L'ABICI

2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia

LEGAMBIENTE

legambici

In collaborazione con

velo Love

GRAB+

L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia

La bicicletta. Un nuovo ciclo economico 4

Il PIB, il Prodotto Interno Bici italiano 5

Struttura della ricerca. Nuovi approfondimenti 6

Ciclomobilità nelle Regioni 7

PIB delle Regioni 9

PIB delle strade ciclabili 11

Stime di crescita del PIB 12

Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano 16

La bicicletta.
Un nuovo ciclo economico

Crescono città *bike friendly* e una sempre maggiore attenzione alla ciclomobilità anche in Italia, smentendo la sensazione diffusa che il nostro Paese sia condannato ad arrancare in coda al gruppo delle nazioni dalle evidenti virtù pedalatorie urbane e cicloturistiche. Purtroppo eccellenze e buone pratiche non sono frequenti e diffuse in maniera omogenea, ma concentrate in alcuni Comuni e in una circoscritta area geografica.

Con L'**A Bi Ci** - **2°** Rapporto **Legambici sull'economia della bici in Italia** - realizzato in collaborazione con VeloLove e GRAB+ - abbiamo focalizzato l'attenzione sia sull'elevato valore che già oggi la mobilità ciclistica è capace di generare in alcune Regioni e contestualmente abbiamo esplorato le potenzialità economiche future (un futuro a portata di mano se i decisori pubblici investissero con responsabilità e qualità in questo settore) di un diverso stile di mobilità nei centri urbani.

Il punto di partenza è il primo report sul **PIB** - il **Prodotto Interno Bici** - realizzato nel 2017. Una ricerca inedita, la prima del genere in Italia, che ha permesso di misurare effetti diretti e indiretti degli spostamenti a due ruote e rendicontare qual è la ricchezza prodotta in un anno dalla *pedalatori spa*.

L'analisi ha offerto risultati incoraggianti, soprattutto se si considera che tra i mezzi di trasporto la bici è ancora la cenerentola, utilizzata solo dal 3,6% della popolazione. Ebbene l'insieme degli spostamenti a pedali genera un **PIB di 6.206.587.766 euro**, somma della produzione di bici e accessori, delle ciclovacanze e dell'insieme delle esternalità positive generate dai biker (come risparmio di carburante, benefit sanitari o riduzione di emissioni nocive). Per dare un'idea della consistenza di questo capitale, si pensi ad esempio che i 6,2 miliardi di cicloproventi superano nettamente i ricavi dell'export del vino, uno dei prodotti made in Italy maggiormente apprezzati all'estero, o che doppiano il fatturato Ferrari.

Un altro valore significativo è quello relativo ai *frequent biker*, gli italiani che utilizzano sistematicamente la bici per coprire il tragitto casa-lavoro. Sono **743.000**, con percentuali elevatissime nella provincia autonoma di Bolzano (il 13,2% degli occupati raggiunge il luogo di lavoro in bici), in Emilia Romagna (7,8%) e in Veneto (7,7%). Mentre 12 città italiane raggiungono performance di ciclabilità qualitativamente analoghe a quelle di altre realtà europee. In quattro di queste in particolare - **Bolzano**, **Pesaro**, **Ferrara** e **Treviso** - più di un quarto della popolazione pedala per i propri spostamenti quotidiani per motivi di studio, lavoro e svago.

Partendo dunque dalla fotografia dell'esistente, Legambici ha relizzato un ulteriore approfondimento. Accanto al PIB nazionale è stato ora elaborato un PIB disaggregato su scala territoriale, arrivando così a definire la **cicloricchezza delle Regioni**.

È stato inoltre quantificato l'ammontare dei benefici annuali in euro prodotti da ogni singolo chilometro di ciclabile nelle città dove almeno il 20% degli spostamenti viene effettuato in bici.

S'è guardato anche avanti, alle prospettive di **crescita del PIB** e alle **relative ricadute occupazionali**, immaginando uno scenario in cui si realizza compiutamente il Piano Nazionale Ciclovie Turistiche e nello stesso tempo le città con più di 50mila abitanti raggiungono i livelli di ciclabilità non già di Amsterdam o Copenaghen, ma quelli dei nostri tre centri urbani dove si pedala di più: Bolzano, Pesaro, Ferrara.

In appendici al dossier la **Dichiarazione dei Diritti del Ciclista Urbano**, un documento che definisce gli elementi basilari utili a sviluppare la ciclabilità urbana e quella turistica - e dunque a far crescere il PIB - a partire da un diritto fondamentale e universale: tutti devono poter circolare in bicicletta. La Dichiarazione è già stata sottoscritta dalle città di Ferrara, Ravenna, Reggio Emilia, Pavia, Pesaro, Vittorio Veneto.

Un'ultima notazione riguarda **Legambici**. La presentazione di questo report segna il debutto di questa nuova associazione nazionale - spin off di Legambiente - consacrata alla promozione della ciclabilità e più in generale della mobilità attiva.

Il PIB, il Prodotto Interno Bici italiano

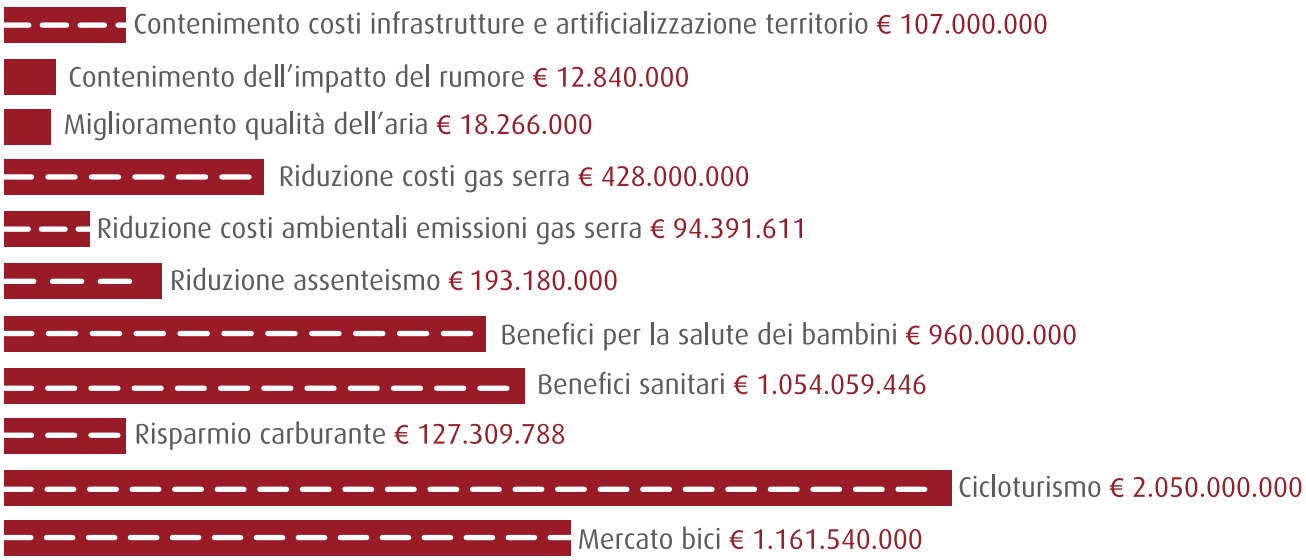
6.206.587.766 euro. È il fatturato generato dall'insieme degli spostamenti a pedali in Italia. Un valore straordinario se si pensa che è conseguenza di una diffusione ancora assai limitata della bici come veicolo per la mobilità (usa sistematicamente la bici per i propri spostamenti appena il 3,6% della popolazione) e che il settore cicloviaggi - che potrebbe dare un contributo straordinario al turismo considerando la grande bellezza espressa dalle nostre città, dai nostri borghi e dal nostro paesaggio - è ancora troppo poco sviluppato.

