

INTERREG IT-CH 2014-2020 E-BIKE

ANALISI DEL CONTESTO LOCALE DI LIVIGNO



Sommario

PREMESSA.....	3
INTRODUZIONE E METODO DI LAVORO	4
IL MERCATO DELLE E-BIKE	5
PRINCIPALI MERCATI A LIVELLO INTERNAZIONALE	5
IL CONTESTO EUROPEO	6
IL CONTESTO ITALIANO.....	11
L'“E-BIKER TIPO” E LE SUE ESIGENZE	13
IL SONDAGGIO DEDICATO AGLI E-BIKER.....	14
IL QUESTIONARIO PER GLI ALBERGATORI	28
LE INTERVISTE A COMMERCianti E GUIDE OPERANTI A LIVIGNO	37
IL CONTESTO LOMBARDO DEI BIKE SHOP/E-BIKE SHOP.....	40
IL SONDAGGIO DI EBIKE-MTB.COM.....	41
LE ESIGENZE DEL TERRITORIO VISTE DA RISTORATORI E RIFUGISTI.....	41
DALLE ESIGENZE DEL TARGET AI POSSIBILI INTERVENTI	45
IMPLEMENTAZIONE DEI TRACCIATI.....	45
PROMOZIONE, COMUNICAZIONE E AGGREGAZIONE.....	46
PUNTI DI RICARICA, MINI- OFFICINE, RASTRELLIERE	46
STRUTTURE DI ACCOGLIENZA E RISTORAZIONE	47
CONCLUSIONI E PROSPETTIVE.....	47
PRINCIPALI FONTI CONSULTATE.....	48

PREMESSA

Il presente “Documento di analisi del contesto locale di Livigno” viene redatto in attuazione dell’incarico affidato alla scrivente da APT di Livigno Srl, nell’ambito dell’“INTERREG IT-CH 2014-2020 E-BIKE” (ID635480) in data 31 marzo 2020 (Codice CIG ZBD2C543FC).

Le finalità dello studio, secondo quanto riportato nel bando di gara relativo, tendono a:

- Individuare e valorizzare le potenzialità di Livigno, la definizione e il posizionamento del potenziale di mercato e delle modalità di implementazione dei circuiti cicloturistici locali nel progetto Interreg (ID635480);
- Analizzare i bisogni di destagionalizzazione e promozione turistica del territorio con censimento delle risorse ambientali, culturali produttive che possono essere attivate per rispondere a questi bisogni in conseguenza delle risultanze dell’attività 1 con il coinvolgimento di tutti gli stakeholder presenti nella località.
- Analizzare i modelli di governance idonei alla creazione di reti di impresa (tramite la condivisione di best practices nella gestione dei diversi circuiti di e-bike) volte alla valorizzazione ed integrazione della rete di progetto con quelle esistenti)
- Individuare linee guida e indicazioni operative alle modalità di sviluppo e posizionamento della parte infrastrutturale sulla rete sentieristica individuata.

Nello specifico, è obiettivo di lavoro è quello di delineare rispetto al mondo degli e-biker:

- l’analisi dei principali mercati di utilizzatori;
- il target medio relativo agli utilizzatori;
- i comportamenti caratteristici;
- i principali servizi richiesti;
- i servizi richiesti che necessitano di essere implementati sul territorio di Livigno;
- le connessioni con i soggetti economici esistenti.

INTRODUZIONE E METODO DI LAVORO

Per raggiungere gli obiettivi prefissati si è proceduto operando **un'analisi dei dati reperibili in bibliografia** (contenuti in studi/ricerche pubblicati sul web da fonti affidabili quali istituti di ricerca, enti, associazioni..., o anche dalla stampa specializzata), utili a delineare i **principali trend dei mercati** mondiali di vendita delle e-bike e a caratterizzare le tipologie di biciclette elettriche maggiormente diffuse in ciascuno di essi. I documenti analizzati hanno anche permesso di reperire informazioni utili a caratterizzare il target e i comportamenti sociali e turistici.

Di riferimento per i focus condotti sono stati anche i **dati forniti da APT** sulle presenze a Livigno per provenienza e relativi alle ultime tre stagioni estive (2016-2019), peraltro coincidenti con il periodo entro cui il mercato delle e-bike si è consolidato sul panorama locale, oltre che alla distribuzione sul territorio di servizi dedicati.

In aggiunta sono stati predisposti **appositi questionari finalizzati alla raccolta dati**, inviati in via telematica ai gestori delle strutture ricettive facenti capo ad APT Livigno e a un pubblico generico di e-biker potenzialmente rappresentativo del mercato italiano e straniero.

Le domande poste agli operatori mirano a ricostruire, attraverso l'esperienza maturata nel settore turistico, le principali **caratteristiche** attribuibili agli e-biker con cui vengono normalmente in contatto presso le proprie strutture, ma anche i loro **bisogni**. Quelle rivolte agli e-biker, in analogia, sono state pensate per individuare **comportamenti tipici**, in riferimento anche alle modalità con cui si approcciano a vacanza e turismo, e sono veicolate tramite forum/gruppi on-line di appassionati di bici elettriche/ciclismo in generale sia in Italia che in Germania.

Come è lecito attendersi **la rappresentatività dei risultati ottenuti è da ritenersi più elevata per quanto riguarda il quadro del comparto ricettivo** locale che, essendo più facilmente circoscrivibile in termini numerici e di conseguenza più facilmente raggiungibile, è stato sondato in maggior percentuale.

Nonostante i dati reperiti mediante le interviste svolte direttamente agli e-biker rappresentino invece una percentuale irrisoria del loro numero globale – per ovvie limitazioni di mezzi e tempo – paiono restituire un **quadro nel complesso attendibile e abbastanza delineato**, che si è cercato di **validare** anche con la **comparazione con studi di maggior portata** realizzati da editori/ricercatori...

Oltre a questa cospicua raccolta dati – come si dirà in seguito sono state raggiunte con i questionari circa 450 persone-, sono stati infatti analizzate **altre fonti bibliografiche**, pur essendo limitati gli studi specifici relativi al turismo in e-bike aggiornati e facilmente reperibili. Gli approfondimenti analizzati sul cicloturismo e il turismo in bici generale realizzati anche in tempi recentissimi da istituti ed enti affidabili, e di generale riferimento per il ciclismo su scala nazionale/internazionale, non tengono spesso ancora in considerazione la categoria degli utenti in bici elettrica, vuoi per motivi ideologici, vuoi perché sono considerati una categoria peculiare da trattare separatamente.

Per **identificare il target ed individuarne le esigenze** sono state poi effettuate specifiche **interviste a titolari di bike shop** a scala locale e regionale, **noleggianti, guide/accompagnatori, gestori di ristoranti/agriturismi e rifugi** posti lungo le direttrici dei principali itinerari ciclistici della zona di Livigno.

L'analisi dei dati complessivamente raccolti ha permesso di delineare alcuni **indirizzi ed interventi utili a accogliere ed eventualmente incrementare i flussi turistici** degli e-biker a Livigno.

IL MERCATO DELLE E-BIKE

PRINCIPALI MERCATI A LIVELLO INTERNAZIONALE

La rinomata società di consulenza Deloitte ha pubblicato nel 2020 uno studio chiamato "Scopri il futuro", in cui elenca le aspettative per il nuovo decennio nel campo delle tecnologie, evidenziando sei diversi settori / argomenti, che ritiene avranno il maggiore impatto sulla società e sul business dei prossimi dieci anni. Fra temi quali il 5G, i robot e lo smartphone, il ciclismo è menzionato in seconda posizione, con la previsione che gli spostamenti in bici per il pendolarismo aumentino enormemente in tutto il mondo, innescati da una **fortissima crescita delle vendite di e-bike**.

Il mercato delle e-bike è del resto già da anni in **rapida espansione in quasi tutto il mondo**, grazie anche al **supporto operato da vari governi in cerca di soluzioni per i problemi legati al traffico veicolare** nelle città e per le conseguenti implicazioni a livello di inquinamento e salute pubblica. Inoltre, l'utilizzo della bici elettrica per il **tempo libero e il fitness** ha motivato moltissimi nuovi consumatori all'acquisto, gratificati nel vedere migliorare le proprie performance atletiche senza la necessità di investire molto tempo in allenamento.

Le vendite di bici elettriche a livello globale sono state conteggiate in 36 milioni nel 2015 e, secondo alcune stime, raggiungeranno i **100 milioni nel 2035**.

A fronte di un totale di circa 2,5 milioni di biciclette prodotte nel mondo nel 2018 (cifra complessiva in linea con quella dell'anno precedente), **la fetta delle bici elettriche è cresciuta del 290 %** in un solo anno.

Se il mercato delle e-bike è in espansione in tutto il mondo, diversa è la risposta nelle singole aree geografiche. **L'88% delle vendite globali** avvengono infatti in **Oriente** (e in grandissima parte in Cina) dove la bicicletta elettrica è ormai il mezzo di trasporto più comune e dove già circolavano più di 200 milioni di e-bike nel 2015 (Benjamin & Jamerson, 2015). In India il governo ne sta supportando l'uso attraverso misure di sostegno specifiche e stima di riuscire a convertire tutto il parco veicolare in elettrico entro il 2035.

Le e-bike sono un fenomeno in **ascesa anche in Nord America**: con un'ampia scelta di modelli in grado di soddisfare le esigenze più disparate, così sono recentemente cresciuti gli utilizzi sia come mezzo di trasporto, sia per scopi ricreativi. Le vendite di e-bike sono aumentate del 91 % dal 2016 al 2017 e poi di un altro 72 % dal 2017 al 2018 per raggiungere il valore di \$ 143,4 milioni, secondo la società di ricerche di mercato NPD Group.

Anche il **mercato europeo** è in forte espansione, soprattutto in Paesi quali Germania, Olanda, Belgio, di cui si tratterà più nel dettaglio nel paragrafo seguente.

Nella seguente immagine è raffigurato il tasso di crescita del mercato delle e-bike stimato per il quinquennio 2020-2025 a livello mondiale (Fonte: Mordor intelligence, "E-bike market - growth, trends, and forecast (2020 - 2025)"). La macro regione Asia-Pacifico, insieme all'Europa, è considerata quella a maggior sviluppo nel prossimo periodo. Più stabile il mercato nord-americano, mentre tassi più modesti sono attesi per le restanti regioni.



Figura 1: tasso di crescita del mercato delle e-bike per il quinquennio 2020-2025 a livello mondiale (Fonte: Mordor intelligence, "E-bike market - growth, trends, and forecast (2020 - 2025)").

IL CONTESTO EUROPEO

In Europa si registra quasi il **20% del mercato globale di e-bike**, andando a costituire la seconda area di vendita dopo la regione asiatica e il **secondo mercato per ritmi di crescita**. Le previsioni fino al 2024 attribuiscono ai paesi europei una ascesa del 6,23%, la più veloce in assoluto, con Germania, Francia e Italia in posizioni di leadership.

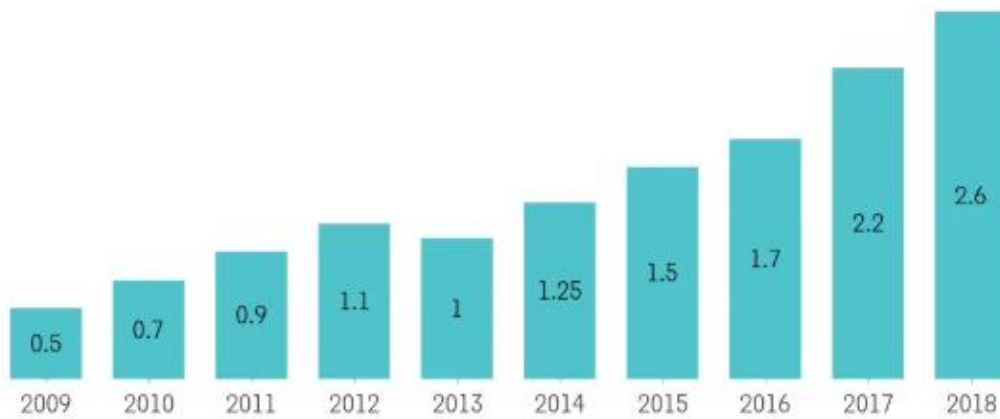
La Confederazione dell'industria europea della bicicletta (CONEBI) affermava nel 2019 che il mercato sarebbe triplicato nei successivi cinque anni (2020-2025). In quest'ottica, alla luce dei 2,5 milioni di unità vendute nel 2018, la dimensione totale del mercato europeo nel 2025 dovrebbe raggiungere circa 7 milioni di e-bike. Altri esperti considerano che tale previsione sia troppo moderata e si aspettano **nei prossimi cinque anni** che la quota di e-bike nelle vendite totali di biciclette in Europa **amenti almeno fino al 50 per cento**. Applicandolo a un totale di vendite di biciclette che si aggira intorno ai 20 milioni di unità all'anno, si ottiene un mercato totale di **circa 10 milioni di e-bike**. Ciò rappresenta anche una **quadruplicazione del mercato** nei prossimi cinque anni (Fonte: <https://bikefortrade.sport-press.it/>).

Attualmente è la **Germania a fare la parte del leone**: qui la bici elettrica è utilizzata ampiamente come mezzo di trasporto sostenibile, considerando le implicazioni ambientali positive e anche quelle legate alla logistica degli spazi cittadini, ma anche per fare sport e nel tempo libero.

Anche **Belgio, Olanda, Francia, Italia e Spagna** stanno ad ogni modo registrando un boom nella domanda di e-bike, spinti da motivazioni legate ai benefici sulla salute, a quelli ambientali, alla riduzione dei costi di trasporto e alla possibilità di evitare il traffico automobilistico. È stato calcolato che circa un quarto degli Olandesi desidererebbero utilizzare una e-bike per affrontare gli spostamenti quotidiani. Una crescente percentuale di utenti utilizza l'e-bike anche per fare sport.

Figura 2: Andamento nel numero di bici elettriche vendute in Europa dal 2009 al 2018 (Fonte: 'Zweirad-Industry-Verband'- ZIV, 2019)

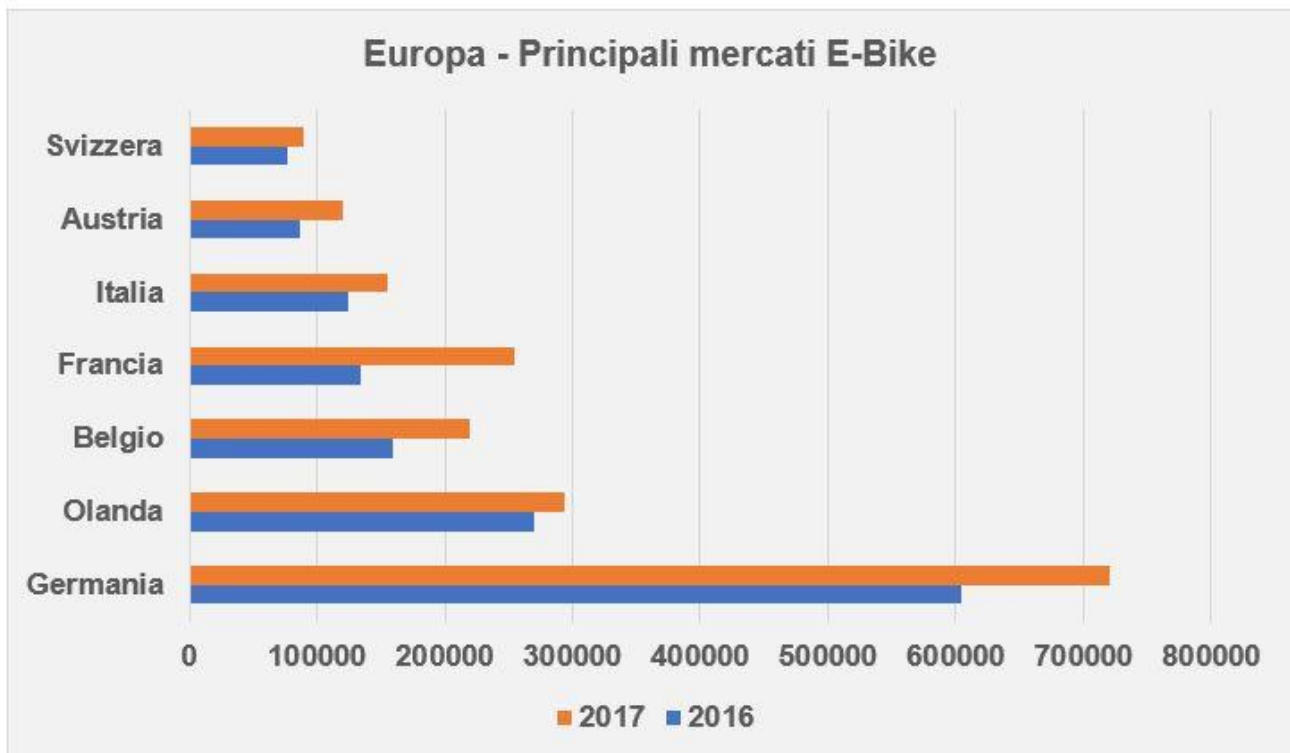
Number of E-bikes sold in Europe (in million units), 2009 - 2018



Source : Europe; ZIV

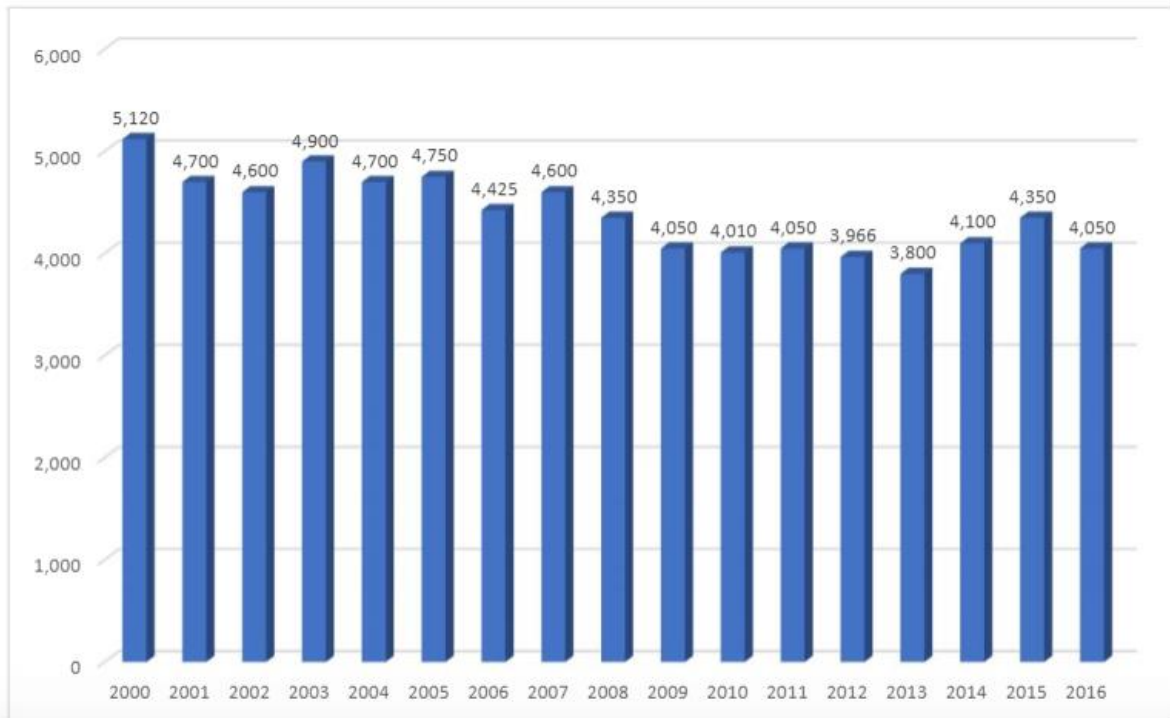


Figura 3: Principali mercati di e-bike in Europa, dati 2016/2017 (Fonte: Bicitech.it da elaborazione dati associazioni di categoria nazionali)



Nel mercato del ciclo tedesco le vendite di e-bike sono significativamente in crescita da diversi anni. Nel 2016 sono state vendute in **Germania** 605.000 e-bike, con un incremento di vendita del 13% rispetto all'anno precedente e un distacco rispetto all'andamento del mercato delle biciclette tradizionali intorno al +18/20%, stimato in salita sino al + 30%. Quest'ultimo del resto risultava in leggera decrescita, come dimostra l'istogramma a seguito riportato.

