

IL VALORE DELLE 2 RUOTE

**Lo scenario dell'industria, del mercato
e della mobilità**

EXECUTIVE SUMMARY

Aprile 2014

Partner



Con il Patronato di



RegioneLombardia



Il futuro oggi



The European House
Ambrosetti

IL VALORE DELLE 2 RUOTE

Scenario dell'industria, del mercato e della mobilità

EXECUTIVE SUMMARY

1. Lo scenario internazionale del settore delle 2 Ruote

1.1. L'andamento della produzione nel mondo, in Europa e in Italia

- La produzione globale di due ruote a motore (2RM) negli ultimi 5 anni è cresciuta complessivamente del 39%, passando da 42,9 milioni di unità prodotte nel 2007 a 59,7 milioni nel 2012. E' cresciuto anche il valore della produzione mondiale: da 47,6 a 59,6 miliardi di € nello stesso periodo, con un tasso di crescita medio annuo del 2,9%.
- A guidare la crescita industriale sono stati i Paesi asiatici e le economie emergenti: i primi tre Paesi produttori sono oggi Cina, India e Indonesia, che contano insieme per l'80,3% delle unità prodotte. Anche in termini di valore della produzione mondiale, il 61% è concentrato in Asia.
- Soffrono invece i Paesi Occidentali, la cui produzione di 2RM è passata da 3,9 milioni di unità nel 2007 a meno di 1,7 milioni di unità nel 2012 (-59%). La quota del Giappone è calata dal 4,1% della produzione mondiale all'1%, quella degli Stati Uniti dal 2,4% allo 0,8%. La produzione europea è invece calata del 54%, da 1,4 milioni di unità nel 2007 al 0,63 milioni nel 2012. L'Europa conta oggi per l'1,3% delle unità prodotte nel mondo e per il 6,8% in termini di valore.
- Guardando ai singoli Paesi europei, la produzione francese è calata del 74%, passando da 215 mila a sole 57 mila unità prodotte. La Spagna, che nel 2007 era il secondo produttore europeo con 245.403 2RM, ha visto crollare tale valore dell'82%, producendo nel 2012 soltanto 44 mila unità. Il Regno Unito è passato da una produzione di 32.371 unità a 20.590 (-36%). Più contenuti i cali di Germania e Austria, rispettivamente del -4% e -2%, con i produttori tedeschi che sono passati da 105.522 a 101.690 unità e quelli austriaci da 78.269 a 76.575 unità.
- L'Italia è rimasto il primo produttore europeo nonostante abbia sofferto un calo del 52% delle unità prodotte negli anni in esame, passando da 692.500 a 330 mila 2RM prodotte. A registrare il calo maggiore sono stati i ciclomotori, che passano da 190 mila pezzi prodotti nel 2007 a 65 mila nel 2012 (-66%). I motocicli sono invece passati da poco più di 500 mila unità a 265 mila unità nello stesso periodo (-47%). L'Italia è però l'unico Paese europeo, con la Germania, in cui il calo della produzione di 2RM sia stato più contenuto rispetto a quello delle auto.

Negli ultimi 5 anni la produzione mondiale di 2RM è cresciuta del 39% in termini di unità

I Paesi Occidentali hanno sofferto invece un calo del 59% della produzione (l'UE del 54%)

L'Italia, nonostante un calo del 52%, rimane il primo produttore europeo

- Anche la produzione europea di biciclette è calata dal 2007** → Tra il 2007 e il 2012 anche la produzione europea di biciclette è calata, seppure con tassi inferiori rispetto alle 2RM: nel 2007 in Europa si producevano 13,2 milioni di biciclette, nel 2012 11,5 milioni (-13%).
- Fa eccezione l'Italia, dove nel 2013 la produzione di bici è cresciuta del 22% rispetto al 2012** → L'Italia, Paese leader in Europa, nel 2013 ha fatto registrare invece una crescita del 22% della produzione rispetto all'anno precedente, con 2.671.200 bici prodotte, dato superiore anche al 2007.

