

Buongiorno e grazie a tutti per essere qui oggi. Ho il piacere di sottolineare innanzitutto che l'assemblea annuale ci offre l'occasione di stringerci con più consapevolezza attorno all'attualità del valore associativo e alla rappresentanza che ANCMA continua ad incarnare e promuovere con la propria attività. Come sapete, lo facciamo confrontandoci con uno scenario internazionale incerto, molto complesso e dinamico, che mostra anche veri e propri cambi di paradigma, dei quali dobbiamo necessariamente tener conto. In realtà, anche il fronte nazionale non è privo di sfide importanti e presenta oggi diversi elementi, che non giocano a favore di un solido rilancio dei consumi e, soprattutto, della fiducia delle imprese. Non ultimi, il lento calo dell'inflazione e del costo dell'energia, il credito sempre più caro e un'agenda politica che sembra non avere ancora tra le priorità quelle riforme strutturali necessarie a liberare tutte le potenzialità del sistema produttivo e a renderlo più competitivo.

Negli ultimi tre anni, a causa della pandemia e dell'invasione russa dell'Ucraina, in Europa, più che altrove, abbiamo vissuto direttamente la fragilità di alcuni modelli e i cambiamenti di rotta dell'economia globale. L'industria della mobilità ha infatti particolarmente subito, ad esempio, la dipendenza da catene di approvvigionamento globali troppo lunghe, al punto che oggi rimangono ancora residuali difficoltà. La situazione geopolitica ha poi ridefinito la globalizzazione e ha messo le imprese e il mercato di fronte ad uno scenario economico e finanziario che si muove invece verso una più marcata regionalizzazione. In bilico tra la necessità di efficienza e quella di sicurezza, anche le aziende del nostro settore si ritrovano a fare i conti con questo nuovo scenario.

Ho iniziato questa relazione approcciando il nostro "qui ed ora" economico e geopolitico, perché credo fermamente che uno dei modi più efficaci per affrontare e interpretare i processi in corso, senza subirli, passi inevitabilmente attraverso il nostro fare sistema. Dentro queste dinamiche, che ci accompagneranno per molto tempo ancora, convivono sfide ed opportunità: per questo ritengo che ANCMA, accanto alle attività di advocacy, debba continuare ad offrire ai propri associati i migliori strumenti strategici e di prospettiva per guardare insieme al domani della nostra filiera.

È uno dei punti a cui tengo personalmente: lo abbiamo fatto con le opportunità di formazione e i servizi offerti, lo abbiamo fatto l'anno scorso in EICMA, mettendo a sedere allo stesso tavolo i vertici dell'industria delle due ruote con gli esperti di geopolitica, e proseguiremo a lavorare in questa direzione.

Vi è tuttavia un punto di forza, che ci permette di affrontare il presente e il futuro con maggiore fiducia rispetto ad altri settori, ovvero l'andamento positivo del mercato di riferimento e la domanda di mobilità che viene soprattutto dai contesti urbani.

In generale, le due ruote hanno amplificato e riaffermato dopo la pandemia il proprio ruolo centrale in questo ambito, forti delle loro caratteristiche uniche. Tralasciando solo per un attimo le motivazioni d'acquisto più tenaci e identitarie, come passione, sport e turismo, oggi la fruibilità, la sostenibilità, la velocità negli spostamenti e il minor spazio occupato sono elementi unici che accomunano le due ruote a pedale e quelle a motore, rendendole molto appetibili. E a questo, vedremo, si aggiungono altri fattori.

Nel 2023 - i numeri li conoscete molto bene - moto, ciclomotori e scooter continuano complessivamente a registrare ogni mese incrementi nelle immatricolazioni, il che si riverbera auspicabilmente sulla nostra filiera allargata: parti, abbigliamento, caschi e servizi. Una recente ricerca, che ha analizzato il rapporto degli italiani con motocicli, ha evidenziato che circa il 40% degli intervistati si è dichiarato interessato ad acquistare una moto nel prossimo futuro, in prevalenza di piccola-media cilindrata (39%), ma anche di cubature superiori (12%).

