



Dipartimento di Economia & Management
Cattedra di Storia dell'economia e dell'impresa

Il comparto motociclistico nel secondo dopoguerra

un confronto tra Italia e Giappone

RELATORE

Prof.ssa Vittoria Ferrandino

CANDIDATO

Carlo Alberto Richetti

Matr. 199161

Indice

I	Introduzione	3
Capitolo 1. La situazione industriale di Italia e Giappone nel secondo dopoguerra		
4		
1.1	Le condizioni generali alla fine del conflitto	4
1.2	L'industria italiana nel dopoguerra. La riconversione industriale	5
1.3	La nascita e l'evoluzione del modello industriale giapponese	9
1.4	La nascita del comparto motociclistico giapponese	11
Capitolo 2. Il miracolo economico e la ripresa degli anni Cinquanta		
15		
2.1	Una nuova potenza industriale europea: l'Italia del boom economico	15
2.2	La motorizzazione di massa in Italia. L'innocenti, la Piaggio e "l'andare in giro con le ali sotto i piedi"	17
2.3	Dalla ripresa al miracolo economico giapponese	21
2.4	Il caso Honda	24
Capitolo 3. La crisi degli anni Settanta		
26		
3.1	Il distretto di Hamamatsu: una delle chiavi del vantaggio competitivo dei "Big Four"	26
3.2	La competizione sportiva e l'epoca delle corse motociclistiche. Uno strumento di affermazione nel mercato internazionale	28
3.3	Il mercato americano: la porta d'accesso al commercio internazionale	32
3.4	Il movimento giovanile italiano e le due ruote	34
3.5	Piloti italiani nel mondiale. Uno scontro tra titani	36
Capitolo 4. Gli anni Ottanta. Il confronto e i cambiamenti		
38		
4.1	Le rivalità per la moto più potente in commercio. L'era delle maximoto	38
4.2	La sicurezza in strada	41
Conclusioni		44
Bibliografia		46

INTRODUZIONE

Nei seguenti capitoli verrà svolta un'analisi del comparto motociclistico dell'Italia e del Giappone, osservando la sua evoluzione dagli albori della motorizzazione su larga scala fino agli anni Ottanta, nel tentativo di porre l'attenzione quei vettori economici, sociali e culturali che hanno permesso la formazione e lo sviluppo delle aziende del settore nel tempo.

La motocicletta fu uno dei primi mezzi di trasporto prodotto su larga scala, a causa della sua economicità e della sua versatilità d'utilizzo. Ma oltre ad essere un semplice mezzo di trasporto, costituì anche un veicolo sociale di sentimenti, passioni ed ambizioni, attraverso cui diversi strati sociali comunicarono nello stesso linguaggio quella esigenza di libertà e benessere, che era stato negato durante il grande conflitto, affermando una nuova concezione nel modo di vivere della gente comune, all'insegna della parità sociale e di genere, come anche mostravano le scene del famoso film di William Wyler, *Vacanze Romane*.

La motocicletta divenne ben presto il primo sogno a motore di ogni bambino. La passione per le corse condizionò l'immaginario collettivo di intere generazioni e polarizzò intere aree geografiche del paese. Tutto questo fu però possibile solo grazie ai sacrifici di quella gente che aveva dedicato l'intera vita alla realizzazione di un sogno a due ruote, creando motociclette con prestazioni sempre più elevate e soluzioni all'avanguardia.

L'industria motociclistica assorbì all'interno dei propri processi produttivi l'innovazione e la meccanizzazione derivante dallo sviluppo tecnologico dell'industria meccanica, aeronautica e dell'industria pesante. Le varie soluzioni adottate dalle case costruttrici furono generate da un complesso processo di contaminazione nel tessuto produttivo della nazione.

Gli esiti di questo lungo e intricato processo di trasformazione che attraversò sia il comparto motociclistico giapponese che il comparto motociclistico italiano risultano nettamente distinguibili e rispecchiano il differente approccio utilizzato nel sostenere lo sviluppo industriale interno dei due paesi. In questo modo due popoli, che possedevano un retaggio culturale molto diverso e che erano poste in estremità del globo opposte, si trovarono a dover competere nello stesso campo. Il continuo mescolarsi tra le "diversità industriali" dei due paesi accrebbe e valorizzò l'intero comparto industriale.

1.0 LA SITUAZIONE INDUSTRIALE DI ITALIA E GIAPPONE NEL DOPOGUERRA

1.1 LE CONDIZIONI GENERALI ALLA FINE DEL CONFLITTO

“The fruits of victory are tumbling into our mouths too quickly”¹
(Imperatore del Giappone Hirohito, 29 Aprile 1942)

2 settembre 1945: a seguito dei bombardamenti atomici su Hiroshima e Nagasaki viene dichiarata la resa dell'impero giapponese e la fine della guerra. Tutti i paesi sconfitti uscirono distrutti dalle devastazioni del conflitto, le principali ferrovie, i porti e le strade risultavano compromesse. Intere città erano state rase al suolo o ridotte ad un cumulo di macerie, milioni di persone persero la vita, la violenza e lo scenario tragico mostravano così un esempio del potenziale distruttivo che può nascere tra uomo e tecnologia².

Tecnologia e logistica erano stati gli elementi chiave nel determinare lo svolgimento ed anche gli esiti del conflitto, insieme all'instaurarsi della supremazia a livello bellico, industriale e finanziario degli Stati Uniti d'America.

Sia la Prima che la Seconda Guerra mondiale furono il banco di prova per l'utilizzo e l'implementazione di nuove idee nel campo di battaglia, come la comparsa delle prime mitragliatrici o degli aerei militari, dei fuoristrada e delle motociclette.

Il Regio Esercito aveva per primo affidato al corpo di spedizione in Libia, durante la guerra italo-turca nel 1911, delle motociclette torinesi (SIAMT) con lo scopo di perlustrazione e collegamento, data l'agilità del mezzo nello spostamento, in modo da fornire maggiore mobilità alle truppe.

Successivamente cominciarono ad affermarsi nello scenario internazionale

¹ discorso avvenuto a seguito di alcune vittorie navali nel sud-est asiatico, Hirohito evidenzia le incertezze già presenti nei primi anni della Seconda Guerra Mondiale in Giappone.

² Manuel Marangoni, “Tutti i numeri della seconda guerra mondiale- La potenza distruttiva dell'uomo tecnologico”, www.manuelmarangoni.it, 26/04/2015, <http://www.manuelmarangoni.it/onemind/4998/tutti-i-numeri-della-seconda-guerra-mondiale-la-potenza-distruttiva-delluomo-tecnologico/>

prebellico nuovi grandi marchi: in Germania la BMW, le Puch e le NSU, in Italia la Stucchi, la Frera, la Moto Guzzi, la Bianchi, negli Stati Uniti la Harley-Davidson e la Indian, in Inghilterra la Norton e la Sunbeam.

Nel periodo che intercorre tra le due guerre le moto vivono un'evoluzione notevole: grazie alla spinta di studi e ricerche nel settore dell'aeronautica, si cominciano a investigare i fenomeni della combustione, vengono migliorati i materiali e le lavorazioni, l'approccio alla progettazione che diviene man mano sempre più scientifico. La produzione delle moto rimane però ancora molto artigianale e rudimentale, la motocicletta si discosta ancora poco dallo schema di una bicicletta a motore. La moto è ancora un mezzo che imbratta, di facile usura e che si muove su strade polverose e poco battute. Ma tutto questo non serviva a frenare il mito della velocità, della libertà, la leggenda dei primi corridori che, in Europa, vedeva un grande interesse in un pubblico sempre più eterogeneo.

L'industria bellica con le sue grandi commesse e la spinta innovativa, consentì a numerosi artigiani di ingrandirsi e di raggiungere una certa standardizzazione nella produzione in serie dei motoveicoli. Aumentano man mano le cilindrata prodotte, si passa da uno ai due cilindri e le motociclette cominciano a consentire la percorrenza di lunghi viaggi.

