DOLOMEET

outdoor and tourism lab

COL DJ BIKE PARK

CIG: ZDD36C6E4E

CONSULENZA REALIZZAZIONE BIKE PARK ED ANALISI PRODOTTO CICLOTURISTICO

MERCATO BIKE 7

IL CICLO IN EUROPA 9
INVESTIMENTI E OCCUPAZIONE 9
PRODUZIONE E VENDITA BICICLETTE 10

IL CICLO IN ITALIA 13
PRODOTTO INTERNO BICI ITALIA 13
STORIA DELLA PRODUZIONE ITALIANA 17
ESPORTAZIONI ITALIANE 23
IMPORT 24
VENDITA E CONSUMO 26
CONSIDERAZIONI GENERALI 29

COS'HA PORTATO LA PANDEMIA? 29
RITORNO ALLA NORMALITÀ 30

I NUMERI DELLA FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA 31

DESTINAZIONE BIKE 33

TURISMO ESPERIENZIALE 35

PERCHÈ DIVENTARE BIKE FRIENDLY 36
COME DIVENTARE BIKE FRIENDLY 38
PROGETTARE IL CICLOTURISMO 40

COMPETITORS 41
DOLOMITI PAGANELLA BIKE 41
PONTEDILEGNO-TONALE 44
LIVIGNO - MOTTOLINO BIKE PARK 47

ANALISI PRELIMINARI 51

CONCEPT 53

ANALISI DELLO STATO ATTUALE 54
ANALISI PIATTAFORME WEB 54
ANALISI WEBGIS 61
VALUTAZIONE OFFERTA BIKE 64
SWOT ANALISI 66

IL PROGETTO 67

LA NOSTRA PROPOSTA 69

IL PROGETTO 69
PANORAMICA GENERALE 70

I PERCORSI 70
LA RETE DI PERCORSI 70

TRAIL CENTER 80
COS'È UN TRAIL CENTER 80
IL TRAIL CENTER DI SAINT-VINCENT 82
PUMP TRACK 84
SKILL PARK 88

INTERVENTI DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO 90
PUNTO DI OSSERVAZIONE 90
SENTIERO TREKKING 93
SENTIERO DI RIENTRO A VALLE 94
STAZIONE DI RICARICA BICI ELETTRICHE 95

COMUNICAZIONE 97

BRAND IDENTITY, NAMING E FOTOSHOOTING 99

SITO WEB 99
COME RENDERLO BIKE FRIENDLY 99

ALTRE ATTIVITÀ 100
PIATTAFORME BIKE 100
CARTINA GRAVITY 101
PRESS TOUR 101

BUSINESS PLAN 103

COSTI DI REALIZZAZIONE 105
BARRIERE ALL'ENTRATA 105
DETTAGLIO COSTI INTERVENTI 106
RIEPILOGO COSTI 108

PROSPETTO DI GESTIONE 109
I BENCHMARK 109
PROSPETTO GESTIONE SAINT-VINCENT 112

COSTI DI GESTIONE 113
TABELLA RIASSUNTIVA DEI COSTI DI ESERCIZIO 114
SINTESI E SPUNTI DI RIFLESSIONE 114

MERCATO BIKE

ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

IL CICLO IN EUROPA

Giungono notizie positive e rassicuranti dal mercato europeo della bicicletta: a dircelo il rapporto 2021 di Conebi (Confederazione europea dell'industria della bici, e-bike, componenti e accessori) sull'industria del ciclo e il mercato in Europa, che ha interessato i 27 stati membri UE e il Regno Unito.

Il 2020 infatti è stato un anno di record, dove il mercato della zona UE ha fatto addirittura segnare il **massimo storico degli ultimi 20 anni:** considerando il giro di affari generato da bici muscolari e e-bike il mercato ha fatto toccare un valore complessivo pari a 18,3 miliardi di euro (+40% rispetto all'anno precedente). Le ultime stime parlano di una quota di 22 milioni di pezzi venduti: in media, un cittadino europeo possiede più biciclette che altri mezzi di trasporto. Nel settore salgono anche investimenti e occupazione (+30% sul 2019).

Il presidente Conebi, Erhard Büchel: "*Spinta dal boom della domanda, dagli investimenti nelle infrastrutture ciclabili e dalle dichiarazioni politiche sulla transizione verso la Green Economy, l'industria europea prosegue nella sua costante crescita con il 2020 che si conferma come l'anno migliore da quando abbiamo iniziato ad analizzare i dati.*".

In questo orizzonte di **crescita le e-bike** sono le protagoniste con un **aumento delle vendite del 52%** in termini di valore ed un fatturato totale di 10,6 miliardi di euro.

INVESTIMENTI E OCCUPAZIONE

Gli investimenti, inclusi quelli in innovazione e i fondi stanziati dalle aziende, hanno superato quota **1,5 miliardi di euro** (rispetto a 1 miliardo di euro nel 2019): ciò ha alimentato una crescita della produzione senza precedenti in tutta la zona UE. 3,6 dei 4,5 milioni di e-bike vendute nell'UE e Regno Unito sono state prodotte in Europa, a livello percentuale parliamo dell'80%. Anche la produzione di parti e accessori ha fatto registrare un'impennata nel 2020, raggiungendo i 3 miliardi.

L'impatto dell'incremento dell'intero settore ciclo si riflette anche sui **posti di lavoro** diretti e indiretti, con un solido aumento del 30% dell'occupazione nel 2020 rispetto al 2019. "*Oggi,* - ha dichiarato il direttore generale di Conebi Manuel Marsilio - *abbiamo oltre 1000 PMI manifatturiere sostenibili in Europa, che forniscono 155.000 posti di lavoro legati direttamente/indirettamente alla produzione. Prendendo in considerazione anche il cicloturismo, i servizi come la logistica dei centri urbani ed il bike sharing, nonché l'intero settore retail, il nostro comparto supporta oltre 850.000 posti di lavoro verdi.*" Per ogni 1.000 bici prodotte ogni anno in Europa si creano da tre a cinque posti di lavoro, per ogni 1.000 e-bike dai 6 ai 9. "*Il nostro settore* - continua Marsilio - *apporta un valore tangibile all'economia Europea in termini di posti di lavoro, investimenti, imprenditorialità e innovazione. Inoltre, la nostra proposta ambientale è nettamente positiva quando si tratta di Green Economy. La produzione locale in Europa si traduce in una riduzione di oltre 2 milioni di tonnellate di emissioni di Co2 all'anno*".

I dati qui riportati raccontano il momento di successo del settore del ciclo, ma dimostrano allo stesso tempo quanto lavoro abbia ancora davanti l'intera filiera e quanto la politica possa fare nel valorizzare questo trend di crescita, nel promuovere l'utilizzo della bici, nel creare opportunità di business e lavorative e nello sviluppare un'adeguata e sicura infrastrutturazione ciclabile che sia attrattiva anche dal punto di vista turistico.

TREND STORICO

L'anno in cui le vendite di bici hanno toccato l'apice è stato il **2007,** continuando poi negli anni successivi a mantenere alto e costante il volume (dati CONEBI, Confederation of the European Bicycle Industry, 2016). Tutto ciò fino al **2016**, quando la vendita di biciclette in Europa ha avuto un calo del 4,98% totalizzando 1.606.000 unità.

Nel **2019**, dichiara ANCMA, la vendita di biciclette ha raggiunto 1,71 milioni di unità, il 7% in più rispetto l'anno precedente, mentre l'universo delle bici a pedalata assistita è cresciuto del 13%, passando da 173mila a 195mila unità. È tornata a crescere, rispetto ai trend degli anni prima, la bicicletta da città e da turismo.

Il mercato alla vendita valeva nel 2019 circa 1,35 miliardi di euro: per produzione ed esportazioni, guadagnandosi il primo posto in Europa. Quello che è successo nel **2020** è stata dunque una vera e propria svolta, e le prospettive di crescita continuano ad essere buone.

PRODUZIONE E VENDITA BICICLETTE

È interessante notare come, nel 2017, l'Italia figurava come il **principale produttore di biciclette** con una quota di mercato all'incirca pari al 18% ma allo stesso tempo come la stessa Italia, nella classifica delle biciclette vendute, si trovasse abbondantemente dietro la Germania, la Gran Bretagna e la Francia.

	BICI VENDUTE (A)	BICI PRODOTTE (B)	POPOLAZIONE (C)	RAPPORTO (A)/(C)
ITALIA	1.654.000,00	2.344.000,00	60.679.836,00	2,73%
GERMANIA	4.350.000,00	2.186.000,00	82.166.671,00	5,29%
POLONIA	1.190.000,00	1.210.000,00	38.073.745,00	3,13%
BULGARIA	62.000,00	940.000,00	7.544.581,00	0,82%
OLANDA	988.000,00	855.000,00	16.592.232,00	5,95%
ROMANIA	400.000,00	900.000,00	21.274.730,00	1,88%
PORTOGALLO	360.000,00	1.904.000,00	10.707.130,00	3,36%
FRANCIA	2.996.000,00	720.000,00	62.342.668,00	4,81%
UNGHERIA	216.000,00	398.000,00	9.992.662,00	2,16%
SPAGNA	1.104.000,00	355.000,00	46.610.455,00	2,37%
REP. CECA	308.000,00	350.000,00	10.368.946,00	2,97%

	BICI VENDUTE (A)	BICI PRODOTTE (B)	POPOLAZIONE (C)	RAPPORTO (A)/(C)
LITUANIA	258.000,00	258.000,00	3.286.547,00	7,85%
SLOVACCHIA	38.000,00	210.000,00	5.405.743,00	0,70%
AUSTRIA	390.000,00	158.000,00	8.363.882,00	4,66%
GRECIA	185.000,00	103.000,00	11.161.335,00	1,66%
BELGIO	461.000,00	82.000,00	10.646.804,00	4,33%
SVEZIA	598.000,00	86.000,00	9.249.249,00	6,47%
G. BRETAGNA	3.514.000,00	53.000,00	61.565.422,00	5,71%
FINLANDIA	300.000,00	34.000,00	5.325.587,00	5,63%
SLOVENIA	240.000,00	5.000,00	2.020.125,00	11,88%
CROAZIA	333.000,00	0,00	4.416.166,00	7,54%
CIPRO	22.000,00	0,00	871.036,00	2,53%
DANIMARCA	500.000,00	0,00	5.470.293,00	9,14%
ESTONIA	62.000,00	0,00	1.340.263,00	4,63%
IRLANDA	91.000,00	0,00	4.515.450,00	2,02%
LETTONIA	40.000,00	0,00	2.249.362,00	1,78%
LUSSEMBURGO	10.000,00	0,00	486.184,00	2,06%
MALTA	11.000,00	0,00	408.712,00	2,69%
EU28	20.681.000,00	13.151.000,00	503.135.816,00	

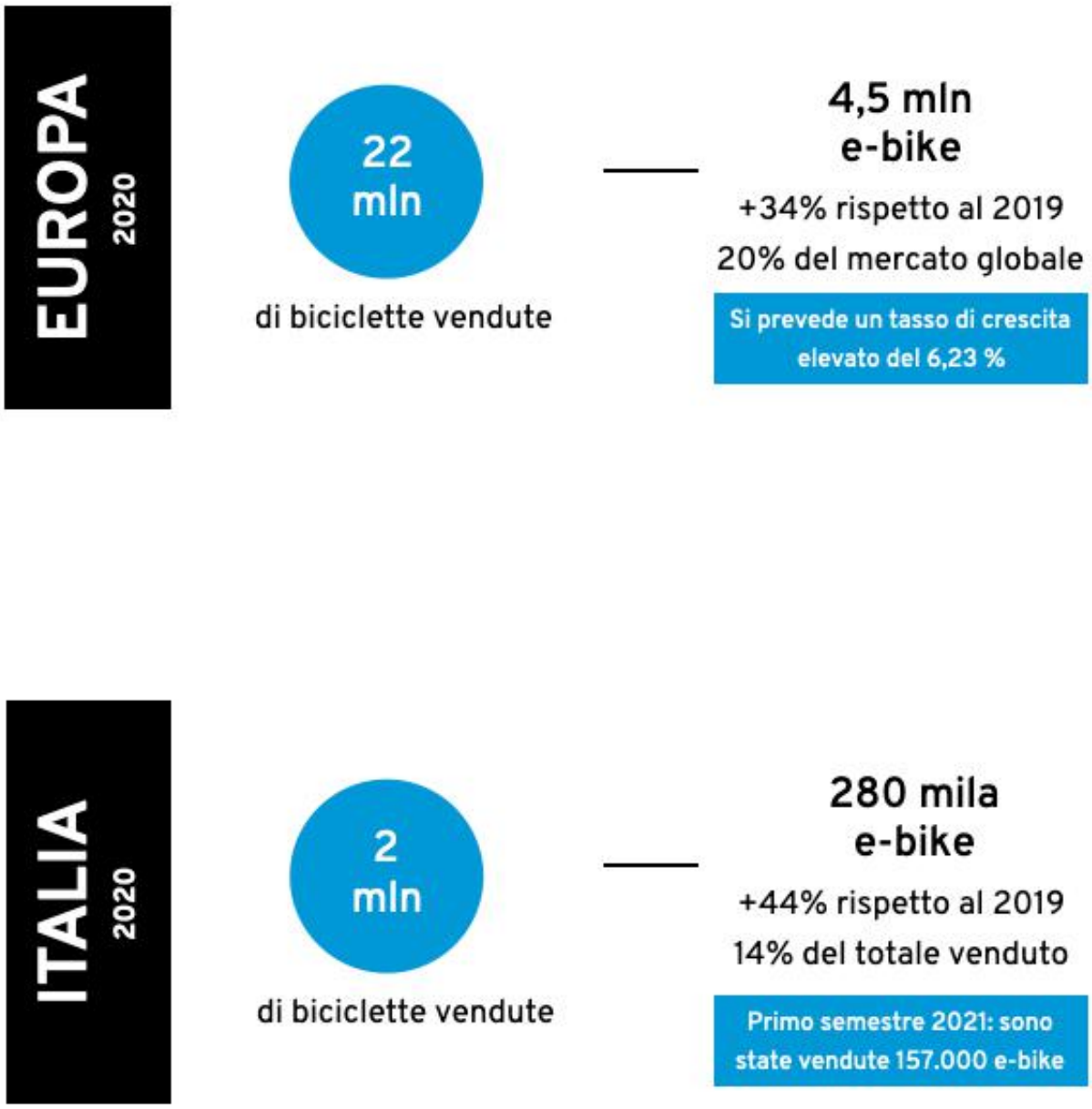
Quelli contenuti nella tabella sono dati che fanno riflettere e che in qualche modo delineano anche la provenienza del target che ci proponiamo di andare a coinvolgere o quantomeno la propensione dello stesso ad investire nella bike sia come strumento di mobilità sia di svago.

Se la Germania e l'Austria ed i Paesi Nordici si distinguono in generale per orografia e presenza di chilometri di piste ciclabili, l'Olanda ed il Belgio da sempre sono conosciuti come paesi amanti della bike, un mercato molto molto importante al quale raramente si è data la dovuta considerazione è il mercato inglese. Un mercato in forte fortissima espansione, non di certo vergine ma sicuramente non inflazionato qual è quello tedesco.

A conforto del ritardo con cui il mercato inglese ha scoperto il mondo della bike, i dati di vendita di ebike trovano un consolidamento forte della **Germania,** dell'**Olanda** e del **Belgio** mentre Italia, Gran Bretagna, Austria e Svezia si attestano su percentuali molto simili dimostrando ampi margini di crescita.

In Olanda, ad esempio, nel 2016 quasi un 30% del totale delle nuove bici acquistate è elettrico e questo particolare segmento vale 535.000.000 €: in numeri assoluti gli olandesi hanno acquistato 271.000 e-bike, una ogni 66 abitanti rispetto all'una ogni 1000 abitanti in Italia.

Nella UE-28 il mercato delle e-bike ha conosciuto una crescita esponenziale nell'ultimo decennio (+1.285%) passando da 98.000 unità a 1.357.000, con la Germania che da sola conquista il 40% del mercato.



Le vendite di bici muscolari nel nostro Paese sono passate da 1.518.000 nel 2019 a 1.730.000 nel 2020 (+14%), mentre quelle per i modelli a pedalata assistita hanno osservato una variazione del +44% passando da 195.000 a 280.000.

Un incremento che nel 2020 ha osservato un **boom senza precedenti** con una variazione positiva rispetto al 2019, anche a livello europeo, del +11% e del +34% solo per i modelli elettrici. Sono state oltre 22 milioni le unità vendute nell'UE e Regno Unito nel corso dello scorso anno. Le eBike vendute hanno raggiunto 4,5 milioni di pezzi con un +34% rispetto all'anno precedente: Germania e Italia sono tra i paesi più attivi nella produzione di modelli a pedalata assistita.

IL CICLO IN ITALIA

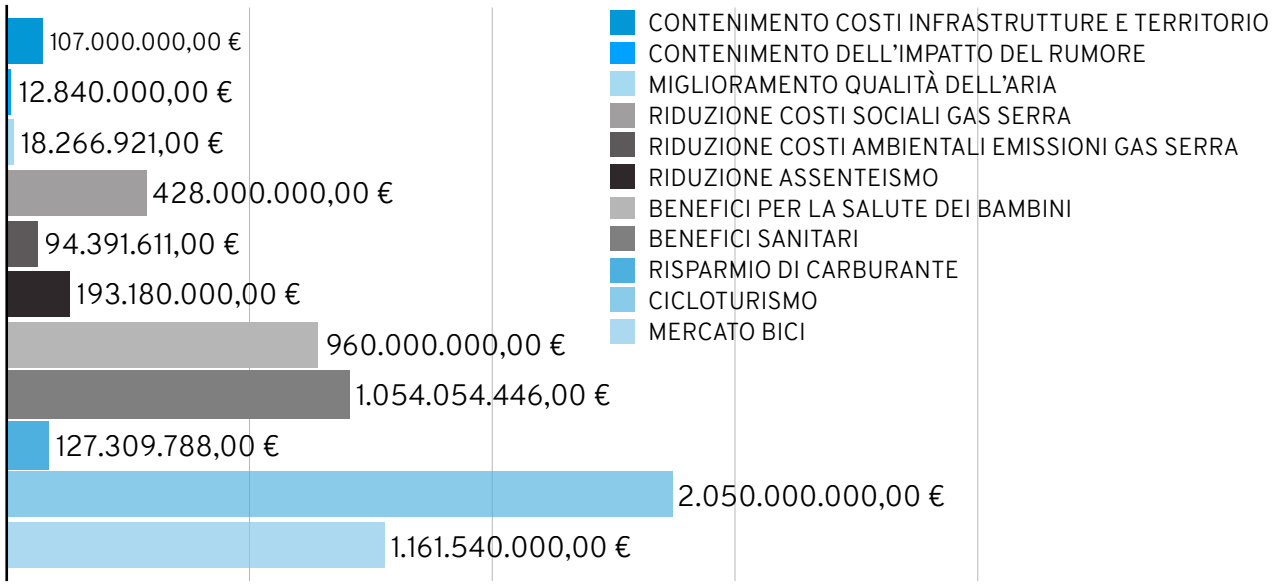
PRODOTTO INTERNO BICI ITALIA

Grazie al Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città edito da Legambiente è stato possibile calcolare il "PIB", un azzeccato acronimo ideato a partire dal Pil che indica il Prodotto Interno Bici. Si calcolano in sostanza effetti diretti e indiretti degli spostamenti in bicicletta per arrivare a capire quale è la **ricchezza prodotta in un anno dalle due ruote.**

Da una serie di analisi incrociate e prelevando dati significativi da più studi scientifici è possibile ricavare un quadro abbastanza completo di quello che è l'indotto generato dal mondo bike inteso sia come produzione di biciclette e componenti sia benefici indiretti quali quelli sulla salute, sia risparmi e razionalizzazioni ma anche soprattutto indotto turistico.

6.206.587.766 €, di cui 2 miliardi di euro il solo cicloturismo.

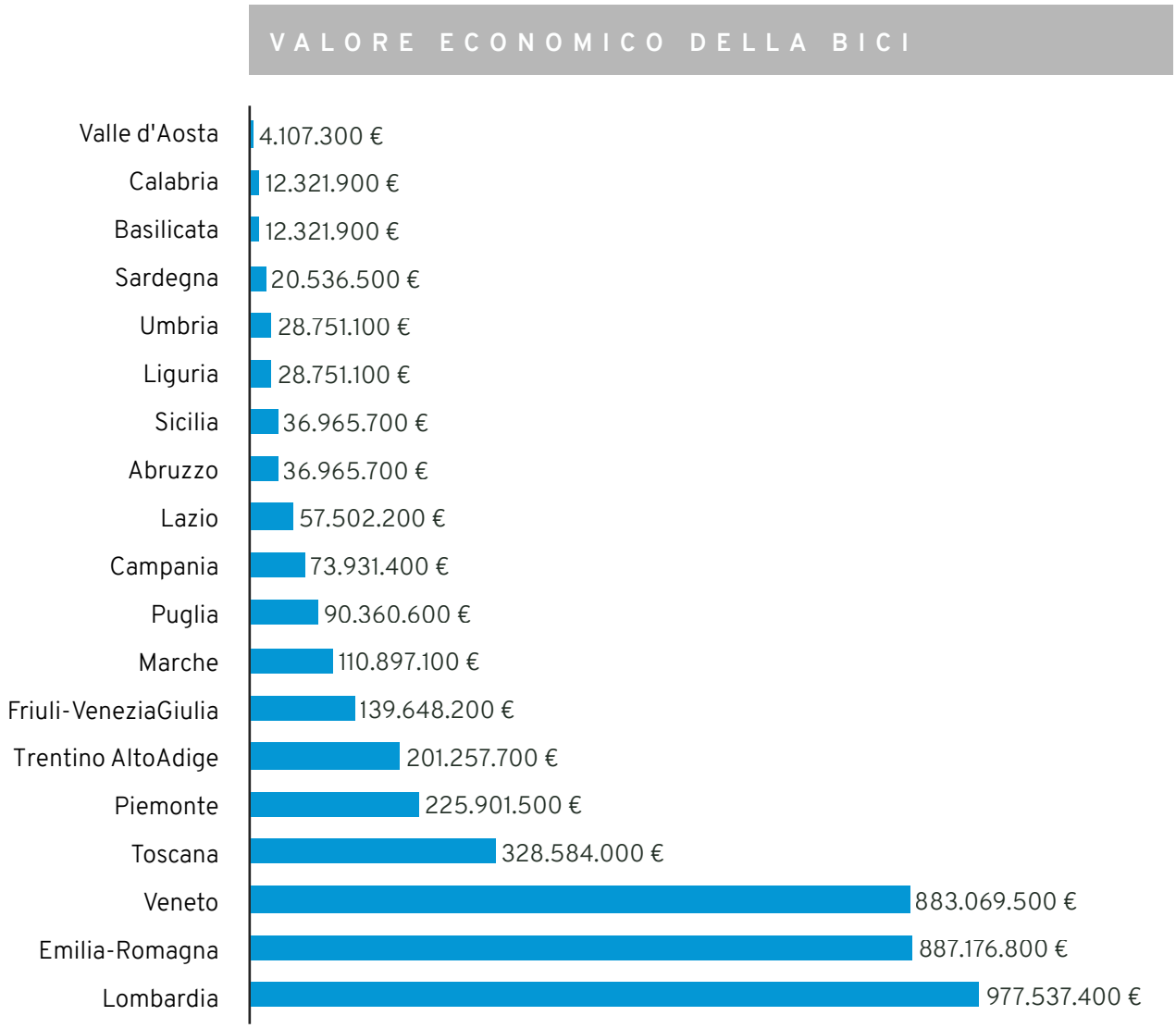
A tanto ammonta il **fatturato totale** generato dall'insieme degli spostamenti in bicicletta in Italia nel 2018. Somma della produzione di bici e accessori, delle ciclovacanze e dell'insieme delle esternalità positive generate dai biker (come risparmio carburante, benefit sanitari o riduzione di emissioni nocive). Per dare un'idea della consistenza di questo capitale, si pensi ad esempio che i 6,2 miliardi di cicloproventi superano nettamente i ricavi dell'export del vino, uno dei prodotti made in Italy maggiormente apprezzati all'estero, o che doppia il fatturato Ferarri.



Si tratta di un valore straordinario se si pensa che solo il 3,6% della popolazione usa sistematicamente la bici per i propri spostamenti e che il settore cicloviaggi - che potrebbe dare un contributo straordinario al turismo considerando la grande bellezza espressa dalle nostre città, dai nostri borghi e dal nostro paesaggio - è ancora poco sviluppato.

CICLORICCHEZZA DELLE REGIONI

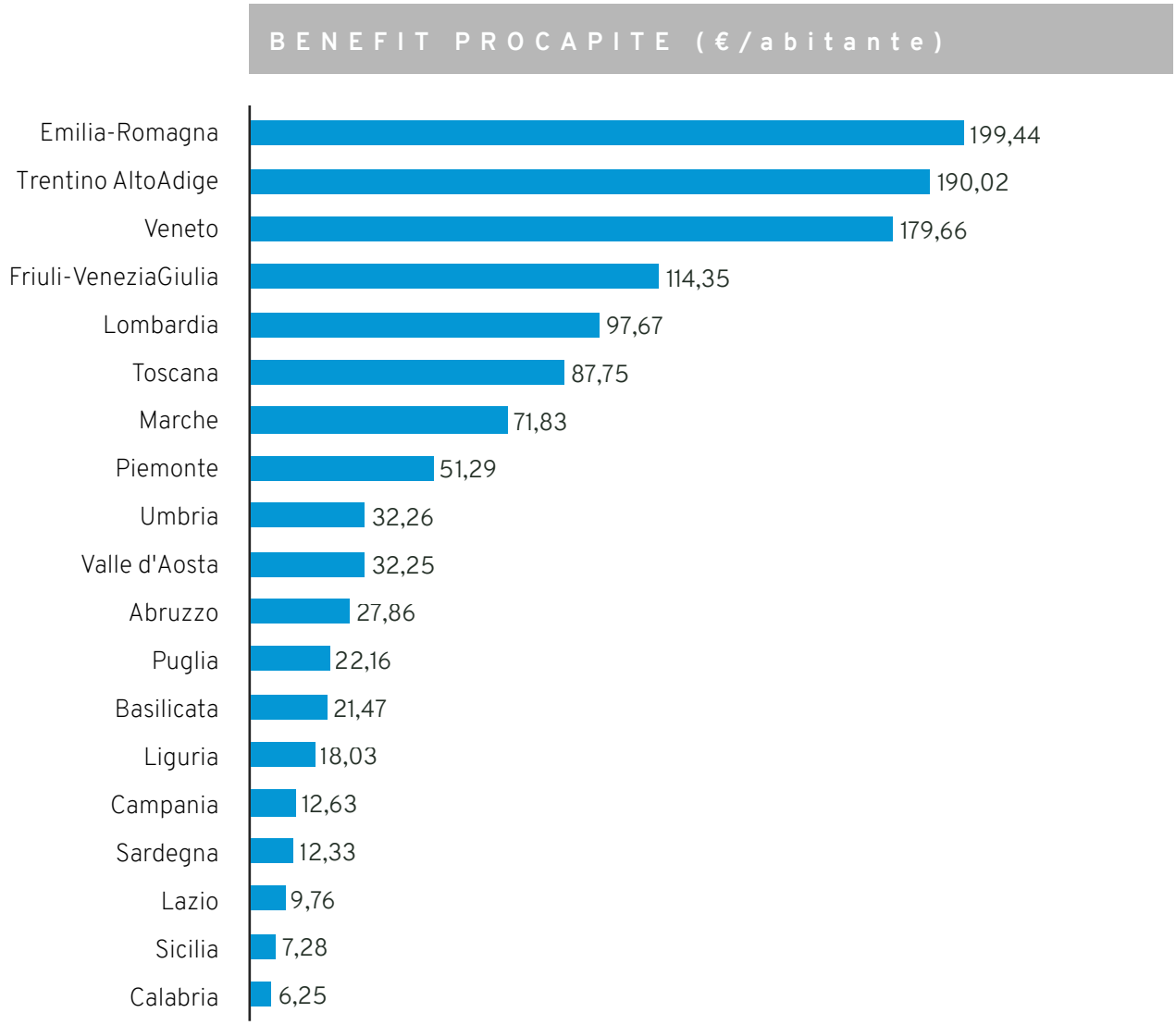
Legambiente ha inoltre calcolato il Pib (Prodotto interno bici) delle regioni italiane, un valore stimato in termini di fatturato del settore e risparmi di spese sanitarie, infrastrutturali e ambientali. **Il valore economico di questo veicolo ecologico sia in Emilia Romagna che in Veneto supera gli 880 milioni di euro all'anno.** Il Pib regionale più elevato è comunque quello della Lombardia (conseguenza ovvia della consistenza della popolazione superiore ai 10 milioni di abitanti).



