

Ecco perché la bicicletta è un buon affare

Nuove opportunità di business, vantaggi per commercianti e residenti, più sicurezza stradale: è ora di puntare sulla “bikenomics”. Se ne parla dal 4 al 6 maggio a Lignano Sabbiadoro, una città che ha scelto di puntare sulle due ruote

Lignano Sabbiadoro, 24 aprile 2018 – **Quanto vale l’economia della bicicletta** e qual è il suo valore aggiunto per l’offerta turistica, e non solo, di un Paese come l’Italia? Un tema di indubbia attualità in un contesto globale che sempre più è alla ricerca di soluzioni e prospettive legate alla **mobilità sostenibile**.

Di questo e di molto altro si parlerà **dal 4 al 6 maggio a Lignano Sabbiadoro, in occasione di “Lignano Sabbiadoro Goes Green. Prospettive di una città ciclabile”**: una **tre giorni** interamente **dedicata** al mondo delle **due ruote**, con un convegno in cui verranno presentate le **pratiche virtuose italiane e internazionali in fatto di mobilità ciclabile** e verranno proposte idee e iniziative concrete per **promuovere l’utilizzo della bicicletta e stimolare tanto il settore pubblico quanto quello privato a investire sulla “bikenomics”**, nella convinzione supportata dai fatti che questa possa incidere positivamente anche sull’economia complessivamente intesa.

A Lignano si riuniranno rappresentanti delle **istituzioni**, di **associazioni di imprese** e di **operatori del commercio, del turismo e dei servizi**, che metteranno a fattor comune le loro esperienze con l’obiettivo di fare rete e studiare progetti condivisi.

Fra gli interventi previsti, solo per citarne alcuni, quello di **Davide Urban**, Direttore Confcommercio di Ferrara, che illustrerà i benefici che la scelta della città emiliana di puntare sulla mobilità ciclabile ha portato ai commercianti, di **Andrea Tomazzoni** di Trentino Marketing, che illustrerà come il cicloturismo si stia sempre più sviluppando nell’area della provincia autonoma di Trento, e ancora di **Giulietta Pagliaccio**, Presidente Nazionale FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta e di **Paolo Gandolfi**, relatore nella scorsa legislatura della Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica, che modererà la prima sessione del convegno. Non mancheranno poi le **case history internazionali**, con relatori provenienti da località turistiche di **Slovenia, Austria e Spagna**, che racconteranno quanto fatto in termini di investimenti per la mobilità ciclabile e quali risultati hanno ottenuto nelle rispettive realtà.

L’economia della bicicletta

Secondo un recente studio di Legambiente¹ **l’insieme degli spostamenti a pedali genera in Italia un fatturato superiore ai 6 miliardi di euro**, inteso come somma della produzione di biciclette e di accessori (**l’Italia è il maggior produttore di biciclette in Europa**, con una quota di mercato pari a circa il 18%), delle vacanze su due ruote e dell’insieme delle ricadute positive generate dall’utilizzo della bicicletta in sostituzione di mezzi a motore. Se è **il cicloturismo a fare la parte del leone con un’incidenza pari a circa 2 miliardi di euro**, promuovere l’economia della bicicletta può portare altri considerevoli benefici: l’uso delle due ruote migliora infatti il benessere e la salute, e produce in Italia un **risparmio sanitario quantificabile in circa 1 miliardo di euro**. Considerevoli sono anche i

¹ 1° Rapporto sull’economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città. In collaborazione con VeloLove e GRAB+, maggio 2017.

benefici che garantisce in termini di **risparmio di carburante** (oltre 127 milioni di euro), **contenimento dei costi delle infrastrutture necessarie** (pari a 107 milioni di euro: le infrastrutture dedicate alla ciclabilità richiedono, infatti, meno spazio e quindi minori costi), **riduzione dei costi ambientali e sociali delle emissioni di gas serra** (circa 500 milioni di euro).