Lo stesso sondaggio sottolinea che a spingere gli italiani verso le due ruote a motore risulterebbero in primis i fattori psicologici, a cominciare dal desiderio di recuperare un senso di libertà (53%) e di lasciarsi alle spalle, salendo in sella, lo stress e i problemi della quotidianità (35%). Ecco, credo che la stessa "valenza terapeutica", unita ai benefici evidenti nella mobilità, interessi anche il mercato bici. Sebbene permanga il desiderio di due ruote a pedale in Italia, dopo due anni di crescita, nel 2022 abbiamo assistito ad un rallentamento fisiologico nelle vendite, dovuto anche all'onda lunga degli incentivi che portano con sé anche aspetti negativi. A questo si sono aggiunte le conseguenze dei noti problemi di approvvigionamento, aumento dei costi, mancanza di prodotto e incertezze legate al contesto geopolitico, che oggi hanno prodotto un preoccupante eccesso di offerta che satura negozi e magazzini.

Abbiamo più volte affermato pubblicamente e nelle interlocuzioni con il Governo il valore dell'industria del ciclo, come anche la necessità di passare da una logica di incentivi all'acquisto ad una di incentivi all'utilizzo. Anche sulla scorta della recente indicazione del Parlamento europeo, che chiede il riconoscimento dell'industria ciclistica nella strategia industriale dell'UE, riteniamo un intervento corretto quello di abbassare l'aliquota IVA sulle bici e sui prodotti della filiera: insieme alla promozione della cultura della bici e allo sviluppo di un'infrastrutturazione ciclabile sicura, può attivare processi virtuosi ben più strutturali ed efficaci degli incentivi all'acquisto o, peggio, di norme autolesionistiche e singolari come l'obbligo di casco, assicurazione e targa per le biciclette. Come avrete avuto modo di vedere, abbiamo preso posizione in modo netto contro questa prospettiva unica in Europa di revisione del Codice della Strada e, con spirito propositivo, stiamo monitorando passo a

passo tutti i passaggi politico-istituzionali che accompagnano la riforma del testo, evidentemente anche per tutti gli aspetti che riguardano le due ruote a motore.

Da tutto questo si evince chiaramente che, senza dimenticare l'elemento fondamentale della passione che ancora anima il nostro mercato, tutto quello che ruota attorno al settore della mobilità è contraddistinto da un forte dinamismo. Facevo poc'anzi riferimento all'ambito urbano, perché le città sono già ora un banco di prova della mobilità di domani e di convivenza tra gli utenti della strada. Le città sono causa ed effetto di una nuova domanda di mobilità.

Dai contesti urbani emerge con forza la necessità di trovare soluzioni organiche per favorire il decongestionamento del traffico, sviluppare l'intermodalità e l'integrazione, aumentare la sicurezza stradale, ridurre i tempi di percorrenza e, soprattutto, migliorare la qualità dell'aria. I grandi centri racchiudono oggi in un territorio sempre più esteso interessi molteplici, crescono più velocemente di altre realtà. Vedete, la mobilità contemporanea presenta due caratteristiche fondamentali: è complessa, perché deve incrociare le grandi sfide del presente, ed è flessibile, perché deve adattarsi a una società che cambia sempre più velocemente.

Di fronte a questa prospettiva, le due ruote a motore e a pedale sono già una risposta a queste esigenze ed è proprio nelle città che si sviluppano molte delle attuali tendenze del nostro settore: sharing, scooter e ciclomotori elettrici - accanto alla predominanza degli scooter a motore termico - cargo bike, la crescita robusta delle e-bike e il fenomeno dei quadricicli, anch'esso molto interessante e non privo di elementi di riflessione per la presenza di grandi player del mondo auto. Ecco, quindi, perché l'associazione segue con interesse le interlocuzioni anche con le istituzioni locali e promuove iniziative come l'osservatorio Focus 2R e l'Urban Award.

Una solida analisi e presa di contatto con la realtà ci permette di anticipare insieme molti di questi processi, ci predispongono come associazione ad ascoltare con lungimiranza le vostre esigenze e a rappresentarle in ambito istituzionale. Appare evidente, ad esempio, che nuovi ambiti di sviluppo richiedano nuove competenze, nuove figure professionali (oggi gravemente insufficienti), investimenti sul capitale umano e in innovazione. Di questo ci facciamo portavoce.