La valutazione operata da Legambiente in *L'A Bi Ci, 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città* per arrivare a definire il peso economico della bici, permette di fissare tutta una serie di informazioni particolarmente utili a comprendere l'importanza di una mobilità sempre più *human powered*. Nello stesso tempo questa modalità di valutazione della ciclabilità - completamente innovativa per l'Italia - consente di esplorare non solo l'ambito esclusivo dello spostamento o della vacanza in bici, ma un insieme più ampio di esternalità positive e negative connesse agli stili di mobilità.

Accanto all'economia direttamente originata dalle bici (la produzione e la vendita di **bici** e **accessori** e il mercato del **cicloturismo**), il report Legambiente ha infatti calcolato il **risparmio** di **carburante**, i **benefici sanitari** per gli adulti e per i bambini, la riduzione dell'**assenteismo** sui luoghi di lavoro, la riduzione dei costi ambientali e sociali delle emissioni **gas serra**, il miglioramento della **qualità dell'aria**, la limitazione dell'impatto **del rumore**, il contenimento dei **costi** delle **infrastrutture** e dell'**artificializzazione** del **territorio**.

Il risultato di 6,2 miliardi di valore economico della bici è, peraltro, sottostimato, perché ci sono una elementi positivi (la diminuzione dei tempi di percorrenza legati a una diminuzione della congestione, ad esempio, o il valore aggiunto generato da uno spazio pubblico di qualità) rispetto ai quali le informazioni statistiche disponibili non consentono ancora di definire con precisione il valore.

Valore economico della bici in Italia nel 2015



Fonte: L'A Bi Ci, 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città, Legambiente, 2017

Struttura della ricerca. Nuovi approfondimenti

Per arrivare a definire il PIB Legambici ha prima di tutto cercato di fotografare nitidamente l'esistente. E' stato inviato un questionario ai capoluoghi di provincia che ha consentito di raccogliere informazioni di fonte comunale legate alla mobilità, alla ciclabilità e ad alcuni servizi accessori.

Le città che hanno risposto (anche in modo parziale) al questionario sono 84, pari a circa l'80% dei comuni capoluogo di grandi (>200.000 abitanti) e medie dimensioni e il 70% di piccole dimensioni (<50.000 abitanti). Sono stati raccolti dati quantitativi sul modal share, sulle ciclabili e sulla loro tipologia, sulle strade a velocità moderata, sulle isole ciclopedonali e sulle zone a traffico limitato.

Nello stesso tempo, per integrare o arricchire le informazioni raccolte direttamente da Legambici, si è fatto ricorso alle più aggiornate indagini tematiche prodotte da ISTAT, ISFORT, Confartigianato e altri istituti di ricerca o associazioni di categoria. Per la parte relativa al valore economico della bicicletta è stata invece seguita la falsariga di *The EU Cycling Economy*, ricerca sui benefit della ciclabilità realizzata da ECF, European Cyclists Federation, che propone una metodologia di calcolo per valutare nella UE28 - tra economia diretta della bici ed esternalità - qual è il valore complessivo del settore non solo relativamente ad ambiti come i trasporti o le politiche ambientali, ma anche in altri campi come occupazione, salute o politiche sociali. Tuttavia il metodo ECF è stato per così dire italianizzato: non solo perché la ricerca Legambici ha utilizzato solo dati relativi esclusivamente al nostro Paese, ma anche perché sono state perfezionate alcune valutazioni sulla base di informazioni nazionali più approfondite relative alle specifiche aree dello studio.

Questa amplissima base dati è stata incrociata con un ulteriore set di indicatori di ISTAT e con il modello di previsione occupazionale messo a punto da Ufficio europeo dell'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità), UNECE (Commissione economica per l'Europa dell'ONU) e UNEP (Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente), così come proposto nel report *Cycling and green jobs*.

In particolare per ISTAT si è fatto riferimento all'analisi sulle abitudini di mobilità di circa 32 milioni di italiani che escono di casa per andare al lavoro, a scuola o all'università contenute nell'indagine multiscopo sulle famiglie *Aspetti della vita quotidiana*. Il dato complessivo, riferito all'Italia, segnala che nel 2015 in Italia (anno di riferimento della nostra indagine) il **3,5% degli occupati** ha usato abitualmente la bici per il percorso **casa-lavoro**. Sempre nel 2015 il **2,4% di bambini e studenti** fino a 34 anni ha pedalato per andare a **scuola** o all'**università**. In numeri assoluti, nel nostro Paese, usano sistematicamente la bicicletta per motivi di studio o di lavoro 1.012.000 persone. Mentre complessivamente i residenti in Italia che **scelgono le due ruote come mezzo di trasporto sono 1.729.696**.

Relativamente a OMS, UNECE e UNEP, invece, è stato reimpostato su scala italiana l'approccio standardizzato utilizzato dai tre organismi internazionali per determinare il numero di nuovi posti di lavoro potenzialmente associati a una crescita della bicicletta come modalità di trasporto urbano nelle 56 maggiori città europee.

L'insieme delle informazioni statistiche raccolte permette dunque a Legambici di presentare queste nuove elaborazioni:

a) Il **PIB delle Regioni**, ossia il valore della ciclomobilità disaggregato su scala territoriale.

b) I **benefit** annuali in euro **prodotti da ogni singolo chilometro di ciclabile** nelle città dove almeno il 20% degli spostamenti viene effettuato in bici.

c) La potenziale **crescita** del **PIB** e le relative **ricadute occupazionali**, immaginando uno scenario in cui si realizza compiutamente il Piano Nazionale Ciclovie Turistiche e nello stesso tempo le città italiane con più di 50mila abitanti raggiungono i livelli di ciclabilità non già di Amsterdam o Copenaghen, ma quelli dei tre centri urbani nazionali dove si pedala di più: Bolzano, Pesaro, Ferrara.