1. Fare impresa sulle due ruote

Oltre ai benefici già citati, è importante sottolineare come anche i privati possano trovare un nuovo sbocco economico per le proprie aziende puntando sull'economia generata dalle due ruote. Alcuni esempi concreti:

- **Girolibero**, tour operator vicentino che nasce nel 1998 con la scommessa di trasformare una passione in un lavoro, oggi è il principale tour operator italiano specializzato in vacanze in bicicletta, con un catalogo di oltre 200 itinerari nel mondo. Negli anni i fondatori di **Girolibero** sono riusciti a costruire non solo una solida impresa economica ma anche una importante rete di collaborazioni e di attività legate alla diffusione della cultura della bici e soprattutto del cicloturismo, realizzando progetti anche con diverse Regioni italiane.

“Girolibero oggi fattura oltre 15 milioni di euro, dà lavoro a 50 dipendenti e porta in vacanza quasi 20 mila persone all’anno.” **Spiega Pierpaolo Romio, ideatore e amministratore delegato di Girolibero.** *“Oltre al riscontro economico rimane l’orgoglio di aver sviluppato un’impresa che ha saputo **differenziarsi**, dove la qualità del lavoro è migliorata per tutti, in primis per i nostri dipendenti. L’idea nasce anche ispirandosi alle filosofie di altri Paesi che da anni investono in questo tipo di turismo, come **Germania o Olanda**. Proprio dagli olandesi sono ‘copiate’ le nostre **vacanze in bici e barca nelle nostre due barche-hotel**. Grazie al turismo su due ruote, è dimostrato che è possibile allungare la stagione turistica, come avviene ormai stabilmente in Trentino, dove grazie al cicloturismo ormai **gli hotel sono pieni anche da marzo-aprile e fino a ottobre**”,* conclude Romio, che aggiunge: *“Non è solo una scelta per sportivi. Molti dei più grandi attori di Hollywood quando vanno in vacanza spesso lo fanno in bicicletta e si affidano a un tour operator specializzato in cicloturismo, Butterfield & Robinson, che ha recentemente festeggiato i 50 anni di attività”.*

- **Bikenomist è una società di comunicazione e formazione dedicata alla bicicletta.** Il progetto nasce nel 2013, quando dalla fusione di due blog nasce Bikeitalia.it, testata giornalistica pensata per chi utilizza la bicicletta senza velleità di competizione e con un particolare focus su ciclismo urbano, cicloturismo, politiche della ciclabilità e meccanica di bici. Oggi, con **un milione di page views/mese**, Bikeitalia.it è la rivista di bici più letta in lingua italiana.

Le competenze del team di Bikeitalia.it diventano ben presto oggetto di attenzione da parte degli operatori che vogliono farsi conoscere sul mercato italiano degli appassionati di bici o avviare nuove attività in questo ambito. **Nasce così Bikenomist srl, un vero e proprio “aggregatore di competenze verticali” sul tema della bicicletta e della ciclabilità.**

Nel corso degli anni Bikenomist ha lavorato per enti pubblici come il Comune di Bologna e il Comune di Pavia, per gli enti di promozione turistica delle Fiandre, di Gran Canaria, del Tirolo, del Trentino e della Puglia, ma anche con aziende private come Shimano, Selle Royal, Wilier e altri.

Dal 2015 Bikenomist offre anche **corsi di formazione sulla meccanica ciclistica e sulla biomeccanica e da un anno gestisce una scuola a Monza** dove si sono formate già oltre 1000 persone.

Nata senza un vero e proprio investimento iniziale, **Bikenomist dal momento della fondazione è riuscita a raddoppiare il giro d'affari di anno in anno** e ambisce a proseguire in questa direzione. **Nel 2017 ha fatturato 270.000 euro** senza aver mai contratto debiti e dando lavoro a una decina di persone: un'ulteriore dimostrazione di come il settore sia ormai maturo per trasformare la bicicletta in opportunità economica.