1.2. Il commercio estero europeo e italiano

- Nonostante la crescita dell'export, la bilancia commerciale europea di 2R è rimasta negativa per 4,7 mld €** → Dal 2007 al 2012 il valore delle importazioni europee di due ruote (2R) è calato del 5,5%, da 7,5 a 7,1 miliardi di €. Le esportazioni extra-UE sono invece cresciute del 27,7%, passando da 1,9 a 2,4 miliardi di €. Il saldo della bilancia commerciale del settore è quindi negativo per 4,7 miliardi di €.
- Il maggior Paese di provenienza dell'import europeo di 2R è il Giappone, per un valore di 1,7 miliardi di €, nonostante un calo del 25% tra il 2000 e il 2012. A crescere sono state invece le importazioni da Taiwan (+100%, da 860 milioni di € a 1,7 miliardi di €) e dagli Stati Uniti (+101% dal 340 milioni a 690 milioni di €), e in misura ancora maggiore dalla Cina (+507%, da 240 milioni a 1,45 miliardi di €) e dalla Thailandia (+490%, da 70 milioni a 390 milioni di €). Si osserva in generale un trend di crescita delle importazioni da Paesi in cui vengono prodotte 2R a basso costo. La mancanza di reciprocità nelle regole commerciali con questi Paesi limita invece l'export europeo.
- Le esportazioni extra-UE sono infatti concentrate soprattutto in mercati sviluppati e maturi: i primi 5 Paesi verso cui si dirige l'export europeo sono gli Stati Uniti, la Svizzera, il Giappone, l'Australia e il Canada. Le esportazioni verso gli Stati Uniti sono passate da 350 milioni di € nel 2000 a 640 milioni di € nel 2012 (+83%), le esportazioni verso la Svizzera sono cresciute da 120 a 320 milioni di € (+170%), quelle verso il Giappone da 90 milioni a 200 milioni di € (+129%). Le esportazioni verso l'Australia valevano 40 milioni di € nel 2000 e 190 milioni di € nel 2012 (+373%), quelle verso il Canada nello stesso periodo sono passate da 30 milioni a 80 milioni di € (+179%). Le barriere commerciali tariffarie (dazi) verso i Paesi asiatici frenano invece l'accesso dei prodotti europei nei mercati oggi maggiormente in espansione. I dazi in questi Paesi variano dal 42% imposto dalla Cina al 60% dalla Thailandia, il 76% dal Vietnam e il 100% dall'India.
- I dazi imposti dai Paesi asiatici limitano il commercio europeo** → L'accesso a questi mercati per i prodotti europei rappresenta senza dubbio una grande opportunità di sviluppo per il settore. È possibile stimare che nel caso si raggiunga la parità tariffaria con quattro dei principali Paesi asiatici (Cina, India, Vietnam e Thailandia), considerando anche la crescita attesa del parco circolante in tali Paesi, l'export europeo verso quest'area potrebbe crescere del 375%, fino a 526 milioni di € all'anno nel 2025.

- Se si guarda all'Italia, invece, nel 2013 le importazioni di 2R sono state pari a 1,2 miliardi di €, mentre le esportazioni a 2,2 miliardi di €. Il saldo della bilancia commerciale è quindi stato positivo per poco meno di 1 miliardo di €. Questo dato pone l'Italia al terzo posto al mondo (dietro alla Cina e al Giappone) per saldo attivo della bilancia commerciale a valore. Inoltre, il saldo della bilancia commerciale del settore in Italia è stato positivo per tutti gli ultimi 20 anni, con un valore cumulato di circa 7 miliardi di € per le bici e 9,3 miliardi di € per le 2RM.
- Per quanto riguarda i principali partner commerciali, le importazioni in Italia provengono principalmente da Giappone (234 milioni di € nel 2012, -55% dal 2007) e Cina (211 milioni di € nel 2012 e 205 nel 2007). Seguono Taiwan, Germania e Francia il cui valore delle importazioni è in calo. L'Italia esporta invece 2R soprattutto in Francia (426 milioni di € nel 2012, +1% dal 2007); seguono Germania (365 milioni di €, -5%), Stati Uniti (228 milioni di €, -10%), Regno Unito (140 milioni di €, -5%) e Spagna (137 milioni di €, -68%).

