



La nuova mobilità: e-bikes

Le bici elettriche, queste sconosciute

L'Italia è, tra le altre cose, il Paese dei motori. Il rombo di un'auto, di una moto o anche solo di un motorino esprime tante emozioni: scarica le tensioni e dà un senso di potenza e mascolinità. E' anche per questo, oltre che per motivi strutturali e storici, che tutto ciò che è elettrico fatica a svilupparsi nel nostro Paese.

Se per le auto il contesto è una variabile fondamentale (necessità di una rete di rifornimento adeguata e di prodotti competitivi – almeno in certi aspetti – con quelli tradizionali), esiste una categoria di prodotto poco nota ma che in alcune aree di Europa è più diffusa e che, almeno teoricamente, potrebbe avere successo anche da noi.

Mi riferisco alla bici elettrica, o meglio a pedalata assistita (EPAC - Electric pedal assisted cycle): un mezzo di trasporto a metà tra la bicicletta e il ciclomotore, che unisce i vantaggi ecologici della prima con la comodità del secondo. Si tratta di un mezzo di trasporto (che non richiede nessun patentino) col quale, dando un colpo di pedale, una sorta di volano elettrico imprime ulteriore velocità (non oltre i 25 km/h), consentendo di muoversi con poca fatica anche in salita.

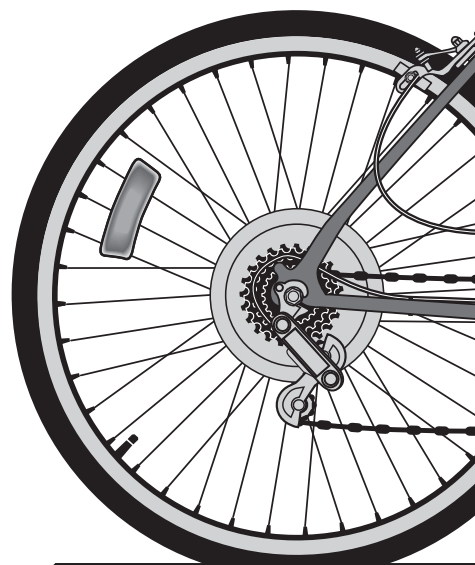
A discapito di questi possibili vantaggi, il mercato della bici elettrica, o più modernamente *e-bike*, seppur in crescita, fatica a esplodere in Italia (con l'eccezione dell'Alto Adige), per una serie di motivi.

In primo luogo, le *e-bikes* sono relativamente costose: quelle più belle e leggere (il peso della batteria è uno degli elementi che distingue un modello dall'altro: i modelli top hanno la batteria al litio) si collocano in una fascia di prezzo paragonabile a un ciclomotore (si arriva a 2/3000 euro) e di fatto si rivolgono a un target medio-alto, spesso metropolitano, che va in ufficio con l'*e-bike*, distinguendosi dalla massa e sentendosi rispettoso dell'ambiente. In quest'ottica, l'*e-bike* potrebbe essere un originale benefit aziendale per

quadri o dirigenti che vogliono sentirsi *fashion-green*. Un'ulteriore evoluzione sono poi le bici elettriche pieghevoli, che rappresentano però una nicchia di mercato ancora più piccola.

In questa fascia di alta gamma le bici elettriche hanno assunto ormai un design lineare e piacevole (aspetto fondamentale per il consumatore italiano), che riprende spesso quello delle bici tradizionali, mentre i vecchi modelli di bici elettriche sembravano un brutto ibrido tra motorini e biciclette.

Oltre al prezzo, non bisogna dimenticare fattori di contesto che non aiutano la dif-

