

# BIKENOMICS LUNGO LA CICLOVIA

ECONOMIA DELLA BICICLETTA E SERVIZI  
AL CICLOTURISTA IN ITALIA E NEL CONTESTO  
DELLA CICLOVIA OLONA LURA

Giacomo Servi, Andrea Magarini,  
Francesca Federici, Alberto Pala



**Economia e Sostenibilità**

Cascina Cuccagna  
Via Cuccagna 2/4  
20135 Milano

info@assesta.it  
www.assesta.it

CF 07970570961



Lo studio di fattibilità della Ciclovía Olona Lura  
è un progetto dell'Associazione  
Economia e Sostenibilità ([www.assesta.it](http://www.assesta.it)),  
capofila di un ampio partenariato di istituzioni locali  
del territorio dell'Olona Lura,  
cofinanziato dalla Fondazione Cariplo.

[www.ciclovialolonalura.org](http://www.ciclovialolonalura.org)

## Introduzione

Il tema delle economie riconducibili alla bicicletta non può essere ignorato all'interno di uno studio di fattibilità che ha l'ambizione di volersi caratterizzare per un approccio fortemente integrato e sistemico. L'obiettivo di questa sezione è perciò di fornire una stima dell'impatto economico e del valore di un ampio indotto di attività economiche presenti nel territorio della Ciclovía Olona Lura.

La bicicletta consolida e crea posti di lavoro in diversi settori, quali il turismo, la vendita e la riparazione di biciclette. Nel nostro caso una ciclovía presuppone inoltre la presenza di un'infrastruttura leggera che necessita di attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, che hanno ricadute occupazionali anche nel settore delle costruzioni. Secondo uno studio del 2014 finanziato da ECF (European Cycling Federation), in Europa il settore della bicicletta impiega oggi 665.000 lavoratori, la maggior parte dei quali (oltre 500.000) nel settore turistico. Sono, questi numeri tutt'altro che trascurabili, se pensiamo che il settore minerario ne impiega 615.000 e quello metallurgico 350.000. Si è poi calcolato che, se il numero di viaggi in bicicletta dovesse raddoppiare, l'indotto occupazionale supererebbe addirittura il milione di unità.

Sempre secondo ECF, in Italia ci sono circa 5 milioni di ciclisti che usano la bicicletta quotidianamente, pari all'8% della popolazione nazionale; la sproporzione di considerazione rispetto agli omologhi dei paesi nordici (i cui numeri sono comparabili in termini percentuali rispetto al totale della popolazione) è evidente. I dati suggeriscono poi che il numero di ciclisti sia in costante crescita, a testimonianza della domanda crescente di nuove forme di mobilità. In Italia la competenza per la mobilità è incardinata negli enti locali e non a livello nazionale, anche se nel 2015 si sta assistendo a una crescita del dibattito nazionale sul tema e il parlamento sta discutendo diverse proposte di legge per strutturare una responsabilità nazionale sul tema della mobilità ciclistica. Il Disegno di Legge di Stabilità 2016 presentato il 22 ottobre, ad esempio, prevede un investimento di 38 milioni di euro *“per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche, di ciclostazioni nonché per la progettazione e la realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina”* per il triennio 2016-2018. La situazione attuale testimonia forti disparità locali, con la presenza di alcune città italiane all'avanguardia

come Milano, Reggio Emilia e Ferrara e gli importanti investimenti di una regione come il Trentino-Alto Adige. La scala urbana tende a prevalere: molti degli investimenti vengono focalizzati in quest'ambito territoriale, a scapito delle connessioni più vaste dove risulta spesso difficile individuare un soggetto istituzionale unitario.

Nella prossima sezione intendiamo analizzare gli aspetti economici delle attività connesse alla ciclabilità, concentrandoci in particolare su tre aspetti: la produzione, la vendita e il valore, distinguendo tra la realtà nazionale e quella europea o globale.

## **1. LA PRODUZIONE DI BICICLETTE**

A livello europeo, tra il 2007 e il 2012 la produzione europea di biciclette è calata, seppure con tassi inferiori rispetto alle 2RM (2 ruote motore), passando dai 13,2 milioni di biciclette del 2007 agli 11,5 del 2012 (-13%).

L'Italia ha sempre rappresentato uno dei paesi all'avanguardia nella produzione di biciclette, anche più di quanto l'utilizzo effettivo di questo mezzo a livello nazionale potrebbe far pensare.

Allo stato attuale, l'Italia è il primo produttore europeo di biciclette, grazie a una produzione di 2,6 milioni di biciclette all'anno e un export stimato in 1,7 milioni di esemplari.

Questa tradizionale posizione di eccellenza le ha permesso di non deprimere il settore a causa della battuta d'arresto registrata a livello europeo: il 2013 ha visto l'Italia registrare una crescita del 22% della produzione rispetto all'anno precedente; un risultato che in valore assoluto si colloca addirittura più in alto dei livelli pre-crisi. .

## **2. LA VENDITA DI BICICLETTE**

La vendita di biciclette nel mondo ha un carattere molto polarizzato: più della metà del totale (54,5% ) delle vendite sono concentrate in Cina. Il secondo mercato mondiale è quello statunitense, con il 18%, seguito da quello giapponese con l'8,6%. L'Italia si trova al nono posto, con l'1,6% del totale delle vendite mondiali.

Come la produzione, anche i dati relative alle vendite di biciclette hanno fatto registrare un lieve calo in tutta Europa: tra il 2007 e il 2013 sono infatti scese dell'9%. La Germania ha perso il 14%, il Regno Unito il 5% e la Francia il 16%. L'Italia è passata da 1,9 milioni di bici vendute nel 2007 a 1,5 milioni (-23%) con una quota dell'8% del mercato che la colloca al nono posto in Europa. Una quota sorprendente è stata invece raggiunta dalla vendita di e-bike, le biciclette a pedalata assistita: il 2013 ha visto la vendita di 51.405 pezzi, con un incremento del 12% rispetto alle 46.000 del 2012. Questi sono mezzi che non servono principalmente per l'attività sportiva, bensì permettono agli utenti di affrontare con facilità elevate distanze ed i vari ostacoli orografici.

## **2.1 Caratteristiche della vendita in Italia**

Disaggregando il valore totale delle vendite italiane per categorie di prodotto, troviamo al primo posto le trekking o city bike (32%), seguite da mountain bike (31%), bici da bambino (18%), bici classiche (9%), prodotti da corsa (6%), e bici elettriche (4%). In forte aumento è la vendita di bici pieghevoli, la cui diffusione è favorita dalla possibilità di trasportarle agevolmente, come fossero bagagli, sui treni; i numeri rimangono tuttavia di nicchia (circa 25.000 pezzi anno). Diverse aziende stanno rinforzando la propria gamma anche con modelli a pedalata assistita pieghevoli. Il segmento del lusso sembra immune alle conseguenze della congiuntura economica e continua a macinare buoni risultati. I circa 22.000 esemplari di alta gamma sono costituiti da diversi modelli: bici da corsa, pieghevoli, extra performanti, mountain bike e da passeggio. In questo caso, il fattore determinante è la scelta della qualità dei materiali, la ricercatezza e l'ampia possibilità di personalizzazione.

I canali di vendita per bici e after market sono tre: grande distribuzione organizzata (GDO); grande distribuzione specializzata (GDS); dealer specializzati (DS). In termini numerici, per quanto concerne le vendite, queste le percentuali: 40% DS, 30% GDO e 30% GDS. In termini di fatturato, il totale è così ripartito: 52% DS, 20% GDO, 28% GDS. Rispetto al 2012, si nota un incremento delle vendite in capo alla grande distribuzione. Il fatturato dei dealer specializzati si compone per il 47% dalla vendita di bici; per il 23% dalla vendita di ricambi e accessori; per il 24% da riparazioni e per il 6% dall'abbigliamento.

## **2.2 Tasso di penetrazione**

Tra i primi 10 mercati mondiali, il Paese con il più alto tasso di penetrazione (numero di biciclette vendute per 100 abitanti) è il Giappone con il 7,4%, seguito da Stati Uniti (6,6%), Taiwan (6,3%), Francia (6,1%) e Regno Unito (6,1%). L'Italia è ottava, con 2,7 biciclette vendute ogni 100 abitanti nel 2013. Paesi nord-europei come Danimarca (9,6%) e Olanda (7,6%), che in quota assoluta hanno un peso non particolarmente rilevante, registrano però un dato superiore anche al Giappone.

### 3. IL VALORE DELLA PRODUZIONE DI BICICLETTE

In Europa, nel 2012 il valore della produzione industriale del settore delle biciclette (vale a dire la somma dei ricavi delle imprese che operano nel comparto) è stato di 5,4 miliardi di € (pari al 51% del totale del settore delle due ruote). Nonostante il calo generalizzato di vendite di biciclette in Europa, di cui si è detto sopra, il valore delle vendite mostra un trend in crescita, così come in crescita è l'incidenza del settore ciclistico su quello generico delle 2 Ruote: nel 2013 il valore delle vendite su scala europea è stato di 6,8 miliardi di € e ha rappresentato il 53,5% del totale 2R.

Se guardiamo all'Italia, il valore delle vendite riconducibili al comparto ciclistico è ammontato nel 2013 a un totale di circa 1 miliardo di euro: 432 milioni di € (il 29% del totale delle 2R) fanno capo alla vendita di biciclette. La vendita di accessori si è attestato su un valore di circa 280 milioni di €. Il valore delle riparazioni di cicli è stato invece di 290 milioni di €.

Sempre in Italia, nel 2012 il valore della produzione industriale di biciclette, componentistica e accessori è stato di 762 milioni di € (circa il 20% del totale del settore delle 2R). Rispetto al 2008, il valore della produzione del comparto del ciclo è cresciuto dell'11,2%. La marginalità (calcolata come EBITDA su fatturato) è invece calata del 10%.

I dati medi di marginalità del settore (9,9% per le 2RM e 7,8% per le bici) si mantengono tuttavia su livelli piuttosto elevati, soprattutto se confrontati con altri settori produttori di beni durevoli. Tuttavia occorre distinguere tra le performance di una minoranza di grandi imprese e quelle della maggioranza delle piccole e medie imprese attive soprattutto nella componentistica. Un'analisi del rischio di sostenibilità economica delle imprese del settore mostra infatti che se si escludono i primi 3 player del comparto 2RM e bici, oltre il 50% delle aziende e del fatturato prodotto nel comparto 2RM e il 60% delle aziende e del fatturato prodotto nel comparto del ciclo si trovano oggi a rischio di sopravvivenza.

#### 3.1 Import-export e politiche commerciali

Secondo il Product Complexity Index (PCI), un indice ideato dall'MIT di Boston che classifica i prodotti sulla base della loro complessità, le biciclette rappresentano il 753° prodotto per complessità di realizzazione e sono il 344° prodotto più scambiato al mondo<sup>1</sup>, su 1239 prodotti monitorati.

Tra i prodotti esportati, a prevalere nel 2013 è stato il comparto della componentistica, per un valore totale di 416.046.417€; al secondo posto le biciclette, per un valore di 179.676.083€, seguite dalle catene per biciclette (12.178.664€) e dalle e-bike, biciclette a pedalata assistita (1.017.737€). Quest'ultima categoria ha visto una crescita notevole rispetto all'anno precedente, pari al 50,29%.

A livello mondiale, l'impareggiabile competitività dei produttori orientali ha posto dei problemi a livello regolatorio legati alla legittimità delle condizioni di vendita praticate da questi produttori. Per contrastare queste pratiche, tra gli strumenti adottati ha avuto particolare risonanza l'adozione dei dazi

<sup>1</sup> Product Complexity Index (PCI) <http://atlas.media.mit.edu/it/profile/hs92/8712/#Exporters>

antidumping.

I dazi antidumping, che puntano a scoraggiare l'importazione di beni a un prezzo inferiore rispetto a quello praticato nel paese di destinazione, costituiscono un antidoto alle pratiche distorsive della concorrenza. Le barriere dall'ingresso di prodotti orientali hanno consentito alla produzione italiana di esportare nel 2013 quasi mezzo milione di biciclette in più rispetto all'anno precedente, soprattutto verso paesi europei come Francia e Spagna.

