

PEDALA

(è l'inizio di una nuova era)

IL CORONAVIRUS METTE IN DISCUSSIONE I MODELLI DI MOBILITÀ CITTADINA. SI FANNO STRADA BICICLETTE, MONOPATTINI E TRE RUOTE CON PEDALI. ARRIVA IL *BONUS BICI*. NASCONO PISTE CICLABILI. E TANTE LE STORIE DI CHI FA IMPRESA

27 corsie preferenziali a Torino, massima velocità consentita, 20 km all'ora. 35 km di nuovi percorsi ciclabili a Milano entro fine anno.

Una "rete d'emergenza" studiata a Genova e a Bologna per indurre gli abitanti a muoversi con bici o monopattini elettrici. Al via a Roma la costruzione di piste ciclabili "transitorie", da tracciare con la vernice, e abbattimento delle barriere all'entrata per gli operatori di monopattini e bike sharing. Le città italiane di una certa dimensione sono in subbuglio per modificare le regole di mobilità, messe in discussione dal coronavirus. E con loro Regioni, Province, associazioni.



BONUS MOBILITÀ

CHE COS'È

Un incentivo pari al 60% del valore di acquisto di biciclette (tradizionali, pieghevoli, e-bike) e mezzi della micromobilità elettrica (monopattini elettrici, overboard, monowheel), per un massimo di 500 euro. È previsto dall'Art. 205 del Decreto Rilancio del 13 maggio 2020.

A CHI SPETTA

Ai cittadini maggiorenni residenti nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia o nei Comuni con popolazione superiore a 50mila abitanti.

TEMPI

Può beneficiare del bonus chi ha fatto un acquisto a partire dal 4 maggio e fino al 31 dicembre 2020. A partire dall'1 gennaio 2021 sarà necessario rottamare un autoveicolo o un motociclo inquinante per ottenere il bonus.

COME SI OTTIENE

Collegandosi all'applicazione Web del Ministero dell'Ambiente (disponibile a breve), si potrà inserire i dati della fattura (importante conservare il giustificativo di spesa) nel caso in cui l'acquisto sia già stato effettuato, oppure generare un buono spesa digitale.

La sfida: trovare un'alternativa ai mezzi pubblici, che con il distanziamento sociale avranno una capienza inferiore e dovranno essere meno frequentati. E agli spostamenti in auto, che potrebbero causare una paralisi del traffico e un aumento dei tempi di percorrenza. «Un'occasione per cambiare, e farlo in meglio» come ha affermato di recente il sindaco di Milano **Beppe Sala** in un'intervista a Radio24, sottolineando la volontà di Milano di puntare sulle biciclette. «Le grandi città del mondo stanno andando in questa direzione: dobbiamo farlo anche noi». Ogni città ha le sue caratteristiche e i piani dovranno adeguarsi alla topografia. Intanto il Governo ha introdotto nel decreto Rilancio il *bonus bici* (vedi box). Cambieranno le abitudini del nostro Paese? E il mercato della bicicletta che in Italia costituisce lo 0,7% del Pil (è stimato tra 7 e 12 miliardi di euro, Sole 24Ore 2019) ne avrà un beneficio? ►►



VENUTO SOLO ONLINE

Ha i pedali, come una bicicletta. Ma non ha il sellino, come un monopattino. Si chiama Halfbike ed è nato a Sofia, Bulgaria, da 2 architetti, un fisico e altri giovani appassionati di arrampicata, sci e snowboard. La sua forma attuale è il frutto del lavoro di anni e di diversi prototipi, per 3 volte su Kickstarter. Nel 2015 si è raccolto 1 milione di dollari, 20 volte l'obiettivo iniziale. Oggi Halfbike è venduto in 70 Paesi del mondo, inclusa l'Italia, solo online. «Abbiamo clienti a Roma, Milano e in Sicilia». Due i modelli, da 499 euro e 599 euro. INFO: <https://halfbikes.com>

UN 2019 IN FORTE CRESCITA PER IL MERCATO DELLE BICI

1,7 milioni le bici vendute in Italia nel 2019 (+7% rispetto al 2018) (di cui 1,5 milioni di bici tradizionali e 200mila e-bike).

Boom dell'elettrico: **da 102mila a 213mila** le e-bike vendute nel 2019.