Le officine rimangono, ancora per poco, il cuore pulsante della produzione: tutte le componenti vengono prodotte e forgiate su misura, i produttori sono piccoli e molti.

Alla fine della guerra la produzione di motocicli era quasi esclusivamente orientata a fini bellici. Grande importanza comincia ad assumere il processo di riconversione industriale che guiderà molte industrie di guerra, spesso con un consistente bagaglio tecnico, alla ricerca di nuovi mercati civili.

Molte aziende si dedicheranno, come vedremo, a rendere possibile la nascita del comparto motociclistico, che fino ad allora era sembrato smembrato nella sua esistenza, rendendo in questo modo finalmente accessibile al pubblico un prodotto che presto diventerà l'icona di un'epoca.

Grazie al European Recovery Program si poteva cominciare a prospettare un futuro migliore, per gli italiani e per tutti i paesi coinvolti nel conflitto non restava che rimboccarsi le maniche e ricostruire una nazione intera. L'origine di un'Italia che voleva essere nuova è lì: in quel crogiuolo di ansie, aspirazioni, ambizioni, ideali³.

³ Saraceno, Pasquale, "Ricostruzione e Pianificazione (1943-1948)", Giuffrè, 1974, p.3

1.2 L'INDUSTRIA ITALIANA DEL DOPOGUERRA - LA RICONVERSIONE INDUSTRIALE

L'identità industriale italiana cominciò ad essere plasmata a partire dagli anni '30, assumendo quelle peculiari caratteristiche che l'avrebbero poi contraddistinta negli anni a seguire, così come affermò Petri scrivendo che le “trasformazioni verificatesi durante la seconda metà degli anni trenta hanno innegabilmente contribuito alla formazione di quell'assetto tecnico, geografico e sociale che (...) avrebbe permesso il cosiddetto ‘miracolo economico’ e la definitiva trasformazione dell'Italia in un paese industrializzato”.⁴

In seguito, tra il '39 e il '45, l'economia di guerra ebbe un importante impatto sull'assetto industriale del paese. L'Italia affrontò degli ampi turbamenti dell'economia industriale, causati principalmente dalla chiusura delle importazioni, dalla distrazione di manodopera, da sviluppi di produzioni belliche e azioni di guerra. Le aziende reagirono alla carenza di materie prime operando sugli impianti: nuovi impianti o modifiche di essi furono introdotti per ridurre l'impiego di manodopera, fronteggiare una maggiore domanda, utilizzare materie prime surrogate. L'effetto diretto fu un aumento della capacità produttiva. Occorre poi compiere una distinzione netta tra produzioni belliche che si espandono e produzioni di pace che permangono parzialmente inattive, se non per le sub-forniture necessarie per compiere lavorazioni parziali nelle ordinazioni belliche, permettendo di rendere rapidamente a contributo aziende il cui campo di attività era assai distante da quello di guerra. In questo modo gran parte dell'apparato produttivo ebbe modo di adattarsi alle mutate possibilità di lavoro. Inoltre, le condizioni in cui si svolge l'economia di guerra resero conveniente l'applicazione industriale di invenzioni già note ma non utilizzabili nell'economia di pace⁵.

Tuttavia, la crescita di dimensione e la meccanizzazione degli impianti spesso erano dettate dalle stringenti condizioni economiche, che non rendevano possibile il fisiologico sviluppo dell'impresa, ma ne deviavano e condizionavano l'espansione seguendo ritmi sempre più frenetici, generando

⁴ Petri, Rolf, “Acqua contro carbone: Elettrochimica e indipendenza energetica italiana negli anni Trenta”, Italia contemporanea, 1987, p.63

⁵ Saraceno, Pasquale, Ricostruzione e pianificazione (1943-1948), Giuffrè, 1974, pp. 65-68

in questo modo complessi industriali di dubbia versatilità e valenza in un'economia di pace.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale i paesi sconfitti versavano in condizioni economiche critiche. Le principali ferrovie, i porti e le strade risultavano compromesse a seguito del conflitto e solo in Italia si registrò un danno globale che ammontava a circa 3.200 miliardi di lire⁶

Sebbene il territorio italiano, negli ultimi anni del conflitto, fu lo scenario di numerose azioni di guerra e fu soggetto a molteplici bombardamenti aerei, i danni principali riguardarono prevalentemente le infrastrutture e solo in via marginale indebolirono l'industria, a differenza di quanto era accaduto in altri paesi del vecchio continente. Tanto che, in Italia, la capacità produttiva dei primi anni del dopoguerra risultava comunque superiore ai livelli registrati prima del coinvolgimento nel conflitto, sebbene questa ne uscisse indebolita e frammentata.

Fra tutte spiccava l'industria meccanica, che aveva acquisito un buon livello tecnico e beneficiava di un'ampia offerta di maestranze qualificate e di un'ottima classe manageriale, complice anche l'elevata disoccupazione che aveva reso l'elemento umano una risorsa cruciale delle nostre realtà aziendali, anche se fu debilitata dalla crisi bellica e dalla conseguente paralisi economica che aveva caratterizzato il triennio che va dal '43 al '45'.

Il 1946 fu un anno di transizione che portò l'Italia da un'economia di guerra, duramente provata dal corso degli eventi, ad una embrionale economia di pace. In quel frangente si introdusse il nuovo piano di aiuti statunitensi che miravano a rendere il nostro paese nuovamente solvibile, facilitando in primo luogo l'importazione di beni di prima necessità, e successivamente le importazioni industriali che avrebbero potuto foraggiare il recupero e la riattivazione dell'vasto apparato industriale mantenuto perlopiù inattivo a causa della carenza di risorse produttive. Venne avviato in questo modo il processo di Ricostruzione e Riconversione industriale, attraverso cui, grazie all'elevata disponibilità di manodopera e all'esperienza tecnica acquisita in passato dalle aziende, si cominciarono a delineare nuovi orizzonti di impiego delle tecnologie, cercando nuovi mercati di sbocco per lo sviluppo di possibili applicazioni industriali degli impianti di guerra all'interno di un

⁶ Idem, "La ricostruzione industriale italiana", a cura di P. Barucci, Bari, 1969, p.258.

mercato civile.

Molte aziende e officine meccaniche concentrarono i loro sforzi nei settori nascenti delle automobili e dei motocicli. La motocicletta, in particolare, si distingueva dall'automobile per la sua minore onerosità e per l'elevata mobilità, lì dove le strade erano ridotte ad un cumulo di macerie.

In quegli anni la motoleggera costituiva l'unico mezzo che il popolo poteva permettersi. La congiuntura economica è così difficile che molte Case, pur di sopravvivere, non esitano a dedicarsi alla costruzione di ciclomotori, scooter e motoleggerissime, un passaggio obbligato verso la ricostruzione e la ripresa economica⁷. Cominciò così la corsa alla motorizzazione di massa a basso costo.

I bombardamenti alleati avevano raso al suolo molti stabilimenti tra cui quelli della Benelli a Pesaro, soggetta anche alle scorrerie dei soldati tedeschi in ripiegamento, che riuscì a rimettersi solo nel 1949 con il lancio della sua motoleggera utilitaria Letizia, con motore 2 tempi di 98 cm³, di cui furono vendute 5000 unità⁸.

Stessa sorte tocca alla Gilera che, pur uscendo dalla guerra con numerosi progetti e idee, quali ad esempio la Saturno con cambio in blocco, si ritrova con soli 150 impiegati. A seguito dei grandi sforzi compiuti la Gilera riuscirà a raggiungere nel 1958 quota 6000 unità vendute della Saturno, ad un prezzo che si aggira attorno alle 420.000 lire⁹.

