

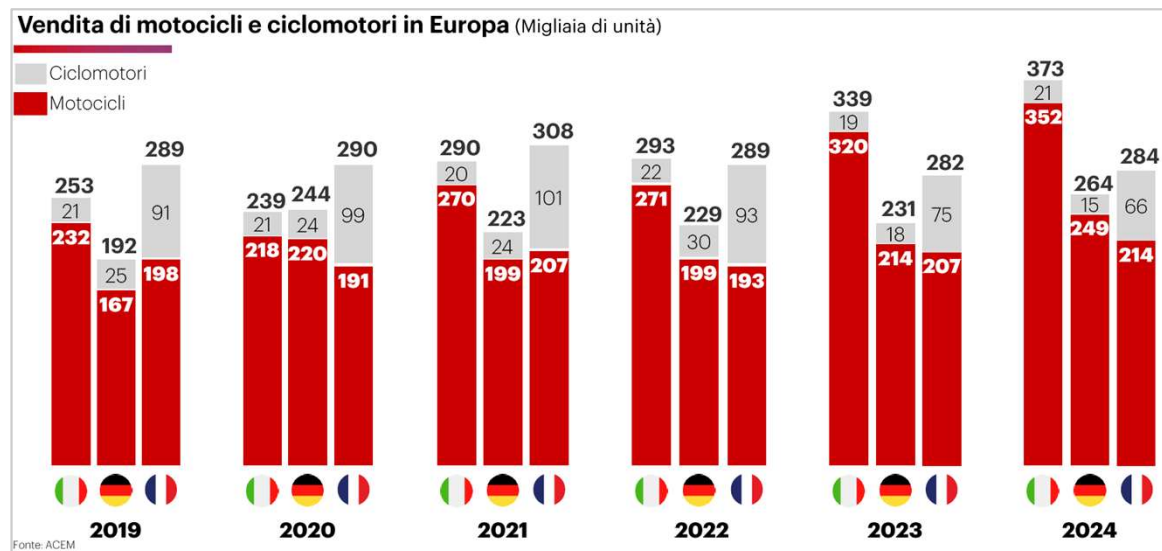
EXPERT PANEL FOR POLLUTING EMISSIONS REDUCTION EXPAPER 2026

Il settore delle 2 ruote a motore in Italia Prospettive e tendenze

Federico Vitale
Confindustria ANCMA

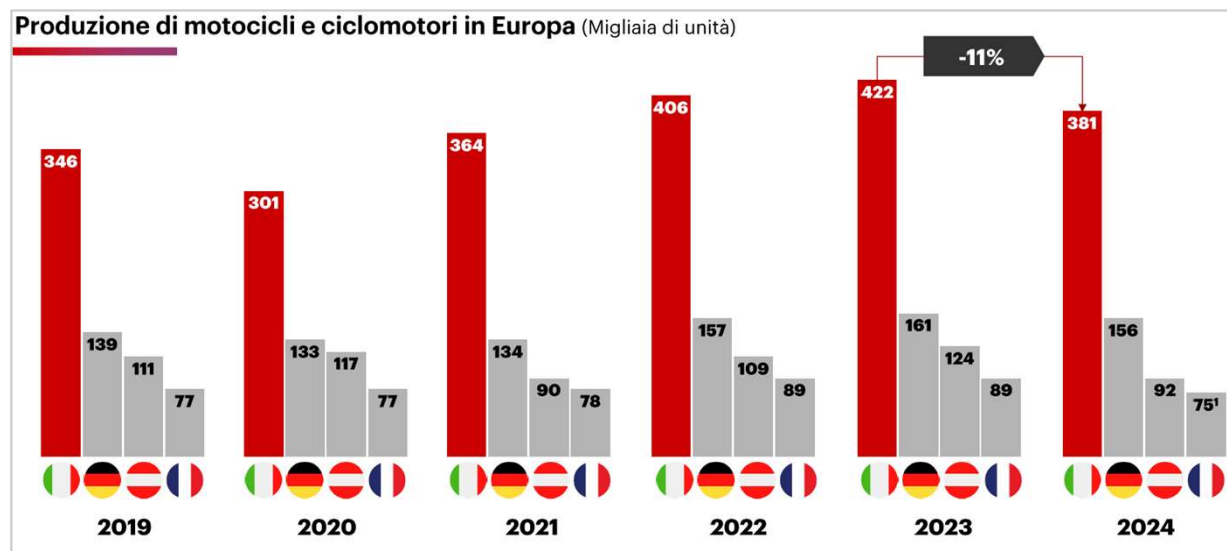
Roma, 23 Aprile 2026

Italia, principale mercato in Europa...



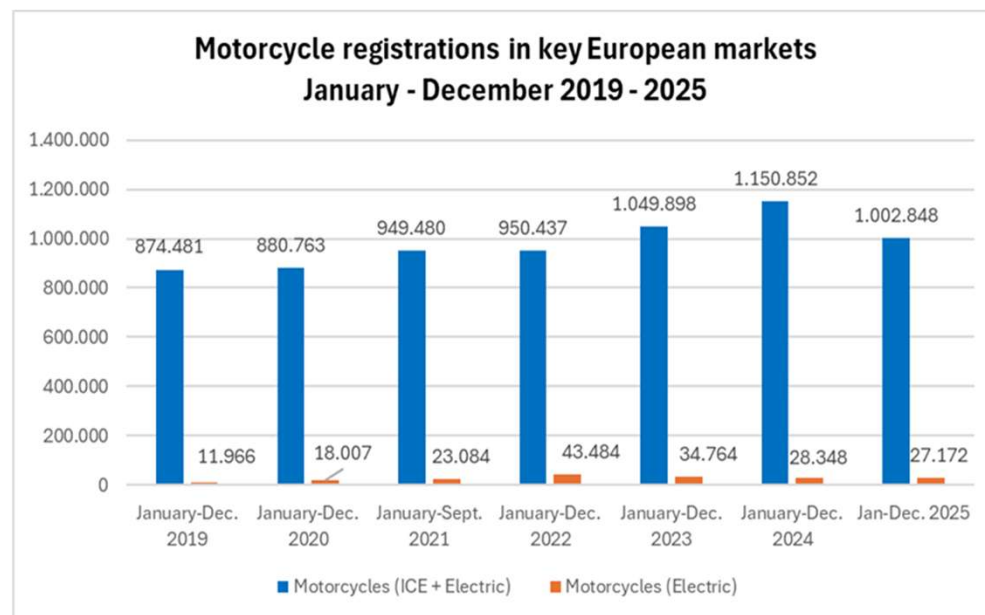
..... come vendite.....

...e come produzione.....

