



DUE RUOTE E SHARING: TRA NUOVO CODICE DELLA STRADA E FENOMENO MINICAR

Il mercato delle due ruote in Italia, al crocevia tra tradizione e innovazione, si conferma un settore in forte evoluzione. I [dati](#) di Confindustria ANCMA - Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori aderente a Confindustria, fotografano un **panorama in crescita**, con vendite complessive che, dal 2023 al 2024, passano da 318.955 a 353.093 unità, spingendo sia le **moto**, che **crescono del 14,48%**, sia gli scooter, che registrano un incremento del 7,54%. Anche i ciclomotori, nonostante un inizio di anno incerto, chiudono con un rialzo del 7,45%, confermando l'interesse per le due ruote in tutte le sue declinazioni. Il mercato delle moto, in particolare, beneficia di una crescente domanda di modelli di cilindrata media e alta, che trovano terreno fertile non solo tra gli appassionati ma anche tra i pendolari che cercano soluzioni più performanti per gli spostamenti quotidiani.

Dalle moto ai quadricicli

Tuttavia, il segmento delle **moto elettriche** racconta una storia diversa. Secondo i [dati di ANCMA](#), nonostante un balzo del 21,78% nelle vendite nell'ultimo mese del 2024, l'anno si chiude con un **calo complessivo del 16,08%**, pari a 10.170 veicoli venduti. Questo trend apparentemente negativo cela segnali di ripresa: negli ultimi tre mesi dell'anno, infatti, la flessione si è attenuata (a settembre il mercato registrava una perdita del 22%), suggerendo che l'interesse verso i veicoli

a zero emissioni potrebbe tornare a crescere. Inoltre, il calo è stato compensato in parte da un aumento significativo delle vendite di modelli di fascia premium, trainati da un pubblico più consapevole e attento alle prestazioni oltre che alla sostenibilità. Un dato che si inserisce in un contesto più ampio di transizione energetica, dove il passaggio a soluzioni sostenibili rimane una sfida complessa ma necessaria.

Perde di appeal lo **scooter sharing elettrico**. Secondo la nona edizione di [Osservatorio Focus2R](#), ricerca promossa da ANCMA con Legambiente ed elaborata dalla società di consulenza Ambiente Italia, nel 2023 scendono infatti da 13 a 11 i Comuni che dichiarano di avere un servizio di scooter condivisi effettivamente funzionante. Si tratta di Bari, Bergamo, Brescia, Cosenza, Firenze, La Spezia, Lecce, Milano, Pescara, Roma e Torino. In tutti i casi registrati la flotta è composta da mezzi elettrici in **free floating**: secondo questo modello i mezzi sono georeferenziati, individuabili attraverso un'apposita app e possono essere prelevati e rilasciati in qualunque punto della città. Il modello alternativo, **station based**, prevede invece stalli riservati in poche "stazioni" dove è necessario recarsi per prelevare e riconsegnare i mezzi. Solo nella città di Cosenza è presente anche, in aggiunta, un servizio di sharing di mezzi a motore termico. Il totale di scooter in sharing dichiarati dalle città rispondenti è 5.261, con in testa per numero di veicoli Milano (2.994 mezzi),





Roma (1.488), Torino (400) e Firenze (120). Si dimostra invece vivace il settore delle **minicar**, quadricicli progettati per un utilizzo in ambito urbano, aperto anche agli under 18. Un settore in rapida espansione e che vede una prevalenza dei veicoli full electric su quelli a combustione. Nel 2024, secondo la società di analisi di mercato [Dataforce](#), il mercato dei quadricicli in Italia ha totalizzato 21.442 immatricolazioni, registrando un **incremento del 25,78%** rispetto all'anno precedente. Questa espansione è stata trainata principalmente dalla domanda nel segmento L6 (quadricicli leggeri), che ha visto un aumento del 34,37% nelle immatricolazioni, mentre i quadricicli pesanti (L7) hanno registrato un leggero calo del 5,37%. L'incremento si è avuto sia nel canale di vendita delle flotte (+37,88% sul 2023) sia, soprattutto, in quello delle autoimmatricolazioni (+157,02%), contribuendo con il 4,18% al totale delle immatricolazioni.

Le immatricolazioni di **quadricicli elettrici** (BEV) nel 2024 sono state 13.389 (+35,53%), un numero decisamente maggiore rispetto ai quadricicli a combustione interna (8.053 immatricolazioni) ma anche rispetto ai bicli elettrici. Questo settore si dimostra in definitiva promettente per veicolare la mobilità elettrica in ambito urbano, anche grazie all'emergere di una nuova generazione di modelli tra cui il quadriciclo elettrico Duo e la sua versione commerciale Bento, lanciati nell'autunno 2024 sul mercato italiano da [Mobilize](#), marchio del gruppo Renault.