Ciclomobilità nelle Regioni

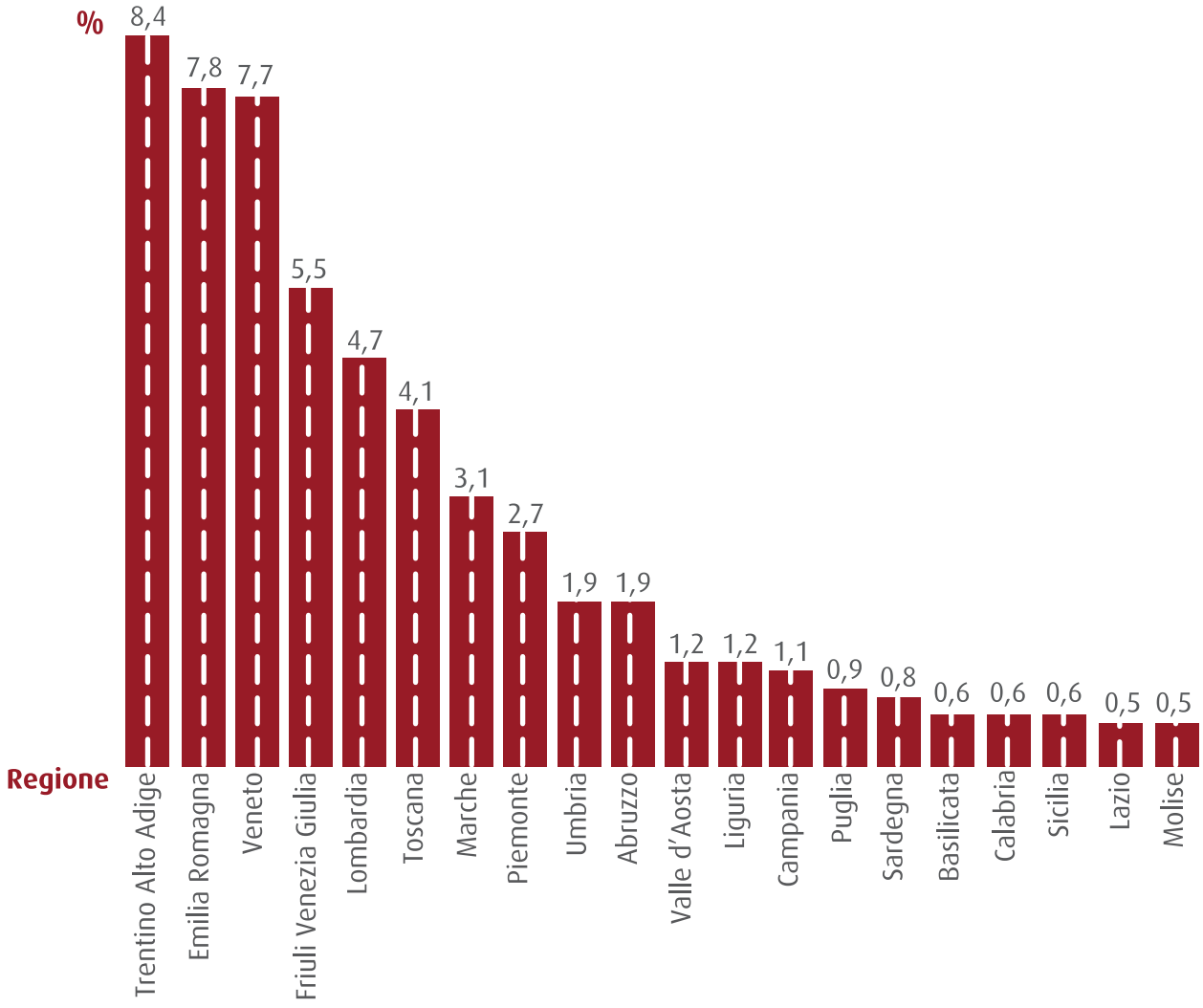
In alcune aree del nostro Paese l'uso quotidiano della bici come mezzo di trasporto è pienamente in linea con la media europea, dove questo stile di mobilità interessa l'8% dei cittadini comunitari.

Tre Regioni, più delle altre, sono interessate da alti livelli di ciclabilità. L'8,4% della popolazione del **Trentino Alto Adige** usa la bici per coprire il tragitto **casa-lavoro** e lo stesso fanno il 7,8% dei residenti in **Emilia Romagna** e il 7,7% degli abitanti del **Veneto**.

In questi tre territori si registrano le quote più elevate di ciclabilità anche lungo il percorso **casa-scuola**: in **Emilia Romagna** pedala il 9,3% di alunni e studenti, in **Veneto** il 7,3%, in **Trentino Alto Adige** il 6%. Oltre alle aree appena citate, buone performance si riscontrano anche in **Friuli Venezia Giulia** (il 5,5% degli abitanti va in bici al lavoro, il 4% va in bici a scuola), in **Lombardia** (rispettivamente 4,7% e 2,7%), in **Toscana** (4,1% e 3,4%), nelle **Marche** (3,1% e 3,5%).

Diametralmente opposti sono i risultati di cinque Regioni centromeridionali - **Lazio**, **Sicilia**, **Sardegna**, **Calabria** e **Molise** - dove la bici come mezzo di trasporto sistematico (almeno fino al 2015) è un'opzione che ha coinvolto addirittura meno dell'1% dei lavoratori e degli studenti.

Occupati di 15 anni e più che utilizzano abitualmente la bici per andare al lavoro (% su totale)



Fonte: Istat. Anno 2015

Come si evince bene sia dalla tabella precedente che da quella successiva, tante altre Regioni sono distantissime non solo dalla frequenza con cui si ricorre alla bici per spostarsi in Olanda e Danimarca (dove pedala quotidianamente una quota di persone compresa tra un terzo e un quarto della popolazione totale) ma anche dal più abbordabile modal share delle UE28 che come detto è attestato all'8%.

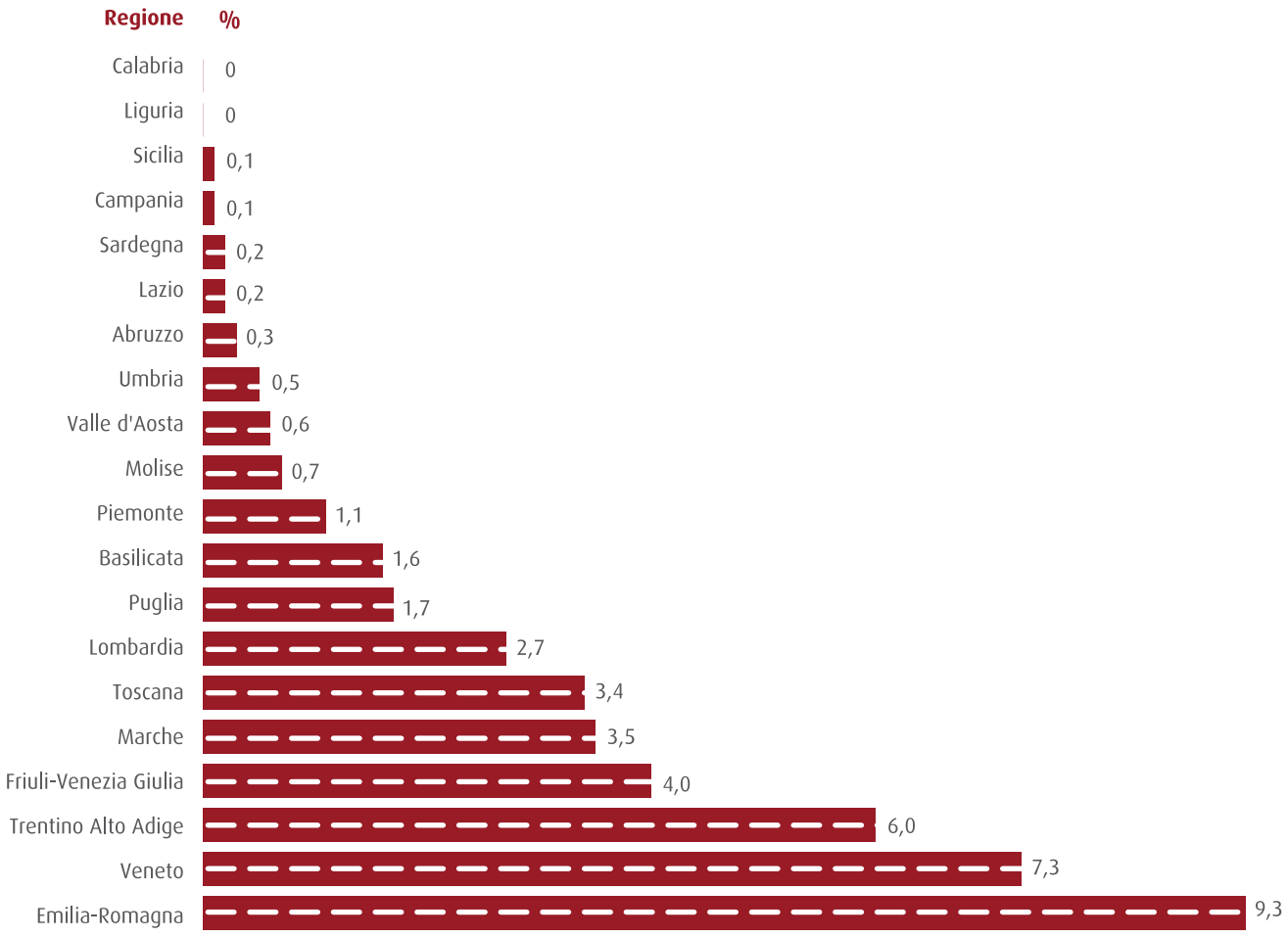
Tornando alle prime della classe, fa una certa impressione notare che in Trentino Alto Adige - in valori assoluti - gira in bicicletta quasi lo stesso numero di persone di quattro Regioni del Mezzogiorno - Campania, Sicilia, Calabria, Puglia - nonostante tutte insieme abbiano una popolazione 16 volte più ampia.