I dati positivi evidenziano come i dazi antidumping del 2011 stiano sortendo gli effetti sperati e stiano dando maggiore fiducia ad investimenti industriali locali al posto di prodotti importati dall'Asia.

La bicicletta è uno dei pochissimi prodotti finiti per il largo consumo in Europa che beneficia di un dazio antidumping. Strumenti di questo tipo permettono di far fronte ai cambiamenti necessari per stare al passo con un mondo in continua evoluzione. Proprio la bicicletta in Europa ne è un esempio. Vent'anni fa era un settore integrato verticalmente e con grande assorbimento di manodopera. Oggi si presenta come un'industria leggera e snella, che conserva tuttavia l'appello di tutti i grandi marchi continentali, che sono ancora nelle mani solo dei legittimi proprietari. L'industria ciclistica statunitense o giapponese non può vantare la stessa situazione. Nomi gloriosi sono spariti a causa della concorrenza asiatica, provocando la perdita di industrie domestiche, posti di lavoro e know-how.

## **4. PECULIARITÀ DEL CONTESTO ITALIANO**

### **4.1 Interrelazione pratica ciclistica - sviluppo del settore**

Il confronto dei dati sopracitati con i contesti geografici nazionali e quelli di pertinenza della Ciclovia offre interessanti spunti di riflessione. Emerge infatti in generale una stretta interrelazione tra lo sviluppo del sistema di ciclabilità e i dati economici riconducibili a questo settore: dove esistono infrastrutture reticolari che formano un sistema integrato, anche le vendite di biciclette, accessori, componentistica e abbigliamento presentano dati elevati. Con riguardo alle tre province attraversate dalla Ciclovia, si osserva una marcata leadership, che si estende anche a livello nazionale, di Milano e dell'imprenditorialità del triangolo tra Milano, Como e Varese; nonostante molte delle attività siano polarizzate nei capoluoghi, emerge anche una discreta vivacità nel tessuto produttivo provinciale.

### **4.2 Infrastrutture e sviluppo del comparto**

L'analisi geografica pone il Nord-Est al primo posto per le vendite, nonostante una popolazione inferiore in termini numerici rispetto ad altre zone. A riprova della forte interconnessione tra la diffusione della pratica ciclistica e l'andamento delle imprese connesse, studi di settore sottolineano come questa area sia anche una di quelle più sviluppate per quanto riguarda l'utilizzo delle due ruote a pedale. In particolare, a sveltare in questa classifica sono Veneto ed Emilia Romagna, che ospitano strutture e infrastrutture dedicate alla bicicletta in grado di sostenerne l'acquisto e l'uso. Quando esiste il modo di integrare mezzi pubblici veloci con corsie preferenziali per le bici, piste

ciclabili, zone 30, ZTL, parcheggi e trasporto sui mezzi pubblici, ecco che la bicicletta risulta il veicolo più pratico, rapido e conveniente che esista. Il 50% degli spostamenti all'interno dei centri urbani è infatti di lunghezza inferiore ai 5 Km, e la bicicletta risulta essere il mezzo più veloce per spostamenti contenuti in questa distanza.

Rispetto all'anno precedente, il Nord-Est ha perso il 4% del mercato e il Nord-Ovest il 2%, mentre un aumento del 3% si è riscontrato per il Sud e le Isole, dove l'utilizzo delle biciclette a pedalata assistita si sta diffondendo di più.

### **4.3 Furti di biciclette**

A disincentivare l'acquisto del nuovo è il problema legato ai furti di bici, quantificabile in un danno di circa 150 milioni di euro l'anno. Considerando che nel nostro Paese sono 5 milioni i ciclisti circolanti e che circa l'8% è vittima di furti (dato Fiab-ANCMA), ci troviamo di fronte a circa 400.000 bici rubate. Essendo il valore medio alla vendita pari a 270 euro, una cifra vicino agli 86 milioni di euro va in fumo ogni anno. A margine di questo costo "vivo", pesano anche altri fattori.

Chi compra una nuova bici, dopo il furto, non la compra più di pari valore ma la compra di valore inferiore, il che genera sul mercato una perdita secca del 30%. Essendo poi quello dei furti un fenomeno così diffuso in Italia, gli acquirenti consapevoli del rischio evitano in partenza di investire cifre troppo elevate, e si calcola che questo faccia abbassare il valore d'acquisto di un ulteriore 30%. Spesso inoltre si opta per il riacquisto di bici rubate nei mercatini illegali. Complessivamente Confindustria ANCMA quantifica in almeno 150 milioni di euro l'anno il danno derivante dal furto bici in Italia.

### **4.4 Rimessaggio delle biciclette in cantina**

La riscoperta della bicicletta passa anche dalla rigenerazione delle vecchie biciclette che giacciono in cantina (le cosiddette BIC), il cui rimessaggio impiega meccanici e componentistica del settore. Sono oltre 32 milioni le bici in cantina in Italia, secondo una stima di Confindustria ANCMA: un'opportunità accessibile per riavvicinare gli italiani all'uso delle due ruote non solo per motivi economici legati alla crisi, ma anche quale mezzo di trasporto ecologico e salutare.

### **4.5 Fiera di Verona**

Nell'ottica dell'economia della bicicletta in Italia e nell'ambito della Ciclovia Olona Lura risulta interessante valutare un evento importante per il settore, come la fiera che si svolge a Verona dal 2012, che consente alle imprese di incontrarsi e sviluppare ulteriori economie e affari per poter stare al passo con un mercato in costante innovazione.

La Fiera di Verona si è confermata capitale per un settore in forte crescita come quello della bicicletta. Il padiglione fieristico veronese, oltre ad essere la vetrina completa del settore, è anche il punto di partenza per la creazione del valore aggiunto dato dal networking e dalla contaminazione di nuove idee innovative.

## **5. ANALISI DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE CONNESSE ALLA CICLABILITÀ**

La Lombardia ricopre un ruolo di rilievo a livello nazionale per quanto concerne le attività economiche connesse alla ciclabilità. Analizzando i dati aggregati delle performance economiche di queste aziende presenti sul livello nazionale e regionale è possibile osservare quanto nell'ambito dell'Oloni Lura, e specificatamente nelle tre province di Varese, Como e Milano tali attività siano attive e quali qualità imprenditoriali si siano qui radicate.

L'osservazione ha riguardato quattro ambiti<sup>2</sup> prevalenti, considerando le iniziative economiche attive nella produzione, commercio, noleggio e riparazione delle biciclette.

Partendo da un'osservazione su scala nazionale emerge la rilevanza della regione Lombardia sia dal punto di vista del fatturato riconducibile al settore della ciclabilità, che da quello del numero di dipendenti<sup>3</sup>. Il dato più recente (2014) relativo al fatturato totale delle aziende del settore operanti in Lombardia è di 562,7 milioni di euro, pari al 19,5% del totale nazionale. Questo colloca la Lombardia al primo posto in Italia, a quasi 200 milioni di euro di distanza dal secondo (il Lazio).

### **Fatturato regioni**

Anche dal punto di vista occupazionale il settore ciclistico lombardo ricopre un ruolo importante a livello nazionale. Gli occupati sono 9.383, pari al 20% del totale nazionale. Al secondo posto si colloca il Veneto con 6.056 occupati.

### **Dipendenti regioni**

Avendo individuato la Lombardia come leader nazionale per quanto riguarda il settore ciclistico, risulta interessante osservare l'andamento del comparto nelle province direttamente interessate dal passaggio della Ciclovía Olona Lura, vale a dire Como, Milano e Varese.

L'osservazione su scala provinciale è stata preferita a quella dei comuni direttamente attraversati dalla ciclovía, in quanto la presenza di un ecosistema imprenditoriale potrebbe essere una condizione di fattibilità da tenere in stretta osservazione per verificare la possibilità di attivare iniziative economiche connesse alla ciclovía.

Questo insieme di aziende non è direttamente riconducibile e connotabile come un distretto, non si è infatti a conoscenza delle relazioni che intercorrono tra le diverse aziende in un'ottica di filiera e sistema unitario. Le geografie delle iniziative economiche ancorate alla ciclovía potranno però essere attivate su scala sicuramente superiore ai perimetri comunali direttamente attraversati,

<sup>2</sup> L'analisi è stata effettuata selezionando dalla banca dati aziendale AIDA le aziende la cui attività è ascrivibile ad ognuno dei codici Ateco riportati nella presente tabella tabella:

#### **Codice Ateco**

#### **Descrizione**

309210 - Fabbricazione e montaggio di biciclette

309220 - Fabbricazione di parti e accessori per biciclette

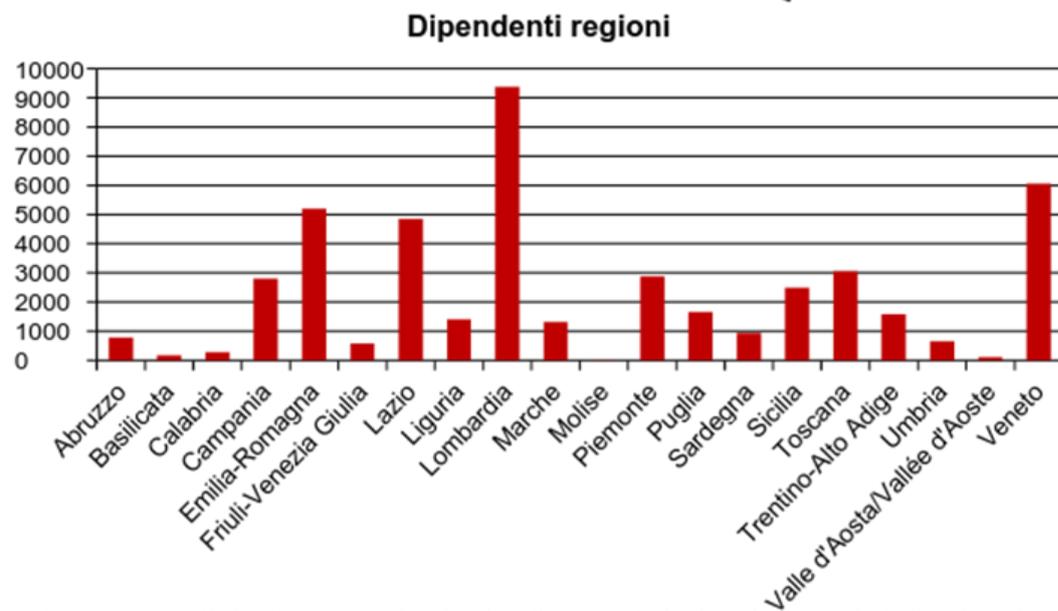
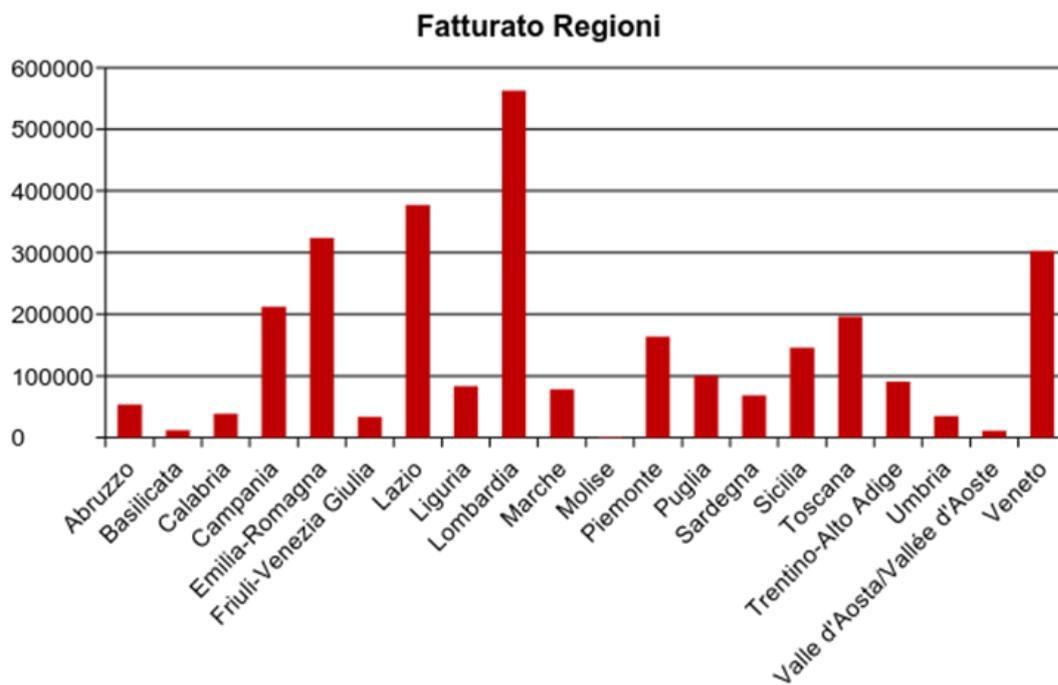
464940 - Commercio all'ingrosso di articoli sportivi (comprese le biciclette)