Purtroppo eccellenze e buone pratiche non sono frequenti e diffuse in maniera omogenea, ma concentrate in alcuni comuni e una circoscritta area geografica.
Se guardiamo il valore per regione – a parte il Molise, purtroppo fuori dagli indicatori per scarsità di dati – il primato negativo spetta alla Val d'Aosta con "soli" 4,1 milioni di euro l'anno, a causa dei pochi abitanti e degli scarsi investimenti in ciclabilità.

Per trovare un'altra regione settentrionale dobbiamo salire fino al settimo posto, occupato dal Friuli-Venezia Giulia con oltre 139 milioni di euro l'anno, per arrivare alla Lombardia che da sola

sfiora il miliardo, sia per numero di abitanti sia per l'importante fatturato delle sue aziende di biciclette e ricambi.
Considerando il numero di abitanti e di "pedalatori", è più indicativo il Pib pro-capite che vede guidare la graduatoria l'Emilia-Romagna (199,44 euro per abitante) seguita da Trentino-Alto Adige (190,02), Veneto (179,66), Friuli-Venezia Giulia (114,35) e Lombardia (97,67); informe ritardo la Campania (12,63), la Sardegna (12,38), il Lazio (9,76), Sicilia (7,28) e Calabria (6,25).



Naturalmente su questi valori pesano fattori culturali, infrastrutturali e geografici. Così se, da un lato, rimangono lontani anni luce i modelli di città come Amsterdam e Copenaghen, il nostro Paese continua ad accumulare distanze abissali anche da realtà meno scontate, come ad esempio Parigi con i suoi 1000 chilometri di percorsi ciclabili, gli oltre 1000 chilometri di rete di Berlino destinati a diventare 3000 entro il 2030; o l'80% di crescita negli ultimi 5 anni degli utenti della bicicletta addirittura a New York.

STIME DI CRESCITA (+367%)

Il Pib (Prodotto Interno Bici) calcolato nell'edizione 2018, ovvero il valore economico annuale prodotto dalla bicicletta, oltre 6 miliardi di euro, è stato scorporato e integrato con nuovi indicatori, con una **proiezione su un possibile valore annuale prodotto di 23 miliardi di euro**.

Il punto da cui parte la ricerca di Legambici è disarmante: nonostante i chilometri ciclabili siano aumentati di oltre il 50% in dieci anni, la frazione modale ciclistica – la percentuale degli spostamenti in bicicletta, sul totale degli spostamenti con altri veicoli – non è cresciuta nello stesso periodo, bloccata com'è al 3,6% su base nazionale. Il motivo è semplice: tranne alcune felici eccezioni, le tanto invocate piste ciclabili sono fatte male, poco diffuse, poco organiche e soprattutto poco connesse come sono. Morale, i cittadini non si sentono sicuri e non le usano.
Per poco che sia usata, la bicicletta fa però registrare volumi tutt'altro che marginali, e mostra potenzialità notevoli.
Pur potendo contare su uno zoccolo duro di oltre 2 milioni di praticanti sportivi abituali, il mercato del ciclismo potrebbe teoricamente interessare un **bacino di utenti di circa 14 milioni**. Tanti sono gli appassionati di questo sport, circa il 41% della popolazione tra 16 e 59 anni, una fascia demografica con un reddito mensile tra 1.500 e 2.500 euro, un tasso di occupazione maggiore (73%) e un più elevato livello di istruzione (36% laureati).

Il Prodotto Interno Bici ha davanti a sé orizzonti di sola crescita: il 3,6% di ciclabilità della media italiana è molto lontano da quella europea, mentre la motorizzazione di massa ancora oggi vissuta dal paese è sempre più incalzata non solo da eccezioni di sostenibilità ambientale, quali che siano gli aggiornamenti tecnologici previsti, ma anche da riflessioni su una sua effettiva convenienza anche in senso culturale.
Quanto potrebbe valere la ciclabilità se si facesse aumentare la sua quota modale?
Nel suo rapporto 2018 Legambici valuta due scenari:

- la completa realizzazione dei 5.735 chilometri ciclabili del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, lanciato nel 2016 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e
- l'incremento della mobilità ciclistica nelle aree urbane al di sopra dei 50.000 abitanti ai livelli delle città nelle quali già si pedala a livelli europei: Bolzano, Pesaro, Ferrara.

Se questo scenario si realizzasse, l'Italia potrebbe incamerare un Pib di 23 miliardi di euro l'anno, con 85.000 "green jobs" in più.

STORIA DELLA PRODUZIONE ITALIANA

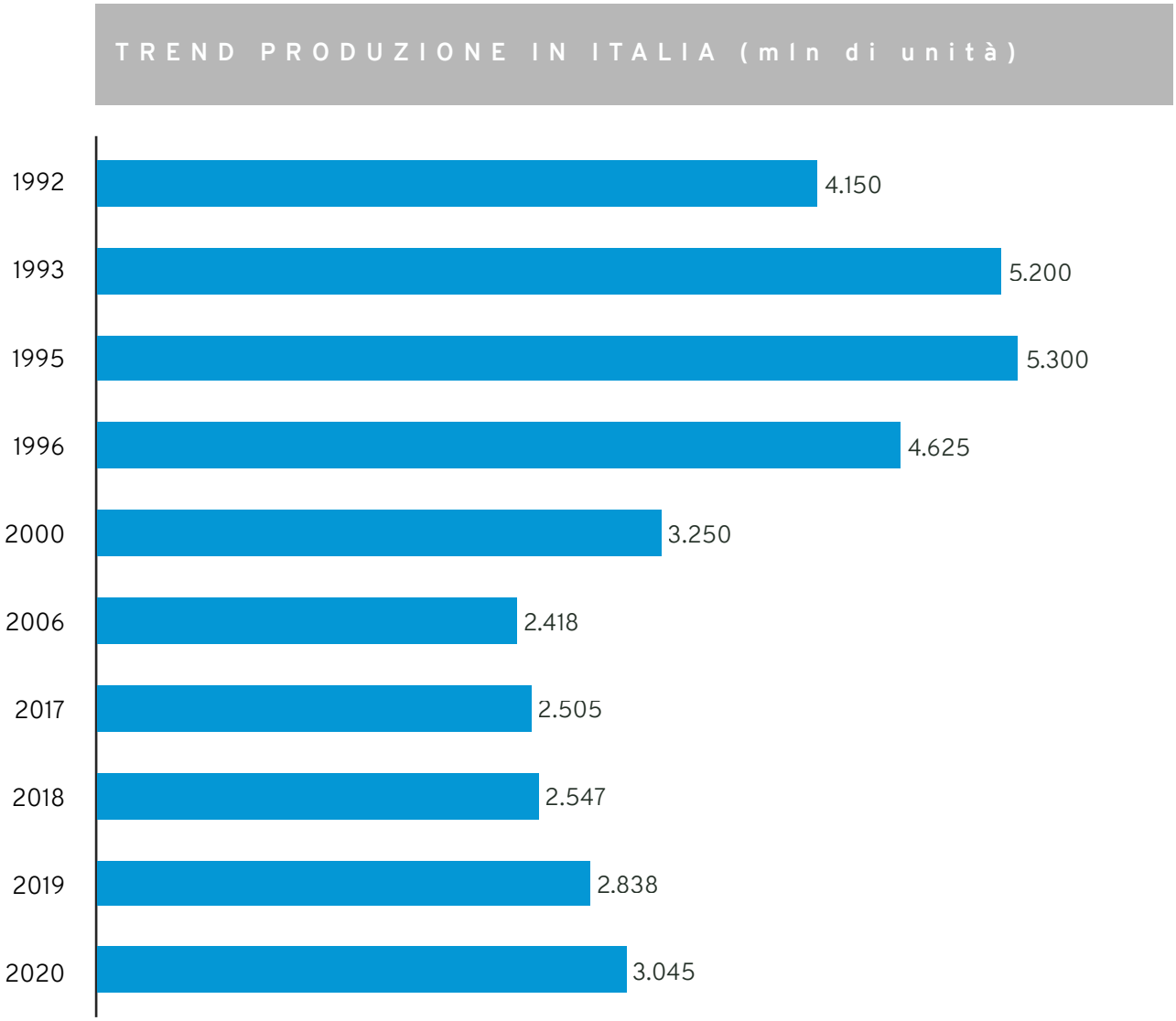
Fonte: Elaborazioni interne Ufficio Studi Banca Ifis Format research

1992 -1995

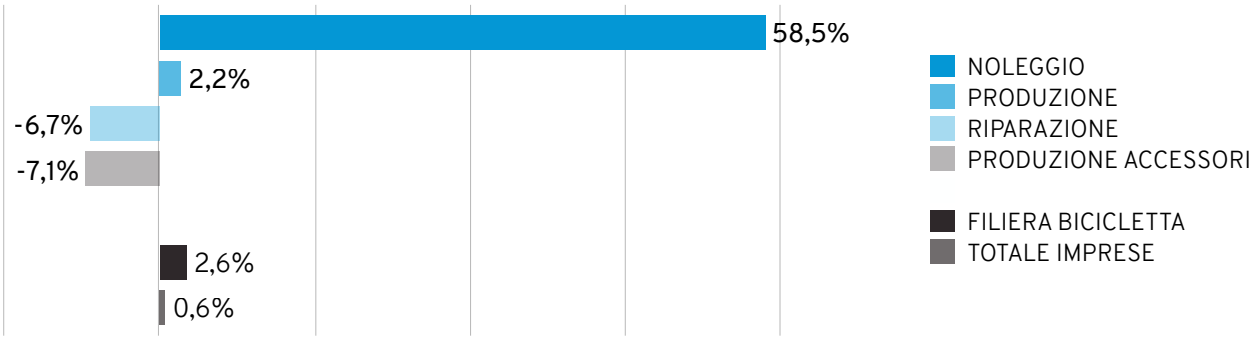
Crescita del 28% dei pezzi venduti grazie al successo del prodotto mountain bike.

1995 -2017

Secondo lo studio di Banca Ifis sull'Ecosistema della Bicicletta, lo sviluppo di un nuovo prodotto ha fatto giocare ai produttori italiani un ruolo da protagonista, evidenziando l'anima innovativa di questo settore. Il comparto dal 1996 al 2017 ha sofferto però per la delocalizzazione della produzione e del calo della domanda interna (-29% variazione vendite dal 1996 al 2017). Tutto ciò si è trasformato in una dimunuzione del 46% della produzione dal 1996 al 2017.



Analizzando in particolare il periodo che va dal 2013 al 2017, si può notare invece come l'intero settore del ciclo abbia avviato un periodo di ripresa , con +2,6% del totale delle imprese, guidato principalmente da un'impennata nel comparto del noleggio.

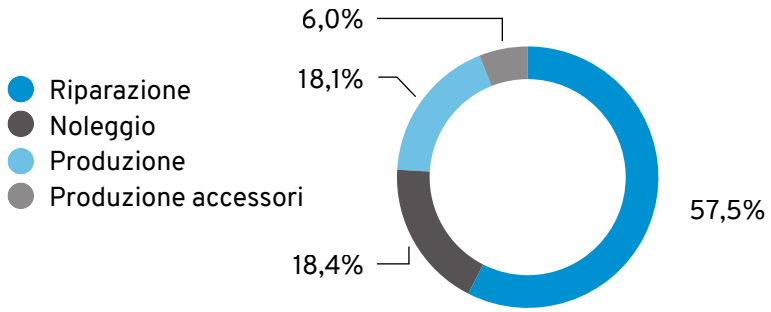


Il settore della bicicletta dal 2013 al 2017

2017 -2020

Dopo una fase di contrazione, che ha caratterizzato l'industria delle due ruote tra fine degli anni Novanta fino al 2017, causa delocalizzazione delle filiere e calo della domanda interna, dal 2018 a oggi la produzione italiana segna +20% grazie proprio al fenomeno della bicicletta elettrica (+29% rispetto al 2019) trainata dalle nuove politiche di mobilità sostenibile, da incentivi pubblici ed esenzione dai dazi antidumping nonchè dallo sprint ecologico degli stessi abitanti, cittadini e turisti.

Nel 2017 l'Italia figurava come il **principale produttore di biciclette** con una quota di mercato all'incirca pari al 18%, generando un fatturato di 1.272 milioni di euro, con una produzione in calo del 2,8% rispetto al 2016 e del -53,6% rispetto al 2007.
Nell'anno successivo, l'Italia retrocede e va ad occupare il **secondo posto in Europa per quantità di biciclette prodotte** dopo la Germania: 2,45 milioni di unità, ma il **primo per esportazioni.** Il saldo attivo della bilancia commerciale era di oltre 43 milioni di euro, con un export che valeva 183 milioni. Nello stesso anno si registra però un forte boom nel comparto del noleggio (+13,2%).
Dal 2018 al 2020 si è registrata una crescita nella produzione del 20%, toccando gli oltre 3 milioni di bici.



Un filera composta da 3.000 imprese tra realizzazione, noleggio, assistenza, riparazione cicli e accessori, che conta 17.000 addetti e produce ricavi per 9 miliardi di euro annui.

STIME DI SETTORE 2017-2019	Produttori di macchine industriali *	Produttori di biciclette e componentistica	Commercio all'ingrosso *	Commercio al dettaglio e noleggiatori *	Totale filiera
Imprese *(2019)*	130	610	440	1720	**2900**
Ricavi *(2019)*	0,5 mld €	1,5 mld €	5,9 mld €	1,0 mld €	**8,9 mld €**
Crescita ricavi *(variazione media annua 2017-2019)*	3,1%	17,7%	8,1%	10,2%	**9,8%**
Marginalità media *(EBITDA/Ricavi)*	14,8%	5,9%	4,9%	3,4%	**7,3%**
Solidità finanziaria *(debiti finanziari/ricavi)*	4,0 P.P.	-2,0 P.P.	0,9 P.P.	2,0 P.P.	
Dipendenti	2600	4400	4400	5400	**16800**

** Imprese operanti nel mondo della bicicletta anche non ad uso esclusivo*

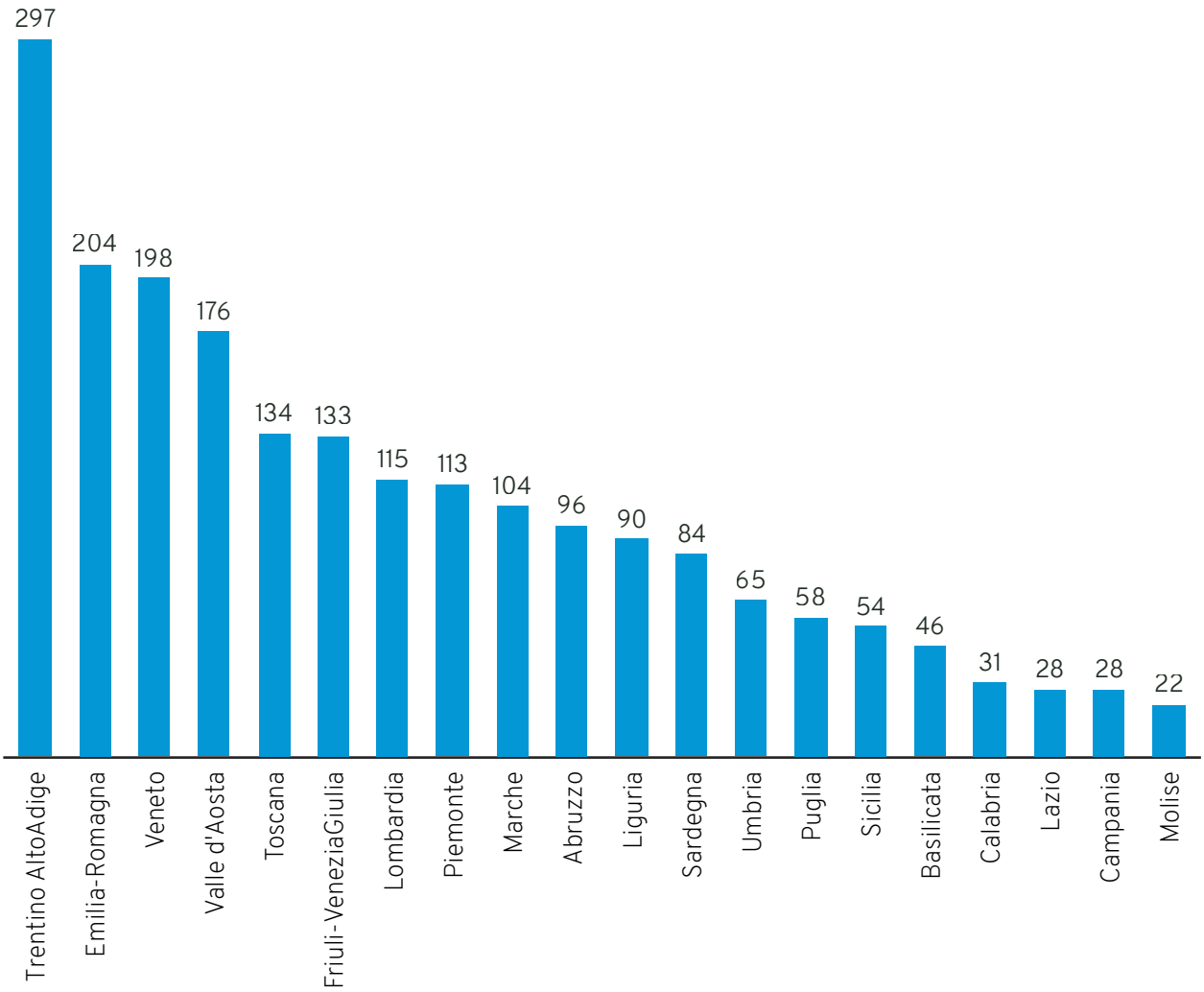
Nel biennio 2021-2022 il 48% delle aziende produttrici di biciclette e componentistica prevedono un'ulteriore crescita dei ricavi, il 42% degli operatori ritiene che il fatturato resterà stabile e solo il 10% prevede una riduzione.

Tutti i fattori spingono verso un'ulteriore crescita economica del settore: il potenziale bacino d'utenza è di milioni di individui, le strutture di vendita e assistenza aumentano, l'andamento del mercato delle biciclette è in continuo miglioramento. Investimenti mirati ed efficienti porterebbero a un'ulteriore salto in avanti dell'economia a due ruote, con ricadute a tutti i livelli, dal grande produttore al rivenditore locale, oltre che sulla salute individuale e sulla vivibilità delle città.

LA PRODUZIONE NELLE REGIONI ITALIANE

Andiamo però ora a scorporare i vari dati relativi all'intero territorio Italiano osservando cosa succede in ogni regione. Confartigianato, nel 2018 ha calcolato l'indice di specializzazione delle imprese registrate di produzione, riparazione e noleggio di biciclette per regione.

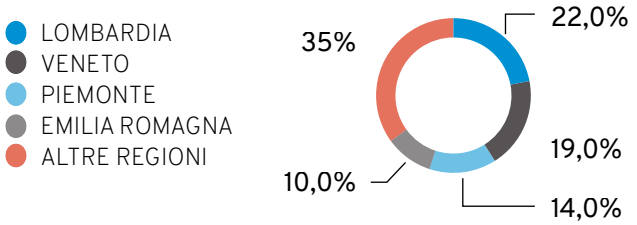
INDICE DI SPECIALIZZAZIONE per Regione



Per indice di specializzazione settoriale (nel nostro caso bike) si intende la concentrazione regionale dei diversi settori e comparti economici. Un indice di specializzazione settoriale pari a 1 indica che la percentuale di addetti nel comparto equivale alla percentuale in tutto il territorio. Un valore inferiore a 1 significa che il comparto è sottorappresentato, un valore superiore a 1 indica una sovrarappresentanza, ovvero una forte presenza del comparto nella regione.

Anche in questo caso è il Nord Italia a spiccare: Bolzano e Trento le province con più alta specializzazione (322 e 269 rispettivamente), seguite da Sondrio, Rimini, Forlì-Cesena. In coda troviamo invece Pesaro Urbino, Gorizia e Udine con punteggio pari a 154.

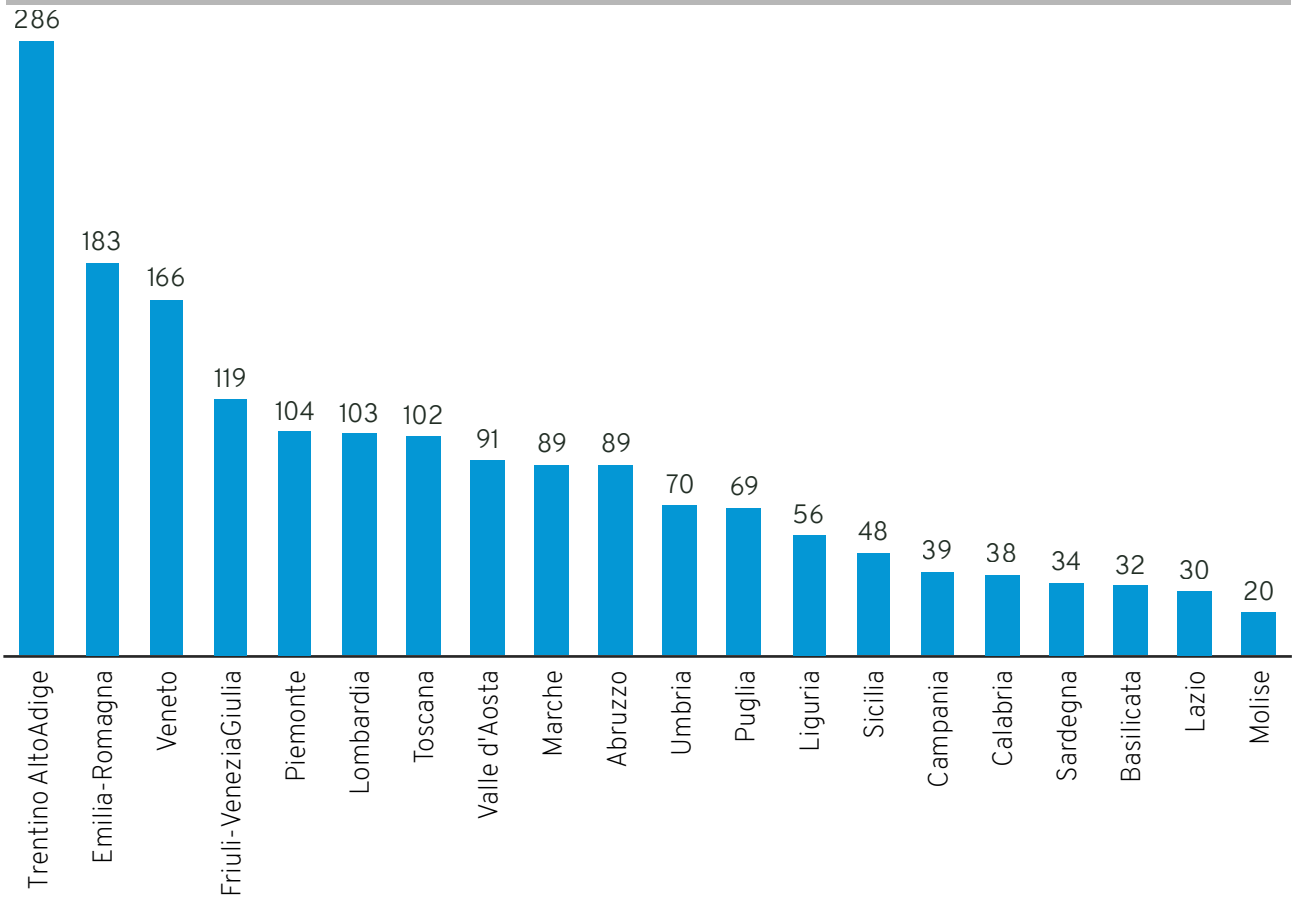
Se analizziamo la distribuzione geografica delle imprese opranti nell'ecosistema della bicicletta, si nota che il 65% della filiera del ciclo si concentra in 4 Regioni, tutte nel Nord Italia: Lombardia (22%) e Veneto (19%) fanno la parte del leone, seguite da Piemonte (14%) ed Emilia Romagna (10%).



Si parla di imprese la cui maggioranza (74%) opera nella distribuzione all'ingrosso, nel commercio al dettaglio e nel noleggio, con poco più di un quinto (21%) di produttori di biciclette e componenti per la bici e il restante 5% che fabbrica macchine industriali destinate alla produzione finale dei mezzi.

Sempre secondo lo studio di Banca Ifis, queste aziende sono particolarmente proiettate sui mercati esteri: circa il 42% del fatturato (633 milioni di euro) va oltre confine. Ben il 48% delle aziende che portano all'estero componenti e prodotti Made in Italy hanno sede a Nordest; il 52% delle vendite sono destinate all'Europa.

INDICE DI SPECIALIZZAZIONE ARTIGIANA

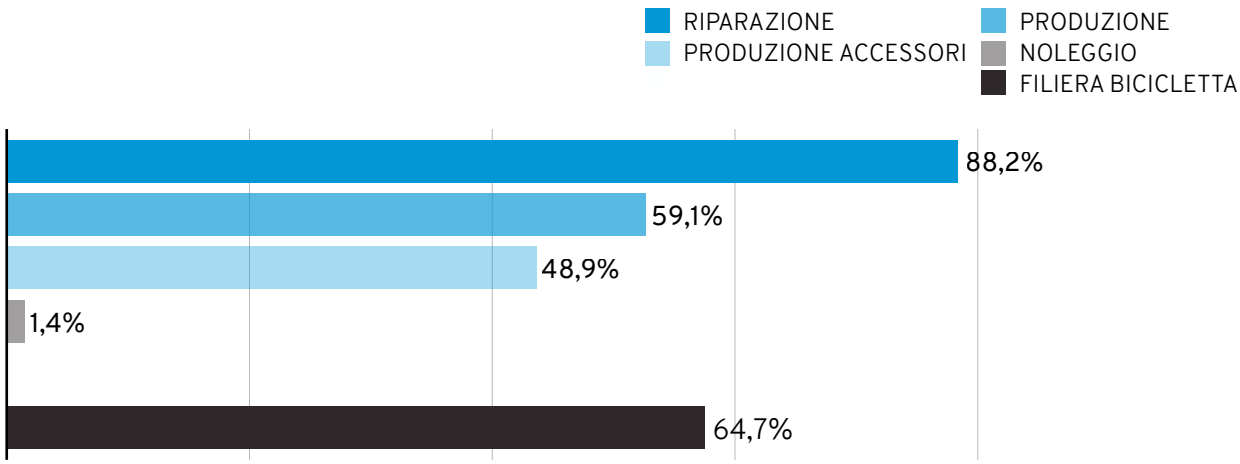


ARTIGIANATO

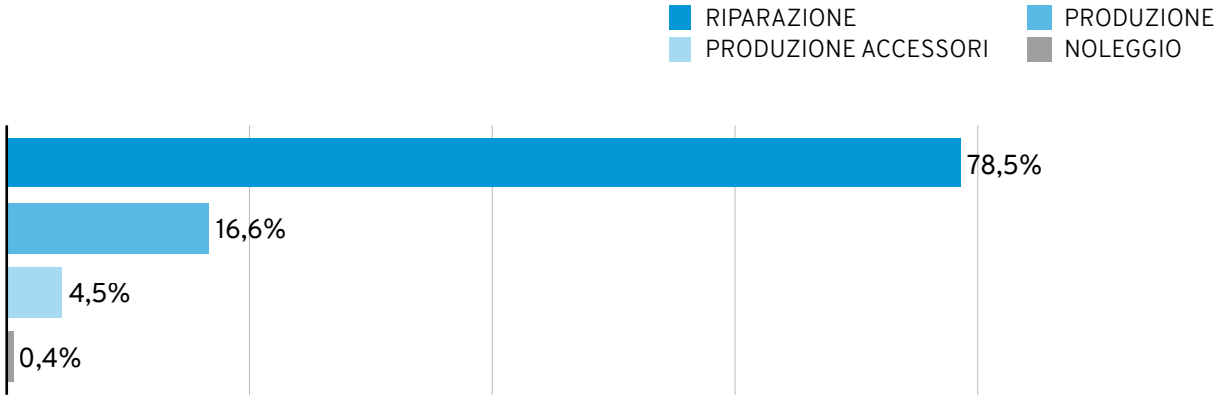
Importante sottolineare che ben 1.981 di queste imprese fanno parte della filiera dell'artigianato locale offrendo posti di lavoro pari al 61% del totale degli occupati nell'intero settore.