In Italia invece il saldo della bilancia commerciale nel 2013 è stato positivo per 1 mld € e negli ultimi 20 anni ha contribuito alla bilancia italiana per 16,3 mld € in totale

1.3. Parco circolante e immatricolazioni nel mondo, in Europa e in Italia

- Le stime relative al mercato globale indicano che, in futuro, i tassi di crescita per i Paesi Occidentali rimarranno modesti, se non negativi. A trainare la crescita saranno invece i Paesi asiatici e le economie in via di sviluppo.
- Si prevede che il parco circolante di 2RM cinese, oggi di 102 milioni di unità (circa il 70% del parco circolante mondiale), nel 2025 raggiungerà i 216 milioni di veicoli. Quello indiano passerà invece da 56 a 109 milioni. In media i Paesi dell'ASEAN vedranno il loro parco circolante crescere dell'80% tra oggi e il 2025.
- Il mercato europeo rimane oggi comunque molto rilevante con un parco circolante di 31,8 milioni di 2RM. Il parco circolante di maggiori dimensioni del vecchio continente è quello italiano: 8,6 milioni di 2RM, il 27% del totale europeo. Seguono la Spagna con una quota del 16%, la Germania con il 12% e la Francia con il 10%.
- Per quanto riguarda l'Italia, il parco circolante è rimasto stabile dal 2007 (-1%), con i motocicli che sono cresciuti del 16% e sono oggi 6,5 milioni, il 76% del totale, e i ciclomotori che sono invece calati del 32% rispetto al 2007 e sono oggi 2,1 milioni, il 14% del totale. Il parco circolante italiano è però piuttosto vecchio: oltre il 50% delle 2RM circolanti ha infatti più di 10 anni di età. Il tasso di rotazione del parco circolante italiano (calcolato come rapporto tra le immatricolazioni e il circolante), inoltre, oggi risulta appena del 2,2%, più alto solo di quello spagnolo e molto distante da quello tedesco (5,5%), inglese (7,9%) e francese (8,8%).

In futuro la crescita delle vendite sarà trainata dai Paesi asiatici e dalle economie emergenti

Nell'UE circolano circa 32 mln di ciclomotori e motocicli, di cui 8,6 mln in Italia

