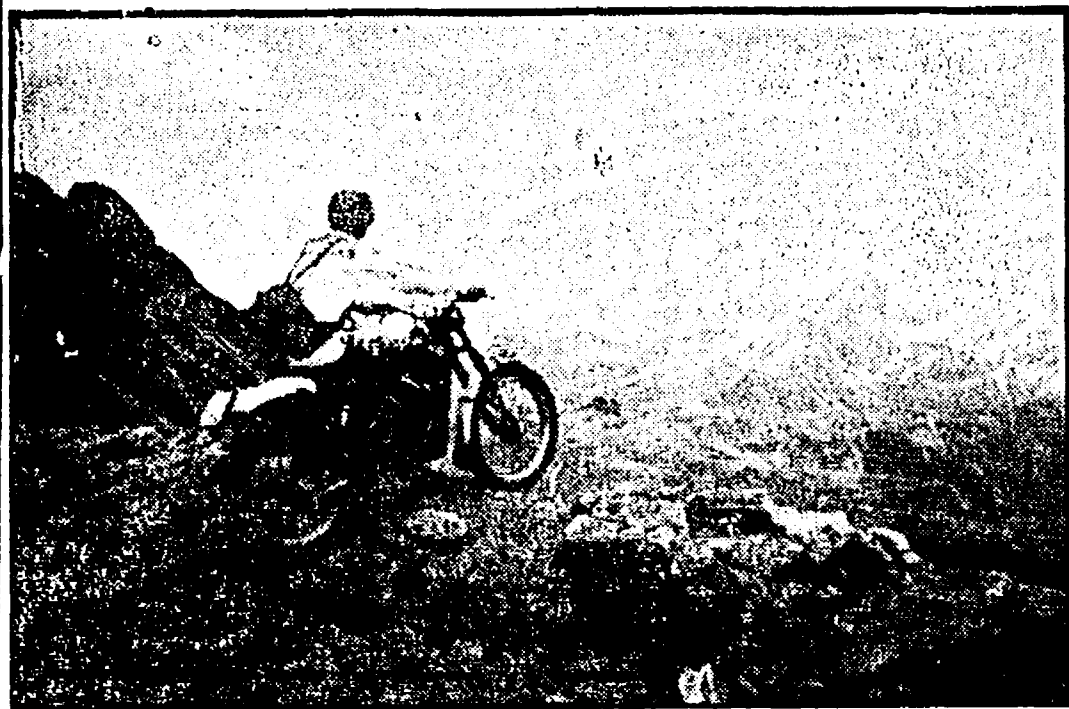


«Quattro grandi» che condizionano il mercato



La crisi della moto c'è o non c'è? Verrebbe voglia di rispondere: booh! E un po' come la storia della crisi economica generale italiana: certa stampa dice che è finita e, da oltre un anno, non parla che della ripresa, altra stampa — meno incline alla propaganda governativa — elenca puntualmente le aziende che chiudono, quelle che falliscono, quelle in difficoltà, quelle che mettono i dipendenti a carico della collettività. Insomma la scelta sembra lasciata al carattere ottimista o pessimista di chi interpreta i dati oppure all'interesse e alla faziosità degli stessi. Noi ci limitiamo in queste pagine a raccogliere l'opinione di alcuni qualificati operatori economici e di esperti del settore che, vivendo la situazione motociclistica dai di dentro nei suoi vari aspetti, ne hanno tracciato un quadro sufficientemente realistico.

Riteniamo comunque opportuno fare alcune considerazioni. Il quadro motociclistico mondiale vede le quattro grandi industrie giapponesi (Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki) fare l'andatura, nonostante il pesante ridimensionamento dei loro programmi produttivi. Se ne deduce che il mercato della moto è sempre condi-

zionato dalle scelte delle «quattro grandi». Queste aziende realizzando enormi guadagni negli anni d'oro della moto, dalla fine degli anni 60 fino all'82, sono state in grado di affrontare la crisi di questi ultimi due anni. L'hanno fatto inoltre non solo grazie ad una politica di ridimensionamento produttivo e di svendita ma anche attraverso programmi di diversificazione verso altri prodotti. Mentre accadeva tutto questo le Case motociclistiche italiane stavano a guardare, preoccupate soltanto del proprio «ortello».