Figura 4: Andamento delle vendite di bicicletta in Germania fra il 2000 e il 2016 (CONABI (Confederazione dell'industria europea della bicicletta), 2018) – x 1.000 unità



Ad ogni modo, in Germania, che ha vendite annuali complessive che si aggirano intorno ai 4 milioni di biciclette (3,85 nel 2017), l'elettrico ha raggiunto nel 2018 la quota di mercato del 23,5% rispetto al complessivo.

Nel 2019 la crescita è ulteriormente salita del 39 %, che in numeri assoluti corrisponde a 1,36 milioni di e-bike vendute, portando il mercato delle elettriche al 31,5 % del totale (Fonte: 'Zweirad-Industry-Verband' (ZIV), 2019), con previsioni di raggiungere nel medio termine quota 40%.

Le ragioni di questo boom di vendita per le e-bike è legato, secondo CONABI, alla vasta offerta di mezzi anche molto differenti fra loro e altamente specializzati, oltre che nell'ottimizzazione delle performance delle bici e delle batterie. Alcuni modelli poi risultano appetibili anche in campo commerciale, soprattutto le cargo bike e le bici in leasing/a noleggio. Ma il target si sta ampliando notevolmente, includendo **fasce di età più giovani**, con ampie prospettive di nuovi acquisti.

In termini di categorie di vendita, nel 2019, al comando in Germania si attestavano **le e-trekking bike, con il 36% (-0,5% rispetto al 2018) del totale di bici elettriche vendute, seguite dalle e-city bike che costituiscono il 31% del mercato (-2% rispetto al 2018). Le e-mtb sono al 26,5 % (+ 1,5 % rispetto al 2018) mentre il 4% è costituito dalle cargo bike. Le bici da strada elettriche costituiscono ancora una percentuale piuttosto bassa.**

Per quanto riguarda l'Olanda, CONABI (Confederazione dell'industria europea della bicicletta) ha evidenziato un costante incremento nei ricavi delle vendite del settore fra il 2014 e il 2016 (+4,2 % fra il 2015 e il 2016), in relazione alla crescita della vendita di e-bike, come pure l'innalzamento del prezzo medio di vendita delle biciclette acquistate, che in quel periodo ha superato i 1.000 euro. Attualmente la spesa media per l'acquisto di una bici in Olanda si attesta sui 1.243 euro (2019), e raggiunge i 2.000 euro per le e-bike.

Sia nel 2018 che nel 2019 l'interesse per le bici elettriche è stato considerevole, tanto che nel 2019 sono state vendute 420.000 e-bike in Olanda, con un incremento del 2,4 % rispetto al 2018. Oggi la vendita di e-bike rappresenta circa **il 42% in volume del complessivo mercato, in salita rispetto al 41% del 2018.**

Bicycle categories in the Netherlands

Market shares in percentage, 2015-2019

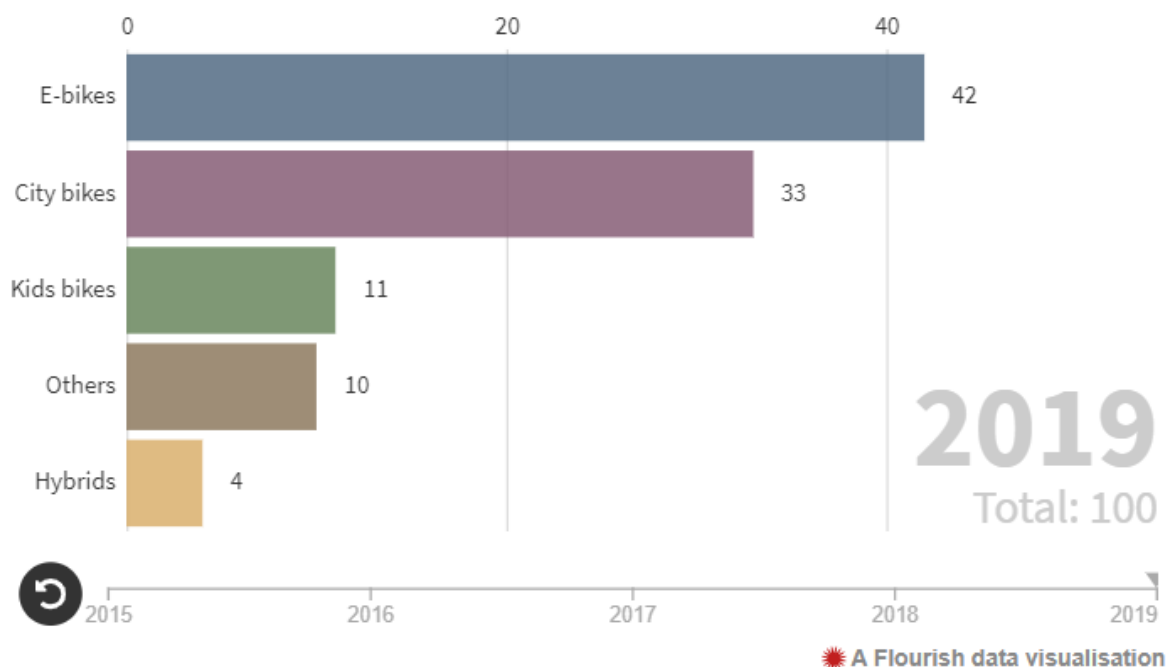



Figura 5 - Categorie di vendita delle biciclette in Olanda dal 2015 al 2019 (Bike-europe.com, 2020)

Secondo un'indagine di Velofollies condotta tra 1.670 rivenditori di bici - parzialmente riportata da Bikefortrade.it -, **in Belgio nel 2019** la vendita di e- bike ha raggiunto il **51 %** (238.102 unità, dati Velofollies 2020) di quella totale di biciclette, rendendolo **il primo paese europeo ad aver raggiunto un livello così elevato**. In generale il paese si colloca **tra i più importanti per diffusione di mezzi a pedalata assistita**.

Ciò è sicuramente anche legato al rimborso chilometrico previsto per i lavoratori che effettuano in bicicletta il pendolarismo casa-lavoro, si stima circa 400.000 persone, pari al 9% della forza lavoro nazionale a partire dal 2011 (Fonte: European Cyclists' Federation, 2017).

L'indagine presentata da Velofollies con Traxio Velo, Shimano e o2o e riferita al 2019 indica come le e-bike sono state scelte in Belgio **dalla fascia di età 50-60 anni per un uso di tipo ricreativo fino al 2018, mentre l'anno successivo si è registrato un ampio interessamento della fascia 40-50 anni**, con maggior finalità di trasporto **anche nel pendolarismo lavorativo**. Le due classi di età rappresentano insieme almeno **il 70% di tutte le e-bike vendute nel Paese**.

I modelli femminili son risultati comunque **i più popolari**, rappresentando circa **il 63% delle vendite**.

Interessante anche il prezzo di acquisto delle bici elettriche, che risulta in salita in Belgio dal 2018 al 2019, con una cifra media di 2.588 euro.

Per quanto riguarda la **Francia**, il mercato nazionale delle e-bike è in continua crescita secondo CONABI (2017) a partire dal 2014. Nel 2016 nel paese transalpino sono state vendute 130.000 bici elettriche, con un incremento

del 33% rispetto al precedente anno, facendo segnare una performance anche migliore per quanto riguarda il **settore e-MTB, per il quale le vendite sono salite del 72%** per 15.000 unità.

L'anno successivo (2017) si è registrata una ulteriore impennata del comparto bici a pedalata assistita con circa 255.000 unità vendute (dati Union Sport & Cycle) con un incremento di circa il 90%, all'interno di un mercato della bici globalmente stazionario su 2.782.000 unità (+0,2% rispetto al 2016).

I modelli preferiti sono stati quelli destinati ad un **uso cittadino e trekking** che costituiscono oltre l'80% del settore **ma la crescita maggiore si è avuta nell'area delle e-MTB, più che raddoppiate giungendo a 35.000 consegne**. La mountain bike è la categoria di bicicletta leader del mercato nazionale e in continua ascesa in Francia, con una crescita stimata del 7% (926.000 unità), anche grazie a un sistema di appositi incentivi, che hanno avuto un significativo successo e ulteriormente movimentato le vendite.

In **Svizzera** si è confermata anche nel 2019 la forte crescita della vendita di biciclette elettriche: è stata raggiunta quota 133.000, con un **aumento del 19% rispetto all'anno precedente**, secondo i dati forniti da Velosuisse, l'associazione elvetica dei fornitori di due ruote.

L'incremento è inferiore a quello del 2018 (+27%, valore record), ma superiore alle vendite totali di biciclette del 2018, salite del 5% a 363.500. Lo smercio di bici a trazione muscolare è nel contempo diminuito. **Ormai oltre un terzo delle biciclette vendute in Svizzera (37%) ha una batteria**.

Benché una bicicletta elettrica costi in media 3.500 franchi, circa il triplo di una bici tradizionale, quelle non elettriche, nel 2018, hanno segnato una contrazione delle vendite del 7-8%. Se tengono bene le biciclette da corsa, sempre meno appetibili sono le cosiddette "biciclette da uso quotidiano", facili vittime, nonostante la differenza di prezzo, del successo delle cugine a motore elettrico.

L'e-bike vive un momento d'oro anche in **Austria**, dove addirittura l'incremento dei mezzi elettrici nel 2017 è stato quasi del **40%**, attestandosi su 121.144 unità, con una quota sul totale mercato ciclistico di **oltre il 29%**, vale a dire circa un terzo dell'intero settore. Un risultato eccellente che ha coinvolto sia i modelli stradali che quelli **fuoristrada**, con questi ultimi a fare la parte del leone **con ben il 56% delle vendite globali di e-bike**. Ma il numero di biciclette elettriche vendute continua a crescere costantemente e nel 2018 sono state acquistate circa 149.400 e-bike. Le vendite sono aumentate di circa 28.000 unità rispetto all'anno precedente e una bici ogni 3 vendute è elettrica.

I modelli approvati per il traffico stradale sono stati quelli maggiormente richiesti. Al contrario, le vendite di e-mountain bike sono leggermente diminuite rispetto all'anno precedente, complice anche l'elevato prezzo medio, conseguente anche all'integrazione della batteria nel telaio.

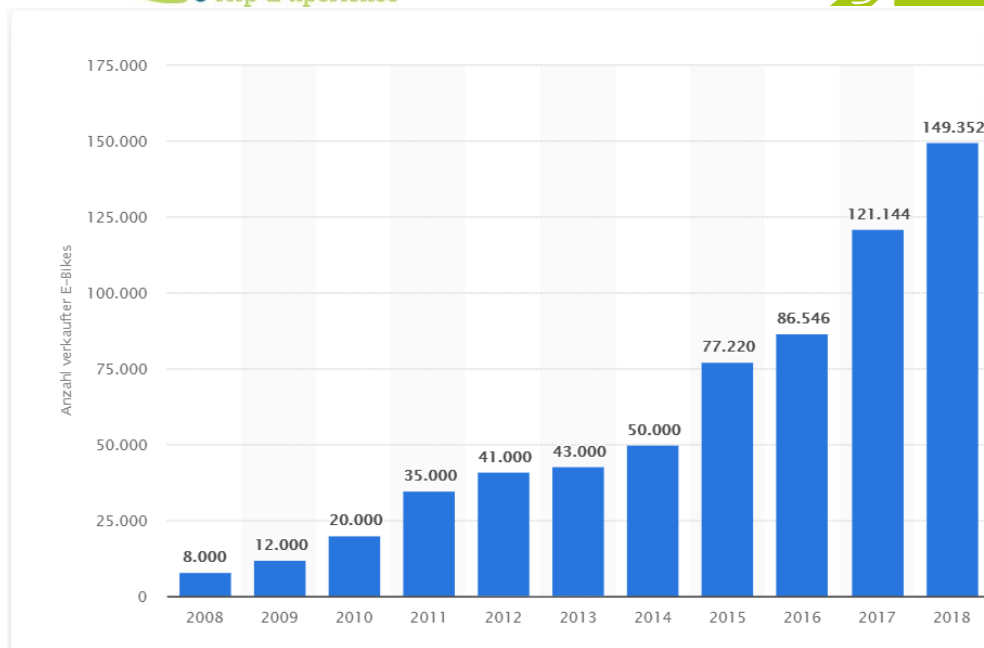


Figura 6: Vendite di e-bike in Austria fino al 2018 (<https://de.statista.com/>)

In **Gran Bretagna**, prima del 2017 la vendita di e-bike è stata probabilmente sottostimata, come ammesso dalla HMRC, la Her Majesty's Revenue and Custom, ossia l'agenzia governativa che riscuote tasse per conto del Tesoro britannico. L'ufficiale introduzione di un più accurato e realistico metodo di stima delle importazioni di e-bike nel Regno Unito, a partire dal 2017, ha restituito una fotografia più lucida (ed ottimistica) del mercato interno.

Il 2017 avrebbe così visto entrare in Gran Bretagna bici elettriche per 62.500 unità: un segnale positivo, se si fa affidamento alle stime fatte dall'industria inglese per il 2016, che ne contavano circa 50.000. Si potrebbe dunque parlare di un **incremento del 20%** da un anno all'altro, dato tutt'altro che negativo.

A crescere in modo più deciso sono le e-bike che occupano le fasce di prezzo a partire dai 2.000 Pound, 2.250 Euro, seguite dal segmento successivo, quello superiore ai 3mila Euro. La vera sorpresa è però il rapido esaurimento della disponibilità di bici elettriche nella fascia di prezzo dei 4.500 Euro, dato sostenuto anche dalla **diffusione rapida delle e-MTB, per le quali i Britannici spendono volentieri somme consistenti.**

A stentare sono invece le e-bike da città, secondo molti per via del limite di velocità troppo basso per incontrare il gusto degli Inglesi. La media di prezzo delle e-bike più richieste è comunque attestata sui 2.800 Euro e, come fa notare Fli, il distributore UK KTM, le vendite sono limitate più dalla disponibilità che da altri fattori.

In generale il mercato locale si distribuisce fra un **30% di mountain bike vendute** ed altrettante bici per bambini, un 10% di bici da strada, un 26% di bici da città/ibride e il restante corrisponde a bici pieghevoli o altre categorie minori.

IL CONTESTO ITALIANO

A partire **dal 2016**, il mercato del ciclo in Italia ha assunto un trend europeo, con una **forte crescita delle e-bike** che in quell'anno hanno fatto registrare +120% (124.400 biciclette) rispetto al 2015.

Successivamente il trend si è stabilizzato entro valori di crescita più modesti ma sempre positivi, facendo registrare nel 2017 un + 19% e nel 2019 un aumento del 13%, passando **da 173 a 195 mila pezzi venduti** (Dati Ancma, Associazione Nazionale Cicli e Motocicli).

Nel medesimo periodo anche le biciclette “muscolari” hanno fatto registrare un andamento positivo, con un aumento delle vendite del 7%, risolvendo il trend più affannoso degli anni precedenti. La vendita in questo caso registra una crescita soprattutto di city e trekking bike, in tutte le zone d’Italia.

	2018	2019	INCREMENTO
Vendita di Biciclette	1.422.000	1.518.000	+ 7 %:
Vendita di E-Bike	173.000	195.000	+ 13 %
Vendite Totali	1.595.000	1.713.000	+ 7 %:

Tabella 1: Andamento del mercato delle biciclette in Italia negli anni 2018 - 2019 - Dati ANCMA (2020)

Sono molte le ragioni per spiegare tale crescita, ma sicuramente vi influiscono non poco le **innovazioni tecniche e tecnologiche, l'elevata attrattività** dei veicoli, ma anche la crescente importanza delle biciclette e delle e-bike per la **mobilità quotidiana**. In tal senso, in una fascia sempre più ampia di popolazione fanno breccia anche i nuovi scenari politici e sociali relativi al cambiamento climatico e alla pandemia Covid 19, che spingono ad operare modifiche di comportamenti e abitudini rispetto al passato.

La popolarità delle e-bike sta crescendo in modo dinamico coprendo, ormai, tutti i segmenti di mercato delle bici tradizionali. Consentendo distanze più lunghe e velocità medie più elevate le bici elettriche offrono nuove opzioni di mobilità e un nuovo modo di pedalare e di spostarsi.

Per quanto concerne i segmenti di mercato, in **Italia la mountain bike resta stabilmente in testa alle classifiche di vendita**, interessando circa il 35% del mercato, sebbene city-bike e trekking bike insieme raggiungano il medesimo valore. Il 15% delle bici sono da bambino e il restante 15% si divide fra bici da corsa (6%), pieghevoli (2%) e altre tipologie minori (7%), fra cui cargo bike, scatto fisso, cruiser, ibride, tandem, tricicli, etc.

Anche sul fronte elettrico la **e-Mtb è sempre in testa alle classifiche di vendita, seguita a breve distanza dalla e-city**. Segnali di crescita arrivano anche dalla **e-road**. **Si comincia a vedere qualche cargo elettrico** (Dati forniti vi comunicazione personale da ANCMA e relativi al 2019).

Importante è da considerare per la crescita del settore nei prossimi periodi l’impulso che nel 2020 arriva dal Governo attraverso il Decreto Rilancio, che si pone a sostegno dell’acquisto anche di e-bike con uno stanziamento di 120 milioni di euro. La finalità, legata alla pandemia del Coronavirus, è quella di agevolare la mobilità sostenibile (con particolare focus su quella a due ruote) e alternativa ai mezzi pubblici per affrontare i pericoli della congestione del traffico di mezzi e persone, soprattutto nelle ore di punta.

Nelle misure per incentivare la mobilità sostenibile, il decreto Rilancio ha in sostanza introdotto un «buono mobilità», già ribattezzato dai mezzi di comunicazione «bonus bici», che copre il 60% della spesa per l’acquisto di bici (anche a pedalata assistita), monopattini, hover-board, etc. per un valore massimo di 500 euro.

Possono usufruire del bonus mobilità tutti i cittadini maggiorenni residenti nei comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti. Ma anche quelli dei capoluoghi di Regione, delle Città metropolitane (che in tutto sono 14, tra le quali Milano, Roma, Bologna, Catania e Cagliari) e dei capoluoghi di provincia.

L'“E-BIKER TIPO” E LE SUE ESIGENZE

In seguito a svariate indagini bibliografiche è stato evidenziato che, al di là dei dati di mercato disponibili e delle ricerche di settore, gli studi recentemente condotti a livello Italiano/europeo sul tema del cicloturismo/turismo in bicicletta da vari enti del settore non contemplano (ancora) la categoria “e-bike”, mancando pertanto informazioni di dettaglio reperibili sul territorio di interesse.

Pertanto, a fronte di una prima ricognizione, si è scelto di predisporre appositi **questionari di raccolta dati** che, seppure raggiungano su numeri limitati, costituiscono un valido supporto nello studio del fenomeno all'epoca di stesura dell'elaborato.