476410 - Commercio al dettaglio di articoli sportivi, biciclette e articoli per il tempo libero

772101 - Noleggio di biciclette

952902 - Riparazione di articoli sportivi (escluse le armi sportive) e attrezzature da campeggio, comprese le biciclette

<sup>3</sup> Si sottolinea che il dato inerente i dipendenti potrebbe non rappresentare l'occupazione a livello esaustivo, all'interno della banca dati AIDA viene infatti spesso non riportato per tutte le aziende anche se tale mancanza viene riscontrata in ogni regione, tale elemento farebbe supporre una sua assenza omogenea.



anche se questi risulteranno i principali beneficiari nei campi della ricezione, ristorazione, commercio e delle attività culturali.

Le imprese delle tre province hanno un fatturato congiunto di 285,6 milioni di euro, pari al 50% di quello regionale. Questa cifra è articolata nelle tre province della ciclovía come riportato dalla tabella seguente.

La netta prevalenza del territorio milanese è sicuramente conseguenza

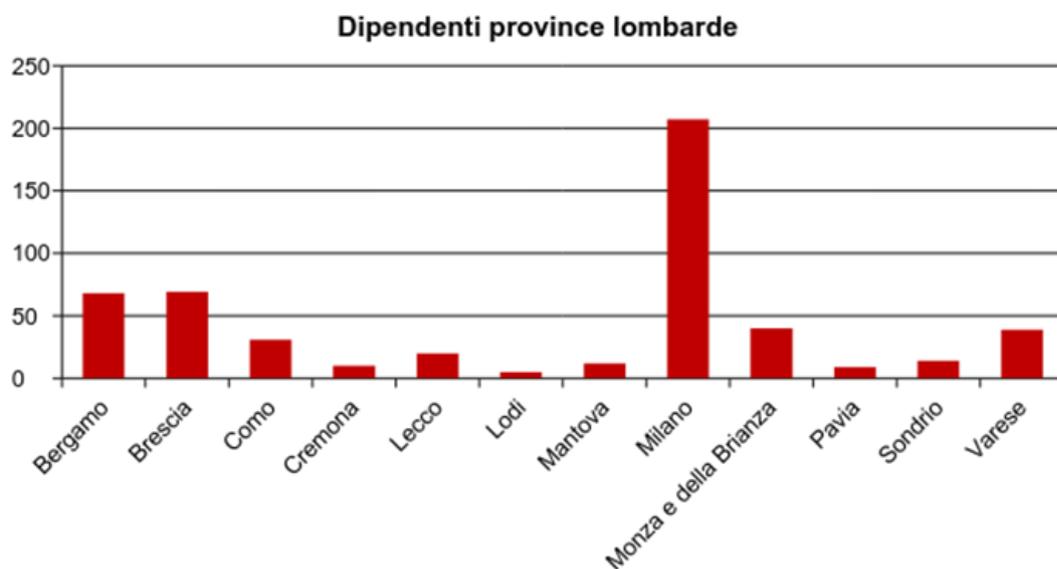
Provincia	Abitanti	Densità (ab/km <sup>2</sup> )	Fatturato	Fatturato/Abitanti	% Lombardia	% Italia	Dipendenti
Como	599.905	465	30.332.000 €	50,56 €			31
Milano	3.196.825	1.575	214.523.000 €	67,11 €			207
Varese	890.234	1.199	41.027.000 €	46,09 €			39
<b>Totale</b>	<b>4.686.964</b>		<b>285.882.000 €</b>	<b>60,99 €</b>	<b>50%</b>	<b>10%</b>	<b>277</b>

diretta dell'elevata densità abitativa di quella provincia e qualifica, ancora una volta, l'ambito milanese come centro decisionale ed economico del paese. Ad un'osservazione preliminare questa incidenza potrebbe essere male interpretata ed inficiare la comprensione di un'elevata opportunità per la ciclovia, ovvero il bacino di utenza. Storicamente gli abitanti della città di Milano sono ottimi utenti di servizi turistici locali, immediatamente prossimi alla loro città. Questa considerazione fotografa un elevato bacino di persone potenzialmente adatte ad incrementare i flussi di utilizzo della ciclovia, costituendo un ottimo potenziale di fattibilità da tenere in stretta considerazione durante la definizione di prodotti turistici dei quali potrebbero beneficiare i milanesi in relazione con le imprese attive in quel territorio. Al netto dell'elevata presenza demografica, questa analisi fotografa un secondo fenomeno, ovvero la possibilità di utilizzare l'elevato giacimento

di capitale cognitivo ed innovativo depositato all'interno dell'economia milanese. Come noto, la città e il suo territorio disegnano spesso trend locali che poi vengono estesi a livello nazionale. Qui sono presenti diverse realtà imprenditoriali ad elevato livello innovativo che potrebbero giovare reciprocamente, in una relazione win-win, attraverso alleanze con le imprese attive a Varese e Como, territori naturalmente considerati ad elevata coesione economica e valoriale.

I dipendenti del settore nelle tre province sono invece 277, il 52,9% del totale regionale, divisi come segue: 31 a Como, 207 a Milano e 39 a Varese.

## 6. ANALISI PER MACROSETTORI



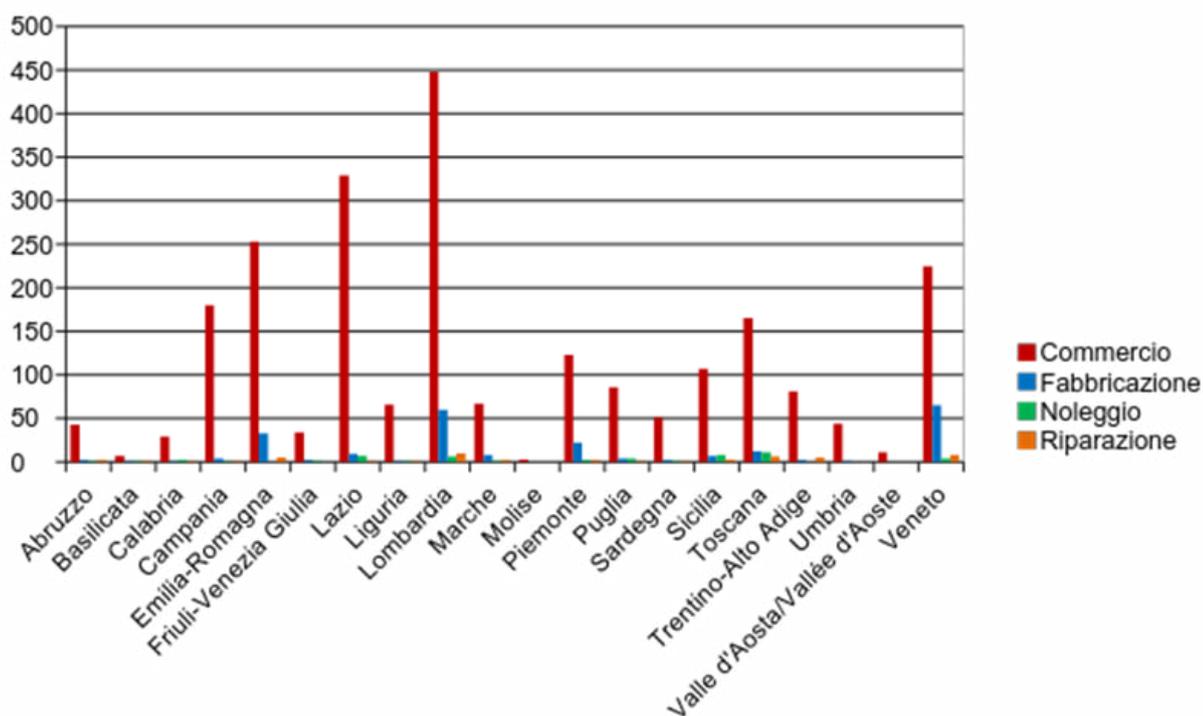
Al fine di fornire un'immagine disaggregata dei processi produttivi delle imprese della regione, abbiamo scomposto l'analisi sulla base dell'ambito funzionale di attività delle imprese della bicicletta. Poiché nella lista dei codici Ateco considerati finora vi sono alcune aree di attività simili tra loro, abbiamo individuato i seguenti macrosettori:

- fabbricazione (Ateco 309210 e 309220);
- commercio (Ateco 464940 e 476410);
- noleggio (Ateco 772101);
- riparazione (952902).

Il grafico illustra la distribuzione delle attività produttive nelle varie regioni italiane nel 2014, sulla base della classificazione nei macrosettori individuati. Appare evidente la predominanza delle attività di carattere commerciale, che costituiscono la larga maggioranza in ogni regione. La Lombardia risulta essere la regione con il maggior numero di attività (524, il 19.5% nazionale), e il maggior numero di attività di carattere commerciale (448, 19% nazionale). Sul territorio lombardo appaiono poi 60 attività connesse alla fabbricazione, 10 alla riparazione e 6 al noleggio.

### Attività per macrosettore a livello regionale

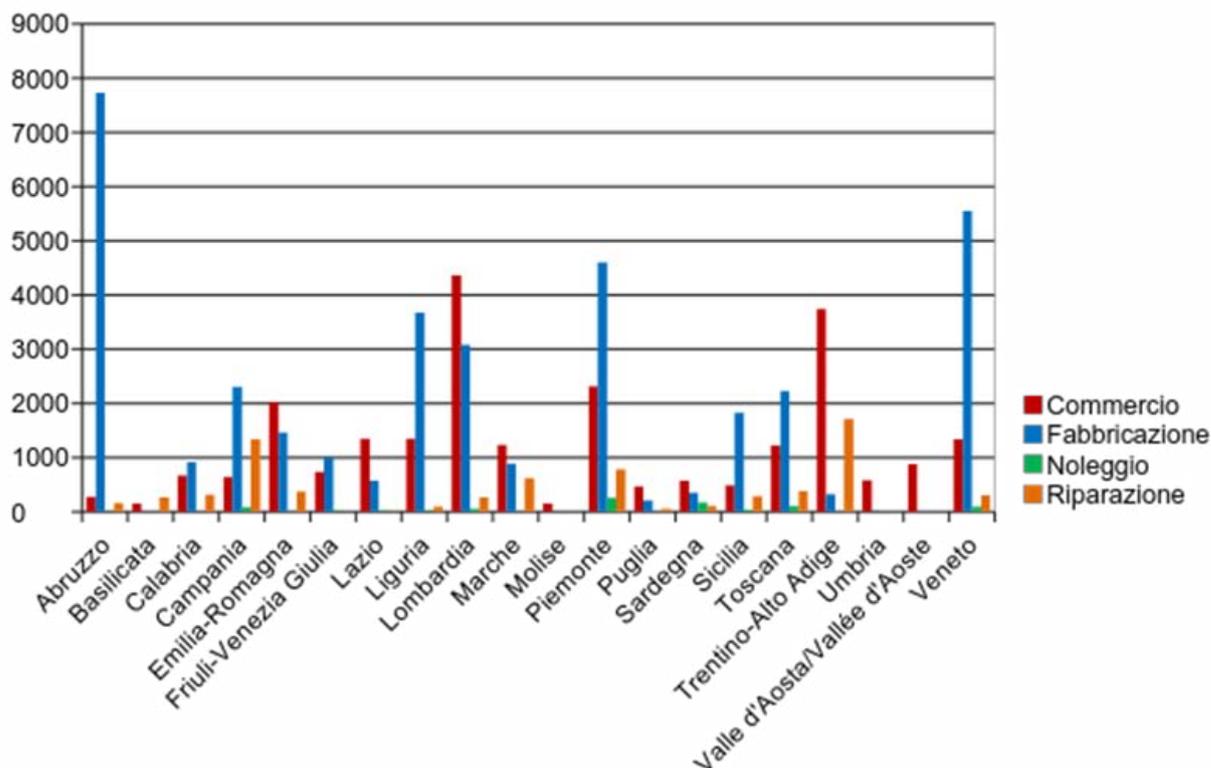
Dal punto di vista dei ricavi, l'immagine è diversa. Le imprese fabbricatrici sono quelle che – nel 2014 – generano fatturato maggiore. Questo è vero in