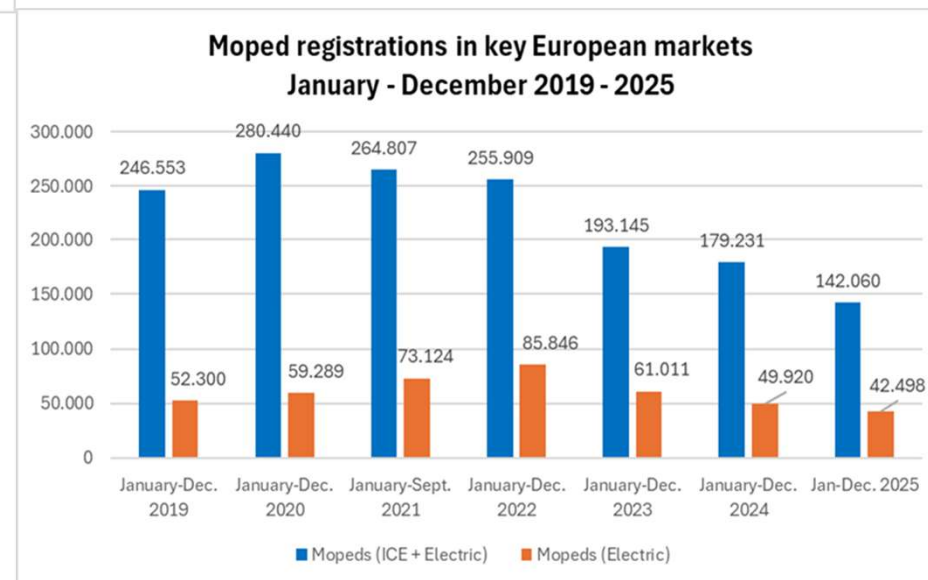


Fonte: studio Bain 2025

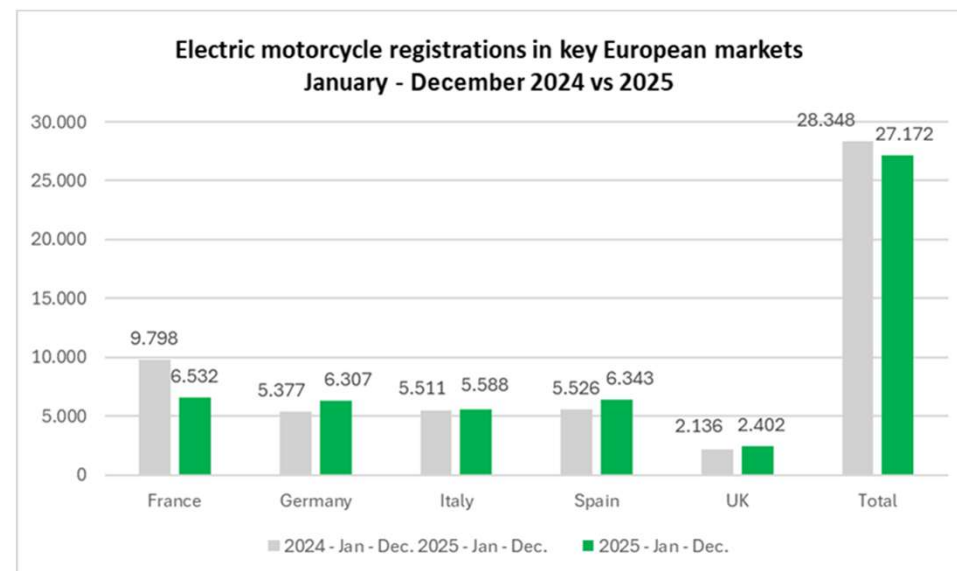
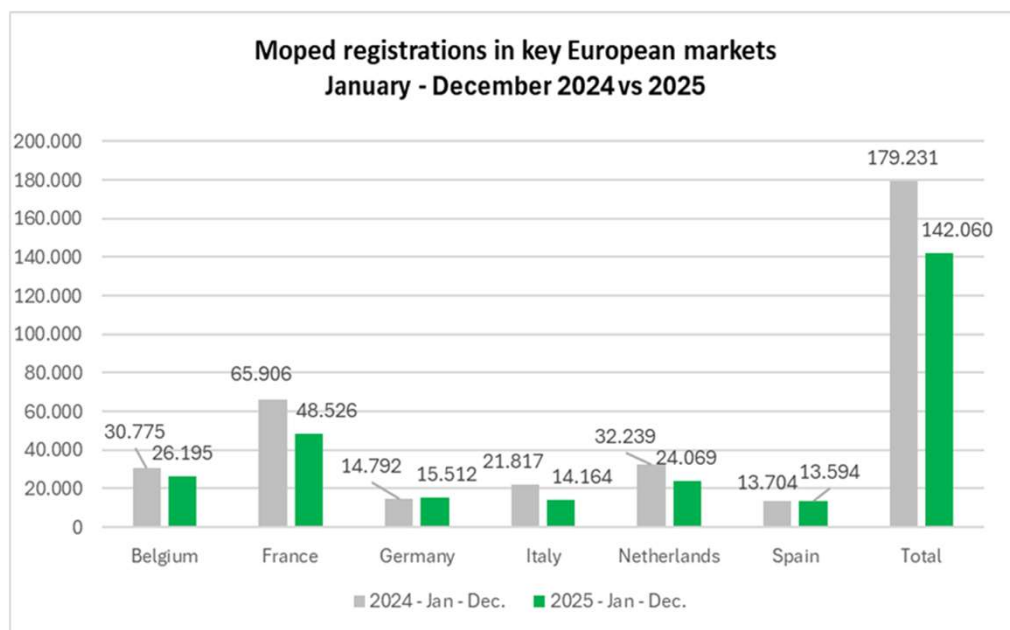
EUROPA: vendite 2R a motore



Fonte: ACEM, 2025



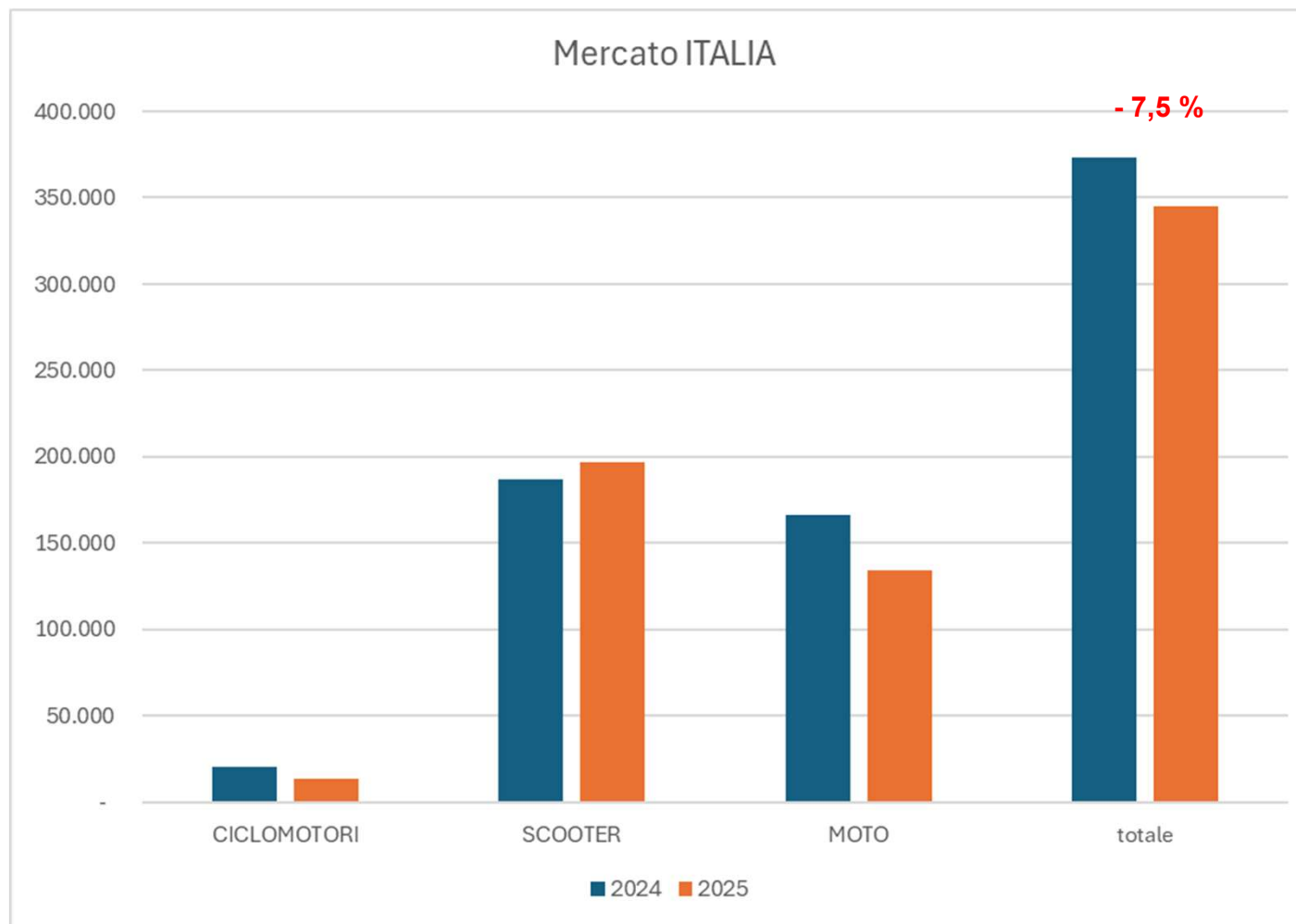
EUROPA: vendite 2R elettriche



Fonte: ACEM, 2025

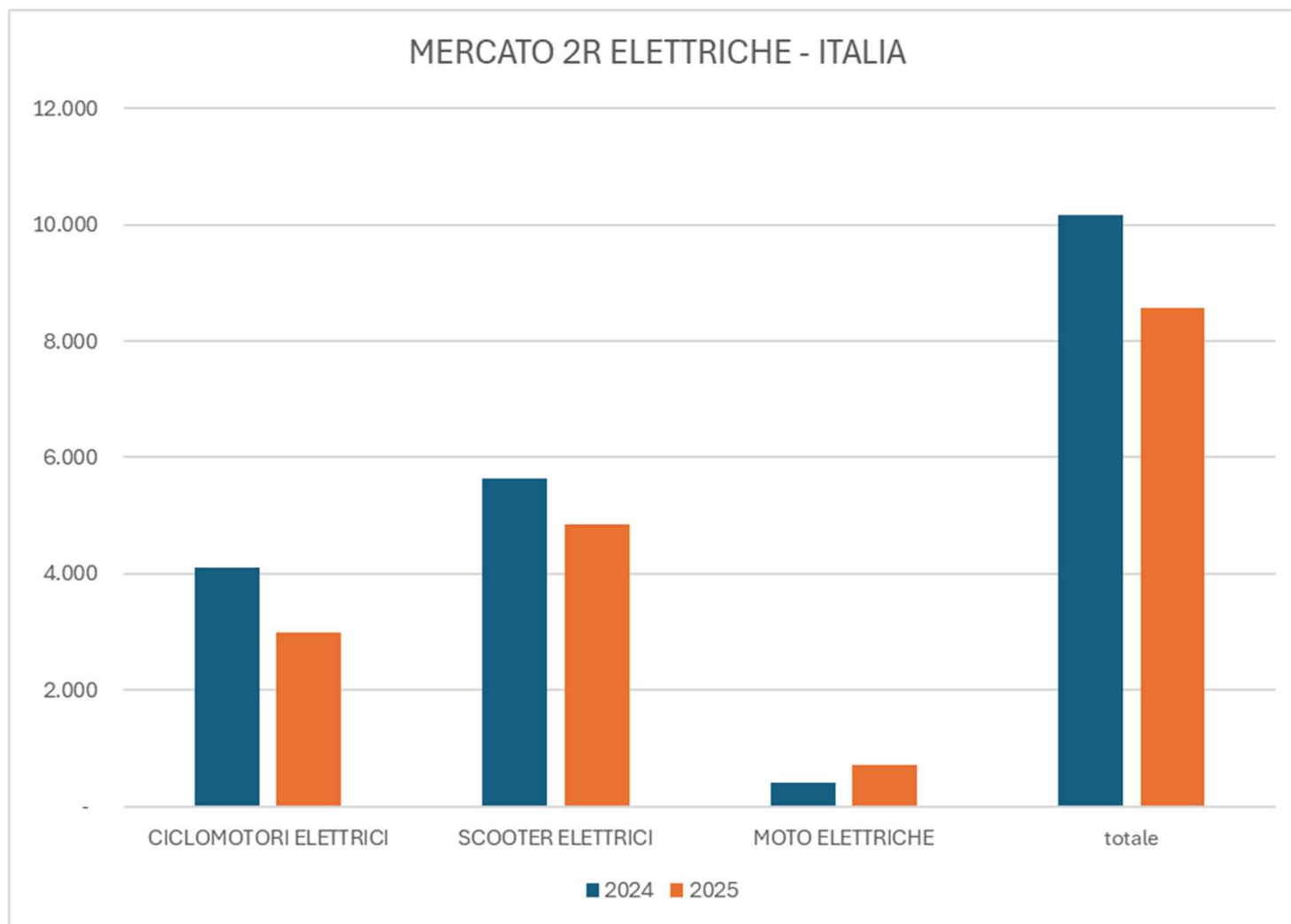
ITALIA: vendite ciclomotori e moto

Nel 2025 gli scooter salgono a fronte di un calo delle moto, per un complessivo – **7,5%**.