Il primo questionario è stato pensato per le strutture ricettive facenti capo ad APT Livigno, così da analizzare nello specifico il target turistico che già raggiunge la località, sebbene la lettura avvenga attraverso il filtro degli albergatori. A tale sondaggio, veicolato da APT, hanno risposto **in 48, di cui 17 strutture appartenenti al Club di prodotto bike** e le restanti più generiche.

Il secondo survey è stato ideato per **raggiungere direttamente gli e-biker** ed è stato diffuso oltre che a molteplici contatti diretti, a gruppi facebook specifici (Ebike Group Italia, E-MountainBike Italia, Ebike Italia...) o rivolti al mondo delle MTB “indistinte” e territoriali (es. “Sibillini-mtb”, “bikers Como”,...).

Il questionario, tradotto in inglese, è stato veicolato anche all'estero, raggiungendo un minor numero di utenti anche in Germania, e in altri paesi europei (Svizzera, Austria), sempre attraverso gruppi di utenti facebook (es. E-Bike E-MTB Gruppe Deutschland; E bike, GPS Bikeguides by Andreas Albrecht ...).

Complessivamente sono stati compilati **circa 400 questionari (330 in italiano e 67 in inglese)**, i cui dati sono successivamente stati processati ed analizzati.

Infine, apposite **interviste telefoniche** sono state condotte per contattare **addetti del settore ciclo** che operano a Livigno, ma non solamente. Sono stati in particolare coinvolti:

- guide che operano nel settore della MTB a Livigno;
- proprietari di Bike shop specializzati/che trattano e-bike collocati a Livigno e operanti in altre aree della Lombardia;
- responsabili di noleggi che si occupano di e-bike a Livigno;
- addetti dei bike park Carosello 3000 e Mottolino park..

Per validare il lavoro svolto sono state analizzate le informazioni recentemente pubblicate su <https://ebike-mtb.com/>, magazine leader europeo del settore bici elettriche “fuori strada”. Grazie ad un apposito sondaggio condotto dalla testate specialistica **nel 2019 su più di 11.000 e-biker** provenienti da oltre 90 paesi del mondo, sono state infatti messe a disposizione alcune informazioni specifiche e particolareggiate, di provenienza globale, utili cioè ad identificare il target medio. Il raffronto delle indicazioni emerse nell'ambito di questo lavoro con quelle riportate nei sondaggi effettuati permette un raffronto interessante.

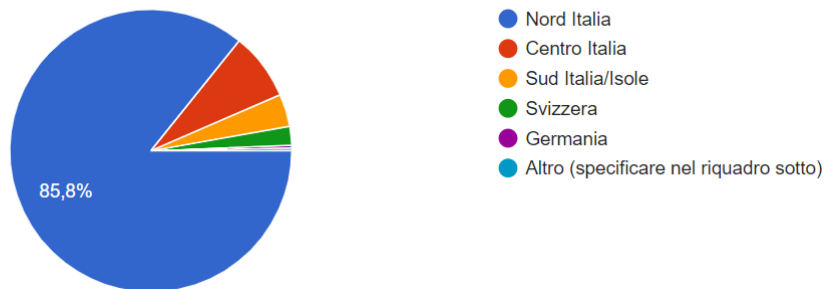
IL SONDAGGIO DEDICATO AGLI E-BIKER

Il questionario rivolto agli e-biker è stato realizzato in **due versioni, una in italiano ed una in lingua inglese**. Pur con limitate eccezioni (3 utenti che vivono in Italia hanno risposto al questionario in inglese e 10 stranieri - provenienti rispettivamente da Svizzera (7) Svezia, Germania e Francia (1) - hanno risposto a quello in italiano), i risultati del primo - **330 risposte complessive** -, tracciano sostanzialmente una panoramica relativa al mondo **"nostrano"**, mentre quelli del secondo - **67 risposte** - sono riferibili a paesi di **lingua tedesca**.

Nel dettaglio, è stato chiesto ai partecipanti di dichiarare la propria provenienza ("Dove abiti?"), e da ciò emerge come in larga maggioranza abbiano contribuito al questionario nella versione italiana e-biker provenienti dal **Nord-Italia** (278, pari al 85,8%). Seguono a distanza coloro che risiedono in Centro-Italia (7,7 %, pari a 25 risposte), al Sud Italia (3,7%, 12 risposte), in Svizzera (7 risposte, 2,2%) e Germania/Svezia e Francia (1 ciascuna). Nella versione inglese, gli intervistati risiedono in **Germania** (48 risposte, pari al 72,7%), oltre che in Austria (12,1 %) ed in Svizzera (6,1%). Sono 3 i partecipanti provenienti da Polonia, Olanda e USA.

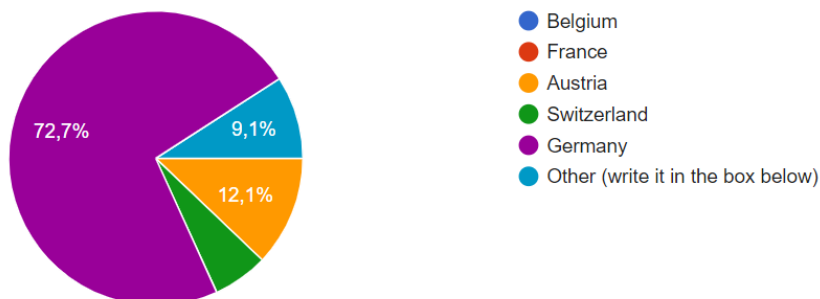
Dove abiti:

324 risposte



Where do you live?

66 risposte



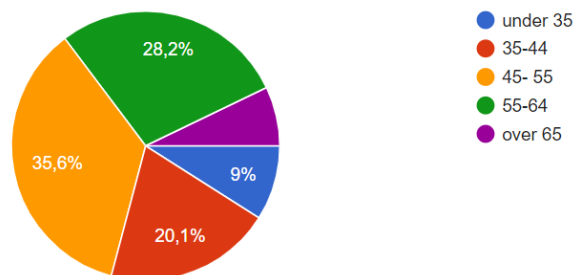
Le considerazioni a seguito riportate sono effettuate mantenendo **separati i dati tratti dalle due rilevazioni svolte in parallelo**, in modo da valutare, pur tenendo conto dei numeri esigui soprattutto delle risposte provenienti dall'estero, eventuali differenze nelle preferenze espresse **fra mondo di lingua tedesca ed italiano**.

Per quanto riguarda le classi di età, i dati esaminati sembrano evidenziare una predominanza degli **e-biker della fascia compresa fra 35 e 55 anni in entrambe le configurazioni (55,6 % nella versione italiana, 56% in quella**

estera), ma ad analizzare più nel dettaglio la situazione è evidente una leggera predominanza della **classe 35-44**, e dunque **un'età media inferiore**, per quanto concerne gli utilizzatori di bici elettrica provenienti **dall'estero, rispetto agli italiani**. Anche **gli under 35** sembrano più rappresentati in Germania che non in Italia, a discapito della percentuale di over 55, che nel Belpaese risulta leggermente superiore. Questo può essere connesso sia alla differente struttura socio-economica e demografica di Germania e Italia, con la prima in cui la popolazione è mediamente più giovane e quella Italiana che, oltre ad essere più anziana, raggiunge la stabilità economica ad età superiori; è anche possibile che sia in atto, soprattutto oltralpe, **un progressivo allargamento delle età di guida delle biciclette a pedalata assistita verso fasce di età più giovanili**, in parte documentata nei dati di vendita precedentemente discussi. Questo aspetto potrebbe evidenziare **un trend in estensione sul panorama globale**, coinvolgendo via via anche altri Paesi, fra cui l'Italia, già nel breve termine.

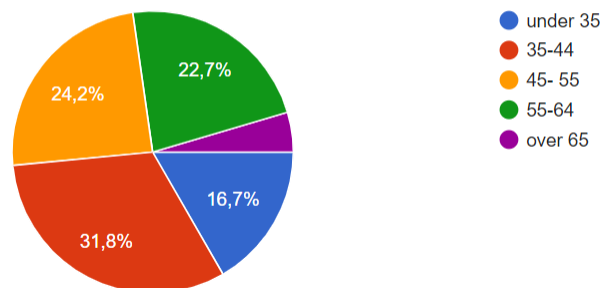
In che classe di età rientri?

323 risposte



Which is your age class?

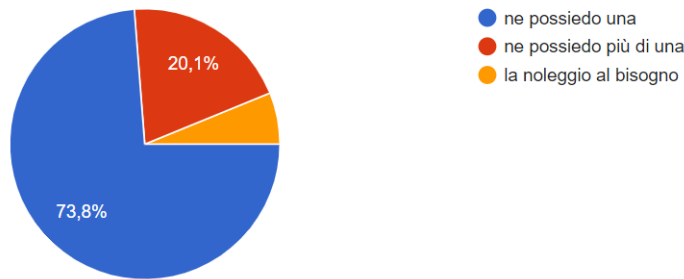
66 risposte



Gli e-bikers intervistati **possiedono in prevalenza una bici elettrica** (*Possiedi una o più e-bike?*), sia per quanto riguarda il panorama italiano - 73,8% -, sia quello straniero - 62,1% -, **ma ben il 37,9% in quest'ultimo scenario** dichiarano di **possedere più di 1** bicicletta a pedalata assistita, mentre fra i nostri connazionali tale percentuale scende al 20,1 %, e ad essa si aggiunge una percentuale **(6,2 %) di persone che la noleggiano al bisogno**, non identificata nel contesto estero. Queste differenze possono essere lette ancora una volta ipotizzando disparità nella disponibilità di reddito, ma anche una più lunga tradizione in fatto di utilizzo di biciclette elettriche soprattutto per il pendolarismo, fattori che potrebbero aver indotto molti più tedeschi all'acquisto di mezzi specifici per compiere attività differenti, quali, ad esempio spostamenti cittadini e attività ludica-sportiva.

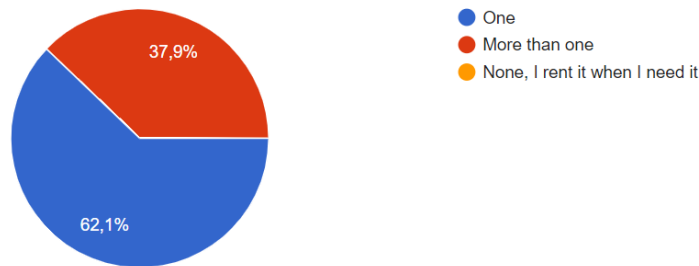
Possiedi una/più e-bike?

324 risposte



How many e-bikes do you own?

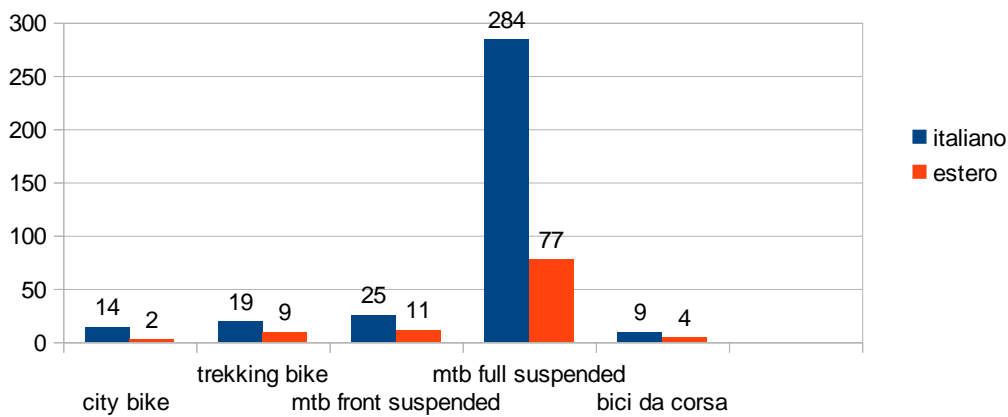
66 risposte



Di sicuro interesse per le finalità di questa relazione è anche la tipologia di e-bike utilizzate (*Che tipologia di e-bike possiedi/noleggi abitualmente?*): il campione intervistato è fortemente **legato all'uso della e-MTB bi-ammortizzata (full-suspended)**, con una prevalenza addirittura **dell'80 % in entrambi i contesti** (italiano e tedesco). Considerando anche le **e-MTB front-suspended** si ottengono a valori ancora più elevati di **prevalenza della mountain-bike**. Risultano quindi abbastanza **marginali le altre categorie** di biciclette, ossia quelle per uso prevalente su strada (city, trekking e strada). Questa situazione è quella peraltro tracciata – lo si vedrà anche in seguito – dagli esercenti contattati (albergatori/rivenditori/noleggiatori) e **rappresenta bene il contesto di Livigno**, pur non coincide esattamente con la ripartizione delle e-bike normalmente vendute in Germania e Italia, dove ad esempio trekking bike e city-bike hanno un peso ben più rilevante. Tale discostamento dai valori di vendita può essere giustificato dal **reclutamento della maggioranza dei partecipanti al sondaggio da gruppi online di appassionati**, che presumibilmente non includono se non in limitata percentuale chi sceglie un'e-bike per utilizzarla come mezzo di trasporto/pendolarismo. Considerando ad ogni modo la buona affinità con il pubblico di Livigno, la questione non sembra poter ridurre la rappresentatività dei dati qui presentati.

Che tipologia di e-bike possiedi/noleggi abitualmente

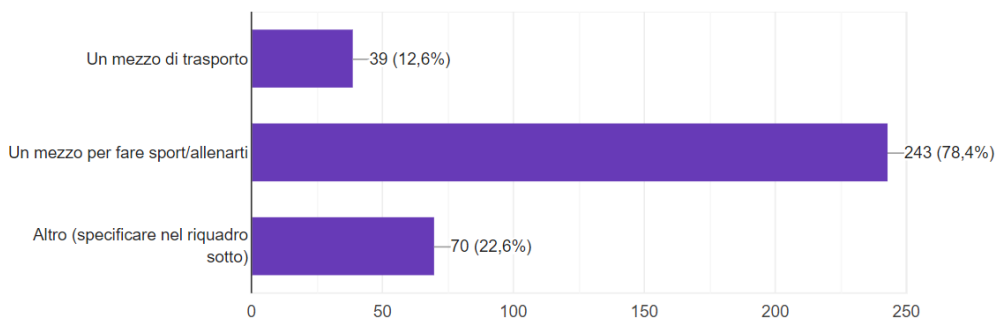
Confronto Italia/estero



La propensione ad utilizzare la bici elettrica come mezzo per fare sport/allenamento è del resto emersa chiaramente fra gli intervistati, che alla domanda “*Che cos’è l’e-bike per te?*” hanno risposto **“Un mezzo per fare sport – allenarti” quasi nell’80 % dei casi**. Come si può facilmente intuire, all’estero è più rilevante che in Italia l’utilizzo della e-bike anche come mezzo di trasporto (31,7% contro il 12,6 % in Italia).

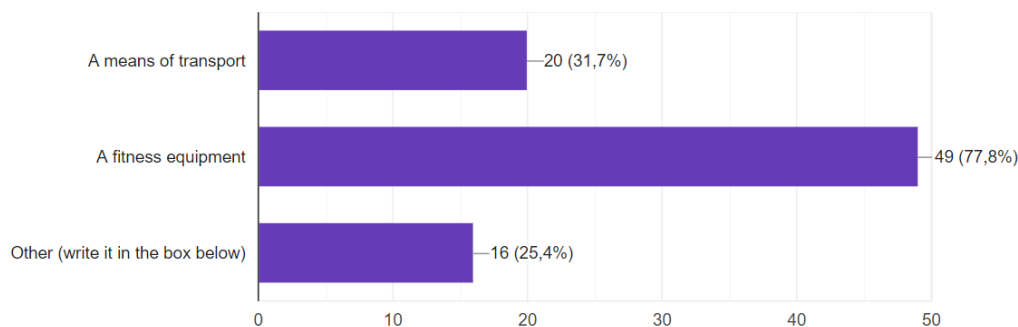
La e-bike per te è:

310 risposte



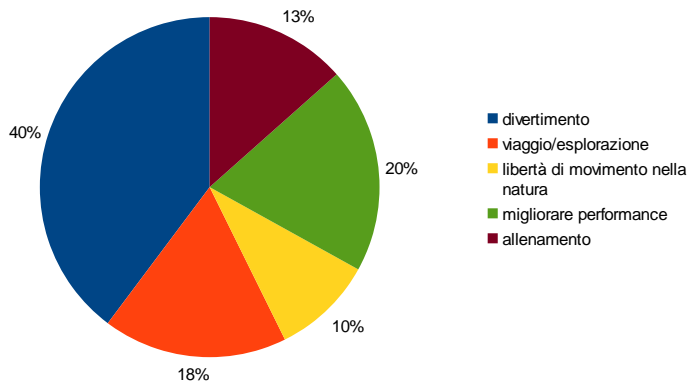
What does the e-bike mean for you?

63 risposte



La domanda prevedeva la possibilità di aggiungere ulteriori indicazioni personali, in grado di descrivere l’uso soggettivo della bici a pedalata assistita, e in questo caso, **esaminando le risposte aperte (in italiano) è stato**

calcolato come la parola “divertimento” sia ricorsa ben 136 volte, mentre 67 volte la e-bike è stata indicata come mezzo per migliorare le proprie performance, ossia per compiere giri più lunghi o a ritmi superiori rispetto alle proprie possibilità, dando anche a gruppi eterogenei la chance di pedalare insieme. In risalto anche l’opportunità che la e-bike dà di **viaggiare/esplorare il territorio** (60), e il senso di “libertà” associato alla **fruizione della natura** (33). Una buona parte degli e-biker utilizza la bici elettrica anche come mezzo per allenarsi (46 risposte). Una forte connessione con il **divertimento** emerge anche dall’analisi delle risposte facoltative dei bikers stranieri, con una ricorrenza di ben 11 volte su un totale di 18 risposte complessive.



Si noti come rispetto al tradizionale cicloturismo sia preponderante l’aspetto ludico, rispetto a voci come il viaggio e l’esplorazione, più rappresentate secondo l’indagine relativa al mondo tedesco e pubblicata nel 2019 da ADFC-Travelbike “Bicycle Travel Analysis”. Questa ricerca evidenzia infatti come nel panorama tedesco dei cicloturisti “fare esperienze nella natura” rappresenti la motivazione di viaggio per l’86% degli intervistati, mentre “esplorare regioni non conosciute” quello del 65%.

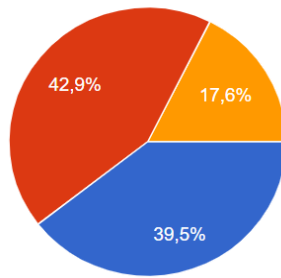
Per approfondire il legame degli e-biker con il ciclismo tradizionale, è stato chiesto ai partecipanti al sondaggio se oltre all’e-bike utilizzano, in aggiunta, anche la bici “muscolare” per fini sportivi (*Utilizzavi o utilizzi ancora la bici muscolare per fini sportivi?*). Il campione analizzato all’estero dichiara in prevalenza di **usare entrambe (54,5%)**, mentre fra **gli italiani il valore è poco sotto la metà (42,9%)** e raffrontabile a quello di chi ha abbandonato il ciclismo tradizionale per la bici elettrica. Interessante osservare come una buona percentuale dei partecipanti dichiarati di **non aver mai utilizzato la bicicletta tradizionale per fini sportivi (17,6 % fra gli italiani e 18,2 % fra gli stranieri)**.

Quest’ultimo dato sembra descrivere quella **percentuale di neofiti che ha trovato nella bici elettrica un modo nuovo di vivere il proprio tempo libero**, e che, come qualcuno sostiene, spesso si trova alla guida di un mezzo performante senza le necessarie competenze tecniche di guida. Questo può essere particolarmente significativo in contesti montani quali quello di Livigno, ove alcuni addetti al settore intervistati hanno segnalato l’avventatezza di chi, in sella ad una bici che non richiede molto allenamento, sale agevolmente in quota (es. Carosello 3000) senza la necessaria preparazione alla discesa, ma anche non equipaggiata con abbigliamento/calzature consone.