Il risultato di tale politica di viaggiare al traino è costata alla maggior parte delle aziende italiane l'emarginazione e l'impossibilità di accedere ai mercati mondiali, ciò soprattutto a causa del mancato passaggio dalla dimensione artigianale a quella industriale vera e propria. Ma c'è anche l'aspetto del rinnovamento dei prodotti e della ricerca che oggi ci pone in coda ai giapponesi, particolarmente nelle medie e grosse cilindrate. Da quanto esposto, ma anche da una situazione generale tipicamente italiana, ne è derivata l'attuale difficoltà di reagire alla situazione se non facendo ricorso allo «stato di crisi» del settore e alla «cassa inte-

grazione». Dobbiamo altresì riconoscere che i giapponesi non sono infallibili e lo hanno dimostrato sbagliando macroscopicamente le previsioni di mercato per gli anni 80.

Un altro aspetto determinante della crisi è quello indotto dal cambiamento di ruolo del «prodotto moto»: da mezzo di trasporto economico a strumento di svago. Questo cambiamento ha portato la moto a risentire del fenomeno moda e delle crisi dell'economia a livello generale, come gran parte dei prodotti voluttuari vespigniani in funzione della maggiore sofisticazione e salita dei prezzi di vendita. Si impone perciò ponderazione nelle scelte ma anche dinamismo nell'interpretazione e nella sollecitazione del mercato, inoltre diventa irrinunciabile una visione strategica a livello mondiale. Pertanto, visto che il mercato nazionale non può bastare a dar lavoro alle decine di piccole aziende motociclistiche italiane, c'è da augurarsi il raggiungimento di qualche accordo fra le stesse affinché — al di sopra di ogni campanilismo di marca — esse si mettano in condizioni di esportare di più e meglio.

Ugo Dalò

— Ingegnere Bianchi, lei nella sua veste di direttore generale dell'Anema (Associazione nazionale ciclo motociclo accessori) ha spesso esortato i suoi associati a consorzarsi, a trovare delle forme di cooperazione.

È vero, sono infatti convinto che sia indispensabile per le nostre aziende mettersi in grado di offrire, soprattutto all'estero, gamme complete di motociclette: solo così si possono trovare facilmente importatori disponibili a trattare le nostre moto. Tenga presente che Honda, Yamaha, Kawasaki e Suzuki sono tutte in grado di offrire alla clientela una gamma che va dal ciclomotore alla maximoto. Le nostre industrie invece, compresa la Piaggio, coprono soltanto alcuni segmenti del mercato. Io vedrei, tanto per fare un esempio, un accordo tra Piaggio e Guzzi: la prima potrebbe offrire agli importatori esteri i suoi ciclomotori e scooter, l'altra completerebbe la gamma con le motociclette di media e grossa cilindrata. Oppure si potrebbe arrivare ad una utilizzazione, da parte di più aziende, di uno stesso motore differenziando solo la parte ciclistica ed accessoristica. Questa soluzione avrebbe il vantaggio, anche per i prodotti da collocare sul mercato interno, di far realizzare delle economie di scala indispensabili per il contenimento dei prezzi e quindi per assicurare competitività ai prodotti, senza altresì penalizzare la differenziazione dei modelli.

— Effettivamente c'è forse un'eccessiva varietà di marche di motori in Italia; quasi tutti cercano di farsi il proprio motore in casa, in particolare nella classe 125.

Certo e questo è assolutamente sbagliato da un punto di vista economico se raffrontato ai circa 42 mila motoveicoli fino a 125 cc prodotti in Italia (Piaggio esclusa) nell'84. L'unificazione non deve tuttavia fermarsi ai motori ma va estesa ai componenti non caratterizzanti i veicoli: come i freni, i contattometri, le manopole, le ruote eccetera.

— Come si può praticamente ottenere l'unificazione dei componenti non qualificanti che lei auspica?

Bisognerebbe che i fabbricanti di componenti non stessero dietro alle richieste dei fabbricanti di motocicli, i quali invece premono per avere prodotti quasi in esclusiva.

— Sappiamo che lei pensa

Nel futuro la moto ridurrà l'uso dell'auto

ad un ritorno della motocicletta concepita come veicolo utilitario.

Si, qualcuno mi dà del visionario perché lo credo nella moto come veicolo di trasporto economico, semplice ed affidabile, adatto al turismo ed a sostituire l'automobile nella bella stagione. Sono convinto che il futuro della moto sia questo anche se oggi avviene esattamente il contrario: la moto è vista essenzialmente come moda che, di volta in volta, può essere quella del cross, dell'enduro, della moto superveloci. Sa, la nevicata di gennaio a Milano, secondo me ha anticipato la situazione di paralisi della circolazione che dovremo attenderci in un futuro molto prossimo nelle città a causa del traffico automobilistico individuale. Non rimarranno per potersi spostare agevolmente che i mezzi pubblici, se li useremo tutti, cosa che non credo, e le motociclette. Escludo le biciclette, se non per tragitti molto brevi.

