

CAPITANI CORAGGIOSI IN FUGA

Un avvicendamento nella leadership delle quote di mercato. Honda (23,4%) ha superato Piaggio (15,3%) per veicoli venduti nel 2013. Lo stesso era capitato due anni fa. Mentre si ufficializzava questo sorpasso la più vecchia concessionaria al mondo, esclusivista Moto Guzzi per Macerata, ha ricevuto come regalo di Natale, dagli uomini di Roberto Colaninno, la rescissione del mandato quasi centenaria. Come è possibile che Honda con un solo marchio abbia superato Piaggio? I brand Piaggio, Vespa, Moto Guzzi, Aprilia, Gilera e Derbi, ancor oggi sono fortissimi e la clientela è "radicata" e riconosciuta nel mondo. Sappiamo che i mercati si perdono: per la qualità, perché i clienti vengono trattati male, o addirittura non vengono nemmeno... trattati. E allora quali altre cause hanno influito su questo clamoroso risultato? Per noi si tratta di mancanza di nuove proposte, scelte di fornitori e gestione dei mercati.

Quindi? Quanto sopra detto riteniamo sia conseguente alla latitanza di Roberto Colaninno dalla guida della Piaggio, tutto proteso a occuparsi di Alitalia dove sta difendendo per i mancati risultati (... e fra poco dovrà difendersi anche dagli azionisti Piaggio). Come possiamo dirlo? Oltre alla sempre minore attenzione che viene data al prodotto, un fatto che ci ha lasciati completamente basiti è il caso di Primo Moretti di Macerata, una concessionaria "Ufficiale Moto Guzzi" (da 90 anni). Con una freddezza raccomandata il Gruppo Piaggio ha revocato il novantennale mandato.

Un'azienda che rinuncia a una "bandiera" la dice lunga su chi ha preso quella decisione. E pensare che Moretti nel 2013 ha incrementato le vendite. Ci vorranno decenni per recuperare l'immagine negativa della campagna stampa che si è scatenata nelle Marche contro la Piaggio.

E non è la prima volta che in Piaggio vengono presi dalla "stupidera". Ricordo che nel 1986 il marchio Vespa era stato tolto dal mercato e sostituito con il nome "COSA". Il gruppo dirigente pagò. Piaggio di più, perché permise ad Aprilia di entrare nel settore degli scooter.

Per guidare un esercito è essenziale la credibilità. Con la leadership Piaggio ha perso anche l'essere il naturale riferimento del nostro mercato. E questo ci fa correre il rischio di non essere più considerati come una volta, insieme alla Moda, il fiore all'occhiello del made in Italy con decine di migliaia di lavoratori e con miliardi di euro di prodotti esportati.

Auspichiamo che il nuovo leader Honda, che ha una forte radicazione ad Atessa (in Abruzzo, dove produce quasi tutti i modelli venduti in Italia ed esportati in Europa) pur essendo un'industria giapponese, voglia assumersi la leadership del comparto moto e lo trascini verso un nuovo Rinascimento industriale, non fosse altro perché in questo caso sarebbe sempre il leader a goderne i massimi vantaggi. Un nuovo interventismo e dinamismo negli uffici adatti potrebbe ricreare una voglia di moto cui i visitatori del Salone di Milano e quello recentissimo di Verona hanno dimostrato non voler rinunciare.

A Honda l'onore e l'onore di traghettare il nostro settore a una più facile e sicura mobilità che non riguarderebbe solo l'Italia ma tutta la nuova Europa dove la mancata sicurezza dei giovani costa in termini sociali centinaia di miliardi di euro.

Abbiamo inoltre saputo della fuga di industrie straniere dal nostro Paese, come Yamaha che si è ridimensionata in Italia mentre storici imprenditori come Dainese, che ha venduto la sua azienda (lasciando a se stesso, a quanto pare, il 30% delle azioni), e che dopo aver già da anni trasferito la produzione in Africa e Asia, quasi certamente trasferirà l'headquarter in Europa; come Alpinestars che con la testa è negli USA; come Sito oggi in Polonia. E potrei continuare...

Ma perché, gli industriali fuggono? Perché all'estero li trattano meglio e con rispetto. Non come dei ladri. E a chi si può ricondurre questa spinta fuori Italia? Chi ha memoria ricorderà i comunicati stampa (ad uso soprattutto sindacale) degli ultimi anni di Piaggio: gli utili dell'azienda venivano sempre e solo da India, Cina e Vietnam. Nei conti basta evidenziare le voci che interessano per facilitare la lettura dei dati in una certa direzione. Colaninno sembra proprio deciso a non combattere più in Italia smobilitando Pontedera, Noale, Scorzè e Mandello del Lario. Tutto questo finché qualcuno non lo inviterà a leggere con attenzione gli editoriali e gli stimoli che arrivano da Motociclismo che già oggi vede fughe da quei Paesi di imprenditori pentiti, e ricordandogli che senza i prodotti inventati, costruiti, testati e venduti proprio in Italia non potrebbe mai esistere una Piaggio in India, Cina e Vietnam, stabilimenti che servono solo per conquistare quei mercati. Come i giapponesi ad Atessa. Honda docet. 