Questa **criticità** potrebbe di contro essere **trasformata in opportunità per Livigno, potenziando le proposte per i neofiti di momenti di formazione al fine incrementare le proprie conoscenze**.

Utilizzavi o utilizzi ancora la bici muscolare per fini sportivi?

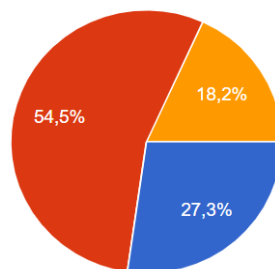
324 risposte



- La utilizzavo ma ora non più
- La utilizzo ancora
- Non l'ho mai utilizzata per fini sportivi

Did you use or still use regular bicycle for practising sport?

66 risposte



- I used to, but I don't use it anymore
- I still use it
- I have never used it for practising sport

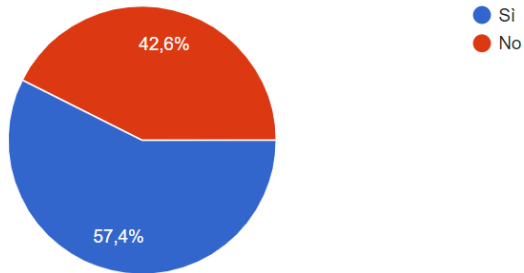
Più marcate sembrano le divergenze emerse **nell'uso della e-bike in vacanza** (*Quando vai in vacanza utilizzi abitualmente la e-bike?*): mentre **gli Italiani** intervistati che dichiarano di **utilizzarla abitualmente sono il 57,4%, fra gli stranieri** tale percentuale sale a un significativo **92,4%**, ossia pressoché la totalità degli intervistati. Peraltro, mentre gli stranieri prediligono nettamente (90,6%) **l'utilizzo della propria e-bike (90,6%)** anche fuori sede, gli **italiani** sono propensi a **noleggiarla nel 25,1% dei casi**.

Durante la vacanza, gli utilizzi prevalenti della bicicletta a pedalata assistita fra gli italiani intervistati (*Se utilizzi la e-bike durante la vacanza, quali sono le finalità prevalenti?*) sono quelli di **“fare gite, anche montane, ma senza particolari ambizioni sportive”**, come pure **“praticare sport anche ad alto livello”**. Meno significativa sembra la loro propensione ad utilizzare la bici elettrica come mezzo di trasporto. Anche in questo caso però, nello spazio riservato alle risposte libere, si rimarca una **tendenza all'utilizzo per divertimento** e per **incrementare le proprie performance** nei giri. Per quanto riguarda gli stranieri, la situazione emersa nel sondaggio appare circa la medesima, con una prevalenza **dell'attitudine a cercare la performance anche sportiva**.

I tour normalmente svolti in vacanza (*Se effettui dei tour in vacanza prediligi normalmente: tour giornalieri/tour a tappe?*) sono di tipo giornaliero, con una percentuale di risposte relative alla scelta di itinerari a tappe (ossia con pernottamento in posti sempre diversi) più elevata fra gli stranieri. **In questo caso 1 su 5 in vacanza pare spostarsi direttamente con la propria bicicletta**.

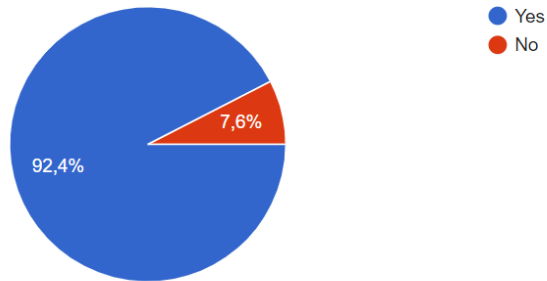
Quando vai in vacanza utilizzi abitualmente la e-bike?

324 risposte



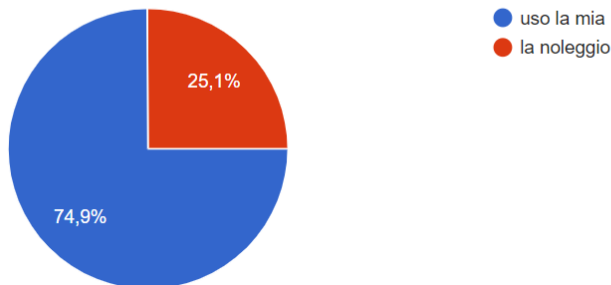
Do you normally use the e-bike on holiday?

66 risposte



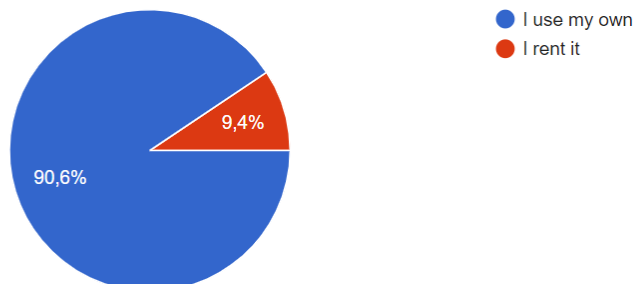
Se utilizzi la e-bike durante la vacanza, porti la tua o la noleggi?

283 risposte



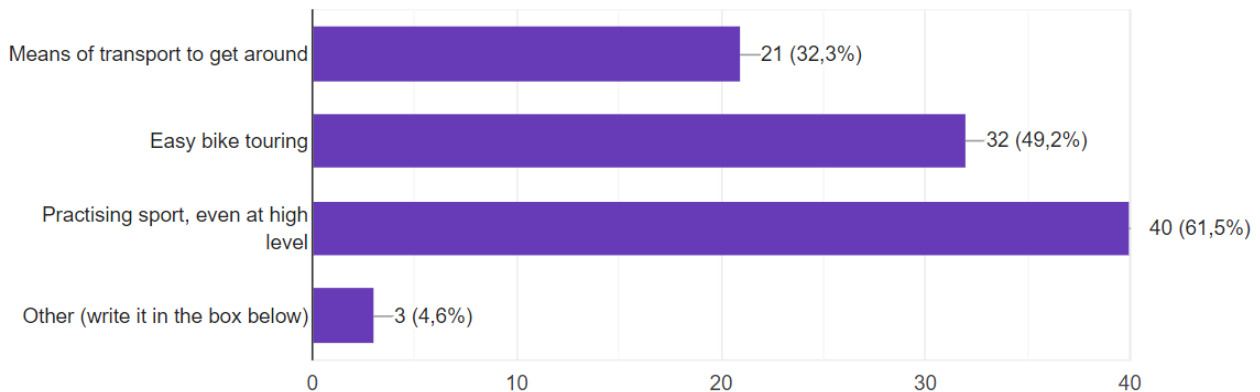
If yes, do you use your own e-bike or a rented one?

64 risposte



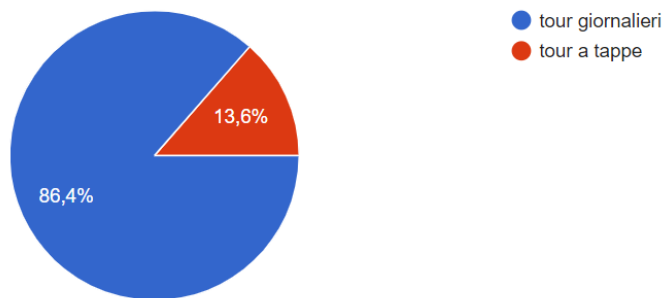
On holidays, what do you use the e-bike for?

65 risposte



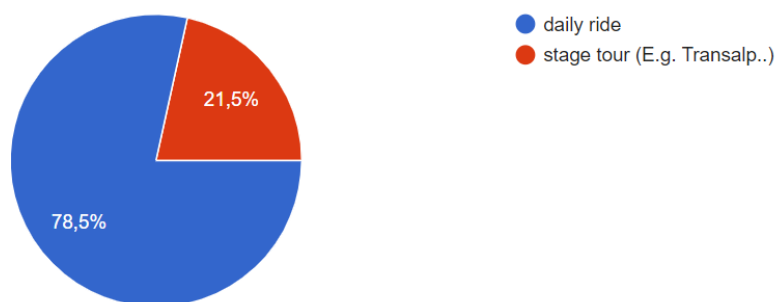
Se effettui dei tour in vacanza prediligi normalmente:

295 risposte



If you ride the e-bike on holiday (bike touring/ practising sport) do you normally prefer:

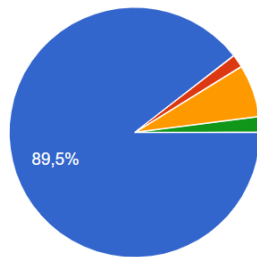
65 risposte



Fra le tipologie di tour che gli intervistati hanno dichiarato di prediligere in vacanza, apparentemente in coerenza con le bici in dotazione, **quelli per mountain-bike sembrano essere i favoriti**, avvicinandosi al 90 % delle preferenze espresse in entrambi i sondaggi. Varia, fra italiani e stranieri, la posizione dei tour con **bici da strada**, meglio piazzati nel mondo tedesco rispetto ai percorsi ciclabili, mentre fra gli Italiani queste scelte risultano invertite, seppur con percentuali ridotte.

Se effettui dei tour in vacanza preferisci:

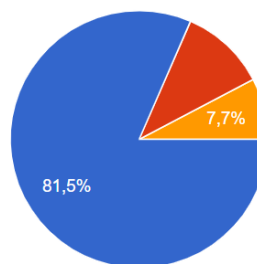
295 risposte



- itinerari per mountain-bike (fondo sterrato/sentieri...)
- itinerari su asfalto (es. bici da corsa)
- tour lungo ciclabili
- altro (specifica nel riquadro sotto)

If you ride the e-bike on holiday (bike touring/ practising sport) do you normally prefer:

65 risposte

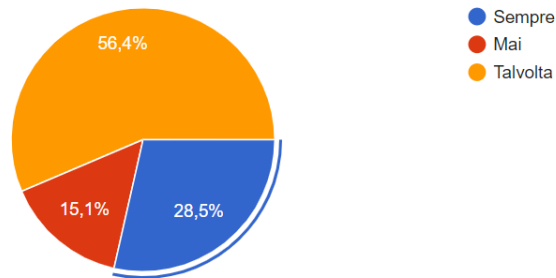


- mountain-bike tours (trail/dirty road...)
- road tours (eg. Road bike tour)
- cycle routes
- other (write it in the box below)

Fra intervistati italiani e stranieri emerge una differenza in relazione ai presupposti di scelta della località di vacanza sulla base delle offerte bike (*Normalmente scegli la tua destinazione per la vacanza anche sulla base dei percorsi/offerte specifiche per le biciclette?*): i primi sembrano **più condizionati nella selezione** della destinazione per la vacanza valutando percorsi ed altri servizi per le due ruote, rispetto a coloro che hanno risposto al questionario in inglese. **Il 28,5% degli italiani** intervistati **tiene sempre conto delle offerte nel decidere dove andare in vacanza, a fronte di un 19,7% degli stranieri**; viceversa dichiarano di farlo solo "talvolta" il 56,4% dei primi, a fronte di un 62,1% dei secondi.

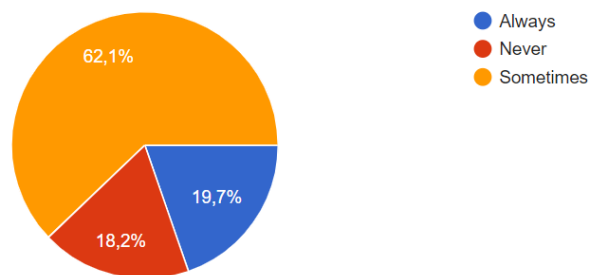
Normalmente scegli la tua destinazione per la vacanza anche sulla base dei percorsi/offerte specifiche per le biciclette?

305 risposte



Do you normally choose your holiday destinations considering bike offers/tours?

66 risposte

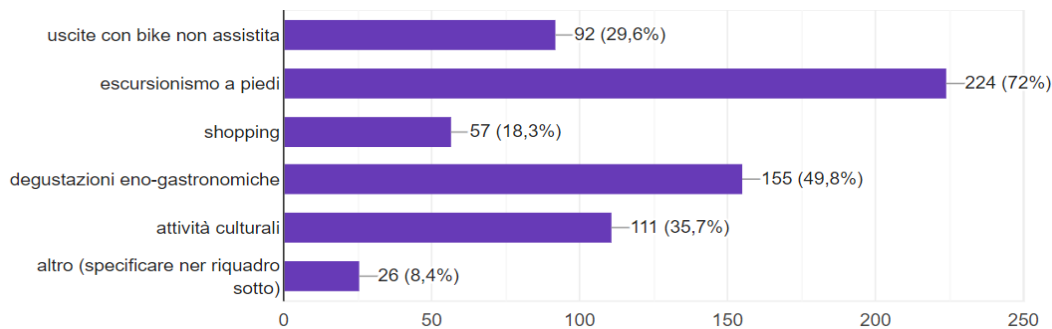


Dalla domanda “Quali attività complementari alla bicicletta elettrica svolgi quando sei in vacanza?” sembra emergere **una preferenza degli e-biker per l’escursionismo a piedi**. In entrambi i questionari questa voce ha raggiunto il maggior numero delle preferenze, mentre maggiore divergenza traspare dalle altre scelte. In particolare gli italiani sembrano più interessati alle **degustazioni eno-gastronomiche**, mentre le **attività culturali** raggiungono un elevato numero di scelte fra gli stranieri. Tour con bici muscolare e shopping sembrano meno gettonati.

Era poi data facoltà di aggiungere **ulteriori attività**, non riconducibili a quelle elencate fra le risposte possibili: nelle 45 preferenze espresse (complessive fra italiani e stranieri) si evidenzia **la ricorrenza della pratica di altre attività sportive** non menzionate, quali l’arrampicata, il wind-surf, lo sci, il nuoto/attività balneari, attività fluviali e parapendio...

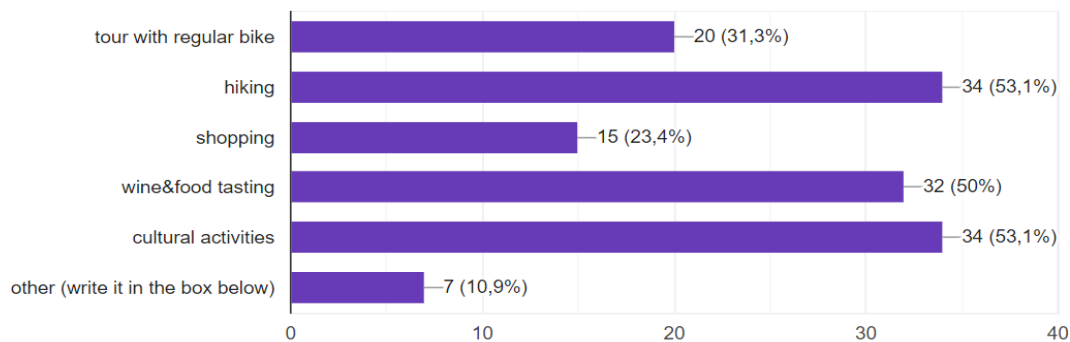
Quali attività complementari alla bicicletta elettrica svolgi quando sei in vacanza?

311 risposte



A part from riding the e-bike, what do you normally do while you are on holiday?

64 risposte

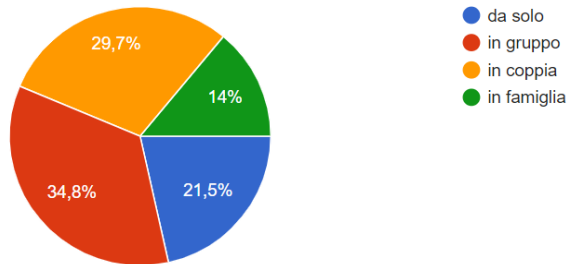


Come spesso accade anche nel ciclismo tradizionale, la vacanza in bicicletta si fa spesso **con gli amici**, o comunque **in gruppo**, e questa tendenza pare confermata anche nel caso degli e-biker, che scelgono questa opzione con il 34,8% delle preferenze (Italia) e il 35,4% (estero). Anche il formato “**coppia**” appare gradito con preferenze su entrambi i questionari raffrontabili (29,7 e 24,6 %).

Meno in linea è la scelta di andare in vacanza da soli o con le famiglie: in Italia, nonostante il legame familiare abbia normalmente elevato peso sociale, si va solo nel 14% dei casi insieme in vacanza con la e-bike, mentre ben nel 27,7% dei casi ciò si verificherebbe all'estero. Questo può essere legato sia **all'età leggermente più avanzata degli e-biker italiani intervistati**, sia nella maggior disponibilità economica dei tedeschi, che potrebbe aver favorito l'utilizzo delle e-bike anche fra i minori. Questa lettura però non è esattamente supportata dai dati di mercato a disposizione, **ma non è escluso che le bici elettriche per i più piccoli vengano noleggiate in loco**, come alcuni esercenti di Livigno hanno segnalato.

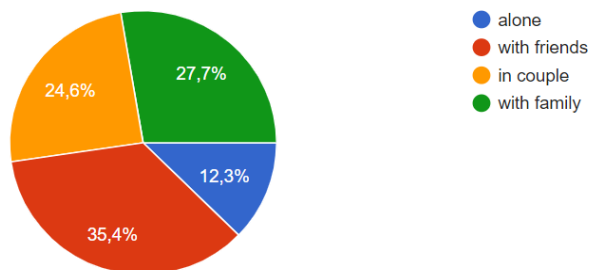
Quando vai in vacanza con l'e- bike ti muovi più spesso:

293 risposte



Do you normally go on holiday with the e-bike:

65 risposte

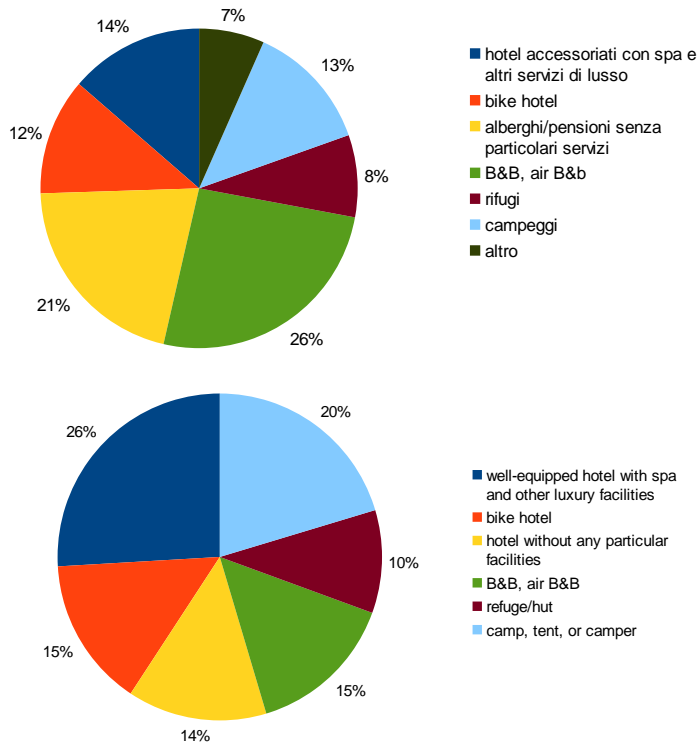


Si è cercato poi di capire quale struttura risponda meglio alle esigenze degli e-biker in vacanza (*Normalmente quando vai in vacanza quale tipo di struttura prediligi?*), chiedendo loro di scegliere quelle preferite fra varie tipologie di sistemazioni. Sul panorama italiano si denota una certa variabilità, con una **maggiore propensione alla scelta di "B&B/air B&B" (139 preferenze, 26%)**, seguiti da **"alberghi e pensioni senza particolari servizi aggiuntivi"** (113 preferenze, 21%). In terza posizione, con 74 preferenze, si trovano gli **alberghi accessoriati/di lusso (14%)**, che si equilibrano grossomodo con i campeggi (70 preferenze, 13%). I bike hotel ottengono 64 preferenze (12%), i rifugi solo 45 (8%) e 36 (7%) indicano "altro". Nell'esame delle risposte aperte relative a quest'ultima opzione di scelta, emerge un interesse per appartamenti in affitto (9 indicazioni), aree camper (4), seconde case (3).