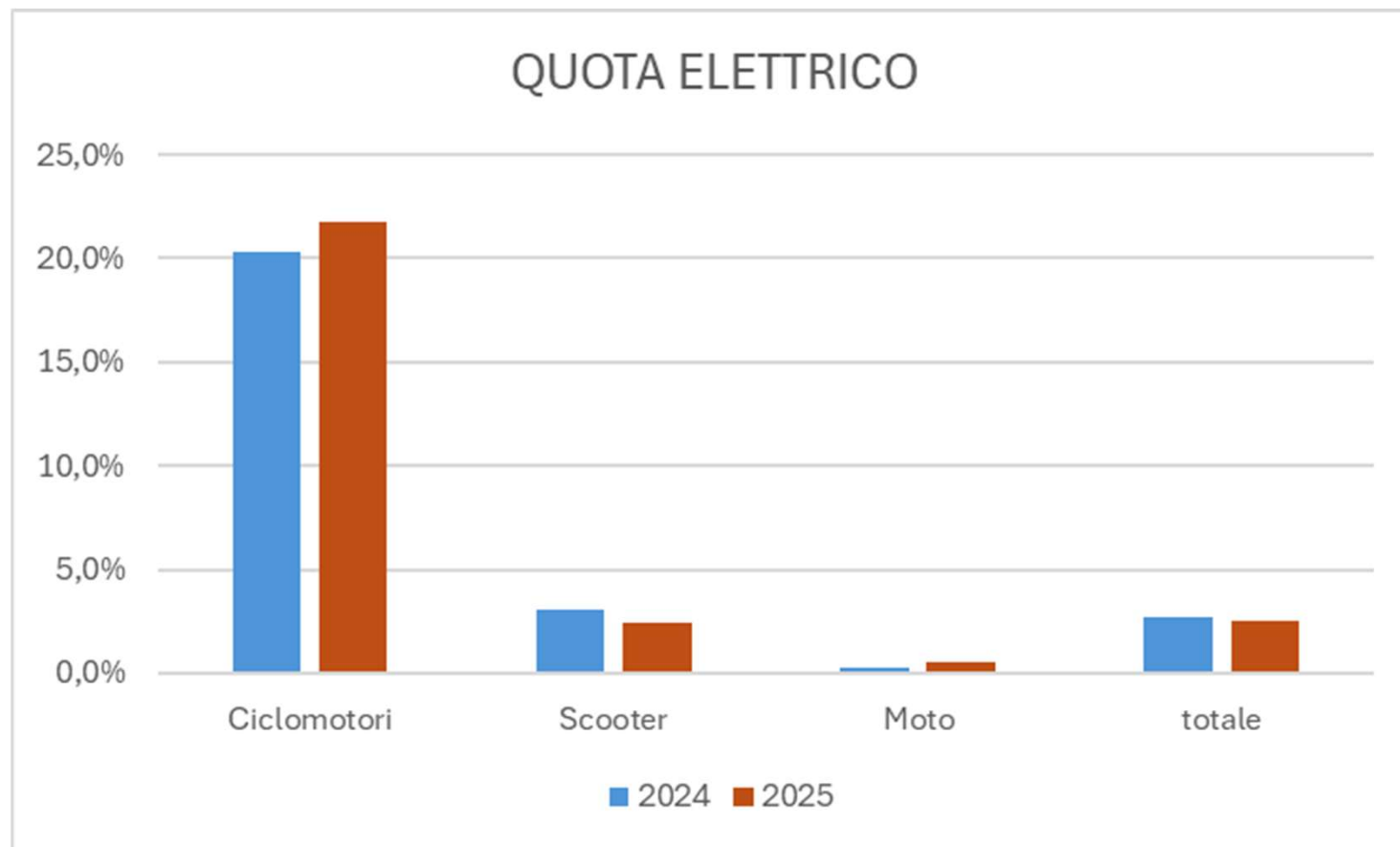
ITALIA: vendite 2R elettriche

Il mercato delle 2 ruote elettriche chiude il 2025 in territorio negativo, con una flessione del **15,8%**.

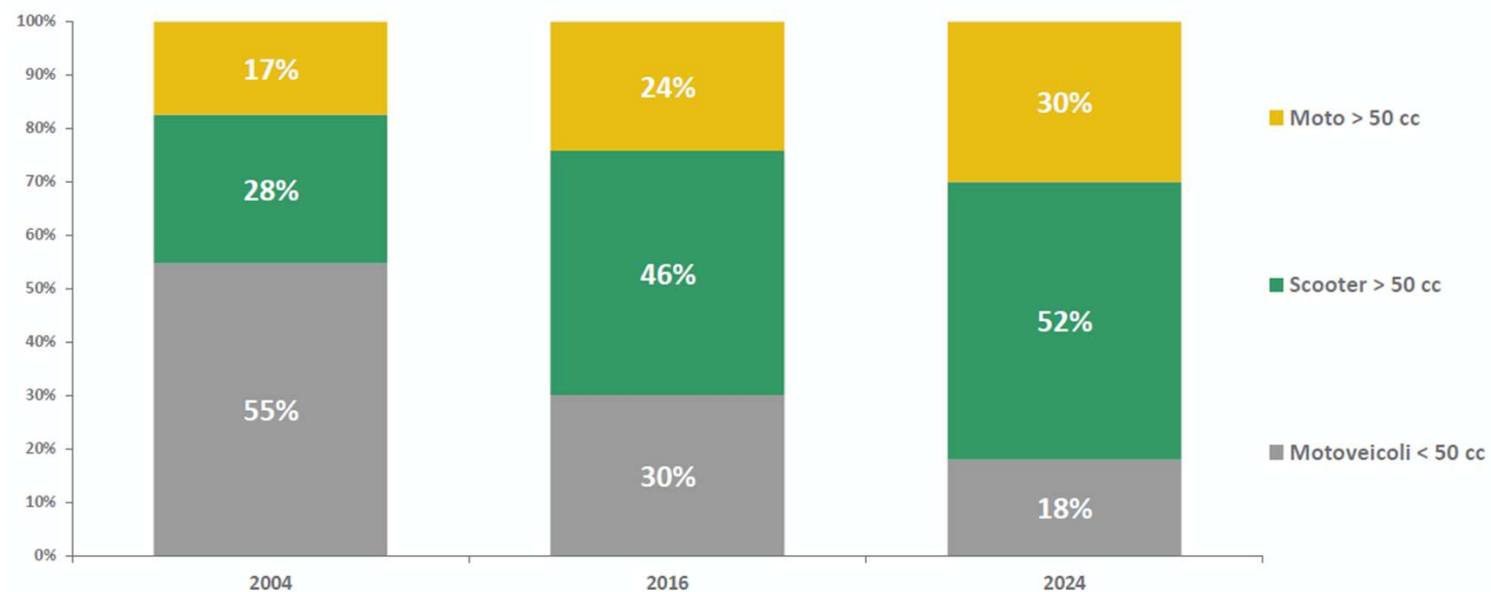
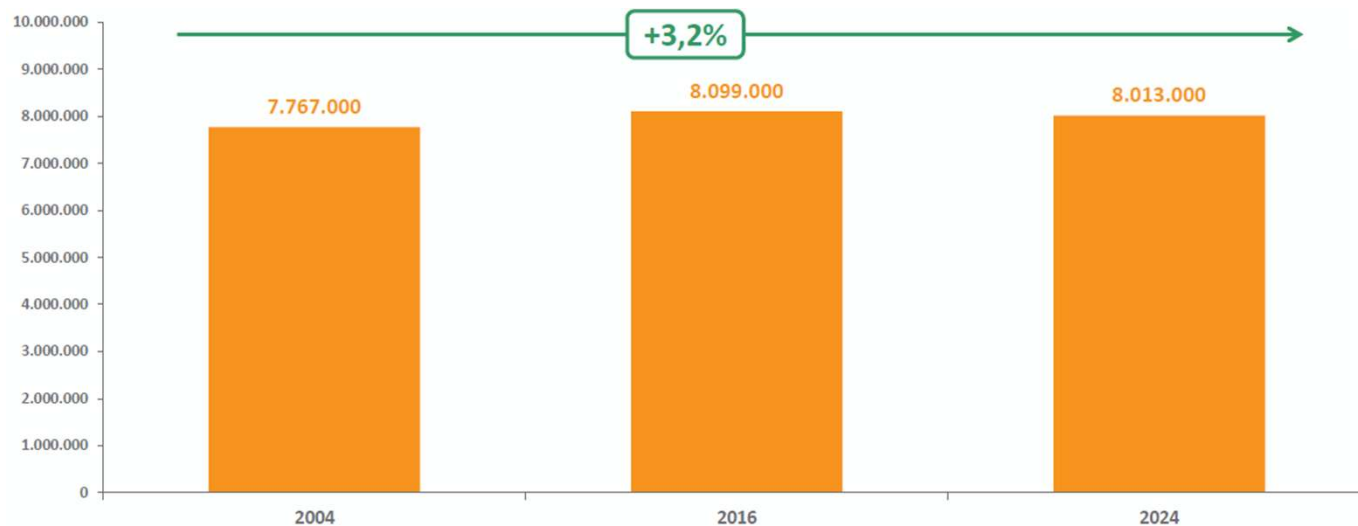


ITALIA: la quota del mercato elettrico

La quota di elettrico si riduce ulteriormente per scooter e moto, mentre aumenta nel ciclomotore.