- La Francia è diventato il primo Paese europeo per immatricolazioni di 2RM nel 2013, grazie alla sostanziale tenuta della vendita di ciclomotori** → Le immatricolazioni di 2RM tra il 2007 e il 2013 sono calate in tutta Europa: del 72% in Spagna, del 67% in Italia, del 43% in Francia, del 37% nel Regno Unito e del 35% in Germania. Il primato delle immatricolazioni è per la prima volta della Francia a danno dell'Italia. Nel 2013, infatti, su un totale di 1,12 milioni di immatricolazioni in tutta Europa, la quota francese è stata del 22%, mentre quella italiana del 17%. Seguono Germania (15%), Spagna (10%) e Regno Unito (8%). Il risultato ottenuto dalla Francia è dovuto sostanzialmente alla tenuta della vendita di ciclomotori, calata invece pesantemente in altri Paesi, tra cui l'Italia. L'Italia resta invece il primo Paese per immatricolazioni di motocicli.
- In Italia nel 2013 sono stati immatricolati 33.575 ciclomotori, il 74% in meno del 2007, e 153.941 motocicli, il 65% in meno. Dai primi 3 mesi del 2014 emerge però finalmente un'inversione di tendenza, con un segno positivo del 13% per i ciclomotori e del 12% per i motocicli rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.
- Le immatricolazioni italiane sono calate del 67% dal 2007 al 2013, anche per il forte calo del tasso di rotazione del parco circolante** → Si può stimare che per l'Italia un tasso di rotazione in linea con la media europea (6,1% invece che 2,2%) avrebbe permesso di contenere di molto il calo delle immatricolazioni occorso dal 2007 a oggi (-4% anziché -67%). Questo sarebbe valso 114.905 ciclomotori immatricolati invece di 33.575 e 429.955 motocicli immatricolati anziché 153.941. Tale risultato è valorizzabile in oltre 1,9 miliardi di € di fatturato aggiuntivo.
- Un forte freno alle immatricolazioni in Italia è costituito dal prezzo delle assicurazioni. Il prezzo medio dell'RC Moto in Italia è stato, tra il 2008 e il 2013, più alto dell'86% rispetto alla media europea (calcolata su Francia, Spagna e Regno Unito). Significa che un motociclista italiano ha pagato in media 129 € in più rispetto alla media. Questa differenza di prezzo si traduce per il 2013 in 19,9 milioni di €, quanto il valore di 3.119 motoveicoli nuovi.
- La Cina è il primo mercato per vendite di biciclette; il Giappone ha il primato per tasso di penetrazione tra i primi 10 mercati mondiali** → Le vendite di biciclette nel mondo sono concentrate in Cina, con il 54,5% del totale. Il secondo mercato mondiale è quello statunitense, con il 18%, seguito da quello giapponese con l'8,6%. L'Italia si trova al nono posto, con l'1,6% del totale delle vendite mondiali.
- Tra i primi 10 mercati mondiali, il Paese con il più alto tasso di penetrazione (numero di biciclette vendute per 100 abitanti) è però il Giappone con il 7,4%, seguito dagli Stati Uniti (6,6%), Taiwan (6,3%), Francia (6,1%) e Regno Unito (6,1%). L'Italia è ottava, con il 2,7 biciclette vendute ogni 100 abitanti nel 2013. Paesi europei come Danimarca (9,6%) e Olanda (7,6%) registrano un dato superiore anche al Giappone.
- Le vendite di biciclette in Europa hanno tenuto negli ultimi 5 anni, ma in Italia il calo è stato del 23%** → Le vendite di biciclette sono in lieve calo in tutta Europa: tra il 2007 e il 2013 il calo europeo è stato del 9%. La Germania, primo mercato europeo, ha perso il 14%, il Regno Unito il 5% e la Francia il 16%. L'Italia, con una quota dell'8% del mercato europeo, è passata da 1,9 milioni di bici vendute nel 2007 a 1,5 milioni (-23%).

2. Il valore delle 2 Ruote per l'Europa e l'Italia

2.1. Il valore dell'industria

- La produzione di biciclette, ciclomotori, motocicli, componenti e accessori costituisce una risorsa rilevante per l'industria europea, e in particolare per quella italiana. Risorsa tanto più importante se si considera l'attuale contesto di bassa crescita ed elevata disoccupazione dell'economia europea e l'ambizione dell'UE di riportare il contributo della manifattura al 20% del PIL nel 2020.
- In Europa, nel 2012, il valore della produzione industriale del settore delle 2R (ovvero la somma dei ricavi delle imprese che operano nel comparto) è stato di 10,7 miliardi di €, quasi equamente diviso tra biciclette (5,4 miliardi di €, pari al 51% del totale) e 2RM (5,2 miliardi di €, 49%).
- Oltre al valore della produzione, una seconda grandezza che misura l'importanza del settore nell'economia europea è il valore aggiunto (VA) generato dall'industria delle 2R (l'incremento di valore risultante dal processo di trasformazione delle materie prime iniziali in prodotto finale, mediante l'utilizzo di capitale e lavoro). Questa grandezza è particolarmente rilevante perché rappresenta il contributo del settore al Prodotto Interno Lordo europeo. Nel 2012 il VA direttamente creato dalle imprese europee del settore è stato pari a circa 2,4 miliardi di €. A questo si deve però aggiungere anche il valore generato dall'indotto, ovvero dall'attivazione di altri settori i cui output concorrono alla produzione, vendita e utilizzo di biciclette e motoveicoli. Si tratta di ulteriori 3,5 miliardi di € di VA indotto, per un VA totale di 5,9 miliardi di €. Il moltiplicatore del settore è dunque di circa 2,5. Più in dettaglio, questo significa che per ogni euro di valore aggiunto direttamente creato dal settore, si generano ulteriori 1,42 € di valore nell'intera economia.
- Il settore fornisce un contributo rilevante anche all'occupazione. Il numero degli occupati direttamente impiegati dalle imprese europee del comparto ammonta a 51.700. Come nel caso del VA a questi devono essere sommati gli occupati creati grazie all'attivazione di tutti i settori dell'indotto. Si tratta di ulteriori 100.298 occupati, per un totale di 151.998 persone. Il moltiplicatore in questo caso è pari quasi a 3: per un occupato direttamente impiegato nel settore, si attivano 1,94 impiegati aggiuntivi nell'intera economia.
- Passando all'Italia, nel 2012 il valore della produzione industriale di 2R, componentistica e accessori è stato di 3,8 miliardi di €. In questo caso il contributo delle 2RM è più rilevante di quello delle biciclette: 80% (pari a 3,047 miliardi di €) rispetto a 20% (762 milioni di €).
- Rispetto al 2008 il valore della produzione di 2RM in Italia è calato del 19,8%, mentre il comparto del ciclo è cresciuto nello stesso periodo dell'11,2%. La marginalità (calcolata come EBITDA su fatturato) nella fabbricazione di motocicli è aumentata complessivamente del 7%, incremento dovuto soprattutto alla performance dei maggiori player

