

BICICLETTE, PASSIONE E

Nel nostro territorio le due ruote sono amatissime. E muovono anche

Qualcuno sostiene che Treviso sia la provincia più ciclistica d'Italia. Sia vero o no, nella Marca la passione per le due ruote senza motore è grande, per numero di praticanti, di appassionati, e pure per chi ci lavora e vive.

Marchi importanti del mondo del ciclismo, noti in tutto il mondo, vengono infatti dal nostro territo-

rio, con un indotto economico di tutto rilievo.

La bicicletta del momento è sicuramente la ebike, la bici elettrica, che con un aiuto alla pedalata dato dalla batteria interna permette a chiunque di superare dislivelli o raggiungere distanze impensabili senza allenamento o in condizioni fisiche non perfette. Grazie alla ebike si avvicina alla bicicletta

un mondo di utenti nuovi, ai quali tuttavia va raccomandata la prudenza, sia nelle escursioni più ardue (che inevitabilmente prevedono delle discese altrettanto ripide), sia nel traffico delle città e dei paesi e nelle asperità delle strade.

Non manca il risvolto agonistico: numerose sono le squadre giovanili sul territorio diocesano, che

invero da qualche anno "sfornano" qualche buon professionista, ma non campionissimi.

Ultimo, ma non da ultimo, l'aspetto ambientale e di salute: andare in bici significa ridurre l'inquinamento causato dai mezzi a motore e mantenere la buona salute.

La bicicletta è un mezzo più utilizzato che altrove, contando su strade non trafficatissime e su una

rete di piste ciclabili migliorata negli ultimi anni, anche se sicuramente "perfettibile".

La cultura del muoversi in bici nella vita quotidiana (e non solo per svago, quando si può), però, sembra ancora lontana: quando crescerà, magari anche a livello politico, la consapevolezza che favorire l'uso della bicicletta significa investire sul nostro futuro. AT

AGNESE PINI, PRESIDENTE DI LIBERALABICI

"Vogliamo città a misura di bici"

In questi ultimi anni per più motivi la bicicletta viene usata da un numero crescente di persone, soprattutto nel tempo libero, anche se molto di più si potrebbe fare per incentivarla e, parallelamente, scoraggiare l'uso dell'automobile. Ne è convinta Agnese Pini, presidente di Liberalabici Conegliano, associazione aderente alla Fiab, la Federazione italiana ambiente e bicicletta, la più grande realtà italiana che promuove l'uso della bicicletta.

In questi anni è cresciuto l'interesse per l'uso della bicicletta? «L'interesse per le bici a livello nazionale è certamente aumentato sia per quanto riguarda il trasporto urbano, i vari spostamenti quotidiani, sia per quanto riguarda i viaggi, il turismo. A livello locale, tuttavia, non notiamo un grande aumento nella circolazione di biciclette, tranne che nel periodo estivo, con tanti stranieri ma anche italiani che transitano in bici da queste parti.

L'interesse per la bicicletta c'è; ma va detto che alla bicicletta vengono dedicate in genere poca attenzione, poco spazio. Non mi riferisco solo alle piste ciclabili, ma anche a una serie di accorgimenti e interventi che possono favorire l'uso della bici: strade nei centri abitati con la velocità limitata ai 30 km/h; "percorsi dedicati" per le bici; lo stop avanzato per le bici ai semafori; nelle strade a senso unico la realizzazione del cosiddetto "controsenso ciclabile", in modo che le bici non debbano fare lunghi giri. Si tratta di un insieme di grandi e piccoli interventi per rendere i nostri paesi e città ciclabili e permettere a tutti di andare in bici».

Perché è meglio andare in bicicletta?

«È uno dei mezzi di trasporto migliori possibili, perché non inquina, non consuma carburante, necessita di poche spese,

richiede un'attività fisica che permette di mantenersi in forma, permette di godersi di più la città e il territorio, favorisce i contatti con più persone perché non si è chiusi in un abitacolo, si possono raggiungere anche i piccoli negozi senza dover andare nei grandi centri commerciali, contribuisce quindi ad una qualità della vita molto maggiore, a vantaggio anche degli automobilisti. E l'allarme sui cambiamenti climatici dev'essere considerato una priorità nelle scelte da prendere».