Pare discostarsi dalle scelte italiane il campione proveniente dall'estero, dove risultano **maggiormente apprezzati gli hotel accessoriati con spa ed altri servizi di lusso (28 preferenze, 26%)**, seguiti (22 preferenze) da **campeggi (20%)**, che in questa versione includono però anche le aree camper. I bike hotel ricevono il medesimo apprezzamento dei B&B/Air B&B (16 risposte, 15% entrambi) e si discostano solo per una preferenza dagli alberghi senza particolari servizi (14%). In questo caso i rifugi sono stati scelti da 11 utenti, mentre 1 solo e-biker ha aggiunto la categoria "appartamenti" in altro (risposta libera).

Pur nella limitatezza del campione, pare delinearsi un comportamento nella scelta differente, che in parte può essere legato alla **diversa disponibilità economica, ma sicuramente è anche di tipo culturale**, soprattutto nella nota predilezione di strutture open-air (campeggi) del popolo tedesco.

Normalmente quando vai in vacanza quale tipo di struttura prediligi?



L'ultima domanda posta dal questionario, in entrambe le versioni, è relativa ai **servizi** più utili che una località possa offrire, secondo gli e-biker (*Cosa è importante che una località offra per una vacanza con l'e-bike?*). In questo caso si ritiene utile fornire anche una visione complessiva (dati cumulati delle risposte pervenute in entrambe le lingue), in aggiunta a quella ricavata dai questionari singoli.

Complessivamente, gli elementi ritenuti di maggior interesse sono i **percorsi adatti e ben segnalati**, che risultano **la scelta più votata** in tutte le situazioni esaminate, con una preferenza complessiva del **31%**. Anche la **disponibilità di tracce Gps e mappe degli itinerari** è ampiamente gradita (21% complessivo, con uno scarto minimo rispetto alla prima preferenza nella versione inglese del questionario).

Questo evidenzia come i **tracciati, a prescindere da tutto il resto, siano centrali** anche per gli e-biker come per gli altri cicloturisti/mountain-biker, soprattutto quando facili da identificare e da seguire sul territorio.

Emerge poi dall'analisi delle risposte degli utenti stranieri anche **l'importanza delle colonnine di ricarica lungo gli itinerari**, che costituiscono la **terza opzione scelta**. Va detto che, purtroppo, il medesimo dato ricavato dal questionario italiano risulta impreciso, perché l'opzione non era stata inserita fra quelle a scelta multipla, e il numero presentato nel grafico a seguire è tratto dalle preferenze espresse nello spazio a libera scrittura, all'opzione "altro". Tale errore di formulazione determina probabilmente **una sottostima di questa categoria** anche nel quadro complessivo.

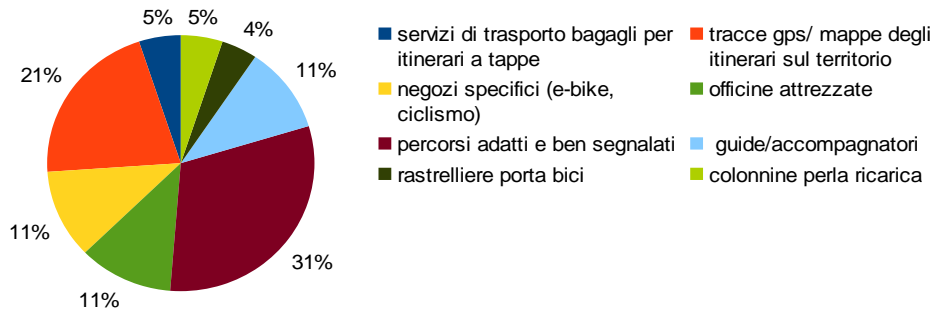
Le scelte relative alla presenza di bike-shop, **officine e guide-accompagnatori ottengono un pari numero di preferenze nel quadro complessivo**, con valori più elevati derivanti da una maggiore preferenza espressa nel sondaggio in italiano. Meno opzionata risulta la necessità di avere rastrelliere porta-bici.

Fra le altre opzioni inserite dagli utenti nello spazio libero a disposizione si segnala **l'interesse per momenti di aggregazione specifici rivolti al target, quali corsi specifici di guida per l'e-bike e fine-settimana dedicati.**

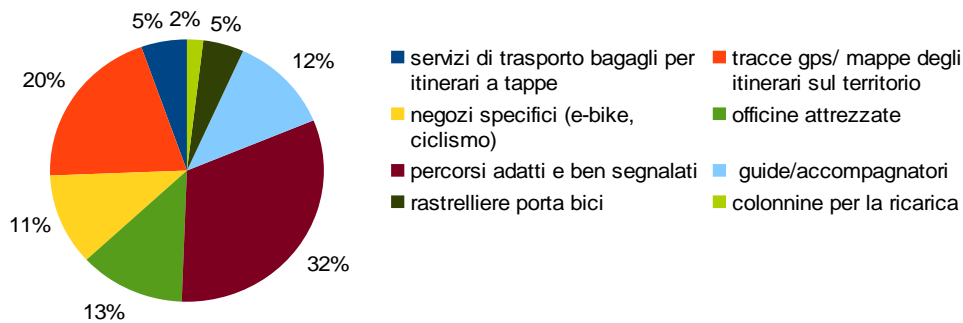
Sono poi richiesti spazi di **ricovero sicuro per le biciclette** e l'organizzazione di attività rivolte a bambini e ragazzi (scuole Mtb).

Cosa è importante che una località offra per una vacanza con l'e-bike?

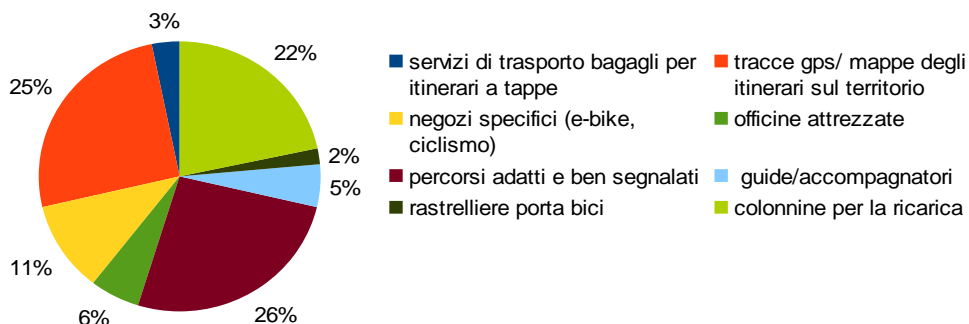
% di risposta complessive (italiano e inglese)



Questionario versione italiana



Questionario in versione inglese

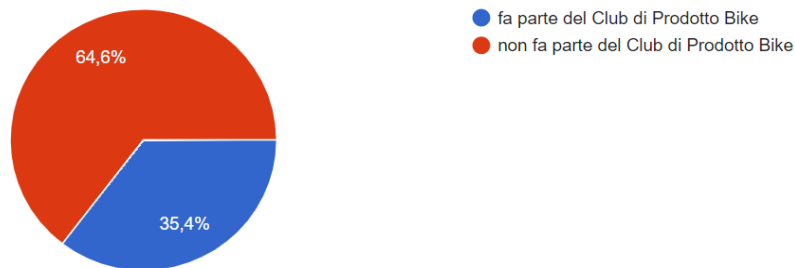


IL QUESTIONARIO PER GLI ALBERGATORI

Occorre innanzitutto evidenziare come fra coloro che hanno partecipato al sondaggio pensato per gestori di strutture di accoglienza turistica (48, di cui 17 appartenenti al Club di prodotto bike e 31 no) quasi la metà (**45,8 %**) **ha affermato di avere nelle proprie strutture e-bike a noleggio o ad uso gratuito** a disposizione dei propri ospiti. Nel dettaglio, le bici a pedalata assistita sono a disposizione di **ben il 70% degli aderenti al Club di prodotto bike di APT e circa del 32% dei non aderenti**. Sicuramente un segnale che indica come questo mezzo sia ritenuto importante nell'ambito di una vacanza estiva a Livigno anche dagli operatori del settore.

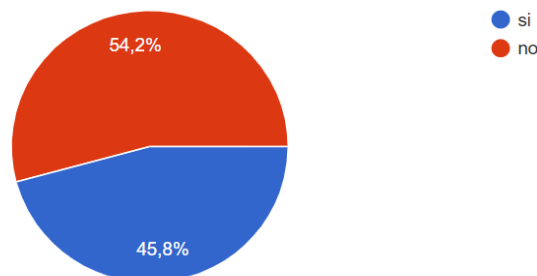
L'albergo/struttura

48 risposte



La struttura ha a disposizione e-bike in prestito o a noleggio per la clientela?

48 risposte

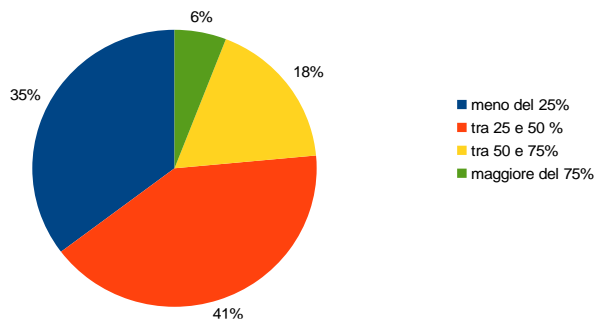


La maggioranza dei partecipanti al sondaggio ritiene però che ad utilizzare effettivamente la bici elettrica durante la permanenza nella propria struttura sia meno di un quarto degli ospiti (*Su dieci ospiti della struttura: in quanti utilizzano una e-bike durante la loro permanenza a Livigno? (1 = meno del 25%; 2 = tra 25 e 50%; 3 = tra 50 e 75%; 4 = maggiore del 75%)*). Questa affermazione, ad ogni modo, assume connotati differenti fra strutture aderenti al **Club di prodotto bike, dove sono stimati maggiori percentuali di utilizzo della bici a pedalata assistita fra la clientela** (l'opzione "fra il 25 e il 50%" ha raccolto il 41% delle preferenze) rispetto a quelli delle strutture non aderenti (l'opzione prevalente in questo caso è per il 65% "meno del 25%").

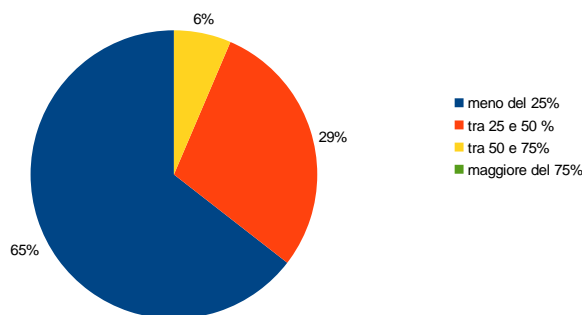
Per quanto concerne la tipologia di utilizzo (*Fra gli ospiti della struttura che utilizzano la e-bike durante la permanenza: quali sono gli utilizzi prevalenti in loco?*), gli albergatori sembrano più propensi ad affermare che l'e-bike **venga usata dai clienti per lo più "Per fare gite anche montane, ma senza particolari ambizioni sportive"**, mentre ritengono meno significativi in termini numerici gli utilizzi per gli spostamenti nel paese e nei dintorni, come pure per la pratica sportiva a più alti livelli. Questo aspetto è in parte confermato anche dagli altri

dati raccolti, soprattutto da quelli provenienti dall'estero, che sembrano evidenziare come la bici elettrica rappresenti uno strumento utilizzato da molti "per divertirsi" e "passare del tempo all'aria aperta", più che per incrementare il proprio grado di allenamento. La possibilità di divertirsi è ad ogni modo stata spesso associata anche alla maggiore autonomia di spostamento che la bici elettrica garantisce rispetto a capacità e allenamento individuale.

Bike Hotel: frequenza di utilizzo della e-bike fra gli ospiti



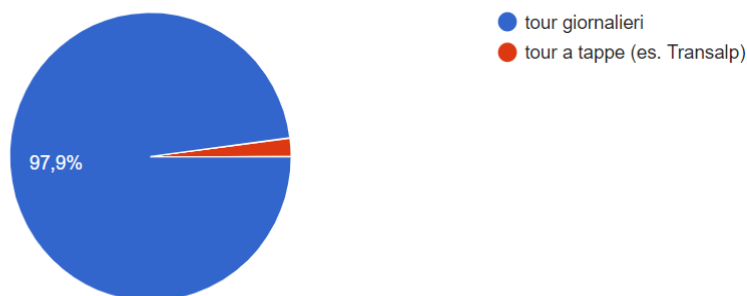
Non aderenti al Club di prodotto bike: frequenza di utilizzo della e-bike fra gli ospiti



Non stupisce quindi che quasi la totalità dei partecipanti al sondaggio (97,1 % delle risposte) riveli come gli e-biker utilizzino il mezzo per compiere **gite giornaliere**, piuttosto che per viaggi a tappe (es. stile Transalp), probabilmente più impegnativi, e come tale aspetto confermi quanto già rilevato anche nel questionario dedicato agli e-biker. Va ad ogni modo considerato come le potenzialità di spostamento in questo senso sono sicuramente in crescita, considerando soprattutto il largo numero di bici da trekking in vendita in vari Paesi ed in aumento anche in Italia secondo le segnalazioni effettuate soprattutto dai rivenditori situati in pianura. Inoltre va considerato il previsto aumento in seguito agli incentivi promossi da vari governi, fra cui quello italiano, in seguito alla pandemia Covid 19 del 2020.

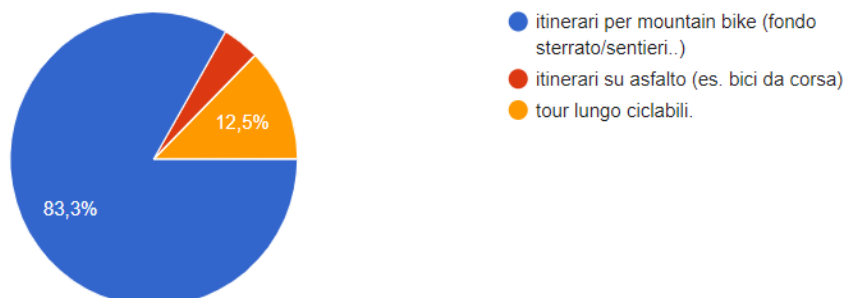
Fra gli ospiti della struttura che utilizzano la e-bike durante la permanenza: quali tour compiono prevalentemente?

48 risposte



Fra gli ospiti della struttura che utilizzano la e-bike durante la permanenza: quali tour compiono prevalentemente?

48 risposte



Molto netto anche l'orientamento circa gli itinerari che i clienti sceglierebbero in prevalenza: i **percorsi "per mountain bike" sono i più richiesti secondo l'83,3 % degli intervistati**, mentre solo il 12,5 % degli e-biker sceglierebbe **le ciclabili** e una percentuale molto bassa affronterebbe di preferenza itinerari su asfalto (4,2%). Anche tale aspetto conferma quanto già evidenziato in merito al sondaggio per gli utenti.

Per comprendere quale sia il livello di attenzione alle offerte specifiche del target che utilizza la bici a pedalata assistita a Livigno, è stato chiesto agli albergatori di stimare quanti dei loro clienti e-biker scelgano la località in funzione della presenza di percorsi idonei. La lettura delle risposte sembra rivelare che sia **sensibile all'offerta specifica solo una percentuale ridotta del target: l'opzione 0-25% e 25-50 % sono parimente scelte dal 32,6% degli albergatori**, quindi complessivamente da oltre il 65% dei partecipanti. Se però analizziamo il dato considerando l'appartenenza della struttura al **Club di prodotto bike** sembra configurarsi una situazione più sbilanciata verso **una maggior attenzione nella scelta**. Infatti, in questa configurazione sale la percentuale di scelta 25-50% - 38% contro il 31% dei non aderenti -, e soprattutto sale quella relativa alla fascia 50-75% - il 31%, rispetto al 21%-.

In sostanza anche in questo **caso la maggior specializzazione al comparto "bike" delle strutture ospitanti sembra attirare, come è lecito pensare, un target più attento e con maggiori aspettative** circa le offerte della località, quanto meno in termini di percorsi specifici.

È stato poi chiesto di stimare la percentuale di coloro che, avendo scelto Livigno per la sua disponibilità di percorsi studiati per le biciclette o ad esse dedicati, possiedono una e-bike propria (*Su dieci ospiti della struttura: in quanti utilizzano una e-bike durante la loro permanenza a Livigno?*).

In questo caso la prevalenza delle risposte (48,9%) indica che **meno di uno su 4 porta con sé una bici di proprietà in occasione della vacanza** a Livigno. Nelle interviste condotte agli e-biker, invece, sembra netta la preferenza dei turisti, e soprattutto di quelli stranieri, di avere con sé la propria bicicletta elettrica in queste occasioni. Una lettura di tale tendenza potrebbe essere desunta da alcune informazioni concesse dai gestori di bike shop locali/noleggiatori durante le interviste specifiche: le opinioni raccolte indicano come svariati clienti vengano appositamente a Livigno **per testare una bici-elettrica prima dell'acquisto o per noleggiare mezzi di alta gamma, disponibili al noleggio o al test**, anche solo una tantum senza l'intenzione di acquisto.

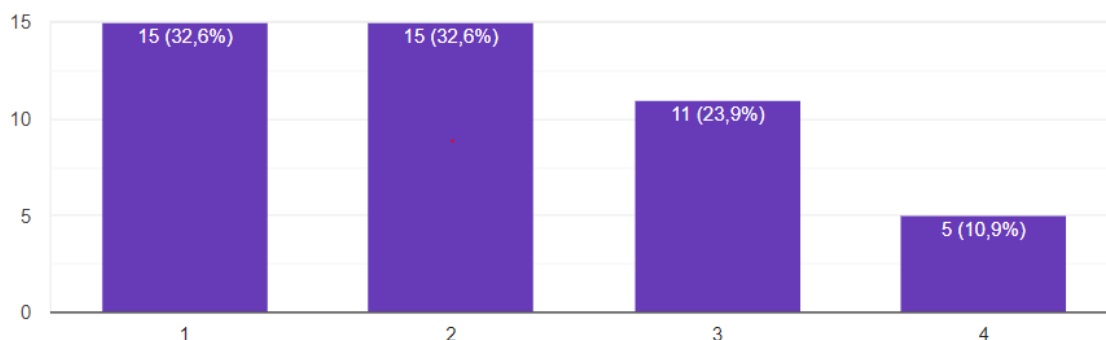
Va inoltre in tal senso considerato come la presenza della zona extra-doganale e la necessità di documentare l'acquisto in Dogana potrebbe **scoraggiare alcuni viaggiatori nel portare con sé il proprio mezzo**.

Ad ogni modo, anche in questo caso, i dati relativi alle strutture del **Club di prodotto bike** sono quelli **più sbilanciati verso una percentuale di utilizzo in loco della propria bicicletta oltre il 50%**, indicata dal 33% delle risposte rispetto a un 23% evidenziato nelle strutture più generiche.