La distruzione dello stabilimento di Borgo Panigale, con il bombardamento del 12 ottobre 1944, sancì per Ducati la definitiva cessazione nella produzione di radio, condensatori e strumenti di ottica di precisione, che di lì si dedicò esclusivamente alla produzione del motore ausiliario Cucciolo, venduto separatamente, e in seguito di motoleggere per intero, quali il Cucciolo T2 e T0. Alla produzione di motocicli si arrivava per gradi, partendo dalle biciclette e passando poi all'assemblaggio di propulsori prodotti da terzi o in casa.

Edoardo Bianchi, nel 1943, vide bruciare davanti ai suoi occhi i sacrifici di una vita vedendo lo stabilimento milanese di viale Abruzzi in preda alle fiamme¹⁰. In tre anni lo stabilimento fu ricostruito e reso nuovamente operativo, permettendo l'ingresso sul mercato di prodotti di successo come la Bianchina 125 e l'Aquilotto.

⁷ O. Grizzi, M. Clarke, "La moto italiana: tutti i modelli dalle origini ad oggi", Giunti, Prato, 2007, pp. 184-185

⁸ Ivi, p.147

⁹ Ivi, p.172

¹⁰ Cfr. A.G. Luraschi, "Storia della motocicletta: il secondo dopoguerra", Edisport, 1970

Altri esempi di eccellenza nella Riconversione industriale furono l'Aermacchi, l'Aero Caproni, la MV Agusta ma anche la Piaggio, tutti marchi importanti dell'industria aeronautica italiana. L'Aermacchi nel 1934 aveva stabilito il record di velocità di un idrovolante con 709 km/h di punta e fu il più importante produttore di aerei da caccia italiani, come il Veltro e il Folgore¹¹. Il primo motore monocilindrico 4 tempi progettato da Alfredo Bianchi divenne un riferimento per tutte le altre case costruttrici negli anni a seguire. L'Aero Caproni invece esordì sul mercato con il suo Capriolo 75 nel 1952. Alta precisione e artigianalità sono le caratteristiche distintive di questi marchi, come la MV Agusta che presentò nel 1945 la sua moto utilitaria 98 cm³. Anche Enrico Piaggio, che mantenne vivo il suo impegno nell'industria aeronautica, comprese che occorre progettare un nuovo veicolo affermando “Voglio un veicolo che metta il paese su due ruote, ma non una tradizionale motocicletta. E soprattutto, deve costare poco.”

Anche il silurificio della Metalmeccanica Meridionale insieme alle Industrie Meccaniche meridionali convertirono la produzione di armamenti sulla motorizzazione a due ruote, creando il marchio IMN e producendo su licenza il Mosquito della Garelli.

Curioso è il caso della MI-VAL, acquistata da Pietro Beretta ed altri soci nel tentativo di riconvertire parzialmente la produzione di armi e armamenti. Il marchio esordì con il modello T, riscuotendo un discreto successo. Nel 1967 la fabbrica chiuse la produzione di motocicli e si dedicò alla costruzione di macchinari per la costruzione di armi all'interno del Gruppo Beretta.

Altro importante nucleo produttivo del settore fu la cosiddetta “pentarchia” di case costruttrici, costituita da Moto Guzzi, Bianchi, Gilera e Sertum. Lo stabilimento della Sertum aveva miracolosamente scampato le devastazioni della guerra, e immise nel mercato nel '46 la versione civile del modello MC VL4 con 500 cm³ e la 250 VT4, mentre la Moto Guzzi, anch'essa attiva in passato nella produzione di motocicli ad uso bellico come l'Alce, nel 1946 presentò il Guzzino 65¹², primo motore a 2 tempi della casa di Mandello, molto gradito al pubblico grazie anche alla buona reputazione di cui già godeva il marchio.

¹¹ O. Grizzi, M. Clarke, “La moto italiana: tutti i modelli dalle origini ad oggi”, Giunti, Prato, 2007, p.137.

¹² Ivi, p.213

1.3 LA NASCITA E L'EVOLUZIONE DEL MODELLO INDUSTRIALE GIAPPONESE

Indirizziamo la nostra analisi in un primo momento alle condizioni che hanno reso possibile l'evoluzione della struttura sociale ed economica del Giappone, tra il XIX e XX secolo, verso un sistema economico avanzato ed integrato a livello internazionale, ponendo le basi per la successiva modernizzazione industriale.

La cultura giapponese è intrisa di antichi valori familiari, frutto di un lento processo di trasformazione da un'economia rurale, costituita da piccoli villaggi indipendenti dediti principalmente alla coltivazione del riso, ad un'economia feudale, attraverso l'unificazione di tutti i territori dell'isola avvenuta in epoca imperiale. In poco tempo si costituì una nuova classe sociale, quella dei Samurai, nobili proprietari terrieri e allo stesso tempo guerrieri temuti, disposti a proteggere le loro terre e la gente che abitava in esse anche a costo della vita. Grazie al loro crescente potere, i Samurai riuscirono a destabilizzare e rimpiazzare l'autorità imperiale.

Nel periodo Edo fu imposto un rigido e conservativo ordine sociale guidato dai *daimyo*, ovvero le figure di spicco della nobiltà giapponese a capo dei Samurai. La stabilità e l'unità politica comportarono un periodo di crescita economica interna, inoltre il governo si impegnò nell'elevare il livello di istruzione del paese, nell'incentivare la crescita delle industrie locali, ma anche nello sviluppare le infrastrutture in modo da facilitare il commercio interno.

Nel 1852 quattro navi militari americane, le "Black Ships", approdarono al porto di Edo e proposero al governo cinese il dialogo politico sull'apertura dei porti del paese agli scambi internazionali. Le quattro navi costituivano il simbolo del livello tecnologico avanzato degli "invasori", questo fu il motivo che spinse i giapponesi a mutare la strategia di resistenza da una forma espulsiva ad una forma mimetica¹³. Il Giappone nel contempo si riorganizzò in un novo governo, inaugurando il periodo Meiji, caratterizzato da una netta rottura nella politica conservativa e autarchica che fino ad allora aveva dominato il paese, verso l'apertura e l'industrializzazione.

Attraverso l'apertura dei porti i giapponesi, riconoscendo la propria arretratezza, cominciarono ad assorbire rapidamente nuove tecnologie, idee e sistemi industriali. Allo stesso tempo però il governo si impegnò nel conservare l'unità e l'identità nazionale e il primo obiettivo del paese divenne

¹³ Grint, Keith, "Management: a sociological introduction", 1955, Cambridge: Polity Press, cap. 2

quello di raggiungere il più velocemente possibile il livello di sviluppo del resto dei paesi occidentali. Le tre linee guida seguite dal governo consistettero nella modernizzazione economica attraverso l'industrializzazione, ma anche dell'ammodernamento politico con la formazione di un parlamento e la scrittura della prima costituzione, ed infine l'espansione militare nei territori del vicino oriente¹⁴.

Lo Stato cominciò ad investire massicciamente in imprese pubbliche, che nonostante i notevoli risultati tecnologici raggiunti, si rivelarono un fallimento nel mercato competitivo internazionale. Così il governo decise di sovvenzionare l'iniziativa privata, cedendo a prezzi vantaggiosi le imprese pubbliche, con l'eccezione della produzione militare, a ricchi ed influenti imprenditori giapponesi, che in breve formarono grandi gruppi industriali. Uno dei motivi della privatizzazione industriale fu quello di limitare l'influenza nel paese dei concorrenti esteri. In questo modo gli imprenditori giapponesi avevano intessuto forti legami politici, e vennero chiamati "*seisho*", mentre i gruppi che dirigevano prendevano il nome di "*zaibatsu*". Tra i principali Zaibatsu nati in epoca Edo possiamo menzionare Mitsui, Mitsubishi e Kawasaki.

Tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo l'industria trainante giapponese era rappresentata dalla produzione e trasformazione della seta e del cotone, che progressivamente cominciava ad essere affiancata dalla nascente industria di produzione di macchinari, spesso e volentieri imitazioni dei modelli occidentali, oltre che all'industria di produzione delle locomotive, ferrovie ed imbarcazioni.

Capacità distintiva che definiva gli imprenditori nipponici era la facilità con cui essi erano capaci di importare, internalizzare ed implementare le tecnologie occidentali. Questo processo avvenne in tre distinti modi: in primo luogo assumendo consulenti stranieri che avevano accumulato esperienze nelle aziende occidentali, in secondo luogo formando nuovi giovani ingegneri giapponesi, ed infine promuovendo la cooperazione tecnica con altri paesi, utilizzando su licenza e copiando le tecnologie¹⁵. A tal proposito il professor Odaka Konosuke ha introdotto il concetto di "Hybrid Technology" descrivendo l'industrializzazione di epoca Meiji¹⁶, che si realizza quando

¹⁴ Ohno, Kenichi, "The economic development of Japan: The path travelled by Japan as a developing country", GRIPS Development Forum, Tokyo, 2006, p.43

¹⁵ Ivi, p. 62-63

¹⁶ Idem, "The history of Japanese economic development: origins of private dynamism and policy competence", Taylor & Francis Ltd, Tokyo, 2017, p.47

vengono combinate in maniera appropriata le tecnologie tradizionali già presenti e le ultime innovazioni importate dall'occidente.

1.4 LA NASCITA DEL COMPARTO MOTOCICLISTICO GIAPPONESE

Durante la Prima Guerra Mondiale il Giappone ampliò sensibilmente il proprio portafoglio di industrie pesanti ed industrie chimiche in modo da rifornire il mercato dei paesi che erano impegnati nello scontro. In questo modo si cominciarono a gettare le basi del sistema produttivo che avrebbe accompagnato il paese verso la corsa agli armamenti e successivamente all'intervento del paese nella Seconda Guerra Mondiale.

L'economia giapponese usciva gravemente danneggiata dalla Seconda Guerra Mondiale. Non appena la guerra ebbe termine nel 1945, si presentarono tre seri problemi: una disoccupazione diffusa, carenza di risorse energetiche e l'inflazione galoppante. Il governo sancì un nuovo ordine di misure finanziarie d'emergenza e nel 1946 rinforzò il calmier dei prezzi, al fine di contenere il livello d'inflazione. Questa politica affiancava al contenimento dell'inflazione il rilancio della produzione nazionale, attraverso degli investimenti mirati, fu poi ridefinito "the gradual approach" e si poneva come obiettivo un equilibrio espansivo destinato ad un lento declino, ma che, con stupore, si sviluppò negli anni successivi in una politica di crescita elevata e sostenuta¹⁷.

Riportiamo adesso alcuni esempi di industrie di successo che nacquero e si svilupparono nei primi anni del XX secolo e furono un esempio dell'abilità e della devozione di alcuni imprenditori giapponesi nell'affrontare le sfide di quegli anni turbolenti e che, alla fine del conflitto, divennero i pilastri dell'comparto motociclistico nipponico.

Nel 1909 Michio Suzuki fondò la Suzuki Loom Manufacturing Company¹⁸, azienda specializzata nella produzione di telai per tessitura. Nonostante il grande successo riscosso, Michio intuì l'opportunità di diversificare in modo strategico la propria area d'affari, decidendo così di riconvertire nel 1937 lo stabilimento alla produzione di automobili, che fu poi sospesa durante la guerra. Alla fine del conflitto, seguendo l'esempio delle case produttrici

¹⁷ Horiuchi, Kozo, Otaki, Masayuki, "Dr. Osamu Shimomura's Legacy and the Postwar Japanese Economy", Springer, Tokyo, 2017, p.16

¹⁸ "Michio Suzuki, dai telai alle auto", www.wheels.iconmagazine.it, 14/08/2014, <https://www.google.com/amp/s/wheels.iconmagazine.it/auto-classiche/personaggi/michio-suzuki%3famp=true/>

italiane, la Suzuki cominciò la produzione di serie di piccoli, efficienti ed economici motori due tempi, che era possibile applicare direttamente sulle bici, nacque così la Suzuki Power Free.

Un importante zaibatsu fu creato per iniziativa di Shozo Kawasaki, un mercante di kimono, nel 1896. La Kawasaki Heavy Industries nacque inizialmente come cantiere navale e fu successivamente coinvolta nei lavori di modernizzazione delle infrastrutture del paese, come la costruzione di ferrovie e dei primi aerei. Inoltre, fu una industria molto importante nella costruzione di veicoli ed imbarcazioni durante la Seconda Guerra Mondiale. Il lancio della prima motocicletta della casa avvenne solo nel tardo 1969, ma comunque le innovazioni che questo gruppo introdusse vennero molto apprezzate.

Nel 1924 Soichiro Honda, un giovane che aveva trascorso la propria infanzia nella bottega in cui il padre riparava le bici e fin da piccolo aveva mostrato la sua forte inclinazione per la meccanica, decise di allestire nell'officina di Tokyo in cui lavorava un'automobile da corsa che montava un motore d'aereo "Curtiss-Wright" da 8 litri e con 8 cilindri, vincendo la "5th Japan Automobile Competition". Nel 1936 stabilisce il record di velocità di 120 km/h, rimasto imbattuto per circa 20 anni¹⁹. Nel 1937 comincia la sua attività imprenditoriale come produttore di pistoni per le automobili Toyota. Nel 1946 Soichiro fonda prima l'Honda Technical Research e successivamente l'Honda Motor Company, nel tentativo di produrre piccoli motori da bici. Il primo modello prodotto venne chiamato Dream Type A, esprimendo la centralità e l'importanza dei sogni nella visione aziendale. I vari sforzi nell'attività di ricerca permisero all'azienda di divenire nel tempo leader di mercato in Giappone ed anche all'estero. Si pensi che negli anni 50 Soichiro chiese in prestito al conte Boselli un modello della moto da corsa italiana Mondial 125 quattro tempi bialbero in modo da poterla studiare nei particolari²⁰.

Nel 1887 Torakusu Yamaha riparò il primo organo a canne prodotto in Giappone. Durante il restauro si accorse di poter realizzare uno strumento simile ma con una razionalizzazione maggiore nell'utilizzo delle componenti. Così nello stesso anno realizzò il suo primo organo e dieci anni dopo fondò un'azienda di produzione di strumenti musicali, la Nippon Gakki²¹. Torakusu

¹⁹ "Soichiro e la storia Honda", www.honda.it, 2019, <https://www.honda.it/motorcycles/experience-honda/azienda/honda-story/soichiro-ela-storia-honda.html>

²⁰ "Mondial, il mito ritorna", www.repubblica.it, 22/05/2002, <http://www.repubblica.it/auto/articolo/maggio2002/mondial/mondial.htm>

²¹ Yamaha Motor Corporation USA, "Paving the Road to Yamaha Motor Corporation, USA", www.yamahapart.com, 2019, <https://www.yamahapart.com/yamahamotorfoundinghistory>

morì nel 1921. La Yamaha Motor Co. nacque però solo nel 1955, quando la Nippon Gakki era già una grande realtà industriale, a seguito della volontà del presidente Genichi Kawakami, quando affermò: “I want to carry out trial manufacture of motorcycle engines”.

Questi 4 gruppi istituirono e ampliarono rapidamente l'intero mercato motociclistico giapponese, venendo così ridefiniti i “Big Four” giapponesi. Venne tracciata una via mai percorsa in precedenza nel paese e si procedette a tappe forzate in questo cammino, in modo da colmare il divario tecnico tra le vincenti moto europee e le moto giapponesi, ultime arrivate.