Quindi lei riscontra un aumento dell'uso della bici più nel tempo libero che nel quotidiano...

«Sono aumentate le organizzazioni che fanno proposte di escursioni per il tempo libero e per il turismo, con viaggi che sempre più vanno a ruba, proponendo percorsi non trafficati, sicuri. Ci sono tracciati, come ad esempio la Monaco-Venezia, che sono molto pubblicizzati e quindi sempre più conosciuti e quindi utilizzati.

Mentre per il resto è difficile muoversi in bicicletta... In questo l'Italia è fanalino di coda a livello europeo. L'Olanda e gli altri Paesi del nord Europa ormai da decenni hanno cambiato la rotta: non più l'automobile come principale mezzo di trasporto bensì la bicicletta. Ma per arrivare a questo occorre mettere le persone in condizioni di utilizzare sempre la bicicletta».

Quali attività e iniziative propone Liberalabici?

«Noi proponiamo annualmente un calendario di gite, organizzate dai soci volontari, nello spirito della Fiab che prevede spostamenti lenti, il rispetto del codice della strada e delle indicazioni del capogita. In queste escursioni riscontriamo una



Agnese Pini

partecipazione di soci con un'età media alta, mentre risulta difficile coinvolgere i giovani.

Inoltre ci impegniamo perché vengano create le condizioni per incrementare l'uso della bicicletta: come abbiamo fatto con la manifestazione di giugno percorrendo la ciclovia da Longarone a Conegliano, evidenziando gli interventi necessari; o presentando varie proposte concrete riguardo al Put di Conegliano, e speriamo che vengano recepite».

Da parte dei politici c'è sensibilità su questo tema?

«Ci sono tante persone disponibili ad ascoltare, ma poi nei fatti c'è poca volontà; la sensibilità su questo tema appare ridotta. Occorre avere una preparazione adeguata e ci vuole molta convinzione nel voler rendere la città a misura di ciclista, che vuol dire a misura di bambino, in modo che tutti anche i più piccoli possano usufruire di questo mezzo».

Lei da quanto tempo usa la bicicletta?

«Mi sono iscritta a Liberalabici circa otto anni fa. Prima usavo abbastanza la bici, a volte anche per andare a lavorare (da Conegliano a Vazzola, ndr), ma soprattutto camminavo. Ho avuto dei problemi ai piedi e così ho pensato di passare alla bicicletta, che mi è sempre piaciuta, partecipando alle uscite, per

Imprese industriali della filiera della bicicletta in Italia

Biciclette prodotte in Italia nel 2017	2.470.000
differenza rispetto al 2016	+7%
Fatturato industriale italiano 2017 filiera bici	1,2 miliardi
di cui biciclette	650 milioni
di cui accessori e componentistica	250 milioni
di cui manutenzione	140 milioni
di cui e-commerce	100 milioni
di cui abbigliamento	60 milioni
Addetti 2017 filiera bici	5651
Export	600 milioni
di cui Francia	108 milioni
di cui Germania	82 milioni
Maggior aumento export nel 2017	Giappone + 24,7%

Imprese della filiera in Veneto

Totale imprese	487
di cui artigiane	325
Totale addetti settore	487
di cui nell'artigianato	325

Imprese della filiera in provincia di Treviso

Fabbricazione e montaggio bici	19
di cui artigiane	12
Fabbricazione di parti accessorie per bici	12
di cui artigiane	8
Noleggio biciclette	4
Riparazione e vendita biciclette	101
di cui artigiane	25
Confezionamento abbigliamento sportivo	49
di cui artigiane	25
Produzione calzature (incluse quelle sportive)	203
di cui artigiane	104

Piste ciclabili

Densità in Veneto	49 km ogni 100 kmq
Veneto	quinta regione in Italia
Densità in provincia di Treviso	109,6 km ogni 100 kmq