Anche in questo caso, la lettura dei dati sembra suggerire che nelle strutture non aderenti affluiscano **clienti meno "specializzati" e dunque in parte meno esigenti** rispetto al settore, fra cui anche e-biker alle prime armi che non dispongono ancora di una propria bicicletta a pedalata assistita o che non abbiano comunque un mezzo ottimizzato per le proprie esigenze sportive.

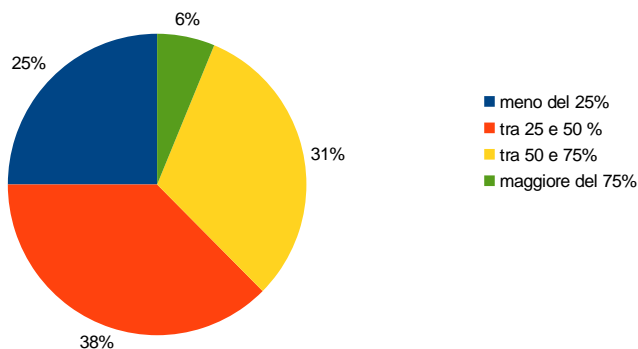
Fra gli ospiti della struttura che utilizzano la e-bike durante la permanenza: in quanti hanno scelto Livigno per i percorsi che offre per le biciclette? (1 = meno del 25%; 2 = tra 25 e 50%; 3 = tra 50 e 75%; 4 = maggiore del 75%)

46 risposte



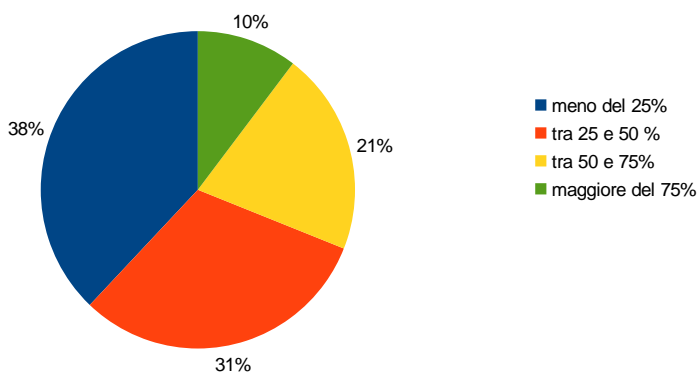
Fra gli ospiti della struttura che utilizzano la e-bike durante la permanenza: in quanti hanno scelto Livigno per i percorsi che offre per le biciclette?

Aderenti Club di prodotto bike



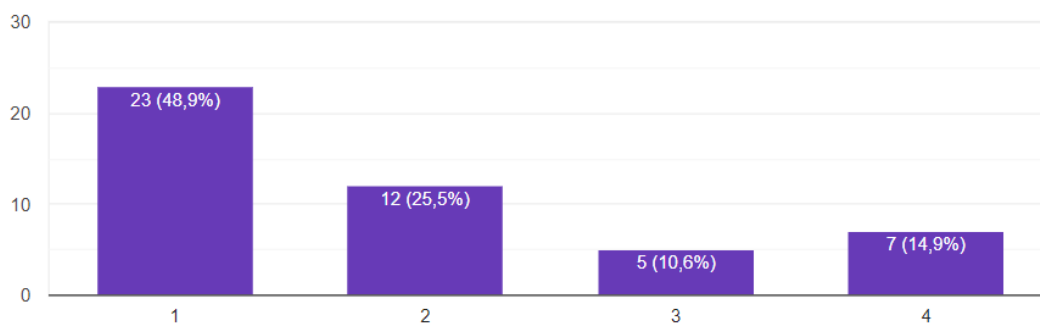
Fra gli ospiti della struttura che utilizzano la e-bike durante la permanenza: in quanti hanno scelto Livigno per i percorsi che offre per le biciclette?

Non aderenti Club di prodotto bike

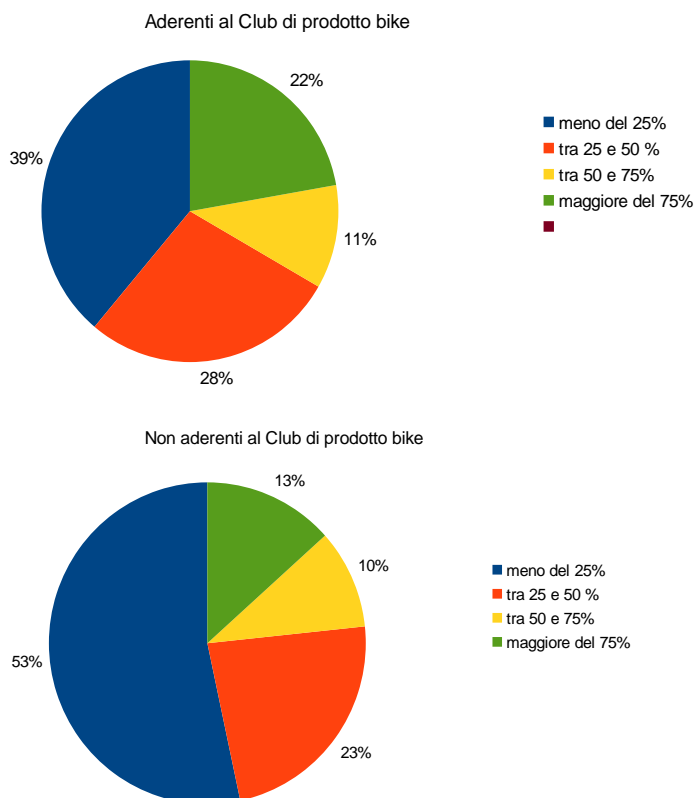


Fra coloro che hanno scelto la località per le offerte connesse alla e-bike: in quanti dispongono di una e-bike propria? (1 = meno del 25%; 2 = tra 25 e 50%; 3 = tra 50 e 75%; 4 = maggiore del 75%)

47 risposte



Fra coloro che hanno scelto la località per le offerte connesse alla e-bike: in quanti dispongono di una e-bike propria?



La classe di età maggiormente rappresentata nella clientela e-bike, alla luce della lettura dei dati del questionario (*Fra coloro che hanno scelto la località per le offerte connesse alla e-bike: quali sono le classi di età maggiormente rappresentate?*) sembra quella **compresa fra i 35 e i 55 anni, con una leggera prevalenza della classe 35-44**. Tale andamento ben rispecchia i dati raccolti nel sondaggio dedicato agli e-biker, con particolare aderenza a quello dedicato agli stranieri.

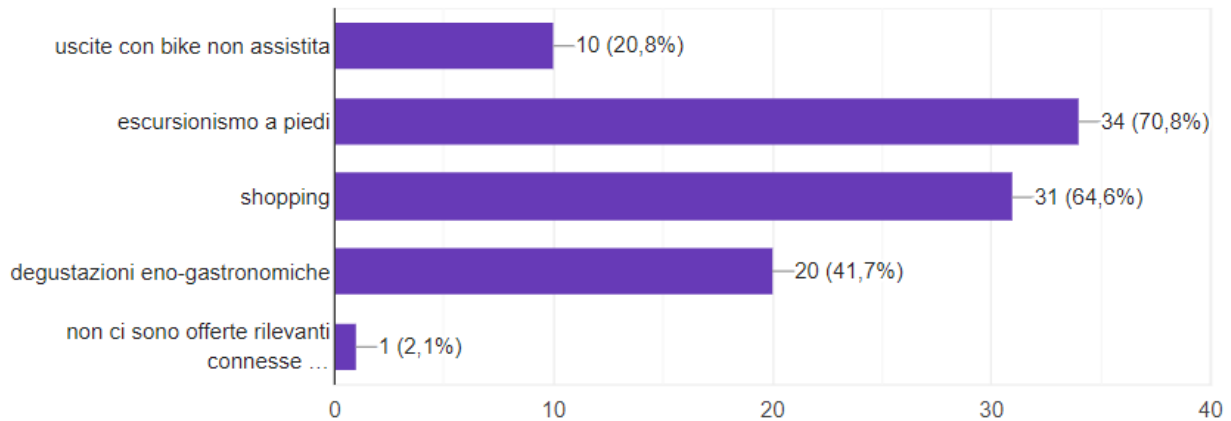
La maggior parte degli e-biker, secondo gli albergatori, proviene da **Italia, Svizzera e Germania**, mentre solo in numero inferiore questa tipologia di turisti giungerebbero a Livigno da Belgio, Repubblica Ceca, Polonia, Slovacchia, Norvegia; Austria, Israele, Croazia, Russia...

Italia, Svizzera e Germania costituiscono peraltro le provenienze maggiormente rappresentate nei dati relativi alle presenze estive registrate da APT - negli ultimi tre anni - nelle strutture di accoglienza di Livigno, accompagnate da Repubblica Ceca, Belgio e Austria. Si tratta, secondo i dati di vendita esaminati, di **mercati molto ben sviluppati in relazione alla vendita di e-bike** e con ottime prospettive anche per il futuro.

Le attività complementari all'utilizzo della bici elettrica svolte da parte degli e-biker sembrano essere, secondo la visione degli albergatori, in **prevalenza l'escursionismo a piedi (34%) e lo shopping (31%)**, ma anche le **degustazioni eno-gastronomiche** paiono gradite (20%). Confinata invece al 10% delle scelte l'opzione "uscite con bike non assistita". Rispetto a quanto evidenziato direttamente dalle scelte degli e-biker nel relativo questionario, a Livigno pare emergere maggiormente **la preferenza per lo shopping, ma questo è ovviamente un aspetto peculiare/intrinseco della destinazione**, che non trova uguali presso la maggioranza dei competitor, e che ovviamente in loco risulta più opzionata. È del tutto affine, ad ogni modo, la prevalenza di scelta per l'escursionismo a piedi e anche per le attività di degustazione eno-gastronomiche. Pare invece penalizzato, ma anche questo è comprensibile rispetto alla situazione locale, la vocazione degli stranieri per attività di tipo culturale, che è plausibile siano meno presenti sul territorio di Livigno.

Fra coloro che hanno scelto la località per le offerte connesse alla e-bike: quali attività complementari alla bicicletta elettrica svolgono in prevalenza sul territorio?

48 risposte



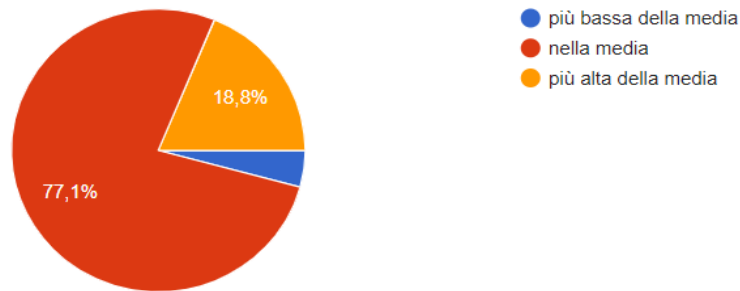
La **capacità di spesa** dei turisti e-biker (*Ai turisti in e-bike è attribuibile una capacità di spesa sul territorio: più bassa della media, nella media, più alta della media?*), secondo la visione degli albergatori intervistati, risulta **medio-alta, considerando come in particolare il 77,1% abbia scelto l'opzione "nella media" e il 18,8% quella "più alta della media"**.

Nella visione degli albergatori il cliente tipo si muove prevalentemente **in coppia** (50% delle scelte) o **in gruppo** (29,2%), analogamente a quello che normalmente le statistiche relative al cicloturista indicano e a quanto emerge dalle indagini dirette effettuate. Sono relativamente pochi gli albergatori che indicano che il viaggio tipo degli e-biker è **effettuato in famiglia (12,5%) o in solitaria (8,3%)**.

Per quanto concerne i viaggi in famiglia, pare interessante riportare come sia stata raccolta una testimonianza circa l'esistenza di gruppi allargati su fasce di età estese (nonni-genitori-nipoti) di vacanze stile "Trans-alp" con il supporto della e-bike, un tempo non rilevabili a Livigno.

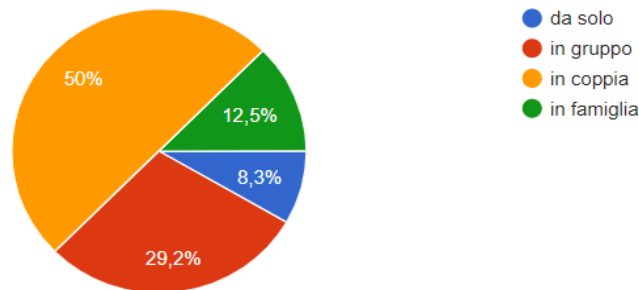
All'utilizzatore medio di e-bike è attribuibile una capacità di spesa sul territorio

48 risposte



L'utilizzatore di e-bike si muove più spesso:

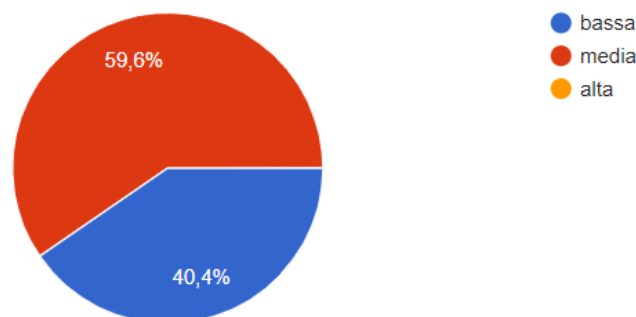
48 risposte



Abbastanza uniforme anche la visione degli albergatori sugli e-biker per quanto concerne la competenza/preparazione tecnica (*L'utilizzatore medio di e-bike che tipo di competenza/preparazione ha nel campo del ciclismo?*): quasi il 60% degli intervistati ritengono che questi clienti abbiano **una conoscenza del ciclismo media e il 40% addirittura la stimano "bassa"**.

L'utilizzatore medio e-bike che tipo di competenza tecnica/preparazione ha nel campo del ciclismo

47 risposte



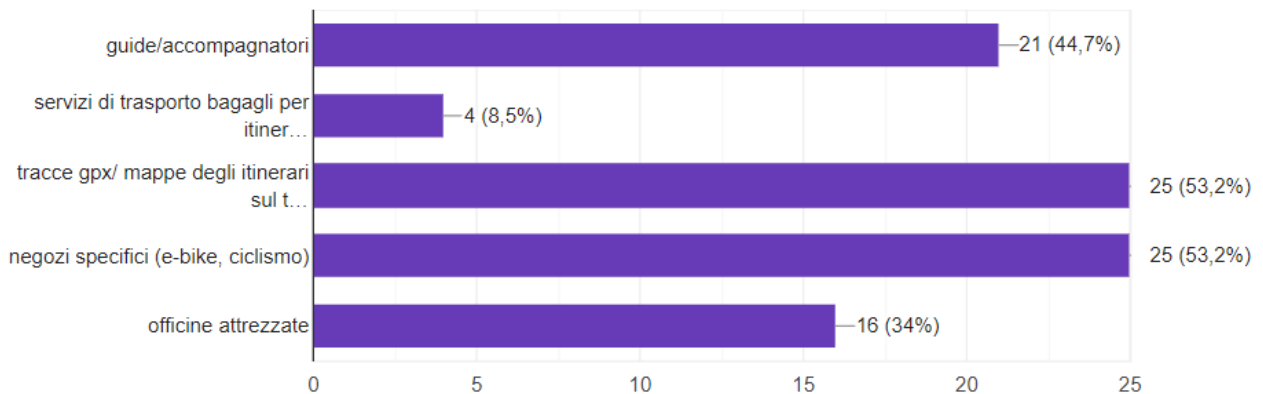
È stato chiesto agli albergatori quali sono i servizi specialistici più richiesti (*Quali sono le richieste più frequenti dei turisti in e-bike sul territorio?*) dalla clientela e-bike fra guide/accompagnatori, servizi di trasporto bagagli per itinerari a tappe, tracce gps/ mappe degli itinerari sul territorio, negozi specifici (e-bike, ciclismo), officine attrezzate o altro.

Gli albergatori ritengono siano di pari importanza per i clienti in bici elettrica sia la disponibilità di materiale utilizzabile per programmare le uscite (tracce e mappe degli itinerari), sia quella di negozi specifici.

Anche le guide sembrano essere piuttosto richieste. In misura minore le officine e il servizio di trasporto bagagli.

Quali sono le richieste più frequenti del turista in e-bike sul territorio?

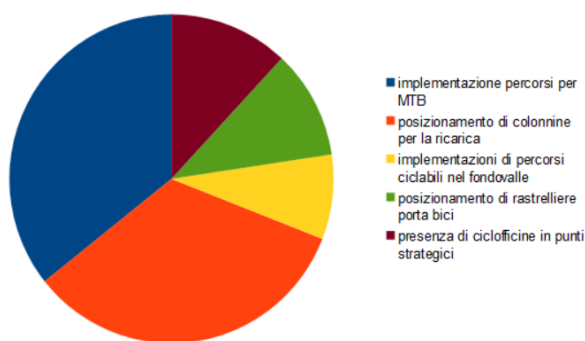
47 risposte



Agli operatori turistici intervistati, infine, è stato chiesto di scegliere **gli interventi potenzialmente utili a incrementare la presenza di e-biker sul territorio** (Quali interventi possono essere utili a incrementare la presenza di e-biker sul territorio): fra le scelte elencate in legenda nel grafico, sono state scelte in prevalenza **“l’implementazione di percorsi di MTB” (30%) e “il posizionamento di colonnine di ricarica” (28%)**.

L’implementazione delle **ciclo-officine e delle rastrelliere** hanno interessato rispettivamente il 22 e il 20 % delle opzioni scelte, mentre solo il 7% delle scelte è ricaduto sulla necessità di implementazione di percorsi ciclabili di fondovalle.

Quali interventi possono essere utili a incrementare la presenza di e-biker sul territorio:



Fra gli ulteriori suggerimenti pervenuti, **la realizzazione di nuovi punti acqua, la necessità di ultimare trail di livello medio per e-bike e quella di collegare altre vallate per garantire giri ad anello**.

Infine è richiesta la creazione di “biglietti giornalieri o pacchetti con più giorni suddivisi per le diverse esigenze”.

In generale sembra che **la visione degli operatori turistici sia ben chiara e calzante** rispetto a quanto evidenziato dagli e-biker stessi nel questionario specifico, ma anche ai dati a disposizione bibliografici.

LE INTERVISTE A COMMERCIANTI E GUIDE OPERANTI A LIVIGNO

Come anticipato, per inquadrare ulteriormente il target medio e i trend di mercato in atto, si è operato un confronto telefonico con diversi operatori del settore (commercianti, guide e noleggiatori) dell'area di Livigno e della Lombardia. Tale confronto è parso utile anche per approfondire le esigenze degli e-biker e trovare conferme circa i dati raccolti attraverso i questionari precedentemente analizzati.

Il dialogo aperto con alcuni gestori di Bike shop a Livigno ha evidenziato come l'acquisto di biciclette elettriche in loco abbia già superato quello delle bici tradizionali. In particolare, **su 10 biciclette vendute, 6 sarebbero a pedalata assistita**. Di queste, la quasi totalità è costituita **da e-MTB-full (intorno al 90%)**, una minima parte corrisponde a **e-MTB front** ed una ancora più limitata alle **bici da corsa elettriche**, la cui vendita è però **in crescita** soprattutto fra gli stranieri (Nord europei in maggioranza). Non paiono invece richieste trekking-bike o city bike.

Si conferma una **bassa conoscenza tecnica** dell'acquirente medio, anche se è stato riscontrato come in tempi recenti si stia avvicinando al mercato **un numero crescente di persone provenienti dal mondo del ciclismo**, ossia con maggior conoscenze e preparazione specifica. Il mercato sembrerebbe si stia dunque **allargando in questa direzione**.