2. Bicicletta e commercio: un binomio possibile

Negli ultimi anni abbiamo visto una costante tendenza allo **“svuotamento” dei centri storici delle città italiane**, con conseguente crisi dei negozi di prossimità in favore dei grandi centri commerciali posti alle periferie o negli hinterland.

Questa tendenza è l'inevitabile conseguenza di una **politica di investimenti in mobilità incentrati per lo più sulle auto**, che rende inevitabilmente più appetibili le attività commerciali che possono disporre di ampi parcheggi. Se gli investimenti infrastrutturali dedicati alla mobilità ciclabile fossero al centro delle politiche amministrative la situazione potrebbe però ribaltarsi, come dimostrano alcune case history internazionali.

In generale, tutti gli studi che hanno indagato questo fenomeno dimostrano **una maggiore propensione alla spesa per chi si muove con mezzi diversi dalle auto**.

A **Toronto**, in Canada, uno studio condotto su 61 negozi e 538 clienti su Bloor Street ha rilevato che solo il 10 % dei clienti utilizza l'auto per fare acquisti e che **coloro che arrivano a piedi e in bicicletta spendono più denaro su base mensile**. Trasformare i parcheggi in piste o corsie ciclabili difficilmente, secondo gli autori dello studio, può avere un impatto negativo sul volume di business generato nella zona e che, invece, questo cambiamento può verosimilmente incrementare l'attività commerciale.

Un risultato confermato da una ricerca condotta dall'Università di Washington, che ha raccolto i dati della vendita al dettaglio prima e dopo che la costruzione di una pista ciclabile portò alla cancellazione di 12 posti auto sulla 65a strada a Seattle. **L'indice di vendite sulla 65a strada si è impennato del 400% rispetto a prima della creazione della ciclabile**, soprattutto se paragonato con gli altri negozi del circondario. Anche se non ci sono naturalmente evidenze che possano collegare la crescita delle vendite alla costruzione della pista ciclabile, è però senz'altro possibile dire che le attività commerciali non sono state danneggiate dalla riduzione del numero dei parcheggi.

E oltre ai benefici per i commercianti, non sono secondari nemmeno quelli garantiti ai proprietari delle abitazioni nelle vicinanze delle quali vengono costruite infrastrutture per la mobilità ciclabile: **la realizzazione di piste ciclabili di alta qualità può infatti far aumentare il valore delle case in loro prossimità fino al 50%**.

È questo il risultato di una recente indagine condotta da Systra, società di proprietà degli operatori ferroviari francesi RATP e SNCF che si occupa di pianificazione della mobilità ciclistica a Londra. Nel 2013, ad esempio, la costruzione di un cordolo di protezione per le piste ciclabili su Royal College Street, a **Londra**, ha portato a una **crescita del 45% del valore di 90 immobili nelle immediate vicinanze**, generando un surplus pari a 7,7 milioni di sterline.

3. La situazione italiana

Se questi risultati sembrano dimostrare che investire in mobilità ciclabile possa portare ricadute positive anche alle attività economiche, tuttavia **in Italia la propensione a puntare su questi investimenti non è ancora abbastanza diffusa**.

Ci sono ad ogni modo iniziative importanti che vanno in questa direzione, come quella **sviluppata a Ferrara da Ascom Confcommercio** con l'obiettivo di fare in modo che sia le politiche pubbliche sia le iniziative private si muovano nella direzione dello sviluppo della mobilità ciclabile.

Dal punto di vista del pubblico, benché **nella città emiliana l'abitudine a spostarsi in bici sia già molto diffusa** (è infatti una delle quattro città italiane, insieme a Bolzano, Pesaro e Treviso, in cui oltre un quarto della popolazione usa la bici per i propri spostamenti quotidiani per motivi di studio, lavoro e svago), non mancano tuttavia problematiche simili a quelle che si ritrovano nelle altre città italiane, come sottolinea **Davide Urban**, direttore generale di Ascom Confcommercio Ferrara. Spesso, infatti, le politiche delle amministrazioni non vanno pienamente incontro alle esigenze dei ciclisti: **la costruzione delle ciclabili è in alcuni casi poco coerente** e priva di una visione complessiva di collegamento fra le diverse zone della città e servono inoltre **interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti**, con attraversamenti, illuminazione e percorsi adeguati. **Il passaggio culturale fondamentale da compiere è proprio quello di mettere i ciclisti nelle condizioni di muoversi in sicurezza in città**.