È altrettanto marcato è il gap tra Veneto (4,9 milioni di abitanti) e Lazio (5,9 milioni di abitanti): nella regione del nordest andare a scuola o al lavoro in bici è un'attività che fanno almeno 215mila persone, nelle province di Roma, Rieti, Viterbo, Latina e Frosinone non si arriva nemmeno a 15mila.

È pur vero che in alcune parti del Sud ci sono dei segnali di una maggiore attenzione verso la mobilità nuova: in Puglia, ad esempio, nel 2016 la bici è stata usata dal 2,1% delle persone per il tragitto verso il lavoro (era lo 0,9% l'anno prima), in Calabria dall'1,9% (+1,3% rispetto al 2015) e in Sicilia dall'1,2% (il doppio rispetto ai dodici mesi precedenti).

L'auspicio è che questi trend vengano migliorati ovunque, nelle Regioni che sono già salite in sella come in quelle che ancora sono rimaste inchiodate quasi esclusivamente al volante.

Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni che utilizzano abitualmente la bici per andare a scuola o all'università (% su totale)



Fonte: Istat. Anno 2015

PIB delle Regioni

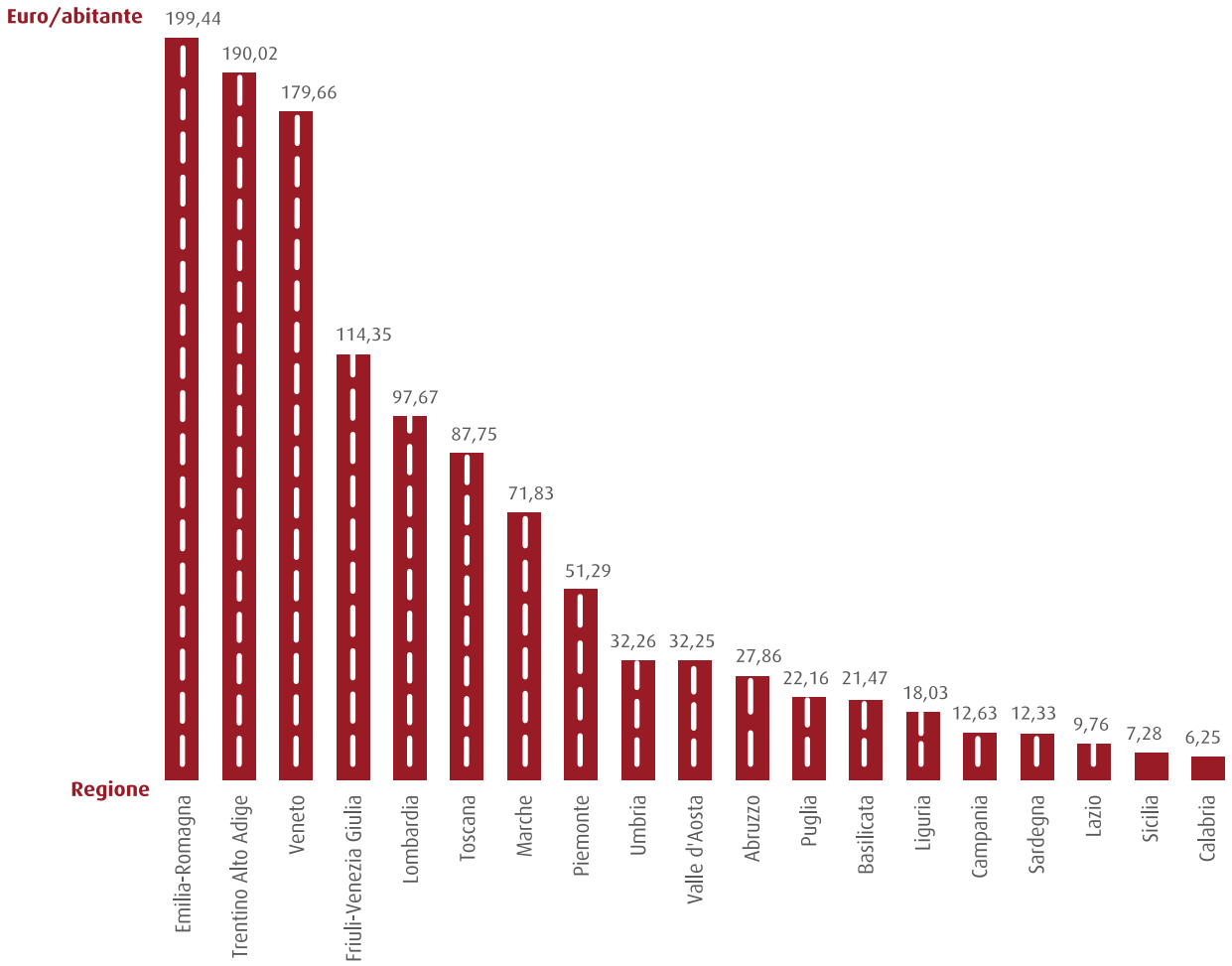
Ricorrendo come detto alla metodologia di calcolo del 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e incrociando i dati di quel report con le percentuali territoriali di mobilità ciclabile enumerate in precedenza, Legambici ha potuto stimare la **cicloricchezza delle Regioni**. Ebbene si scopre così che tutti gli abitanti del **Veneto** ad esempio - grazie ai concittadini *frequent biker* - beneficiano ogni anno di un **bonus ambientale e sanitario pro-capite pari a 179,5 euro**, che diventano 190 euro in Trentino Alto Adige e sfiorano i 200 euro in Emilia Romagna.

Questo bonus virtuale - frutto di attività dirette legate al mercato delle bici e di una serie di esternalità positive che spaziano dal risparmio di carburante e dal calo dei costi per le infrastrutture all'aumento dell'aspettativa di vita in buona salute, alla riduzione di gas serra, smog e rumore - è **superiore ai 100 euro** in Friuli Venezia Giulia mentre in Lombardia, Toscana, Marche e Piemonte è compreso tra 50 e 100 euro.

È invece molto basso, **inferiore ai 15 euro pro-capite**, in Campania, Sardegna, Lazio, Sicilia e Calabria.

Ancora più interessante è quello che possiamo definire il PIB - il Prodotto interno Bici - generato nelle Regioni dall'uso sistematico delle due ruote. Con gli attuali livelli di ciclabilità **il valore economico di questo veicolo ecologico sia in Emilia Romagna che in Veneto supera gli 880 milioni di euro l'anno**. In Trentino Alto Adige è invece di oltre 200 milioni di euro l'anno. In altre parole queste tre Regioni, da sole, producono circa un quarto dell'intero PIB del Paese.

