



# La rinascita dei motociclisti

**Due decenni sono stati sufficienti per operare un ricambio profondo della categoria dei motociclisti. Dal mito sportivo al sogno d'evasione, moto e motociclista hanno guadagnato un aspetto e un carattere più moderni e meno aggressivi**

**C**

hi siamo noi? Noi motociclisti, intendo.

Recentemente mi è stato chiesto un intervento che tracciasse il quadro di come si è evoluta negli ultimi venti anni la categoria degli utilizzatori di due ruote. Ed è stata una buona occasione per riordinare le idee. Scoprendo un qualcosa che appare evidente: i motociclisti del 2022 non c'entrano nulla con quelli di venti anni fa. Due universi differenti, che probabilmente neanche si parlano. Ma iniziamo dal principio, con (pochi) numeri.

Nel 2022 in Italia si sono venduti quasi 292mila mezzi a due ruote, il 53% dei quali erano scooter, il restante 47% moto. Un'annata da ricordare positivamente, sebbene lontana dal record storico di oltre 524mila pezzi del 2000. Allora però gli scooter erano il 76%!

Nel 2000 eravamo ancora nel periodo del boom degli scooter di elevata cilindrata, che tanta gente hanno avvicinato alle due ruote. Dopo l'ubriacatura dei 50ini, gli italiani avevano imparato a usare il mezzo a due ruote anche per diletto e nelle uscite fuoriporta. Ma c'era ancora una netta separazione con i motociclisti veri, sempre duri e puri.

Un'occhiata alla classifica delle dieci moto più vendute del 2000 ci regala nomi di modelli dimenticati. La Honda Hornet 600 dominava le vendite, davanti alla Yamaha R6. E se questi nomi vi dicono poco, considerate che si tratta di due sportive di media cilindrata e di alte prestazioni. Seguivano altre moto performanti, fra le quali due maxi sportive.

La classifica delle dieci moto più vendute del 2022 è agli antipodi. Al primo posto troviamo la Benelli TRK502, seguita dalla BMW R1250GS. Due endurone stradali, moto che strizzano l'occhio al fuoristrada e all'avven-

tura, ma che non sono davvero adatte alle sparate su strada. La prima soprattutto, che è una moto economicissima: meno di 6mila euro.

Scorrendo la classifica, ci si accorge che le due ruote economiche e di basse prestazioni, le moto “amichevoli”, sono numerose. Sono loro il fenomeno del momento, più delle maxiendurone stradali da “millemila” cavalli e prezzi sopra i 20mila euro. Sono le entry level che hanno cambiato il nostro mondo, spingendo molti scooteristi a lasciare le ruote coperte e il cambio automatico per diventare... finalmente motociclisti!

Dalla loro queste moto hanno un prezzo d’acquisto ridotto, ma anche un’estetica che le fa confondere con le cugine più costose. Apparire piuttosto che essere? Forse sì, ma c’è un altro tratto importante che caratterizza le moto di quest’epoca.

### Le prestazioni non hanno più importanza

Un paio d’anni fa, mi sono trovato a chiedere a un amico PR di una casa che ha un modello stabilmente nei primi posti delle classifiche di vendita, quale fosse il segreto di quella moto. La risposta mi stupì. *“Va piano, non fa paura a una clientela che oggi è prevalentemente intimorita dalle prestazioni. Le sputafuoco non si vendono più anche perché fanno paura. Oggi la gente entra in concessionaria e si avvicina a moto paciose, che non spaventano. Quindi in futuro faremo diversi downsizing. Scenderemo di cilindrata e di prestazioni, proponendo sempre più moto facili”*. Due anni dopo è palese che le analisi di marketing fatte dalla casa del mio amico erano azzeccatissime. Dunque l’era del successo degli scooter se n’è andata, lasciandoci in eredità tanti nuovi motociclisti, che però rispetto ai predecessori più esperti guidano moto più piccole e meno prestazionali.