Sul versante, invece, dell'iniziativa privata, il cicloturismo rappresenta sempre più un settore su cui investire: proprio per sostenere questa realtà **Ascom Confcommercio Ferrara** ha dato vita a **"I bike it", un progetto di cicloturismo che raggruppa a oggi 20 strutture che rappresentano l'intera filiera del turismo**: alberghiero, extralberghiero, escursionismo, ristorazione, noleggio biciclette... tutte queste strutture sono attrezzate per offrire servizi mirati a chi si muove sulle due ruote, come ad esempio **custodia, ricovero e assistenza meccanica per le biciclette**.

4. Il cicloturismo: una tendenza in crescita

Nell'ambito della "bikenomics", del resto, il solo cicloturismo incide in Italia per circa 2 miliardi di euro: un dato importante ma ancora distante da cifre come quelle che fanno segnare Germania e Francia, ai vertici in Europa con rispettivamente **11,37 e 7,49 miliardi di euro**. **Il valore potenziale è, però, probabilmente molto superiore**, come dimostra un'analisi di Confindustria-ANCMA e The European House Ambrosetti sul valore delle due ruote, che ipotizza un valore potenziale del cicloturismo italiano di circa **3,2 miliardi di euro**.

“Il cicloturismo è solo uno degli aspetti significativi dell’economia della bicicletta, ma rappresenta sicuramente un’opportunità importante che il nostro Paese può e deve cogliere – commenta Paolo Pinzuti, fondatore di Bikenomist e fra gli organizzatori del convegno “Lignano Goes Green”. Scegliere di investire in percorsi e mobilità ciclabile può rappresentare la chiave di volta per attrarre un turismo “lento” ed esperienziale, tutto il contrario del classico turismo mordi e fuggi, che spesso si concentra nelle mete turistiche più tradizionali creando problemi di sovraffollamento senza generare valore aggiunto”. Secondo Forbes Italia, il cicloturismo nel solo Trentino – una delle regioni italiane che più ha investito in questo ambito – vale 100 milioni di euro l’anno, mentre considerando l’Europa in generale sono 44 i miliardi generati da questo tipo di turismo²

Secondo studi recenti, **soprattutto nelle regioni del Nord-Est sta crescendo sempre più la “voglia di bicicletta”**: un vero e proprio cambiamento culturale, come dimostra ad esempio un recente sondaggio realizzato in Friuli Venezia Giulia dall’**istituto di ricerca SWG**, in collaborazione con la **FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)**.

Oggi solo il 6% dei cittadini friulani usa tutti i giorni la bici, cui si somma però un altro 16% che la utilizza “qualche volta al mese” e un 11% che la usa per fare delle gite.

In totale, quindi, 1/3 della popolazione del Friuli Venezia Giulia utilizza la bicicletta in vari modi. Il **21% del campione intervistato ha poi dichiarato che la userebbe se fossero presenti delle piste ciclabili**. Inoltre, 1/3 dei cittadini coglie l’esigenza di dare un certo spazio a forme di mobilità alternativa al motore, mentre molto meno della metà si pone in posizione di preclusione.

Quindi, come commenta Fiab nel comunicato di presentazione dei dati del sondaggio, vi è la dimostrazione di *“un’**attitudine positiva da non trascurare nella definizione delle scelte urbanistiche e di investimento**”*, una sfida di cui tenere conto anche nelle future politiche.

