



## DUE RUOTE ELETTRICHE IN SALITA

Una cavalcata lunga otto anni. Anzi, per restare in tema, una pedalata: è quella di cui sono protagoniste le e-bike, prodotte di punta delle “due ruote” elettriche in Italia. Un percorso già tracciato nel White Paper di Repower del 2022 e che prosegue nel trend positivo.

I numeri, certificati dall’associazione di categoria Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motori Accessori), sono chiari: dalle 56 mila EPAC (Electric Pedal Assisted Cycle) vendute nel 2015, agli albori di questo mercato, si è passati alle 337 mila del 2022. Un mercato che in sette anni si è sestuplicato, grazie anche al bonus mobilità statale che, a cavallo della pandemia, ha dato una forte spinta: il “salto” tra il 2019 e il 2020 è stato importante, da 195 mila a 280 mila pezzi venduti. I segnali di rallentamento arrivati nel 2023 possono, in un certo senso, essere interpretati come un fisiologico assestamento.

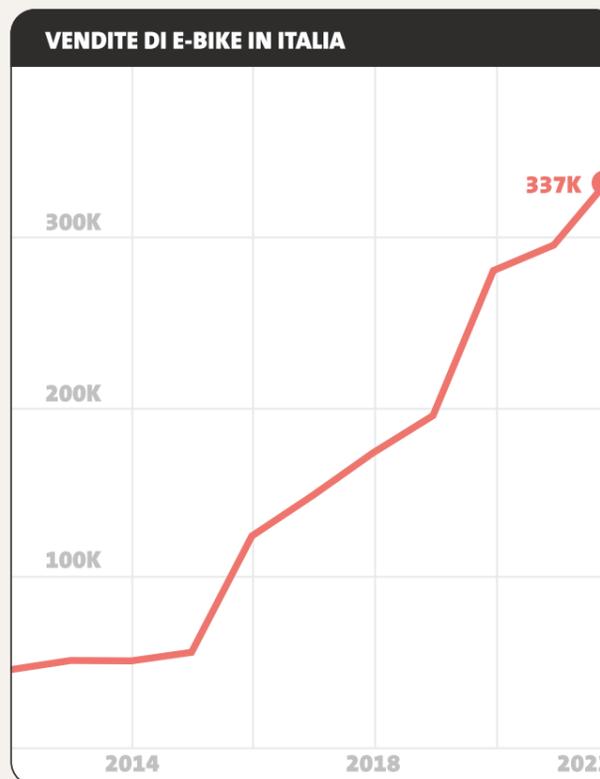
La corsa della pedalata assistita ha però un rovescio della medaglia nella crisi che attraversano le moto e gli scooter elettrici: nel 2023, gli italiani ne hanno acquistato 12 mila unità, con una flessione del 26,3% rispetto all’anno precedente. Dati che ANCMA imputa alla «fine prematura degli incentivi», a causa della quale «tra ottobre e dicembre il settore ha perso 1.881 unità su un mercato che nell’ultimo trimestre dello scorso anno era stato di 3.599 mezzi».

Nel frattempo, però, il mercato delle moto, scooter e ciclomotori a combustione interna ha messo a segno un ottimo +15,7%, superando le 337 mila immatricolazioni, il miglior risultato dal 2010. A trainare sono gli scooter (+20,6%, che

si traduce in 173 mila veicoli targati), seguiti dalle moto (+14,8%, 145 mila immatricolazioni), mentre sono in calo i ciclomotori (-11,7%, 18 mila veicoli venduti). Dati che riflettono una tendenza europea, dove nei cinque principali mercati – oltre all’Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna – nel 2023 si è superata quota 1 milione di immatricolazioni di moto, con una crescita di circa il 10,5%, secondo ACEM – European Association of Motorcycle Manufacturers. Per quanto riguarda i ciclomotori (sempre a combustione interna), i sei principali mercati del continente – Belgio, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi e Spagna – registrano un calo di circa il 24,5%.

Secondo un’indagine condotta da ANCMA sulla mobilità urbana a due ruote degli under 40 focalizzata sulla bici muscolare, elettrica e scooter a motore ed elettrico, i profili di chi utilizza questi mezzi sono molto diversi. La survey ha coinvolto 1500 persone, divise in 6 città con oltre 80 mila abitanti, di cui 1000 già utilizzatrici di questi mezzi e 500 intenzionate a diventarlo. La bicicletta tradizionale viene vista come un mezzo quotidiano per brevi spostamenti nei centri storici ed aiuta a fare esercizio. Allo stesso tempo, però, necessita di un’infrastruttura adeguata, come una pista ciclabile, non permette di coprire lunghe distanze, ha una limitata capacità di carico ed è dipendente dalle condizioni meteo.

L’e-bike, per i rispondenti, è legata soprattutto all’immagine dei rider e dello sharing: spesso in cattive condizioni ed ingombranti nel traffico. È però una soluzione “furba” per percorrere più chilometri con meno fatica della bici muscolare. Per quanto riguarda lo scooter termico, è visto come il mezzo che più di ogni altro permette di muoversi con facilità, velocità e tempi certi nonché poter accedere a molte ZTL ed avere costi contenuti. Restano i limiti delle condizioni meteo e del manto stradale. Per lo scooter elettrico emergono una conoscenza del mercato molto frammentata e dubbi sulle capacità di autonomia del mezzo.



Fonte: ANCMA, statistiche e ricerche

Dal punto di vista funzionale, la scelta delle due ruote è guidata soprattutto dalla facilità di spostamento e il ridotto costo di esercizio. Per lo scooter si aggiunge la buona capacità di carico e di trasporto di un passeggero; un quarto degli utenti di bici e scooter elettrici è stato guidato nella scelta dalla facilità di ricarica e dalla silenziosità. In generale l’acquisto della e-bike è frenato dalla mancanza di informazioni sul ciclo di vita del mezzo, sulle sue potenzialità e sull’offerta, nonché dal costo elevato all’acquisto. Per gli scooter elettrici restano, tra gli elementi “frenanti”, lo stesso dubbio sull’autonomia del mezzo, il costo elevato e lo sforzo cognitivo di cambiamento delle abitudini richiesto per passare da una tipologia di alimentazione all’altra.



**FONTI DELL'ARTICOLO**  
Moto.it, Moto.it, ACEM, ANCMA, Yahoo! Finance, Vaielettrico