particolare per l'Abruzzo, il cui risultato è però distorto dalla presenza di due sole imprese del settore, una delle quali di dimensioni molto grandi (Verlicchi Casoli S.R.L., che dichiara un fatturato di 15,4 milioni di euro nel 2014). Anche il Veneto, il Piemonte e il Lazio superano la Lombardia per fatturato medio delle imprese che operano nella fabbricazione. Il macrosettore commerciale vede invece la prevalenza della Lombardia, che mostra un fatturato medio di 4,4 milioni di € nel 2014. Noleggio e riparazione contribuiscono in maniera molto marginale in termini di fatturato, e a questo risultato concorre probabilmente anche la mappatura assai incompleta degli esercizi commerciali operanti in questo ambito.

### Ricavi medi per macrosettore a livello regionale

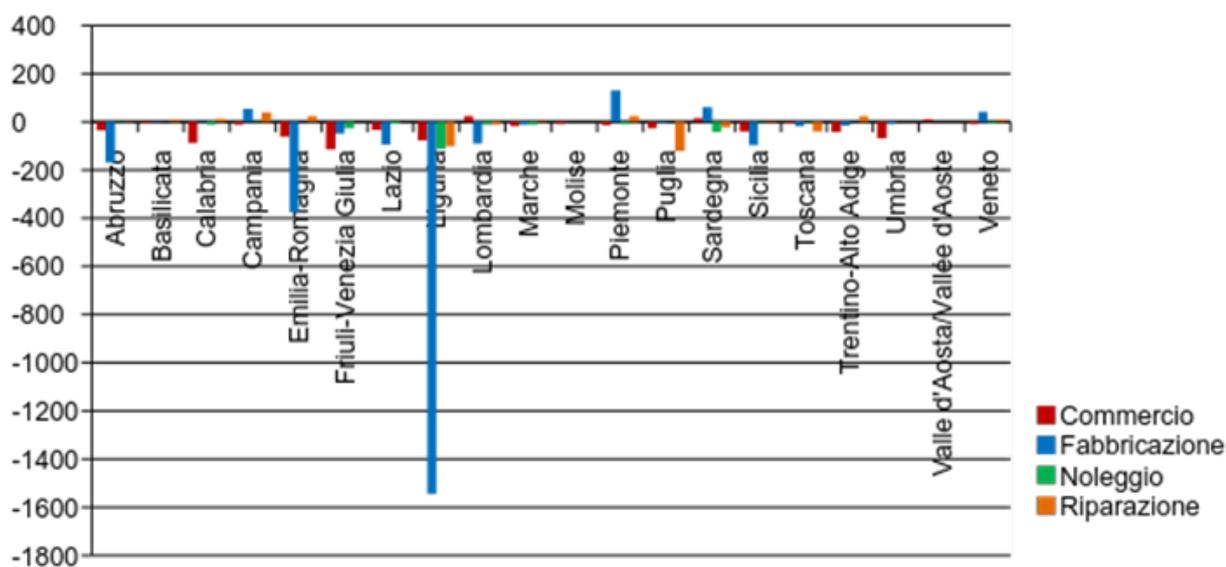
L'analisi degli utili medi non suggerisce particolari differenze intra-regionali, se



non per la Liguria, che spicca nel macrosettore della fabbricazione per il suo disutile di 1,5 milioni di €, che è guidato in questo caso dal risultato negativo del 2014 di Giuseppe Olmo S.P.A. La Lombardia mostra il più alto utile medio (e uno dei soli tre positivi, insieme a Sardegna e Valle d' Aosta) a livello nazionale, con un valore pari a 22.600 €. Negli altri macrosettori il valore dell'utile è sempre negativo, con valori in linea con il resto delle regioni italiane.

### Utili medi per macrosettore a livello regionale

Il grafico seguente riporta la distribuzione delle imprese lombarde tra le diverse



province. Milano risulta quella con più imprese (207), la maggioranza delle quali (181) facenti capo al macrosettore commerciale. Gli altri tre macrosettori sono molto meno 'popolati': 18 imprese operano nella fabbricazione, 6 nella riparazione e 2 nel noleggio. Le altre province mostrano valori molto inferiori, con Bergamo, Brescia e Monza a seguire Milano.

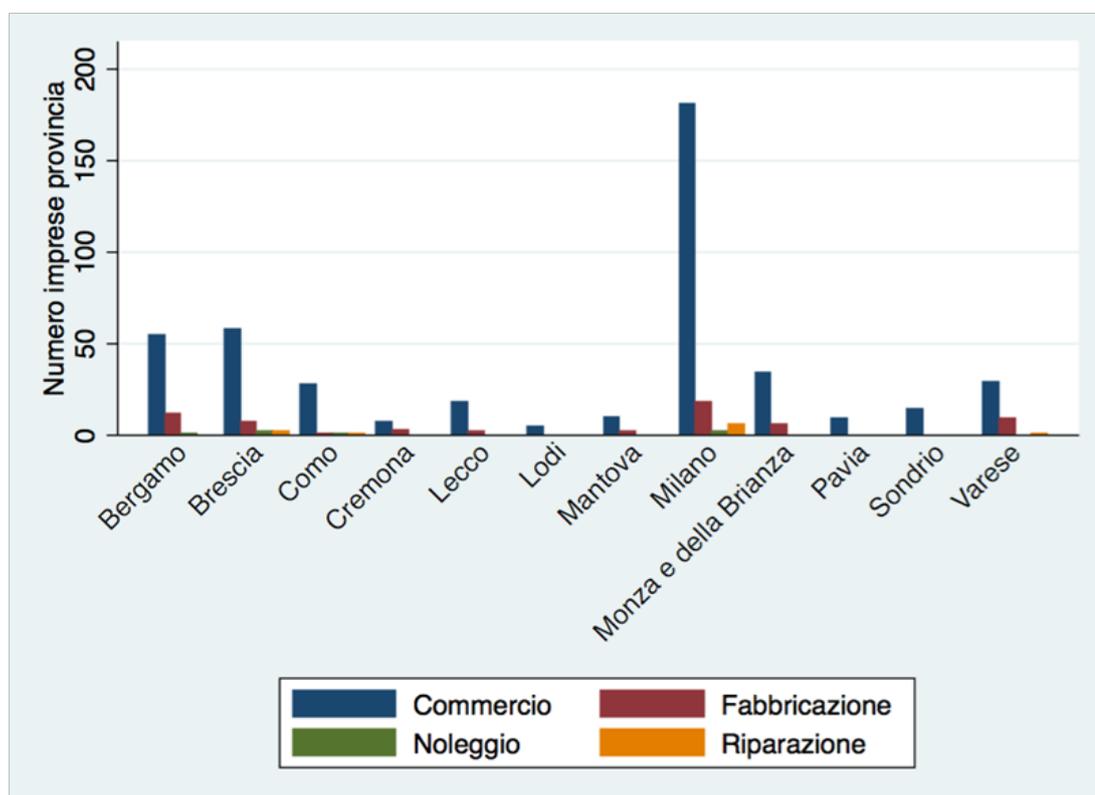
Il noleggio e la riparazione vedono la presenza di un numero assai esiguo di imprese. Como, Brescia e Milano sono le uniche province ad avere almeno un'impresa in entrambi i macrosettori.

Provincie	Commercio				Fabbricazione			
	Numero Imprese	Ricavi medi [migliaia €]	Ricavi totali [migliaia €]	Utili medi [migliaia €]	Numero Imprese	Ricavi medi [migliaia €]	Ricavi totali [migliaia €]	Utili medi [migliaia €]
Bergamo	55	1092	60067	-34	12	5544	66524	45
Brescia	58	1392	80744	-27	7	1411	9877	-610
Como	28	396	11085	-29	1	818	818	14
Cremona	7	511	3579	-6	3	2188	6564	-18
Lecco	18	1264	22752	354	2	6413	12825	293
Lodi	5	124	620	-4	0	0	0	0
Mantova	10	2531	25306	-4	2	499	998	-61
Milano	181	2632	476461	-148	18	2044	36800	16
Monza	34	36090	1227065	1197	6	6500	39002	-432
Pavia	9	828	7456	-24	0	0	0	0
Sondrio	14	1239	17344	36	0	0	0	0
Varese	29	794	23040	-209	9	1302	11714	16
<b>Totale</b>	<b>448</b>		<b>1955519</b>		<b>60</b>		<b>185122</b>	

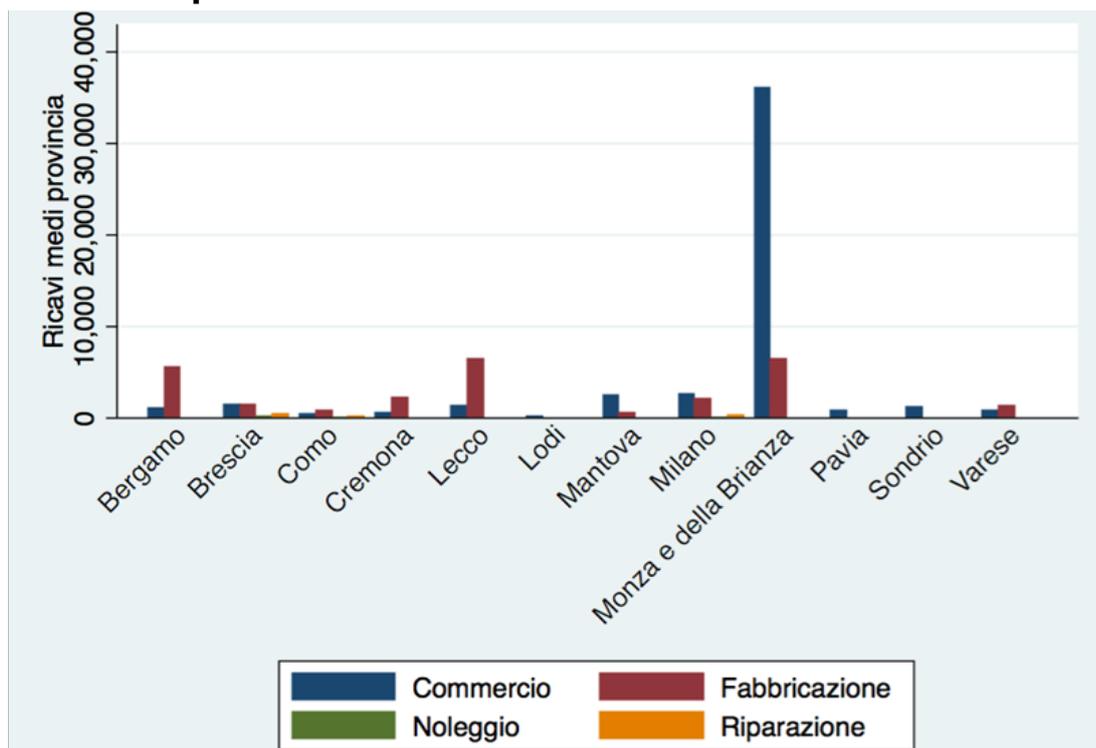
Provincie	Noleggio				Riparazione			
	Numero Imprese	Ricavi medi [migliaia €]	Ricavi totali [migliaia €]	Utili medi [migliaia €]	Numero Imprese	Ricavi medi [migliaia €]	Ricavi totali [migliaia €]	Utili medi [migliaia €]
Bergamo	1	0	0	-3	2	0	0	0
Brescia	2	155	311	-27	2	418	835	-14
Como	1	7	7	0	1	162	162	-33
Cremona	0	0	0	0	0	0	0	0
Lecco	0	0	0	0	0	0	0	0
Lodi	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantova	0	0	0	0	0	0	0	0
Milano	2	4	8	-3	6	283	1695	-4
Monza	0	0	0	0	0	0	0	0
Pavia	0	0	0	0	0	0	0	0
Sondrio	0	0	0	0	0	0	0	0
Varese	0	0	0	0	1	0	0	-23
<b>Totale</b>	<b>6</b>		<b>326</b>		<b>17</b>		<b>2693</b>	