1,3 miliardi di euro: valore delle vendite. (Fonte: ANCMA 2019)

Tra 7 e 12 miliardi di euro: fatturato stimabile del comparto bici, in Italia (circa lo 0,7% della ricchezza nazionale). (Fonte: Il Sole 24 Ore, dossier Bike Economy 2019)

L'Italia è il primo Paese in Europa per produzione ed esportazioni di biciclette (Fonte: ANCMA 2019)





Il raggio medio di spostamento si sta accorciando

«Molti cittadini stanno scoprendo che tanti spostamenti non sono necessari e che i mezzi abituali, auto e mezzi pubblici, sono sostituibili» esordisce Paolo Pinzuti, Ceo di Bikenomist (<https://bikenomist.com>), società di consulenza, comunicazione e formazione, che ha fondato la prima scuola di meccanica di bici, con 34 officine aperte in Italia. «In questi giorni c'è un vero assalto ai negozi di bici». Questa tendenza esisteva anche prima ed è stata esaltata dal lockdown, che ha fatto apprezzare la bellezza di stare all'aperto e una diversa fruizione dello spazio. «La tendenza sarà verso il policentrismo, verso nuovi centri di attrazione delle comunità, dove abitare, comprare, socializzare. Il raggio medio di spostamento, che era già inferiore a 10 km al giorno, sta diminuendo» continua Pinzuti, che con Bikenomist nel 2016 ha progettato il Biciplan del Comune di Bologna (496 km di piste ciclabili).



«Le città si sono sempre evolute verso la "saturazione dello spazio", estendendosi verso l'esterno e unendosi le une alle altre, ora lo scenario potrebbe cambiare» aggiunge Pinzuti. «Le conseguenze sono anche a livello di business: l'accorciamento delle filiere implica la rinascita dell'imprenditoria su base territoriale. Esempi? La logistica delle merci avrà sempre più bisogno di microcorrieri in bici, più veloci dei furgoni. Serviranno più parcheggi per le biciclette, servizi per chi va al lavoro in bici. Si condivideranno le bici, magari a livello condominiale. Anche le bici cargo, ideali per la spesa, che potranno essere noleggiate».

Sopra, uno dei corsi di meccanica della bici organizzati da Bikenomist.

L'urbanistica tattica

Occhio ai bandi a supporto dei progetti di mobilità urbana. Come quelli del programma europeo EIT Urban Mobility (<https://eit.europa.eu>). «Occorrerà riformulare le strade, ragionare in termini di "quante persone posso spostare", non "quante auto"» riprende Pinzuti. Nello stesso articolo 205 del Decreto Rilancio, c'è anche un riferimento sul modo in cui realizzare queste corsie, che "potranno essere delimitate da una striscia bianca discontinua". «Si possono creare piste ciclabili pop-up, solo con strisce per terra e segnaletica. È il principio della cosiddetta "urbanistica tattica", che



LE ALTRE MISURE CONTENUTE NELL'ART. 205

» Agli incroci con semaforo: ci sarà una "linea di arresto avanzata" riservata ai ciclisti.

» Le corsie riservate alle bici: potranno essere delimitate da una striscia bianca discontinua.

» La velocità delle strade condivise da auto e bici: massimo 20 km, per diminuire il rischio di incidenti.



STORIA 1

«In una settimana ho venduto tutte le bici in pronta consegna»

«Non mi era mai successo di finire in una sola settimana le bici in pronta consegna. Appena iniziata la Fase 2, la gente a Milano ha già iniziato a organizzarsi per settembre». Antonella Pesenti, ex modella, è la titolare di Frida Bike, negozio di cargo bike in un cortile della vecchia Milano. Una location che l'ha convinta 5 anni fa ad aprire, spinta più dalla passione che da un calcolo economico. Le cargo bike, in grado di trasportare fino a 150 kg, molto usate in Danimarca e Paesi Bassi, in Italia finora non avevano sfondato. «Sono molto utili per chi ha bambini da portare all'asilo, per fare la spesa...». Antonella, che ha 3 figli, le ha scoperte a Copenaghen. «Ho visto una mamma che trasportava 3 bambini. Io ero costretta a usare il passeggino gemellare, che non va sui mezzi pubblici. Tornata a Milano ne ho comprata una e mi è cambiata la vita». Antonella compra le bici dalla Danimarca e dall'Italia. I modelli sono tanti, da quelli più "estremi" con i box davanti, a quelli più lineari con portapacchi intelligenti. I prezzi vanno da 1.300 a 4.500 euro. «Nel mese di maggio i clienti mi hanno chiesto le bike con pedalata assistita perché le useranno in alternativa ai mezzi pubblici e dovranno coprire molti km. In tanti vogliono bici italiane, perché utilizzando il bonus bici è come se volessero restituire qualcosa all'Italia».