Benefit economico per ogni singolo abitante della Regione generato dagli utenti abituali della bici



Fonte: L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia, 2018
(i dati del Molise non sono sufficienti per una valutazione)*

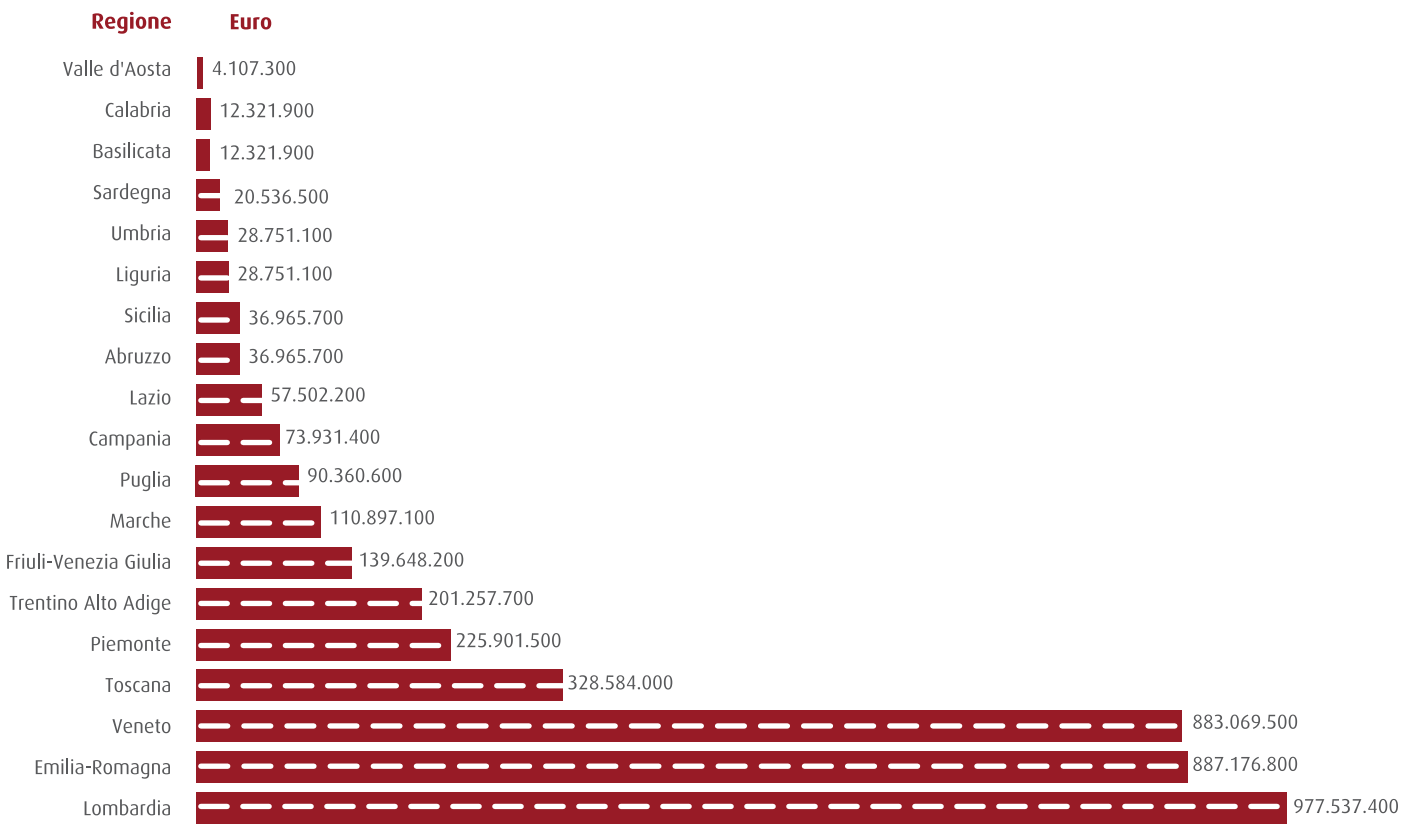
Il PIB regionale più elevato (conseguenza ovvia della consistenza della popolazione superiore ai 10 milioni di abitanti) è comunque quello della **Lombardia** (circa un miliardo di euro/anno) e corposi sono anche quelli di **Toscana**, **Piemonte**, **Friuli Venezia Giulia** e **Marche**.

Va peraltro messo bene in evidenza che questo patrimonio economico della ciclabilità è senz'altro sottostimato per almeno due motivi. Andrebbe aggiunto a questo tesoretto delle Regioni il giro d'affari di oltre due miliardi di euro del cicloturismo che però - a causa della penuria di informazioni statistiche sul settore - è praticamente impossibile dividere tra i vari territori.

Inoltre non siamo stati ancora in grado di calcolare con precisione tante altre esternalità positive (e relative ricadute economiche) della ciclomobilità, come la diminuzione dei tempi di percorrenza dovuta a una diminuzione della congestione o il valore aggiunto di uno spazio pubblico che acquista qualità con la diminuzione del traffico motorizzato.

In ogni caso i diversi PIB regionali mostrano che quello della ciclabilità è un asset su cui - le città in particolar modo e anche le Regioni e il Governo - devono investire con sempre maggior decisione, per i vantaggi che produce da un punto di vista ambientale, sociale, sanitario oltreché economico e per il contribuito straordinario che un diverso stile di mobilità offre alla rigenerazione urbana, alla ridistribuzione dello spazio pubblico, alla sicurezza dello spostamento, all'abbattimento della congestione, dell'inquinamento atmosferico e della rumorosità.

Valore economico della bici nelle Regioni (valore totate del mercato della bici ed esternalità positive della ciclabilità)



Fonte: L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia, 2018
(i dati del Molise non sono sufficienti per una valutazione)*

PIB delle strade ciclabili

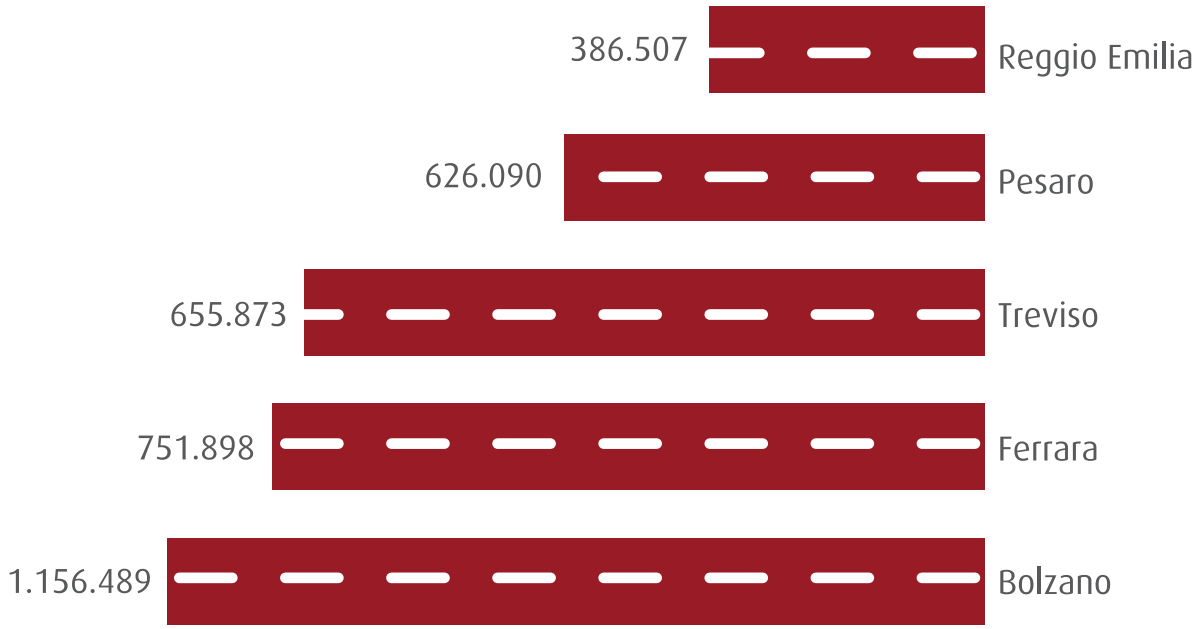
A determinare alti livelli di ciclabilità nelle città è l'approccio innovativo allo spazio pubblico e alla sostanziale redistribuzione dei pesi tra le diverse componenti del trasporto unita a una pianificazione urbana che mette al centro le esigenze della persona e non del veicolo e punta alla migliore efficienza dell'intero sistema locale degli spostamenti.