5. La sicurezza prima di tutto

Secondo i dati Aci-Istat, nel 2016 in Italia, a fronte di una diminuzione generale delle vittime di incidenti stradali (3.283 contro i 3.428 del 2015: -4,2%), **sono però aumentati i morti tra i motociclisti (116: +10,5%) e i ciclisti (275: +9,6%)**. Sono proprio i **pedoni e chi si muove in bicicletta quelli che rischiano di più**: rappresentano quasi il 50% dei decessi (1.618 su 3.283). I dati raccolti evidenziano che, in generale, **gli incidenti stradali hanno un costo sociale stimato in 17 miliardi di euro**.

In generale, tutte le realtà che in Europa e nel mondo hanno sviluppato con successo la ciclabilità hanno prima di tutto investito sulla sicurezza.

In Italia circolano **36 milioni di automobili**: ciò significa in media **65 auto ogni 100 abitanti**, con picchi considerevoli nei centri urbani (70 auto ogni 100 abitanti a Roma, 62 a Torino), contrariamente a quanto avviene in Europa (25 auto ogni 100 abitanti a Parigi e Amsterdam).

Una situazione di questo tipo comporta una **drastica riduzione dello spazio disponibile in strada per il traffico non veicolare**, il che a sua volta porta spesso alla creazione di percorsi ciclabili a scapito o in promiscuità con quelli pedonali.

² Forbes Italia, febbraio 2018.

Una conseguenza abbastanza evidente è che **nel nostro Paese alla crescita delle piste ciclabili non è finora corrisposta una altrettanto netta crescita della ciclabilità**. Tra il 2008 e il 2015 le infrastrutture riservate a chi si muove in bicicletta nelle città capoluogo sono infatti aumentate del 50% (+1.346 km di percorsi ciclabili urbani), ma la percentuale di italiani che utilizza la bici per gli spostamenti è rimasta identica: era il 3,6% nel 2008 ed era ancora il 3,6% nel 2015³.

A uno sguardo attento appare evidente come **il problema risieda proprio nella qualità delle infrastrutture: spesso le piste ciclabili urbane sono realizzate in sedi inadeguate e concorrenziali con i pedoni, che non migliorano la sicurezza dei ciclisti ma, anzi, rischiano di diminuire paradossalmente quella degli automobilisti e di chi si muove a piedi**.

La prima questione che vere azioni per la difesa e diffusione della mobilità ciclistica urbana devono saper affrontare è dunque quella della **“ciclabilità diffusa”**, ossia della **costruzione di un contesto generale "amico" della bicicletta** nel quale cioè sia possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro.

Questo implica un generale ridisegno della strada per **ridurre il traffico e le velocità**, vero elemento di pericolo: ecco dunque, fra i possibili interventi, la **riduzione dell’accessibilità delle strade** con la **costruzione di parcheggi scambiatori** fuori dai centri storici, la **riduzione degli spazi per la sosta**, la **creazione di Zone 30**, la **predisposizione di rastrelliere** per facilitare la mobilità su due ruote.

6. Best practice: la scelta di Lignano Sabbiadoro

Proprio con l’obiettivo di **attirare l’attenzione di un turismo slow, evoluto e attento alla sostenibilità**, Lignano Sabbiadoro ha scelto di investire sugli itinerari cicloturistici, sviluppando nuovi percorsi ed estendendo la rete esistente, anche grazie all’apertura di **nuovi collegamenti via barca**, come quello che sarà inaugurato entro maggio e che metterà in comunicazione Lignano con Bibione attraversando il fiume Tagliamento. Un **servizio gratuito**, riservato a **ciclisti e pedoni**, che permetterà di collegare - lungo un percorso che si svolge per gran parte attraverso **piste ciclabili** – il **faro rosso di Lignano Sabbiadoro con il faro di Bibione**, passando quindi dal Friuli Venezia Giulia al Veneto. Potenzialmente, quindi, sulle due ruote si potrà arrivare, mediante percorsi che si snodano sia su piste ciclabili sia su strade a basso scorrimento, addirittura fino a **Venezia, attraverso una rete di itinerari che arriva a raggiungere i 240 km** e che permette, fra l’altro, il collegamento con la **ciclovia Alpe Adria**, che connette Grado a Salisburgo, in Austria.