### Attività per macrosettore in Lombardia

Il grafico successivo riporta i ricavi medi del 2014 per ogni provincia. I risultati risentono della presenza di outlier di peso, come dimostra il caso di Monza e Brianza, i cui valori sono distorti dalla presenza di Decathlon, che ha conseguito un fatturato di circa un miliardo di euro nel 2014. Lo stesso discorso vale per questa provincia per il macrosettore fabbricazione, che beneficia della presenza di un grande player come Atala, con un fatturato di circa 30 milioni di euro nel 2014. Anche Bergamo e Lecco mostrano ricavi importanti nel macrosettore fabbricazione, grazie alla presenza di marchi storici come – rispettivamente – Bianchi e Alpina. Milano, invece, che ospita il numero maggiore di imprese, risente della loro eterogeneità in termini di dimensioni. Ad alcune imprese di grosse dimensioni (come Colnago) se ne affiancano molte di dimensioni ridotte, che spingono verso il basso il valore medio dei ricavi.

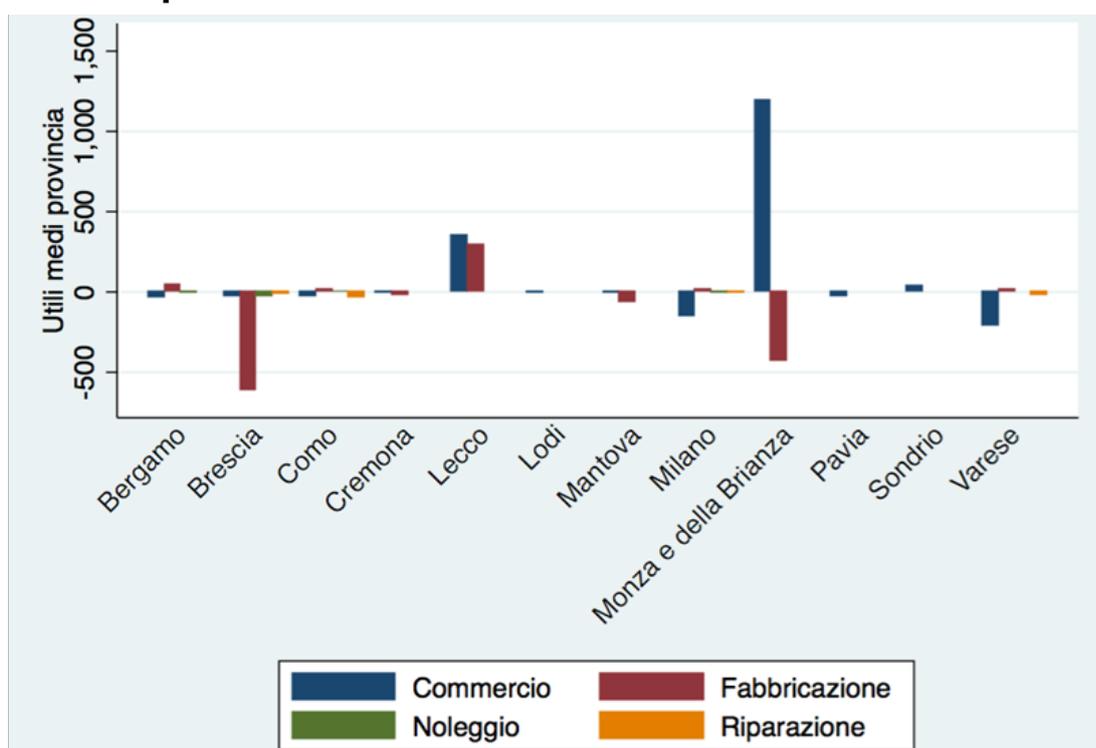


## Ricavi medi per macrosettore in Lombardia



Ancora una volta, la fotografia degli utili medi è meno chiara. Decathlon, che ha riportato un utile di 34 milioni nel 2014, sposta in alto i valori per la provincia di Monza e Brianza, mentre Brescia risente della presenza di Verola Cicli (disutile di 4 milioni di euro nel 2014). La provincia di Lecco mostra valori alti sia nel commercio che nella fabbricazione grazie ad Alpina e Ande. Le altre province non mostrano scostamenti significativi degli utili medi dallo 0, vuoi per la presenza di imprese di piccole dimensioni, vuoi per la coesistenza di grandi imprese con valori molto elevati di utile o di disutile.

## Utili medi per macrosettore in Lombardia

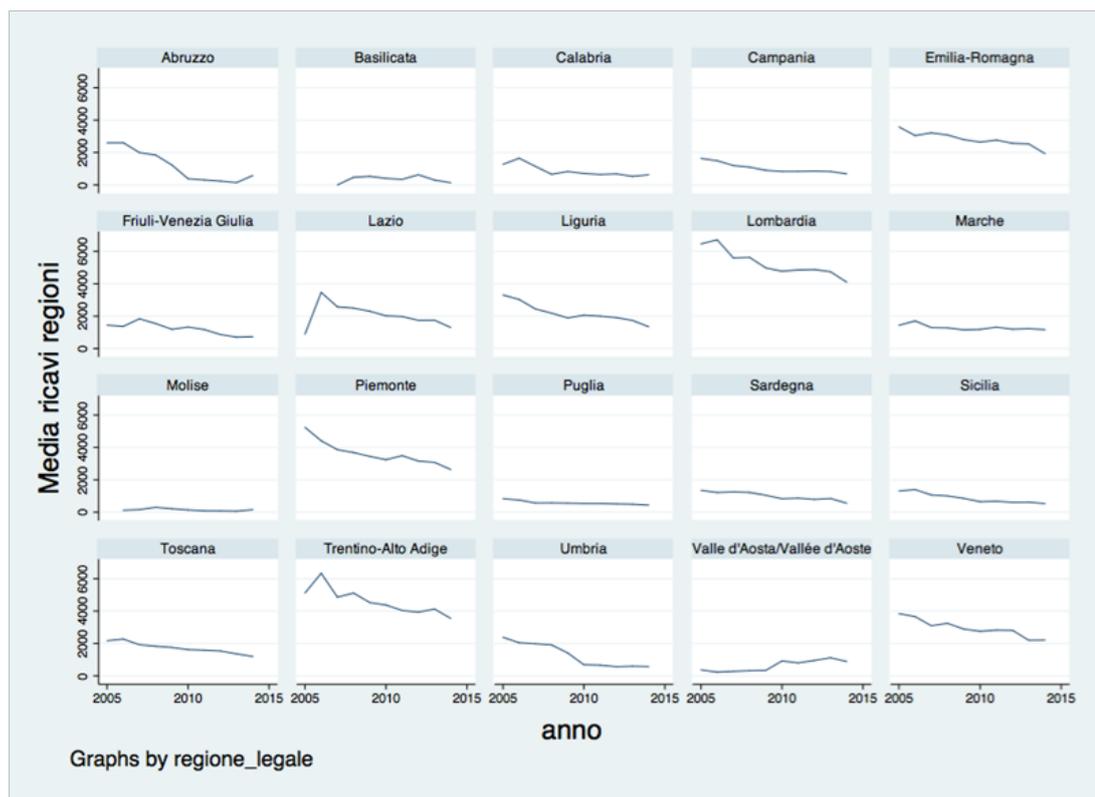


## 7. ANALISI DELLE TENDENZE

Un'altra direttrice interessante di ricerca per valutare la rilevanza di un'attività produttiva in un'area geografica è lo studio dei trend delle variabili finora considerate nell'arco degli ultimi dieci anni.

Qui sotto sono riportati i trend regionale dei ricavi medi nelle imprese italiane per il periodo tra il 2005 e il 2014. Durante questo periodo, pare emergere un diffuso declino dei ricavi delle imprese del settore. Il trend discendente è comune a quasi tutte le regioni, e pare risentire dell'effetto della crisi a partire dal 2007-08. A un periodo iniziale di un paio d'anni di crescita, fa seguito in quasi tutti i casi un declino sostenuto, che pare essersi attenuato – anche se non invertito – negli ultimi anni. La Lombardia non fa eccezione: pur essendo la regione più rilevante a livello nazionale, come si era visto in precedenza, il trend è crescente solo per il primo anno. Dal 2007 si ha invece un declino, seguito da un periodo di stabilità tra il 2009 e il 2013, e da un ulteriore declino tra 2013 e 2014. Nel complesso, il fatturato generato dalle attività riconducibili alla pratica ciclistica in Lombardia si è ridotto di circa il 35% nel periodo 2005-2014 (da 6,4 a 4,1 milioni di euro). Il trend calante è comune a tutte le regioni ma è particolarmente accentuato in quelle dove sono localizzati gli attori più grandi (Lombardia, Piemonte, Lazio, Liguria, Veneto, Emilia-Romagna).

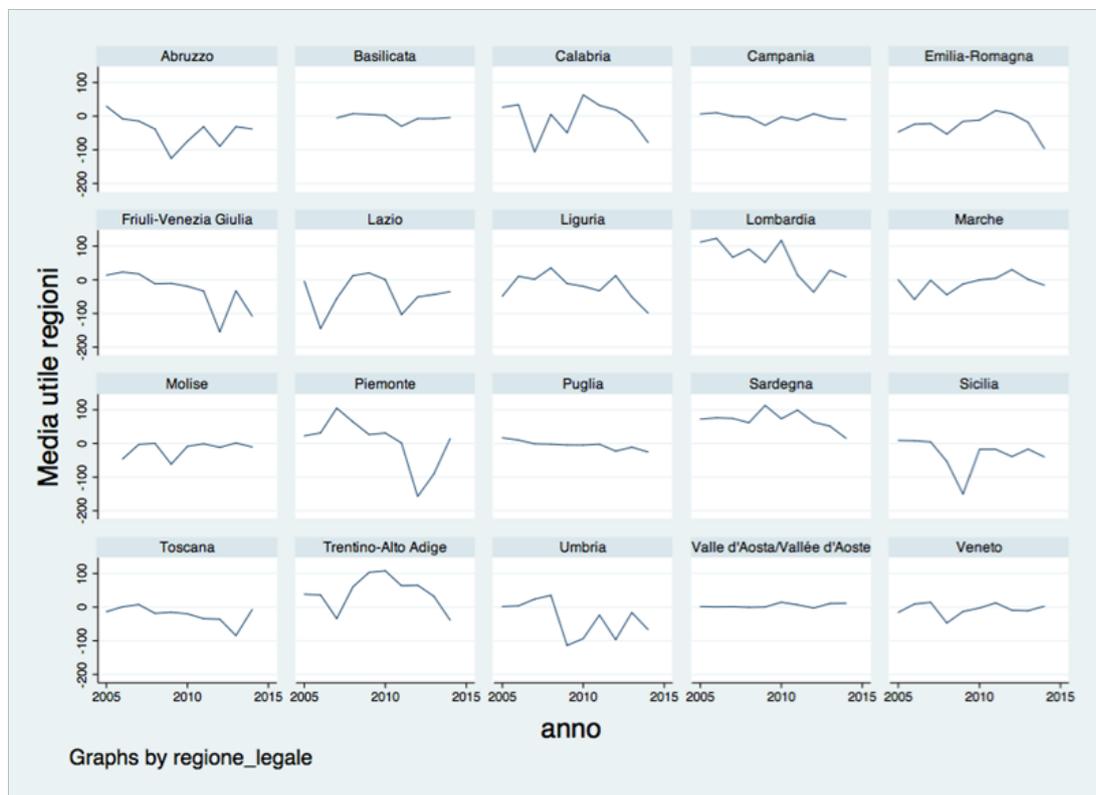
### Trend regionali dei ricavi medi nelle imprese del settore (2005-2014)



L'evoluzione degli utili a livello regionale fornisce un'immagine meno univoca rispetto ai ricavi. Un picco negativo nel 2011 si riscontra per tre delle regioni più importanti a livello di fatturato, Piemonte, Lombardia e Lazio. Le regioni con peso minore hanno mantenuto un trend costante, con valori di utile vicini allo 0 (è il caso di Basilicata, Molise, Puglia e Valle d'Aosta). Nel complesso,

il calo non sembra essere di entità paragonabile a quella dei ricavi, e gli ultimi anni sembrano suggerire segnali di ripresa per le regioni principali. Caso emblematico quello del Piemonte, che riporta un utile medio nel 2014 di livello quasi identico a quello del 2005.