Sono sempre più convinto, lo ribadisco, che al nostro ruolo sindacale di rappresentanza sia importante continuare ad affiancare un'azione che superi i tradizionali steccati dell'attività

associativa per abbracciare altri mondi come quello della ricerca, della cultura e, come anticipato, della formazione. Credo infatti che il futuro delle due ruote e una sempre maggiore rilevanza delle nostre istanze passino anche attraverso questo approccio più trasversale alla promozione dell'utilizzo delle due ruote sui giovani e della sicurezza stradale, ad esempio, o anche alla comunicazione delle storie d'impresa del nostro comparto e di quello che le due ruote che rappresentano dal punto di vista economico, sociale e sportivo.

Guardiamo per un attimo al tema della transizione verso l'elettrico nel mondo auto. Per quanto contraddittoria in alcuni dei suoi aspetti e imposta come unica soluzione in modo intempestivo, coloro che la guidano realmente in ambito automotive sono attori extraeuropei, che investono e occupano spazi vastissimi nel mercato creando per sé significativi vantaggi competitivi e nuovi assetti economici, mentre le istituzioni europee sono occupate a legiferare, limitare e regolamentare. Anche questo ci spinge ad intensificare il nostro lavoro in Europa, dove il peso della produzione di regole che riguardano il nostro settore è relevantissimo e dove presidiamo i dossier più importanti e sediamo in tavoli determinati come quelli di IMMA, ACEM, CEN e ISO. Solo per citarne alcuni: fine vita veicoli, scarichi moto aftermarket, abbigliamento protettivo, sistemi di eCall, direttiva UE patenti, il passaggio da EURO 5 a EURO 5+ e tanto altro ancora.

Abbiamo poi, e mi avvio alla conclusione, un ulteriore punto di forza, su cui abbiamo maturato sempre più consapevolezza, ovvero EICMA. Il primo mercato europeo è in Italia, il primo Paese in Europa per produzione è l'Italia e l'evento espositivo più importante al mondo per il settore moto è nostro.

Come associazione, credo che dobbiamo stringerci con più convinzione attorno a questa convergenza di leadership e a questo valore. E credo che anche il mondo bici debba e possa acquisire più consapevolezza di questo valore e di questo asset dell'associazione. Non parlo solo di metri quadri, di quanto sia attuale, attrattivo ed efficace come modello espositivo e come evento, ma di quanto questo palcoscenico internazionale abbia una valenza istituzionale formidabile, perché ci offre visibilità, consente al nostro settore di lanciare messaggi, di essere una cosa unica e di muoverci, pur con le particolarità di ognuno, in modo compatto.

Parlare di EICMA, mi consente anche di darvi un'anticipazione sull'andamento dell'Edizione 2023. Abbiamo lanciato la campagna di comunicazione, aperto il ticket shop e le adesioni sono molto significative. Possiamo già contare su ben due padiglioni in più rispetto allo scorso anno (passiamo da 6 a 8, come nel 2019), su importanti ritorni e su una partecipazione pressoché corale da parte delle Case produttrici e della filiera. Il che ci

riporta autorevolmente alla stagione pre-pandemica, insomma EICMA si conferma un luogo dove accadono le cose e dove è imprescindibile esserci.

Guardate - e concludo veramente - lontano da ogni tentazione autocelebrativa, credo che attraverso un lavoro di squadra molto importante - ne approfitto per ringraziare oltre alla struttura operativa, i professionisti che ruotano attorno alla nostra realtà, il presidente di EICMA, Pietro Meda, i responsabili dei gruppi e i membri degli organi dall'associazione - le difficoltà interne ed esterne sono ampiamente alle spalle e abbiamo rilanciando la credibilità e l'autorevolezza di ANCMA, che continua ad essere attrattiva, come dimostrato anche dalle oltre venti nuove imprese che hanno scelto di associarsi nell'ultimo anno. Abbiamo dato all'associazione capacità di autodeterminarsi, maggiore democrazia e sovranità agli associati. Abbiamo assicurato, con un intervento prudente sui conti, continuità aziendale, capacità reddituale, stabilità economica e finanziaria, tutelando il valore dei nostri asset.

Per me, questo che oggi è anche una sorta di bilancio di mandato rappresenta con orgoglio una solida base per l'attività futura di ANCMA. Un'associazione che auspico possa essere sempre immune dalla consuetudine, sempre meno autoreferenziale, sempre più aperta al futuro, nella consapevolezza dell'importante ruolo che gioca il nostro settore e di conseguenza anche la realtà associativa che lo rappresenta.

Grazie a tutti voi per l'attenzione e buon lavoro.