Utilizzo della bicicletta

Persone che la usano per andare a scuola/lavoro in Italia	1.066.000
pari a	1,8%
in Veneto	4,1%
Persone che la usano per andare al lavoro in Italia	798.000
di cui con meno di 35 anni	25,6%
Giovani (<35 anni) per andare a scuola / università in Italia	268.000
pari a	2,4%
in Veneto	6,9%

divertimento ma non solo... Adesso io mi muovo quotidianamente in bicicletta, perché è più veloce – in quanto si possono fare percorsi più diretti e non si perde tempo a cercare parcheggi –, più economica e più salu-

tare. Soltanto l'idea di prendere l'auto mi pesa; ormai uso l'auto proprio solo quando devo trasportare cose ingombranti. Per il resto vado sempre in bici, e la trovo un piacere!».

Franco Pozzebon

BUSINESS

n bel giro d'affari

IL RIVENDITORE ITALO SALEZZE

“Bici elettriche, boom che continuerà”

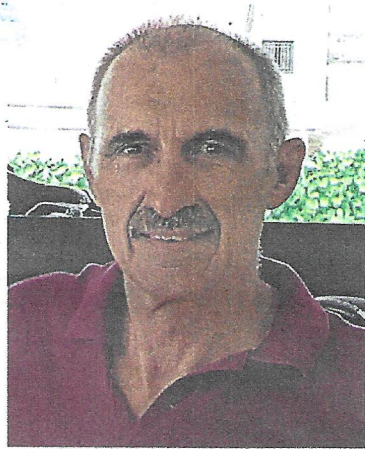
«Se uno che ha sempre venduto trattori oggi apre un negozio di biciclette elettriche, sicuramente farà risultati statisticamente eccellenti. Per questo bisogna leggere i numeri con attenzione».

Italo Salezze, da una vita nel ciclismo, dal grande negozio e laboratorio che gestisce da anni a Vittorio Veneto (Eurovelo), ha esperienza da vendere e una visione “storica” del mercato della bicicletta.

«L'anno scorso c'era stato un aumento del mercato, quest'anno forse un leggero calo, ma va bene. Certo, se si prende solo il settore elettrico, i numeri sono positivi. E comunque sono numeri che non comprendono le vendite nei supermercati».

Restiamo sui numeri certi. Da lei quali sono le preferenze?

«Storicamente siamo forti nel settore corsa, che arriva al 35%,



Italo Salezze

poi elettriche al 20%, al pari di mountain bike e di city bike e bambino. Va detto che comunque il mercato si sta ampliando anche da noi. Fino a qualche anno fa c'erano tre tipologie: corsa (nel gergo “le cervicali” – sorride Salezze – perché si guidano piegati sul manubrio, col rischio di soffrire ai muscoli cer-

vicali), bici da donna e mountain bike. Ora si varia molto di più».

Il boom di oggi è comunque quello delle ebike, le biciclette elettriche.

«La cosa più positiva è che questo 20% non ha intaccato gli altri settori: ha portato infatti una clientela nuova, che prima non usava la bicicletta per motivi diversi (mancanza di tempo, poco allenamento, poca voglia di faticare, età avanzata...), ed oggi invece ne ha la possibilità».

Quella delle ebike è una bolla che rischia di sgonfiarsi, o durerà?

«Durerà. Ne sono convinto da quando sono usciti i primi modelli. Perché permettono a tutti di provare delle soddisfazioni altrimenti impossibili. Perché ci si può aggregare agli amici che già vanno in bicicletta. Perché permettono di raggiungere luoghi impensati. Anche perché semplicemente permettono di muoversi in città a chi altrimenti non ce la farebbe. Al tempo stesso bisogna anche fare attenzione, sia in pianura che soprattutto in discesa, perché la ebike aiuta ad arrivare in vetta, ma poi bisogna saper scendere, e in città non si deve andare a tutta».

Quanto costa una ebike?