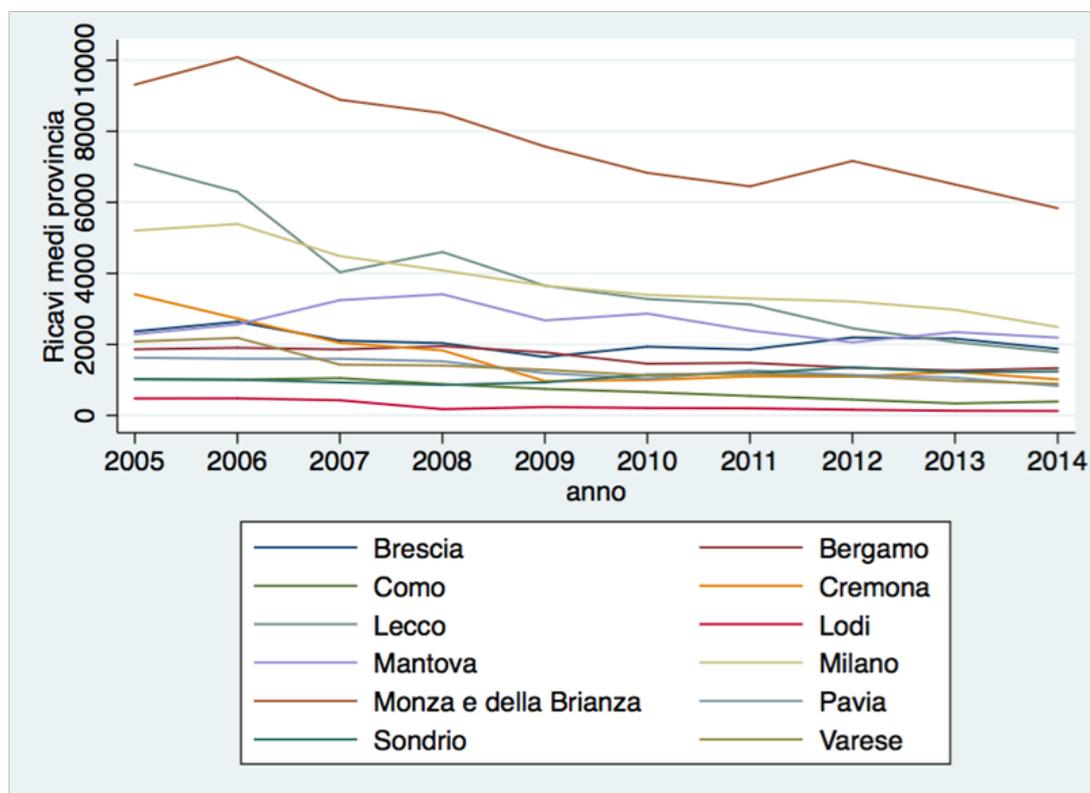
### Trend regionali degli utili medi nelle imprese del settore (2005-2015)



Il grafico seguente illustra il trend dei ricavi medi delle province lombarde nel periodo 2005-2014. La dinamica è simile a quella che abbiamo osservato per le regioni italiane: in quasi tutti i casi, il decennio considerato vede un declino nel valore dei ricavi, e un valore finale solitamente inferiore a quello iniziale. Dal grafico è stata esclusa Decathlon Italia, che ha sede legale in provincia di Monza e della Brianza, e la cui grandezza (fatturato intorno al miliardo di euro nel 2014) distorce la leggibilità del grafico. Nonostante questa correzione, la provincia di Monza rimane quella con il valore più alto dei ricavi a livello regionale, e mantiene questo primato dal primo all'ultimo anno considerato.

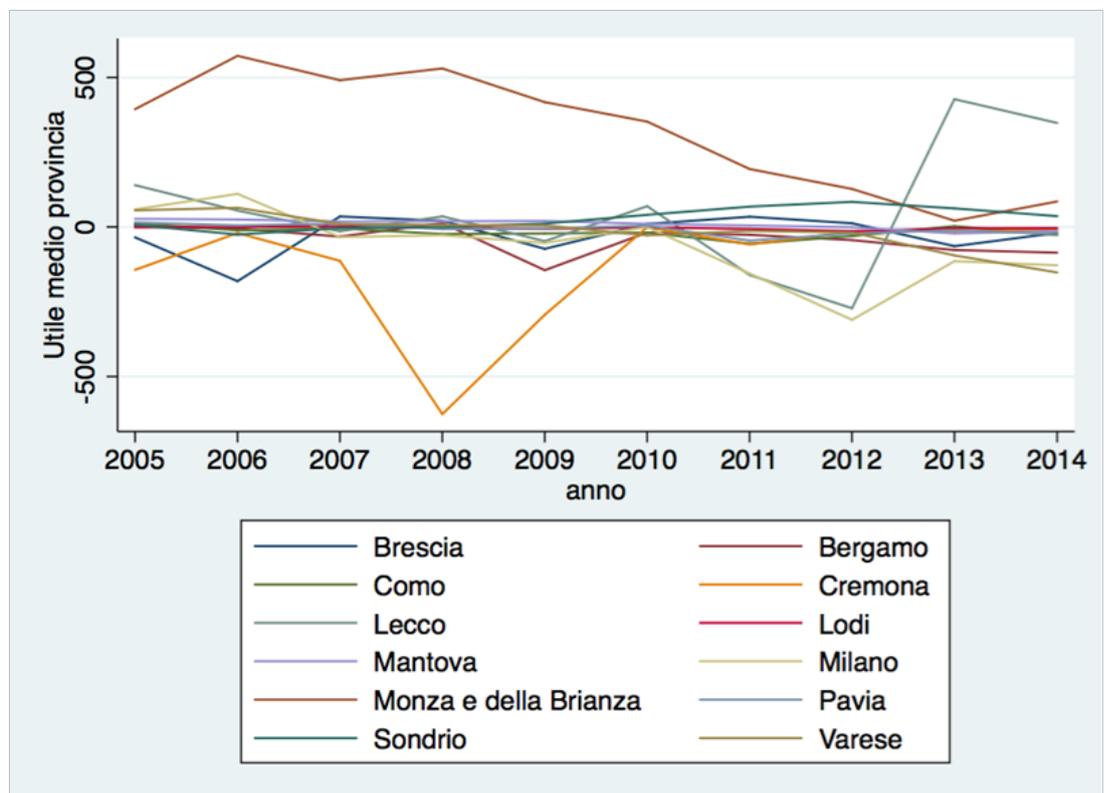
All'inizio del periodo al secondo posto compare la provincia di Lecco, trainata soprattutto da due grandi aziende come Ande e Alpina. La liquidazione della prima e le difficoltà riscontrate dalla seconda durante questo periodo hanno però penalizzato il risultato della provincia, che è stata superata da Milano (nonostante anche quest'ultima abbia risentito della crisi e abbia visto i propri ricavi diminuire nel periodo in esame). Mantova, che si piazza terza nel 2014, condivide con le province che la seguono la caratteristica di non avere esperito un particolare calo nel periodo considerato. Come nel caso delle regioni, la crisi sembra avere un effetto più marcato sulle imprese più grandi, e molto minore sulle più ridotte.

## Trend ricavi medi delle province lombarde (2005-2014)



L'analisi degli utili mostra un andamento più oscillante, che non sembra essere stato influenzato dalla crisi. Al primo posto si colloca ancora la provincia di Monza, che però vede un calo ininterrotto a partire dal 2008. Dall'altra parte dello spettro si colloca Cremona, che nel 2008 ha un picco negativo dovuto al risultato particolarmente sfavorevole di Vivì Bikes (disutile di oltre 4 milioni di euro). Tutte le province più piccole mostrano un andamento costante nel corso del periodo. Un andamento simile lo ha anche Milano, che però subisce un forte calo tra 2010 e 2012. Gli ultimi due anni considerati vedono una piccola ripresa dell'utile nella provincia. Allo stesso tempo, la crescita di Lecco negli ultimi due anni è in realtà influenzata dal risultato di Ande, che riporta un utile di 5 milioni di euro probabilmente derivante dalla vendita di attrezzature e macchinari (la società è infatti in liquidazione dal 2012).

### Trend degli utili nelle province lombarde (2005-2014)



## 8. ATTIVITÀ ECONOMICHE ASSOCIATE ALLA BICICLETTA

Osservando la presenza di attività economiche che fondano la loro missione sulla bicicletta possiamo trarre alcune considerazioni interessanti ai fini delle analisi di fattibilità per la Ciclovía Olona Lura. Nelle tre province attraversate sono presenti diverse realtà imprenditoriali diffuse sul territorio ed attive nel mondo del commercio, della fabbricazione e dei servizi di noleggio e riparazione. Questa parte dell'analisi mira a offrire una mappatura delle iniziative imprenditoriali attingendo a banche dati aziendali ed effettuando ricerche online.

Nell'ambito dei comuni direttamente attraversati dalla Ciclovía Olona Lura, sono stati identificati 39 punti di **noleggio bici**, di cui 20 nel territorio milanese, 11 nel varesotto e 8 nel comasco.

Nella stessa zona sono presenti 99 **esercizi di vendita o riparazione bici**: 67 nei comuni della Provincia di Milano (di cui 53 nel solo comune di Milano), 23 nei comuni della Provincia di Varese e 9 nei comuni della Provincia di Como. Le 99 attività private vengono completate da nuove proposte di carattere per lo più associazionistico: ci sono 14 ciclofficine nel territorio, 11 di queste nel Comune di Milano, 1 nel Comune di Legnano (Provincia di Milano), 1 nel Comune di Como e 1 nel Comune di Varese (in fase di avviamento).

**Nei comuni direttamente attraversati sono presenti** 1.184 esercizi di **alloggio turistico**, 315 (il 27% del totale) sono le strutture che mettono a disposizione del cliente il **servizio di noleggio bici** (gratis o a pagamento). Questi sono ripartiti in maniera molto disomogenea: 236 in Provincia di Milano (di cui 196 nel capoluogo), 28 in Provincia di Varese, 51 in Provincia di Como.

Analizzando invece questi dati secondo un'ottica più qualitativa ci siamo concentrati su alcuni dati di bilancio<sup>4</sup> di 42 aziende selezionate all'interno delle tre province per i quattro macrosettori descritti in precedenza. È interessante notare che solo la metà di queste ha riportato negli ultimi 3 anni utili positivi, mentre osservando i ricavi dichiarati è facile individuare alcune aziende leader caratterizzate da grandi profitti, e un generalizzato campione dell'ordine di qualche decina di migliaia di euro.