L'accessibilità di una città - intesa come facilità per la popolazione di muoversi e fruire dello spazio urbano - non riguarda solo la praticabilità e la sicurezza ciclopedonale delle strade, ma anche la riappropriazione delle aree pubbliche da parte dei cittadini. Alcune città stanno già lavorando per garantire questo diritto alla buona mobilità, altre hanno grandi potenzialità che aspettano solo di trovare applicazione concreta. Hanno ad esempio raggiunto ottimi livelli **Bolzano**, **Ferrara**, **Treviso**, **Pesaro** e **Reggio Emilia**, dove la bici è il veicolo privilegiato di una quota di spostamenti urbani che oscilla tra il 23% e il 28%.

Dove si pedala tanto gli investimenti comunali nelle strade ciclabili si ripagano in un breve lasso di tempo e producono immediatamente esternalità positive. A patto che le infrastrutture siano realizzate con standard qualitativi elevati, garantiscano sicurezza, accessibilità, linearità dei percorsi, collegamenti efficienti tra luoghi e attività che attraggono traffico e che i vari itinerari siano connessi tra loro.

A **Bolzano**, ad esempio, dove la bici copre il 30% circa della domanda di mobilità cittadina, **ogni singolo chilometro di strada ciclabile produce un PIB di 1.156.849 euro l'anno**, somma dei vantaggi derivanti dal risparmio di carburante, dai benefici sanitari, dal contenimento dei costi ambientali e sociali dei gas serra, dalla riduzione di smog e rumore, dall'abbattimento dei costi delle infrastrutture e dell'artificializzazione del territorio. E come si evince dalla tabella sottostante anche a **Ferrara**, **Treviso**, **Pesaro** e **Reggio Emilia** ogni 1.000 metri di strada ciclabile producono esternalità positive di gran lunga superiori rispetto alla spesa necessaria alla realizzazione dell'infrastruttura.

Benefit /anno in euro di un km di ciclabile in città dove più del 20% degli spostamenti viene effettuato in bici



Fonte: L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia, 2018

Stime di crescita del PIB

23 Miliardi di Euro. 86mila Green Jobs

Il **PIB italiano può solo crescere**, dal momento che la percentuale del 3,6% di spostamenti in bici è lontana dalla media continentale e lontanissima dalle quote modali raggiunte in alcune nazioni del nord Europa. Questo report prova a immaginare quanto potrebbe valere in futuro il PIB nazionale, ipotizzando **due scenari** che almeno sulla carta sono alla portata del nostro Paese:

completa realizzazione del Piano Nazionale Ciclovie già finanziato dal Ministero Infrastrutture

incremento dei livelli di mobilità ciclistica urbana nelle aree urbane >50.000 abitanti

In questo secondo caso abbiamo preso come riferimento, piuttosto che le solite Amsterdam e Copenaghen, città italiane che già pedalano a livelli europei: Bolzano, Pesaro, Ferrara. Ebbene se nei centri urbani italiani con più di 50.000 abitanti si ricorresse quotidianamente alla bici per muoversi in percentuali analoghe a quelle di questi tre comuni, il **PIB generato dagli spostamenti a due ruote** - sempre tra effetti e indiretti - si impennerebbe verso l'alto di 14.113.341.065 euro, passando dagli attuali 4.156.587.766 euro a un totale di **18.269.928.831 euro**.

Peraltro questi livelli di ciclabilità urbana - ricorrendo agli stessi indici e agli stessi meccanismi di calcolo impiegati da **OMS**, **UNECE** e **UNEP** nel report *Cycling and green jobs* - produrrebbero almeno **86.155 nuovi posti di lavoro** nei vari settori legati alla bicicletta come mezzo di trasporto, e dunque sia nella manifattura che nella produzione di ricambi e accessori, sia nella vendita di cicli e abbigliamento dedicato che nelle riparazioni, sia nella logistica a due ruote che in servizi come taxi o street food a pedali. Solo a **Roma** si passerebbe dai circa 300 lavoratori a tempo pieno del settore bicicletta a 18.380.

Altro fronte di crescita economica è quelllo del **cicloturismo**. Com'è noto la presentazione del **GRAB** (il progetto di un Grande Raccordo Anulare delle Bici a Roma che vede Legambiente tra i protagonisti) è stata la scintilla che nella scorsa legislatura ha portato alla nascita e al finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture del Piano Nazionale delle Ciclovie. Accanto ai 45 chilometri dell'anello capitolino del GRAB, infatti, il nostro Paese si è impegnato - inserendo le risorse economiche necessarie nella legge di bilancio – a realizzare complessivamente 5.690 km di nuovi itinerari per il cicloturismo che toccano praticamente tutto il territorio nazionale: la Ciclovia **Ven-To** di 680 chilometri da Venezia a Torino, la **Ciclovia del Sole** di 300 chilometri da Verona a Firenze, la **Ciclovia dell'Acqua** di 500 chilometri da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE), la **Ciclovia del Garda** di 140 chilometri lungo le sponde del lago, la **Ciclovia della Magna Grecia** di 1.000 chilometri da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR), la **Ciclovia della Sardegna** di 1.230 chilometri da SantaTeresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari, la **Ciclovia Adriatica** di 820 chilometri da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano, la **Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia** di 150 chilometri, la **Ciclovia Tirrenica** di 870 chilometri dal confine con la Francia a Roma.

Prendendo come riferimento una buona pratica italiana - i 400 km di rete ciclabile del Trentino - e basandoci sullo studio realizzato per la provincia di Trento che ha stimato in circa 100 milioni di euro l'anno gli introiti turistici generati da questo patrimonio di strade per le bici, possiamo facilmente **stimare il fatturato potenziale di questi 5.735 chilometri di nuovi tracciati** pedalabili previsti dal Piano Nazionale Ciclovie. Si tratta di **1.433.750.000 euro di nuove entrate** - ovviamente a patto che vengano realizzate con standard qualitativi analoghi a quelli del Trentino - che vanno ad aggiungersi all'attuale rendita annuale del cicloturismo (2.050.000.000 euro) ancora davvero troppo bassa rispetto al valore capace di esprimere il nostro territorio. Si tratta, evidentemente, di investimenti che dimostrano la possibilità di un rientro molto rapido delle spese sostenute (mediamente un anno di tempo) e che dunque cominciano subito a generare reddito che resta interamente sui territori attraversati avvantaggiando e stimolando le imprese locali.

La Bici fa girare l'Economia

PIB attuale Ciclabilità Urbana:

€ 488.000.000 mercato bici

€ 483.540.000 componentistica e accessori

€ 190.000.000 riparazioni

€ 1.054.059.446 benefici sanitari legati ad attività fisica e riduzione sedentarietà

€ 960.000.000 benefici sanitari e sociali per i bambini

€ 18.266.921 miglioramento qualità dell'aria

€ 12.840.000 contenimento danni sanitari causati dal rumore

€ 94.391.611 riduzione costi ambientali dei gas serra

€ 428.000.000 riduzione costi sociali dei gas serra

€ 127.309.788 risparmio di carburante

€ 107.000.000 contenimento costi infrastrutture e artificializzazione territorio

€ 193.180.000 riduzione assenteismo sui luoghi di lavoro

PIB Totale Ciclabilità Urbana:

€ 4.156.587.766

PIB Totale Cicloturismo:

€ 2.050.000.000

Prospettive di Crescita del PIB

€ 14.113.341.065 Sviluppo Ciclabilità Urbana

€ 1.433.750.000 Realizzazione Piano Nazionale Ciclovie

€ 1.042.500.000 Sviluppo Cicloturismo Urbano

Stima Crescita PIB in Italia (+367%)