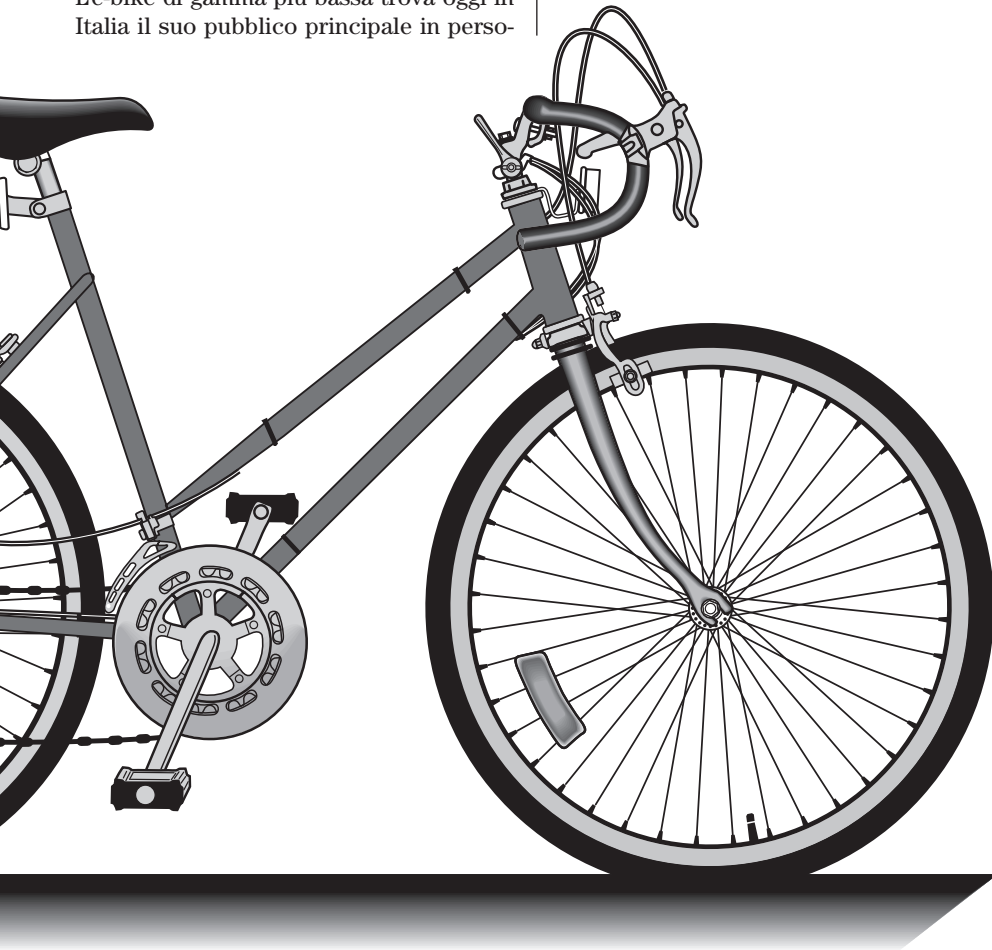


fusione di questi mezzi, tra cui la cronica carenza di piste ciclabili nelle nostre città (soprattutto quelle più grandi) e il timore di furti.

Esistono comunque dei modelli più economici, meno accattivanti esteticamente, che richiedono una spesa superiore a

quella di una bicicletta ma inferiore a quella di un ciclomotore (dai 750 euro circa). La spesa per un'e-bike tende ad essere sottostimata dal consumatore perché confrontata con quella di una bicicletta, quando invece essa è spesso piuttosto un'alternativa al ciclomotore. La spesa per l'acquisto di un'e-bike verrebbe ammortizzata in caso di utilizzo frequente (niente spese per bollo, casco, assicurazione, oltre che per la benzina): soprattutto in caso di uso su medie distanze, magari con dislivelli, dove con una bicicletta si farebbe troppa fatica e con un motorino si spenderebbe alla lunga molto di più. L'e-bike di gamma più bassa trova oggi in Italia il suo pubblico principale in perso-

è spesso un *duro e puro* e potrebbe vivere male l'aiutino del motorino elettrico. Se invece allarghiamo lo sguardo all'Europa Centrale, o anche solo al Sud-Tirolo, scopriamo che la cultura della bicicletta elettrica è molto più diffusa e compatibile con la cultura della bicicletta tradizionale. In quelle zone si passa in modo più disinvolto dalla pedalata tradizionale, per motivi sportivi, all'uso dell'e-bike quando non si vuole fare fatica, ad esempio per muoversi in città o per turismo. Il settore del cicloturismo è interessante per questa tipologia di mezzo che consente di vivere la natura percorrendo me-



ne mature, spesso donne e pensionati, che vogliono/devono fare poca fatica o non hanno la patente. Il ciclista tradizionale, invece, soprattutto se giovane, tende a usare la bici soprattutto per sport o per piacere, meno spesso come mezzo di trasporto vero e proprio. Da noi il ciclista

die distanze senza fare fatica, rendendo così questa esperienza accessibile a tutti e non solo ai più allenati. Anche per gli hotel può essere un'occasione quella di rendere disponibili ai propri clienti delle e-bikes per godere dei dintorni di una località. ■