Nel 2012 il valore della produzione industriale di 2R in UE è stato di 10,7 miliardi di €

Il settore delle 2R ha un moltiplicatore del valore aggiunto di circa 2,5. Per 1 euro di VA direttamente creato nel settore, si creano 1,42 euro di valore da parte degli altri settori attivati

Il settore occupa circa 152 mila persone, con un moltiplicatore dell'occupazione di circa 3: per ogni impiegato nelle imprese del comparto, si attivano 1,94 occupati nell'intera economia

costruttori di motocicli, mentre è calata drasticamente la marginalità dei produttori di motori e si è dimezzata quella dei produttori di componentistica e accessori. La marginalità nel comparto del ciclo è invece calata del 10% rispetto al 2008.

→ I dati medi di marginalità del settore (9,9% per le 2RM e 7,8% per le bici) sono piuttosto elevati, soprattutto se confrontati con altri settori produttori di beni durevoli. Tuttavia occorre distinguere tra le performance di alcune poche grandi imprese e quelle della maggioranza delle piccole e medie imprese attive soprattutto tra i componentisti. Un'analisi del rischio di sostenibilità economica delle imprese del settore mostra infatti che se si escludono i primi 3 player del comparto 2RM e bici, oltre il 50% delle aziende e del fatturato prodotto nel comparto 2RM e il 60% delle aziende e del fatturato prodotto nel comparto del ciclo si trovano oggi a rischio di sopravvivenza.

Il VA totale in Italia, inclusivo dell'indotto, è stato di 2,1 miliardi di € nel 2012. Gli occupati sono oltre 53.500

→ Passando al dato sul VA generato dal settore in Italia, nel 2012 è stato pari a 862 milioni di €. A questi si aggiungono 1.258 milioni di € di VA indotto. Il VA totale, ovvero il contributo al PIL nazionale, è stato pari a 2,1 miliardi di €. Il moltiplicatore è quindi di circa 2,5 anche per l'Italia: per un euro di valore aggiunto diretto creato dal settore si generano 1,46 € aggiuntivi nell'intera economia grazie a tutti i settori attivati.

→ Gli occupati direttamente impiegati nel settore sono 18.023, mentre quelli impiegati nell'indotto sono 35.526, per un totale di 53.549 occupati: per ogni occupato diretto si attivano 1,97 occupati in altri settori.

2.2. Il valore del mercato

Nell'UE il valore delle vendite di 2R nel 2013 è stato di quasi 13 miliardi di €

→ Nonostante il calo generalizzato di immatricolazioni di 2RM e di vendite di biciclette in Europa di cui si è detto più sopra, nel 2013 il mercato europeo - in termini di valore del venduto - è valso quasi 13 miliardi di €.

→ La componente delle 2RM vale 6,2 miliardi di €, pari al 47,5%. Le vendite di biciclette invece sono valse 6,8 miliardi di €, pari al 52,5% del totale 2R.