L'artigianato quindi incide per il 61% sull'intera filiera della bicicletta italiana, 3 volte il 21,5% dell'artigianato sul totale imprese.

Possiamo dunque affermare che 2 imprese su 3, all'interno di questo settore, sono artigiane; ma si arriva anche a 9 su 10 (88,2%) nel settore della riparazione. Il grafico sotto riportato rappresenta l'incidenza delle imprese artigiane registrate di produzione, riparazione e noleggio di biciclette per comparto.



Come è evidente il comparto artigianale è particolarmente forte nella riparazione di articoli sportivi e attrezzature, incluse biciclette. Vediamo come ben il 78,5% delle imprese artigiane si occupino proprio di assistenza, una buona parte si dedichi alla produzione di bici e componenti e solo minimamente di noleggio.



Andiamo ora ad osservare, anche per quanto riguarda le imprese artigiane, il loro indice di specializzazione di produzione, riparazione e noleggio di biciclette suddiviso per regione. Mettiamo cioè in rapporto le imprese artigiane di settore presenti nella regione con il rispettivo totale in Italia e le imprese artigiani complessive nella regione con le imprese artigiane totali in Italia.

Trentino-A.A., Emilia-Romagna e Veneto sono le regioni più vocate nell'Artigianato della Filiera della bicicletta. Tra queste, 17 province sono considerate ad alta specializzazione nell'artigianato (con un indice superiore a 150): le prime Bolzano, Ferrara, Padova e Forlì Cesena.
Per dare qualche numero:

- l'85% delle imprese del settore a Bolzano sono artigiane
- su un totale di 420 imprese a Ferrara, 191 sono artigiane
- Padova vanta il 76,9% di imprese artigiane del settore sul suo territorio, e Forlì-Cesena il 76,4%.

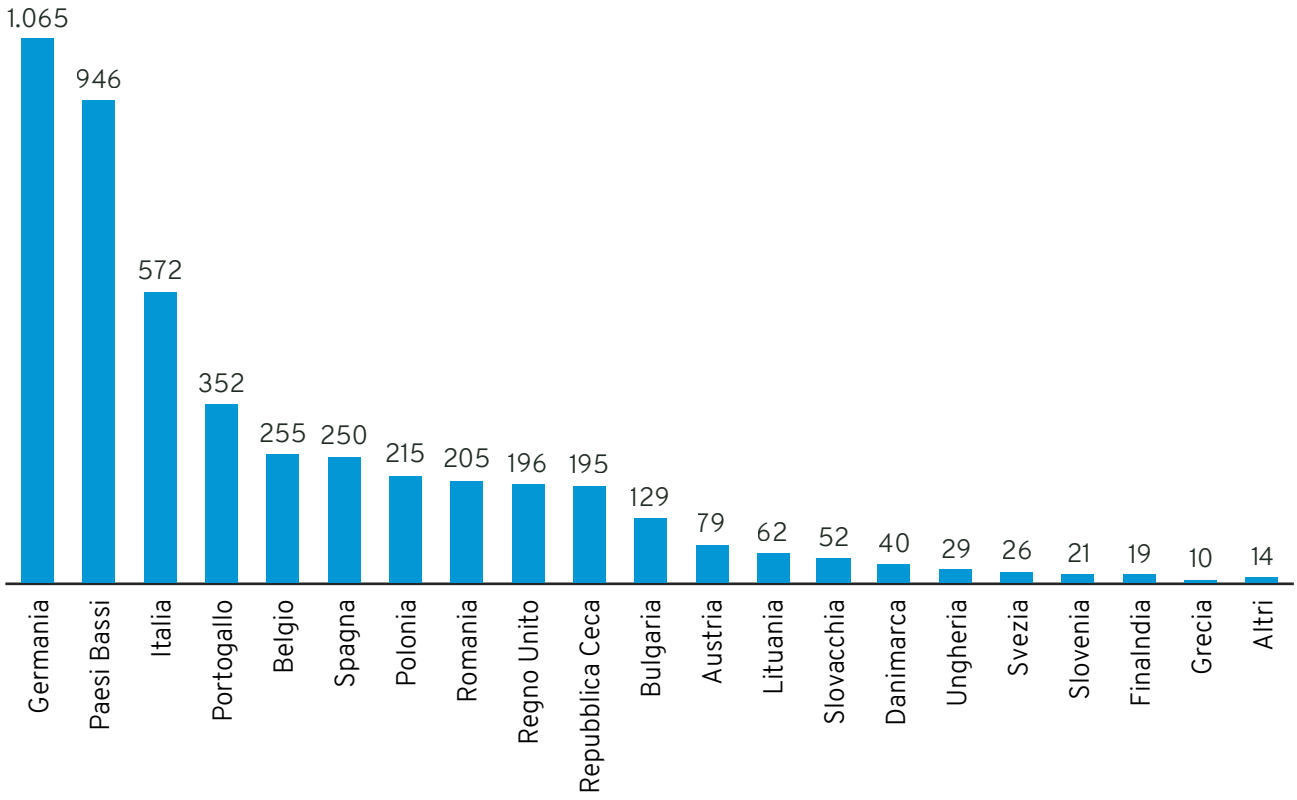
ESPORTAZIONI ITALIANE

Le biciclette italiane piacciono sempre di più oltre confine: parliamo di 572 milioni di euro nel 2018, così suddivisi:

- Componentistica: 373 milioni di euro
- Biciclette complete: 199 milioni di euro (di cui E-bike: 43 milioni di euro)

Nel comparto bici, l'Italia è il terzo esportatore europeo dietro alla Germania che passa il bilione di euro e il 20% del totale dei paesi della UE, e all'Olanda, che sfiora la fatidica quota "mille milioni" e si attesta vicino al 19% del totale. Questi due Paesi staccano di molto, quasi del 100% noi e tutti gli altri.

EXPORT NEI PAESI UE (ANNO 2018)

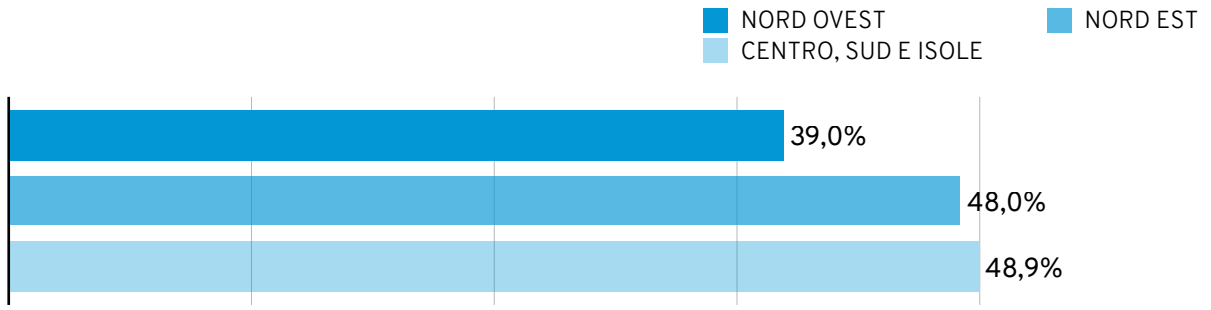


I dati cambiano nel 2019, dove l'Italia è il 1° paese UE per esportazione e il 4° paese per esportazione globale: le sole bici elettriche hanno visto una crescita del 38% con generazione di 58 milioni di Euro.

	UNITÀ	MLN di €
EXPORT BICI	1.576.000 (+16%)	**217** (+19%)
EXPORT E-BIKE	90.000 (+1%)	58 (+38%)

Il 53% dei produttori italiani esporta, il 52% della produzione è destinata a Paesi Europei, per un fatturato totale di 633 milioni di €. La bicicletta italiana continua a piacere all'estero.
Tra i migliori clienti esteri delle biciclette Made in Italy vi è la Francia, seguita dalla Germania e dalla Spagna, insomma sono questi i paesi che dominano la scena europea e che hanno una base di appassionati ampia e consolidata.

Anche qui, sono le aziende del Nord Italia ad essere mediamente le più affermate sui mercati internazionali: più del 40% del totale a finire oltre confine sono prodotti veneti.



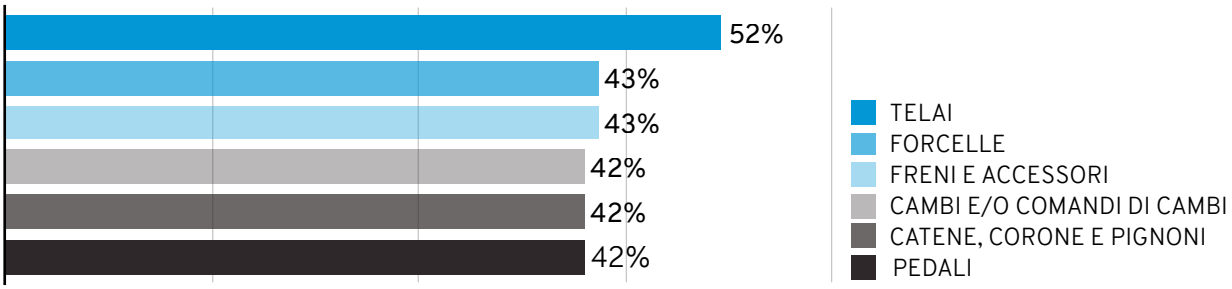
L'export dei produttori di biciclette e componentistica nel 2019-2020

IMPORT

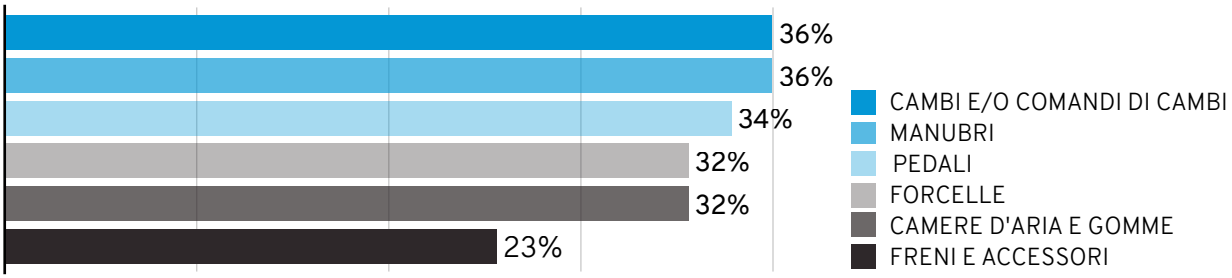
Dai primi anni 2000 la quota di import Italiana è sempre stata in crescita, ma negli ultimi 5 anni ha ridotto la sua incidenza: soddisfando il 35% della domanda rispetto al 41,5 % del quinquennio precedente. Questo calo è dovuto dall'introduzione dei dazi antidumping contro la concorrenza sleale asiatica che hanno riportato la produzione in Europa e in particolare in Italia vista la sua tradizione manifatturiera nel settore ciclo.

	UNITÀ	MLN di €
IMPORT BICI 2019	430.000 (+38%)	135 (+23%)
IMPORT E-BIKE 2019	72.000 (-55%)	81 (-11%)

Nel biennio 2019 e 2020, sul fronte dell'importazione si registrata una concentrazione di provenienza della merce dai mercati asiatici: il primo fornitore è la Cina (36%). Più del 50% di produttori e grossisti si rifornisce su mercati esteri, a partire dai prodotti di componentistica, pur avendo l'Italia in questo campo una quota di un quarto dell'intero mercato europeo.
Telai e cambi in cima alla lista delle richieste di import, con una quota rilevante su tutta la componentistica.

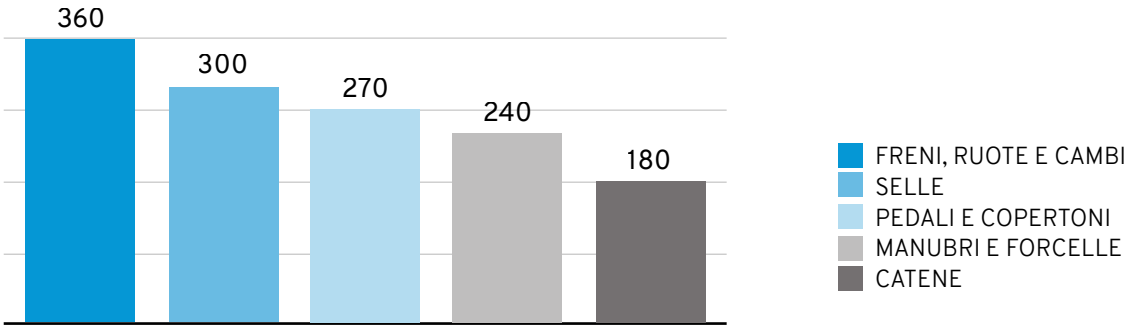


Prodotti importati dai produttori di biciclette e componentistica



Prodotti importati dai distributori all'ingrosso

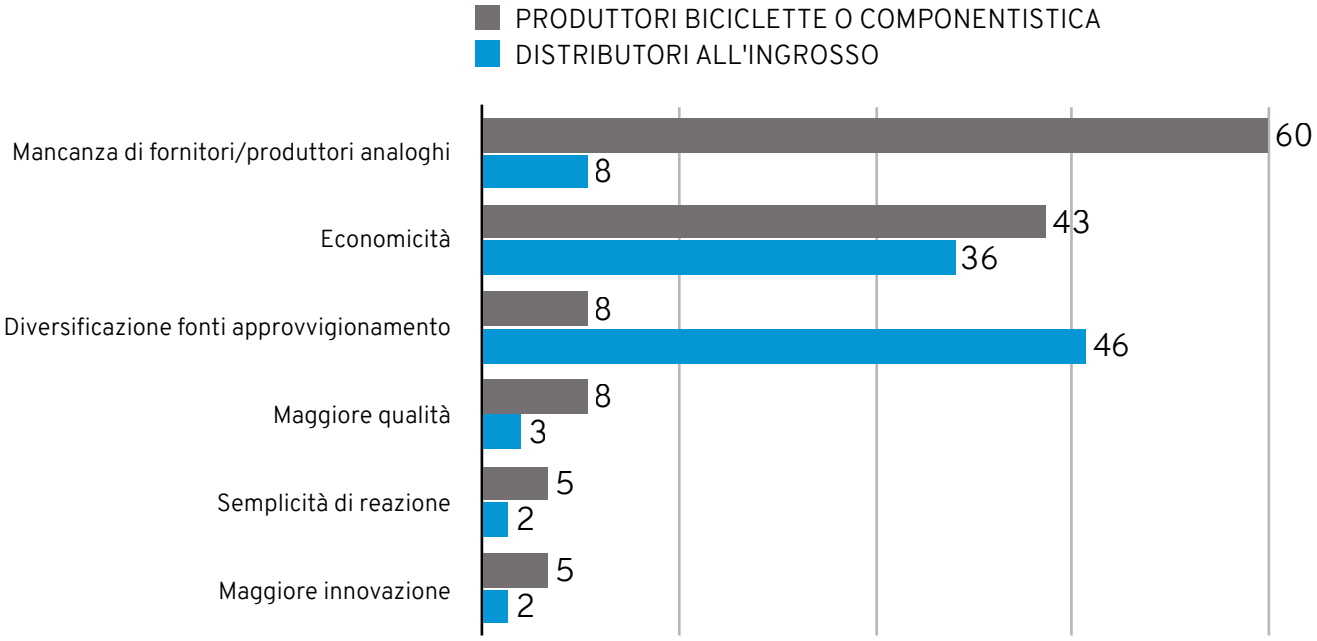
Su questo fronte, l'industria soffre l'aumento dei prezzi delle materie prime: +80% alluminio secondario, +70% ferro, +130% acciaio. L'elevata dipendenza dall'estero ha determinato nel 2020 tempi di attesa anche di circa 300 giorni delle forniture di componentistica in Europa. Di conseguenza, i produttori europei di componentistica (25% la quota di mercato Italia) si sono posti come obiettivo una minore dipendenza dalla fornitura extra-Ue e di triplicare nel 2025 il valore prodotto fino a 6 miliardi di euro.



Tempi europei di attesa delle forniture (2020) - media giorni di consegna

MA PERCHÈ IMPORTIAMO?

Mancanza di analoghe forniture in Italia, economicità e diversificazione delle fonti di approvvigionamento: queste tra le ragioni principali che spingono le aziende italiane ad importare dai mercati asiatici. Ma su qualità e innovazione i produttori italiani non subiscono la concorrenza estera.



Le ragioni dell'import (% - risposta multipla)

VENDITA E CONSUMO

Nel 2020 nel nostro Paese, il settore del ciclo ha registrato vendite interne per oltre oltre 2 milioni di pezzi tra prodotti made in Italy e d'importazione, con una crescita del 17% rispetto all'anno precedente e del 26% nei confronti del 2018. Di queste, 1,73 milioni sono bici tradizionali (+14%) e 280 mila eBike (+44%). Un'impresa su due prevede un aumento dei ricavi anche nel biennio 2021/22, a fronte di un limitato 10% che ipotizza una contrazione.

Ma chi sono gli utilizzatori di queste bici?

Sono 10,7 milioni gli italiani appassionati di ciclismo, pari a circa il 21% della popolazione: a questi sono destinate circa il 50% della produzione e delle vendite italiane. Il ciclismo sportivo amatoriale gioca dunque un ruolo rilevante nel mercato della bicicletta.

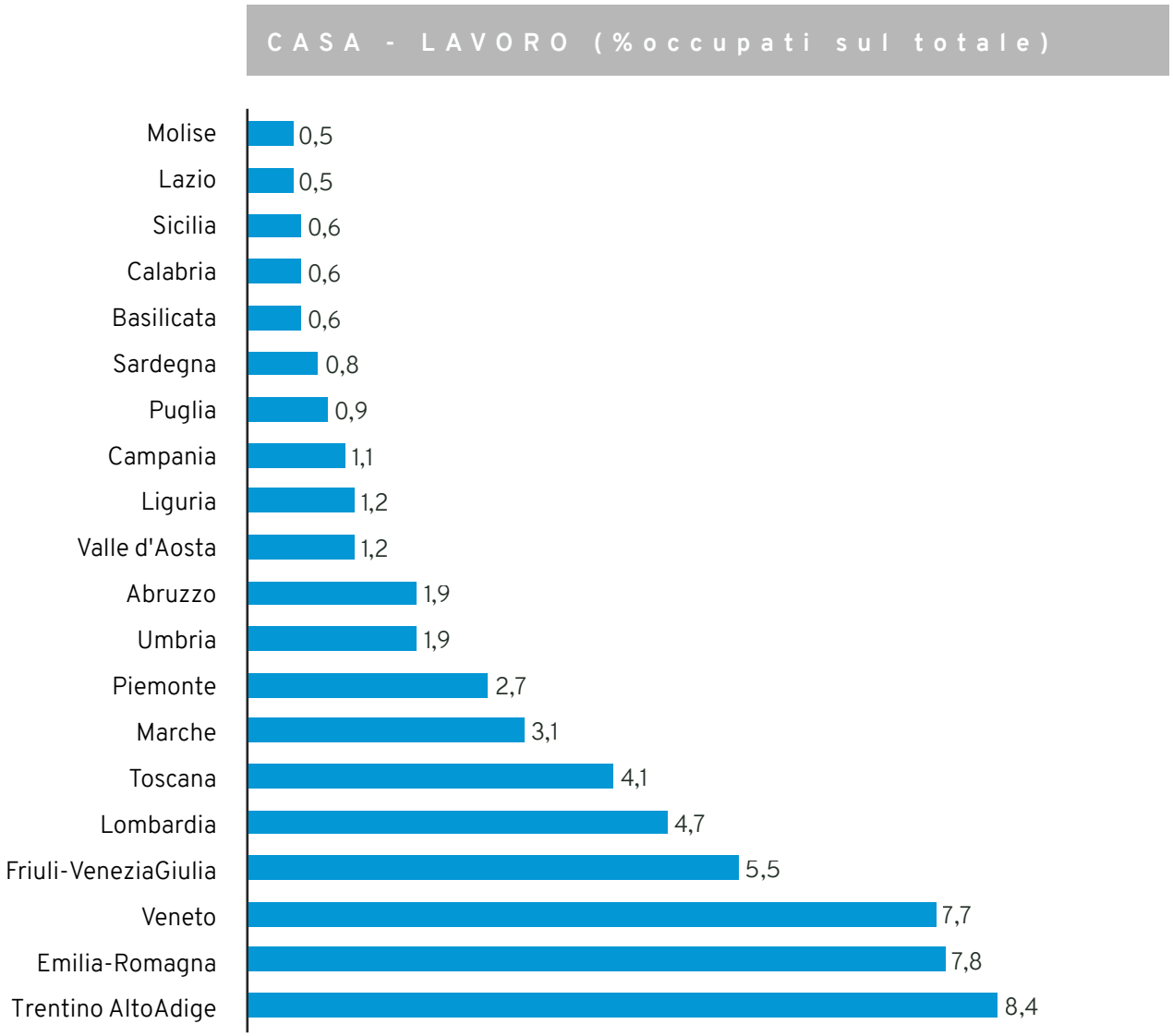
A livello di distribuzione geografica, consideriamo che anche qui, una buona fetta dei praticanti sportivi amatoriali e di cicloturismo si concentra nel Nord Italia, con 4 milioni in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Basti pensare che solo in Lombardia si concentrano il 18% degli appassionati di ciclismo italiani.

Stiamo parlando di un pubblico composto dal 71% di uomini, residenti al Nord (57%) di cui il 50% ha un reddito medio alto. Per loro la passione per le due ruote si incrocia con quella per la natura e per la sostenibilità: l'87% si impegna a riciclare, il 71% vorrebbe ridurre l'utilizzo dell'auto, il 72% preferisce che le vacanze includano attività fisica.

BICI COME MOTORE DI STUDIO O LAVORO

In numeri assoluti **in Italia usano sistematicamente la bicicletta per motivi di studio o di lavoro 1.193.00 persone:** 20 ogni 1.000 abitanti. Si tratta del 3,7% degli occupati per il percorso casa-lavoro e il 2,4% dei bambini e degli studenti fino a 34 anni per il collegamento con la scuola o l'università. Nel confronto con gli altri Paesi comunitari (la media dei cittadini europei che usano questo stile di mobilità è a quota 8%), il nostro accusa un evidente ritardo: a Copenhagen addirittura il 62% degli abitanti usa la bicicletta per andare al lavoro. ma per alcune regioni (Emilia-Romagna, Trentino-Alto Adige e Veneto in primis) la media di lavoratori e studenti "pedalatori" è più o meno in linea con quella della Ue.

Percentuali elevatissime nella provincia autonoma di Bolzano (13,2% degli occupati raggiunge il luogo di lavoro in bici), in **Emilia-Romagna** (7,8%) e in **Veneto** (7,7%). In questi tre territori si registrano le quote più elevate di ciclabilità anche lungo il percorso casa-scuola: Emilia-Romagna (9,3% di alunni e studenti), Veneto (7,3%), Trentino Alto Adige (6%).



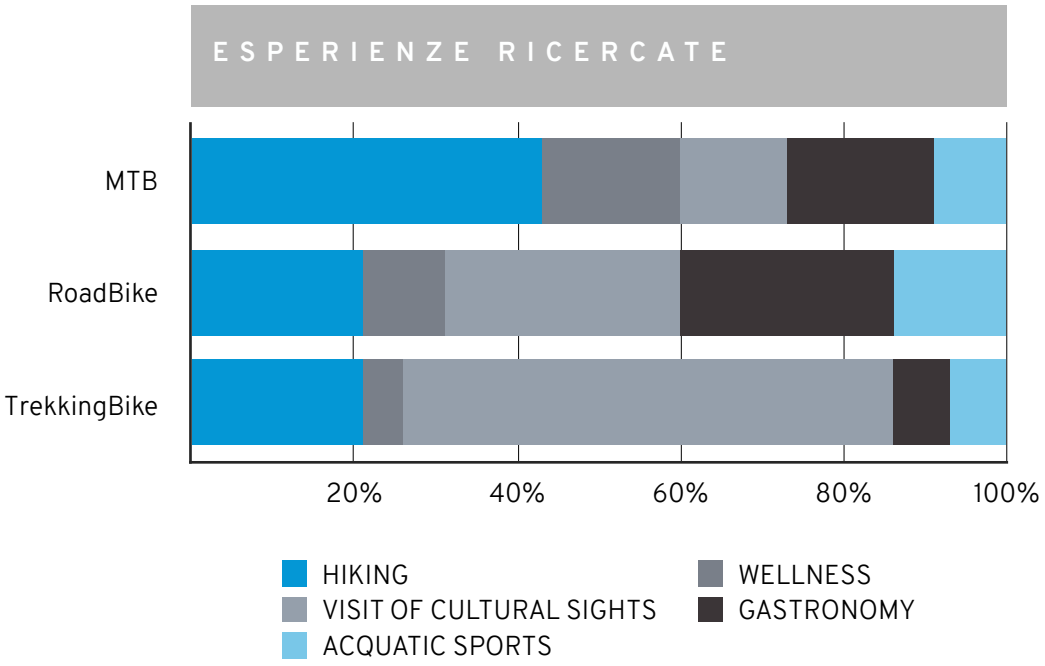
TARGET E ESPERIENZE RICERCATE

Come confermano i dati sopra riportati il mercato della bike è un mercato attivo e in continua evoluzione che abbraccia più settori e genera un indotto indiretto molto elevato. Parliamo dunque di riscontri positivi per l'intera destinazione che investe nella propria vocazione ad un'offerta bike.

Il grafico sottostante in questo senso dimostra come i bikers non limitino la loro vacanza a mere uscite in bicicletta. Se metà parte della giornata/vacanza è occupata dall'escursione sulle due ruote, le varie tipologie di bikers utilizzano il restante tempo libero per attività di vario genere. In questo modo è possibile catturare il biker non solo con percorsi a lui dedicati, ma occupargli anche la restante parte della vacanza con proposte di genere diverso: un'opportunità di crescita dell'intero territorio di notevole rilevanza.

Sono questi dati importanti per capire su quale settore puntare maggiormente per creare sviluppi proficui all'interno del mercato bike.

Il moutainbiker, mai stanco, continua a privilegiare l'esperienza sportiva anche al di fuori della bicicletta: si dedica principalmente a passeggiate e trekking. Diversamente, il trekking bikers si diletta con visite a siti culturali e bellezze architettoniche.



CONSIDERAZIONI GENERALI

Il mondo bike è un mercato in crescita caratterizzato da un'**ampia diversità di fruitori**: in bicicletta si va a tutte le età e l'età media è di 40 anni. I bikers non sono più solo esperti, bensì sempre più spesso anche i più piccoli si avvicinano al mondo delle due ruote. In questo modo è quindi possibile raggiungere diverse tipologie di target puntando su questo mercato: dalla famiglia al biker esperto.
Il biker infatti non è più riconducibile ad uno stereotipo ben definito, bensì costituisce una categoria molto più ampia, nella quale molto spesso sono presenti persone che praticano anche altri sport, che si collocano nel mercato outdoor anche in **altre stagioni**.

Si tratta di un **mercato sostenibile a basso impatto ambientale** dove il motore principale è la voglia di staccare e stare nella natura, la massa dei bikers infatti vive nelle città e non nei territori alpini o montani.
Cosa ancor più importante è il fatto che spesso il biker ha una **capacità di spesa** abbastanza elevata e è disposto a spostarsi per praticare la sua passione, ma questo ovviamente se ne vale la pena. La destinazione deve quindi impegnarsi per offrire **trails di qualità** ed offrire **esperienze variegate** come singletrack naturali o realizzati con mezzo meccanico progettati specificamente per mtb, bike park, pump track, skill park, servizi di bike shuttle e molto altro. Diversamente non saranno abbastanza attraenti come destinazioni in quanto i competitors nazionali ed internazionali in questo ambito offrono servizi molto avanzati e di alto livello.
Il territorio potrà sfruttare la presenza del prodotto Bike durante i periodi di bassa e media stagione allungando le stagioni nelle località turistiche.
Uno sviluppo bike friendly del territorio permetterà di promuoverlo come ambiente ideale per chi cerca uno stile di vita sano e attivo.