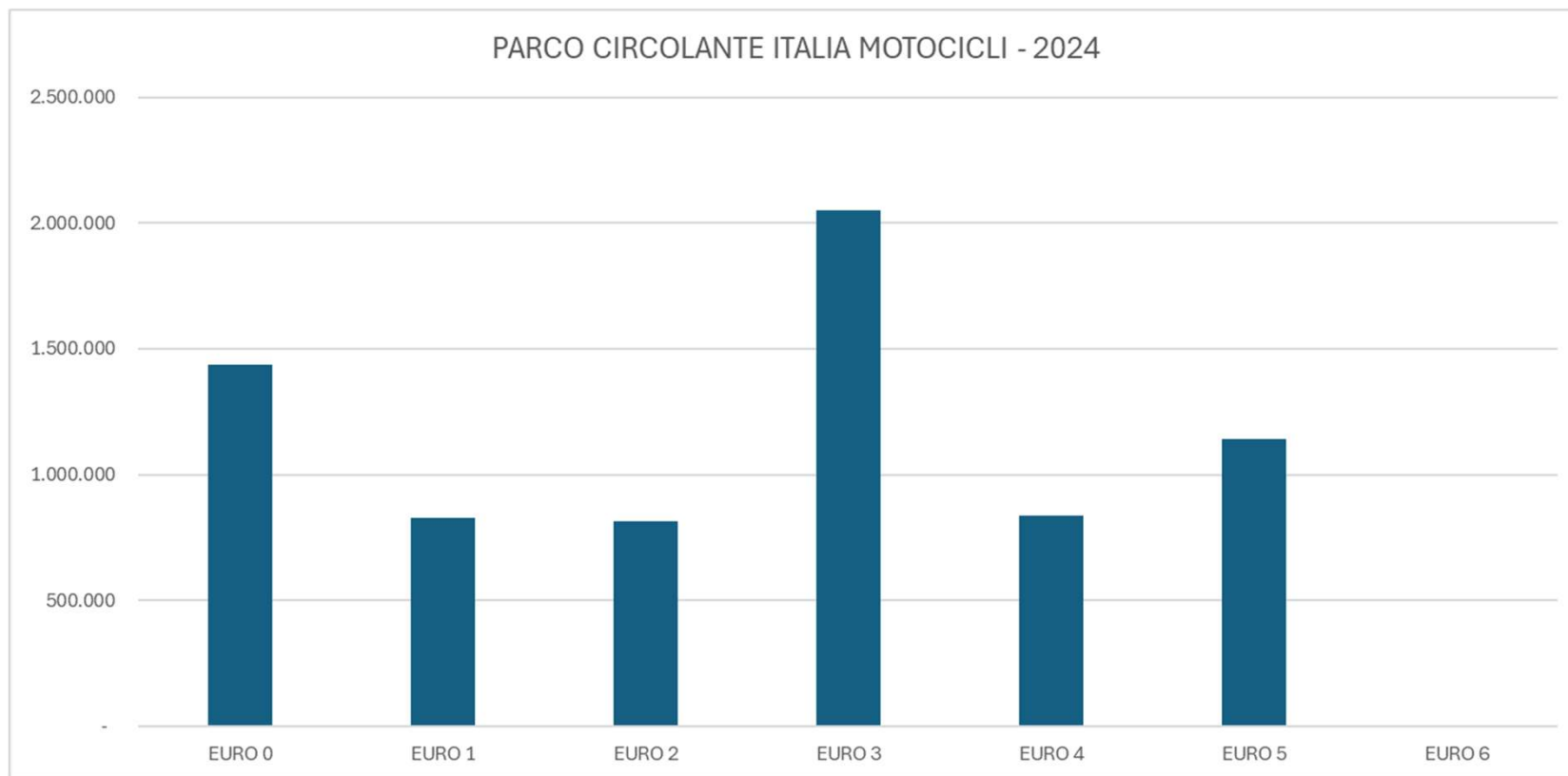


ITALIA: parco circolante 2R a motore



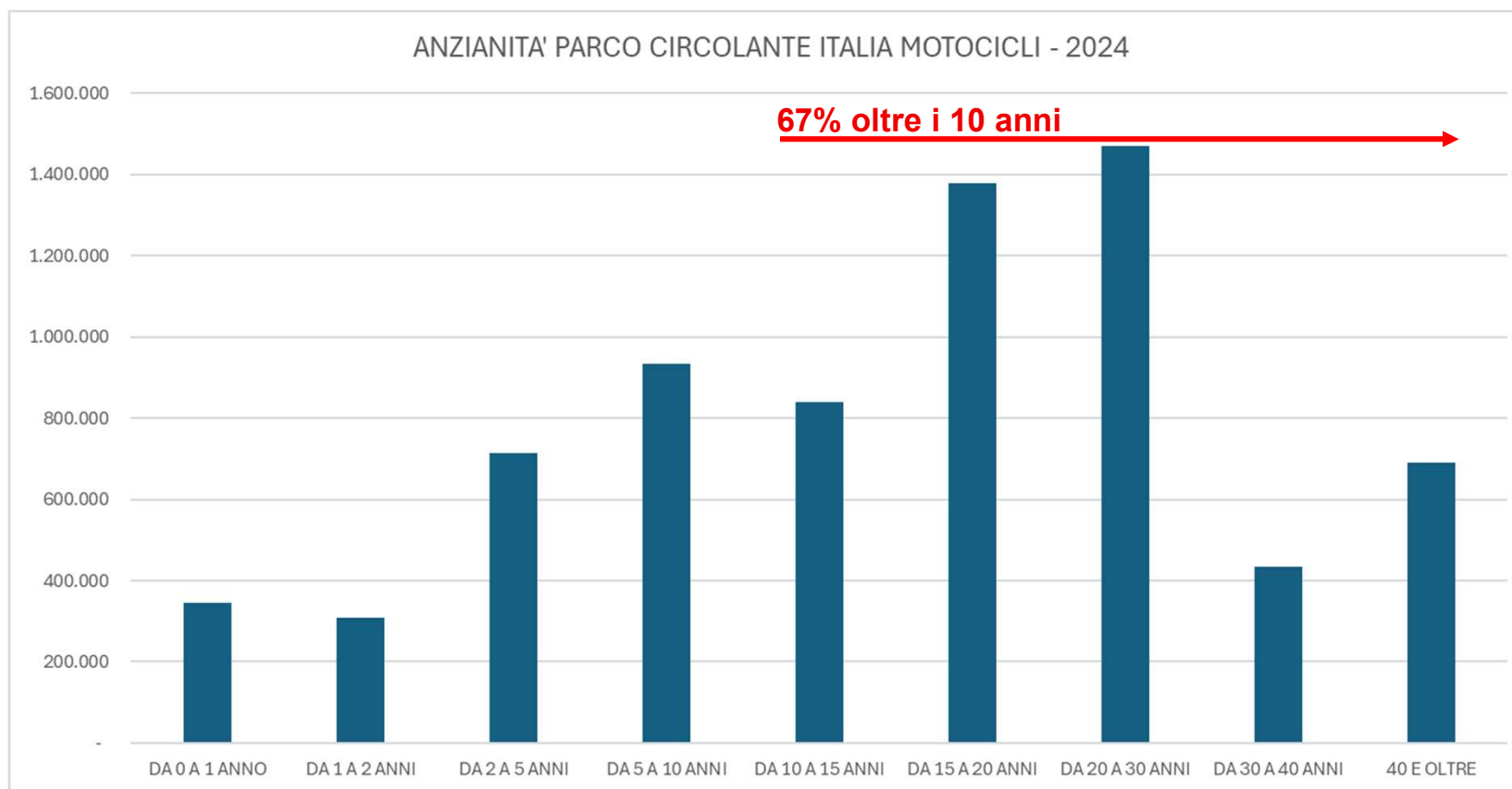
Fonte: studio GiPA per ANCMA, 2025

ITALIA: parco circolante motocicli



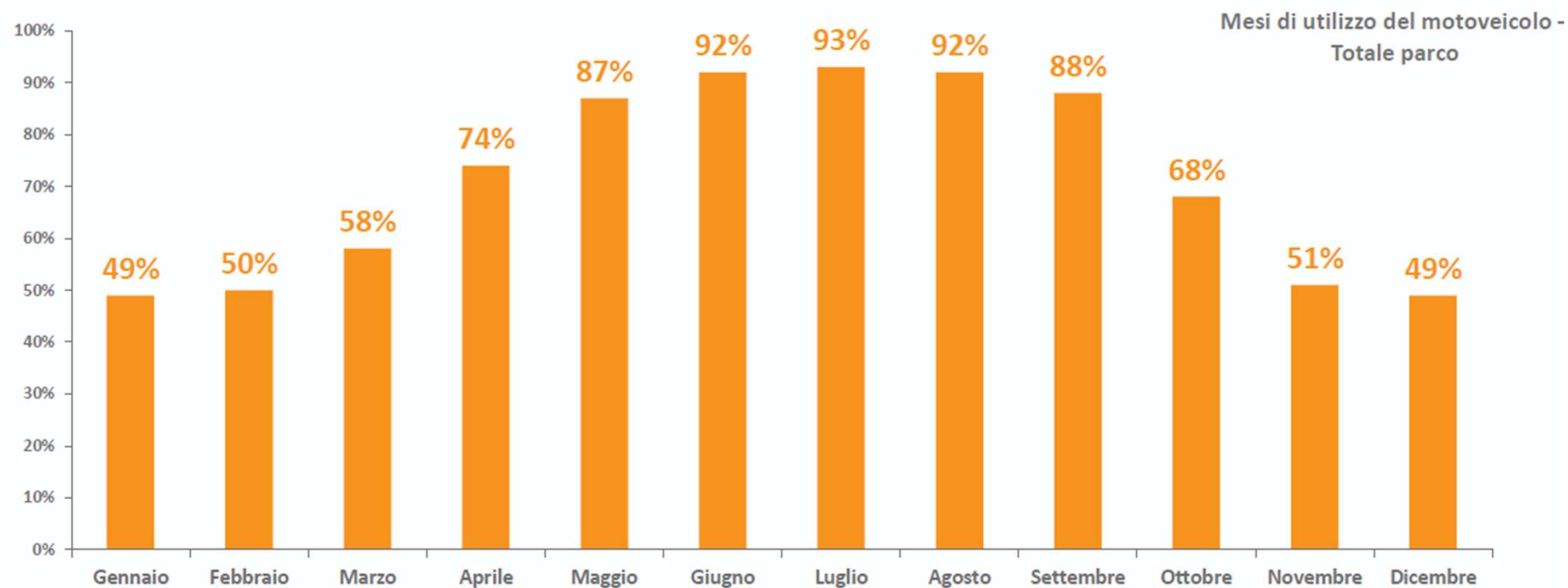
Fonte: dati ACI, 2024

ITALIA: parco circolante motocicli



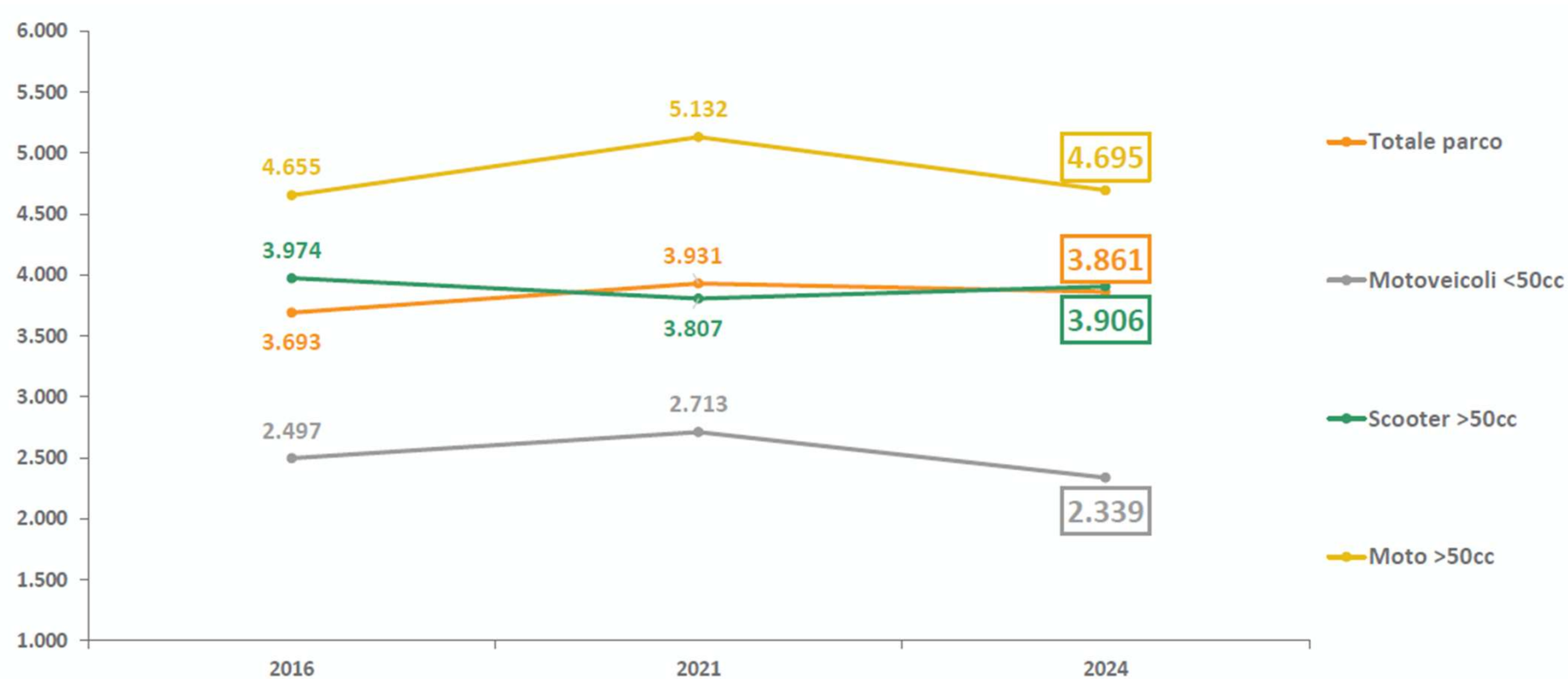