Molti degli itinerari che si possono percorrere partendo da Lignano toccano le numerose **riserve naturali** di cui è ricca la zona e permettono anche di scoprire le eccellenze enogastronomiche del Friuli Venezia Giulia, intersecando la **Strada del Vino e dei Sapori** che percorre l’intera regione. Un percorso che si snoda tra vie ciclabili, aziende agricole, agriturismi, ristoranti e trattorie in cui è possibile scoprire i piatti a base di pesce dell’alto Adriatico, il gusto deciso della selvaggina di laguna e i vini friulani.

Sono poi diversi gli **itinerari specifici** progettati perché gli amanti della bici possano muoversi in sicurezza con percorsi pensati per tutti gli interessi e per tutte le “gambe”. Si può, ad

³ 1° Rapporto sull’economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città. In collaborazione con VeloLove e GRAB+, maggio 2017.

esempio, scoprire l'entroterra della **bassa friulana**, passando per il ponte ciclabile sul **fiume Stella** e per il **bosco di Muzzana**, per arrivare fino alla pittoresca cittadina di pescatori di **Marano Lagunare**, oppure ancora sfruttare un passaggio in barca per pedalare fino ai **castelli medievali di Strassoldo**.

E ancora, è possibile anche pedalare **lungo il fiume Stella o il Tagliamento**, o sfruttare il passaggio barca proprio sul Tagliamento per sconfinare in Veneto e andare alla scoperta dell'**Oasi di Vallevicchia**. Per finire, proseguendo sul tracciato che porta da Marano a Strassoldo, si può pedalare sull'ormai **mitica ciclovia Alpe Adria**, eletta nel 2015 ciclabile europea dell'anno: **un percorso lungo ben 425 km**, che si snoda fra Salisburgo e Grado attraversando alcune delle più belle città e borghi del Friuli Venezia Giulia come Udine, Palmanova e Aquileia.

E le novità non sono finite: **gli itinerari che Lignano mette a disposizione degli amanti della bicicletta sono da oggi a portata di smartphone**, grazie a nuove mappe predisposte da Lignano Sabbiadoro Gestioni che integrano un QR Code, tramite il quale è possibile – senza scaricare alcuna app – accedere direttamente alle pagine web con i percorsi. Qui **l'utente è geolocalizzato automaticamente e questo rende possibile pedalare in tutta sicurezza sul percorso scelto**; inoltre, la mappa è personalizzata con **contenuti multimediali**, come ad esempio immagini dei punti di interesse lungo il percorso o indicazioni utili quali punti di noleggio o di riparazione biciclette.

*“Abbiamo deciso di puntare sempre più su un turismo lento, sostenibile e all'avanguardia – sottolinea il presidente di Lignano Sabbiadoro Gestioni, **Loris Salatin**. I percorsi ciclabili che da Lignano si inoltrano sia nell'entroterra friulano sia in quello veneto sono ormai sempre più fruibili da tutti gli amanti delle due ruote, anche grazie al supporto delle nuove tecnologie. Lignano Sabbiadoro vuole essere un punto di riferimento per il cicloturismo: non a caso dal 4 al 6 maggio organizzeremo una tre giorni interamente dedicata alle biciclette, con un convegno incentrato sul turismo a due ruote che vedrà la partecipazione di numerosi ospiti italiani e internazionali e che si concluderà, domenica 6 maggio, con una grande festa in bicicletta, in occasione della quale la città sarà parzialmente chiusa al traffico veicolare”.*

Account ufficiali Lignano Sabbiadoro:

FB <https://www.facebook.com/lignanosabbiadorobeach/>
TW <https://twitter.com/LignanoSabb>
IG <https://www.instagram.com/lignanosabbiadoroofficial/>
#MyLignano

Ufficio Stampa

AB Comunicazioni

Andrea Bianchi | bianchi@abcomunicazioni.it
Tel. +39 335 6237960
Margherita Aina | aina@abcomunicazioni.it
Tel. +39 02 26413003