COS'HA PORTATO LA PANDEMIA?

Tre anni. Tanto sarà il tempo prima del ritorno alla normalità nel mercato della bicicletta.
Il lockdown globale della scorsa primavera e il conseguente boom delle vendite sono stati due dei fattori che hanno portato allo stravolgimento di tutte le logiche per chi produce o per chi vuole acquistare una bicicletta al giorno d'oggi.
Dopo il boom del maggio 2020, che trasformò il panico del mercato della bicicletta in entusiasmo per la riscoperta del nuovo mezzo, si è arrivati all'affanno nel rifornire i negozi. Situazione che permane anche nel 2021 e che non ha mai visto tempi morti nei negozi, nemmeno nella stagione fredda. "*Dopo l'euforia del Bonus Mobilità ci saremmo aspettati, alla riapertura a gennaio, un momento di pausa del mercato – dicono i negozi di biciclette – invece si è ripartiti subito con la stessa forza dell'anno precedente*".

La pandemia ha mostrato tutti i limiti del mercato globalizzato: ordinare oggi una bicicletta nuova comporta un **tempo di attesa** che varia dai tre ai 10 mesi.

Uno degli effetti che per primi si è palesato agli addetti ai lavori e che ha colpito direttamente i portafogli dei clienti è stato il forte aumento dei prezzi delle biciclette che si è verificato dall'inizio del 2021. Una tendenza che sembra proprio causata da una domanda che ha abbondantemente superato l'offerta, ma non solo da questo.
Negli ultimi 20 mesi la pandemia ha influito negativamente sulla cycling supply chain mondiale: la produzione di biciclette è stata rallentata e in alcuni momenti bloccata e i listini hanno subito un aumento generale, ma quali sono le motivazioni principali?

- Difficoltà di trasporto e carenza di container.
- Incremento della domanda mondiale di biciclette del +20%
- L'aumento dei prezzi delle materie prime, come l'acciaio (+130%) e l'alluminio (+80%).
- Le forti dipendenze dai fornitori asiatici.

La pandemia ha rotto il meccanismo: dai remoti paesi dell'est asiatico i materiali hanno iniziato a scarseggiare, le fabbriche chiuse hanno riaperto lentamente e tutt'ora non riescono a stare dietro alla domanda di mercato. A tenere ferme le biciclette molto spesso è la carenza di componenti: i costruttori di componenti stanno correndo ai ripari. Shimano ha avviato i lavori per la realizzazione di un nuovo stabilimento a Singapore e con loro anche molti altri.
In più c'è un problema di trasporti, specialmente quelli su nave. Le tre grandi compagnie mondiali non stanno muovendo le intere flotte e così i container viaggiano pieni ma con tempi di attesa lunghi e prezzi alle stelle (si parla di costi al container quadruplicati).

RITORNO ALLA NORMALITÀ

Una situazione che non si risolverà a breve anche perché, nell'incertezza del mercato dei prossimi anni e mancando qualsiasi garanzia di tutela, nessuno si azzarda a fare investimenti e spostare le produzioni in maniera importante in altri posti.
Alcune aziende ciclistiche hanno già portato l'assemblaggio di alcuni modelli in Europa oppure aperto nuovi stabilimenti di produzione per cercare di tagliare i costi legati ai trasporti, ma il problema del reperimento della componentistica rimane centrale.
ANCMA in questo senso ha sollecitato il governo italiano ad intraprendere azioni per favorire un ritorno alla produzione interna: facile a dirsi un po' meno a farsi, ma si tratterebbe certamente di una rivoluzione importante dove i costi più alti verrebbero ammortizzati da una maggiore flessibilità e dinamicità della produzione.
Secondo la Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI) la filiera europea, che ad oggi produce componentistica per 2 miliardi di €, di cui il 25% in Italia, vuole riorganizzarsi con l'obiettivo di incrementare la propria autonomia e arrivare nel 2025 a un valore prodotti di 6 miliardi.
Tuttavia per il 2022 si profilano ancora lunghe attese per le consegne ma, soprattutto, un aumento generalizzato dei listini dei prezzi delle bici.

I NUMERI DELLA FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA

IL BIKER SPORTIVO SECONDO LA FCI

	2017	2018	2019	2020	2021
Giovanissimi	15.448	15.051	14.950	13.832	19.091
Paralimpico	479	487	506	431	473
Esordienti	3.117	3.226	3.259	3.062	3.450
Donne Esordienti	486	496	485	442	485
Allievi	2.562	2.664	2.550	2.496	2.828
Donne Allieve	343	353	329	369	373
Juniores	1.684	1.664	1.567	1.516	1.722
Donne Junior	192	161	188	202	217
Under 23	1.027	1.016	1.003	959	1.086
Donne Elite	474	297	294	284	334
Elite	265	484	476	454	552
Prof	101	95	87	94	98
Master	44.134	42.855	40.946	33.871	35.376
Cicloturisti	3.914	4.082	4.019	3.430	3.519
Direttori di corsa	546	540	513	405	466
Ciclosportivi	1.380	1.076	813	643	396
Giudici di gara	1.130	1.097	1.050	973	873
Direttori sportivi	3.703	3.622	3.642	3.258	3.723
Intellectual disability	49	53	95	86	78
Dirigenti e altre categorie	30.391	27.788	26.352	24.815	26.801
Totali	**111.425**	**107.107**	**103.124**	**91.622**	**101.941**

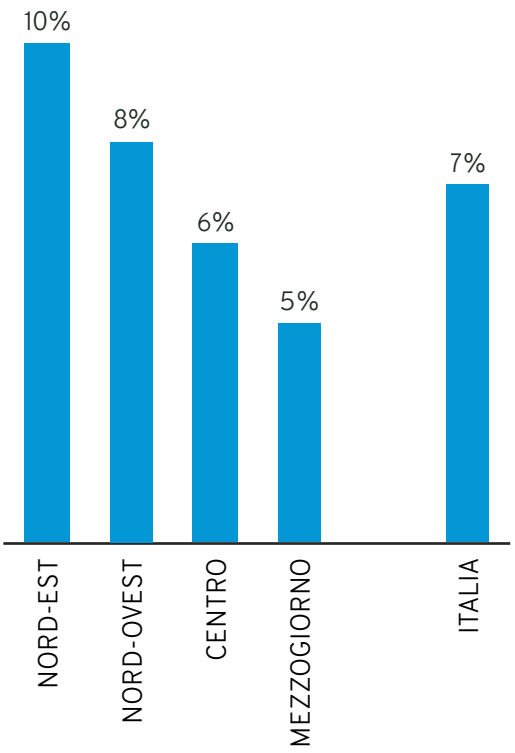
Dalla tabella si denota un incremento significativo della categoria giovanissimi, che dal 2017 al 2021 segna un + 23%, segno che le nuove generazioni si avvicinano sempre di più al mondo della bike. L'atleta master amatore invece soffre di una progressiva diminuzione in termini di tesserati, confermato invece il trend positivo dei cicloturisti.

SOCIETÁ AFFILIATE FCI 2022

Dato aggiornato al 25/02/2022

PIEMONTE	184	CAMPANIA	105
LOMBARDIA	584	PUGLIA	118
VENETO	360	BASILICATA	24
FRIULI V.G.	93	CALABRIA	28
LIGURIA	79	SICILIA	137
EMILIA ROMAGNA	189	SARDEGNA	95
TOSCANA	248	MOLISE	13
MARCHE	110	TRENTO	66
UMBRIA	71	BOLZANO	46
LAZIO	168	VAL D'AOSTA	19
ABRUZZO	92		
Totali	**2829**		

INCIDENZA DEI TESSERATI SUGLI SPORTIVI



Il ciclismo rappresenta il 3° sport, dopo Calcio e Pallavolo, per numero di società sportive affiliate nelle Federazioni Sportive Nazionali (FSN) e nelle Discipline Sportive Associate (DSA). In VENETO, TOSCANA e ABRUZZO il ciclismo sale al 2° posto.

DESTINAZIONE BIKE

COME SVILUPPARLA

TURISMO ESPERIENZIALE

L'ultimo decennio ha visto il turismo esperienziale con un trend di notevole crescita, tra le forme di turismo più apprezzate dai viaggiatori di ogni genere ed età. Ciò che in precedenza era facoltativo oggi è divenuto la vera ragione del viaggio. Nei cataloghi dei tour operator di alcuni anni fa le escursioni o le esperienze di varia natura (turistica, sportiva, gastronomica, culturale, etc.), erano considerate un di più non sempre acquistato da parte dei viaggiatori, guardato come sistema per aumentare i costi di viaggio e non per vivere la destinazione. Oggi **le escursioni stanno divenendo la ragione del viaggio**, poiché il turismo è divenuto appunto esperienziale. Le attività esperienziali costituiscono infatti in gran parte la motivazione stessa che spinge il turista a viaggiare.

Per intenderci è l'opposto del turismo di massa, guarda a piccoli target e offre vacanze *taylor made*, originali e nuove, adatte alle esigenze del singolo visitatore: esperienze di qualità in grado di suscitare emozioni positive. Nasce da e per una generazione cresciuta con il digitale e Internet, abituata ad avere tutto su misura.

Secondo la «UNWTO», l'Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite, il mercato del turismo esperienziale aumenterà del 57% entro il 2030.

STATISTICHE

- Il 67% dei viaggiatori alto-spendenti preferisce spendere in attività e esperienze piuttosto che in Hotel più costosi (Skift, 2019)
- Chi ricerca esperienze e attività a destinazione, sono perlopiù Millennials, tra i 25 e i 44 anni (TourScanner, 2019)
- La ricerca di esperienze autentiche non si appresta a calare, con quasi tre quarti dei viaggiatori globali (72%) che ricercano esperienze in grado di riflettere la cultura nativa della destinazione (Booking.com, 2019)
- Secondo quanto stimato da Arival, il mercato globale delle esperienze ha raggiunto i 254 miliardi di dollari nel 2019 sospinto in particolar modo dal segmento delle attrazioni (circa il 40% del totale), seguito dalle attività (circa il 35%) e dai tour
- il 26% del budget delle proprie vacanze è destinato ad attività di questo tipo e nel caso di soggiorni brevi, come i weekend, si arriva addirittura a un terzo (il 31%). (dati tratti dal libro «Turismo 4.0. Innovazione, marketing e CRM per un approccio centrato sull'ospite»).

PERCHÈ DIVENTARE BIKE FRIENDLY

Vista l'ampia diffusione di località sull'arco Alpino che offrono numerosi percorsi, trail mtb e bike park, per rendere una destinazione bike-friendly e attirare la relativa tipologia di target, in questo momento è necessario offrire all'ospite qualcosa che rispecchi le sue aspettative, che sia distintivo e unico rispetto ad altri territori.

Le località turistiche in questi anni si stanno attivando in tal senso attraverso raggruppamenti di più Comuni e dialogo con gli stakeholders al fine di creare un prodotto bike di livello. Come diretta conseguenza di queste azioni si registrano **ricadute economiche positive per tutto il comparto turistico ricettivo**. Diventa però necessario che anche le strutture ricettive si adattino al nuovo target, offrendo un'ospitalità "bike friendly" aderendo a club di prodotto tipo Bike Resort e Bike Hotel.

I BENEFICI DEL PRODOTTO BIKE

I benefici dell'attivazione di un'offerta non sono solo di tipo turistico, ma ricadono anche sulla popolazione locale. Lo sviluppo di un'offerta turistico sportiva è da paragonarsi alla creazione di un vero e proprio impianto sportivo a disposizione dei locals che ne possono trarre benefici immediati e di conseguenza possono diventare i primi promotori dell'offerta.

Molto spesso dimentichiamo quanto costa realizzare e mantenere un campo da calcio: il "prodotto bike" ne è qualcosa di complementare, inclusivo e integrativo all'offerta sportiva classica presente nei vari territori.

In più questo momento grazie al boom delle bici elettriche la fetta di fruitori del territorio in sella ad una bicicletta è diventata veramente interessante.

RITORNO SULL'INVESTIMENTO IN TEMPI BREVI

Come dimostrato dal confronto tra investimenti e ritorni (a regime) delle ciclovie a livello europeo, studi internazionali dimostrano che ogni euro investito nel cicloturismo ne restituisce 4 o 5 alla collettività in meno di tre anni.

PERCHÉ IL CICLOTURISMO NEI PIANI DI SVILUPPO TURISTICO	
Diversificazione dell'offerta	• Offrire al turista la possibilità di scoprire il territorio in modo alternativo • Attrarre diversi segmenti e consolidare i rapporti con i turisti già frequentatori • Strumento per incrementare la permanenza media di una destinazione • Trasversalità rispetto alle altre forme di turismo

PERCHÉ IL CICLOTURISMO NEI PIANI DI SVILUPPO TURISTICO	
Destagionalizzazione dei flussi turistici	• Stagione cicloturistica di 8 mesi all'anno • Nuove tipologie di biciclette consentono di destagionalizzare il servizio, coprendo anche i mesi invernali • Offerta differente per le diverse stagioni dell'anno, da proporre a target differenziati
Positive ricadute economiche sulla destinazione	• Non solo per operatori turistici, ma anche per filiera ampia • Anche per occupazione, strutture ristorative, negozi, imprese che realizzano piste ciclabili e che forniscono servizi aggiuntivi
Ritorno all'investimento in tempi brevi	• Dimostrato da esempi di ciclovie europee • Studi internazionali dimostrano che ogni euro investito nel cicloturismo ne restituisce 4 o 5 alla collettività in mento di tre anni

Riassumendo, un sviluppo e un corretta gestione del prodotto cicloturistico permetterebbe:

- **Sviluppo generale del turismo:** oltre a rappresentare come detto un settore in continua crescita, nel caso specifico dell'Italia, osservando la composizione dei principali mercati di riferimento per questo settore (Germania, Stati Uniti, Australia, Francia, Svizzera, Austria, Olanda, Danimarca) troviamo molti dei principali Paesi che compongono la domanda turistica italiana estera.
- **Estensione della stagione turistica estiva**: con lo sviluppo del cicloturismo molti stranieri potrebbero preferire di viaggiare durante i mesi primaverili o autunnali meno caldi e meno affollati, quindi più adatti ad un turismo di questo tipo. Questo permetterebbe una migliore distribuzione dei flussi turistici risolvendo eventuali problemi di sovraffollamento.
- **Conservazione del territorio**: lo sviluppo di una rete ciclabile si basa prevalentemente sul recupero di una viabilità minore esistente o potenziale. In questo senso la manutenzione e la riconversione di argini di fiumi e canali, il recupero di linee ferroviarie dismesse, con il riutilizzo e la conservazione di caselli e stazioni, può diventare con bassi costi la realizzazione di una ciclovia. Il cicloturismo preserva il territorio.
- **Sviluppo delle aree rurali:** attraverso lo sviluppo di una rete cicloturistica è possibile rilanciare lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie tramite l'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi, l'organizzazione di escursioni e attività complementari e un' editoria (mappe e guide) specializzata. Il cicloturismo valorizza le località minori.
- **Miglioramento della rete di trasporto**: con lo sviluppo di una rete ciclistica urbana e interurbana, interconnessa e intermodale (treno + bici) si riuscirebbe a decongestionare, in parte, i centri turistici più affollati e migliorare così la vivibilità di molte città.
- **Miglioramento della sostenibilità ambientale**: lo sviluppo di un turismo di questo tipo unito alla diffusione dell'utilizzo della bicicletta come mezzo quotidiano rappresenta una risposta

importante alla conservazione e alla tutela del paesaggio e dell'ambiente in un ottica di un turismo più sostenibile.

- **Diffusione di uno stile di vita sano:** il cicloturismo può diventare un mezzo per stimolare le persone a muoversi e praticare maggiore attività fisica, adottando così uno stile di vita più sano che comporta grandi benefici per la salute e portare così a considerevoli risparmi di costi per il sistema sanitario nazionale.

COME DIVENTARE BIKE FRIENDLY

Nell'esperienza da noi maturata sul campo, per sviluppare un prodotto bike in una località è necessario creare un **team di lavoro** composto da local bikers, guide bike, noleggiatori, esperti di settore, l'azienda del turismo e gli enti pubblici coinvolti che si occupi dei seguenti aspetti:

- Definizione **rete percorsi** bike ad anello di diverse difficoltà e tipologia in modo da attirare un ampia fetta di pubblico. Si evidenzi inoltre l'enorme successo che le piste ciclabili stanno riscuotendo recentemente nello zone alpine: sono diventate delle vere e proprie direttrici utili per esplorare e vivere il territorio in un modo più sostenibile a contatto con la natura.
- **Segnaletica** percorsi. Nonostante al giorno d'oggi esistano molteplici App, la segnaletica tradizionale è indispensabile per avere un territorio bike oriented ed accessible.
- **Comunicare** al mondo dei bikers con strumenti di vario genere: materiale promozionale di qualità e grafica coordinata, foto e video attrattivi, sito web con tutte le informazioni necessarie per vivere il territorio su due ruote, inserimento dei percorsi individuati su app specifiche di settore.
- **Ospitalità** bike friendly. Creare un club di prodotto di strutture ricettive bike oriented
- **Infrastruttare** il territorio attraverso la realizzazione di bike park, sistemazione di trail esistenti, realizzazione di skill park, campi pratica e pump tracks

POCHE SEMPLICI REGOLE

Cambia la vista. Per essere in grado di conoscere le esigenze e i problemi dei ciclisti, devi provare ad andare in bicicletta. Prova a pedalare lungo un percorso nei tuoi dintorni, dove i tuoi visitatori potrebbero anche andare in bicicletta. Vai dove normalmente vanno i ciclisti in visita: ristoranti, alberghi, negozi, luoghi storici, ecc. Come ti senti? Ti senti al sicuro? Hai incontrato ostacoli?

Invita i ciclisti. Offrire l'alloggio e altri servizi che potrebbero richiedere. Inizia con segni semplici, come un cartello con vetrina o un'etichetta adesiva: "I ciclisti sono i benvenuti".

Fai sapere. I cicloturisti richiedono informazioni! Soprattutto dove sono o arriveranno a breve, e dove trovare ciò che richiedono. Non dimenticarti di cartellonista e indicazioni con informazioni chilometriche per i punti di ristoro e alloggio più vicini.

Fatti trovare. Per le persone che hanno appena pedalato per 60 o 80 km, il metodo dei "tentativi persi" è fuori questione. Usa una mappa e/o cartelli per mostrare la strada per raggiungerti.

Abilita accesso sicuro. Assicurati che le strade che portano alle località turistiche siano accessibili ai ciclisti. Se sei più lontano da una pista ciclabile, assicurati che la strada o il percorso siano temprati, segnalati e sgombrati da ostacoli come vetro, rami, fori pieni di acqua stagnante, ecc. Fai in modo che ci siano segnali sufficientemente visibili per i conducenti di veicoli a motore per avvertirli della presenza di ciclisti.

Anche il parcheggio delle biciclette è molto importante. Cosa succede quando i ciclisti alla fine ti trovano? Le biciclette hanno bisogno di protezione dal furto e dalle intemperie. Garantire un parcheggio per biciclette confortevole e sicuro. Le biciclette devono essere mantenute in buone condizioni e l'area circostante deve essere pulita. Assicurati che di notte le biciclette siano parcheggiate in un'area illuminata.

GLI ELEMENTI DEL PRODOTTO BIKE

HARDWARE	SOFTWARE
Tour bike ad anello	Sito web di località
Trails/sentieri (con relativa manutenzione e gestione)	Cartina bike
Segnaletica sul territorio	Popolare le piattaforme di sharing outdoor
Trasporti bike-friendly	Accoglienza e servizi bike-friendly
Centri bike: guide e noleggi	Attività social
Bike hotels	Contenuti foto e video aggiornati e di qualità
Ricarica e-bike	Eventi bike
Trail center (pump track e skill park)	Formazione degli operatori

ELEMENTI ESSENZIALI PER UNA BIKE DESTINATION DI SUCCESSO

La base del marketing è lo sviluppo di un prodotto per il cicloturismo correlato alla destinazione e alle sue caratteristiche. È molto importante conoscere il gruppo target, i suoi desideri e bisogni. Se un prodotto intende avere successo, deve comprendere quanto segue:

- Un nome chiaro del prodotto;
- Un concetto di percorsi, percorsi circolari, percorsi di rete e loro combinazioni;
- Percorsi non ostruiti e sicurezza su strada;
- I percorsi devono essere resistenti in ogni condizione meteorologica;
- Segnaletica rilevante e uniforme;
- Percorsi in stretto contatto natura;

- Evitare passaggi ostruiti lungo il percorso;
- Infrastrutture turistiche appropriate, possibilità di rientrare con i mezzi pubblici, servizi di alloggio pertinenti, ecc .;
- Manutenzione e controllo regolari delle infrastrutture turistiche.

PROGETTARE IL CICLOTURISMO

FARE RETE

La progettazione di qualsiasi cosa parte necessariamente dalla volontà di realizzare qualcosa per dare un servizio all'utente, per rispondere ad una certa domanda. Nel nostro caso, la progettazione del cicloturismo intende rispondere alle esigenze del cicloturista, precedentemente descritte.
Per riuscire a soddisfarlo a pieno è però necessario fare rete, e per fare rete si intende creare sinergia tra **costanza e diversità**.
Il secondo elemento dell'equazione risulta facilmente risolvibile sul territorio Italiano, perché esso ci offre ambienti che da soli richiamano l'utente per la qualità del paesaggio e delle sue bellezze. Se la diversità è quindi rappresentata dal nostro territorio, è fondamentale però lavorare sulla costanza dell'offerta.
Il cicloturista infatti richiede una certa omogeneità nell'offerta e, per rispondere correttamente a questa esigenza dell'utente, la rete necessita di possedere elementi di costanza dati da determinati criteri di realizzazione. In Italia, con il progetto delle ciclovie nazionali turistiche, sono stati introdotti i seguenti criteri ai quali le ciclovie devono sottendere:

- ATTRATTIVITÁ
- SICUREZZA
- PERCORRIBILITÁ
- RICONOSCIBILITÁ
- PAESAGGIO

Tra le best practice in termine di progettazione e fare rete troviamo Girona, in Spagna. Il boom della bicicletta in questo territorio nasce nel 2005, nel momento in cui il pluricampione Lance Armstrong decide di trasferirsi a Girona, e farla diventare la base per i suoi allenamenti: ad oggi più di 110 ciclisti professionisti hanno seguito il suo esempio. Girona però non si è limitata a cercare di soddisfare le esigenze dei professionisti, ma si è impegnata per ampliare l'offerta e sfruttare questa visibilità per attirare nuovi target, senza concentrarsi solamente sulla bici da corsa. Sono infatti stati creati dei veri e propri Bike Center, dei centri che si basano sulla erogazione di servizi non tanto di prodotti, per dare soluzioni ai problemi di diverse tipologie di biker (corsa, mtb, famiglie, e-bike).

COMPETITORS

Per proporre un prodotto di qualità è necessario osservare ciò che i nostri competitors offrono, analizzarli e fare il possibile per mettere a disposizione un servizio migliore. Qui di seguito vengono brevemente descritte tre **destinazioni Bike Oriented** che si comportano bene all'interno del panorama non solo italiano ma anche europeo.

IMPIANTI DI RISALITA | NUMERO DI TICKET VENDUTI DURANTE LA STAGIONE ESTIVA

	2016	2017	2020	2021
Dolomiti Paganella Bike	7.500	15.000	35.000	50.000
Leogang Bikepark	35.000	40.000	42.000	43.000
Livigno - Mottolino BikePark	20.000	25.000	40.000	44.000

DOLOMITI PAGANELLA BIKE

Oltre **400 km di bike trail** nel cuore delle Dolomiti: **Flow Trail / All Mountain / Enduro**.
Tre Bike Zone (downhill-freeride-flow) collegate tra loro da trail e impianti, percorsi in singletrack (intermedi - esperti), tre pump track e la più bella Skill Area d'Europa. Itinerari MTB per tutti i livelli e discipline, dai facili percorsi su strade sterrate e nel bosco (Family ed XC) alle vicine ciclabili del fondovalle.

Dolomiti Paganella Bike ha tutto quello che serve: impianti di risalita, noleggi, tour guidati organizzati, tracce gps, segnaletica, mappe, proposte d'itinerari MTB, servizio shuttle BiciBUS, guide ed istruttori MTB, corsi e molto altro..

BIKE PARK ZONE

In Dolomiti Paganella Bike ci sono **3 aree Bike Park**: Fai della Paganella, storica MTB area di "technical trails" più amati dai bikers e un flow trail, Molveno, il bike park più panoramico con facili flow trails, Andalo con dei flow trails per i bikers più agguerriti!
Le Bike Park Zone in Paganella si collegano tra loro con **percorsi singletrails** (condivisi/shared), generalmente molto più adatti a bici da trail, all-mountain ed enduro. Disponibili anche due epic Enduro trail per i puristi di questa disciplina: Lake2Lake e Bear Trail.

PATROL

I Patrols sono attivi nelle 3 Bike Park Zones durante la fase centrale della stagione bike e assistono, educano e informano i bikers sui comportamenti responsabili da osservare nella regione. Un gruppo di riders preziosissimo disponibile per informazioni sui trails, sui tour o su qualsiasi altro servizio legato al bike!

PAGANELLA BIKE ACADEMY

Scuola federale di ciclismo composta da istruttori esperti e motivati che amano trasmettere la loro passione per lo sport e la natura a grandi e piccoli.

Alcune delle proposte:

- Lezioni tecnica base MTB in skill area e pump track
- Lezioni avvicinamento al Gravity
- Lezioni perfezionamento tecnica discesa
- Tour e-MTB
- Tour enduro personalizzati
- Camp settimanali per ragazzi

THE CAVE TRAIL CENTER

Situato nel cuore di Andalo Life Park, il nuovissimo Trail Center è una tappa obbligata per chi desidera migliorare le abilità alla guida sulla grande Skill Area o sul Pump Track. Il Trail Center, inoltre, è il punto di partenza principale di molti tour guidati ed esperienze bike.

Tra i primi in Europa, un centro dedicato a tutti i riders di Dolomiti Paganella Bike. Il punto info per eccellenza: un vero **campo scuola**, per tutti coloro che vogliono approcciarsi alle tecniche di guida della MTB, un super **noleggio**, un **negozio**, le **skill area** ed il **pump track**.

All'interno del trail center anche la sede della **Paganella Bike Academy**, la scuola MTB ufficiale FCI.

Il "The CAVE" Trail Center è situato in via Priori 16, zona Life Park, vicino alla palestra arrampicata ed al maneggio.

BIKE HOTEL

I Bike Hotel della Dolomiti Paganella Bike Area (in totale 29 alloggi disponibili) soddisfano tutte le esigenze dei bikers con un po' di sale in più: il Dolomiti Paganella **bike pass** a prezzo ridotto; sconti sui **noleggio bici,** il **bicibus** gratuito, referenti bikers multilingua, la mtb trail **map** con tutti i percorsi Dolomiti Paganella Bike, il **bike garage** custodito per biciclette, la piccola **officina** con attrezzi specifici, la possibilità di ricaricare le **e-mtb**, il servizio **lavanderia,** mtb **tour organizzati**, pranzo al sacco o menù bikers.

PONTEDILEGNO-TONALE

Una terra ricca di opportunità con 500 km di sentieri tra alpeggi e testimonianze della Prima Guerra Mondiale. Qui troverete tutto quello che serve per una vacanza in bicicletta: dalle leggendarie salite del Giro d'Italia, come Gavia e Mortirolo, ai percorsi dedicati agli amanti del Downhill. Il bike park del Passo Tonale e i percorsi gravity nei boschi di Ponte di Legno e Temù attendono i riders più spericolati, mentre la pista ciclabile da Ponte di Legno a Vezza d'Oglio è l'ideale per accogliere le famiglie e chi è in cerca di natura e relax.

BIKE RESORT

L'obiettivo è far vivere ai biker un'esperienza unica, combinando qualità e varietà dei percorsi con servizi di altissimo livello. Il Bike Resort offre varie alternative per vivere la montagna in bici, adatte a tutti i livelli e tipologie di biker e unite all'ospitalità su misura in ottica "bike friendly" a 360 gradi che accomuna tutti gli operatori. Tutto ciò è rafforzato dal contesto paesaggistico mozzafiato.

