

Moto e bici in Italia. Due anime di un settore fatto di eccellenze, passione, innovazione e trionfi sportivi: quella a motore, con un mercato trainante (+42% dal 2020 al 2023), che non smette di crescere; e quella delle due ruote a pedale che, al netto del successo delle e-bike, vive oggi un momento di rallentamento della domanda dopo i boom registrati nel 2020 e nel 2021.

Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) ha presentato stamane a Roma, presso la Sala degli Atti parlamentari della Biblioteca del Senato, una mappatura dettagliata della filiera italiana di questo comparto attraverso uno studio condotto da Bain & Company Italia su un campione di oltre 2100 aziende (più dell'80% dell'intero comparto).

Un lavoro che accende un riflettore inedito sul valore economico generato dalla produzione, dall'assemblaggio, dai servizi e dalla distribuzione di parti, componenti e prodotto finito nel settore, oltre che sul contributo concreto che l'industria di riferimento offre alle nuove domande di mobilità. L'associazione, che rappresenta a livello nazionale circa il 90% delle aziende moto e il 70% di quelle bici, si impegna così a far sentire la voce di una filiera che in Italia oggi vale complessivamente 14,8 miliardi di euro (fatturato filiera moto e bici 2023).

I motocicli

Dallo studio emerge che solo il settore del motociclo attesta il suo fatturato a 9,5 miliardi di euro, confermando il proprio primato in Europa anche nella produzione e per i numeri di mercato. Moto, scooter e ciclomotori piacciono agli italiani: cresce il numero delle patenti A (oggi una su cinque di quelle rilasciate, per un totale di 280mila, +6% dal 2013 al 2023 rispetto al +1% delle patenti B) e va molto bene il mercato, che dal 2020 al 2023 ha fatto segnare una crescita media annua del 12%.

Il post-Covid ha consegnato alla due ruote a motore un nuovo protagonismo, non solo per la mobilità urbana (gli scooter), ma anche negli ambiti di utilizzo tradizionalmente più legati alla passione, al turismo e allo svago, ovvero la moto, che è arrivata a rappresentare nel 2023 ben il 45% delle immatricolazioni (era il 34% solo 10 anni prima) e che, grazie al successo delle medie cilindrate, è andata anche a soddisfare la domanda di commuting e le nuove esigenze di mobilità.

L'andamento positivo del mercato si è poi tradotto in una crescita del fatturato di tutta la filiera moto, che tra il 2020 e il 2023 ha fatto segnare un +50%, e in un aumento della profittabilità media per gli operatori passata, sempre nello stesso periodo, dal 4,2% al 6%.

Segno più anche per quanto riguarda il numero degli addetti, che è cresciuto del 7% tra il 2020 e il 2022, attestandosi a poco più di 36mila diretti (84mila con indiretti e indotto). Degno di nota, infine, il saldo della bilancia commerciale dei motocicli, che ha chiuso nel 2023 con +470 milioni di euro, confermando la qualità e il ruolo centrale dell'Italia nell'export. Una dote esclusiva, quella del Made in Italy, testimoniata anche dall'andamento della componentistica che afferma la propria leadership nell'alto di gamma, con un valore medio delle parti esportate di 33 euro al kg contro i 19 dell'import.

La bicicletta

Sul fronte delle due ruote a pedale, lo studio di Bain & Company Italia mette innanzitutto in risalto gli effetti opposti che la pandemia di Covid e il bonus bici hanno avuto sul mercato, ovvero il +18% nel 2020 sul 2019 (oltre 2 milioni di pezzi venduti) e la flessione media annua del 17% tra il 2021 e il 2023. Nonostante il calo dei volumi, la filiera bici ha comunque registrato un aumento significativo del fatturato, spinto anche dall'aumento dei prezzi e dal successo delle e-bike, attestandosi a 2,7 miliardi di euro nel 2023, pari a un +50% sul 2018.

Gli effetti della pandemia hanno impattato anche sulla profittabilità del settore: a causa della crisi delle catene di approvvigionamento i margini sono infatti tornati ai livelli del 2019, passando dal picco del 7,6% nel 2021 al 3,2% nel 2023. A risentire maggiormente di questo scenario sono stati i componentisti e i venditori di accessori che hanno perso quasi dieci punti di margine.

In un contesto di grandi trasformazioni, l'elemento più rilevante è stato, come anticipato, il rapido incremento delle e-bike, salite fino a oltre 330mila unità vendute nel 2022, con una penetrazione del 20% sul totale (era il 3% nel 2015 e l'11% nel 2019), che ha reso le due ruote a pedali accessibili ad un pubblico più ampio. Un progresso che ha tuttavia rivelato l'esposizione della filiera italiana alle forniture di componenti elettrici dall'Asia (che esporta l'87% dei chip), oltre che alla variabile di fattori macroeconomici e geopolitici. Tra il 2020 e il 2021 l'import di componentistica ha segnato così un solido +79%, attestandosi a 664 miliardi di euro fino ad arrivare a poco più di 800 nel 2022.

In ogni caso il settore ciclo, come quello moto, continua a segnare un saldo positivo nell'export, a dimostrazione della forte domanda di prodotti con il marchio Made in Italy sui mercati internazionali: la bilancia commerciale indica infatti +75 milioni di euro con valori molto significativi nell'ambito della componentistica dei prezzi al kg per parti come pedali, manubri e cambi.

Infine, notizie positive arrivano dall'andamento dell'occupazione dove, malgrado l'andamento del mercato, in due anni (2020-2022) il numero degli addetti nella produzione di bici e componenti è cresciuto del 16%, passando da 15.200 unità a 17.600.

Durante la presentazione dello studio di Bain & Company Italia, il presidente di ANCMA **Mariano Roman** ha rimarcato *“la volontà dell'associazione di accendere un riflettore su un settore rilevante e primario in Europa, che crea indotti significativi con le manifestazioni sportive e l'eccellenza fieristica internazionali di EICMA, che offre occupazione, mobilità sostenibile, che contribuisce con un gettito vicino a 180 milioni di euro alle entrate tributarie. Oggi produciamo il 17% delle bici costruite e assemblate in Europa (2 milioni), mentre il settore moto esporta motocicli, scooter e ciclomotori per 2 miliardi di euro e produce 422mila pezzi in Italia, occupando saldamente il primo posto nell'eurozona, dove si confronta con i 161mila della Germania, le 124mila unità dell'Austria e le 89mila della Francia”*.

“Abbiamo scelto una sede istituzionale centrale - ha sottolineato Roman - proprio per amplificare maggiormente la nostra voce in una logica di dialogo costruttivo con la politica: oggi il nostro settore, per liberare tutto il potenziale e continuare a competere a livello internazionale, ha bisogno di un supporto all'altezza del suo valore. Mi riferisco, ad esempio, a politiche sussidiarie più incisive che favoriscano in generale l'aggregazione, gli investimenti in ricerca e sviluppo e l'insediamento di siti produttivi della filiera componenti sull'alto di gamma. Oltre che ad azioni, più specifiche per il settore ciclo, che riguardino il sostegno all'utilizzo e, soprattutto, all'infrastrutturazione ciclabile, indispensabile per sviluppare il grande potenziale del nostro Paese in ambito cicloturistico”.

[**Scarica lo studio completo in PDF**](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 26 / 11 / 2024