2.0 IL MIRACOLO ECONOMICO E LA RIPRESA DEGLI ANNI CINQUANTA

2.1 UNA NUOVA POTENZA INDUSTRIALE EUROPEA: L'ITALIA DEL BOOM ECONOMICO

Tra la seconda metà degli anni Cinquanta e la prima metà degli anni Sessanta il tessuto produttivo, economico e sociale italiano viene attraversato da una trasformazione radicale. La massima espansione di questo processo sarà raggiunta negli anni che vanno dal 1957 al 1953. Con la firma del Trattato di Roma nel 25 marzo del 1957 l'Italia inaugura un'epoca di apertura economica e politica con il resto dei paesi europei, gettando le basi per la nascita della Comunità Economica Europea. Finalmente l'Italia può ridurre il suo divario con Francia, Germania ed Inghilterra e da questo momento l'economia italiana rimarrà saldamente agganciata a quella degli altri paesi occidentali, come uno dei paesi più dinamici nell'aumento delle esportazioni e del reddito, che sfiorò un aumento del 6% annuo fino al 1963²².

L'economia prevalentemente agricola della nazione si trasforma in quella di una nuova potenza industriale europea.

Alcuni dei fattori che certamente facilitarono lo sviluppo economico furono un'offerta di lavoro assai elastica e la ricettività dei mercati internazionali alle esportazioni italiane, oltre che alla stabilità monetaria garantita dalla Banca d'Italia grazie anche all'impegno di Donato Menichella nel mantenere la "linea Einaudi" del tasso di cambio fisso sul dollaro a 625 lire nel 1949²³.

Nel mondo comincia ad affermarsi l'immagine del made in Italy come sinonimo di qualità. Inoltre, il processo di diffusione dei beni di consumo costituì il traino per l'economia nel suo complesso e fu elemento di trasformazioni sociali e culturali più profonde²⁴. La guerra e la povertà avevano messo a dura prova il popolo italiano, che alla fine degli anni '40 poteva finalmente ambire ad uno stile di vita migliore, al benessere individuale, al consumo e all'ideale di libertà e indipendenza. Per rispondere a queste nuove esigenze aziende italiane cominciarono a produrre in massa nuovi beni come frigoriferi, televisori e le prime moto utilitarie italiane.

²² V. Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologna, Il Mulino, 1990, p.430

²³ Ivi, p.435-436

²⁴ M.Doria, *Note sull'industria meccanica nella Ricostruzione*, p.34

2.2 LA MOTORIZZAZIONE DI MASSA IN ITALIA. L'INNOCENTI, LA PIAGGIO E "L'ANDARE IN GIRO CON LE ALI SOTTO I PIEDI"²⁵

Nel 1946 la prima MV Agusta debuttò con grande successo nella classe agonistica 100, nel 1947 la Moto Guzzi conquistò il podio nella classe 250, nel 1948 venne inaugurato il primo Motomondiale che vide fino al 1955 una competizione di alto livello tra le moto da corsa di produzione inglese e quelle italiane, che ebbe termine con le vittorie iridate del 1955 delle case italiane MV Agusta classe 125 e 250, Moto Guzzi classe 350 e Gilera classe 500²⁶.

In ambito sportivo le moto italiane dei primi anni '50 cominciavano a godere di una ottima reputazione a livello internazionale, ma queste erano moto dedicate ad un pubblico ristretto di amatori e appassionati facoltosi. Nel contempo si assisteva ad una nuova tendenza: alcuni marchi appena entrati nel settore, nei primi anni successivi al conflitto, si concentrarono nell'elaborare una nuova idea di mobilità, che fosse accessibile al vasto pubblico, attraverso soluzioni che permettevano un utilizzo ampio e confortevole, oltre che a basso costo, della motoleggera. Fu questo il caso della Piaggio e, dopo qualche anno, della Innocenti, entrambi protagonisti della produzione bellica, come produttrice di velivoli aerei la prima e proiettili la seconda, e della conseguente e necessaria riconversione. In breve tempo Corradino D'Ascanio, progettista della Piaggio, il cui nome era stato reso noto per la realizzazione del primo prototipo di elicottero Piaggio, affermò: "l'intuizione di un mezzo moderno che abbia la popolarità della bicicletta, le prestazioni della motocicletta, l'eleganza e la comodità dell'automobile è ormai realizzato". Nel frattempo, anche se con un ritardo di qualche anno, dovuto alle complicazioni legate all'occupazione e allo smembramento dell'impianto produttivo da parte degli Alleati, la Innocenti dichiarava di essere pronta alla produzione di uno scooter che si rivolgeva al popolo, con la caratteristica distintiva di essere: "una macchina perfetta a un costo minimo"²⁷. Queste due aziende si imposero in poco tempo sul mercato con tenacia e divennero, non senza esser state messe prima a dura prova dalle difficoltà di questa scelta coraggiosa, un esempio di eccellenza internazionale nella produzione industriale in serie di veicoli a basso costo e di buona fattura, senza però perdere il carattere artigianale tipico della produzione delle officine italiane.

²⁵Tratto dalla celebre canzone "Vespa Special" dei Lunapop del 1999.

²⁶O. Grizzi, M. Clarke, "La moto italiana: tutti i modelli dalle origini ad oggi", Giunti, Prato, 2007, p. 130-132

²⁷Isec, Fondo Roberto Castoldi, Consiglio di Gestione Innocenti, Verbale, 5 agosto 1948

La realizzazione in sé di uno scooter non era poi una così grande novità, dato che già gli americani ne avevano introdotto l'utilizzo negli Stati Uniti, come mezzo di trasporto economico che permettesse di risollevarlo il paese dopo la grande depressione del 1929. Alcuni modelli di scooter americani Cushman fecero il loro ingresso in Europa negli ultimi anni del conflitto, paracadutati dagli aerei militari alleati, in qualità di mezzo resistente e di facile utilizzo in dotazione all'esercito. Fu in quel contesto che Ferdinando Innocenti ed Enrico Piaggio ebbero una simile intuizione, ovvero quella di adattare e adeguare, attraverso delle modifiche tecniche strutturali, lo scooter americano ai gusti e alle esigenze del pubblico italiano.

Ferdinando Innocenti, imprenditore lungimirante, caparbio e dotato di buon intuito, subito dopo la fine della guerra aveva prontamente progettato la riconversione dei suoi stabilimenti, suddividendo la produzione in tre grandi settori: la meccanica generale, con impianti moderni ed efficienti, la metallurgia delle polveri e la motorizzazione²⁸. Inoltre, investì molte risorse per equipaggiare i propri stabilimenti con macchinari di ultima generazione, provenienti dagli Stati Uniti e dalla Svizzera, che in seguito si rivelarono indispensabili per le future economie di scala che ne derivarono. Anche Ferdinando Innocenti per la progettazione del suo scooter si era affidato a Pier Luigi Torre²⁹, un ingegnere aeronautico che nel 1945 creò il primo prototipo della Lambretta. Sebbene nel 1946 dagli stabilimenti della concorrente Piaggio erano state già prodotte 2.484 esemplari della Vespa³⁰, la produzione dello stabilimento di Lambrate procedeva a rilento, a causa di complicazioni con fornitori, dipendenti e con alcune macchine che non erano ancora pervenute alla Innocenti. Si decise allora di adottare alcuni accorgimenti, come la produzione interna delle varie componenti meccaniche, che prima erano acquistate da ditte esterne o ancora lo stampo dei telai attraverso il processo efficiente di pressofusione, ma vi fu anche un approccio più rigoroso nel migliorare il coordinamento delle attività interne. In quegli anni la Innocenti era altamente indebitata, a causa dei grandi investimenti, ma la produzione non riusciva ad acquisire una regolarità, per questo motivo si temeva che l'azienda non sarebbe riuscita a superare quel momento critico. A peggiorare la situazione vi era la difficoltà nell'approvvigionamento dell'energia elettrica, dato che l'offerta di energia era ancora frammentata e insufficiente rispetto al numero crescente di industrie del capoluogo lombardo. Inaspettatamente Ferdinando Innocenti