— Lei ha già accennato ad alcune caratteristiche della «sua» moto del futuro. Ce la descriva meglio.

La moto del futuro prossimo è una medio-piccola cilindrata, massimo 350 cc, non pesa più di 150 chili ed ha una velocità massima di 150 orari; permetterà medie autotraditi di 120 orari.

— La seconda auto sarà in pratica sostituita dalla moto?

No, direi invece che — se invarrà l'uso dei mezzi pubblici anche per gli spostamenti extra-urbani delle famiglie — la moto potrà sostituire l'auto come mezzo individuale di trasporto del capofamiglia per tutti gli spostamenti a breve e medio raggio, e se proprio non si vorrà rinunciare del tutto alla macchina si potrà comunque ridurre l'uso al minimo indispensabile.

— Cosa ne pensa della chiusura dei centri storici al traffico automobilistico? Ne penso un gran bene purché vengano serviti in modo adeguato dai mezzi pubblici

e rimangano aperti al traffico del «due ruote» per i quali si dovrebbero anche prevedere dei posteggi custoditi. Penso che anche i negozi, alla fine, ne trarrebbero un giovamento dato che la gente avrebbe più tempo e più possibilità di fermarsi ed entrare nei negozi.

— Qual è la vostra posizione sul problema del casco obbligatorio?

Noi dell'Anema siamo sostanzialmente d'accordo col disegno di legge Signorile, che impone l'uso del casco per i conducenti e i passeggeri di motocicli con cilindrata maggiore di 125 cc, ma per ragioni climatiche, abbiamo proposto che vengano esclusi dall'obbligo i conducenti e relativi passeggeri che circolano nell'ambito urbano. Sull'imposizione del casco ai minorenni, invece, siamo d'accordo senza riserve.

— Bene, ciò ci rassicura sulle capacità dei minorenni di resistere impunemente col casco in testa, fermi ad un semaforo in una torrida giornata estiva.

Vede, noi vorremmo che la legge non fosse eccessivamente restrittiva e severa per non dare la «segnata» definitiva alle nostre industrie del ciclomotore, che già soffrono abbondantemente della crisi del settore. Se poi la legge si dovesse rivelare imperfetta o lacunosa si farebbe sempre in tempo ad insprirarla, ma dobbiamo stare molto attenti ad evitare per quanto possibile la rovina delle aziende per il calo delle vendite che seguirebbe ad una legge punitiva.

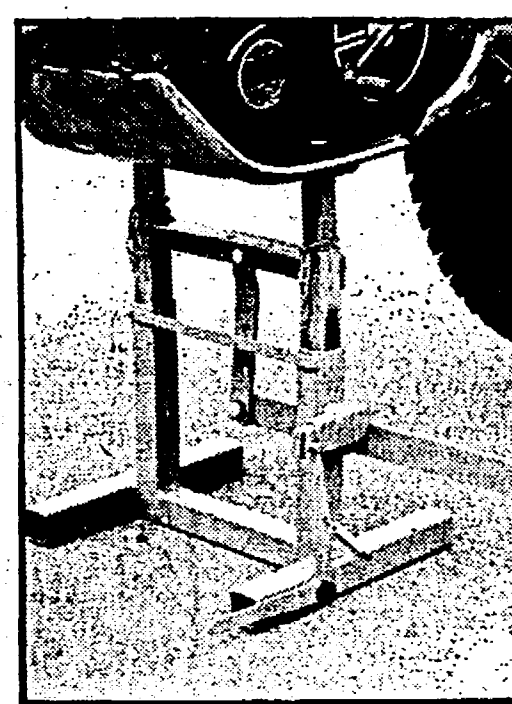
Caro ingegnere, lei è d'accordo senza riserve sull'imposizione del casco ai minorenni che sono i principali utenti dei ciclomotori e conviene con noi che i maggiorenni, utenti delle moto più veloci, generalmente il casco ce l'hanno e lo mettono. A questo punto sembra evidente una contraddizione: se gli aspiranti cicloturisti devono mettere il casco, come lei auspica, finisce che non comprano il ciclomotore, come lei teme.

