato decine di volte. Il problema è che la produzione di questo materiale in Italia è quasi zero, servirebbero investimenti importanti». Oggi i produttori italiani di bici importano il 40 per cento dell'alluminio e il 20 per cento dell'acciaio, materie che hanno subito un aumento dei costi del 80 e addirittura del 130 per cento.

Il mercato delle bici funziona per ere: gli anni '90 videro esplodere la passione per la mountain bike che fece salire le vendite quasi del 30 per cento. Oggi questo ruolo è delle bici elettriche che in Italia ha quintuplicato le vendite. Oggi le bici elettriche valgono il 14 per cento della produzione totale. Thok con sede ad Alba ha puntato tutto su questo mercato creando insieme un brand e una community di appassionati. Il ceo dell'azienda è l'ex atleta Stefano Migliorini. «L'e-bike si diffonde in fretta perché è democratica, la possono usare tutti - dice - permette a nonno e al ragazzi-

no di pedalare insieme». Oggi è un prodotto ancora caro per molte tasche «ma l'aumento dei volumi abatteranno anche i costi», dice l'imprenditore che oggi esporta all'estero il 50 per cento della sua produzione conquistando un mercato esigente come quello tedesco. Thok è nata nel 2016, ha consegnato le sue prime bici nel maggio 2017, «quest'anno puntiamo a vendere 6 mila biciclette, ma il risultato è legato alla disponibilità dei componenti», spiega il ceo che lavora insieme a Livio Suppo, con una storia come team manager Honda, e Giuseppe Bernocco e Sebastiano Astegiano, fondatori ed amministratori della Tcn Group, polo industriale delle Langhe. Il team è piemontese, la community nata sui social è diventata un gruppo reale e internazionale che ogni anno si incontra dal vivo in un maxi raduno di appassionati. Gli esperti lo chiamano marketing tribale e Barbara Toma ne è diventata un'esperta: «Puntiamo sull'eccellenza del prodotto, vendiamo online o tramite i Thok Point, consegnamo a casa e il prezzo è identico. Anche per questo il rapporto con il cliente finale è sempre diretto, hanno tutti il nostro numero di telefono. Al primo raduno eravamo 70, quest'anno eravamo 400. Questo modello rispecchia la nostra storia, noi nasciamo come clienti e appassionati, poi siamo diventati imprenditori».

L'attività della Bike Valley procede su un doppio binario, la produzione di bici commerciali, spesso per la grande distribuzione e i prodotti di nicchia di alta gamma. La Montana Bike di Magliano Alpi, fondata nel 1968, ha scelto di abbandonare la prima strada per la seconda. «Venticinque anni fa producevamo 400 mila bici l'anno, oggi 50 mila tra muscolari ed e-bike. Abbiamo scelto un prodotto di nicchia e siamo contenti», spiega il ceo Aldo Bove. Il mercato di questi prodotti che possono costare anche cinquemila euro è ancora in crescita. Tutti concordano su un punto: l'Italia che produce milioni di biciclette ogni anno ha ancora tanta strada da fare in termini di piste ciclabili e infrastrutture per la mobilità dolce.



▲ **Il Cuneese** Patria della bici



Specialisti
La produzione di biciclette si concentra soprattutto nel Cuneese. Sopra, i soci di Thok, realtà specializzata in e-bike. A destra, un operaia alla Denver di Dronero