²⁸Silvia Cassamagnaghi, *Dalla guerra alla Lambretta. L'Innocenti e l'invenzione di un prodotto di successo*, Il Mulino, 4 ottobre 2011, p. 663

²⁹V. Tessera, *Innocenti Lambretta*, Milano, Giorgio Nada, 1995, pp. 16-19

³⁰Piaggio, Vespa. Lo scooter più venduto al mondo, febbraio 1961.

tentò di tutto pur di velocizzare il termine dei lavori, avviando la pubblicizzazione del nuovo scooter ancor prima del raggiungimento della piena operatività dello stabilimento e fissando un prezzo di vendita inferiore ai costi di produzione in modo da rendere appetibile sul mercato il prodotto, ma furono gli introiti derivanti dalle commesse di grandi macchinari da parte della Dalmine a permettere di sostenere il peso degli investimenti. Per raggiungere un margine di profitto occorreva distribuire i costi fissi su un numero sempre più ampio di unità prodotte. Ma solo alla fine del 1948 la produzione riuscì a raggiungere una certa normalità³¹. Finalmente il grande pubblico ebbe la possibilità di apprezzare le doti della Lambretta, scooter resistente, affidabile e con un prezzo contenuto rispetto alla concorrenza, capace di scaturire un grande interesse sia in Italia che all'estero. Furono successivamente introdotte la Lambretta 125 B, che utilizzava per la prima volta delle sospensioni elastiche al posteriore, ed infine la Lambretta C, la più economica e dedicata al popolo³². In seguito, per rispondere alla richiesta di un prodotto di più alto profilo, venne introdotta la versione carenata della Lambretta, ovvero la LC, molto simile esteticamente alla Vespa e venduta negli anni Cinquanta allo stesso prezzo.

La Piaggio era anch'essa una azienda che aveva tratto grandi benefici dalla produzione di guerra. Le forniture dei primi anni riguardavano principalmente l'arredamento di navi e successivamente la costruzione di treni e infine aeromobili. La storia dei primi anni dell'azienda, inoltre, presenta dei tratti simili alla nipponica Suzuki, anch'essa impegnata in principio nel settore navale e ferroviario, godendo anch'essa di legami con la politica e lo Stato, come il Senatore Rinaldo Piaggio. La Piaggio produsse quasi ogni mezzo di trasporto, ma mancava ancora un mezzo su strada. Una delle chiavi del successo della Piaggio fu l'ampia esperienza nel settore aeronautico, che permise una simbiotica collaborazione tra la visione strategica del prodotto di Enrico Piaggio e la perizia tecnica con cui venne progettata, non lasciando nulla al caso, dall'aerodinamica all'efficienza nei consumi, grazie all'opera dell'ingegner Corradino D'Ascanio. Le linee tracciate nel primo progetto furono semplici ma allo stesso tempo aggraziate e sinuose, il confort del passeggero era un elemento fondamentale dello sviluppo. Il motore fu posizionato sotto la sella, il manubrio doveva essere largo e doveva permettere di tenere le braccia distese, le gambe avrebbero dovuto trovare spazio in un comodo pianale, che ricordasse quello delle automobili, le ruote sarebbero state piccole e facili da sostituire. Nel 1946

³¹Silvia Cassamagnaghi, *Dalla guerra alla Lambretta. L'Innocenti e l'invenzione di un prodotto di successo*, Il Mulino, 4 ottobre 2011, p. 668

³²Ivi, p. 670

venne inaugurata la produzione di questo nuovo veicolo molto atteso, che prese il nome di Vespa per la sua forma, quando Enrico Piaggio la vide per la prima volta. Mentre la futura concorrente Innocenti si era ritrovata incagliata in alcune complicazioni tecniche e burocratiche, la Piaggio negli stessi anni ritagliava per sé porzioni di mercato sempre crescenti. Tutta l'esperienza e la devozione degli operai fu dedicata a questo nascente prodotto, che lentamente diventava in tutto il mondo sinonimo di libertà, trasgressione, ma anche di qualità e raffinatezza. D'Ascanio posizionò tutti i comandi sul manubrio, compreso il cambio a tre marce³³. Inoltre, il motore e il cambio erano connessi e posizionati direttamente sulla ruota, in modo da fornire un ottimo bilanciamento. I telai venivano stampati e poi fusi attraverso una tecnologia acquisita su licenza dalla americana Budd.

Sia la Innocenti che la Piaggio utilizzarono ampiamente dei programmi pubblicitari, che arrivarono a occupare, insieme, quasi tutti gli strumenti di comunicazione disponibili. Per la Innocenti tra il 1948 e il 1949 erano in programma circa 75 trasmissioni radiofoniche, 500 targhe metalliche all'interno delle officine autorizzate e cartelli stradali nelle maggiori città italiane³⁴. Inoltre, si pensò di organizzare dei motoraduni per tutti gli appassionati del genere. Enrico Piaggio decise di operare seguendo l'esempio di Ford, ponendo al centro dell'attenzione dei consumatori in primo luogo il corpo e il valore d'uso della merce, ma anche attraverso alcuni periodici, esaltando le caratteristiche, le performance, l'affidabilità e i vantaggi in termini di prezzo e affidabilità³⁵. Esempio di promettente progetto di comunicazione fu lo slogan "chi vespa mangia le mele", che diventò presto l'icona di una clientela giovanile e trasgressiva, anche oltre il confine nazionale. Un'altra componente fondamentale per lo sviluppo fu la commercializzazione dei ricambi, occorreva garantire un sistema integrato di ricambistica a basso prezzo, diffuso in tutto il territorio italiano. La Piaggio si rivolse alla Moto Guzzi che accettò di supportare l'azienda nell'assistenza tecnica dei veicoli.

In questo frangente l'economia celava buone opportunità di crescita anche a livello internazionale sia per la Innocenti che per la Piaggio. Grazie alla favorevole congiuntura economica, risultò più semplice esportare i prodotti in tutto il mondo, mantenendo comunque un prezzo contenuto. La Piaggio aprì nuovi stabilimenti all'estero, per produrre in modo più efficiente e strategico

³³Andrea Rapini, *Il romanzo della Vespa*, Italia Contemporanea, n. 244, settembre 2006

³⁴³⁴Silvia Cassamagnaghi, *Dalla guerra alla Lambretta. L'Innocenti e l'invenzione di un prodotto di successo*, Il Mulino, 4 ottobre 2011, p. 671

³⁵Andrea Rapini, *Bisogni, desideri, identità: la publicity della Piaggio e le origini del consumo di massa in Italia*, Marsilio, pp.230-231

le moto, alcuni esempi furono gli stabilimenti in Spagna ma anche quelli in India.

Entrambe queste realtà industriali dovettero fare i conti con la scarsità di risorse che caratterizzò i primi anni del dopoguerra, in effetti l'elevato debito pubblico non permetteva allo Stato grandi margini da dedicare al sostegno dell'iniziativa privata, inoltre, le infrastrutture erano assenti o scarse. Queste imprese dovettero fronteggiare la limitatezza delle risorse e ciò permise di sviluppare quell'indole che in futuro caratterizzò tutto lo scenario industriale italiano, ovvero la elevata propensione degli imprenditori all'adattamento. La risorsa che però sicuramente non mancò in quegli anni fu la manodopera, qualificata e non. Infatti, durante la guerra, talentuosi ingegneri italiani avevano apportato innumerevoli innovazioni nel comparto bellico, che in seguito furono adottate in tutto il mondo. Al termine del conflitto però, questa forza lavoro si ritrovò senza impiego e partecipò attivamente allo sforzo nella ricostruzione di un'economia di pace.