Un territorio in cui il mondo bike trova la sua massima espressione, caratterizzata da un insieme di bike hotel e strutture ricettive certificate (tot. 13), che offrono ai rider servizi esclusivi a loro dedicati: dal noleggio di ogni tipologia di bike ai servizi di riparazione e assistenza, dagli spazi adibiti a deposito e spogliatoio, alla ristorazione dedicata alle esigenze dello sportivo e molto altro.

EASY

Oltre 300 km. di percorsi ciclabili tra Valle Camonica e Val di Sole, adatti a tutti e serviti da treni con trasporto bici e BiciBus. Inoltre, un grande progetto di ciclovia che segue il corso del fiume Oglio dalla foce fino al Po.

Lo Skill Park a Ponte di Legno offre la possibilità ai bikers agli esordi di muovere i primi passi nel mondo della mountain bike. Nel campo pratica si possono migliorare le proprie capacità di guida ed equilibrio su terreno sterrato, sperimentando i passaggi tecnici e le strutture propedeutiche in totale sicurezza, sotto l'occhio vigile e preparato degli istruttori. Una volta affinata la tecnica, ci si potrà poi scatenare nel bike park, che offre tracciati adatti a tutti i livelli, all'insegna dell'adrenalina e del divertimento allo stato puro.

E-BIKE

Il comprensorio Pontedilegno-Tonale ora è davvero accessibile a tutti. La rete di ricarica Zeus è composta da 12 colonnine di ricarica e-bike a servizio dei biker, adatte a ricaricare non solo la bicicletta a pedalata assistita, ma anche qualsiasi altro dispositivo elettronico, garantendo inoltre un deposito sicuro con codice personale. Composti da 4 box e 4 rastrelliere, i punti di ricarica sono installati in zone strategiche lungo il percorso.

Le colonnine installate a Vermiglio e alla partenza della telecabina di Ponte di Legno, sono inoltre dotate di Tool Station, un kit di manutenzione e riparazione a disposizione di tutti i ciclisti.

MTB

Per gli appassionati della mountain bike in tutte le sue discipline, la bike area Pontedilegno- Tonale offre più di 500 km di percorsi tra l'Alta Valle Camonica e la Val di Sole. Nei parchi naturali dello Stelvio, dell'Adamello e dell'Adamello Brenta troverete un intreccio di sentieri, strade forestali e mulattiere che ripercorrono i siti della Grande Guerra. I tracciati, tra i 700 e i 2.600 m di quota, che attraversano fantastici paesaggi alpini, sono interamente mappati con il gps e dotati di una segnaletica chiara e intuitiva.

GRAVITY

Bike Park Ponte di Legno-Tonale: un unico bike park per tutti i livelli! Il nuovissimo Flow Bike Park al Passo del Tonale, unito ai più tecnici tracciati di Ponte di Legno e Temù, offre percorsi gravity adatti ai riders di ogni età e allenamento.

ROAD

Montagne rese famose dalle gesta dei grandi campioni del Giro d'Italia, paesaggi mozzafiato, con salite che sfidano e mettono a dura prova le capacità di ogni ciclista. Qui si corrono le tappe strategiche della kermesse sportiva rosa, luoghi di imprese indimenticabili entrate nella leggenda e legate ai grandi nomi del ciclismo internazionale.

LIVIGNO - MOTTOLINO BIKE PARK

Livigno è una destinazione che si comporta molto bene nei confronti del mercato bike. La sua offerta variegata e l'attenzione ai particolari, la rendono una tra le mete preferite dai biker a livello sia italiano che europeo.

E' presente un bike center: punto di informazione e di incontro per tutti i biker che si trovano a Livigno. Qui si potrà confrontarsi con le guide mtb e affidare i più piccoli al bike skill center: un parco attrezzato con passerelle e pump-track per adulti e bambini che per le prime volte salgono in sella di una mountain-bike, luogo ideale dove prendere confidenza con le MTB e migliorare la propria tecnica di guida.

PERCORSI

Livigno offre agli amanti delle due ruote percorsi bike di diversi gradi di difficoltà e adatti a varie discipline, da quelli più semplici, agevoli e poco impegnativi, fino a quelli più tecnici ideali per gli allenamenti sportivi. Carosello 3000 offre una sentieristica mountain-bike di oltre 50 km. A partire dalla sentieristica flow e enduro di nuova costruzione fino ai single trails che conducono in aree montane incontaminate, bikers esperti, famiglie e principianti trovano i percorsi adatti alle loro aspettative.

La Montagna di Carosello 3000 ospita inoltre il "Tutti Frutti Epic" mtb tour. Si tratta di un percorso realizzabile in giornata che comprende parte della nuova sentieristica, unita ad alcuni sentieri storici di Livigno. La lunghezza del tour è di 45 chilometri, con solo poche centinaia di metri pedalati in salita. I percorsi sono perfetti per l'allmountain ma anche per gli amanti del cross-country e dell'enduro.

BIKE PARK

All'interno del BikePark di Mottolino sono a disposizione ben 13 sentieri di varie tipologie: dai più semplici e scorrevoli, per prendere confidenza con la disciplina, a quelli più tecnici, per aumentare la dose di divertimento. Nell'area North Shore sono presenti tante strutture in legno sulle quali poter migliorare l'equilibrio o alzare livello di riding.

A fine pista c'è anche un maxi gonfiabile per testare nuove evoluzioni aeree.

Presso il nostro noleggio Dr Rent, alla partenza della telecabina, è possibile trovare tutta l'attrezzatura necessaria e richiedere l'aiuto di una guida per imparare tecniche e segreti del downhill.

PISTA CICLABILE

Tutto l'anno circa 17 km di pista ciclopedonale con corsie separate per pedoni e biciclette. Lungo il percorso diversi sbocchi per riportarsi facilmente in paese.

La pista ciclopedonale è attrezzata con molti servizi come ad esempio: aree di sosta con panchine e tavoli, un'area riservata agli amici a quattro zampe: "Agility Dog", parchi gioco con scivoli, altalene e molto altro per i vostri bambini. A disposizione dei ciclisti delle aree Bike Service con attrezzi per la prima assistenza.

Nel 2016 è stata inaugurata la nuova pista ciclabile di Trepalle che si snoda per 1 chilometro, partendo dal campo sportivo fino alla zona Bosc'chèc.

BIKE HOTEL

Sono presenti ben 19 Bike Hotel e 6 Bike Apartments. I bike hotel e bike apartaments di Livigno sono strutture ricettive che offrono ad ogni tipo di biker vari servizi dedicati come:

- lavaggio biciclette
- deposito bike
- servizio lavanderia per l'abbigliamento sportivo
- officina bike attrezzata
- colazione energica per bikers
- biker's corner con informazioni e riviste del settore
- consulenza a misura di ciclista con proposte di escursioni
- cartina bike della regione (single trail map)
- lavanderia per asciugare l'abbigliamento
- roadbook e dati GPS
- materiale di pronto soccorso

ANALISI PRELIMINARI

COL D-J BIKE PARK

CONCEPT

VISION

Gli obiettivi condivisi con l'Amministrazione comunale e consolidati come concept di progetto possono essere riassunti nei punti seguenti:

- aumentare la **competitività del territorio** come destinazione turistica, inserendo il prodotto bike come una delle attrattive outdoor di riferimento;
- individuare nuove aree di business sui mercati di riferimento/provenienza per il cicloturismo;
- offrire nuove opportunità di sviluppo alle **strutture ricettive** insistenti sul territorio comunale fornendo nuove occasioni di crescita e specializzazione per nuovi business e nuovi servizi ai visitatori dell'area allungando nel contempo la stagione turistica.

Nello specifico il **COL-DJ Bike Park** sarà progettato e realizzato specificamente con un'attenzione particolare alle esigenze delle nuove generazioni e di chi non ha esperienze particolari nella tecnica di guida della bici. La località infatti si presenta come luogo ideale per uno sviluppo del prodotto bici a **misura di famiglia** per i seguenti motivi:

- Zona interessata ad interventi circoscritta e non dispersiva;
- Area di partenza che si presta molto bene per chi è alle prime armi con le due ruote, sopratutto la zona dei tapis roulant e lo skilift;
- Presenza di attrazioni alternative per gli accompagnatori che non fanno attività in bici, come ad esempio il laghetto e l'area verde;
- Presenza di attività di servizi e ristorazione.

MISSION

Definire un prodotto bike che esalti le peculiarità del territorio che sia in grado di catturare nuovi flussi turistici offrendo allo stesso tempo un'attrattiva ai biker locali. Analizzare l'offerta bike presente, migliorarne le caratteristiche, identificare nuove offerte e definire delle eccellenze.

VALUES

Trasformare il territorio comunale in una location attrattiva per bikers e famiglie valorizzando gli aspetti naturalistici, geomorfologici e paesaggistici.
Allungare la stagione turistica fuori dai mesi di maggiore frequentazione e proporsi come location outdoor & bike friendly.

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

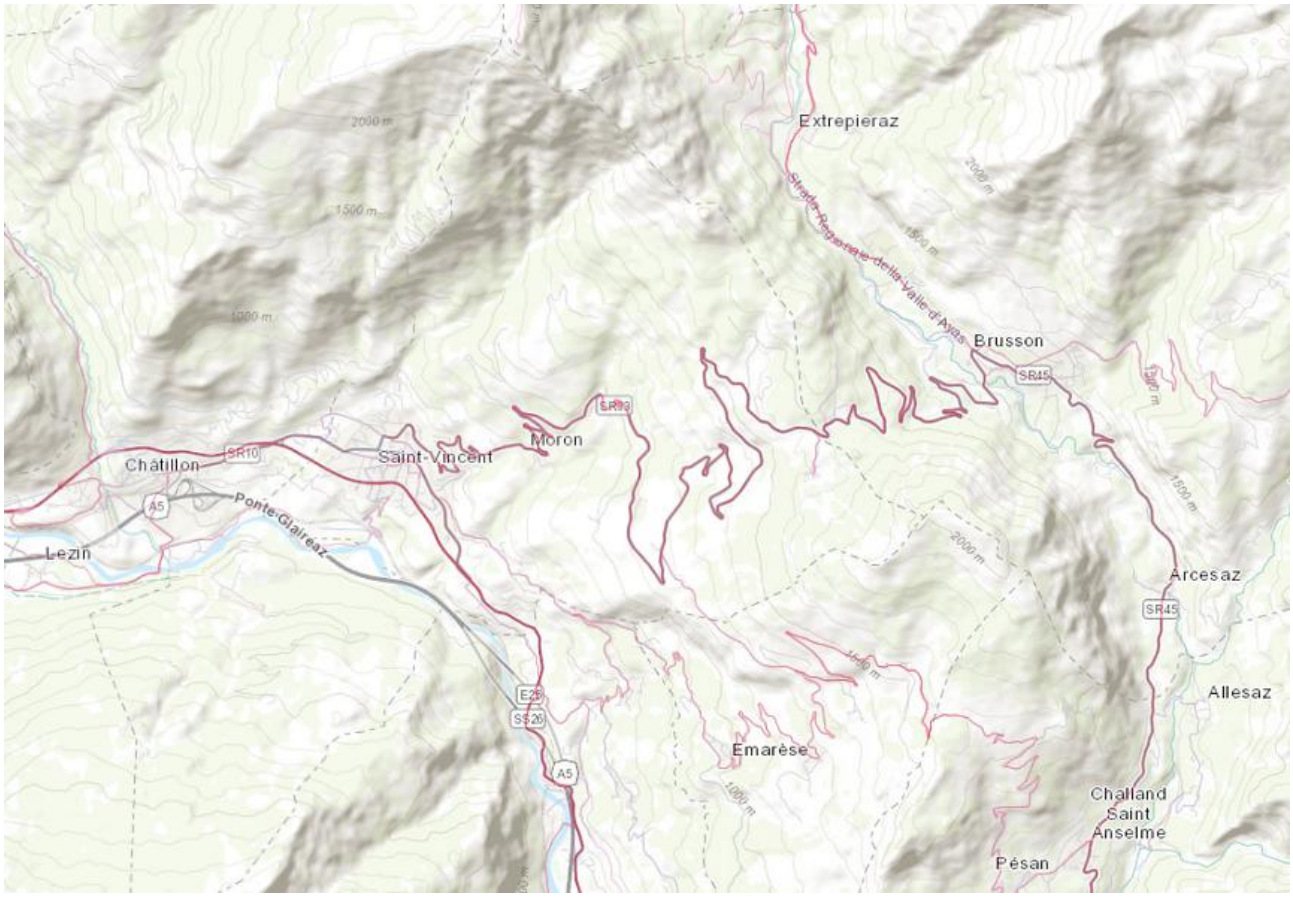
ANALISI PIATTAFORME WEB

Il processo di mappatura dei percorsi bike ha visto il suo incipit in un attento studio di ciò che il web propone: grazie alla presenza di diverse tipologie di dati online su piattaforme dedicate al mondo bike abbiamo osservato gli spostamenti dei bikers sul territorio di Saint-Vincent e ottenuto quindi un quadro generale di come viene utilizzato il territorio.

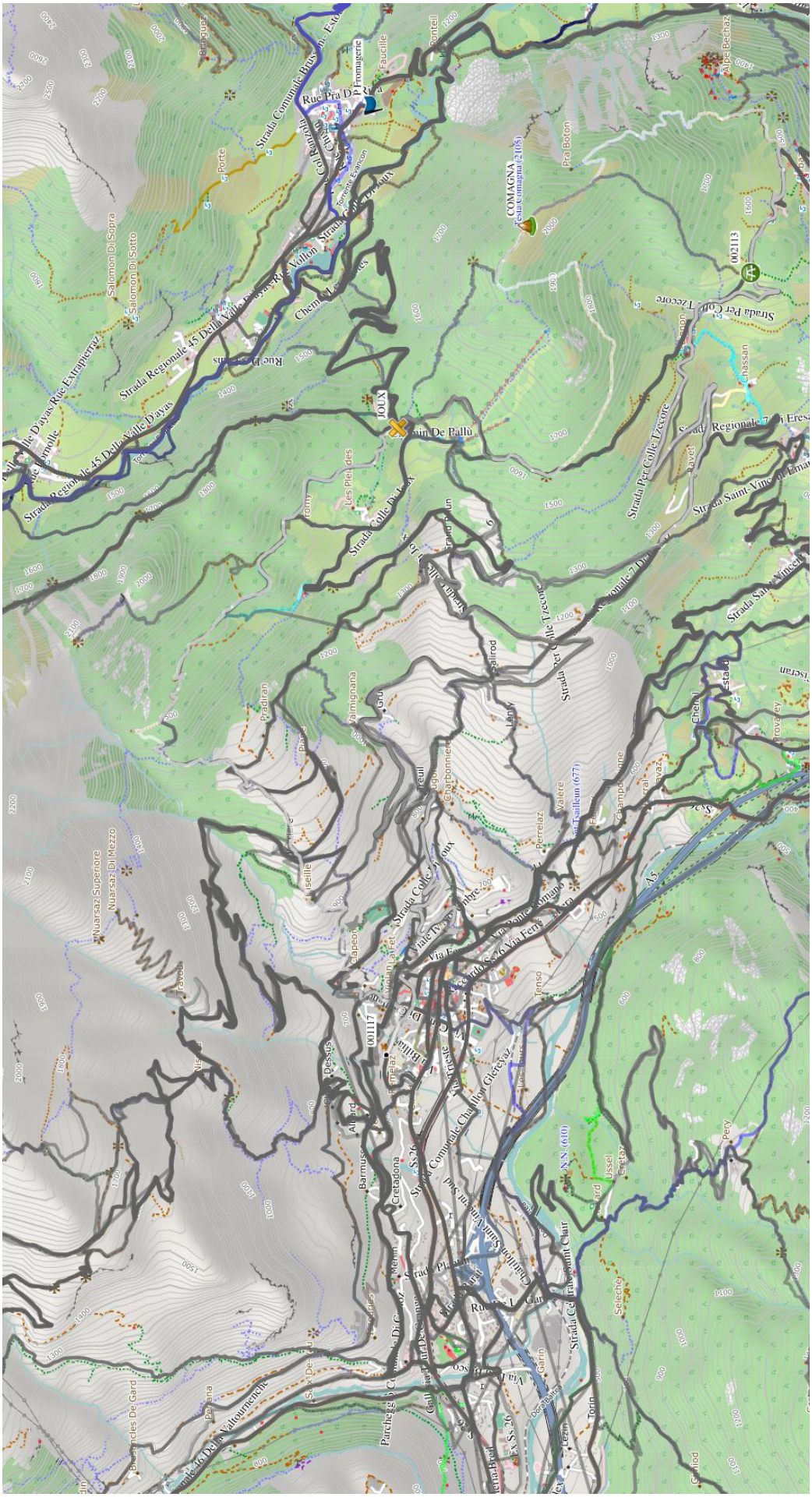
Questa macro analisi permette di farsi un'idea di come il ciclista si muove all'interno della zona interessata: l'efficacia e la veridicità di questo strumento deriva dal fatto che la cultura dello sharing dei dati gps, dapprima focalizzata solo sui ciclisti più esperti, si è allargata andando ad accomunare sempre più le varie tipologie di utenti. **Ormai le piattaforme di condivisione sono sempre maggiori e riuscire ad inglobare questi dati in un unica rete aiuta gli utenti a trovare il percorso più adatto alle loro esigenze.**

Sulla base dei dati raccolti ed individuati abbiamo ottenuto una mappatura dei percorsi battuti allo stato attuale da parte dei bikers suddiviso per tipologia.