Ad ogni modo il contesto di vendita delle e-bike risulta **più ampio di quello tradizionale** perché comprende svariate categorie di persone che non acquisterebbero altrimenti una bicicletta "muscolare".

Il punto chiave, già evidenziato dai questionari rivolti agli e-biker, è la maggior **possibilità di divertimento** che la bici elettrica fornirebbe, indipendentemente dalle capacità e dall'allenamento individuale, sia perché permette di fare giri più lunghi, sia perché consente di affrontare la discesa con maggiori energie, e dunque con più soddisfazione e tranquillità. Inoltre permette di **allargare il gruppo delle uscite** a persone con differente allenamento di base, consentendo potenzialmente ad amici o famigliari di tutte le età di pedalare insieme.

Il dato relativo agli acquisti effettuati da parte di **donne** è stimato nel **20% del mercato**, una quota in crescita e più rilevante rispetto a quanto si può riscontrare nel mercato tradizionale della bicicletta ad uso sportivo e in particolare della mountain-bike. L'età media degli acquirenti è di circa **50 anni**.

L'acquisto è effettuato in egual misura da **italiani e stranieri**: inizialmente i nord-europei dominavano il mercato, ora si evidenzia una **forte crescita del contesto nazionale**. Secondo alcuni esercenti gli **italiani in estate** costituiscono il **target principale**, ma gli stranieri non mancano e sono spesso più preparati.

Il prezzo medio di acquisto è elevato, stimato intorno **ai 4.000 euro** (Iva esclusa) per bicicletta venduta.

Interessanti anche le considerazioni circa la **disponibilità a pagare**, che risulta più elevata che nel mercato delle bici "muscolari", perché il target qui avrebbe consapevolezza circa il loro effettivo utilizzo, ossia considerano che la bicicletta verrà effettivamente usata e non resterà "nel box" come più spesso rischierebbe nel contesto tradizionale, ove la questione allenamento fa da deterrente a molti possessori con poco tempo utile a disposizione. Gli utenti paiono dunque **più consapevoli del valore del bene acquistato**.

Data la **limitata conoscenza tecnica del mezzo** e la complessità della meccanica, difficile che un utente medio sia in grado di operare manutenzione: l'intervento del meccanico è indispensabile in una molteplicità di situazioni.

Per tale motivo la presenza di “officine” con attrezzi di base disponibili lungo i percorsi non risulterebbe utile se non per strumenti essenziali. Il cliente tipo, del resto, **si avvicina spesso per la prima volta** al mondo del ciclismo.

Una nota importante è quella, già anticipata, relativa alla **scarsa preparazione di una parte del target ad affrontare la discesa o imprevisti legati alla permanenza in quota**: spesso la possibilità di guadagnare dislivello senza eccessiva fatica implica che e-biker raggiungano ambienti di alta montagna, senza essere adeguatamente attrezzati (casco, guanti, giacche termiche, scarpe chiuse) e consapevoli della necessità di avere con sé abbigliamento tecnico e protezioni per affrontare il ritorno a valle. Questi comportamenti sono molto rischiosi, come ben si intuisce.

Per quanto concerne i punti di ricarica, viene precisato che **le nuove batterie garantiscono elevate prestazioni e** dunque incrementano la **possibilità di completare giri anche lunghi senza necessità di fare “rifornimento”**. Detto questo, allo stato di fatto è ritenuto ancora **fondamentale avere colonnine nei punti strategici degli itinerari, con servizio gratuito di ricarica**, come è segnalato avvenga ad esempio presso alcuni competitors (es. Austria e Val Gardena). Attualmente, infatti, non è raro che e-biker arrivino anche presso i bike-shop senza più carica e chiedano la disponibilità di una presa elettrica.

Importante che, nei punti selezionati per il posizionamento delle colonnine, sia garantita la presenza di un **adeguato numero di attacchi**, per permettere la **carica in contemporanea di più persone** facenti parte del medesimo gruppo, poiché gli e-biker si spostano spesso in questa configurazione.

Attualmente numerosi utenti tendono a **portare con sé il proprio carica-batterie**, per evitare che standard differenti non permettano l’approvvigionamento nel momento della necessità. Del resto gli standard sono molteplici e sempre più diffusa è anche la tendenza a portare nello zaino **una batteria di scorta**, data anche la minor dimensione e i più contenuti costi di acquisto.

L’esigenza di **socialità e divertimento** emerge nel quadro tracciato, ad esempio nella frequente richiesta di **punti di ristoro lungo i tour**. Tale esigenza è più contenuta nel caso dei pedalatori classici, che spesso preferiscono completare il giro prima di rifocillarsi adeguatamente ed optano per un pasto più frugale durante la gita. La tendenza è quella di **ridurre la performance atletica, in cambio di maggior relax e divertimento**.

In relazione a questa caratteristica, pare evidente come **i punti di ricarica debbano prioritariamente essere posizionati in corrispondenza di ristoranti/agriturismi/rifugi in quota**.

Le interviste effettuate a gestori di **nolegg** con sede a Livigno permette di completare il quadro precedentemente illustrato, includendo potenzialmente anche **quella parte di target che non porta la bici elettrica durante la sua vacanza o non la possiede**, e che, secondo le risposte degli albergatori locali, costituisce una buona percentuale di coloro che la utilizza. I noleggi di e-bike sono del resto presenti in numero molto elevato a Livigno e durante i periodi di punta le richieste sono altissime. Disponibili modelli di alta gamma, in prevalenza MTB, ma anche bici da corsa.

Il materiale a noleggio coincide ormai quasi in via esclusiva con e-bike, ad eccezione di quelle specifiche **per bike-park che sono disponibili però solo in alcuni shop**. Del resto molti turisti noleggiano la bici elettrica per più giorni durante la loro permanenza a Livigno, e dunque, anche in caso vadano al bike park, non effettuano più un noleggio “specifico”. Ciò è confermato anche dai gestori dei principali bike park intervistati a riguardo.

Molti sono anche i clienti che non vogliono spendere eccessivamente e si accontentano di **una prova** anche solo di 10 minuti al costo di 6 o 7 Euro.

Una buona percentuale di utenti che effettua il **noleggio lo fa in ottica di un successivo acquisto**, e dunque prova una o più volte, mentre altri clienti optano per noleggi frequenti (anche 20 volte l'anno) piuttosto che acquistare una bici che presto potrebbe risultare "obsoleta".

In generale risultano in crescita gli utenti che, **dopo aver provato, si fidelizzano** all'utilizzo e ritornano anche l'anno successivo noleggiando per più giorni/tutta la vacanza una e-bike. La percentuale di soddisfazione della clientela è altissima.

Spesso si tratta di **persone che non provengono dal mondo del ciclismo, che praticano altri sport** e in vacanza si dedicano anche a questa attività.

Interessante la tendenza riscontrata più di recente relativa ad un **arrivo più cospicuo di atleti di alto livello** che sono attirati dal marketing specifico di APT e che giungono con l'obiettivo di allenarsi, chiedendo quindi mezzi **performanti di alta gamma**.

In generale i numeri del **noleggio paiono in aumento**, con un pubblico prevalentemente italiano.

Anche fra coloro che noleggiando, la maggior parte sembra optare per **giri lunghi adatti alla mountain bike**, con percorsi **anche di 40/50 Km al giorno**, normalmente il **tour Valle Alpiseila -Val Torto**. Le famiglie con bambini si dirigono più frequentemente verso la **Val Federia**.

Negli ultimi due anni sono state registrate **presenze in crescita di stranieri che compiono giri più lunghi**, anche di più giorni, quali ad esempio il "Drielander tour", risultando in aumento le richieste di biciclette per un uso extra giornaliero. Gli italiani, in genere, sono più restii a queste scelte e la noleggiando spesso per un giorno soltanto, praticando **anche altre attività durante la propria permanenza a Livigno**.

Capita che e-biker restino senza carica alla batteria, sebbene venga dato alla partenza un quadro dei punti di ricarica esistenti. Viene segnalata la necessità di avere **riferimenti precisi, scaricabili via gps/googlemaps, circa i punti di ricarica presenti sul territorio**, non solo di Livigno, ma anche delle aree limitrofe (es. Svizzera) perché, data l'ampia portata di un tour con bici elettrica, è importante poter localizzare le colonnine **in tutta l'area contigua**.

Sono noti agli operatori intervistati danni operati a colonnine di ricarica poste presso punti di ristoro Svizzeri; i ristoratori che le avevano in gestione si sono lamentati che spesso non venivano effettuate consumazioni durante la ricarica, come invece si sarebbero attesi, e in alcuni casi le colonnine sono state in conseguenza soppresse.

Normalmente all'atto del noleggio vengono dati **kit di base per la riparazione** per poter fronteggiare alle principali problematiche. Per quanto riguarda le "officine" da posizionarsi sul campo, potrebbero essere utili strumenti basilari, quali ad esempio pompe.

L'età media, anche del target noleggio, è piuttosto alta, e più spesso ricade nella fascia 40-50 anni.

Oltre bike shop e noleggi, sono state contattate le **Guide MTB operanti presso Livigno**. Le loro testimonianze paiono utili per inquadrare ulteriormente il target, in riferimento anche agli aspetti più legati all'esperienza in sella.

Un elemento interessante emerso dal confronto è la **scarsa conoscenza dell'ambiente di montagna** da parte di molteplici turisti in e-bike, che, anche qualora abbiano esperienza nell'ambito ciclistico di base, non sempre risultano a proprio agio nel pedalare/muoversi in ambiente e si trovano in qualche misura "spaesati". Ciò si riflette anche nel comportamento sui trail, che spesso denota **una bassa consapevolezza delle regole di convivenza con le altre utenze** in montagna e sui sentieri. Gli e-biker risultano pertanto mediamente **meno**

sensibili dei biker tradizionali in fatto di precedenza a pedoni o utenti più. Servirebbe in questo senso un **intervento di sensibilizzazione, eventualmente anche mediante posizionamento di apposita cartellonistica comportamentale.**

Alcuni rifugi si stanno attrezzando anche con piccole officine per la riparazione di problemi meccanici di base (Federia, Alpisella, Carosello 3000).

Anche il **posizionamento lungo gli itinerari più battuti di distributori di camere d'aria** potrebbe essere significativo per ovviare a forature ricorrenti.

Un'altra carenza segnalata dalle Guide Mtb è quella di **materiale cartaceo con la riproduzione dei giri su mappa in adeguata scala del comprensorio Alta Valtellina/Svizzera e le indicazioni delle difficoltà.** Questo materiale sembra piuttosto richiesto soprattutto dai neofiti.

IL CONTESTO LOMBARDO DEI BIKE SHOP/E-BIKE SHOP

Per completare l'analisi sul target sono stati contattati anche alcuni bike shop lombardi che operano nel settore delle e-bike, posti al di fuori dell'area di Livigno.

Le vendite in Valtellina paiono sbilanciate, analogamente a quanto verificato per Livigno, verso **e-mtb full suspended**, oltre che in parte a **e-mtb front**. Questo dato è indubbiamente condizionato dal territorio di riferimento, in prevalenza montuoso, che favorisce questa categoria rispetto ad altre normalmente più vendute in pianura/città.

In pianura, infatti, si segnala un trend in atto di crescita delle vendite di trekking bike /city bike che, insieme, raggiungerebbero valori pari alla mountain bike (quasi il 50%). Gli acquirenti di queste categorie appartengono soprattutto alla fascia di età over 60. Analogamente, l'interesse per la bici da strada elettrica è in sensibile crescita, legato alla volontà di persone spesso non più giovani che vogliono proseguire le uscite di gruppo con ciclisti muscolari più in forma di loro.

Il trend di vendita delle bici cittadine a pedalata assistita potrebbe essere maggiormente rinforzato dagli incentivi governativi legati al superamento della crisi Covid 19, che garantiscono 500 euro di bonus acquisto (2020) per bici e monopattini elettrici ai residenti di capoluoghi di provincia, cittadine con almeno 50.000 abitanti.

Un ulteriore elemento che potrebbe avvantaggiare l'uso cittadino della bici elettrica in primis (e dunque influenzare le scelte di vendita delle e-bike nelle categorie non fuori strada) potrebbe essere **l'assicurazione** della bicicletta contro il furto, che attualmente **in Italia non è prevista** mentre all'estero è abitualmente rilasciata. Tale passaggio, secondo alcuni rivenditori, sarebbe utile a promuovere l'uso delle e-bike in città, e quindi indirettamente anche un maggior utilizzo di questo mezzo in vacanza.

Il cliente tipo dei bike shop lombardi è attratto dall'uso della bicicletta per **fini ludici, di divertimento**, ma anche per **benessere/mantenersi in forma**. Tali concetti sarebbero ben distinti dalle motivazioni del ciclismo tradizionale, spesso maggiormente legato a performance e allenamento.

La percentuale di **donne**, come constatato a Livigno rappresenta circa il 20% delle vendite ed è in costante crescita.

Il target è normalmente **ben istruito e sensibile alle tematiche ambientali**, ama i luoghi panoramici e **mangiare e bere bene**. In genere è abbastanza **abbiente**. Nel target tedesco sicuramente queste caratteristiche sono più marcate rispetto a quello italiano.

IL SONDAGGIO DI EBIKE-MTB.COM

Il principale magazine che si occupa di e-bike a livello internazionale - *E- mountain bike Magazine* <https://ebike-mtb.com/> - ha sottoposto **nel 2019 più di 11.000 e-bikers di ben 90 Paesi** del mondo ad un questionario, i cui esiti - parzialmente resi pubblici - aiutano a identificare il profilo del target medio internazionale. Questi dati, raccolti su un campione ben più ampio e rappresentativo di quello testato nell'ambito di questo studio, sono dunque molto utili per **validare le informazioni raccolte**.

Per quanto riguarda gli aspetti più attinenti alle finalità che questa relazione si propone, emerge innanzitutto come **l'età media** degli e-biker intervistati **sia di 48 anni**, e come il **reddito medio sia di € 74,918**. Tale valore si è abbassato di circa € 2.000 rispetto all'analogo sondaggio proposto dal magazine l'anno precedente: questo dato è inteso come un **allargamento della fascia di mercato**, più che come una effettiva diminuzione del reddito. Anche la varietà di opzioni di finanziamento facilita l'accesso all'acquisto. Ad ogni modo, il livello medio di **reddito degli e-biker è ben al di sopra della media nazionale ed estera**.

In media, un e-biker mantiene la propria bicicletta per **17 mesi prima di cambiarla**, e spende circa **€ 4.461 per ogni acquisto**.

Circa il **45% degli e-biker intervistati hanno già portato la propria bicicletta con sé in vacanza**, e un **34% aggiuntivo ha intenzione di farlo prossimamente**.

In media, gli e-biker hanno a disposizione **7,7 giorni di vacanza con la propria bici assistita** e le **Alpi e la regione del Lago di Garda** sono fra le destinazioni di gran lunga più popolari. Ad ogni modo anche Scozia e Galles stanno aumentando l'attrattiva e cresce l'interesse per visitarle in sella.

In media un e-biker spenderebbe **circa € 220 euro al giorno in vacanza**. L'interesse principale è per il **cibo buono, caffè e vino**.

La maggioranza degli e-biker trova la principale motivazione d'uso **nel divertimento che la bicicletta elettrica garantirebbe**, ma anche nella possibilità di **effettuare giri più lunghi di quelli normalmente sostenibili**, bilanciando la differenza di allenamento all'interno di gruppi eterogenei.

Per molti degli e-biker iniziare ad usare la bici a pedalata assistita ha decretato **la risalita in sella, quando ormai la bici muscolare era stata abbandonata**. In aggiunta, i pendolari in cerca di un'alternativa più salutare e sostenibile alla macchina apprezzano l'uso della e-bike come un **mezzo che garantisce libertà e divertente per andare al lavoro**.

Tali dati permettono di **confermare nella sostanza il quadro emerso** dai dati rilevati nell'ambito dei questionari e delle interviste fino a qui presentate.

LE ESIGENZE DEL TERRITORIO VISTE DA RISTORATORI E RIFUGISTI

L'individuazione delle principali esigenze legate ai flussi di e-biker che frequentano il territorio, è stata approfondita ulteriormente consultando i gestori delle strutture di ristoro/accolgenza presenti lungo gli itinerari peculiari che Livigno offre. È stato infatti chiesto loro di valutare le dotazioni attuali in merito a colonnine/punti

di ricarica in dotazione, rastrelliere portabiciclette e “officine con attrezzi”, così da permettere una programmazione degli interventi sulla base delle reali necessità.

- **Rifugio Cassana: non sono presenti colonnine** di ricarica presso la struttura, che si pone al confine elvetico in ambito montano remoto. Data l'alimentazione con pannello solare, non è ritenuto dai gestori possibile alimentare le batterie dei biker con la corrente del rifugio. La rifugista segnala che i più vicini punti di alimentazione sono a valle ma distanti, sia in direzione Svizzera che verso Livigno e sarebbe quindi **interessante disporre di una colonnina di ricarica, autoalimentata con pannelli solari autonomi**. Anche la presenza di un portabiciclette potrebbe servire nei pressi della struttura.
- **Agriturismo Federia:** è presente all'esterno della struttura una colonnina di ricarica con 2 prese, che, nel mese di agosto, **non sempre è sufficiente ad esaudire le richieste** (i clienti devono attendere la ricarica di altri utenti che liberino la presa). Non dispongono di carica batterie specifici, spesso richiesti dagli utenti che non lo hanno portato con sé. Sono però dotati di sufficienti porta-biciclette in legno forniti da APT. È segnalata la presenza di pannello attrezzi.
- **Rifugio Carosello 3000:** il rifugio mette a disposizione due prese elettriche con uno schienale graficato. Non dispongono di carica batterie specifici. Potrebbe essere interessante inserire la grafica con il brand di Livigno rendendo uniformi tutti i punti di carica sul territorio. È segnalata la presenza di pannello attrezzi.
- **Mottolino Bike Park:** non ci sono itinerari percorsi da e-bike nel park, né itinerari sufficientemente lunghi o articolati che richiedano la ricarica della bicicletta elettrica. **Il servizio non è quindi effettuato** allo stato di fatto e non pare necessario venga sviluppato.
- **Agriturismo Valle delle Mine:** la struttura al momento non segnala la carenza per quanto riguarda i punti di ricarica a disposizione, ma la **necessità di un punto acqua esterno (fontana)** che manca. Risultano poi **carenti i posti disponibili nelle rastrelliere** porta bici e assente il **pannello porta attrezzi**, di sicura utilità.
- Agriturismo Trela: il passaggio di e-biker qui è elevatissimo: **il 90% delle soste sono ormai effettuate da e-biker**. La ricarica attualmente è gestita attraverso **16 prese**, ma **potrebbero servirne ulteriori 4**, considerando che, nei periodi di punta, **i gruppi arrivano tutti insieme** e necessitano spesso di ricaricare. Il titolare segnala come potrebbe essere **utile posizionare una colonnina anche presso il Passo Alpisella**. Mancano i portabiciclette, che sarebbero apprezzati. È a disposizione un **pannello** con attrezzatura di base per sistemare la bicicletta, ma potrebbe essere opportuno **inserirne anche un secondo**. La struttura dispone anche di alcune camere d'aria: il posizionamento di un distributore potrebbe essere altresì utile.
- **Ristoro Valle Alpisella:** il ristoro mette a disposizione **10 punti di ricarica che paiono sufficienti** alle richieste degli utenti, come pure rastrelliere in numero adeguato, entrambe private ma a disposizione di tutti. Anche per quanto riguarda la messa a disposizione di una mini ciclo-officina il gestore si è attrezzato, e segnala però che spesso deve reintegrare il materiale sottratto o smarrito. Sarebbe in tal senso interessato ad **avere materiale aggiuntivo a disposizione**.