Il principale concorrente di Innocenti e Piaggio fu Moto Guzzi con il Guzzino 65, la cui fortuna era dovuta alla semplicità e funzionalità, oltre che ad un prezzo iniziale basso di 80.000 lire, si pensi che la rete nazionale di vendita di questo prodotto era talmente ben organizzata che suscitò l'interesse di Enrico Piaggio, il quale chiese supporto alla Moto Guzzi per la commercializzazione della sua Vespa³⁶. Altro marchio che puntò sui motoscooter fu la MV Agusta con il suo 125 Pullman.

³⁶O. Grizzi, M. Clarke, "La moto italiana: tutti i modelli dalle origini ad oggi", Giunti, Prato, 2007, pp. 213-214

2.3 DALLA RIPRESA AL MIRACOLO ECONOMICO GIAPPONESE

Con l'adozione delle misure di austerità suggerite da Joseph Dodge, presidente della Detroit Bank, in Giappone venne finalmente contenuta l'inflazione a livelli stabili, anche se come effetto indiretto si ebbe un declino nella produzione nazionale. Il coinvolgimento degli Stati Uniti nella guerra di Corea comportò un benefico aumento nella produzione giapponese a sostegno dell'esercito americano che compensò gli effetti negativi della politica restrittiva della linea Dodge³⁷. Ne conseguì una crescita armonica e sostenuta per tutto il periodo che va dal 1949 al 1953. I Zaibatsu erano stati smembrati a favore di nuovi aggregati industriali, i Keiretsu. In effetti, il governo pensò che fornire un sostegno ad alcune grandi e centrali imprese avrebbe procurato delle conseguenze positive per l'intera economia.

Con il trattato di pace di San Francisco del 1951 il Giappone riacquistò l'indipendenza e cessarono gli aiuti statunitensi. Il paese doveva adesso muovere i suoi primi passi in modo autonomo, potendo contare unicamente sulle proprie capacità e sulle proprie risorse. Le industrie iniziarono a impegnarsi nello sviluppo di nuove tecnologie, nell'utilizzo di nuovi macchinari e nell'utilizzo razionale delle risorse limitate, ciò avrebbe permesso di sostenere la crescita anche negli anni a venire.

Il ministero dell'industria e del commercio internazionale (MITI) intendeva liberalizzare maggiormente gli scambi³⁸, dato che le numerose aziende operanti nel settore dei motori non riuscivano a competere con la concorrenza estera. Fra le prime misure che attuò il governo per promuovere le imprese vi furono principalmente dei sussidi, delle politiche di prestito a basso tasso d'interesse, il supporto nella R&D, la promozione delle piccole e medie imprese, la costituzione di barriere all'entrata, l'incentivazione all'export e il miglioramento delle infrastrutture³⁹.

La necessità di rinnovare l'economia del paese a seguito della guerra e la crescente domanda locale di mezzi di trasporto semplici ed economici, la cui diffusione era stata osteggiata dall'elevato costo nell'importazione di veicoli prodotti all'estero, accelerò la nascita e la proliferazione di piccole imprese

³⁷Cfr. Mario Mazzoleni, *Management realizzato: prassi e teorie di un'azienda di successo. Il caso Sunstar*, FrancoAngeli, 2005, pp. 26-27

³⁸Cfr. Mikio Sumiya, *A History of Japanese Trade and Industry Policy*, Oxford University Press, 1994, pp. 58-62

³⁹Ohno, Kenichi, "The economic development of Japan: The path travelled by Japan as a developing country", *GRIPS Development Forum*, Tokyo, 2006, p. 172

locali che fabbricavano piccoli motocicli.

Questa prima fase caratterizzò il biennio 1948- 1950. Le componenti essenziali venivano importate dall'estero e solo successivamente iniziarono ad essere prodotte internamente, gli ingegneri giapponesi seguirono un iniziale processo di adattamento e imitazione tecnologica occidentale. Il settore motociclistico nazionale sperimentò una grande espansione nel numero di aziende che vi partecipavano, ma la possibilità di ottenere buoni profitti da questa attività produttiva era minima.

Fino al 1950 l'offerta di motocicli era contrassegnata da prodotti alquanto omogenei, semplici e di qualità modesta. Le case produttrici in quell'anno raggiunsero il numero di 27, ma l'aumento seguì fino al picco del 1952, anno in cui il numero si attestò intorno alle 127 imprese⁴⁰, anche se la maggior parte della domanda di mercato era soddisfatta dalle prime 10 aziende del comparto.

Nel 1952 cominciò l'inarrestabile declino del numero di imprese che si concluse solo quando, nel 1955, nel mercato rimasero le aziende più efficienti e competitive, le quali, anche allargando il proprio campo d'azione, arrivarono a costituire un nuovo pilastro nell'economia del paese.

Il 1950 può essere considerato un anno cruciale nel settore motociclistico giapponese, infatti se fino agli anni Cinquanta la produzione totale poteva considerarsi irrilevante rispetto a quella di altri paesi, in quell'anno si assistette ad una rapida crescita, che si prolungò lungo tutto il decennio e già nei primi anni Sessanta la produzione in volumi aveva superato quella dei paesi occidentali e il Giappone divenne il maggiore produttore a livello globale, come mostra il grafico proposto⁴¹. Nel 1960 l'export era aumentato del 4%, ma in soli 5 anni raggiunse quota 45% e la produzione annuale si attestò attorno ad 1.500.000 unità⁴².

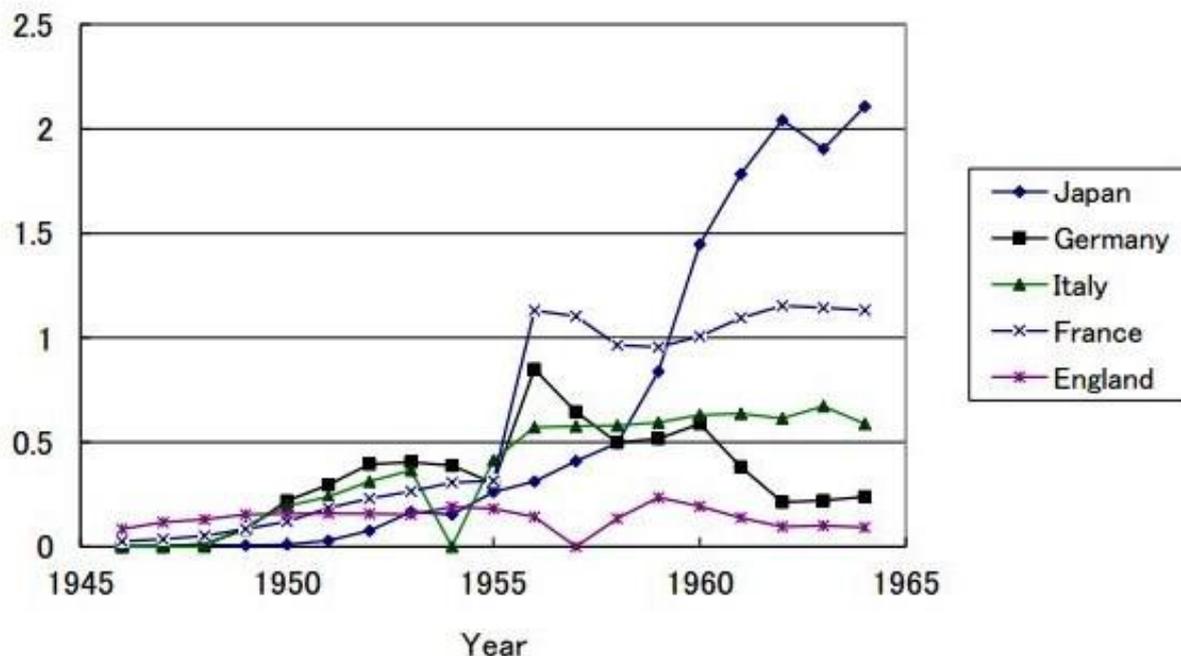
⁴⁰Eiji Yamamura, Tetsushi Sonobe, Keijiro Otsuka, Time path in innovation, imitation and growth: the case of motorcycle industry in postwar Japan, novembre 2004, p.3