L'e-bike conferma il suo appeal

Allo stesso tempo, le e-bike si affermano come protagoniste di un nuovo paradigma di mobilità urbana. Come analizzato nell'approfondimento sul turismo elettrico a due ruote, nel periodo pandemico il **mercato delle biciclette elettriche**, spinto anche dagli incentivi statali, è cresciuto a ritmi impressionanti, raggiungendo in Italia le 337mila unità vendute nel 2022 a fronte delle 195mila del 2019. Nel 2023 si è registrato un **calo del 19%**, con le vendite scese a **273mila unità**. Di queste, il 50% è rappresentato da e-city bike,

il 45% da e-mountain bike, il 4% da bici e-corsa e l'1% da e-cargo. Sul totale delle biciclette vendute in Italia nel 2023, le e-bike rappresentano il 20%, un valore quasi raddoppiato rispetto all'11% del 2019. La frenata delle e-bike si inserisce in un quadro di rallentamento del mercato delle due ruote a pedali, che nel suo complesso ha registrato una flessione del 23%, quindi maggiore rispetto al solo segmento elettrico, con 1.363.000 unità vendute nel 2023. Il calo si può interpretare come una stabilizzazione fisiologica dopo tre anni di forte crescita, anche in considerazione del costo importante da sostenere per l'acquisto di questi modelli, che rende difficile la loro sostituzione dopo pochi anni. Inoltre il mercato cicloturistico mantiene una traiettoria di crescita anche tenendo presente un utilizzo sempre più frequente di soluzioni di bike sharing e noleggio. Le **cargo bike elettriche**, che come abbiamo visto rappresentano l'1% delle e-bike vendute nel 2023, stanno rivoluzionando la logistica dell'ultimo miglio, rispondendo all'esigenza di mezzi agili e a basso impatto ambientale in un panorama urbano sempre più congestionato. Questo segmento beneficia non solo della crescente attenzione verso la sostenibilità, ma anche dell'espansione dell'e-commerce, che alimenta la domanda per mezzi innovativi e versatili per la logistica di ultimo miglio.

Secondo il già citato report Osservatorio Focus2R, nel corso del 2023 sono 12 i Comuni italiani che hanno istituito o previsto forme di **incentivi per l'utilizzo di cargo bike** nella gestione della logistica di ultimo miglio. Sempre di più inoltre le amministrazioni comunali che dichiarano di essere in possesso di una **flotta di biciclette utilizzata per i servizi comunali**: 64 nel 2023, erano 51 nel 2021.

Mantiene la sua centralità nel sistema della mobilità sostenibile a due ruote il **bike sharing**, che domina il 2023 come servizio di mobilità condivisa. La medesima ricerca riporta che il numero di biciclette in sharing è cresciuto del 16,3%, con la tipologia free flow a rappresentare il 79,4% del totale. Le flotte di bike sharing più grandi

si trovano a **Milano** (quasi 15mila pezzi), seguita da **Roma** (6.000), **Firenze** (4153), **Torino** (2800) e **Bologna** (2.300): queste cinque città contano, da sole, quasi il 70% della flotta complessivamente disponibile in tutti i capoluoghi.

Per i monopattini venti di crisi

Al contrario, i **monopattini elettrici** in sharing hanno visto un calo sia nel numero di servizi disponibili, scesi da quasi 100 nel 2022 a 79 nel 2023 fino a 53 all'inizio del 2024, sia nei mezzi in circolazione, con un totale di 30.000 unità rispetto ai 42.000 dell'anno precedente, secondo l'ottavo [Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility](#). Questa contrazione, che poteva essere interpretata come una stabilizzazione fisiologica dopo i primi anni di diffusione di questi mezzi in Italia, è stata ulteriormente accentuata dall'entrata in vigore il 14 dicembre 2024 del **nuovo Codice della strada**, che ha introdotto norme stringenti che prevedono limiti alla circolazione e obbligo di casco, targa e assicurazione, sia per i mezzi di proprietà che per quelli presi a noleggio.

Questi provvedimenti mirano a disciplinare l'utilizzo di un mezzo che ha rivoluzionato la mobilità cittadina, garantendo maggiore sicurezza e rispetto delle regole stradali. In caso di mancata osservanza della normativa, sono previste sanzioni che includono multe fino a 500 euro, il sequestro del mezzo e, in casi gravi, l'eventuale sospensione della patente per i conducenti che ne siano in possesso.

A prescindere dal giudizio sulla bontà della normativa, i primi effetti sembrano essere quelli di frenare il settore dello sharing elettrico. Secondo un primo bilancio realizzato dall'**Alleanza per la mobilità sostenibile** – realtà di cui fanno parte gli operatori dello sharing riuniti in Assosharing, produttori e distributori quali Platum e Attiva, Consumerismo No Profit e rivenditori – nel primo mese di attuazione del nuovo Codice della strada i noleggi dei monopattini elettrici sono crollati del 30% nelle principali città italiane. Inoltre, secondo quanto riportato dal [Sole 24 Ore](#), l'Alleanza stima un calo tra il 30 e il 50% delle vendite di mezzi

privati.

Questo quadro complesso e articolato mette in luce come il mercato delle due ruote, in tutte le sue forme, stia vivendo una fase di trasformazione profonda. La spinta verso la sostenibilità si intreccia con le esigenze di mobilità urbana, offrendo nuove opportunità ma anche sfide significative. Con dati di vendita che vedono le due ruote come una valida alternativa alle automobili, il settore conferma il suo ruolo cruciale nel panorama della mobilità italiana.



↓ **SCARICA**
"Il mercato della bici in Italia"
(ANCMA)



↓ **SCARICA**
"Osservatorio Focus2R" (Legambiente e ANCMA)



↓ **SCARICA**
"8° Rapporto sulla Sharing Mobility"
(Osservatorio nazionale Sharing Mobility)

FONTI DELL'ARTICOLO

Il Sole 24 Ore, Motor1, MotorCube, Ancma, Dataforce, Mobilize