INFO: www.fridabike.com

rende fruibili ai cittadini i luoghi prima monopolizzati dalle auto». Spazio dunque a urbanisti, creativi e a nuove attività commerciali.

«Come Bikenomist collaboriamo con un team di architetti e urbanisti. A gennaio abbiamo presentato il progetto MIMO, un corridoio verde di 15 km che collega Monza a Milano, su modello del parco lineare Jardí del Túria di Valencia. Obiettivo: ridurre il traffico, migliorare la qualità dell'aria e aumentare il valore degli immobili e delle attività commerciali sul percorso» afferma Pinzuti.





Mattia Bertone

STORIA 2

«Con le e-bike? Copri distanze altrimenti impensabili»

La sua passione? La smart mobility. E le e-bike, che ci regalano tempo, emozioni, occasioni di scoperta. Mattia Bertone, doppia laurea, un Master al Politecnico di Torino, esperienza in Regno Unito, Svizzera e Francia, torna in Italia, nel 2016, per fondare Lektro Innovation, startup che progetta e produce e-bike a marchio Zeroundici. Come il prefisso della sua città. È sostenuta da I3P, incubatore di imprese innovative del Politecnico di Torino e finanziata da Torino Social Innovation e dall'ingegner Giovanni Tonno. L'idea: produrre bici elettriche Made in Italy (assemblaggio nell'officina di Via Vigone, saldatura telai nel Cuneese), artigianale, di design e personalizzata. Tre modelli, prezzi intorno a 3.590 euro. «Abbiamo attivato convenzioni per acquistarla o noleggiarla a lungo termine: da 90 euro al mese».

Perché comprare una e-bike, oggi? «Il motore non sostituisce le gambe, rende solo più veloce il tragitto e diminuisce la fatica, permettendo così di coprire distanze prima impensabili!».

Quali le caratteristiche delle vostre e-bike?

«L'estetica: la batteria è integrata nel telaio, il motore elettrico è di qualità e affidabile. La leggerezza: il peso, da 16,5 a 19 kg, rende le biciclette altamente performanti anche senza assistenza alla pedalata e di facile sollevamento. La personalizzazione, anche tramite il configuratore online».

Risultati ottenuti? «Abbiamo realizzato un centinaio di bici,

Da ora in poi chi ha un'auto non la sostituirà spesso, anche per problemi di soldi. Bici, monopattini, e-bike aiutano a ridurre i costi. Mantenere un'auto costa da 4.000 a 9.000 euro all'anno» **Paolo Pinzuti**

ci lavoriamo in 4. Grazie all'equity crowdfunding su CrowdFundMe, chiuso l'anno scorso, abbiamo raccolto 250mila euro, la cifra massima a cui aspiravamo, il cui obiettivo era lo sviluppo di una rete commerciale. Oggi abbiamo una responsabile marketing e un agente di commercio».

Come avete reagito al blocco per il virus? «La nostra strategia commerciale è stata rimandata all'anno prossimo, però ci siamo attivati per trovare soluzioni alle esigenze del momento, studiando offerte per imprese che volevano offrire il servizio di consegna a domicilio, creando uno "starter pack" completo di mezzo e rider! Da ogni crisi può nascere qualche opportunità e noi non ci siamo seduti ad aspettare».

Che cosa vi aspettate dal recente Decreto Rilancio?