**Aziende Leader:** delle prime 10 aziende per valore di fatturato, 8 sono concentrate a Milano e 2 nel territorio di Varese. Queste aziende riportano un valore del fatturato pressochè stabile negli ultimi tre anni, salvo alcuni casi di calo dovuti a strategie aziendali per le due multinazionali che hanno a Milano la loro sede italiana. Il settore merceologico di queste aziende è sempre quello della produzione di biciclette e fabbricazione di accessori e componenti quali telai, caschi, ruote, raggi. Alcune di queste operano nel mercato internazionale con proprie filiali estere (Chicago) o tramite esportazione nei mercati stranieri (Germania, Francia, Spagna, Australia, Giappone, Stati Uniti).

4 Fonte AIDA, Analisi Informatizzata Aziende. Dati ottobre 2015.

**Fondazione:** le principali imprese del settore sono state costituite da ex campioni del ciclismo che, forti di un personal branding e di una cultura imprenditoriale radicata nel territorio, hanno costruito aziende leader del mercato note a livello internazionale, strutturando un "made in Italy" celebre in tutto il mondo. Nella maggior parte dei casi, i fondatori sono ancora ai vertici aziendali e contribuiscono ad alimentare il mito imprenditoriale del territorio. Questo elemento è riscontrato anche in tutto il campione di aziende analizzato, ad ogni livello di ricavi ed utili e diffuso equamente nel territorio con una curiosa divisione tra attività commerciali gestite da sportivi locali, prevalentemente del mondo dilettantistico, ed imprese produttrici nelle quali si sono cimentati campioni di fama nazionale. Da ultimo è interessante rilevare che queste attività si concentrano sul prodotto-bicicletta nel suo insieme piuttosto che sulla componentistica; tale aspetto è verosimilmente associato alla passione dei fondatori per la bicicletta che si traduce nel piacere di produrre o distribuire prodotti finiti ed entrare empaticamente in relazione con i clienti.

**Community:** tra le attività commerciali molte dispongono di una squadra che partecipa a gare e competizioni ciclistiche. Questo aspetto, oltre a sottolineare una forte passione per gli operatori del settore, è anche teso alla costruzione di una community di utenti che possano promuovere il brand dell'attività commerciale sponsor sviluppando una forte relazione di sinergia e fedeltà. Nell'ambito delle aziende produttrici di biciclette in alcuni casi vengono sponsorizzate squadre ciclistiche, mentre nei casi di maggior successo imprenditoriale e quando le biciclette prodotte vengono distribuite anche a livello internazionale vi sono alcuni campioni di fama nazionale che fungono da promoter delle biciclette prodotte, come degli ambasciatori del marchio. Nelle attività dedite al noleggio ed alla riparazione non si notano esperienze simili, anche se il campione di queste attività risulta sensibilmente più limitato tanto nella quantità di aziende quanto nel valore dei ricavi.

**Un giusto mix:** osservando le aziende attraverso la lente del macrosettore è spesso evidente una sovrapposizione delle attività sviluppate dalle singole aziende. Le produttrici di biciclette spesso dispongono anche di un negozio monomarca, i commercianti di biciclette distribuiscono anche componentistiche. Molti commercianti dispongono altresì di piccole ciclofficine con le quali garantiscono l'assistenza tecnica e offrono servizi di noleggio biciclette. Generalizzando questo fenomeno si conclude che l'attività principale dell'azienda viene integrata con altri servizi connessi al mondo della bicicletta che viene considerata strumentale ad inserirsi nel mercato attraverso diverse occasioni.

**Qualità:** l'economia della bicicletta è fortemente presidiata da iniziative artigianali che sviluppino componentistica o prodotti unitari con grande padronanza e qualità. Tra queste si osservano alcune attività che sviluppano linee totalmente personalizzabili dai clienti attraverso percorsi di progettazione e allestimento peculiari. Verosimilmente questo target di mercato è occupato

da ciclisti esperti e di fascia alta che intendono dotarsi di attrezzature di qualità previa un'opportuna riflessione. Inoltre vi sono esempi di biciclette prodotte come pezzi unici: dopotutto questo settore richiede molta creatività e la meccanica è una competenza che può essere facilmente acquisita.

**Componentistica di qualità:** tra le aziende esperte nella produzione di componentistica spiccano alcuni esempi nei quali l'azienda si è inserita in una nicchia estremamente ristretta ma che, forte della qualità del made in Italy e di un mercato estero ad elevata richiesta, riesce a garantire una propria sussistenza. Vi sono aziende specializzate esclusivamente in alcuni tipi di componenti tra cui caschi, nastri per manubri, raggi e ruote, telai, cambi meccanici. In generale l'elevata presenza di aziende dedicate alla produzione e commercializzazione di componentistica e accessori è valutata come un elemento positivo in quanto esse rappresentano un settore altamente specializzato, seppur di forte nicchia. Queste aziende sono quelle che maggiormente hanno sofferto le conseguenze dell'avversa congiuntura economica, ma sono anche quelle che, forti di elevate competenze tecniche, sono riuscite a rialzarsi più rapidamente grazie all'elevata competitività dei propri prodotti.

**Pedalata assistita:** tra le aziende osservate due in particolare sono entrate nel settore della produzione di e-bike. Una di queste produce biciclette artigianali con design d'epoca personalizzabili, inserendosi in una nicchia di mercato della quale risulta essere anticipatrice di tendenza.

**Allestimenti particolari:** un'azienda del campione si è specializzata nella progettazione e realizzazione di carretti per biciclette, una nicchia di mercato in forte crescita, e nell'allestimento di biciclette per usi particolari quali la promozione pubblicitaria, la polizia locale, bike messenger, merchandising.

**Mercati esteri:** un dato interessante risulta quello della proiezione internazionale delle aziende dell'ambito delle tre province attraversate dalla ciclovia. Due multinazionali hanno a Milano la propria sede italiana, 9 aziende produttrici di biciclette come prodotto finito, di componentistica ed accessori commercializzano con l'estero approdando ai mercati di Germania, Spagna, Francia, Australia, Giappone, Filippine, Stati Uniti e Cina; tra queste, una gode di fama internazionale come azienda di elevata qualità e ha stretto alleanze con partner di rilievo come Ferrari.

Questa presenza diffusa trae origine dall'ingegno e dall'acume imprenditoriale degli attori locali, che spesso hanno trasformato la passione dei fondatori in un'attività economica altamente remunerativa. Queste aziende peculiari sono tuttavia prive di una forte interconnessione reciproca, anche se molte operano in passaggi della filiera non direttamente in competizione, ad esempio la componentistica. Questo settore non si è ancora trasformato in un sistema

in grado di esplicitare una strategia specifica rivolta allo sviluppo del territorio nel suo insieme. Manca ancora un vero e proprio distretto della bicicletta, e questo è vero a livello regionale ma anche su scala nazionale.

### Propensione a sviluppare relazioni

Nel settembre del 2015 si è svolta CosmoBikeVerona, il punto di riferimento per il settore della bicicletta in Italia, con oltre 500 aziende da 24 Paesi riuniti per presentare le ultime novità del comparto, incontri b2b, spettacoli e convegni tecnici. A testimonianza del crescente interesse per il tema, vi hanno partecipato in 50.000 tra visitatori, aziende, operatori specializzati e giornalisti. Per quanto concerne la distribuzione geografica degli oltre 500 espositori, di cui 347 italiani, i 118 lombardi erano distribuiti come rappresentato dalla tabella seguente.

Province	Espositori
Bergamo	16
Brescia	12
Como	4
Cremona	4
Lecco	19
Lodi	3
Mantova	6
Milano	35
Monza e della Brianza	10
Pavia	0
Sondrio	3
Varese	6
<b>Totale</b>	<b>118</b>

La partecipazione rispecchia a grandi linee la distribuzione percentuale delle aziende lombarde attive nel settore. Tra queste appare interessante segnalare come le 10 aziende dei territori comaschi e varesotti siano distribuite su tutto il territorio provinciale e non polarizzate nei capoluoghi e che si occupino tutte della produzione e/o commercializzazione di componenti ed accessori come ruote, telai, ricambi, pneumatici, caschi ed occhiali. Tale elemento lascia intendere che queste aziende siano particolarmente consapevoli della qualità dei loro prodotti e siano disposte a partecipare ad eventi per sviluppare relazioni con altre aziende e presentarsi agli utenti del mercato.

## 9. SERVIZI CICLOTURISTICI DELLA CICLOVIA OLONA LURA

Ad oggi, i servizi cicloturistici nell'Ambito della Ciclovia Olona-Lura sono limitati, per lo più nati da iniziative isolate, senza una forte interconnessione tra essi e senza una strategia specifica rivolta allo sviluppo del cicloturismo.

Di seguito una sintesi dei servizi presenti, classificati (come suggerito da FIAB) sulla base dei quattro step del processo esperienziale che il cicloturista vive Impression (attività e servizi che l'utente potenziale incontra durante la ricerca di una destinazione o che involontariamente attirano la sua attenzione): nel territorio esiste una cultura ciclistica molto importante, come dimostrano le 89 Associazioni Sportive affiliate alla Federazione Ciclistica Italiana. Ci sono inoltre 7 sedi FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e una cinquantina di associazioni e iniziative pubbliche o private di vario tipo, che si focalizzano anche sulla promozione della mobilità ciclistica. Decine sono perciò le pubblicazioni, gli eventi e le conferenze organizzate su questo territorio aventi come tema principale la mobilità ciclistica e il cicloturismo.

**Explore** (i servizi che l'utente programma prima di partire (trasporto, pernottamento) e/o incontra una volta a destinazione, da usufruire prima e dopo l'esperienza della greenway o del parco ciclistico): dei 1.184 esercizi di **alloggio turistico** dell'Ambito della Ciclovia Olona-Lura, 315 sono le strutture che mettono a disposizione del cliente il **servizio di noleggio bici** (gratis o a pagamento), ovvero il 27% del totale. Questi sono ripartiti in maniera molto disomogenea: 236 in Provincia di Milano (di cui 196 nel capoluogo), 28 in Provincia di Varese, 51 in Provincia di Como. Inoltre, i pochi alloggi "Bike Friendly" si trovano nella sola città di Varese e sono focalizzati più che altro nell'esperienza cicloamatoriale su strada. Si rileva più in particolare una certa rilevanza di offerta del servizio di noleggio bici in corrispondenza della città di Milano, dell'Alto Milanese, della Passeggiata Ciclabile Como-Cernobbio e della Ciclopedonale del Lago di Varese, mentre per quanto riguarda la Valle Olona, la Valle del Lanza e la Valle del Lura il noleggio bici da parte delle strutture ricettive è sporadico.

Nell'ambito del territorio attraversato dalla Ciclovia, sono stati identificati anche 39 punti di **noleggio bici**, di cui 20 in Provincia di Milano (13 nel capoluogo), 11 in Provincia di Varese e 8 in Provincia di Como. Questi servizi sono opera di iniziative pubbliche (alcune di esse precarie) o private e servono, anche se non direttamente, i tracciati ciclabili già esistenti nel territorio: i percorsi ciclabili urbani della città di Milano (aziende private), la Pista Ciclopedonale della Valle Olona (es. progetto delle Riciclette), la Pista Ciclabile del Parco del Lura (Noleggio Parco del Lura), gli Itinerari Ciclistici del Parco delle Groane (es. progetto Veloexpo e GiraGroane), la Pista Ciclabile del Canale Villoresi (es. progetto Expo by Bike e DianovaByke) e la Passeggiata Ciclabile Como-Cernobbio (iniziative private e pubbliche, es. Bici in Città).