€ 22.796.178.831

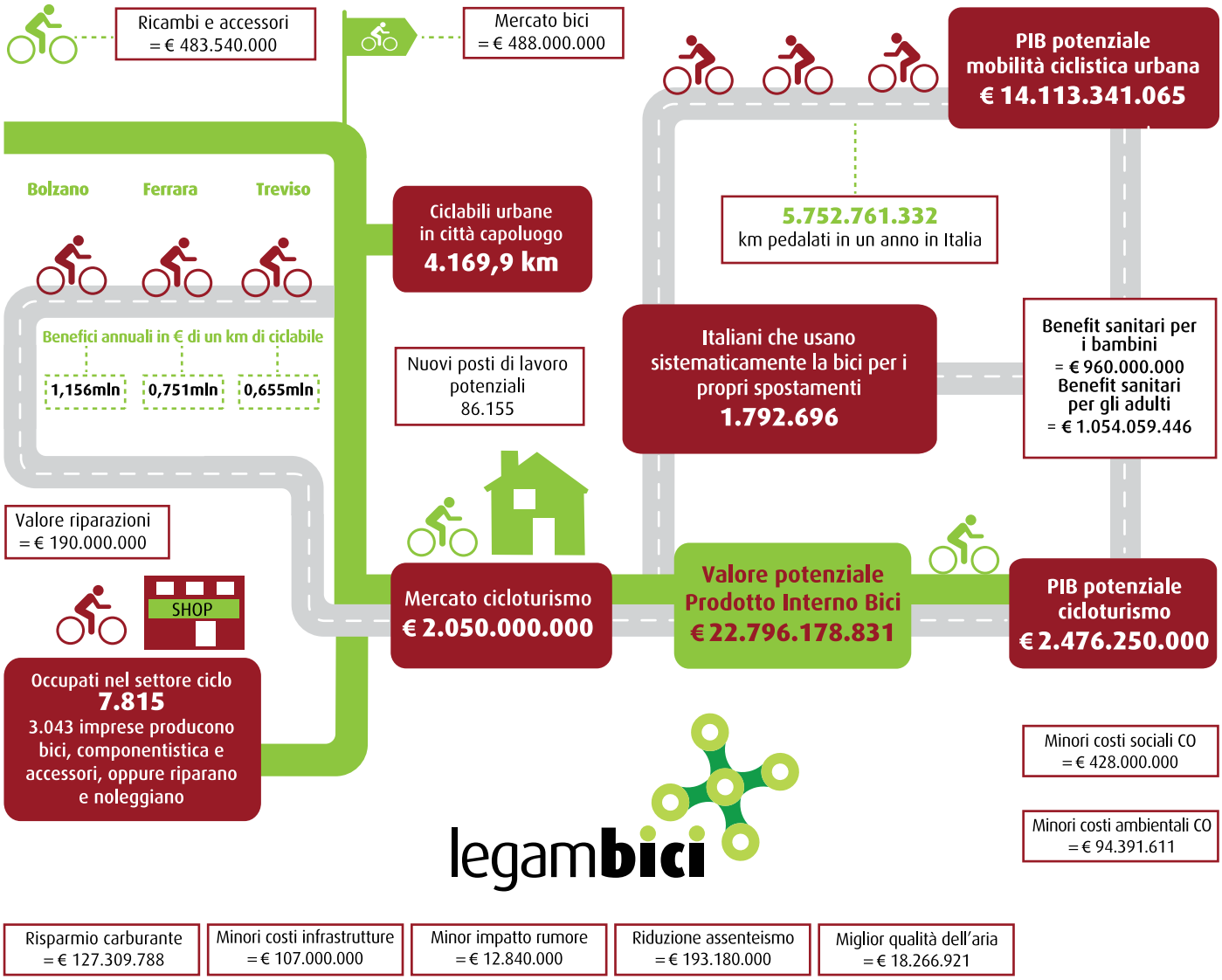
Peraltro questa stima di 250.000/km in alcuni casi può risultare ampiamente sottistimata, dal momento che uno studio Confindustria-Ancma sull'impatto economico dell'anello ciclabile romano - sempre tenendo presente la necessità di un'opera fatta bene, accessibile, accogliente, sicura, adatta a tutti - valuta che ogni chilometro del GRAB vale più di un milione di euro l'anno e che il percorso ciclopedonale sarebbe preso d'assalto sin dalla sua inaugurazione da almeno 606mila turisti stranieri, più di 50mila ogni mese.

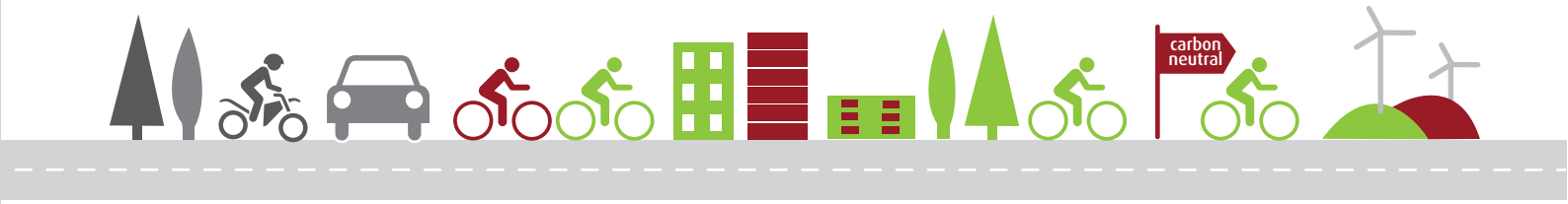
Il GRAB romano ci riporta alle città. Anche i **4.170 km di ciclabili urbane**, oltre a soddisfare quote crescenti di mobilità ciclistica urbana, potrebbero rappresentare un valore turistico aggiunto per i nostri straordinari centri storici. Trasformare in vere e proprie reti cittadine queste piste ciclabili, in troppi casi oggi sconnesse tra loro e non rispondenti alle esigenze di sicurezza e accessibilità universale, avrebbe anche in questo caso un'incidenza sul PIB stimabile in almeno **1.042.500.000 euro**.

Il Prodotto Interno Bici totale che l'Italia potrebbe incamerare ogni anno se il nostro Paese diventasse *bike friendly* sfiora dunque i **23 miliardi di euro** e garantisce la creazione di oltre **86mila nuovi *green jobs***, valore notevolmente maggiore degli attuali livelli occupazionali del settore.

Aprire questo nuovo ciclo economico vale senz'altro la pena, perché non c'è solo un guadagno monetario, ma un insieme di benefit che riguardano la salute, il territorio, l'ambiente, lo spazio urbano e il paesaggio, la qualità dei trasporti, delle città e del territorio e più in generale la qualità della vita.

L'economia della bici in Italia - Legambici, 2018





Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano

Introduzione

Prendendo spunto dalla *The Amsterdam Declaration: the right to use the Bicycle*[1] del 2000 e dalla successiva *Declaraciòn de Sevilla sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable, ecológico y sostenible*[2] del 2009, anche in Italia viene proposta la **Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano**, presentata a Pesaro da **Legambiente** in occasione del summit di Rete Mobilità Nuova del settembre 2017.

Il documento spagnolo così come quello internazionale del 2000, sottoscritto in occasione della conferenza *Velo Mondial*, hanno definito gli elementi basilari utili a sviluppare la ciclabilità urbana e quella turistica, a partire da un diritto fondamentale e universale:

Tutti devono poter circolare in bicicletta!

Entrambe le dichiarazioni hanno contribuito a far crescere la cultura della mobilità nuova e sono state prologo o supporto di una serie di interventi significativi nell'ambito della mobilità individuale non motorizzata.