Fonte: dati ACI, 2024

ITALIA: utilizzo stagionale della moto



Fonte: studio GiPA per ANCM, 2025

ITALIA: chilometraggio medio annuo



Fonte: studio GiPA per ANCM, 2025

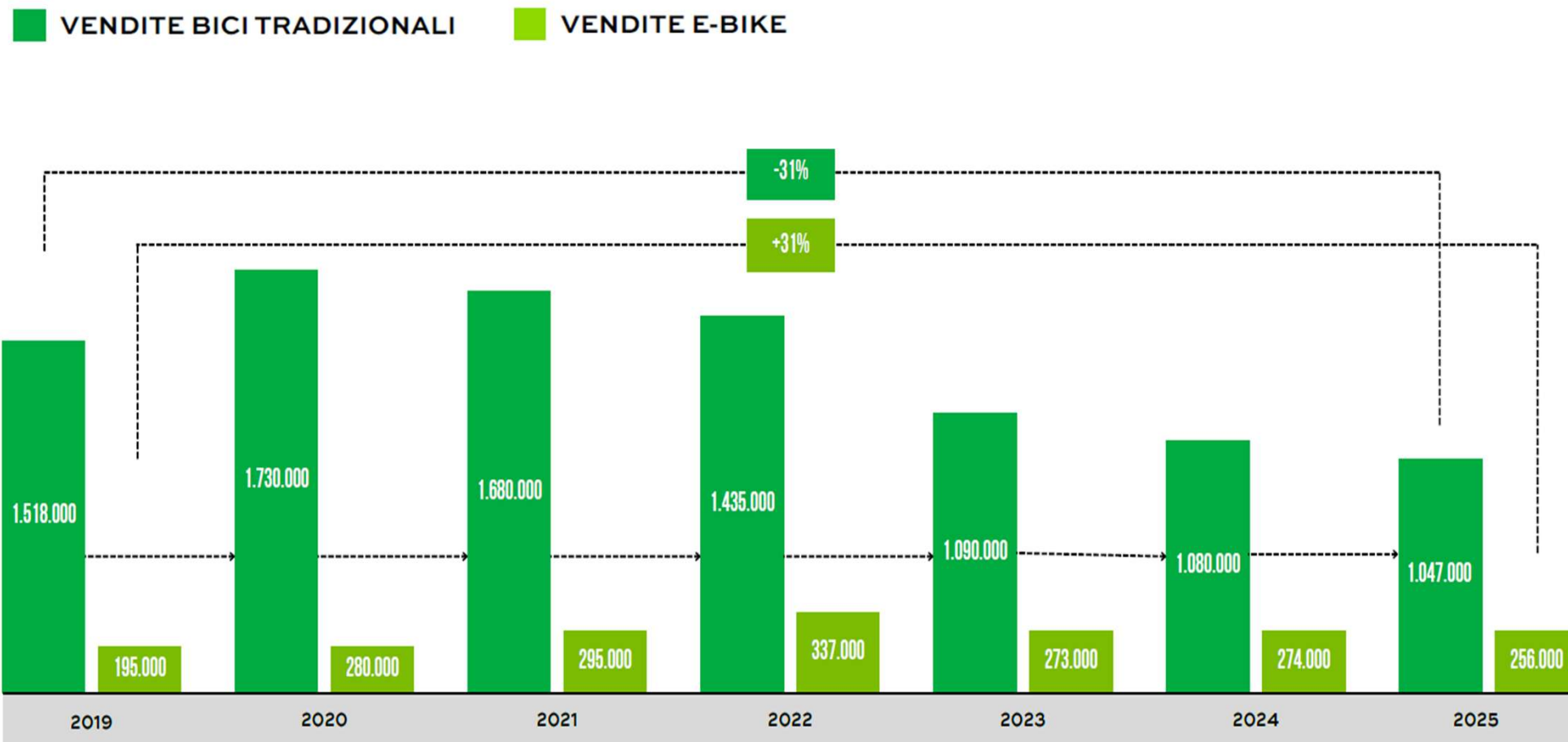
Tempi di utilizzo

Risultati dei test di mobilità della FEMA (durata degli spostamenti in minuti), 2019