Diversi sono gli itinerari che, soprattutto grazie alle associazioni (a volte con il supporto del settore pubblico), sono presenti lungo il territorio attraversato dalla Ciclovia. Tra questi, oltre ai tratti di ciclabile già presenti sul tracciato della ciclovia, sono sicuramente da sottolineare: per esempio l'itinerario LET1, che da Garbagnate si inoltra nel Parco della Groane, il progetto "I Navigli di Milano" che offre itinerari ciclabili lungo i corsi d'acqua, l'itinerario "In bicicletta lungo la Strada delle Abbazie" promosso dalla Città Metropolitana di Milano, il progetto FIAB Milano "Expo by Bike", la guida gastronomica in Valle Olona "Terraviva", la guida "Ciclopasseggiando in Valle Olona" dell'Associazione in Cammino verso l'Ecomuseo della Valle Olona e le esperienze cicloturistiche di Bike It Easy Travel e i tour proposti da Lake Como Cycling.

Per quanto riguarda il **materiale cartaceo o digitale** è opportuno segnalare il lavoro svolto dai seguenti soggetti: Varese Land of Tourism con la creazione delle pubblicazioni "Varese: Bike and Leisure in Green" e "Varese: una provincia da vivere tra sport, natura e tempo libero"; le Province di Como, Varese e Lecco che hanno sviluppato la guida cicloturistica "Ciclovia dei Laghi"; il Comune di Rho con la guida "Expovagando in bicicletta", i PLIS RTO, Medio Olona, Parco del Roccolo, dei Mulini, il Parco delle Groane, il Parco Valle del Lanza, l'Ente Parco del Lura e le sezioni FIAB locali, che mettono a disposizione del visitatore tracce GPS, cartine e altro materiale utile all'orientamento sul territorio.

Nella stessa zona sono presenti 99 **esercizi di vendita o riparazione bici**: 67 nei comuni della Provincia di Milano (53 nel solo comune di Milano), 23 nei comuni della Provincia di Varese e 9 nei comuni della Provincia di Como. Le 99 attività private vengono completate da nuove proposte di carattere per lo più associazionistico: ci sono 14 ciclofficine nel territorio, 11 di queste nel Comune di Milano, 1 nel Comune di Legnano (Provincia di Milano), 1 nel Comune di Como e 1 nel Comune di Varese (in fase di avviamento).

**Use** (i servizi che l'utente incontra durante la percorrenza): data la grande cultura ciclistica insubrica, diverse sono le **manifestazioni** legate al ciclismo e alla Mountain Bike nell'ambito della Ciclovia (Gare del Circuito dei Parchi, Tre Valli Varesine, Coppa Bernocchi, International Paralympic Valle Olona, Valle Olona Day, Ciclocross Solbiate Olona, etc.). Decisamente meno numerose e di minor importanza sono gli eventi legati al cicloturismo. Da ricordare sono sicuramente, oltre a tutti gli eventi dalle varie sezioni FIAB, la Bicipace organizzata da Legambiente, La Via Lattea organizzata dal FAI, Comocuore in bicicletta, la CycloPride a Milano, la Bicicliamo proposta dall'Ecomuseo di Parabiago.

Per quanto riguarda agli accompagnatori cicloturistici, in questo momento sono presenti singole iniziative di natura diversa, non ancora messe a sistema. Il database della Scuola Italiana Mountain Bike (ente riconosciuto dal CONI) segnala una Guida Cicloturistica affiliata in Provincia di Varese e 2 Guide Cicloturistiche in Provincia di Como. Il servizio di accompagnatore cicloturistico viene anche svolto da un'associazione affiliata alla UISP (ASD Emissioni Zero) e da un'azienda privata ("The Italian Lakes Guides"), nelle Province di Varese e Como. Infine, sono vari gli hotel nelle due Province che mettono a disposizione escursioni e/o guide cicloturistiche (queste ultime per lo più specializzate nel ciclismo su strada).

<b>Servizi</b>	<b>CO</b>	<b>MI</b>	<b>VA</b>	<b>TOT</b>
Accessori e parti Bici		12	6	18
Alloggi con Noleggio Bici	51	236	28	315
Associazioni e Iniziative promozione bici	9	32	8	49
Federazione Ciclistica Italiana	17	55	16	88
Noleggio bici	8	19	11	38
Produzione e ingrosso bici	2	6	2	10
Sede FIAB	1	2	3	6
Stazione Ferroviaria Le Nord	10	10	8	28
Stazione Ferroviaria RFI	2	16	1	19
Stazione Ferroviaria RFI e Le Nord		7		7
Vendita/Riparazioni Bici	9	67	23	99
<b>Totale complessivo</b>	<b>109</b>	<b>462</b>	<b>106</b>	<b>677</b>

## BIBLIOGRAFIA bikenomics

- ANCMA. Libro Bianco delle due ruote. 2012
- Eurobarometer. Attitudes on issues related to EU Transport. Policy Analysis, 2007
- ANCMA. Relazione del presidente Corrado Capelli all'assemblea. 2014
- ANCMA. IL VALORE DELLE 2 RUOTE - Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità (2014).
- ANCMA. LE BICICLETTE HANNO SUPERATO IL 2013 QUASI CON UN PAREGGIO" <http://www.ancma.it/normative-14/le-biciclette-hanno-superato-il-2013-quasi-con-un-pareggio>
- OEC - Observatory of Economic Complexity - MIT Media Lab  
<http://atlas.media.mit.edu/it/profile/hs92/8712/#Exporters>

## INDICE

### Introduzione

1. LA PRODUZIONE DI BICICLETTE
2. LA VENDITA DI BICICLETTE
  - 2.1 Caratteristiche della vendita in Italia
  - 2.2 Tasso di penetrazione
3. IL VALORE DELLA PRODUZIONE DI BICICLETTE
  - 3.1 Import-export e politiche commerciali
4. PECULIARITÀ DEL CONTESTO ITALIANO
  - 4.1 Interrelazione pratica ciclistica - sviluppo del settore
  - 4.2 Infrastrutture e sviluppo del comparto
  - 4.3 Furti di biciclette
  - 4.4 Rimessaggio delle biciclette in cantina
  - 4.5 Fiera di Verona
5. ANALISI DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE CONNESSE ALLA CICLABILITÀ
6. ANALISI PER MACROSETTORI
7. ANALISI DELLE TENDENZE
8. ATTIVITÀ ECONOMICHE ASSOCIATE ALLA BICICLETTA
9. SERVIZI CICLOTURISTICI DELLA CICLOVIA OLONA LURA

### Bibliografia



### **Economia e Sostenibilità**

Cascina Cuccagna  
Via Cuccagna 2/4  
20135 Milano

[info@asesta.it](mailto:info@asesta.it)  
[www.asesta.it](http://www.asesta.it)

CF 07970570961



Studio di Fattibilità

Comune	Macrosettore	ISTAT	Totale ricavi [€]
Arese	fabbricazione	015009	€ 621.688,00
Assago	fabbricazione	015011	€ 557.546,00
Besozzo	fabbricazione	012013	€ 35.792,00
Bollate	fabbricazione	015027	€ 167.260,00
Bresso	fabbricazione	015032	€ 4.872,00
Busto Arsizio	fabbricazione	012026	€ 3.381.056,00
Cadorago	fabbricazione	013036	€ 818.323,00
Cambiago	fabbricazione	015044	€ 19.793.490,00
Castiglione Olona	fabbricazione	012046	€ 1.036.762,00
Como	fabbricazione	013075	€ 7.455,00
Figino Serenza	fabbricazione	013101	€ 162.242,00
Gallarate	fabbricazione	012070	€ 1.237.301,00
Gorgonzola	fabbricazione	015108	€ 21.292,00
Legnano	fabbricazione	015118	€ 507.910,00
Milano	fabbricazione	015146	€ 5.169.227,00
Novate Milanese	fabbricazione	015157	€ 855,00
Rozzano	fabbricazione	015189	€ 544.703,00
San Donato Milanese	fabbricazione	015192	€ 474.490,00
San Giuliano Milanese	fabbricazione	015195	€ 299.417,00
Saronno	fabbricazione	012119	€ 6.022.818,00
Settala	fabbricazione	015210	€ 8.612.564,00
Solaro	fabbricazione	015213	€ 1.727.692,00

Comune	Macrosettore	ISTAT	Imprese	Totale ricavi [€]
Arluno	commercio	015010	1	€ 2.477.308,11
Arosio	commercio	013012	1	€ 2.406.727,05
Assago	commercio	015011	2	€ 64.705,00
Basiglio	commercio	015015	1	€ 85.000,00
Binasco	commercio	015024	1	€ 78.816,00
Bollate	commercio	015027	1	€ 1.762,00
Buccinasco	commercio	015036	1	€ 94.238,00
Busto Arsizio	commercio	012026	4	€ 1.013.310,97
Cantù	commercio	013041	2	€ 826.617,00
Canzo	commercio	013042	1	€ 258.174,99
Cardano al Campo	commercio	012032	1	€ 451.103,00
Caronno Varesino	commercio	012035	1	€ 2.286.993,90
Cassina Rizzardi	commercio	013055	1	€ 169.203,99
Cassina de' Pecchi	commercio	015060	1	€ 87.768,00
Cernusco sul Naviglio	commercio	015070	2	€ 12.908.684,57
Cesano Boscone	commercio	015074	1	€ 182.052,99
Como	commercio	013075	13	€ 3.447.508,91
Cornaredo	commercio	015087	1	€ 116.563,00
Cusano Milanino	commercio	015098	1	€ 429.867,00
Dairago	commercio	015099	1	€ 614.807,01
Daverio	commercio	012064	1	€ 1.229.885,01
Faloppio	commercio	013099	1	€ 123.393,00
Fino Mornasco	commercio	013102	1	€ 51.619,00
Gallarate	commercio	012070	5	€ 422.205,01
Gemonio	commercio	012074	1	€ 2.436.114,01
Gessate	commercio	015106	1	€ 90.572,00
Golasecca	commercio	012077	1	€ 383.610,99
Guanzate	commercio	013114	1	€ 169.483,00
Inveruno	commercio	015113	1	€ 40.801,00
Inzago	commercio	015114	1	€ 107.584,00
Lainate	commercio	015116	1	€ 10.000,00
Laveno-Mombello	commercio	012087	1	€ 26.793,00
Legnano	commercio	015118	7	€ 47.243.304,20
Liscate	commercio	015122	1	€ 115.274,00
Lonate Pozzolo	commercio	012090	2	€ 841.260,99
Luino	commercio	012092	1	€ 2.909,00
Luisago	commercio	013135	1	€ 408.767,00
Mediglia	commercio	015139	1	€ 201.190,00
Melegnano	commercio	015140	1	€ 19.682,00
Milano	commercio	015146	140	€ 395.029.619,18
Montano Lucino	commercio	013154	1	€ 1.860.980,96
Novate Milanese	commercio	015157	1	€ 1.119.626,95
Olgiate Comasco	commercio	013165	1	€ 385.338,99
Paderno Dugnano	commercio	015166	1	€ 677.867,98
Parabiago	commercio	015168	1	-
Peschiera Borromeo	commercio	015171	1	€ 528.721,98
Rho	commercio	015182	1	€ 2.643.629,88
Rosate	commercio	015188	1	€ 1.051.171,02
Rovellasca	commercio	013201	1	€ 227.508,00
San Giuliano Milanese	commercio	015195	1	€ 130.004,00
Saronno	commercio	012119	1	€ 3.820.016,11
Segrate	commercio	015205	1	€ 109.708,00
Sesto Calende	commercio	012120	1	€ 336.351,99
Settimo Milanese	commercio	015211	4	€ 10.157.576,17
Sorico	commercio	013216	1	€ 335.297,00
Sumirago	commercio	012124	1	€ 2.575.866,94
Taino	commercio	012125	1	€ 35.604,00
Tavernerio	commercio	013222	1	€ 163.517,00
Trezzo sull'Adda	commercio	015221	1	€ 43.393,00
Varese	commercio	012133	6	€ 7.149.438,72
Venegono Inferiore	commercio	012136	1	€ 28.867,00
Vertemate con Minoprio	commercio	013242	1	€ 250.980,00