

Dimmi ciò che compri, ti dirò chi sei

**L'analisi dei modelli di moto e scooter più venduti in Italia nel 2014 dipinge un motociclista assai diverso dall'immaginario collettivo
Un guidatore che pone problematiche diverse rispetto al passato e che richiede un approccio differente**

Studiare i modelli di moto maggiormente venduti, per capire come sia il motociclista moderno e cosa cerchi nel suo mezzo. Il nostro punto di partenza è questo, basato sui dati diffusi da Confindustria ANCMA, l'Associazione dei costruttori di moto.

Si parla solo del nuovo, purtroppo, tralasciando un mercato dell'usato che vale oltre tre volte tanto, ma sul quale non esistono informazioni specifiche. Le tendenze e i modelli però, sono ormai consolidati

da tempo; quindi la nostra analisi è fondata.

Da molti anni si vendono prevalentemente scooter. Nel 2014 su 156.046 pezzi, 101.514 avevano le ruote coperte, contro le 54.532 moto. Una tendenza nettissima se si guarda la Top30 dei modelli, dove figurano solo 6 moto.

Ed è interessante sottolineare che la prima è la BMW GS1200, che figura solo al 7° posto. Poi ci sono tutte turistiche, a eccezione della sportiveggiante Ducati Hypermotard, appena al 30° posto!

Rimanendo nel segmento delle moto, le 600 sprofondano con un -64,4% (solo 716 pezzi). Succede perché le naked si sono in parte spostate verso cilindrata leggermente superiori, mentre le hypersport sono in crollo verticale.

Ecco il primo dato, già noto, ma sempre più evidente:



crollano verticalmente le superbike stradali. Al motociclista semplicemente non interessano più. E non è un fatto economico, perché da anni la moto più venduta è la BMW GS 1200, che costa come e forse anche più di una sportiva.

Il nodo è nel fatto che il motociclista sta scegliendo sempre più mezzi per strade costellate di buche e di velox. E la necessità di esibire la moto prestazionale come prolungamento del pene,

è scomparsa. Tanto è vero che ai vertici delle vendite troviamo la scelta tuttofare intelligente delle Honda NC700/750X; o le Yamaha MT07 e 09, naked anche sportiveggianti, ma non ipervitaminizzate e votate alla prestazione.

Qualcosa di simile si riscontra anche nel settore degli scooter, dove il segmento più rappresentato è quello dei 125. No, non li guidano i 16enni. Più spesso li compra chi ha la patente B, e non vuole fare l'esame pratico della A.

Segnano grandi numeri anche gli scooter 300-500. Cosa che dimostra la necessità di commuting, vale a dire di coprire il tragitto casa-lavoro quotidiano, con in più la possibilità di usare il mezzo a due ruote anche fuori città. O perché si abita lontano, o perché si sceglie un mezzo che consente anche una tranquilla gita nel week end.

Il cambiamento di pelle è profondo. Perché oggi abbiamo una nutrita categoria di guidatori che usano il mezzo a due ruote senza essere veramente motociclisti. Senza avere quella cultura specialistica costruita con anni di passione, di chilometri e, anche, di incidenti.

Guidatori spesso poco informati sulla sicurezza attiva e passiva del motociclista. Le stesse persone che latitano ai corsi di guida sicura ormai diffusi fra gli appassionati. Ancora, purtroppo, gli stessi utenti delle due ruote che forniscono i numeri più consistenti alle statistiche degli incidenti.

A margine c'è un'ultima considerazione da fare: i motorini sono ormai quasi del tutto spariti (26.727 pezzi, -15,5% sul già negativo 2013).

I ragazzi non sono più attratti dal mezzo a due ruote, e spesso neanche dall'auto. Tutt'altra cosa rispetto a noi, che mangiavamo pane e motori ben prima dei 14 anni.