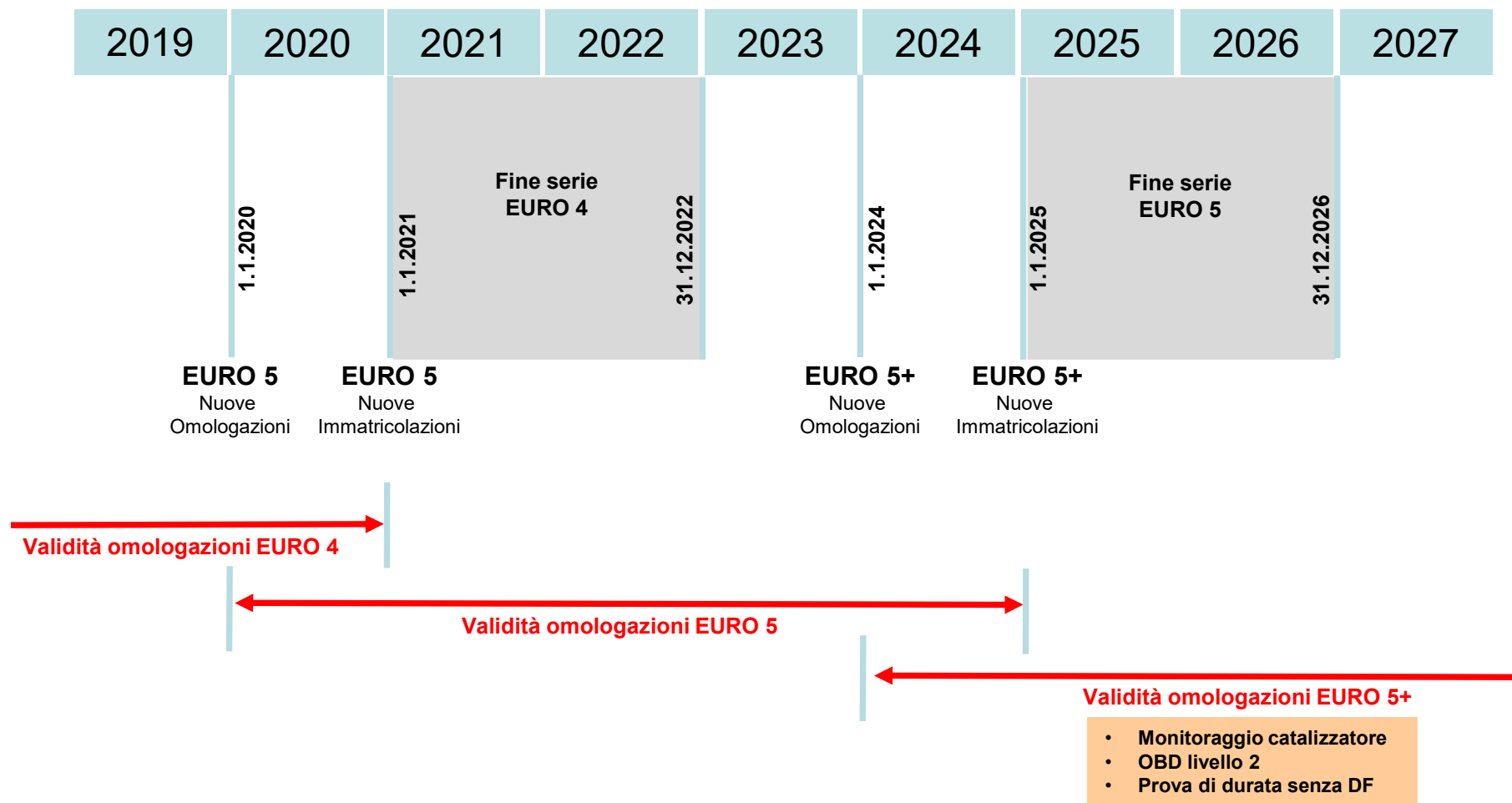
		 Motocicli (inclusi scooter e motocicli)	 Automobili	 Biciclette	 Trasporti pubblici
Italia	Roma	34	45	47	54
Cipro	Limassol	23	33	32	39
Francia	Cannes	21	37	25	75
	Bordeaux	27	58	31	52
	Nantes	32	38	26	43
	Annecy	21	41	81	133
Paesi Bassi	Utrecht	30	43	60	35
Romania	Bucarest	17	33	26	60
Media ponderata del parco circolante a due ruote europeo	Tempo	31	44	47	56
	Differenza relativa rispetto agli spostamenti in auto	-30%	0%	+6%	+27%

Fonte: FEMA, Oxford Economics

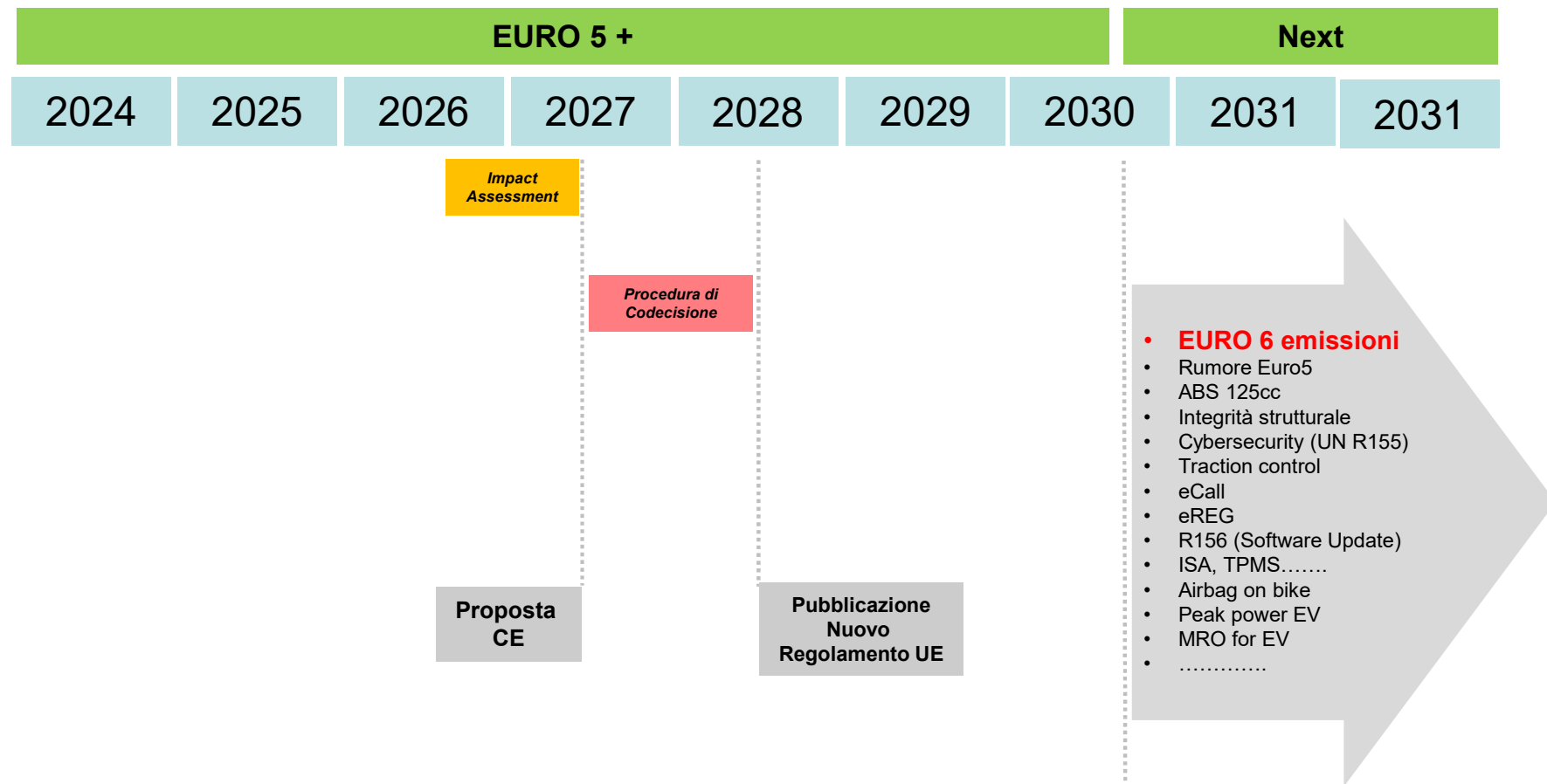
ITALIA: le vendite di biciclette (elettriche)



Da EURO5 ad EURO 5 +



Revisione Regolamento Quadro UE 168/2013

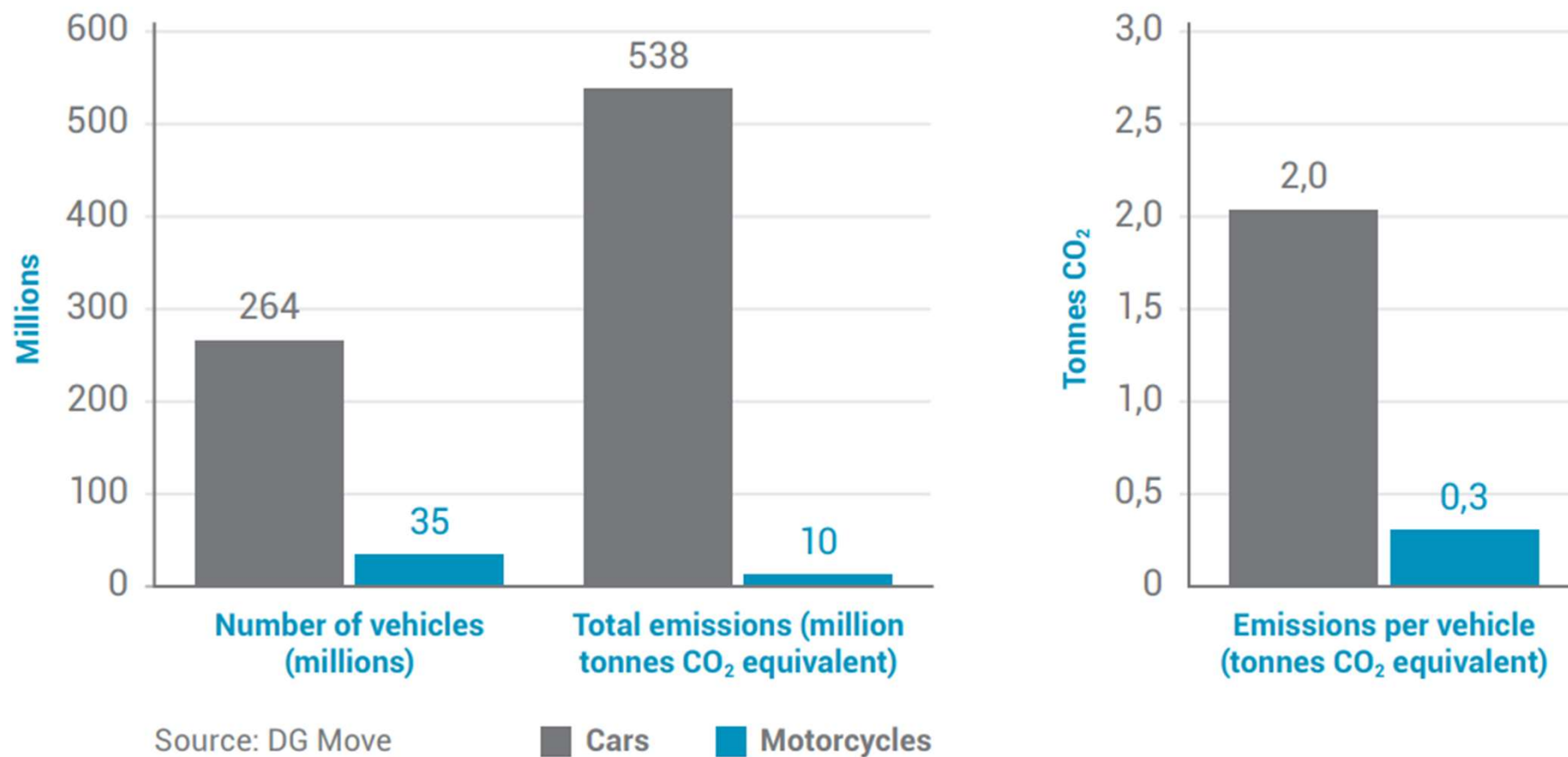


Prevedibile nell'arco di 5-6 anni, rifletterà solo in parte i recenti requisiti introdotti nel campo auto.