«Il futuro della bici dipende molto dalle scelte di investimento in infrastrutture. Dove si è scelto di migliorare la vivibilità e la sicurezza del territorio intorno alla "persona", le abitudini si sono modificate e la qualità della vita e della salute della popolazione è migliorata». **INFO: www.zeroundici.com**

STORIA 4

«Puntiamo tutto sull'elettrico»

«I boom dei monopattini è arrivato in Italia nel 2019: nei primi 9 mesi ne sono stati venduti 35mila contro i 10mila dei primi 9 mesi del 2018 (dati GfK). Insieme alle e-bike, sono la risposta alla ricerca di mezzi ecologici e personali per muoversi in città». A parlare è Giovanni Testa, Business Operations Manager del Gruppo Espritnet, tra i primi 5 distributori europei di tecnologia in Europa e creatore del brand Nilox, che ha al suo interno una serie di prodotti tra cui il monopattino elettrico Doc Twelve*, in acciaio, con ruote larghe 12 pollici e luce frontale e posteriore. «Con una carica (4 ore) si arriva a percorrere fino a 30 km. Tra i nostri modelli, è quello più adatto a muoversi in città» aggiunge Testa. L'azienda nelle prossime settimane lancerà una gamma rinnovata di biciclette elettriche, con 7 nuovi modelli. Dove si possono acquistare? «Non nei negozi di bici, ma in quelli di elettronica di consumo. E sul nostro sito» conclude Testa.

INFO: www.nilox.com



Esploderà il cicloturismo

Non solo città. «Quest'anno in molti saranno attratti dalla vacanza attiva, lontano dalle spiagge di massa: il cicloturismo (ma anche il turismo a piedi e il trekking) esploderà e si consoliderà nel tempo» conclude Pinzuti. «Ciò significa più noleggi sul territorio, più servizi di riparazione, ristoranti, gelaterie, hotel attrezzati per piccole manutenzioni, pacchetti all inclusive "soggiorno più bici", con itinerario da scaricare sullo smartphone o guida, per tour esperienziali». Molti ci hanno già pensato. In cima a una collina a pochi km da Lucca, in una zona immersa negli itinerari ciclabili, Alessandro Barsanti e Martina Tschieder hanno aperto il primo Bed&Bike di Toscana, con officina, rimessa per le bici con telecamere di videosorveglianza, servizi di guida e una piscina ricavata da una antica vasca, dove sgranchire le gambe dopo una giornata di pedalate (<https://itornanti.com>).



STORIA 3

Più pedali, più guadagni

Un dispositivo montato sulla bicicletta conta i km che percorri da casa al lavoro o a scuola e ti dà crediti che a fine mese puoi spendere nei negozi della tua città. Un sistema utilizzato in altri Paesi europei e che Nico Capogna e

Davide Di Bisceglie stanno cercando di promuovere in Italia Pin Bike. Il progetto pilota è attivo a Bari e negli 11 Comuni del "Patto della zona Ovest" a Torino.



Per chi è pensato Pin Bike? «Per chi ha una bici, ma non la usa. L'obiettivo è incentivarli. A Bari, ci siamo riusciti con 1.000 persone: per ogni km percorso, guadagnano 20 centesimi. Per l'utente è gratuito, a finanziare questo circolo virtuoso dev'essere il Comune: è lui il nostro cliente».

Quanto deve allocare un Comune per il vostro servizio? «Il progetto pilota prevede una spesa di 100mila euro per 500 utenti che usino Pin Bike per un anno. Questa cifra comprende l'acquisto dei kit da noi (da 30 a 40 euro l'uno) e i soldi che decide di allocare per i buoni spesa. Soldi che l'utente "guadagna" pedalando, ma il cui scopo è essere spesi, alla fine andranno nelle casse del negoziante. Il vantaggio è di tutti:

cittadino, negozio e Comune».

Perché il Comune dovrebbe aderire? «I servizi di bike sharing sono costosi e spesso dopo un anno muoiono: colonnine rotte, pochi li usano. Noi promuoviamo l'uso della bicicletta di proprietà, cambiamo la cultura degli italiani. Ottimizziamo le risorse e siamo misurabili».

Quali le difficoltà? «Tempi lunghi delle pubbliche amministrazioni. Inoltre, come tutte le attività che hanno a che fare con le amministrazioni locali, non è scalabile, perché deve essere ogni volta costruita su misura. Il nostro obiettivo è arrivare ai 140 Comuni con 50mila abitanti».

Cosa pensate del bonus bici? «Non è



detto che sarà utilizzato nel modo giusto. Sono più utili gli incentivi dei Comuni che finanziano l'acquisto di una bici al 30% e il restante 20% lo guadagni facendo almeno un km al giorno. Questo dà la garanzia che la bicicletta poi sarà utilizzata». **INFO: www.pinbike.it**