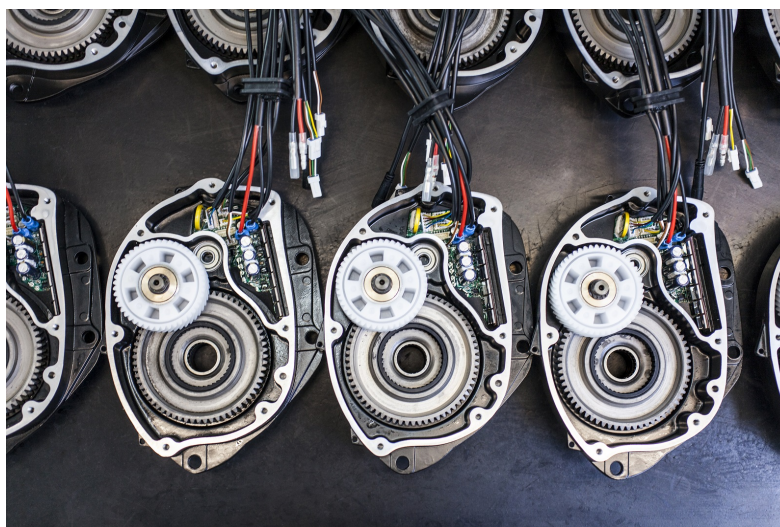




L'EDITORIALE DEL DIRETTORE / L'Europa al centro del Mondo(eBike)



2 Marzo 2021

Lo avevamo già scritto e lo ribadiamo: il mondo dell'eBike è in costante evoluzione e movimento.

Giungono, per esempio, voci dai centri del potere che si voglia superare l'attuale quadro normativo. **Leva-EU propone infatti un cambio, in stile "green deal"**, introducendo il concetto di ZEV (Zero Tailpipe Emission Vehicles), ovvero senza emissioni dal tubo di scarico. Proposta che, se presa seriamente in considerazione dalla UE, potrebbe cambiare radicalmente i paradigmi sui veicoli elettrici e spianare la strada, per esempio, a una più semplice e chiara omologazione delle famigerate S-Pedelec (vedi Bikefortrade 01/2021).

Sull'onda della grande espansione dei veicoli a pedali, gli investimenti in Europa stanno avvenendo in maniera massiccia, **soprattutto nei Paesi dove vi sono le migliori condizioni di costo del lavoro** o garanzie da parte dei governi. Se marchi importanti come Riese & Müller e KTM continuano a lavorare per ingrandire le proprie sedi in Germania e Austria, **sta per nascere in Romania il più grande stabilimento europeo**, destinato a produrre 1,5 milioni di bici all'anno. Molte delle quali, c'è da scommetterci, saranno elettriche.

Come già ribadito, anche il mondo dell'automotive guarda sempre con più interesse al settore eBike. **Come dimostra anche la scelta di un'importante fiera come IAA**, storico salone dell'automotive che cambia sede spostandosi da Francoforte (dove si svolgeva dal 1951) a Monaco, in programma dal 7 al 12 settembre. E soprattutto apre alle biciclette e al mondo della mobilità soft. Alcuni importanti brand vi hanno aderito, dando un ulteriore avvertimento a Eurobike, **quest'anno a calendario dal 1° al 4 settembre, e confermando in ogni caso l'Europa come il mercato di riferimento per il settore delle bici elettriche**.

Se per le bici tradizionali ancora molti produttori scelgono di fare tutto in Italia, telaio compreso, il mondo dell'eBike è differente, anche in termini di costi e complessità. Pertanto le aziende italiane scelgono spesso di produrre i telai all'estero, anche tramite



tecnologie particolari. Ma quando un prodotto viene concepito, pensato, assemblato e magari anche verniciato in Italia, senza essere però prodotto al 100% nel nostro paese, **possiamo in qualche modo parlare ugual mente di made in Italy?** Il dibattito è aperto e per contribuire a dare una parziale risposta vi proponiamo nelle prossime pagine tre case history di aziende al 100% italiane che hanno deciso di mixare tradizione e design italiano a prodotti di manifatture estere. Spiegandoci le proprie scelte e per quale motivo i loro prodotti possano essere definiti comunque “made in Italy”.

C'è poi chi, a scanso di ogni equivoco, decide di produrre tutto sul suolo nazionale. Come nel caso di Oli, i motori made in Romagna ai quali è dedicata la nostra copertina e l'articolo di pagina 18. Oppure prodotti di altissima qualità (ma non per tutti) come Vent, che passa dalle moto alle bici con una certa naturalezza, con la sua LDV 500 in cui anche il telaio è opera di artigiani italiani. Perché sempre più, anche quando di parla di eBike, oltre alla funzionalità anche l'estetica vuole la sua parte.

Benedetto Sironi – Editoriale eBikefortrade n°02/2021

