

rapporti imprese

La scommessa "bike economy"
è un affare da 25 mila miliardi

È IL RISPARMIO CHE SI AVREBBE SE LA QUOTA DEI TRASPORTI URBANI EFFETTUATI IN BICI PASSASSE, A LIVELLO GLOBALE, DALL'ATTUALE 7 AL 23 PER CENTO NEL 2050. A BENEFICIARNE SAREBBERO PURE L'AMBIENTE E LA SPESA PER LA SALUTE. ECCO COME SI MUOVE L'ITALIA

Marco Frojo

Milano

Ogni anno in Europa vengono vendute biciclette per 18 miliardi di euro e altri 44 miliardi vengono mossi dal cicloturismo. Pur rappresentandone il cuore, queste cifre raccontano però solo una piccola parte di quella che viene definita bike economy; i vantaggi economici legati alle due ruote vanno infatti dalla riduzione dell'inquinamento alla prevenzione delle malattie, passando per la costruzione di piste ciclabili e l'offerta di servizi per i ciclisti.

Tenendo conto di questi aspetti le cifre in gioco aumentano esponenzialmente e le conclusioni a cui è giunto uno studio realizzato dall'Institute of Transportation Studies dell'Università della California a Davis rendono bene l'idea: se la quota dei trasporti urbani effettuati in bicicletta passasse, a livello globale, dall'attuale 7 per cento al 23 per cento nel 2050, un obiettivo tutt'altro che irrealizzabile, si potrebbe ottenere un risparmio nell'ordine dei 25 mila miliardi di dollari, una cifra pari a più di dieci volte il Pil italiano, e le emissioni del trasporto urbano verrebbero abbattute del 10 per cento.

Già oggi la bike economy europea vale un giro d'affari 200 miliardi di euro (secondo i calcoli della European Cyclist Federation) e il trend è di forte crescita. Le biciclette elettriche, che sono ormai un prodotto maturo e dai prezzi abbordabili, consentono di fare del cicloturismo anche a chi non è in forma o è già avanti con gli anni e rappresentano un efficiente mezzo di trasporto in città anche per chi è allenato ma

non vuole arrivare in ufficio maddido di sudore.

Molti Comuni hanno da tempo riconosciuto i vantaggi del trasporto in bicicletta. La "capitale" europea è senza dubbio Copenhagen, che nell'arco di 10 anni ha messo sul piatto qualcosa come 300 milioni di euro tra budget annuale e progetti straordinari con il risultato che oggi quasi la metà dei suoi abitanti si muove in bicicletta. Amsterdam non è molto indietro e, seppur rimanendo a debita distanza, anche molte città italiane hanno puntato con decisione sulle piste ciclabili e sul bike sharing.

«La bike economy è una grande opportunità per le città italiane e per Roma in particolare — afferma l'avvocato Gianluca Santilli, il promotore della Granfondo di Roma, l'unica competizione ciclistica amatoriale che si svolge in una grande città italiana con tutti i conseguenti problemi di blocco del traffico — Nel 2012 ho organizzato la prima edizione nella convinzione che siano i grandi eventi sportivi a favorire la diffusione di uno sport e non viceversa. L'obiettivo della manifestazione, al di là di quello strettamente sportivo, è di incentivare la bike economy, un'opportunità che va colta».

E per un Paese che vanta marchi come Colnago e Campagnolo, solo per citare i due più conosciuti in tutto il mondo, la strada è già parecchio spianata perché, come avviene con la moda e il cibo, il marchio made in Italy rappresenta un grande vantaggio competitivo.

Da un rapporto di Confartigianato emerge che nel 2015 sono stati 743.000 gli italiani che hanno scelto la bicicletta per andare al lavoro, con un aumento di 32.000 unità (+4,5 per cento) rispetto al 2010. A spingere di più sui pedali per i trasferimenti casa-lavoro sono gli abitanti di Bolzano, con una quota del 13,2 per cento degli occupati. Hanno comunque ottenuto risultati significativi anche l'Emilia Romagna

con il 7,8 per cento e il Veneto (7,7 per cento).

A favorire l'utilizzo della bici è l'aumento delle piste ciclabili: tra il 2008 e il 2015 in Italia la loro densità è cresciuta in media di 5,2 chilometri per 100 chilometri quadrati con città come Bergamo, Pordenone e Milano che hanno abbondantemente superato la media.