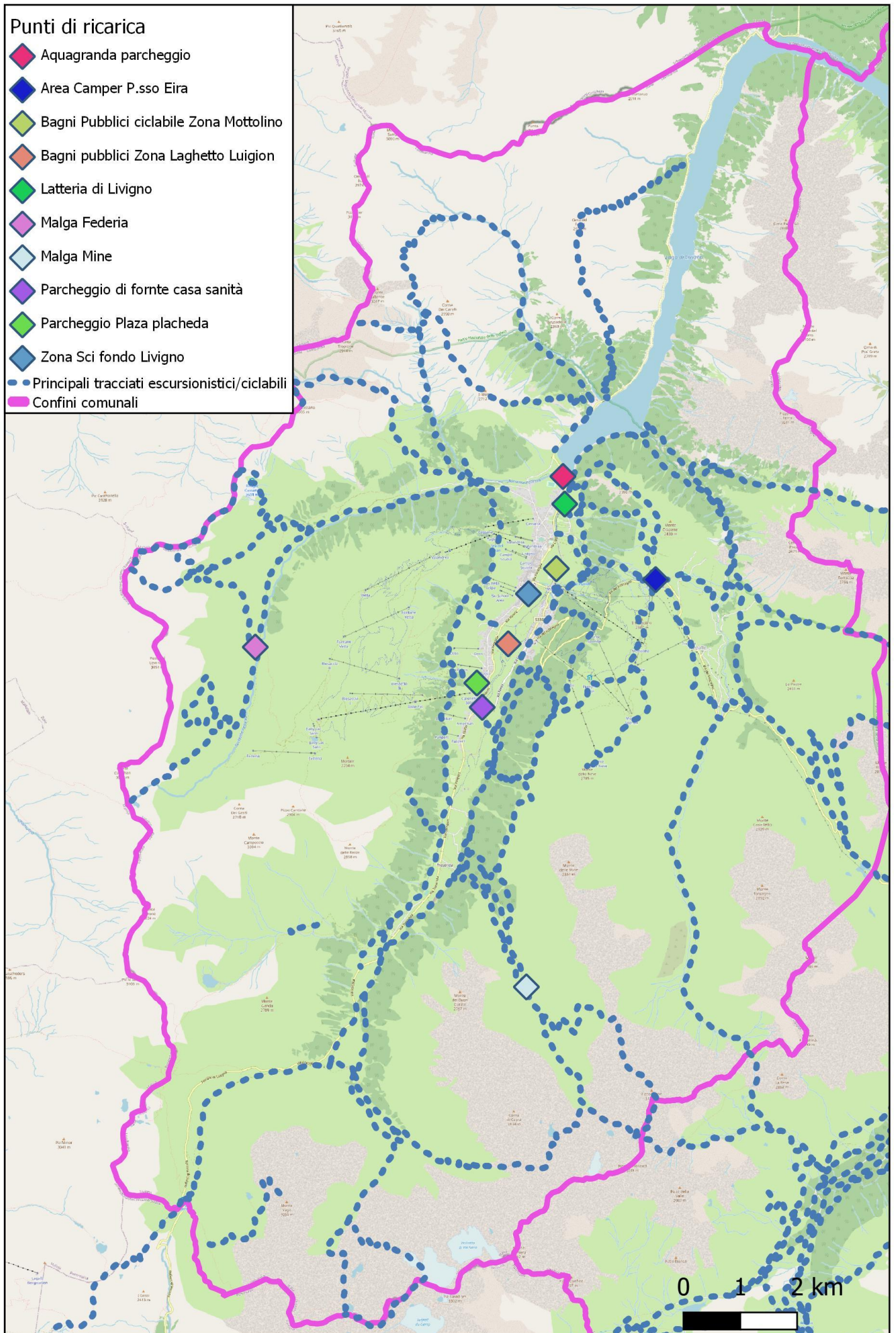
La cartografia a seguito riportata è stata realizzata utilizzando i dati forniti (shape file) dalla CM Alta Valtellina, e sintetizza lo stato di fatto attuale dei punti di ricarica disponibili sul territorio di Livigno. Quelli presenti lungo il fondovalle sono pensati anche per auto elettriche.

L'attuale distribuzione sembra carente nella zona occidentale, ossia presso le loc. Tresenda/Passo Forcola/Lago del Monte.

Figura 7 (pag. seguente): localizzazione dei punti di ricarica sul territorio di Livigno. Stato di fatto. (Fonte: CM Alta Valtellina)

Punti di ricarica

-  Aquagranda parcheggio
-  Area Camper P.sso Eira
-  Bagni Pubblici ciclabile Zona Mottolino
-  Bagni pubblici Zona Laghetto Luigion
-  Latteria di Livigno
-  Malga Federia
-  Malga Mine
-  Parcheggio di fonte casa sanità
-  Parcheggio Plaza placheda
-  Zona Sci fondo Livigno
-  Principali tracciati escursionistici/ciclabili
-  Confini comunali



DALLE ESIGENZE DEL TARGET AI POSSIBILI INTERVENTI

Per come è stato in precedenza descritto e analizzato, paiono emergere le esigenze fondamentali del target e le aspettative nei confronti delle località che si candidano ad accoglierlo, ma anche le azioni utili a garantirne un miglior inserimento nel contesto esistente e la convivenza con gli altri utenti del territorio.

IMPLEMENTAZIONE DEI TRACCIATI

Innanzitutto sembra far **la differenza la disponibilità di tracciati idonei, ben segnalati sul campo** e promossi anche con **materiale descrittivo e cartografico dedicato**, con la possibilità di **reperire facilmente e gratuitamente anche i dati GPS**.

Questo aspetto, nel caso di Livigno, si traduce nella **necessità di implementare e promuovere adeguatamente i percorsi per mountain-bike già esistenti**: allo stato attuale le offerte di Livigno in chiave ciclistica si orientano infatti già verso la MTB, con la presenza di percorsi dedicati, 3 bike park, un territorio che ben si presta alla pratica di questa disciplina e una ormai consolidata tradizione nell'accoglienza di singoli e gruppi. Le considerazioni espresse e i numeri riportati in relazione alla crescita dei mercati e alla tripartizione in base alle categorie di e-bike vendute sembrano **confortare sulla possibilità di ampliare il settore**, con ricadute positive anche sul tradizionale mercato delle biciclette muscolari. In sostanza, rivolgere attenzioni specifiche verso la e-MTB può portare ad un incremento potenziale di pubblico anche significativo nel giro di pochi anni, come pure a benefici indiretti sull'attuale pubblico non "elettrico". La convivenza fra le due categorie può senza dubbio proseguire, tenendo in considerazione alcune specificità e interventi utili a garantirla.

Innanzitutto, considerando la **maggior ampiezza dei tour normalmente condotti in e-bike** grazie alla disponibilità della batteria, appare **sensato ampliare i collegamenti** con i territori circostanti, effettuando quelle **connessioni ancora da potenziare**, che permettano di meglio concatenare gli anelli ciclabili nei territori contigui, estendendo così le prospettive **anche per gli utenti tradizionali**, dunque con un duplice risultato. Un esempio in questo senso è il trail di congiunzione fra la Val Vallaccia in territorio di Livigno e la Val Viola in Valdidentro.

In accordo con le aree limitrofe dovrebbero essere **promosse cartografie ad adeguata scala** che individuino i tour più significativi, anche qualora sconfinanti nell'area della Svizzera/Bormiese. I territori devono dunque sapersi coordinare, anche in prospettiva dell'implementazione della durata delle batterie e delle capacità/esigenze tecniche del target che nel tempo andranno a crescere.

Una particolare attenzione sembra necessaria, dato il livello attuale (medio-basso) degli e-biker, per i principianti/ coloro che si avvicinano per le prime volte alla montagna, con **tracciati anche molto semplici che servano da palestra prima di uscire realmente sul territorio**. Percorsi con queste caratteristiche sono già presenti, del resto, ma potrebbero essere integrati allo **skill-center per garantire la diffusione della cultura e della pratica sin dai più piccoli**.

Gli investimenti sui tracciati dovrebbero essere effettuati tenendo conto della **buona propensione degli e-biker alla sosta gourmet**, e, pertanto, gli itinerari dovrebbero essere studiati per consentire una pausa pranzo presso **strutture di ristorazione adeguate**.

Per ridurre il rischio di incidenti, si riporta la segnalazione raccolta circa **il senso di percorrenza dell'itinerario più battuto**, che dovrebbe percorrere la Valle Alpisella in salita verso Trela, poiché la strada qui, benché più larga del sentiero della Val Torto, risulta più veloce ed esposta e dunque più pericolosa nel senso di discesa.

PROMOZIONE, COMUNICAZIONE E AGGREGAZIONE

Per quanto riguarda la **promozione**, sicuramente sono da pensare **comunicazioni dedicate**, che riportino eventualmente anche alcune “norme” generali da tenere sui trail, atte quindi anche ad **aumentare la consapevolezza dei neofiti circa le modalità principali di comportamento** necessarie a garantire la convivenza con gli altri utenti e la conservazione dei sentieri, oltre che per affrontare in sicurezza uscite in ambiente montano. Da valutare anche il **posizionamento di cartellonistica comportamentale** all’inizio/lungo i percorsi, per ribadire i concetti principali.

In collaborazione con le Guide potrebbero essere organizzati e promossi **corsi e lezioni rivolte espressamente agli e-biker di vari livelli**, ove promuovere, oltre al miglioramento delle capacità tecniche e di guida e della consapevolezza dei comportamenti necessari, anche la **socialità**. In tal senso, i momenti di apprendimento potrebbero essere **integrati in eventi/appuntamenti aggregativi rivolti al target**, che potrebbero essere particolarmente graditi, essendo da più parti stata evidenziata **una generale propensione al divertimento e allo stare insieme** di questo gruppo di utenti.

Del resto, anche biker esperti, al passaggio da bici muscolare ad elettrica, richiedono **approfondimenti sulla guida** per meglio modulare/sfruttare la pedalata assistita: anche in questo caso un format che preveda apprendimento e socialità potrebbe riscuotere un maggior successo.

Considerato l’interesse generale degli e-biker per le **degustazioni eno-gastronomiche**, è da prendere in considerazione anche questo aspetto peculiare nell’organizzazione di eventi o nella comunicazione dedicata.

Si tenga poi presente come già il mercato tradizionale delle MTB abbia messo in luce l’opportunità di **coinvolgere adeguatamente anche il mondo femminile**, che ha larga influenza nella scelta delle destinazioni per la vacanza e sta crescendo numericamente in modo importante nel settore specifico.

Nell’analisi del target emerge una generale **sensibilità ai temi ambientali/alla sostenibilità** delle scelte da parte del popolo soprattutto nordeuropeo. In tal senso particolare attenzione dovrebbe essere posta sia nella **comunicazione sia nella pianificazione di interventi/eventi dedicati**. Potrebbero essere apprezzati anche interventi dedicati sulla viabilità ordinaria, quali azioni volte a favorire il passaggio delle biciclette presso semafori (le così dette “case avanzate”) o precedenza prioritaria alle biciclette, insomma elementi che facciano di Livigno una **località profondamente accogliente per i ciclisti**. In tal senso anche il posizionamento di rastrelliere porta biciclette in modo organico e diffuso, eventualmente **integrati con sistemi di sicurezza appositi**, potrebbe essere letti in chiave positiva.

PUNTI DI RICARICA, MINI- OFFICINE, RASTRELLIERE

L’analisi effettuata dai ristoratori/rifugisti che operano lungo le principali direttrici di passaggio e sosta degli e-biker evidenziano **alcune carenze in relazione ai punti di ricarica attualmente disponibili**, ma anche degli altri servizi di supporto, quali i **mini-officine da campo** per permettere di operare piccole manutenzioni e le **rastrelliere porta biciclette**.

Sarebbe dunque opportuno intervenire per risolvere tali situazioni puntuali, eventualmente rendendo, ove possibile, **omogenee dal punto di vista estetico-grafico** anche le postazioni esistenti, ossia ponendo idonea copertura brandizzata, per dare un segnale di maggior uniformità territoriale.

Si rimanda al capitolo dedicato alle esigenze specifiche espresse dai ristoratori/rifugisti per un elenco puntuale delle carenze evidenziate in tal senso.

Anche il posizionamento di punti acqua (fontana) ove richiesto può essere sensato (es. in prossimità dell'Agriturismo Valle delle Mine).

Per una copertura più omogenea del territorio, in riferimento alla cartografia riportata, si potrebbe **aggiungere una postazione di ricarica e un pannello con strumentazione per manutenzioni nella sezione territoriale compresa fra la loc. Tresenda e il Passo della Forcola**, per dare un "segnale" di benvenuto ai biker in entrata o un arrivederci a Livigno. Del resto tale posizione è anche percorsa da flussi abbastanza consistenti che si spostano verso il Passo del Bernina o la Val Poschiavo.

Secondo le indicazioni ricevute dagli operatori, sempre restando nel territorio comunale, potrebbe risultare utile una copertura nella zona del Passo Alpisella.

Ulteriori postazioni (ricarica + pannelli con strumenti) potrebbero essere inserite seguendo logiche differenti, ad esempio presso le esistenti i Baitel posti lungo i percorsi ciclabili (es. mezzacosta, lago del Monte,...) volendo promuovere tali escursioni per la bici-elettrica e favorire una maggior dispersione sul territorio dei ciclisti. In questo caso andranno valutati anche i flussi escursionistici a piedi per evitare di creare interferenze.

Interessante potrebbe essere anche il **posizionamento di distributori di camere d'aria** in alcuni punti strategici: anche laddove gli operatori si sono attrezzati in tal senso (es. c/o Malga Trela), potrebbe essere utile e un buon segnale di attenzione.

STRUTTURE DI ACCOGLIENZA E RISTORAZIONE

Le caratteristiche che emergono dalle analisi effettuate sul target paiono delineare due comportamenti peculiari in fatto di scelta delle strutture: da un lato la **predilezione per il confort e l'eno-gastronomia** che emerge soprattutto fra gli stranieri, dall'altro **l'amore per l'outdoor**, che evidenzia una buona propensione alla scelta di strutture open air quali i campeggi, o sistemazioni quali i B&B, potenzialmente più "green" e rispondenti alle necessità di chi pratica una vita attiva all'aria aperta.

Indipendentemente dalla categoria/tipologia prediletta, le necessità specifiche ricalcano le **offerte dei tradizionali bike hotel**, con un'attenzione anche maggiore verso la presenza di **bike-garage estremamente sicuri**, con la possibilità, scontata, di mettere in **carica la/le proprie batterie** durante il pernottato.

L'aver a disposizione un **meccanico specializzato** o poterlo agevolmente raggiungere non è cosa di poco conto, considerando la complessità tecnica delle e-bike e la scarsa competenza specifica attribuita al target. Ma anche poter consultare mappe e descrizioni degli itinerari, i programmi dei tour e tutte le info necessarie a programmare le proprie uscite sono sicuramente elementi ormai indispensabili.

Si noti infine come una rilevante percentuale degli stranieri intervistati richieda strutture di lusso accessoriate con spa ed altri servizi.

CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

Le analisi esposte nella presente relazione evidenziano come investimenti sul **turismo in e-bike** siano allo stato attuale senza dubbio opportuni, data la crescita esponenziale nelle vendite delle bici a pedalata assistita nei mercati di tutto il mondo, e soprattutto in quello europeo.

Nello specifico, nel bacino da cui provengono attualmente le principali presenze estive a Livigno - l'Italia e i Paesi di lingua tedesca in primis, ma anche francofoni –pare **significativa la tendenza all'acquisto delle e-mtb**, e dunque è plausibile pensare di concentrarsi su questo settore e questa provenienza, considerando **le peculiarità della zona**, ma anche le possibili **ricadute positive per l'utente "tradizionale"** delle mountain-bike, a cui la destinazione si è legata negli ultimi 15 anni.

Oltre a limitati investimenti in termini di **servizi più "specifici" (colonnine di ricarica, comunicazioni dedicate)** sono di fatto ipotizzabili **benefici per entrambi i target**, ad esempio per quanto riguarda **interventi rivolti all'implementazione della sentieristica** o il posizionamento di **pannelli-officina**, ossia dotati di strumenti per effettuare la manutenzione dei mezzi lungo i trail, o ancora di **distributori di camere d'aria** o fontane...

L'immagine che le analisi condotte e la bibliografia disponibile forniscono circa il target del turista "e-biker" identifica una **clientela interessante in termini di capacità di spesa sul territorio**, oltre che puramente numerici, dati i redditi **medi elevati** attribuibili soprattutto sul panorama internazionale.

Sebbene l'allargamento progressivo degli acquirenti **tenderà a livellare questa caratteristica verso il basso**, le possibilità di guadagno, soprattutto per quanto riguarda l'ospitalità turistica, la ristorazione, ma anche i bike shop/noleggi, oltre alle guide/accompagnatori, sono sicuramente interessanti.

I dati bibliografici riportati evidenziano una spesa giornaliera pro capite durante la vacanza abbastanza elevata (220 euro/giorno) di e una tempistica media dei viaggi con la e-bike di oltre 7 giorni l'anno. Inoltre gli e-biker non paiono indifferenti alle comodità e agli **aspetti eno-gastronomici**, facendo emergere uno stile di vita e vacanza un po' differente rispetto a quello del ciclista tradizionale. In questo caso parrebbe infatti **più marcata la ricerca di divertimento e benessere**, inteso non necessariamente come allenamento sportivo, ma piuttosto come il **voler tenersi in forma** senza dover faticare in modo eccessivo. Anche il **livello di confort** richiesto pare **più elevato**, con una percentuale non indifferente del target (soprattutto straniera) che predilige sistemazioni di alto livello e ben accessoriate.

Un'altra interessante caratteristica identificata è l'interesse manifesto per l'**outdoor** e le **esperienze a contatto con la natura**, come per la **sostenibilità ambientale** in generale, fattori che ben si coniugano con le possibilità di movimento in **libertà** date dall'e-bike. Interventi mirati ad **agevolare la mobilità ciclistica** anche in ambito **urbano** potrebbero essere dunque pensati come **segnali concreti di accoglienza** rivolti al target.

Tali informazioni sembrano utili anche per tarare una opportuna **comunicazione**, come pure alcune informazioni demografiche, ossia la prevalenza della **fascia di età media-alta** e la percentuale crescente di **donne**.

L'ulteriore aspetto non secondario che caratterizza gli e-biker riguarda la **preparazione tecnica medio-bassa** che, coniugata alla **propensione alla socialità**, potrebbe essere sfruttata per **proporre eventi/iniziative che permettano di incrementare le competenze del target** sulla guida e su aspetti legati alle uscite in ambiente montano, riducendo i rischi sui sentieri.

PRINCIPALI FONTI CONSULTATE

ADFC-Radreiseanalyse, 2019

Dati Mercato Bici 2019. ANCMA, 2020

Il profilo del Cicloturista in Italia. ENIT, 2014

European bike market 2017 Edition – Industry & market profile, Conebi, 2017

MacArthur, John, Christopher Cherry, Michael Harpool and Daniel Scheppke. A North American Survey of Electric Bicycle Owners. NITC-RR-1041. Portland, OR: Transportation Research and Education Center (TREC), 2018

1° Rapporto Isnart-Legambiente - Cicloturismo e cicloturisti in Italia, 2019

<https://bicle.com/>

<https://bikefortrade.sport-press.it/>

<https://www.bike-eu.com/>

<https://ebike-mtb.com/>

<https://cyclingindustry.news/>

<https://www.marketresearchfuture.com/reports/electric-bicycles-market-4186>