«Ce ne sono di molti prezzi. Per una di qualità si parte dai 2 mila euro e si arriva anche sopra ai 10 mila. Ma ce ne sono anche da meno, e se la si deve lasciare in stazione oppure se la si usa per fare qualche centinaio di metri in piano, vanno sicuramente bene anche quelle. Ma per costare meno, significa che si è tirato su tutti i materiali e le componenti, e quindi non si può pretendere la qualità, né di farle diventare resistenti o solide come altre».

C'è un mercato dell'usato?

«Comincia ad esserci ma biso-



gna saper valutare: un conto è chi cambia per salire di qualità, un altro chi le “finisce”. Di sicuro la manutenzione è delicata. I nostri tecnici seguono corsi di formazione, sono “tecnologici”. Una volta un'officina per essere seria doveva avere la cassetta degli attrezzi della Campagnolo, oggi servono computer e connessione internet. Il laboratorio di riparazioni funziona, ma bisogna investire sul personale e sulla strumentazione. Da lavorare ce n'è, ma non è per tutti: una volta chiunque sapeva aggiustare una bici, ma anche cambiare una lampadina di un'automobile. Prova oggi...».

Tra mountain bike ed ebike c'è il rischio di sovrappollare le montagne?

«Ci ho pensato anch'io, ma vedo che anche gli appassionati di camminate accettano questa presenza, se si mantiene un certo comportamento».

Oltre alle bici, il mercato offre accessori e abbigliamento.

«L'Internet fa il pieno: provano nei negozi, dicono che ripasseranno e poi comprano su Internet. Non me ne faccio un cruccio, è la concorrenza, ma a una condizione: che comunque chi vende paghi le tasse come noi. E poi però per l'assistenza... si rivolgano dove hanno acquista-

to».

Il cicloturismo è in crescita.

«Per il nostro territorio passano tanti stranieri in bici (tedeschi, austriaci, inglesi, nordeuropei), e si trovano in difficoltà perché manca una vera rete di piste ciclabili, perché non ci sono informazioni e servizi adatti. Servirebbe davvero una rete fatta bene di supporto a questo tipo di turismo, e non che ognuno vada per sé. Ci sono anche alberghi o bed and breakfast che mettono a disposizione delle biciclette, perché si avverte ormai questo tipo di domanda turistica, ma purtroppo è tutto scollegato».

Italiani che vanno all'estero in bici cominciano ad essercene, ma siamo molto indietro rispetto agli altri Paesi».

Il ciclismo agonistico dalle nostre parti come va?

«Va, ma si sente la mancanza di un campione nostrano. C'è sì qualche discreto professionista, ma manca il vero traino. Gli amatori però non ci badano, loro si sentono campioni e vanno».

E Italo Salezze quante volte esce in bici alla settimana?

«Due massimo tre, mi manca il tempo».

In ebike?

«No no, pedali e basta».

Alessandro Toffoli

LA CYTECH DI SAN VENDEMIANO È UN'AZIENDA LEADER NELL'ABBIGLIAMENTO CICLISTICO

Fondelli in tutto il mondo

In provincia di Treviso ci sono numerose realtà produttive della filiera della bicicletta di portata nazionale e mondiale. La CyTech srl, proprietaria del marchio Elastic Interface, è un'azienda di San Vendemiano leader mondiale nella produzione e commercializzazione delle protezioni per pantaloncini da ciclismo, meglio noti come “fondelli”: l'imbottitura all'interno dei pantaloncini da ciclismo che protegge il corpo dalle sollecitazioni e dalle irritazioni note nella pratica ciclistica. I suoi fondelli, realizzati in Italia con materiali italiani, si distinguono per specifica attività ciclistica (strada, triathlon, mountain bike) e per intensità, servendo un'utenza che va dal ciclista amatore al professionista, dal ciclo-turista all'ultra-cycler. L'azienda collabora da più di dieci anni con il dipartimento di scienze biomediche dell'Università degli studi di Padova: ciò ha permesso lo sviluppo di protezioni che rispettano l'a-

nomia del corpo e le specifiche esigenze di donne e uomini nelle singole attività ciclistiche.