In Italia il valore di 2RM vendute nel 2013 ha superato il miliardo di €, a cui si sommano 432 milioni per le vendite di biciclette

→ Se guardiamo all'Italia, il valore complessivo del mercato delle 2R nel 2013 è stato di 1,5 miliardi di €. In questo caso le vendite di biciclette ammontano al 29% del totale, con 432 milioni di €, mentre le vendite di 2RM sono valse il 71% del totale, con 1,08 miliardi di €.

Il valore di utilizzo del parco circolante italiano nel 2013 è stato di 11,2 miliardi di €

→ Al valore delle vendite si aggiunge il valore di utilizzo del parco circolante. In Italia si può stimare un valore di 11,2 miliardi di € nel 2013. La gran parte di questo valore deriva dai premi assicurativi, che valgono 6,37 miliardi di € e dalla spesa per carburante, che vale 2,77 miliardi di €. A questi si aggiungono la vendita di accessori per moto, 0,23 miliardi di €, e per bici, 0,28 miliardi di €, per un totale di 0,51 miliardi di €. Il valore complessivo della vendita di pneumatici ammonta a 0,23 miliardi di € e quello della tassa di possesso a 0,30 miliardi di €. Infine, il valore delle

riparazioni di motocicli è stato di 0,78 miliardi di €, mentre quello di cicli di 0,19 miliardi di €, per un totale di 0,97 miliardi di €.

- Il settore delle 2R contribuisce inoltre in maniera molto rilevante al gettito erariale italiano. Nel 2013 il contributo della produzione, vendita e utilizzo di 2R è stato di 3,6 miliardi di €. Il 47% deriva dalle accise e dall’IVA sul carburante, il 22% dall’aliquota base sul premio assicurativo RC Moto, il 10% dall’IVA su accessori, riparazioni e pneumatici, l’8% dalla tassa di possesso (bollo), il 6% dall’IVA sulla vendita di motocicli, ciclomotori e cicli, il 5% dalla tassazione sui redditi da lavoro e il 2% da IRES e IRAP pagate dalle aziende della filiera.

Il settore delle 2R produce un gettito per l'erario di circa 3,6 miliardi di € all'anno

2.3. Il valore della mobilità con le 2 Ruote

- Le 2R rappresentano oggi una delle soluzioni più sostenibili rispetto ai problemi di mobilità urbana ed extra-urbana individuale e di inquinamento, che sempre più interessano la nostra società.
- Il valore socio-economico delle due ruote può essere misurato rispetto alla mobilità, in termini di risparmio di tempo di viaggio e in termini di impatto ambientale, come minori emissioni inquinanti rispetto alle automobili.
- Alcune *best practice* europee dimostrano la sostenibilità delle 2R e la validità degli investimenti o delle politiche messe in atto per incentivare questo mezzo di trasporto.
- La città di Londra ha consentito dal gennaio 2009 l’accesso delle 2RM, oltre che delle biciclette, nelle corsie riservate agli autobus. Oggi sono oltre 50 mila i viaggi che ogni giorno i motociclisti londinesi compiono nelle corsie riservate ai bus. Il risultato è un calo del 9% dei consumi e del 10,1% delle emissioni, un risparmio del 10% sui tempi di viaggio e una riduzione del tasso di incidentalità del 25%.
- Un’altra dimostrazione della validità delle 2R come soluzione alla sempre maggior congestione delle città europee viene da Parigi. Il servizio di bike sharing “Velib”, nato nel luglio 2007, è oggi il primo al mondo per rapporto biciclette/abitante (1/97 davanti a Lione, Hangzhou e Barcellona). Si calcola che dal 2007 al 2013 173 milioni di spostamenti in bici hanno permesso di risparmiare un totale 137 mila tonnellate di CO₂. Inoltre a Parigi, tra il 2000 e il 2007, l’utilizzo delle 2RM è cresciuto del 36%, rimpiazzando il calo del 24% delle automobili. Il risparmio in termini di minore tempo per gli spostamenti e minori emissioni di CO₂ è stato valorizzato in 41 milioni di € all’anno.
- Uno studio condotto in Belgio, su un tratto autostradale di 13 km tra Bruxelles e Leuven, dimostra come basterebbe che il 10% degli automobilisti passasse alle 2RM per ridurre del 60% i tempi di percorrenza, con un risparmio quantificabile, in quel solo tratto, in 4 milioni di € all’anno. Si avrebbe inoltre un calo delle emissioni del 6%, quantificabile in 40 mila €/anno. Inoltre, basterebbe che il 20% degli

Le 2 Ruote: un'alternativa sostenibile per la mobilità

automobilisti scegliesse le 2RM per eliminare completamente le code in quel tratto.