IMMATRICOLAZIONI MOTOCICLI E MOTOSCOOTER 1984

Fonte: Ministero dei Trasporti

	Fino 125 cc	126+200	201+300	301+380	381+600	601+750	Oltre 750 cc	TOTALE
AGRATI GARELLI	834							834
APRILIA	3.369		174	128				3.669
BENELLI	731		42	66	5	31	23	898
BETA-SIM	428	269	92	48				837
CAGIVA-AMF	19.109		1.171	4.463		68		24.811
DUCATI	11			274	70	191	52	698
FANTICMOTOR	2.885	343	2.040					5.268
GILERA	347	110		2	8			467
GUZZI	62	7	143	4.278	1.071	2.429	1.761	9.761
ITALJET	105		13	170				288
LAVERDA	4.024		1	4	5		56	4.090
MORINI	457		33	2.398	423			3.309
SWM	208	2	185	422		7		824
VILLA	21		63	41				125
IAP-HONDA	8.815	3.666						12.481
ALTRE	717	3	170	151		26	37	1.104
TOTALE ITALIA	41.923	4.400	4.127	12.441	1.580	2.752	1.929	69.162
FRANCIA	298							298
INGHILTERRA				1	1	3		5
BMW					409	590	2.703	3.702
DKW			86	1	23			110
MAICO								9
SACHS								25
ZUNDAPP								1
HERCULES								35
TOTALE GERMANIA			86	1	432	590	2.703	3.847
CZ		1	1					2
JAWA				67				67
DNEPR						15		15
TOTALE PAESI EST		1	1	67		15		84
HONDA	69	3	338	430	6.716	12.302	2.094	21.942
SUZUKI	464		126	75	1.945	2.633	1.062	6.308
KAWASAKI	1	2	110	219	703	5.635	3.145	9.815
YAMAHA	71	1	119	1.116	1.654	10.602	1.898	15.459
TOTALE GIAPPONE	695	6	693	1.840	11.019	31.172	8.197	53.622
KTM-AUSTRIA	368	2	606	277	5	99		1.258
BULTACO	3		3	32				38
MONTESA	132	96	299	254				781
OSSA	1		27	36				64
SERVETA	31	35						66
TOTALE SPAGNA	167	131	329	322				949
INDIA SCOOTER				9				9
ALTRE	1.213	146	231	280	30	20	53	1.973
TOTALE ESTERO	2.673	295	1.845	2.788	11.487	31.899	10.953	61.940
PIAGGIO	51.593	21.766						73.359
TOTALE GENERALE	96.189	26.461	5.972	15.229	13.067	34.651	12.882	204.451

Dalla Polini-Motori un cavalletto universale per moto

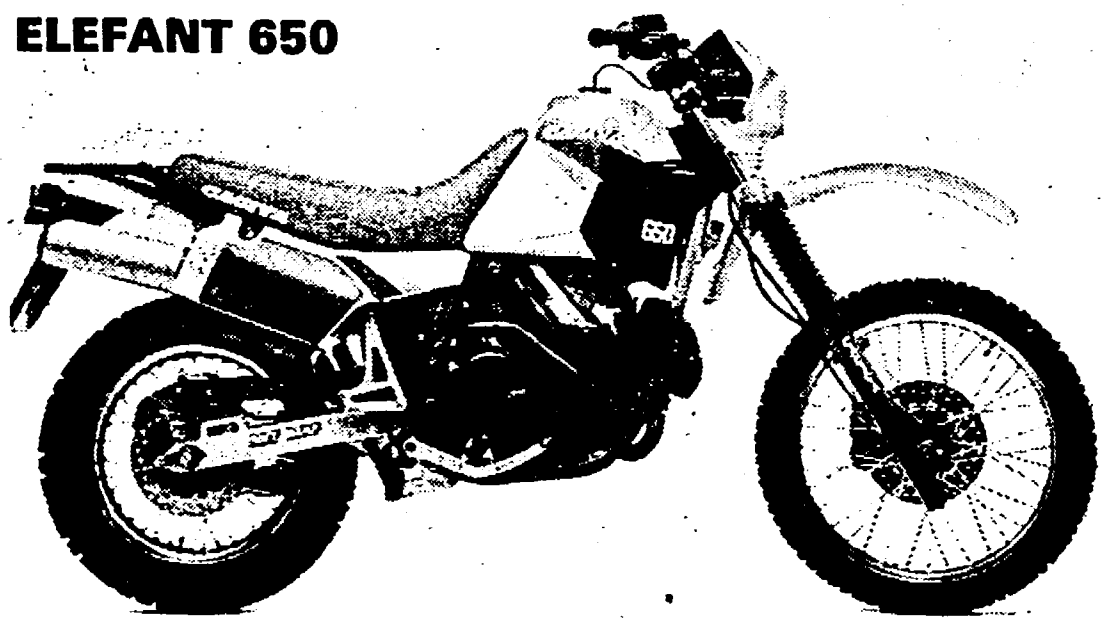


Oltre ai suoi famosissimi kit di trasformazione ed alla serie di marmitte per scooter, moto e ciclo-motori, la POLINI-MOTORI di Nembro (BG) presenta ora un nuovo cavalletto universale destinato ad agevolare i lavori di officina o di normale manutenzione ed uso di ogni tipo di moto.