Nella fattispecie, potrebbe essere caratterizzato dai seguenti aspetti:

- Stessi limiti HC, CO, NOX (gr/km) attuali di EURO5+
- Estensione limiti PM a tutte le motorizzazioni L
- Nuovi limiti PN10 e PN23 (e NH3 ?)
- Ottimizzazione ciclo prova WMTC
- Test RDE (Real Driving Emissions)
- Misure più severe per anti-manomissione
- Controllo emissioni da pneumatici (improbabile)
- Controllo emissioni da freni (improbabile)
- Obbligo uso benzine E10
- OBFCM (On Board Fuel Consumption Meter)

CO₂: un confronto auto - motociclo



Regolamento UE per PMD (Personal Mobility Devices)

- Autocertificazione ?
- Certificazione di parte terza ?
- Omologazione ?



Prospettive di sviluppo elettro-mobilità 2R

Per avere una visione di insieme obiettiva ed immaginare quale sviluppo può avere la mobilità elettrica nel settore delle 2R a motore, occorre tenere in considerazione punti di vista ed aspettative dei diversi attori in gioco:

- ◆ Policy Makers (UE e nazionali)
- ◆ Industria del motociclo
- ◆ Municipalità ed amministrazioni locali
- ◆ Utenti finali

Policy makers EU: Direttiva UE 2024-2881 sulla Qualità dell'aria

Introduce limiti più severi sugli inquinanti, tra cui PM_{2,5} e NO₂ (i più nocivi):

Possibili impatti previsti su ulteriori restrizioni alla circolazione a livello locale, anche per cat. L.

Average concentration NO ₂ limit	Yearly	Hourly
11.12.2026	40 µg/m ³	200 µg/m ³ Permitted exceedences/year: 18
2030	20 µg/m ³	200 µg/m ³ Permitted exceedences/year: 3

Average concentration PM _{2,5} limit	Yearly	DAILY
11.12.2026	25 µg/m ³	-
2030	10 µg/m ³	25 µg/m ³ Permitted exceedences/year: 18

Policy Makers EU: climate-neutral and smart cities



CHALLENGES

- Cities produce >70% of global CO₂ emissions.
- They account for > 65% of global energy consumption;
- They take up only 4% of the EU's land area;
- Cities are home to 75% of EU citizens.

OPPORTUNITIES

- Contribute to the European Green Deal ambition to reduce gas emissions by at least 55%;
- Offer cleaner air, safer transport and less congestion to citizens;
- Lead in climate and digital innovation, making Europe attractive for investments from innovative companies and skilled workers.

GOAL

Deliver 100+ climate-neutral and smart cities by 2030 and inspire all other cities to follow suit by 2050

Objective:

At least 100 climate neutral cities by 2030:

- Focus on mobility/housing
- Reducing CO₂ emissions from cities
- Foreseen positive spill over:
 - Less pollutant emissions (NO_x)
 - Better road safety
 - Less congestion
 - More healthy mobility
 - Less noise



**Bergamo, Bologna, Firenze, Milano
Padova, Parma, Prato, Roma, Torino**

Foreseen outcome :

- Removing ICE vehicles from dense urban centres
- Prioritising new infrastructure:
 - Less roads/streets, more cycle and bus lanes
 - Increasing charging infrastructure where necessary
 - More public transport

Policy makers ITALIA – incentivi ad elettrico

Incentivi 2026 per acquisto veicoli L elettrici (Ecobonus): **30** Ml €

Nel corso della riunione del Tavolo Automotive del 30 gennaio 2026, il MIMIT ha annunciato uno stanziamento di 90 Ml € per il finanziamento dell'Ecobonus nel periodo 2027-2030.

L'entrata in vigore è subordinata all'approvazione di un DPCM, attualmente all'esame dei Ministeri competenti.

Industria moto: Vision 2030+

- **Decarbonizzazione (eFuels)**
- Mobilità urbana
- Safety 2.0
- **Mobilità elettrica**
- Rumore

“In presenza delle appropriate condizioni abilitanti, ACEM prevede che una quota predominante di veicoli a due ruote per la mobilità urbana saranno elettrici entro il 2030”



Riposizionamento 2026, anche a seguito di ricalibrazione politiche EU ed EU Automotive Action Plan.

Focalizzazione su COMPETITIVITA' dell'industria UE del motociclo.

Vision 2030+: le opzioni future per la decarbonizzazione

Approccio: «**technology-neutral**» + «**multi-opzioni**»

BIOFUELS

- disponibili nel breve-medio termine
- disponibilità variabile a seconda delle regioni
- attuale tecnologia OK per miscele fino a 85% di etanolo.

SINTETICI

- alta densità di energia
- appropriato **per moto long-range e high-power**
- decarbonizzazione del circolante

IDROGENO

- tecnologia ed applicazioni non ancora mature

BEV

- per **moto short-range e low power**
- infrastrutture di ricarica cruciali
- riciclaggio delle batterie

FUEL CELL

- implementazione ancora fortemente prematura

**Veicoli
termici**

**Veicoli
elettrici**

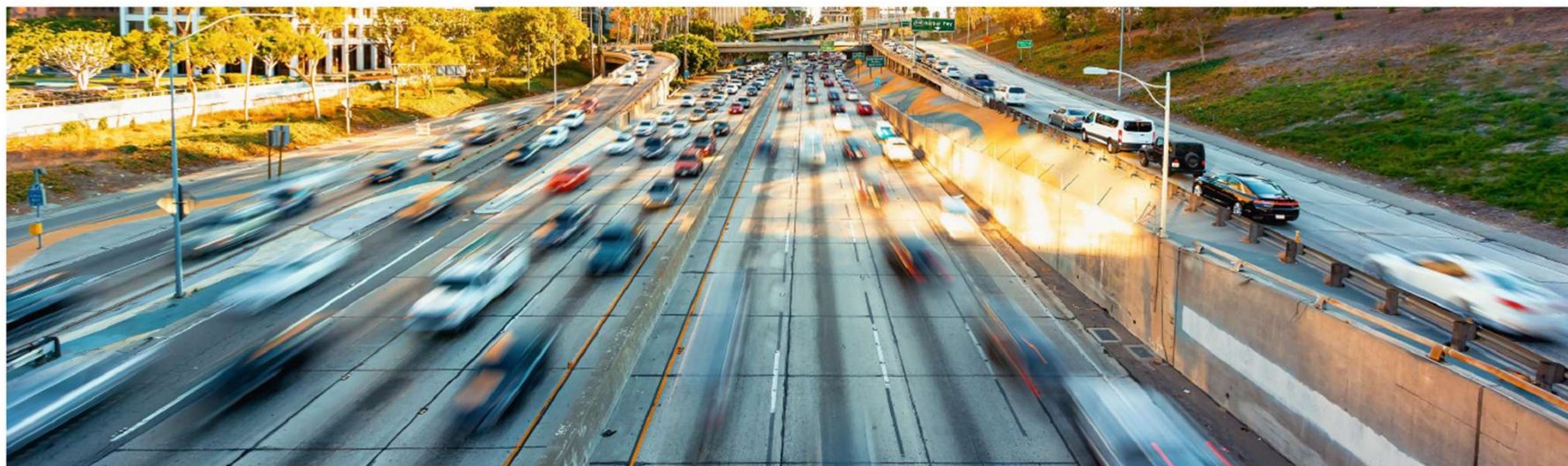
Le città italiane – indagine annuale «Focus 2R»

Il Report è un'iniziativa di ANCMa e Legambiente in collaborazione con Ambiente Italia. Si basa su un questionario che include 107 comuni capoluogo di provincia in Italia, gli stessi oggetto della rapporto annuale Ecosistema Urbano.