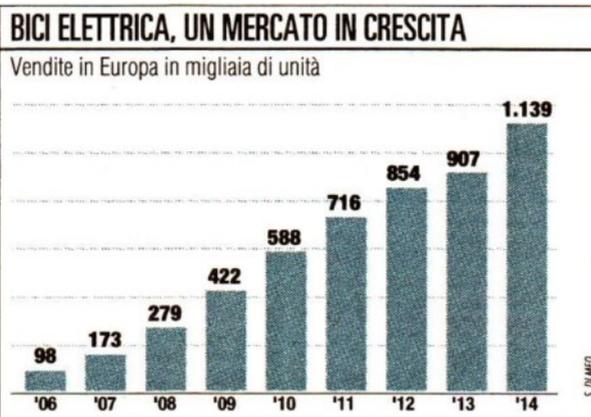
Confartigianato ha inoltre calcolato che in Italia l'industria del pedale conta 3.043 imprese per un totale di 7.815 occupati e un giro d'affari di 1,2 miliardi di euro. La maggior parte ha sede in Lombardia, dove se ne contano 563; seguono Emilia Romagna e Veneto.

Nel complesso, queste tre regioni assorbono la metà circa della filiera della bicicletta made in Italy. L'anno scorso infine l'export del settore ha fatto registrare un fatturato di 617 milioni di euro, con una crescita del 2,2 per cento rispetto all'anno precedente e con veri e propri boom di vendite nel Regno Unito (+17,8 per cento) e negli Stati Uniti (+10,1 per cento).

«Quando si parla di bike economy non bisogna poi dimenticare i benefici in termini di salute, che si traducono in minori costi per il sistema sanitario — conclude Gianluca Santilli — Uno studio condotto dalla città di Copenhagen ha stabilito che recarsi al lavoro a piedi o in bicicletta riduce del 28 per cento il rischio di mortalità legato a malattie cardiovascolari, mentre uno di Legambiente ha scoperto che l'inquinamento acustico prodotto dal traffico causa disturbi al 44 per cento della popolazione europea e costa 326 miliardi alla sanità comunitaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



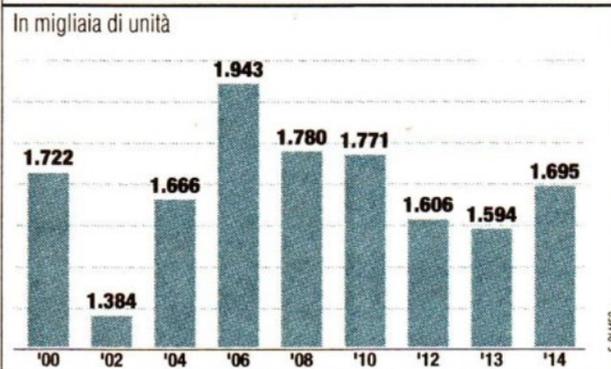


743000

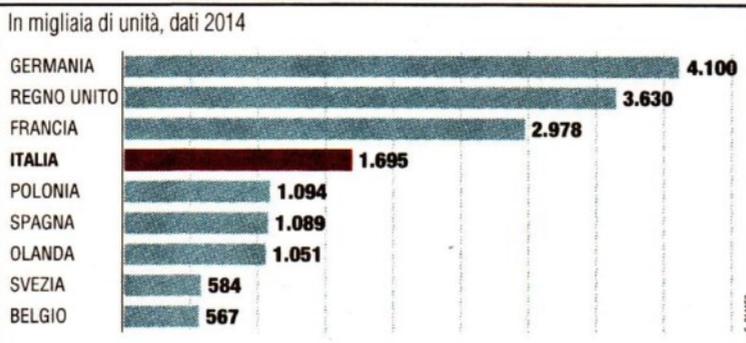
I PENDOLARI SU DUE RUOTE

Nel 2015 sono 743.000 gli italiani che hanno scelto la bicicletta per andare al lavoro, con un aumento di 32.000 unità (+4,5 per cento) rispetto al 2010. A spingere di più sui pedali per i trasferimenti casa-lavoro sono gli abitanti di Bolzano, con una quota del 13,2 per cento degli occupati. Hanno comunque ottenuto risultati significativi anche l'Emilia Romagna e il Veneto

LE VENDITE DI BICICLETTE IN ITALIA



LE VENDITE DI BICI IN EUROPA





Qui sopra
Gianluca Santilli,
avvocato,
promotore
della
Granfondo
di ciclismo
di Roma