Chi sono i vostri clienti e a quanto ammonta la vostra produzione?

«CyTech Srl – risponde Guido Zago, marketing manager di Elastic Interface – vende i suoi prodotti ai produttori di abbigliamento ciclistico che poi cuciono i fondelli nei propri pantaloncini in lycra. Nel 2018 l'azienda ha venduto circa due milioni di fondelli. Tra i clienti più noti i marchi Assos, Gore, Rapha, Specialized, De Marchi, Gobik, Giro».

Come va il mercato italiano?

«Per la nostra azienda l'Italia rappresenta l'8% dell'intero fatturato, ma di fatto il 40% dell'intera produzione annua viene poi spedita in Italia, perché i marchi stranieri preferiscono affidarsi alle mani esperte dei laboratori italiani per la produzione dei loro indumenti. Il Made in Italy è sempre un elemen-

MICHE: CENT'ANNI DI SUCCESSI

Da cent'anni la famiglia Michelin si iscrive nella grande tradizione ciclistica italiana iniziando la produzione di biciclette nel 1919 per poi, negli anni, passare a quella di moto e componenti per biciclette. Quella di Miche, come si chiama l'azienda, è una storia di passione alla quale la società ha unito le più recenti tecnologie e un forte desiderio di rinnovamento. L'azienda di San Vendemiano è specializzata nella produzione di componenti per biciclette e ha fatto della qualità e della ricerca tecnologica i suoi punti di forza. Nello stabilimento di 7000 mq, sviluppa prodotti di altissima qualità, utilizzando evoluti programmi Cad, stampanti 3D e macchinari in grado di produrre pezzi di altissima precisione. Questi, una volta realiz-

zati dalle sapienti mani degli operai-artigiani che lavorano con sapienza e perizia ogni singolo componente, sono testati sia all'interno dell'innovativo laboratorio aziendale sia dagli atleti professionisti che utilizzano i prodotti Miche durante le più note competizioni internazionali.

Molteplici sono gli impegni in ambito sportivo che vedono coinvolti il marchio Miche: team professionisti su strada, mtb e su pista hanno scelto la genuina qualità dei prodotti made in Italy. Dal 2018 è stato avviato anche un programma pluriennale di collaborazione con la nazionale italiana di ciclismo su pista, che utilizzerà i prodotti Miche per tutte le competizioni ufficiali, inclusi i Giochi olimpici di Tokyo 2020.

La Germania e i Paesi Bassi per esportazioni di biciclette, tra bici tradizionali ed elettriche. Il fatturato, nei primi mesi del 2019, è già contrassegnato dal segno positivo. Il polo produttivo italiano si conferma, anche nel ciclismo, un riferimento per la qualità e per il grado di innovazione tecnologica, oltre che per il design. In forte espansio-

ne è il mercato del cicloturismo, che in Italia è aumentato del 41% rispetto agli ultimi 5 anni. Opportunità alla quale il nostro territorio sta dimostrando di essere più sensibile: iniziamo fortunatamente a vedere più piste ciclabili, purtroppo però si vedono ancora troppe persone senza il casco e senza luci».

La vostra azienda è attenta alla sostenibilità ambientale.

«CyTech Srl è certificata Iso 14001, standard di gestione ambientale, e segue le direttive del programma internazionale 3R (reduce - reuse - recycle). Si comincia riducendo il consumo di materie prime e di energia, diminuendo inoltre le emissioni di CO2 nell'ambiente. Si prosegue riutilizzando i materiali di scarto che possono avere una seconda vita. Infine, i materiali non più lavorabili vengono smaltiti con la raccolta differenziata. Dal 2019 l'intera produzione di fondelli viene realizzata con tessuti 100% riciclati che grazie ad un innovativo sistema di lavorazione mantengono le stesse proprietà tecniche di un tessuto non riciclato e sono certificati Standard 100 by Oeko-Tex. A fine 2019, CyTech Srl prevede così una riduzione di CO2 di 50 tonnellate».

Alessio Magoga