Questo cavalletto della POLINI-MOTORI, realizzato utilizzando del tubo di sezione quadrata, è regolabile automaticamente su diverse posizioni per mezzo di un semplice comando a pedale.

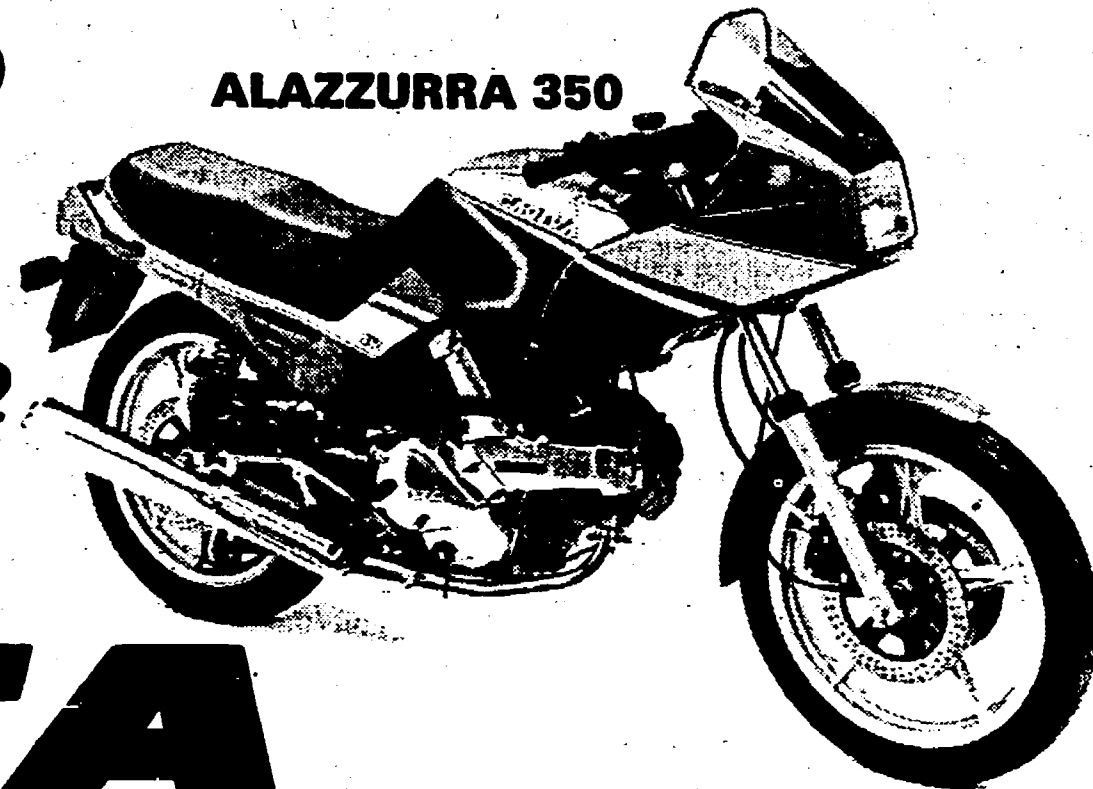
Estremamente facile e per nulla faticoso risulta il sollevamento della moto, a tutto vantaggio di quei lavori di officina, come ad esempio il cambio dell'olio del motore, da effettuarsi nel più breve tempo possibile e con minor fatica.