In futuro questi ragazzi inizieranno a guidare "per necessità". Ma nonostante tutte le formazioni che potremo dare loro, saranno meno bravi e istintivi, perché approcceranno il mezzo a motore come farebbero con un elettrodomestico. E saranno meno disposti a dedicare attenzione ed energie alla loro formazione di tutti i giorni: l'esperienza diretta. Pensiamoci.

In conclusione, dobbiamo guardare al motociclista moderno con occhi diversi. Dobbiamo spostare la nostra attenzione e le nostre azioni sulla moltitudine dei meno esperti. Perché oggi sono loro quelli più in pericolo. Purtroppo anche i meno recettivi ai messaggi di sensibilizzazione alla sicurezza stradale.

I numeri

Totale veicoli venduti oltre 50 cc nel 2014: 156.046 (+1,4% sul 2013)

Di cui moto: 54.532 (+3,3%)

Di cui scooter: 101.514 (+0,4%)

Totale veicoli venduti 50cc nel 2014: 26.727 (-15,5%)

I segmenti scooter per cilindrata:

125 cc: 33.811 (+2,8%)

300-500 cc: 32.665 (+2,7%)

150-200 cc: 23.092 (-6,8%)

>500 cc: 7.937 (-2,8%)

250 cc: 4.009 (+15,1%)

I segmenti moto per cilindrata:

>1000 cc: 18.509 (+15,1%)

800-1000 cc: 13.107 (0,0%)

650-750 cc: 10.683 (+6,2%)

300-500 cc: 5.845 (+10,1%)

125 cc: 3.177 (-11,1%)

150-250 cc: 2.095 (-4,5%)

600 cc: 716 (-64,4%)

Segmenti moto per tipologia:

Enduro Stradali: 18.786 (+7,3%)

Naked: 18.008 (+16,6%)

Custom: 5.868 (+0,0%)

Turismo: 4.709 (-5,3%)

Sportive: 3.388 (-24%)

Supermotard: 2.591 (-22%)

TOP 30 modelli più venduti:

1	HONDA	ITALISH 150	Scooter	8,457
2	HONDA	ITALISH 300	Scooter	6,498
3	HONDA	ITALISH 125	Scooter	5,632
4	PIAGGIO	BEVERLY 300	Scooter	4,875
5	KYMCO	AGILITY 125 R	Scooter	3,669
6	YAMAHA	TMAX 500	Scooter	3,585
7	BMW	R 1200 GS	Enduro	3,521
8	PIAGGIO	LIBERTY 125 3V	Scooter	3,298
9	YAMAHA	XMAX 400	Scooter	2,798
10	HONDA	NC 700/750 X	Enduro	2,59
11	YAMAHA	XMAX 250	Scooter	2,52
12	HONDA	INTEGRA	Scooter	2,437
13	PIAGGIO	BEVERLY 350	Scooter	2,24
14	PIAGGIO	VESPA GTS 300	Scooter	2,19
15	KYMCO	AGILITY 200I R	Scooter	2,05
16	KYMCO	DOWNTOWN	Scooter	2,006
17	KYMCO	PEOPLE ONE I	Scooter	1,956
18	YAMAHA	XENTER 150	Scooter	1,929
19	BMW	R 1200 GS ADV	Enduro	1,852
20	YAMAHA	MT-07	Naked	1,776
21	PIAGGIO	VESPA PRIMA	Scooter	1,741
22	HONDA	FORZA 300	Scooter	1,675
23	YAMAHA	MT-09	Naked	1,657
24	KYMCO	XCITING 400I	Scooter	1,649
25	PIAGGIO	LIBERTY 150 3V	Scooter	1,591
26	HONDA	SH MODE 125	Scooter	1,319
27	HONDA	PCX 125	Scooter	1,051
28	KYMCO	PEOPLE GTI 300	Scooter	1,038
29	KAWASAKI	J300	Scooter	1,027
30	DUCATI	HYPERMOTAF	Supermotard	952