FOCUS
OSSERVATORIO NAZIONALE
INFRASTRUTTURE, SICUREZZA
E MOBILITÀ PER LE 2 RUOTE


LEGAMBIENTE

 
CONFINDUSTRIA ANCMa
Associazione Nazionale delle Città Italiane



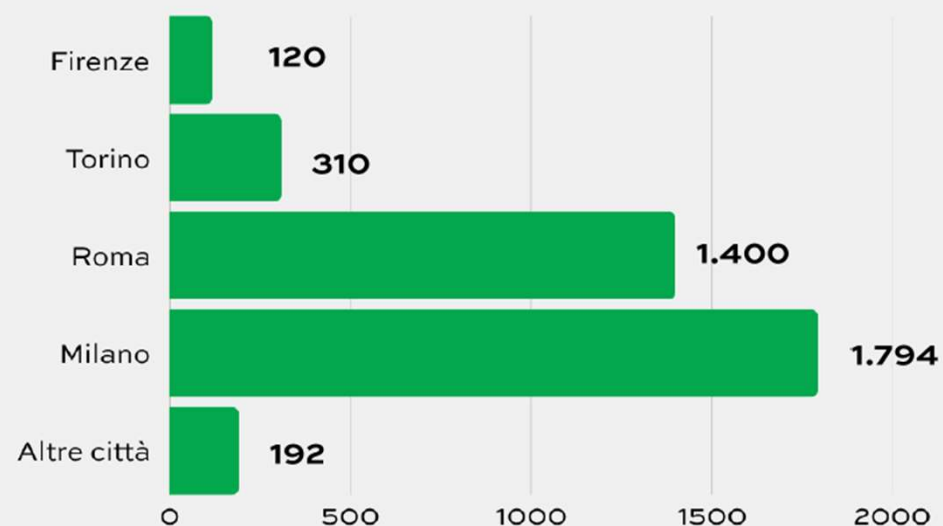
Le città italiane – indagine annuale «Focus 2R»

SCOOTER SHARING

Nel **2024** si confermano **11** i comuni (**Agrigento, Bergamo, Cosenza, Firenze, La Spezia, Lecce, Milano, Pescara, Roma, Taranto, Torino**) che dichiarano di avere un servizio di scooter sharing effettivamente funzionante, ma diminuisce il numero dei veicoli disponibili.

- Totale veicoli in sharing: **3.816 (-27%)**

DISPONIBILITÀ DI VEICOLI IN SHARING



FOCUS
OSSERVATORIO NAZIONALE
INFRASTRUTTURE, SICUREZZA
E MOBILITÀ PER LE 2 RUOTE

LEGAMBIENTE

CONFINDUSTRIA ANCM
Associazione Nazionale Città della Mobilità

RICARICA VEICOLI ELETTRICI

FOCUS
OSSERVATORIO NAZIONALE
INFRASTRUTTURE, SICUREZZA
E MOBILITÀ PER LE 2 RUOTE


LEGAMBIENTE


CONFINDUSTRIA ANCM
Associazione Nazionale delle Città Italiane Anziane

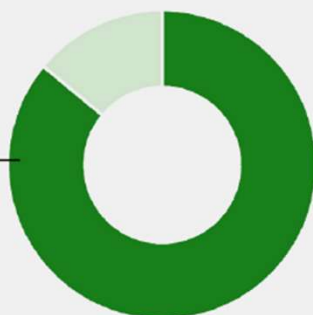
- Il **49%** dei comuni rispondenti dichiara di avere almeno un **punto di ricarica sul proprio territorio**.

2.067

I punti di ricarica complessivamente censiti

87%

di proprietà pubblica



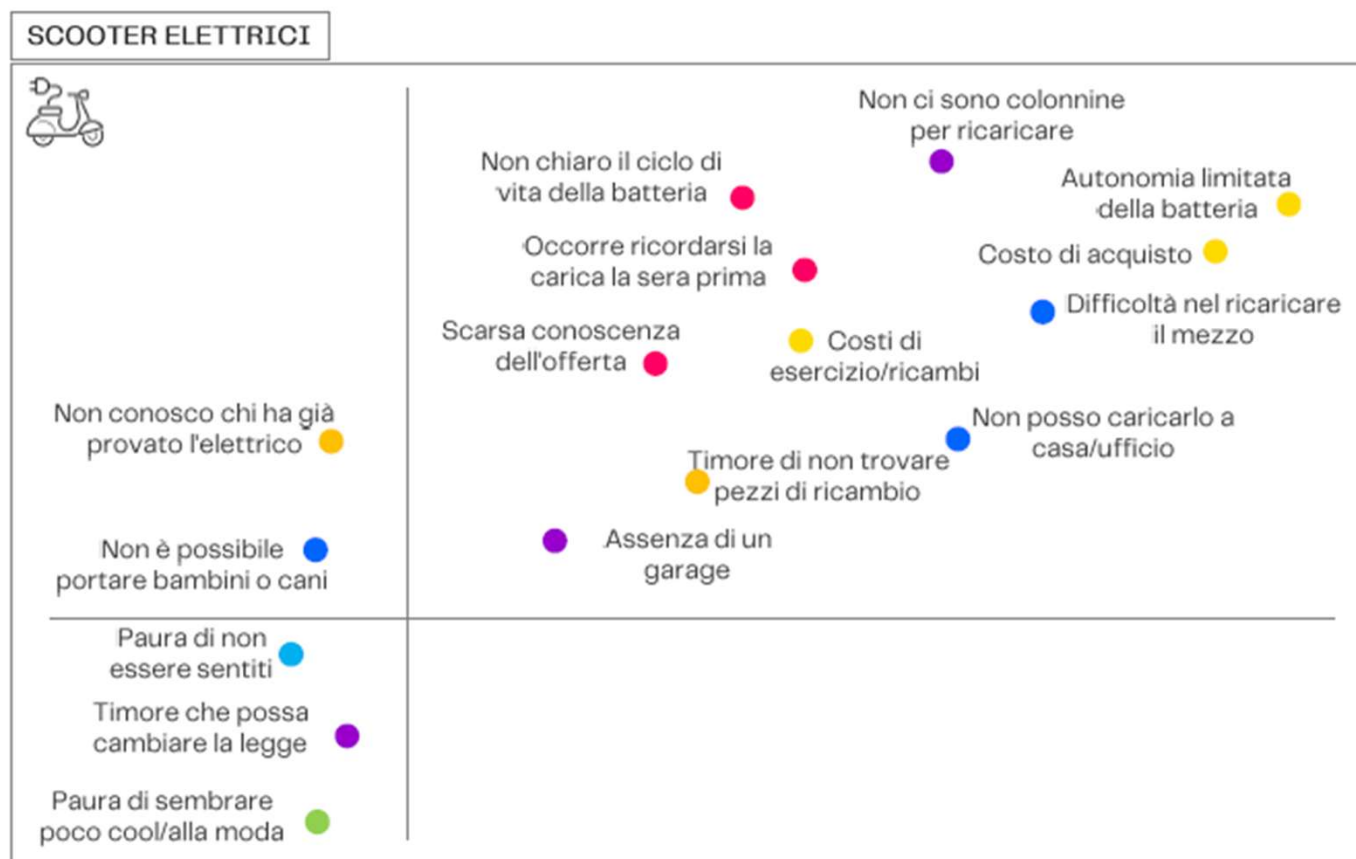
IN 10 COMUNI LA RETE È ANCORA POCO DIFFUSA E NON SUPERA I 5 PUNTI DI RICARICA, MENTRE SONO 15 QUELLI CON PIÙ DI 30 PUNTI DI RICARICA



10 COMUNI ≤ 5 PUNTI DI RICARICA

15 COMUNI > 30 PUNTI DI RICARICA

BARRIERE DI SCOOTER ELETTRICI



Indagine Kantar per conto di ANCMA, 2024

QUALI ASPETTI POSSONO SPINGERE A PASSARE AD UNO SCOOTER ELETTRICO, COME MEZZO PER GLI SPOSTAMENTI URBANI?



Ciò che può portare al passaggio a uno scooter elettrico è...

UNA SINERGIA CON IL «MONDO ELETTRICO»

Conoscere già il mondo dell'elettrico (es. con auto, bici o monopattino) facilita la presa in considerazione di uno scooter elettrico: fare leva su tutti i benefit dell'alimentazione elettrificata è un modo di abbattere le **resistenze legate alla limitata diffusione**

1. Una scelta più moderna, più «di moda»
2. Più lungimirante (es. tenuta di valore nel tempo del mezzo)
3. Come per le e-bike: maggiori informazioni circa il meccanismo di ricarica e di funzionamento

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Voler essere parte del «nuovo cambiamento», di coloro che scelgono **una soluzione eco-friendly** per la mobilità, fatta di riduzione delle emissioni ma anche di **silenziosità del mezzo**.

LA SICUREZZA DEL MEZZO

Lo scooter elettrico rispetto al termico appare un mezzo più «pacato», sicuro, meno spericolato e più facile da guidare, **elementi** che possono essere **positivamente valorizzati**, nonostante ad oggi comporti una minima percezione di uno scooterista **meno cool**.

I BONUS E INCENTIVI STATALI

Al di là dei risparmi legati a bollo e polizze assicurative, una «spinta» importante è costituita dalle **agevolazioni a livello di costo iniziale di acquisto del mezzo** (il costo appare oggi decisamente maggiore vs. le alternative con motore termico).

Indagine Kantar per conto di ANCMA, 2024

Osservazioni finali

- Per le caratteristiche intrinseche dei veicoli 2R a motore e per il loro peculiare uso (km annui, tempi di percorrenza, stagionalità), il loro contributo alle emissioni complessive da trasporto si mantiene estremamente ridotto (es. emissioni di CO₂ di 2 ordini di grandezza inferiori a quelle auto)
- L'industria del motociclo auspica un approccio «technology neutral» nelle politiche di riduzione dell'impatto ambientale, in generale e non solo per la fascia medio-alta di prodotto.
- Il mercato dell'elettrico in Italia ed Europa stenta a decollare, nonostante la disponibilità di prodotto e di incentivi all'acquisto.
- Permangono delle barriere all'acquisto all'elettrico, alcune non del tutto razionali soprattutto relativamente a mezzi per il commuting urbano.
- Cresce ancora il ricorso alle bici a pedalata assistita e a nuove forme di micromobilità, che richiedono però delle misure volte a garantirne un uso in sicurezza.
- Saranno probabilmente le politiche e le decisioni adottate a livello locale (piuttosto che quelle definite centralmente) a determinare la crescita della mobilità elettrica in ambito urbano.
- Tutto ciò – comunque - in una prospettiva non più di brevissimo periodo, ma nell'arco dei prossimi 5-10 anni.

Grazie

Federico Vitale

mob: 342-6199354

federico.vitale@ancma.it



CONFINDUSTRIA ANCMA