ELEFANT 650

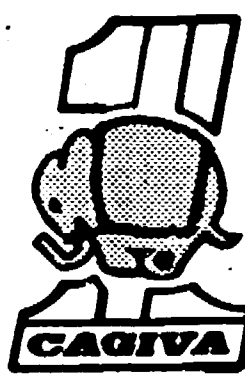
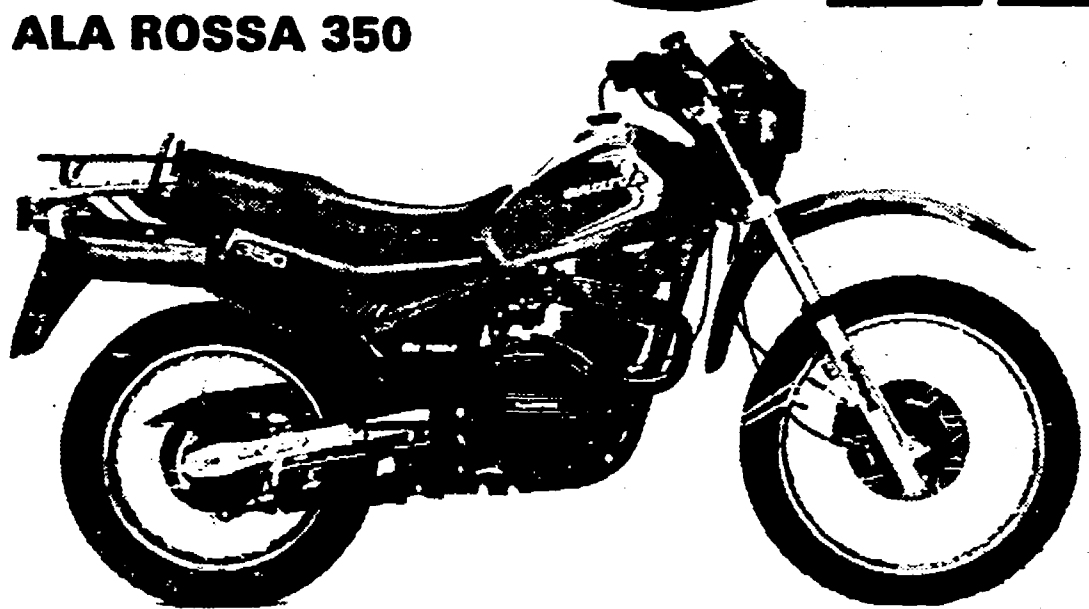


Ma chi l'ha detto che due ruote parlano solo giapponese?

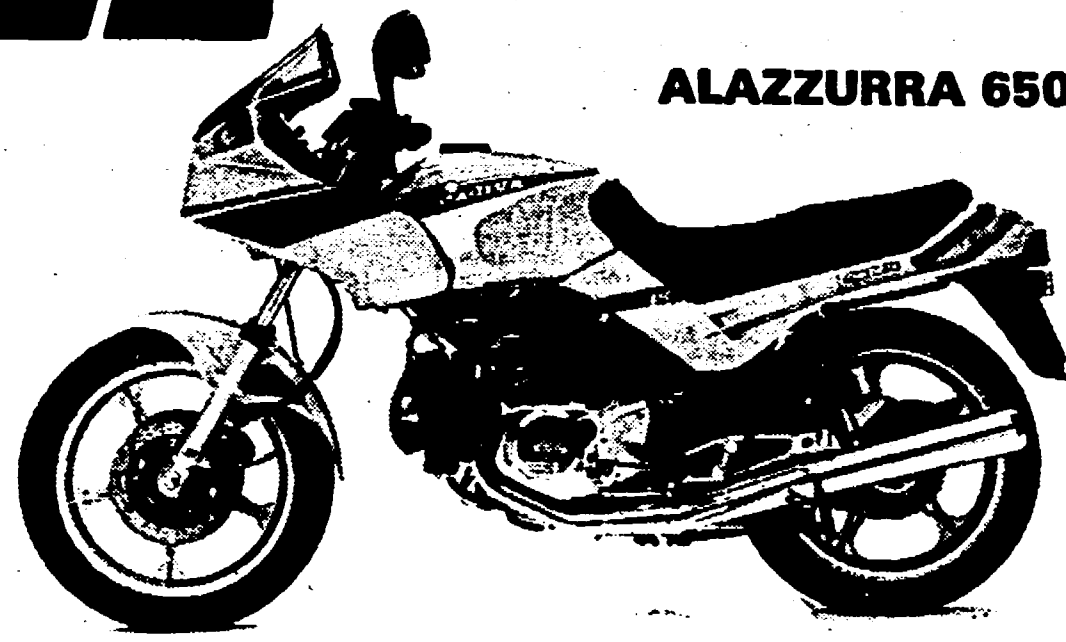
ALAZZURRA 350



ALA ROSSA 350



ALAZZURRA 650



le quattro-tempi che parlano italiano