È una rivoluzione, perché sicuramente anche la molla che spinge all’acquisto è diversa rispetto al passato, quando l’immagine aggressiva la faceva da padrona. È cambiato l’immaginario motociclistico: il mito sportivo di una volta, quello del pilota sicuro di sé nel dominare il mezzo anche in situazioni critiche, ha lasciato il passo al sogno d’evasione, di libertà, di felicità. Possibilmente in due, perché i sogni sono bellissimi da inseguire insieme a un’anima gemella. E le prestazioni? Il dato, che forse potrà sorprendere qualcuno, è che per molti motociclisti contano zero. Zero.

### Il ruolo dell’elettrico

Ora vi starete chiedendo: e l’elettrico? L’elettrico va: nel 2022 l’8,3% dei mezzi venduti, fra moto, scooter, ciclomotori e quadricicli, è rappresentato da mezzi elettrici. 23.383 mezzi. Una crescita da primato: rispetto al 2021 le vendite di mezzi elettrici sono salite del 59%. Sono cresciuti tantissimo i ciclomotori (53,3%), gli scooter (56,9%) e i quadricicli (74,1%). Però a ben vedere, si vendono prevalentemente scooter di potenza inferiore a 4 kW, quelli omologati come ciclomotori.

Insomma, l’elettrico oggi non è più un qualcosa di nicchia riservato a persone naïf, che scelgono questo tipo di mobilità per convinzione. Piuttosto sta diventando una parte integrante dell’industria motociclistica, con un fatturato non disprezzabile, investimenti in ricerca e... un probabile futuro radioso già scritto. Però attenzione, le vendite delle moto elettriche sono in stallo, con un “banale” +7,5% su numeri veramente bassissimi: solo 540 pezzi.

Il mercato non le vuole. Neanche i nuovi motociclisti le vogliono. E la colpa non è delle prestazioni, che, anzi, spesso sono elevate. Il problema è nell’autonomia ancora ridotta, nei lunghi tempi di ricarica e nella paura di rimanere in strada senza riuscire ad attaccare la spina da nessuna parte.

### Siamo oltre 7 milioni, ma...

Detto dei motociclisti, come si traduce a livello nazionale tanto attaccamento al mezzo a due ruote? La risposta ce la fornisce il Focus2R, uno studio realizzato dal Confindustria Ancma (l’Associazione dei costruttori di moto) e da Legambiente, espressamente per fotografare il rapporto delle amministrazioni comunali italiane con gli utilizzatori di mezzi a due ruote (sia bici che moto). Vediamo qualche dato.

Con una media di 13,53 motocicli ogni 100 abitanti (erano 12,5 nel 2017 e 13,17 nel 2020), cresce nelle città italiane l’utilizzo di ciclomotori, moto e scooter. A fine 2021 il parco circolante di moto e scooter era pari a 7.152.760 pezzi (fonte ACI).

Numeri importanti, e visto che siamo anche votanti, ci saremmo aspettati un po’ più di attenzione da parte delle amministrazioni comunali. Invece rimane pressoché uguale al 2020 il numero di comuni che hanno adottato sulle loro strade una soluzione tanto semplice quanto efficace come i guardrail salvamotociclisti. Solo il 27% delle amministrazioni comunali dichiara di averne montati (erano il 28,5% nel 2020); e un altro 26% di volerli ampliare o utilizzare in futuro (erano 25% nel 2020). A Siena e Cremona, le due città più attente, ne sono stati installati oltre 3 km; a Taranto e Grosseto 2 km. Gli altri, grandi città comprese, seguono.

Quasi non stupisce allora che, a fronte di specifica domanda, il miglioramento della sicurezza delle due ruote a motore nei due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana (PUM e PGU) non sia considerata una priorità dal 49% dei comuni. Ai quali se ne aggiunge un altro 18% che la indica come priorità bassa. Dati che, tra l’altro, sono pure in lieve peggioramento rispetto al 2020.

Forse sarebbe il caso di pensare un po’ di più a noi motociclisti. ■

**\*Fondatore del portale Motoskills.it**