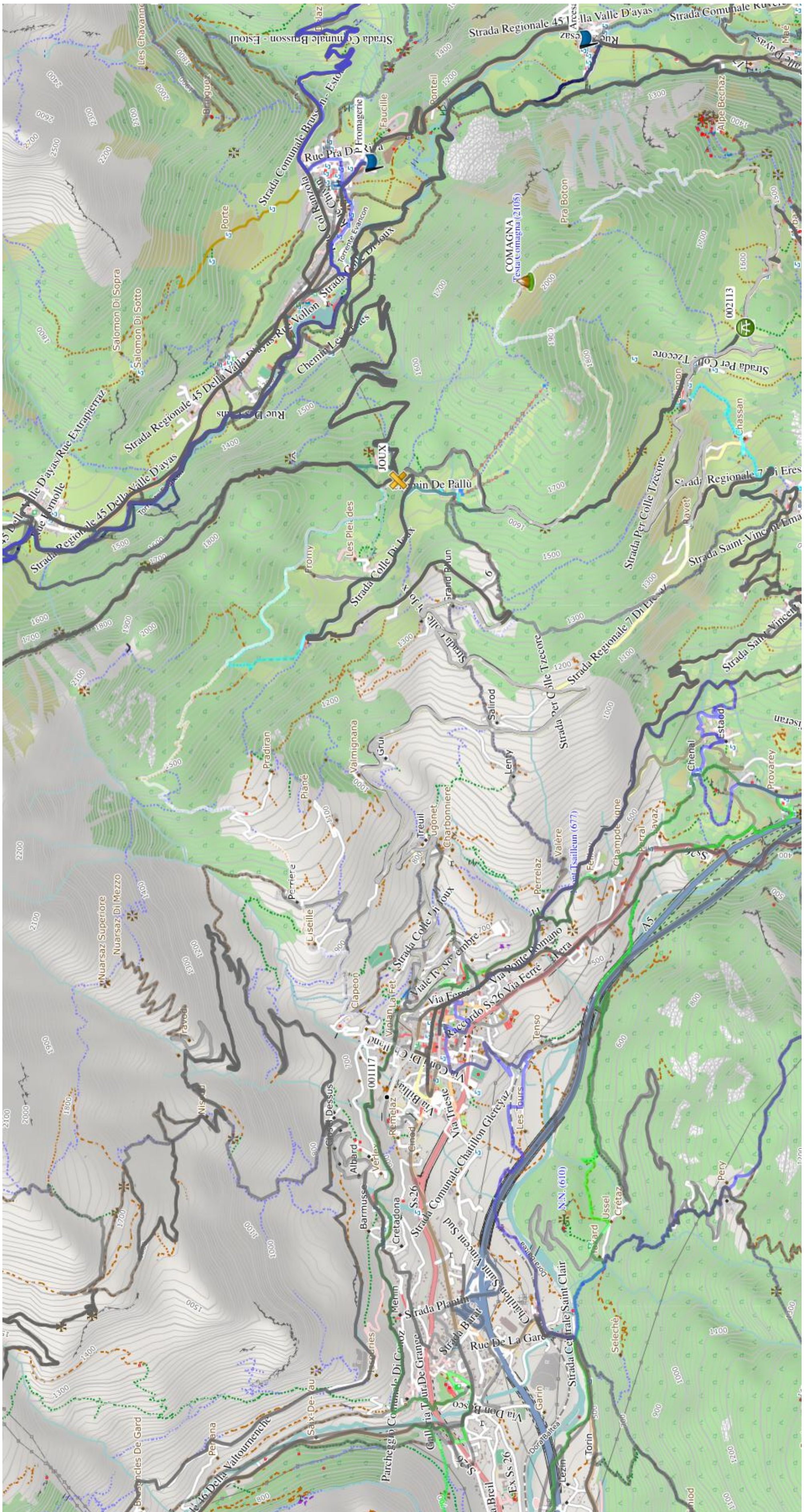
HEATING MAP



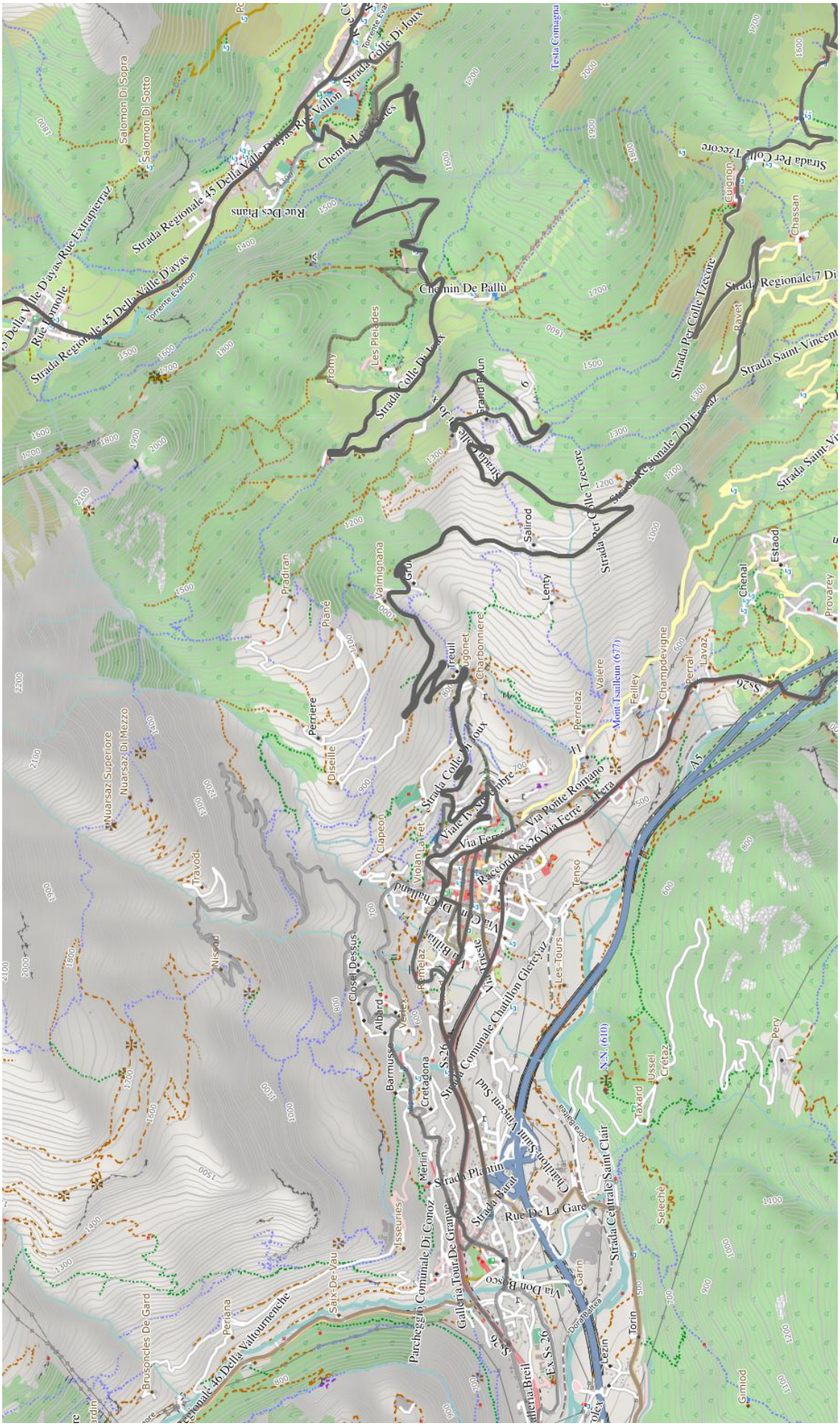
SITUAZIONE COMPLESSIVA FREQUENTAZIONE BIKE



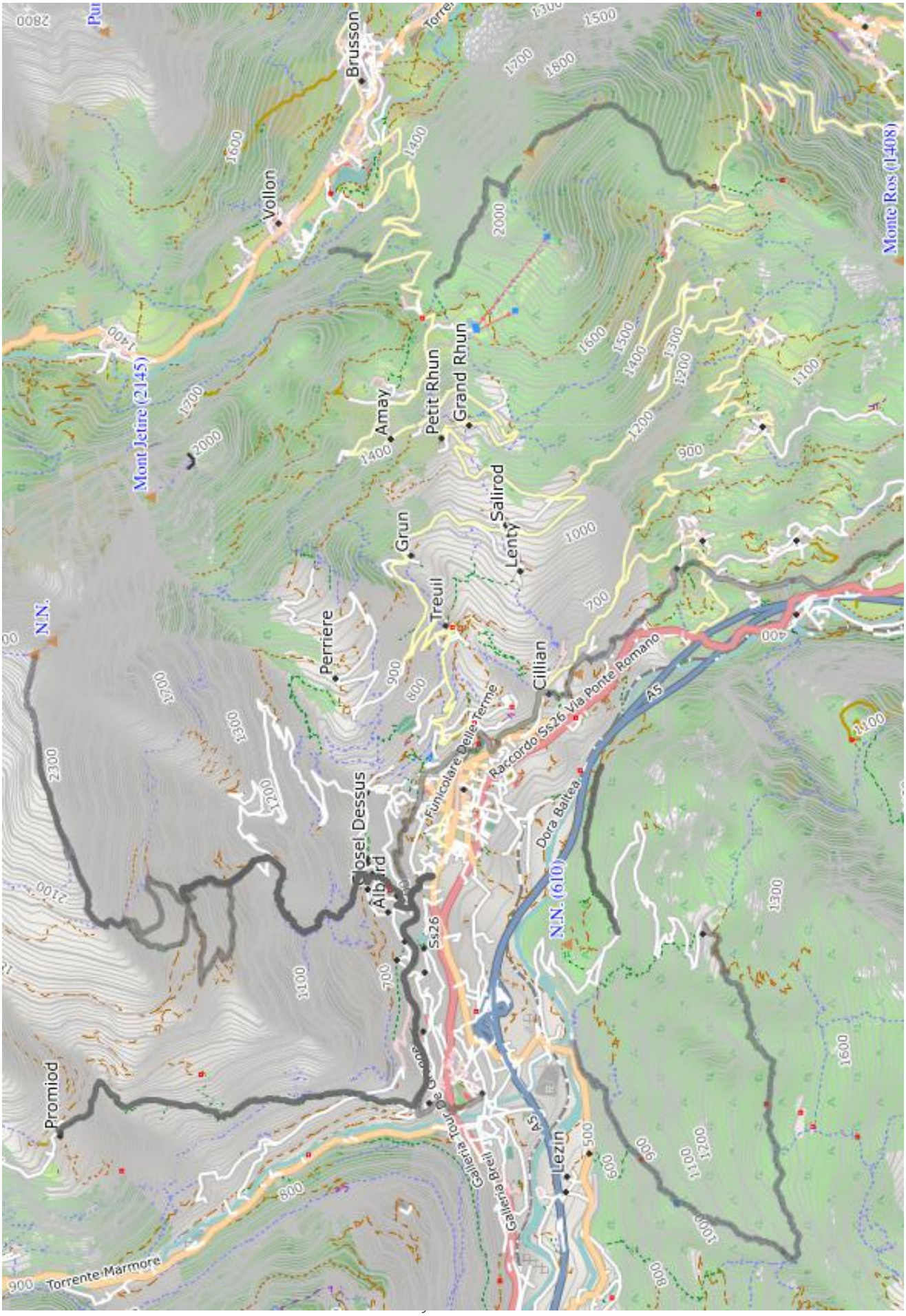
FREQUENTAZIONE MOUNTAIN BIKE



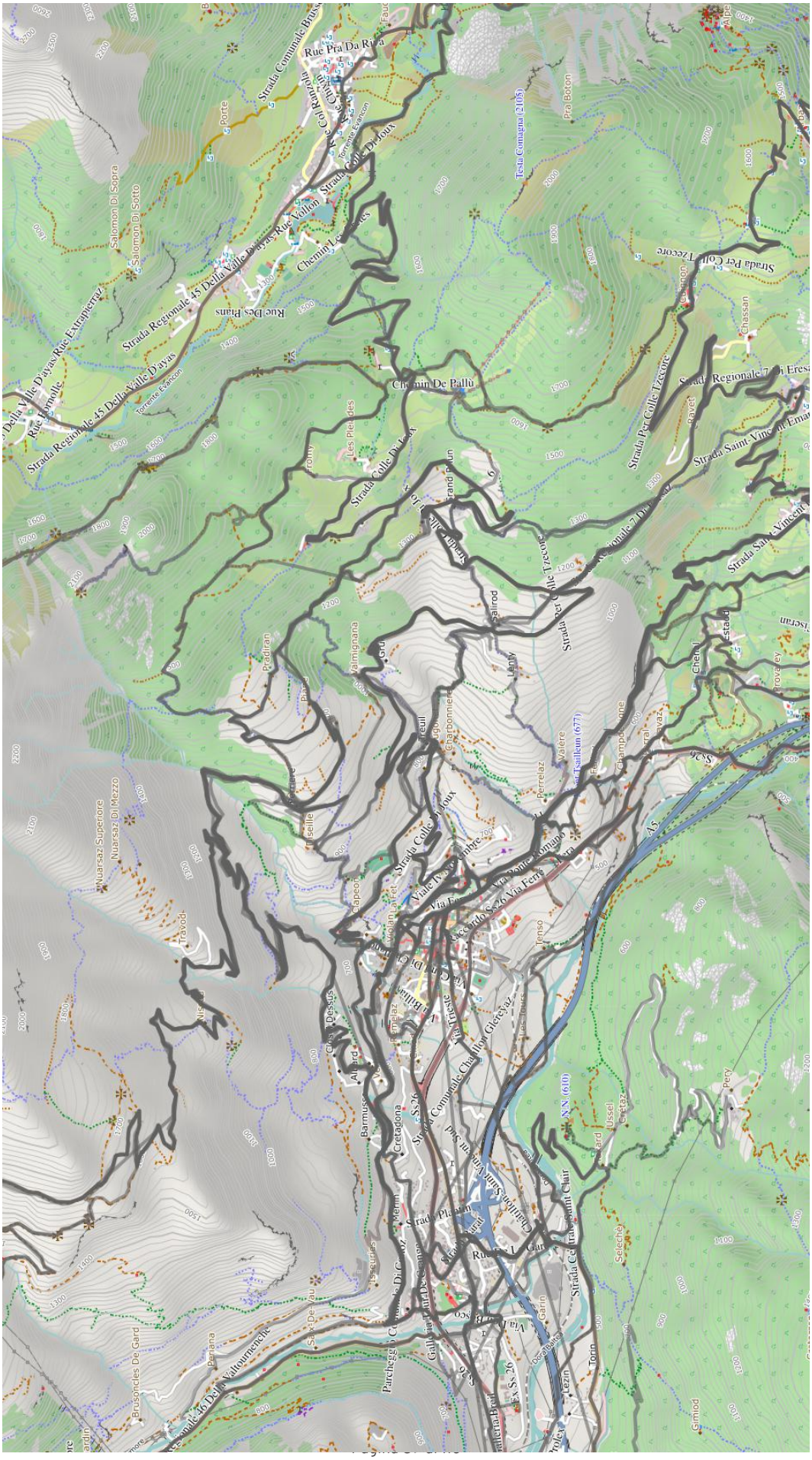
FREQUENTAZIONE ROAD



FREQUENTAZIONE TRAILS

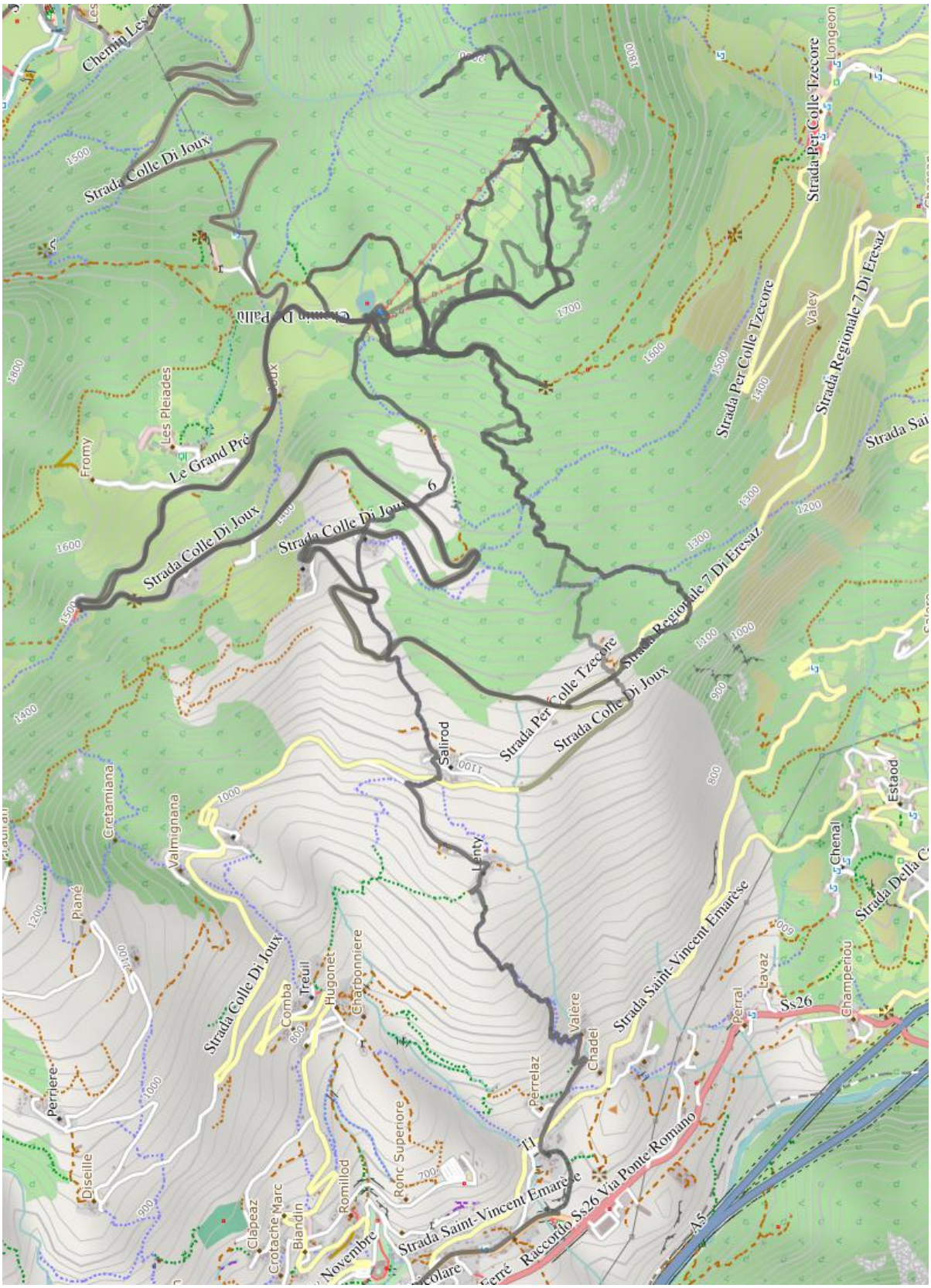


FREQUENTAZIONE CICLOTURISMO



SOPRALLUOGHI

Oltre all'analisi delle piattaforme web, i nostri tecnici hanno effettuato sopralluoghi sul territorio a piedi e in bici al fine di scoprire gli spot più belli e definire il progetto al meglio.



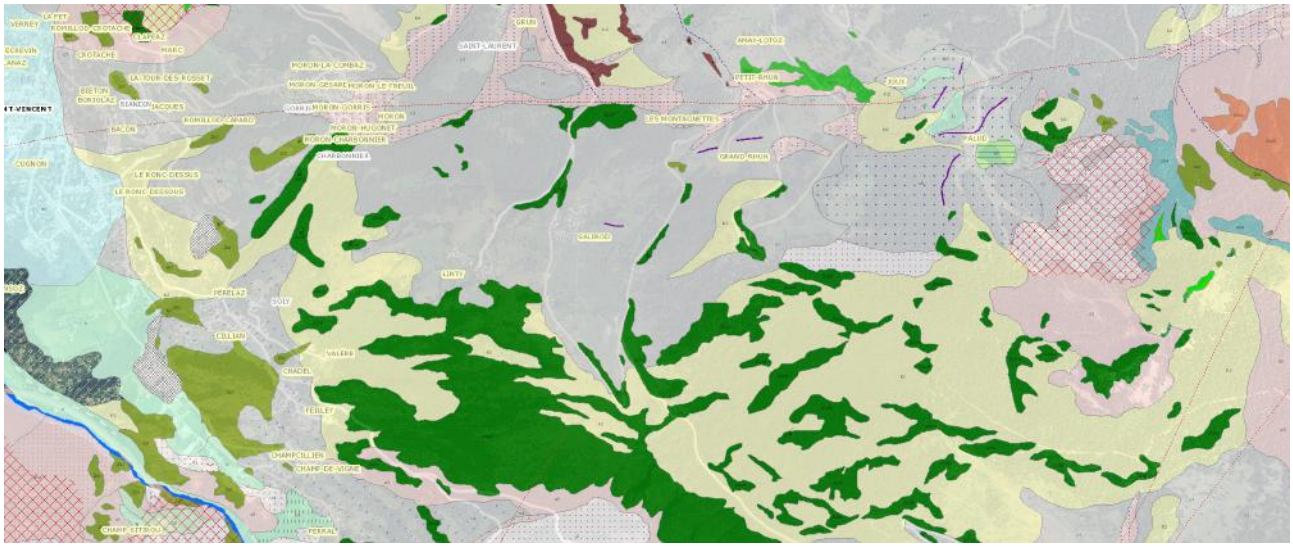
ANALISI WEBGIS

Prima di procedere con l'elaborazione della proposta di sviluppo definitiva, sono state analizzate le cartografie WebGis per individuare le zone a rischio idrogeologico ed interessate a dissesti in modo tale da evitarle fin da subito nel progetto preliminare.

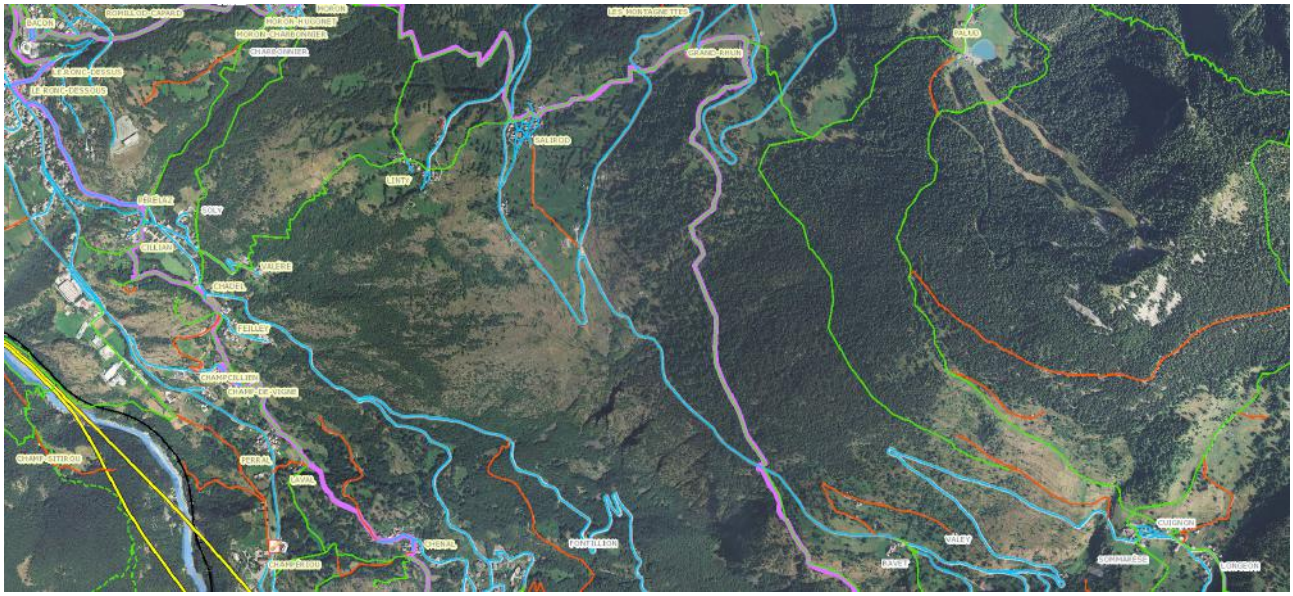
ZONE DISSESTI

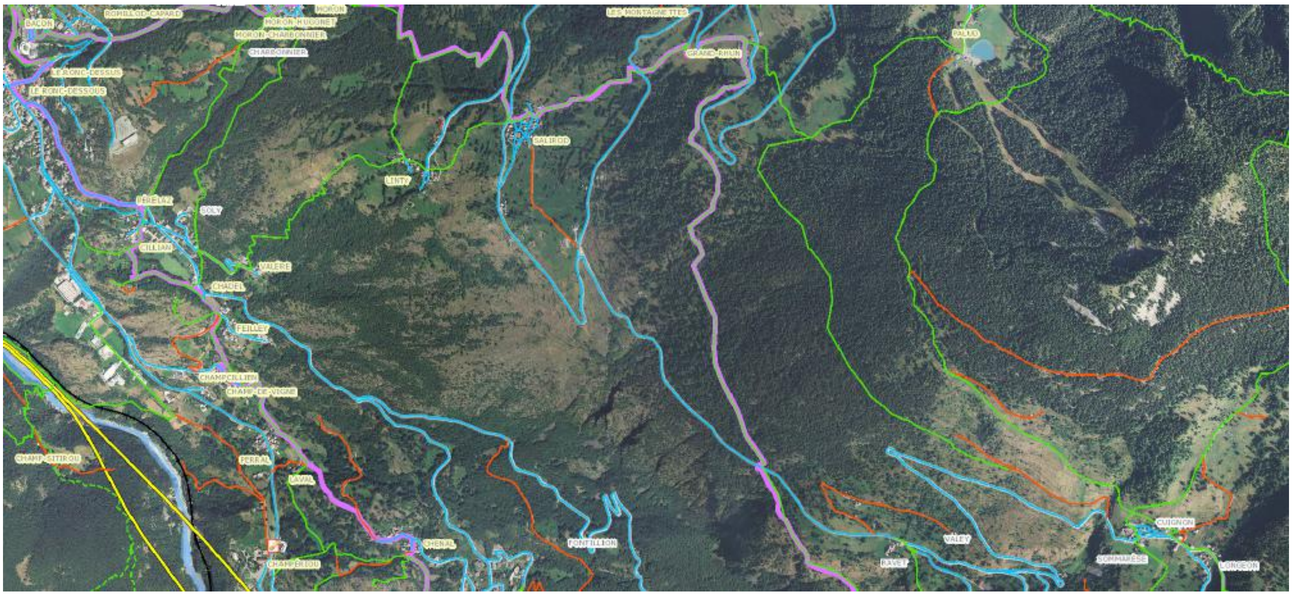
IDROGRAFIA

VINCOLO IDROGEOLOGICO

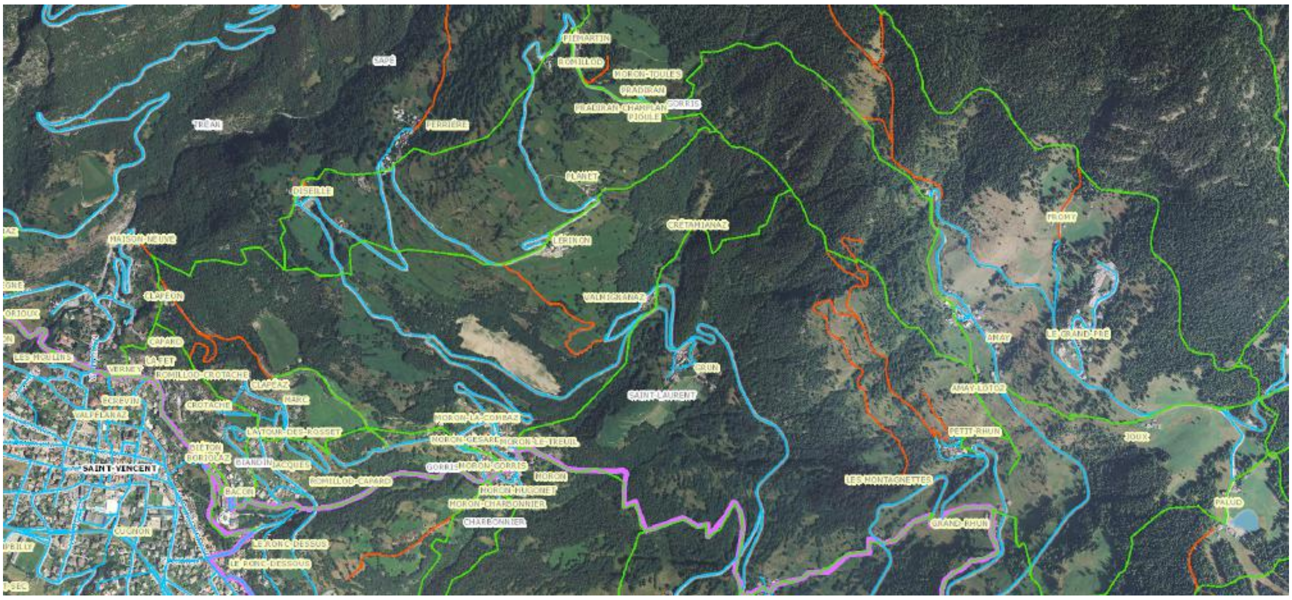


RETE VIARIA REGIONALE





ROMILLOD-CAPARD
MORON-HUGONET
MORON-CHARBONNIER
CHARBONNIER
LES MONTAGNETTES
GRAND-RHUN
PALUD
LE RONC-DESSUS
LE RONC-DESSOUS
SALIROD
LINTY
PERELAZ
SOLY
CILLIAN
VALERE
CHADEL
FEILLEY
CHAMPCILLIEN
CHAMP-DE-VIGNE
CHAMP-SITIBOU
PERRAL
CHENAL
FONTILLION
VALEY
RAVET
CUIGNON
SOMMARESE
LONGEON



SAPÉ
TRÉAN
PERRIERE
ROMILLOD
MORON-TOULES
PRADIRAN
GORRIS
DISEILLE
MAISON-NEUVE
CLAPEUN
LERINON
CRETAMIANAZ
VALMIGNANAZ
PROMY
AMAY
LE GRAND-PRÉ
AMAY-LOTOZ
SAINT-LAURENT
PETIT-RHUN
JOUX
LES MONTAGNETTES
GRAND-RHUN
PALUD
SAINT-VINCENT
MORON-LA-COMBAZ
MORON-GERBORE
MORON-LE-TREUIL
MORON-HUGONET
MORON-CHARBONNIER
CHARBONNIER
ROMILLOD-CAPARD
LE RONC-DESSUS
LE RONC-DESSOUS
CUIGNON
ROMILLOD-CROTACHE
CROTACHE
LA TOUR-DES-LOSSET
VALPELARAZ

VALUTAZIONE OFFERTA BIKE

ALLO STATO ATTUALE

SERVIZI BIKE FRIENDLY

TIPOLOGIA	PUNTEGGIO				
	1	2	3	4	5
Guide					
Noleggi					
Segnaletica bike					
Manutenzione sentieri					
Materiale di comunicazione online					
Materiale di comunicazione offline					
Strutture ricettive bike-friendly					
Punti ricarica e-bike					
Infrastrutture bike bambini e famiglie					

INFRASTRUTTURE PER I BIKERS

TARGET DI RIFERIMENTO	PUNTEGGIO				
	1	2	3	4	5
Family					
Cicloturismo					
E-bike					
Mountain bike					
Enduro/Gravity					
Strada					

DOVE SI PUÒ ARRIVARE

TARGET DI RIFERIMENTO	PUNTEGGIO				
	1	2	3	4	5
Family (piste ciclabili, percorsi facili, campi pratica, skill park)					
Cicloturismo (segnaletica itinerari ad anello)					
E-bike					
Mountain bike (segnaletica e manutenzione ordinaria dei percorsi)					

Enduro/gravity (segnaletica e manutenzione ordinaria dei percorsi)					
Strada					

SWOT ANALISI

La tabella sottostante rappresenta uno strumento utilizzato nella formulazione della gestione strategica. Aiuta ad identificare i punti di forza (Strenghts), punti di debolezza (Weaknesses), opportunità (Opportunities) e minacce (Threats) di un'azienda /di un progetto/di un territorio.
Partendo da questa analisi i partners di progetto possono ricavare suggerimenti e stimoli per il miglioramento della propria attività ed elaborare nuove strategie di sviluppo e realizzazioni. L'obiettivo dell'analisi è quello di trasformare i punti di debolezza in punti di forza e in opportunità per trarne i maggiori vantaggi e minimizzare le minacce.
Il contesto risulta caratterizzato da innumerevoli punti di forza a livello territoriale e turistico, minacciati però da un sistema bike non ben sviluppato e dalla forte componente di competitività dei territori limitrofi.

PUNTI DI FORZA • La presenza degli impianti di risalita; • Le infrastrutture di servizi già presenti nell'area; • Il lago adiacente agli impianti di risalita; • Caratteristiche del territorio uniche; • Attività praticabile quasi tutto l'anno; • Enogastronomia, Italian food e prodotti locali; • Gruppi di local bikers motivati; • Zona protetta dal vento;	**PUNTI DI DEBOLEZZA** • Offerta bike esistente non completa e poco chiara; • Materiale di comunicazione bike; • Segnaletica percorsi bike da implementare; • Mancanza della manutenzione ordinaria e/o straordinaria dei sentieri per renderli maggiormente attrattivi; • Mancanza campo pratica/skill park;
OPPORTUNITÀ • Sfruttamento flussi turistici e sportivi già presenti nei territori limitrofi; • Creazione sinergie di settore e nuove forme di business; • Possibilità di destagionalizzazione dell'offerta turistica; • Attrazione di un ampio mercato (sia a livello italiano che straniero); • Boom del mercato bike e-bike;	**MINACCE** • Continuo mutamento delle abitudini turistiche; • Concorrenza di altre destinazioni bike; • Ampliamento del raggio territoriale di competitività; • Peculiarità di un pubblico biker in evoluzione.

IL PROGETTO

COL D-J BIKE PARK

LA NOSTRA PROPOSTA

IL PROGETTO

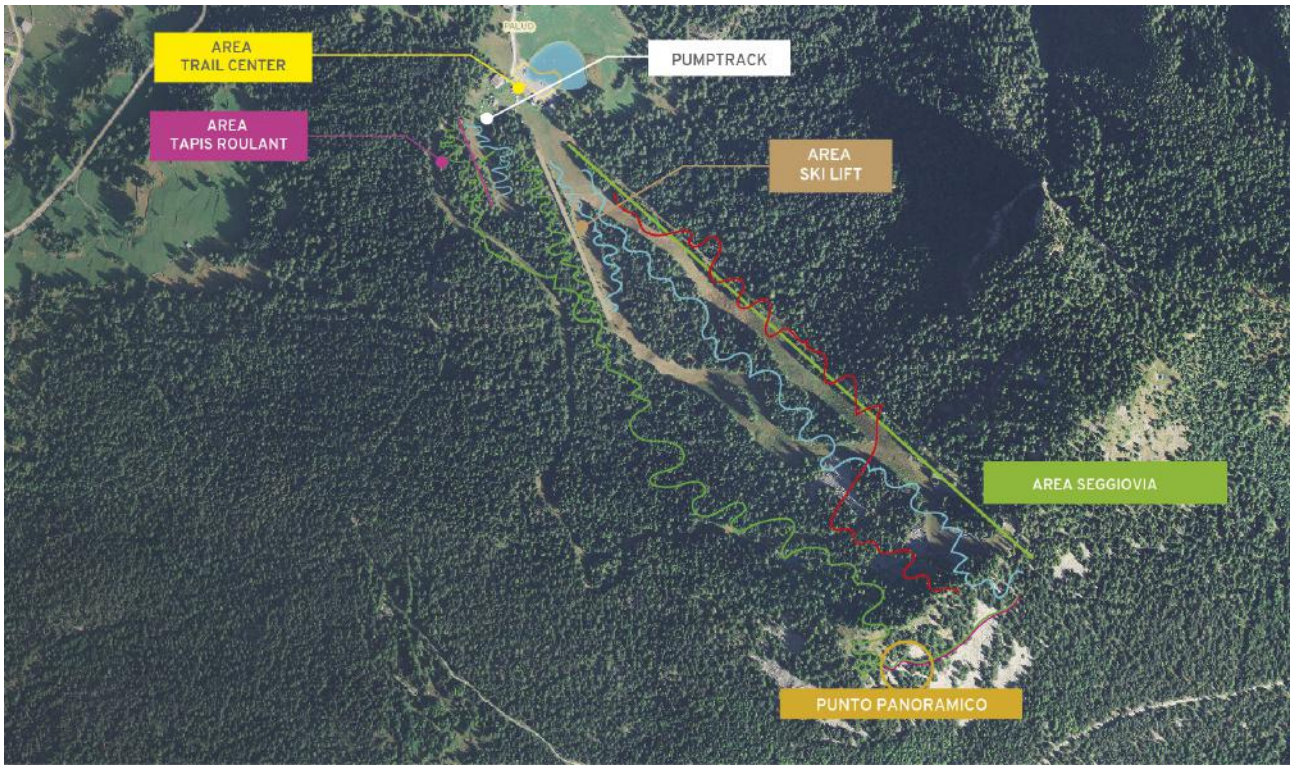
Come già evidenziato, il territorio comunale vanta grosse potenzialità in termini di attrattività di un pubblico bikers e quindi, con alcuni interventi sull'offerta bike friendly della destinazione, questa può trovare una propria ben precisa collocazione all'interno del mercato delle due ruote.
Territorio limitrofi hanno raggiunto una notorietà internazionale nell'ambito delle due ruote e sono frequentati da un pubblico di visitatori stranieri da tutto il mondo, sicuramente se si struttura un'offerta bike si può attingere inizialmente a questo bacino che come target è sempre alla ricerca di nuove esperienze emozionanti.
Forte di tali caratteristiche, la destinazione e relativi stakeholder possono raggiungere livelli eccellenti nell'ambito delle due ruote attraverso la definizione di una **rete di percorsi strutturata**, identificata su una cartina e promossa attraverso vari tipi di canali digitali e non.

Il risultato delle varie fasi di lavoro caratterizzate dapprima da una ricerca e approfondimento del fenomeno del cicloturismo e delle sue esigenze parallelamente ad uno studio del contesto turistico generale e proseguito con l'analisi degli strumenti cartografici presenti, delle piattaforme web nonché vari sopralluoghi e incontri con stakeholders ha portato alla definizione di una rete di percorsi ideali da proporre al cicloturista nella zona di Saint-Vincent.