- Infine, tra i numerosi esempi virtuosi di mobilità urbana con l'utilizzo di biciclette si può citare anche il caso di Copenaghen, città leader in Europa insieme ad Amsterdam. Nella capitale danese, infatti, il 26% degli spostamenti è compiuto in bici (per contro, a Madrid questa quota è l'1% del totale, a Parigi e Londra il 3%). Questa percentuale sale al 36% se si considerano solo i viaggi per motivi di studio e lavoro. Uno studio condotto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità ha stimato che se 56 grandi città europee avessero la stessa quota di utilizzo delle bicicletta di Copenaghen, si potrebbero creare oltre 76 mila nuovi posti di lavoro e 10 mila morti legate a problemi di salute potrebbero essere evitate.

In Italia il valore delle 2R connesso al risparmio di tempo è stimabile in 2,5 miliardi di €/anno

- In Italia, il valore delle 2R connesso al risparmio di tempo è valorizzabile attraverso il metodo del costo/opportunità in 2,5 miliardi di € all'anno, ovvero in 72,8 milioni di giorni risparmiati ogni anno grazie all'esistenza delle 2R e al loro utilizzo al posto di un autoveicolo. Inoltre è possibile stimare che se il 5% degli automobilisti passasse alle 2R, il risparmio sarebbe di ulteriori 510 milioni di € all'anno, ovvero 3,3 milioni di giorni risparmiati. Se la quota di automobilisti a passare alle 2R fosse invece del 15% si arriverebbe ad un risparmio di altri 1,5 miliardi di € all'anno, pari a 9,7 milioni di giorni.

Grazie all'utilizzo delle 2R in Italia si ottiene ogni anno un risparmio di emissioni 2,1 milioni di tonnellate di CO₂

- Con il mix di mobilità attuale italiano, il valore delle 2R connesso all'ambiente è dato dal risparmio di 2,1 milioni di tonnellate di CO₂, che equivale a 29,4 milioni di € all'anno di valore delle emissioni. Se il 5% degli automobilisti passasse alle 2R si potrebbero risparmiare ulteriori 1,1 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno; se il 15% degli automobilisti passasse alle 2R il risparmio sarebbe invece di 3,4 milioni di tonnellate e 47,7 milioni di € all'anno.

- Infine, le 2R favoriscono anche lo sviluppo turistico. Si stima ad esempio che nel 2012 l'impatto economico del cicloturismo in Europa sia stato di circa 44 miliardi di €, generati da oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti. Nella sola Germania il cicloturismo ha generato nel 2012 9 miliardi di € di fatturato, mentre in Francia 2 miliardi di €. La Francia è inoltre la più importante destinazione per i tour operator che si occupano di cicloturismo, seguita dall'Austria, mentre la maggior parte dei cicloturisti vengono da Germania e Gran Bretagna. Per quanto riguarda l'Italia, uno studio realizzato per la provincia di Trento ha stimato in circa 100 milioni di € all'anno gli introiti turistici generati dai suoi 400 km di piste ciclabili (valore che si avvicina al costo sostenuto per la realizzazione di tali infrastrutture, che dimostrano quindi la possibilità di un rientro molto veloce dell'investimento). Per stimare il valore del cicloturismo in Italia è possibile applicare il dato di Trento, opportunamente ridotto del 25% per prudenza, ai circa 17mila km di piste ciclabili nazionali tra Grandi Vie e Vie dei Mari. In questo modo si ottiene un valore potenziale del cicloturismo italiano di circa 3,2 miliardi di €.