E' lo stesso obiettivo che si propone la **Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano**, che punta alla nascita di una **Rete di Città Ciclabili Italiane** e - in collaborazione coi Comuni e le altre realtà istituzionali nazionali e locali che stanno via via sottoscrivendo la dichiarazione - alla definizione di una serie di **azioni che nel breve e nel medio periodo siano capaci di far crescere il numero di utenti della bicicletta in ambito urbano e il cicloturismo**.

Tecnici, esperti e interlocutori del mondo delle imprese e delle istituzioni intervenuti a Pesaro in occasione del summit *Verso gli Stati Generali della Mobilità* Nuova sono stati infatti invitati a ragionare sui contenuti della Dichiarazione e hanno contribuito a definire il testo definitivo. Ai Comuni, agli altri enti locali e ai rappresentanti delle istituzioni nazionali viene invece chiesto di sottoscrivere la Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano e di entrare a far parte della Rete di Città Ciclabili.

I firmatari - ognuno per le proprie responsabilità - si impegnano a definire i propri obiettivi locali o nazionali per l'anno e per il triennio successivo, per far sì che i principi contenuti nella Carta di Pesaro carta trovino attuazione sul territorio.

Considerato

- che la **mobilità ciclabile** è insieme alla **pedonalità** e al **trasporto pubblico** uno degli assi fondamentali delle politiche tese alla **mobilità nuova** e alla **rigenerazione urbana**

- che la bici è il mezzo di trasporto più **efficiente**, **energeticamente sostenibile** e **rapido** per gli spostamenti urbani inferiori a 7,5 km equivalenti a30 minuti o meno di pedalata e considerato che nelle città italiane la lunghezza media dello spostamento è di 4,2 km, che il 27,6% degli spostamenti è inferiore ai 2 km e che un ulteriore 46% degli spostamenti è compreso tra i 2 e i 10 km

- che nelle città dove è più esteso l'uso sistematico della bicicletta, dei piedi e del trasporto pubblico e dove di conseguenza c'è una moderata mobilità motorizzata privata si conquistano evidenti **miglioramenti della qualità dell'aria** e **dei livelli di rumorosità** con effetti positivi immediati per la salute di tutta la

1- https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/brr-128-2001-en.pdf

2- http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/1-enbici/DeclaracionSevilla-Espa%C3%B1ol.pdf

popolazione urbana - sia di quelli che pedalano sia di quelli che si spostano con altri veicoli - e per lo stato di conservazione dei monumenti e, inoltre, che la riduzione della congestione è un evidente vantaggio per le imprese locali e contribuisce a livello globale al contenimento dell'uso delle fonti fossili e delle emissioni di gas serra

- che elementi essenziali della vita comunitaria sono la **coesione sociale**, la **solidarietà** e l'**uguaglianza** e che l'uso della bici come mezzo di trasporto è **accessibile** a tutti e contribuisce a migliorare la **qualità della vita**, la **gradevolezza** e l'**attrattiva** degli spazi urbani permettendo nel contempo una **fruizione delle città più sana e meno conflittuale**

- che con lo sviluppo della mobilità ciclabile cresce la **sicurezza stradale** e che usare quotidianamente la bici come mezzo di trasporto favorisce un miglior **benessere psicofisico**, rappresenta un potente antidoto alla sedentarietà e assicura un consistente **risparmio economico** delle spese destinate al trasporto

- che il settore del **cicloturismo urbano** ed **extraurbano** ha in Italia ampi margini di crescita, che non solo produce ricchezza ma la distribuisce meglio sul territorio, che le vacanze in bici garantiscono **destagionalizzazione** e **rispetto dei luoghi**, creano un legame forte e autentico tra il territorio e il suo ospite, portano i turisti dove oggi non vanno in quelle zone di campagna e in quei borghi che rendono unica e irriproducibile l'Italia

Si stabilisce che

- **tutti hanno il diritto di circolare in bicicletta, compresi i bambini, gli anziani e i cittadini con disabilità motoria o sensoriale**

- le città devono dotarsi di una rete di percorsi ciclabili **sicuri**, **accessibili**, **funzionali**, **confortevoli** e **utili**, realizzati con **standard qualitativi elevati**, capaci di neutralizzare potenziali conflittualità con gli altri utenti della strada. A seconda dei casi è necessario separare i diversi - tipi di traffico e/o regolare la velocità dei veicoli a motore a 30 km/h o meno (su strade a bassissima intensità di traffico) e/o creare nuovi spazi ciclopedonali

- la sede stradale dei percorsi ciclabili deve avere un **fondo scorrevole**, **sicuro** e **privo di ostacoli** e una larghezza tale da risultare perfettamente percorribile tutto l'anno (anche in caso di condizioni meteo sfavorevoli) **accessibile a utenti inesperti e con disabilità motoria**, consentendo inoltre a un adulto e un bambino di pedalare affiancati; il tracciato deve essere il più possibile pianeggiante, evitare tortuosità, serpentine inutili e bruschi cambi di pendenza

- le intersezioni con la viabilità motorizzata devono essere risolte con particolare cura per la **completa sicurezza di chi pedala e cammina**; vanno ridotte nel tempo tutte le discontinuità della rete ciclabile che disincentivano l'uso della bici o addirittura mettono a repentaglio la sicurezza di chi pedala

- la realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità e per la mobilità in genere deve sempre essere accompagnata da una **trasformazione dello spazio pubblico** e della sua destinazione d'uso, ovvero da più ampie operazioni di **rigenerazione urbana**; deve inoltre essere garantita la **cura** nel tempo dei percorsi per le bici

- la realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità e per la mobilità in genere deve migliorare l'efficienza complessiva del sistema dei trasporti urbani e ottimizzare l'**intermodalità** e la **facilità per gli utenti della bici di accedere ai parcheggi di scambio e al trasporto pubblico** e, in particolare, a treni, metro e tram

- all'interno o nelle immediate vicinanze dei principali attrattori di mobilità pubblici e privati (come stazioni, scuole e università, grandi spazi culturali e sportivi) devono essere realizzati **cicloparcheggi custoditi**, dove siano presenti anche **officine per la riparazione** delle biciclette

- Città, Regioni e ministeri competenti devono collaborare alla definizione e all'implementazione di una strategia nazionale che favorisca l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano vincolando i centri urbani a raggiungere **precisi target di crescita** per l'insieme degli spostamenti a piedi, in bici e col trasporto pubblico a scapito degli spostamenti individuali motorizzati e promuovendo una maggiore efficienza nella gestione delle risorse e nella **selezione delle opere pubbliche da finanziare**

- ministeri competenti ed enti locali devono collaborare alla definizione e all'implementazione del **piano nazionale per il cicloturismo**, puntando alla **qualità dei tracciati** già inseriti nella rete delle ciclovie nazionali e alla differenziazione delle azioni da mettere in campo per incentivare al meglio le diverse tipologie di turismo in bici e in e-bike

- i tracciati delle ciclovie devono garantire **accessibilità**, **sicurezza**, **gradevolezza** del territorio che si attraversa, **sostenibilità economica** e **ambientale** (utilizzando al meglio le infrastrutture disponibili per minimizzare costi e impatto ambientale), **facilità nei collegamenti con le reti di trasporto**, in particolar modo quelle su ferro, un forte **carattere identitario**; le ciclovie devono essere fruibili dai bambini, da utenti inesperti e da persone con ridotta o impedita capacità motoria.

Report L'A Bi Ci a cura di Alberto Fiorillo

Grafica e impaginazione **www.kromosoma.com**

Stampa STAMPERIA ROMANA® Srl - INDUSTRIA GRAFICA AzzeroCO2

LEGAMBIENTE

legambici

Via Salaria 403 | 00199 Roma
tel. 06862621 | fax 0686218474
legambiente@legambiente.it
www.legambiente.it