La motivazione che ha spinto alla creazione di questa nuova proposta sentieristica è la volontà di fare rete, di coinvolgere il maggior numero possibile di attività presenti sul territorio, di stimolare la creazione di nuove forme di business e sinergie di settore. L'obiettivo ultimo è quindi quello di permettere ad ogni stakeholder attivo sul territorio di Saint-Vincent di giovare di questo boom del fenomeno delle due ruote, creando **opportunità di crescita e di sviluppo**.
Per soddisfare le richieste dei vari potenziali fruitori risulta fondamentale dare vita ad una progettazione e conseguente realizzazione di un'area con **servizi di qualità**, attenta al rispetto dell'ambiente che dia una spinta forte al turismo soprattutto in bassa e media stagione.
All'interno di questo contesto è indispensabile tenere in considerazione l'importante opportunità di creazione di indotto per i vari stakeholders che un progetto di questo genere offre.

PANORAMICA GENERALE

- 3 percorsi gravity di vario livello nella zona seggiovia
- 2 percorsi gravity facili nell'area ski-lift
- 2 percorsi gravity facili nell'area tapis roulant
- 1 percorso di rientro tra Col de Joux e l'abitato di Saint-Vincent
- Un trail center alla partenza della seggiovia, dotato di skill park e pump track modulare
- Realizzazione di un punto panoramico



I PERCORSI

LA RETE DI PERCORSI

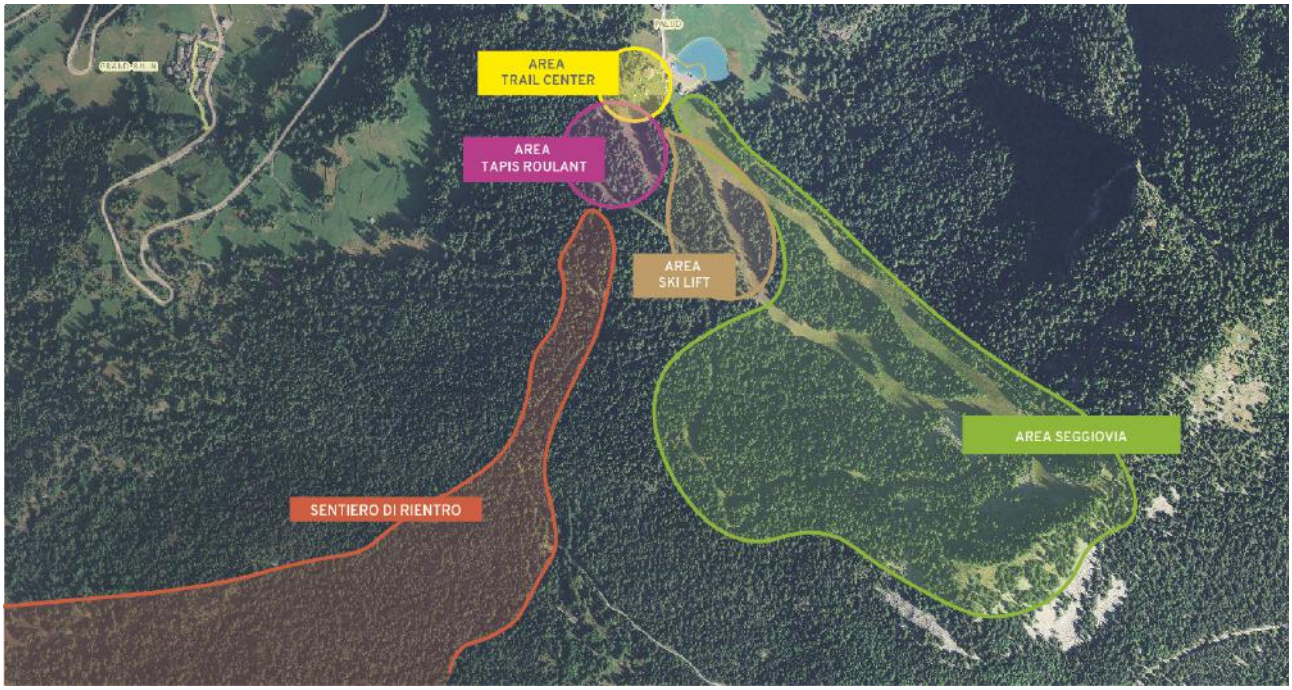
La proposta da noi sostenuta e nelle pagine successive e più approfonditamente descritta, prevede la realizzazione di percorsi gravity e lo sviluppo di un Trail Center per poter attrarre i seguenti profili:

- Bikers esperti che intendono migliorare le proprie tecniche di guida della bike all'interno del trail center
- Principianti che muovono i primi passi sulle due ruote
- Squadre e associazioni sportive che sfruttano il centro per allenamenti e preparazione
- Giovanissimi bikers in cerca di divertimento e contatto con la natura
- Cicloturisti di passaggio e non, per i quali il nuovo centro e il territorio circostante diventa tappa obbligatoria

- Famiglie e bambini alla ricerca di momenti di svago e relax
- Giovani del posto che trovano nel centro un'alternativa sana all'aria aperta

UN BIKE PARK ACCESSIBILE A TUTTI

Vista la presenza di impianti a fune e di un pendio che si presta per la realizzazione di percorsi specifici per la discesa in bici, abbiamo diviso la zona dell'area sciistica del Col de Joux in 3 parti.
Il terreno si presta infatti molto bene al garantire una progressione didattica ottimale a bikers di tutte le età e capacità.



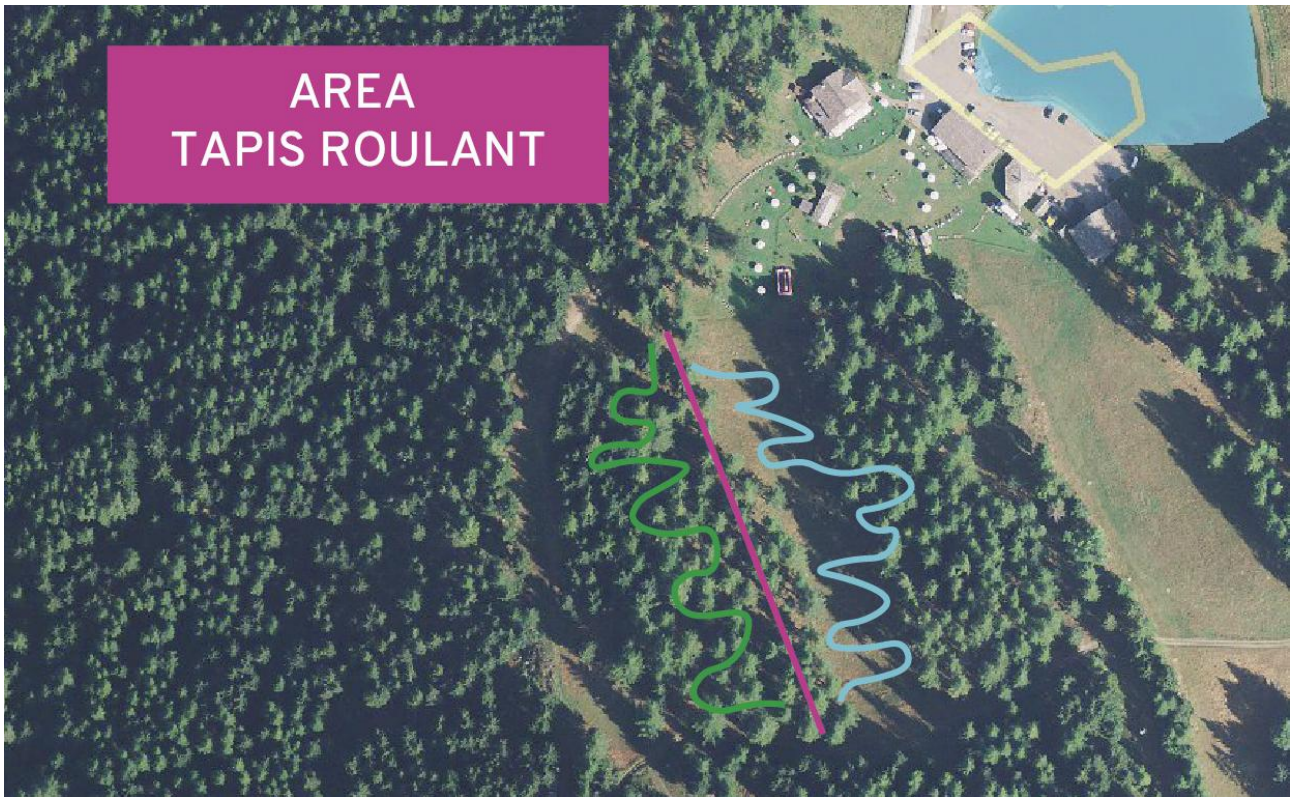
Zona	Nome	Difficoltà	Lunghezza (mt)	Pendenza media (%)
Tapis Roulant	Percorso verde	Molto facile	500	6,4%
	Percorso Azzurro	Facile	400	8%
Skilift	Percorso verde	Molto facile	1200	7%
	Percorso azzurro	Facile	1000	8,5%
Seggiovia	Percorso verde	Molto facile	4800	7%
	Percorso azzurro	Facile	3900	8,5%
	Percorso rosso	Medio	2800	10,7%

ZONA TAPIS ROULANT

Il vero e proprio incubatoio di bikers, grazie alla presenza di due tapis roulant della lunghezza complessiva di circa 140mt e di un'area verde con vegetazione molto ampia e pendenza lieve si può realizzare un vero e proprio **campo scuola per le due ruote.**

Posizionando i due tapis roulant in linea uno col l'altro si può raggiungere la strada forestale e da li si possono realizzare due trail molto facili che portano a valle ,della lunghezza rispettiva di 500 per il percorso verde con pendenza media 6,4% e di 400mt per il percorso azzurro con una pendenza media del 8%.

Percorso	Difficoltà	Lunghezza (mt)	Pendenza media (%)
Percorso verde	Molto facile	500	6,4%
Percorso Azzurro	Facile	400	8%



ZONA SKILIFT

Una volta acquisita buona dimestichezza nella zona dei tapis roulant si passa alla fase successiva, nell'area dotata di skilift. Anche qui il terreno si presta per la realizzazione di due piste, una pista verde con una pendenza media del 7% e una lunghezza di 1200mt e una pista azzurra della lunghezza di 1000mt e con una pendenza media del 8,5%.

Percorso	Difficoltà	Lunghezza (mt)	Pendenza media (%)
Percorso verde	Molto facile	1200	7%
Percorso azzurro	Facile	1000	8,5%

L’accesso ai percorsi può avvenire tramite l’utilizzo della seggiovia o dello ski-lift, il quale dovrà essere dotato di appositi ganci per agganciare il manubrio della bici, qui ad esempio quelli realizzati di DoppelMayr.

ZONA SEGGIOVIA

Il terzo step nella progressione didattica avverrà invece nella zona della seggiovia, dove si potranno affrontare 330mt di dislivello in discesa e si potrà scegliere tra 3 diverse piste.

Percorso	Difficoltà	Lunghezza (mt)	Pendenza media (%)
Percorso verde	Molto facile	4800	7%
Percorso azzurro	Facile	3900	8,5%
Percorso rosso	Medio	2800	10,7%

L’incrocio tra la pista rossa e la pista azzurra è il punto ideale per la realizzazione di un infrastruttura attrattiva, che diventa poi il luogo simbolo del Bike Park. Di seguito un esempio di quella realizzata presso la Bike Area Dolomiti Paganella.

Anche in questa caso la seggiovia andrà implementata con ganci per appendere le biciclette, che dovranno essere necessariamente omologati secondo le consuete procedura con il SIF.

TRAIL CENTER

COS'È UN TRAIL CENTER

Un trail center è un insieme di servizi e strutture dove potenziali bikers di tutte le età si possono recare per muovere i primi passi verso la bike, oppure dove gli appassionati possono divertirsi su percorsi e strutture appositamente realizzati.

In generale presso un trail center si potranno trovare:

- noleggio bici e protezione adeguate
- servizio di assistenza / officina bici
- servizio di scuola Mtb
- percorso didattico Mtb / skill park
- pump track
- percorsi/trail divertenti di diversi gradi di difficoltà

Il trail center diventa così un vero e proprio punto di riferimento per i bikers che, oltre ad offrire i servizi sopra esposti può diventare punto di partenza per escursioni in bike di vario tipo. I tour da noi individuati, caratterizzati da diversi livelli di difficoltà, lunghezza e dislivello, vanno sempre a toccare punti strategici del territorio per includere nelle proposte le peculiarità turistico/culturali/ enogastronomiche della destinazione.

L'IMPORTANZA DEI SERVIZI

Per il successo del trail center il connubio tra percorsi mtb di qualità, noleggio, guide, gestione e manutenzione è determinante. Solo il giusto mix tra questi ingredienti può garantire un ottimo risultato.

In tutto ciò il gestore, a fianco dei percorsi, rappresenta il fulcro di tutta l'offerta e "l'acceleratore" attraverso il quale si possono innescare tutte le collaborazioni che porteranno benefici al trail center: i rapporti con i bikers, le società sportive, i turisti e le scolaresche.

UN TRAIL CENTER SEMPRE AL TOP

Per fare in modo che il prodotto creato rappresenti un vero appeal duraturo nel tempo è fondamentale però che il gestore del trail center si prenda veramente cura di esso. Parliamo quindi di costante aggiornamento dell'attrezzatura a noleggio e degli utensili per la riparazione/ manutenzione dei mezzi, di puntuale e attenta manutenzione delle infrastrutture realizzate. Solo in questo modo si potrà avere un trail center in grado di attirare l'attenzione dei bikers con percorsi e servizi sempre al top.

INIZIATIVE ED EVENTI

Il trail center oltre ad essere di per sé una forte attrattiva, offre occasioni per l'organizzazione di eventi ed iniziative sportivo-culturali per aumentarne la popolarità e la frequentazione. Si potrà in

questo modo creare un vero e proprio calendario di eventi annuali, contente sia appuntamenti fissi sia eventi ad hoc:

- evento di apertura/chiusura stagione • giornate dedicate alle scuole
- gite di classe
- gare promozionali giovanili
- ladies day (giornate dedicate alle donne) • raduni, feste
- gare/sfide pump battle
- corsi didattici stagionali/annuali

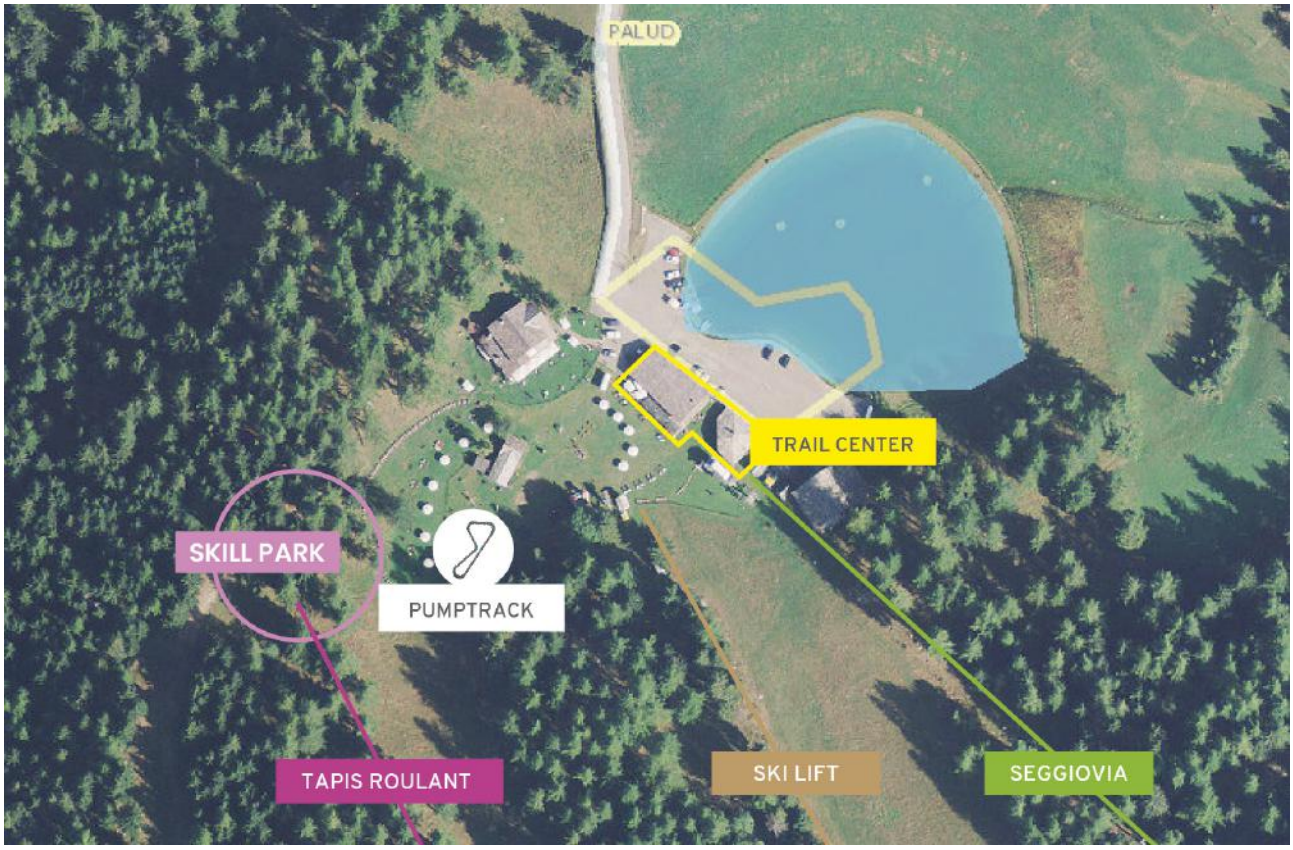
IL TRAIL CENTER DI SAINT-VINCENT

Per lo sviluppo del Trail Center è stata individuata l'area di partenza della seggiovia, una zona che si presta particolarmente bene alla realizzazione egli interventi proposti grazie alle caratteristiche morfologiche, alla bellezza del paesaggio ed ai servizi di info e ristorazione già presenti in loco.
Si consiglia in questo primo step l'installazione di una **pumptrack modulare,** a fianco alla quale andrà installato uno **skill park**.

PUNTI DI FORZA DEL PROGETTO

Il progetto nel sul complesso oltre ad offrire ricadute positive dirette sull'indotto del sistema turistico e della destinazione di Saint Vincent fornisce vantaggi indiretti di vario genere all'intero territorio compresa la comunità locale.

- Occasione per svago e tempo libero
- Zone a servizio dell'intera comunità
- Favorisce l'aggregazione
- Occasioni per mettere in contatto bambini e natura
- Promuove lo sport e attività fisica , in opposizione ad uno stile di vita sedentario
- Indotto per le strutture del territorio
- Aumento affluenza turistica
- Possibilità di creazione di sinergie di settore
- Maggiore visibilità e frequentazione
- Sede x eventi nazionali ed internazionali
- Target variegato



Il Trail Center di Saint-Vincent diventerà particolarmente importante per le numerose **Associazioni Sportive dilettantistiche locali** presenti sul territorio, che troveranno qui un luogo per organizzare corsi per bambini e ragazzi e dove potersi allenare per migliorare la propria tecnica di guida bike su strutture certificate e idonee.

PUMP TRACK

Il termine inglese "**track**" fa riferimento al tracciato o al percorso su un terreno composto da dossi, compressioni e paraboliche mentre "**pump**" esprime l'azione svolta dal praticante che, guidando una bici, trasferisce il proprio baricentro corporeo in avanti o indietro come se stesse "pompando".
La Pump track è dunque un percorso ad anello per mountainbike o similari, composto da tratti con curve di tipo parabolico raccordate a tratti rettilinei con dossi in sequenza di varia altezza. L'utilizzo della Pump track permette al biker di affinare le proprie capacità di controllo del mezzo, sfruttando la spinta sulle gobbe e sulle curve per spostarsi in avanti senza la necessità di pedalare. È un tipo di percorso adatto sia ai neofiti, che così migliorano il loro approccio con la mountainbike, sia ai più esperti, che spesso lo utilizzano come percorso di allenamento.

Una Pump track può essere costruito in **legno o altri materiali**, del tipo a moduli preassemblati da installare in loco, in **terra battuta**, ossia costruito mediante macchine escavatrici che permettono di creare e modellare le curve paraboliche ed i dossi con il solo apporto di terreno idoneo lungo il percorso, ed in materiale tipo **conglomerato bituminoso,** su base di supporto con stratigrafia e granulometria idonea.
Il suo tracciato viene definito rispettando alcuni criteri costruttivi di base che tengono conto dei **raggi di curvatura** delle paraboliche, sia in senso verticale che in senso orizzontale, dell'altezza dei dossi e della loro sequenza, oltre al raccordo ottimale tra curve e tratti rettilinei.

UN PO' DI STORIA

Le primissime origini della Pump track sono riconducibili a percorsi BMX degli anni '70 e '80. Si ritiene che questo tipo di tracciato cominciasse a prendere davvero vita nei primi anni del 2000 con alcuni rider australiani che lo utilizzavano per la **preparazione atletica** in vista della coppa del

mondo di Downhill. In seguito ha trovato larga diffusione negli **Stati Uniti**, dove la prima Pump track è stata costruita nel 2004 al Fix Bike Shop di Boulder in Colorado dal ciclista professionista in discesa Steve Wentz. Ad oggi sta cominciando a farsi strada anche in Italia e in Europa, con una presenza sempre più diffusa ed una richiesta esponenziale.

CARATTERISTICHE TECNICHE

La Pump track è una pista a **circuito chiuso** composta da **curve e gobbe,** non ha una forma standard: in effetti la sua geometria si può adattare facilmente nelle porzioni di spazio che si hanno a disposizione. I tracciati Pump track possono essere di **qualsiasi forma e lunghezza**: si possono fare piste ovali, a forma di otto o con varianti si possono integrare salti doppi o tripli o addirittura gap di intere sezioni di pista.

I dossi rappresentano la parte ritmica del tracciato come nei circuiti di "BMX" chiamati anche rollers o whoops. Le curve hanno la particolare caratteristica di essere piatte al centro e ripide nella zona alta, ciò le rende utilizzabili a qualsiasi velocità. Le Pump track moderne possono essere realizzate con raggi di curvatura di qualsiasi grado.

CHI LO PUÒ USARE

Partendo dai più piccoli, sulla Pump track i **bambini dai 2 anni** possono girare in sicurezza sulle loro pushbike sfruttando l'equilibrio sui piedi e il moto gentile di spinta delle gobbe.

Gli appassionati di mountain bike inoltre vedono la Pump track come una pista per allenare e migliorare le proprie capacità di guida, quasi come fosse uno **strumento per** soli a**tleti.**

In realtà è un'attrattiva che si adatta alle esigenze di ogni età: la difficoltà infatti aumenta solo con l'aumentare della velocità. Questo è uno dei motivi per il quale questo tipo di circuiti ha avuto tanto successo: più persone possono accedere a questo tipo di strutture più è facile trovare "sponsor" e enti interessati a investire su questa attività.
Come vedremo più nel dettaglio in seguito, la Pump track infatti rappresenta una sorte di ponte fra le generazioni e può essere percorsa sia dai neofiti che dai più esperti, con benefici per tutti seppur di diverso genere.

I BENEFICI

PER I PIÙ PICCOLI

La Pump track non è altro che un parco giochi un po' più grande. È una struttura che promuove uno stile di vita sano e attivo, **avvicinando i bambini alla pratica dell'attività fisica.** Aiuta non solo nel miglioramento dell'equilibrio e della coordinazione, ma aiuta i più piccoli a sconfiggere le proprie paure, insegna a non toccare i freni in curva, a fidarsi del proprio memo e delle proprie capacità.

PER LA COMUNITÀ

Una Pump track diventa facilmente un punto d'incontro, un luogo aggregativo per la pratica della mountain bike, un parco giochi sportivo dove si può praticare, guardare e imparare.

Oltre ad essere uno strumento importante per la tecnica e per l'allenamento a fini sportivi e agonistici, una Pump track è dunque un naturale **luogo di aggregazione** sociale e di ritrovo spontaneo dove è possibile anche organizzare contest e eventi di vario genere.
Offre l'opportunità alle comunità di essere innovative e di promuovere uno **stile di vita sano e attivo** all'aria aperta a tutte le generazioni.

PER LA TECNICA

La Pump track rappresenta inoltre un vero e proprio campo pratica per la **tecnica di guida della bike** che porta ad un miglioramento della coordinazione, dell'equilibrio e della forza. Tutto il corpo è sollecitato e impegnato a trovare un equilibro tra se stesso, la bici, il tracciato: insomma, un sistema di resistenza e di acquisizione di una migliore consapevolezza per gestire la traiettoria, scegliendo quella più opportuna per stare in sella senza cadere e pedalare
Rappresenta dunque un'occasione per **allenare i propri riflessi,** allenando ripetutamente i movimenti del corpo in una specie di danza dove lo spostamento del corpo diventa l'elemento di spinta e di sviluppo della forza cinetica, ossia l'acceleratore della mountain bike. Questo allenamento rende più sicuri e prepara nel migliore dei modi ad affrontare sia i percorsi da mountain bike che anche il traffico stradale.

PER LA RIABILITAZIONE

Grazie alle sue caratteristiche tecniche una Pump track risulta un ottimo ed efficace strumento **riabilitativo post-traumatico.** Come precedentemente esposto, richiede movimento fluido e

energico di più parti del corpo e stimola l'utilizzo di importanti distretti muscolari. Aiuta quindi nel recupero della forza e della massa muscolare, nel ritrovare il giusto equilibrio, nella riprendere i corretti movimenti degli arti e nel riacquistare la fiducia nel proprio corpo. Stiamo approfondendo i contatto con FISI e CONI per certificare questi benefici per atleti di diverse discipline sportive.

SKILL PARK

Per imparare al meglio a guidare la bicicletta, saper gestire situazioni improvvise, tipi di terreni vari e sconnesi e diverse inclinazioni. È necessario sperimentare in un contesto controllato molteplici situazioni di guida che difficilmente si incontrano in una strada di città o sulla pista ciclabile.
Gli skill park nascono proprio con questo obiettivo: migliorare la tecnica di guida bike.
Gli skill park vengono utilizzati prevalentemente con scopi didattici, nei parchi gioco e nelle bike schools oppure posizionati all'interno di Trail Center e aree sportive per affinare la tecnica, migliorare le proprie performance e progredire nell'allenamento.

Si tratta di strutture semplici, con la superficie in legno, che permettono di simulare situazioni del mondo della bike in modo sicuro e senza pericoli. Sono perfetti anche per i più piccoli, vista la minima altezza dal suolo. Sono adattabili in diversi contesti come parchi gioco all'aperto, palestre, su prato, su asfalto. La loro modularità e composizione totalmente libera, inoltre, rende possibile la creazione di infinite soluzioni per formare circuiti sempre diversi.

Oltre alla loro mobilità e ai loro costi gestibili, un grande vantaggio degli elementi per l'allenamento è la loro individualità. Non ci sono limiti per la forma ed il design delle loro costruzioni. Sono perfetti per essere usati nelle scuole bike e nei corsi pratica. Gli elementi mobili sono interessanti perché oltre a poter essere combinati tra loro in qualunque momento, possono anche essere assemblati o smontati come si desidera. Possono inoltre essere utilizzati sia indoor che outdoor.
Per introdurre i principianti allo sport della bike in un modo semplice e tecnico, uno skill course è la scelta perfetta. L'area pratica rende possibile approcciarsi ai nuovi ostacoli e alle nuove tecniche senza pericolo.

INTERVENTI DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

A completamento dell'offerta e in ottica di una valorizzazione del territorio a multidisciplinare, si suggeriscono degli interventi aggiuntivi quali la sistemazione del punto panoramico con realizzazione di una terrazza che agevoli l'osservazione del territorio circostante e conseguente ripristino della stratta di sentiero per accedervi.

PUNTO DI OSSERVAZIONE

Vista la particolare bellezza e fascino della zona si consiglia la realizzazione di una **pedana panoramica**, che sia in grado di offrire una visione unica e privilegiata sulle catene montuose circostanti. In fase di progettazione sarà importante tenere saldi criteri ambientali sostenibili al fine di agevolare lo sviluppo di tutte le potenzialità della zona con forte valenza paesaggistica e valorizzarne le peculiarità naturalistiche.

ESEMPI DI PUNTI PANORAMICI

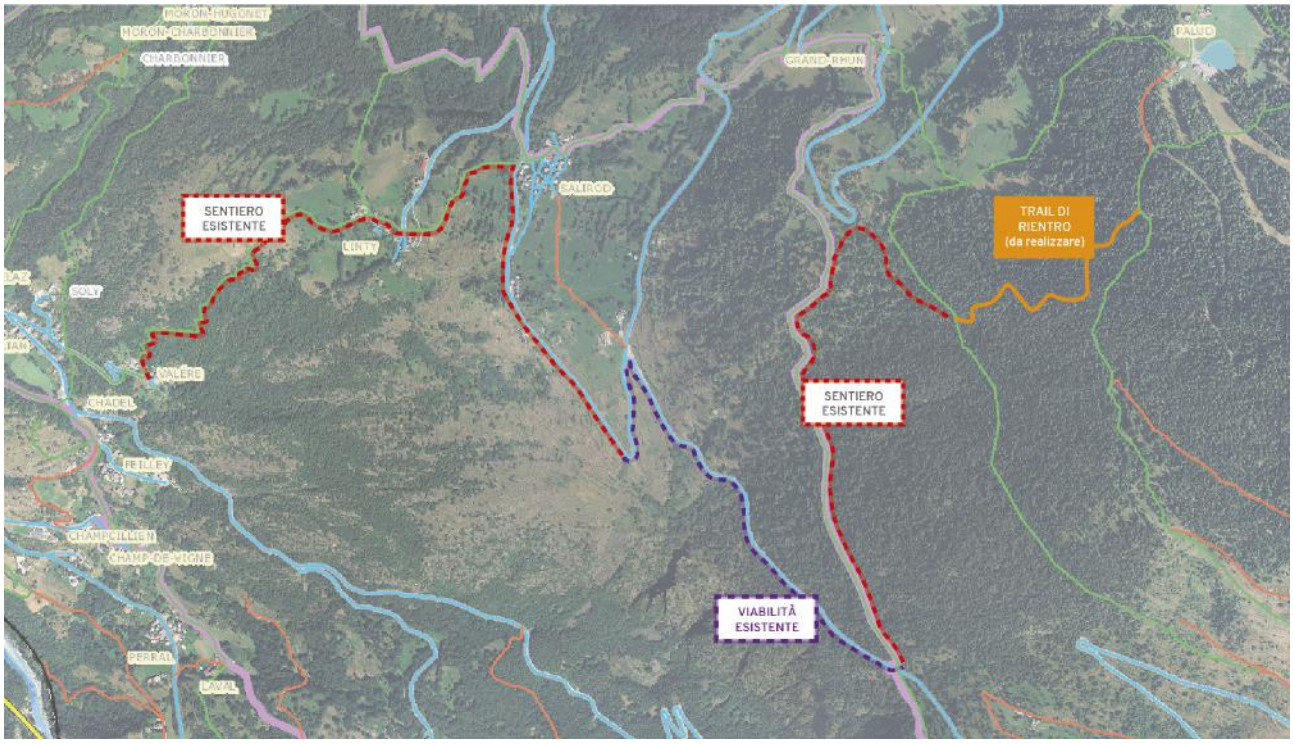
SENTIERO TREKKING

Risulta dunque necessaria la realizzazione di un percorso pedonale di circa 300 mt che collega l'arrivo dell'impianto di risalita e il nuovo punto panoramico.

L'intervento prevede dunque il ripristino del sentiero e la relativa messa in sicurezza, migliorandone quindi l'accessibilità e la sicurezza di percorrenza.

SENTIERO DI RIENTRO A VALLE

Si suggerisce inoltre la messa a punto di un sentiero di rientro a valle per il quale in parte si possono utilizzare sentieri esistenti da ripristinare, ed in parte invece è necessario realizzare nuovi tratti. Con questo intervento si offre la possibilità di arrivare a Saint Vincent tramite sentieri mtb.



Interessante sarebbe un domani, prevedere un servizio di risalita (tra Saint Vincent e Col de Joux), che potrebbe essere effettuato tramite bike shuttle privati o pubblici.

STAZIONE DI RICARICA BICI ELETTRICHE

Si consiglia inoltre l'installazione di una stazione di ricarica per le bici elettriche da posizionare nei pressi del Trail Center.

La soluzione consigliata contempla l'acquisto di un'infrastruttura attivabile tramite appche sia in grado di ricaricare contemporaneamente 5 biciclette e che sia dotata degli attrezzi per la manutenzione della bici.

COMUNICAZIONE

BIKE-FRIENDLY

Una volta creato il prodotto, formato il personale che lo deve vendere, è necessario concentrarsi sulla promozione di questo. Fondamentale è che la destinazione nel suo complesso offra una comunicazione sempre aggiornata, integrata e coesa composta dalle seguenti parti:

- Sito web univoco come punto di riferimento;
- Logo e identità di marca.
- Materiale cartaceo di vario genere (cartine, brochure..) contenente tutte le informazioni necessarie suddiviso per tipologie presenti;
- Produzione di materiale foto e video di qualità da utilizzare per supporti di promozione;
- Presenza sulle principali piattaforme online di sharing di percorsi.

BRAND IDENTITY, NAMING E FOTOSHOOTING

Vista l'assenza di una struttura di marca e della declinazione della stessa nei materiali di comunicazione bike, sarà necessario sviluppare un cosiddetto **bike brand manual**, un documento che stabilisce determinate linee guida su come tutti gli aspetti del brand dovranno essere trattati. Il tutto finalizzato a stabilire delle regole per creare un univoca e facilmente identificabile presenza dell'immagine coordinata in modo da produrre una comunicazione coerente, omogenea ed efficace. Importante sarà concentrarsi sul **naming** da dare all'are, ricercando originalità ma allo stesso tempo chiarezza e collegamento con il territorio.

Consigliamo inoltre la realizzazione di un s**ervizio fotografico e video** che fungerà da base per tutte le altre attività di comunicazione, tra cui la rivisitazione della cartina dedicata al prodotto bici iper farla diventare uno strumento indispensabile e utile per i bikers nel Comune di Saint-Vincent

SITO WEB

Si consiglia l'ampliamento della sezione dedicata alla MTB all'interno del portale discoversaintvincent.it .

COME RENDERLO BIKE FRIENDLY

Lo scopo di ciascun sito internet di destinazione è quello di promuovere l'attività territoriale in maniera integrata puntando a convertire in presenze quanti più visitatori del sito possibile.
Al fine di raggiungere tale scopo all'interno del mondo bike verranno tenuti in considerazione diversi aspetti e strategie, che vanno aggiunte alle classiche caratteristiche funzionali e tecniche che ogni sito internet deve seguire.

Vediamo come realizzare un portale di destinazione dedicato alla bike.
Il fulcro dell'intera sezione deve risiedere nell'offerta di **percorsi consigliati**. La soluzione ideale per fare in modo che questi siano costantemente aggiornati, che rappresentino proposte dell'intero territorio e che siano condivisi il più possibile è l'adozione di un sistema di raccolta pubblico di dati. Consigliamo infatti che i percorsi, invece di essere caricati in maniera statica direttamente sul sito risultando onerosi al momento della modifica/aggiornamento/aggiunta, vengano invece inglobati tramite una piattaforma pubblica: ad esempio outdooractive o ridewithgps. Il risultato che andrà a crearsi sul sito sarà una rete di proposte di percorsi in continua evoluzione grazie all'intervento del gestore che va a popolare la piattaforma scelta. L'integrazione dunque con sistemi DMS (data management system) permetterà di avere una **sezione percorsi dinamica e ricca nella sua offerta**.
Ogni percorso avrà in questo modo la sua scheda dettagliata che deve necessariamente contenere descrizione, dati tecnici, immagini e la possibilità di scaricare il percorso gpx.
Distinzione e differenziazione tra le varie tipologie di **attività bike**. Utilizzare il giusto modo di comunicare per ogni tipologia di biker è indispensabile: se ad esempio nella sezione cicloturismo si utilizzeranno colori accesi e immagini vivaci, nella parte dedicata al gravity i toni si faranno più forti e le informazioni più tecniche .
Non dimentichiamoci della sezione dedicata agli **eventi**. Si tratta di una parte dinamica e ricca di contenuti: uno spazio per dare risalto alle manifestazioni organizzate e agli sponsor. Non dovranno poi mancare informazioni sui **servizi connessi** quali trasporti, bike hotel, negozi/noleggi e scuole.
Un sito web così strutturato diventerà in questo modo la **vetrina dell'offerta bike** di Saint-Vincent ed andrà integrato con i canali social in modo da comunicare al meglio al target il messaggio che la località intende trasmettere, declinando la campagna di comunicazione.

ALTRE ATTIVITÀ

PIATTAFORME BIKE

Ai fini di favorire la visibilità e promo commercializzazione sui mercati internazionali del prodotto bike mappato, si consiglia di caricare i dati relativi alla rete sentieristica sulle principali piattaforme di condivisione GPS così da renderli disponibili sul mercato dei cicloturisti con particolare riferimento al mondo tedesco e nord europeo.

- bikemap.net
- gps-tour.info
- outdooractive.com
- wikiloc.com
- trailforks.com
- komoot.it
- alltrails.com
- mtb-mag.com

- ridewithgps.com
- piste-ciclabili.com
- fatmap.com
- strava.com

CARTINA GRAVITY

Una volta completata l'infrastrutturazione del territorio ed individuata la linea di comunicazione, risulta indispensabile realizzare una mappa dell'area contenente tutti i dati tecnici dei tracciati presenti nella zona in modo da agevolare il fruitore dei percorsi nella scelta di quelli più adatti alle sue capacità e per valorizzare l'intera bike area. Sullo stesso materiale cartaceo possono essere inseriti informazioni promozionali del territorio e contenuti pratici come regolamento e modalità di accesso.

PRESS TOUR

La miglior pubblicità all'interno del pubblico bikers è da sempre il passa parola, il quale però deve essere stimolato da iniziative pubblicitarie di vario genere. Per la situazione specifica si consiglia l'organizzazione di un press tour, in grado di lanciare la nuova bike area sul mercato in maniera forte e diretta. L'obiettivo dei press tour è infatti quello di ottenere copertura mediatica per aumentare la notorietà, raggiungendo ampi gruppi di pubblico in linea con il target della destinazione. C'è poi inoltre anche una questione di affidabilità e credibilità. I contenuti pubblicati da giornalisti e blogger su media autorevoli sono considerati, nella percezione di lettori e utenti, maggiormente attendibili e imparziali rispetto ai testi pubblicitari e ai contenuti sponsorizzati dalla destinazione stessa, risultando quindi più efficaci.

BUSINESS PLAN

PIANO DI INVESTIMENTO

COSTI DI REALIZZAZIONE

PUNTI SALIENTI DELL'INTERVENTO

Rilanciare le caratteristiche sportive e turistiche del contesto territoriale di Saint-Vincent, identificando e creando un nuovo prodotto bike che sia attrattivo e moderno, attraverso la realizzazione di percorsi bike, campi pratica ed infrastrutture attuali e all'avanguardia, che concorrano allo sviluppo del prodotto turistico sportivo ed all'allargamento degli orizzonti di business.

PRESUPPOSTI E MOTIVAZIONI CHE SONO ALL'ORIGINE DELLA PROPOSTA

Motivazioni di mercato.

Un mercato, quello bike, in forte crescita ed espansione che vede l'Italia come principale produttore di biciclette in Europa ed un tasso di crescita del turismo collegato alla bike costante, dimostrato dagli studi proposti nelle pagine precedenti e che presenta dei margini di crescita altrettanto importanti.

Motivazioni di territorio.

Un territorio, quello in oggetto, che ben si presta ad interventi di infrastrutturazione ed all'inserimento di nuovi trails e sentieri. Dal punto di vista generale, aprirsi al mercato bike può significare la determinazione di economie di scala importanti sulla gestione delle strutture ricettive, l'ampliamento del business e la creazione di partnership industriali importanti con case produttrici di biciclette e componenti.

BARRIERE ALL'ENTRATA

BARRIERE LEGALI

Le barriere all'ingresso sono di due tipologie:

- barriere rappresentate dalla necessità di disporre di autorizzazioni paesaggistiche/forestali;
- barriere rappresentate dalla necessità di disporre di opportuni supporti assicurativi.

Alla prima barriera sarà necessario rispondere concordando con gli enti preposti interventi compatibili con l'ambiente e caratterizzati dalla mitigazione dell'impatto paesaggistico mentre alle questioni di ordine assicurativo si risponderà stipulando polizze dedicate a copertura di ogni possibile sinistro affiancando le stesse a liberatorie e tutto quanto possa limitare la responsabilità in capo alla proprietà ed alla gestione secondo prassi ben consolidate in tutte le località alpine sia per pratiche sportive estive sia invernali.

BARRIERE ECONOMICHE

Come risulta dal prospetto degli investimenti possiamo riscontrare delle barriere determinate dalla necessità di investimenti iniziali considerevoli. Il particolare momento positivo del mercato bike lascia presupporre comunque un veloce ammortamento degli investimenti stessi ed una redditività considerevole rapportata ai numeri caratterizzanti il mercato bike stesso come dimostrato dalle tabelle presentate in precedenza.

BARRIERE TECNOLOGICHE

Sarà necessario formare il personale e trasferire il know how sulle figure professionali selezionate congiuntamente per la gestione dei servizi bike e dell'accoglienza.

Fondamentale sarà quindi un percorso formativo e di condivisione con gli stakeholder coinvolti.

DETTAGLIO COSTI INTERVENTI

RETE PERCORSI

	Quota partenza (mslm)	Quota arrivo (mslm)	Dislivello (mt)	Lunghezza (mt)	Pendenza media (%)	€/m	
Area seggiovia							
Pista verde	1.930	1.600	330	4.800	6,9%	50,00 €	240.000,00 €
Pista azzurra	1.930	1.600	330	3.900	8,5%	50,00 €	195.000,00 €
Pista rossa	1.930	1.600	330	2.800	10,7%	50,00 €	140.000,00 €
							575.000,00 €
Area skilift							
Pista verde	1.685	1.600	85	1.200	7,1%	40,00 €	48.000,00 €
Pista azzurra	1.685	1.600	85	1.000	8,5%	40,00 €	40.000,00 €
							88.000,00 €
Area tapis roulant							
Pista verde	1.634	1.602	32	500	6,4%	40,00 €	20.000,00 €
Pista azzurra	1.634	1.602	32	400	8%	40,00 €	16.000,00 €
							36.000,00 €
Collegamento Col de Joeux - Saint Vincent							
Parte alta - tratto nuovo	1.614	1.441	173	1.400	12,4%	50,00 €	70.000,00 €
Parte alta - sentiero esistente	1.441	1.261	180	1.700	10,6%	25,00 €	42.500,00 €
Parte bassa - sentiero esistente	1.131	695	436	2.600	16,8%	35,00 €	91.000,00 €
							203.500,00 €
						SUBTOTALE	**902.500,00 €**

TRAIL CENTER

Infrastruttura	Importo
Pump track	45.000,00 €
Skill Park	15.000,00 €
Totale Trail Center	**60.000,00 €**

INFRASTRUTTURE A MONTE

Infrastruttura	Importo
Balcone panoramico con vista 360°	30.000,00 €
Sentiero di accesso (Sistemazione e messa in sicurezza)	20.000,00 €
Totale	**50.000,00 €**

ACCESSORI FORNITURE

Infrastruttura	Importo
Ganci per seggiole (n.150)	48.750,00 €
Omologazione ganci	6.000,00 €
Segnaletica bikepark e bacheche informative	19.000,00 €
Stazione colonnine ricarica ebike S-Block4	11.400,00 €
Incrocio piste (*selfie point*)	17.000,00 €
Totale	**102.150,00 €**

COMUNICAZIONE

Attività	Importo
Naming, logo e immagine coordinata	1.400,00 €
Sito web	7.800,00 €
Pubblicazione percorsi su piattaforme	1.750,00 €
Foto e video shooting	4.500,00 €
Realizzazione cartina gravity	2.900,00 €
Stampa materiale cartaceo	2.500,00 €
Press tour	3.900,00 €
Totale	**24.750,00 €**

RIEPILOGO COSTI

Attività	Importo
Lavori e forniture	1.114.650,00 €
Progettazione	111.465,00 €
Comunicazione	24.750,00 €
Totale	**1.250.865,00 €**

PROSPETTO DI GESTIONE

Valutate le prospettive di mercato e la potenziale domanda come positive, passiamo dunque a prendere in considerazione la sostenibilità economica nella gestione dell'impianto.
Si precisa che tutto quanto riportato nelle seguenti pagine è frutto di stime sommarie, le quali dovranno necessariamente essere approfondite da analisi specifiche e valutazioni economico-finanziarie più precise.

Andiamo qui di seguito ad analizzare le voci che rappresentano i principali introiti diretti del centro. A questi dovranno aggiungersi fonti di ricavo alternative legate a strategie di marketing, a piani di sponsorship e co-marketing.

Per quanto riguarda gli introiti sulla gestione, abbiamo impostato una simulazione basata su una analisi di benchmark condotta sulle principali destinazioni turistiche bike.

Sulla base di questo tariffario e di un calcolo stimato sugli ospiti presenti interessati alle attività bike, e considerando una prospettiva di crescita annuale del 20% abbiamo ricavato un prospetto delle entrate che considera sia la vendita dei ticket per la risalita sia servizi E collaterali quali noleggio bici ed attività legate all'accoglienza dei biker.

È chiaro che la simulazione ha valenza indicativa ma rappresenta comunque uno schema collaudato e verificato su località similari.

I BENCHMARK

BIKE PARK VAL DI SOLE

- bike park costruito a partire dal 2016 con 4 linee di diversa difficoltà;
- una telecabina 8 posti a servizio del Park;
- un noleggio con Scuola MTB attrezzato;
- lo sviluppo del prodotto continua grazie a nuovi trails, eventi ed investimenti regolari.

La destinazione in generale si rivolge inoltre ad un target "easy", quello delle famiglie degli escursionisti:

- Pista ciclopedonale: percorso di 35km, con dislivello complessivo di 565 metri adatto a tutti;
- Due kids bike park
- Due skill park e una pumptrack;
- Servizio Dolomiti Express: treno appositamente attrezzato per il trasporto di 60 biciclette;
- Servizio ebike sharing: 4 punti di deposito e ricarica lungo la Val di Sole.

TARIFFE CENTRO BIKE VAL DI SOLE

Scuola MTB			
	1 ORA	1/2 GIORNATA	1 GIORNATA
Lezioni	25,00 €	80,00 €	120,00 €
Noleggio			
	2 ORE	4 ORE	1 GIORNATA
DH	40,00 €	50,00 €	65,00 €
KID	30,00 €	40,00 €	50,00 €
PROTEZIONI	15,00 €	15,00 €	15,00 €
EBIKE FRONT	30,00 €	40,00 €	50,00 €
EBIKE FULL	40,00 €	50,00 €	65,00 €
MTB	14,00 €	20,00 €	25,00 €
MTB KIDS	10,00 €	15,00 €	20,00 €

DOLOMITI PAGANELLA BIKE

- 3 aree Bike Park collegate tra loro con percorsi singretrails
- Fai Zone: storica area con 3 technical trails e un flow trail
- Molveno Zone: due flow trails terminati a fine estate 2017
- Andalo Zone: tra nuovi trails in fase di costruzione, percorribili a breve
- 8 impianti di risalita, in 3 diverse località per l'accesso ai park;
- Un noleggio online attrezzato con servizio di accompagnamento;
- 27 Dolomiti Paganella Bike Hotel.

TARIFFE ADAMELLO MTB

Noleggio	
	1 GIORNATA
DH	55,00 €
KID	45,00 €
EBIKE FULL	70,00 €
EBIKE FRONT	40,00 €

BIKE PARK PONTEDILEGNO-TONALE

- bike park costruito nel 2015 con tre linee di difficoltà media e facile;
- una seggiovia a servizio del Park;
- un noleggio con Scuola MTB attrezzato;
- nel 2016 la Società ed il comune, visti i risultati, decidono di investire anche su Ponte di Legno e Temù per aumentare l'offerta e generare reddito anche su altri impianti del Comprensorio;
- dal 2017, 13 hotel certificati Bike Resort;
- lo sviluppo del prodotto continua grazie a nuovi trails, eventi ed investimenti regolari.

INTROITO IMPIANTI DI RISALITA

	2015	2016	2017	2021	2022
PASSAGGI sull'impianto a servizio del Park	3.000	4.600	5.400	7.000	
Prezzo Ticket	10,00 €	10,00 €	20,00 €	26,00 €	32,00 €
INTROITO	30.000,00 €	46.000,00	108.000,00 €	182.000,00 €	

TARIFFE NOLEGGIO ADAMELLO MTB

	1 ORA	4 ORE	1 GIORNATA
DH	20,00 €	50,00 €	60,00 €
KID	6,00 €	13,00 €	18,00 €
EBIKE	15,00 €	40,00 €	50,00 €
MTB	15,00 €	40,00 €	50,00 €

Cosa offre la Pontedilegno-Tonale Bike Experience?

- Uscite bike organizzate con guida
- MTB pass per impianti di risalita
- Noleggio MTB e EBIKE
- SERVIZI BIKE (Officina, deposito custodito, lavanderia, servizio recupero, trasporti zaini);
- INFO (Noleggio Garmin GPS)
- FOOD&BEVERAGE (Angolo packet lunch con panini, frutta e acqua)
- WELLNESS (Area massaggi e fisioterapia)
- PROMO(Servizio fotografico dedicato)
- SERVIZI AGGIUNTIVI (Assistenza medica, pulmino con carrello trasporto bici)

PROSPETTO GESTIONE SAINT-VINCENT

ENTRATE COL D-J BIKE PARK

Anno 1			
	Importo unitario	**Quantità**	**Totale**
Ticket	30,00 €	3.900	117.000,00 €
Noleggio	50,00 €	780	39.000,00 €
Guide	35,00 €	780	27.300,00 €
Bar e ristorazione	15,00 €	3.900	58.500,00 €
Pernottamenti	70,00 €	1.950	136.500,00 €
Totale			**378.300,00 €**

ANNO 2			
	Importo unitario	**Quantità**	**Totale**
Ticket	35,00 €	4.680	163.800,00 €
Noleggio	50,00 €	936	46.800,00 €
Guide	35,00 €	936	32.760,00 €
Bar e ristorazione	15,00 €	4.680	70.200,00 €
Pernottamenti	70,00 €	2.340	163.800,00 €
Totale			**477.360,00 €**

ANNO 3			
	Importo unitario	**Quantità**	**Totale**
Ticket	35,00 €	5.616	196.560,00 €
Noleggio	50,00 €	1.125	56.250,00 €
Guide	35,00 €	1.125	39.375,00 €
Bar e ristorazione	15,00 €	5.616	84.240,00 €
Pernottamenti	70,00 €	2.808	196.560,00 €
Totale			**572.985,00 €**

COSTI DI GESTIONE

Procediamo qui brevemente ad ipotizzare le spese da sostenere per l'attivazione dell'impianto impianto nel periodo estivo, considerando un utilizzo funzionale al Bike Park ed un orario standard 9:00 - 16:30 non stop nel periodo luglio - agosto e considerando ulteriori 5 week end distribuiti nei mesi di giugno e settembre

L'analisi prende quindi in considerazione i proventi derivanti dalla vendita dei biglietti e degli abbonamenti per gli impianti di risalita, ma non i proventi derivanti dalla gestione accessoria del bar-ristorante.

Sarà inoltre necessario confermare i costi accessori ipotizzati, come ad esempio indennizzi di terreni privati per il loro utilizzo, oneri di sfalcio e manutenzione del verde nelle aree di imbarco e sbarco.

Per quanto riguarda invece le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, revisione e adeguamenti, le stesse non saranno considerate ma rimandate all'apposito business plan invernale redatto dall'Università della Valle d'Aosta.

Così come specificato nel suddetto studio, anche per la stagione estiva come per quella invernale, vale il concetto che non è garantita la sostenibilità dell'impianto, specie nelle stagioni di avvio. Vedremo in seguito come potrà essere necessario un contributo pubblico al mantenimento dell'esercizio a fronte, ovviamente, di un indotto che va ben oltre la semplice vendita dei ticket.

Va inoltre precisato che le previsioni di seguito ipotizzate vanno assunte come tali e la loro concretizzazione sarà in buona parte a carico del futuro gestore e della capacità dello stesso di rendere il Bike Park attrattivo sul mercato anche mediante comunicazioni mirate.

Rispetto allo studio redatto dall'Università della valle d'Aosta ci permettiamo poi di riportare un passaggio che riteniamo particolarmente importante:

I costi di esercizio sono inoltre influenzati da alcune caratteristiche del gestore. In genere sembra realistico ipotizzare che gestori di più stazioni godano di economie di scala, per esempio per quanto riguarda il personale specializzato in determinate mansioni, quali le manutenzioni saltuarie di impianti e mezzi, oppure in materia di turnazione del personale. Inoltre, esercenti di consolidata esperienza dispongono di un insieme di conoscenze e relazioni che agevola la gestione di problematiche specifiche, per esempio in materia di reperimento di fornitori di servizi e definizione precisa delle prestazioni richieste. Anche la differenza fra una gestione diretta da parte di un ente pubblico e quella di una azienda privata sono suscettibili di generare costi diversi, in quanto il primo non dispone di tutti quegli elementi di flessibilità gestionale che invece connotano la seconda.

A nostro avviso questo passaggio ben riassume le difficoltà caratteristiche di una nuova gestione sia in termini di personale necessario (direttore di esercizio, caposervizio sempre presente e macchinisti) sia in termini di esperienza operativa.

I costi operativi dell'impianto come da caratteristiche tecniche possono essere riassunti in un calcolo semplificato ovvero 80KWH*7,5 ore = 640 KW *0,50 €/KW = 320 euro al giorno di consumo medio alla tariffa attuale.
Considerando 72 giornate operative si hanno circa 21.600 € di consumo stagionale
I costi del personale sono calcolati sulla base delle figure necessarie al funzionamento dell'impianto e così distribuite: 1 Direttore di Esercizio a P. IVA, 1 Capo Servizio, 2 Addetti.

TABELLA RIASSUNTIVA DEI COSTI DI ESERCIZIO

VOCI	IMPORTI	
Costi dell'energia per il funzionamento della seggiovia	€	21.600,00
Costi dell'energia per il funzionamento Tapis Roulant	€	7.000,00
Personale a presidio dei due impianti	€	35.000,00
Attrezzature e DPI specifici	€	2.500,00
Oneri per la gestione della sicurezza in pista ed il presidio del soccorso sanitario	€	4.500,00
Costi accessori - Indennizzi terreni privati	€	3.500,00
Costi accessori - Manutenzione delle aree verdi	€	4.000,00
Costi accessori - Gestione aree imbarco e sbarco	€	1.500,00
TOTALE COSTI DI ESERCIZIO STAGIONALI	**€**	**79.600,00**

SINTESI E SPUNTI DI RIFLESSIONE

Visto il preciso momento storico è importante specificare che fare una proiezioni di costi su impianti energivori rischia di risultare un esercizio impreciso.
Siamo tutti a conoscenza dell'evoluzione dei prezzi dell'energia, direttamente collegati al prezzo del gas ed oggi più che raddoppiati rispetto a solo qualche mese fa.
Come già specificato, la simulazione si concentra sui costi della gestione tipica, escludendo la gestione del bar che invece può essere un importante fonte di ricavi per una futura gestione.
Una gestione che sarà in grado di valorizzare sia il prodotto sportivo sia il prodotto legato all'accoglienza e al food avrà sicuramente delle soddisfazioni.

Dal lato del comune sarà importante riuscire a valutare attentamente i ricavi delle due attività e la nostra proposta è quella di introdurre sia nella biglietteria degli impianti sia nella struttura ristorante dei sistemi di pagamento a cassa automatica, così da computare regolarmente il volume incassato e stabilire eventualmente come e quanto intervenire per supportare la gestione con i costi di esercizio.

Ci siamo poi permessi di suggerire l'orario continuato dell'impianto così da favorire delle soste scaglionate ed evitare l'affollamento che si manifesta nei ristoranti a servizio di quegli impianti che hanno invece optato per la pausa di mezzogiorno.

Abbiamo infine ipotizzato dei costi per il presidio di personale specializzato nel soccorso organizzato così da garantire un primo intervento rapido ed un servizio molto apprezzato dall'utenza che, ad oggi, solo poche località sono in grado di offrire.