⁴¹Le fonti dei dati provengono da: Kotsu Taimusu (1960), Nihon Jidousha Kogyokai, Nihon Kogata Jidousha Kogyokai, Yaesu Shuppan (1987,1997), Honda Collection Hall (1997), Tomitsuka (1997)

⁴²Eiji Yamamura, Tetsushi Sonobe, Keijiro Otsuka, Time path in innovation, imitation and growth: the case of motorcycle industry in postwar Japan, novembre 2004, p.4

GRAFICO 1

LA PRODUZIONE DI MOTOCICLETTE DEI MAGGIORI PAESE
(IN MILIONI DI UNITA')



Altro elemento che segnò gli anni Cinquanta fu l'elevamento qualitativo dei prodotti, ricercato dalle realtà aziendali più solide, le quali, attraverso grandi investimenti nella ricerca e nella formazione di nuovi ingegneri, si focalizzarono principalmente sul miglioramento dei motori esistenti e in seconda analisi anche al design dei veicoli. Furono approntate delle campagne pubblicitarie che finalmente potessero svincolare i prodotti Giapponesi dall'ideale comune di oggetti economici e di nicchia. Così come in Italia si assistette nei primi anni del dopoguerra ad un'evoluzione nella domanda, che spinse i produttori a fornire soluzioni più raffinate e ricercate per i propri prodotti, come la carenatura del veicolo, anche in Giappone in pochi anni il pubblico cominciava a richiedere dei prodotti più evoluti.

2.4 IL CASO HONDA

Nessuna industria più che la Honda intuì le opportunità celate dietro le trasformazioni del sistema economico giapponese di quegli anni. Il primo modello commercializzato nel paese dall'azienda era la Dream.

Seguì in breve un nuovo progetto, frutto degli attenti studi del centro ricerca dell'impresa nel proporre un motore nuovo, al passo coi tempi, efficiente e allo stesso tempo potente. Entrarono in produzione i primi modelli della Cub, prodotto che rese noto il marchio giapponese in tutto il mondo.

Soichiro decise di ampliare la struttura industriale di Hamamatsu e nel 1953 inaugurò due nuovi stabilimenti, inoltre ne costruì un ulteriore a Suzuka, in vista della messa in produzione del nuovo modello di punta della casa, la Super Cub, modello che presentò innovativi accorgimenti tecnici come la frizione centrifuga automatica o la leggera carenatura anteriore in polietilene, che segnò un'epoca per la casa e per tutto il settore motociclistico internazionale e che fece registrare numerosi record di vendita.

Alla fine del 1953 gli stabilimenti Honda, grazie al raggiungimento di una buona standardizzazione nei processi produttivi, avevano prodotto circa 3.000 Dreams e 6.500 motori ausiliari Cub F⁴³.

Nel 1954 Soichiro Honda si recò anonimamente presso l'isola di Man per osservare la competizione motociclistica più celebre al mondo in quegli anni, il Tourist Trophy⁴⁴. Il suo sogno era quello di poter partecipare e vincere un titolo nelle categorie minori, 125 cc³ e 250 cc³, in modo da rendere noto il suo nome oltre i confini del Giappone. Le moto italiane e inglesi a parità di cilindrata possedevano dei motori capaci di sviluppare una potenza maggiore, ma questo divenne il nuovo target per la Honda, ovvero sviluppare motori ancora più potenti ma pur sempre efficienti. Il successo nelle competizioni avrebbe suscitato nel pubblico un alto coinvolgimento che sarebbe stato accompagnato anche dal successo industriale della Honda. Honda riuscì a coronare il suo sogno in pochi anni, le moto cominciarono ad acquisire un primato tecnologico mondiale e furono esportate in grandi quantitativi.

Da fanalino di coda nel settore motociclistico, la Honda sarebbe diventata faro e linea guida per tutte le industrie motociclistiche dei giorni a venire. Altre grandi realtà, come la Yamaha Motor, seguirono il modello evolutivo della Honda, non riuscendo però mai a superare i record di vendita che la

⁴³Aaron P. Frank, *Honda motorcycles*, MBI Publishing Company, St. Paul, 2003, p. 23

⁴⁴ Per un approfondimento sull'importanza del sogno del Tourist Trophy per Soichiro Honda si veda anche I. Nonaka, R. Toyama, T. Hirata, *Managing Flow: A Process Theory of the Knowledge-Based Firm*, Palgrave Macmillan, New York, 2008, pp.94-95

Honda fissò. La Yamaha dovette spesso imitare tacitamente alcune tecnologie della Honda nei primi anni, aggirando le licenze e i brevetti di cui la Honda si serviva, spesso incorrendo nel pagamento di pesanti sanzioni.

Le prime moto giapponesi ad essere vendute negli Stati Uniti furono delle Yamaha, a cui però non venne prestata molta attenzione. La Honda aprì nel 1959 il suo primo concessionario diretto negli Stati Uniti, nello stesso anno in cui vinse per la prima volta al Tourist Trophy, grazie al lavoro svolto da McCormack, ex rivenditore Triumph, che intuì come negli U.S.A. la moto non poteva più essere un prodotto dedicato agli appassionati, ma doveva rivolgersi a un pubblico ampio ed entusiasmare anche chi si affacciava per la prima volta nel mondo delle moto.

McCormack impostò la più grande campagna pubblicitaria che l'azienda aveva mai sostenuto, pubblicizzando i prodotti Honda attraverso i migliori strumenti di comunicazione, come alcuni spot televisivi o degli articoli nelle riviste più rinomate. Il famoso slogan che rilanciò il marchio dell'azienda divenne "You meet the nicest people on a Honda"⁴⁵.

Infine, cominciò alla fine degli anni Sessanta la dura sfida tra auto utilitarie economiche e moto utilitarie, che segnò un duro colpo per l'intero comparto motociclistico, questo evento avrebbe accomunato le sorti del settore sia in Italia che in Giappone.

⁴⁵Cfr. Roger T. Young, American Motorcyclist Magazine, agosto 1997, p.34

3.0 LA CRISI DEGLI ANNI SETTANTA

3.1 IL DISTRETTO DI HAMAMATSU: UNA DELLE CHIAVI DEL VANTAGGIO COMPETITIVO DEI “BIG FOUR”

Hamamatsu è una città giapponese situata nella zona centrale della costa est dell'isola. Lo sviluppo dell'industria giapponese pone profonde radici in quest'area. In epoca Edo le prime aziende ad insediarsi in loco appartenevano all'industria della lavorazione e della trasformazione del legname e all'industria tessile di lavorazione del cotone e successivamente venne introdotta anche la produzione di strumenti musicali, tra cui spiccava la Nippon Gakki.

Demizu Tsutomu ci mostra uno dei motivi principali che ha reso possibile lo sviluppo tecnico nella produzione di motocicli proprio ad Hamamatsu, asserendo che l'elevato numero di imprese già operanti nel posto aveva generato una schiera di artigiani ben addestrati nell'utilizzo di macchinari di precisione nel taglio del legno e dei metalli⁴⁶, questo fattore si sarebbe rivelato una risorsa fondamentale che avrebbe permesso anche alle piccole aziende del settore di risultare competitive nei primi anni Cinquanta.

L'industria motociclistica risultava però ancora eccessivamente piccola e frammentata, per cui, per aumentare la visibilità di settore, il 26 ottobre 1953 nacque l'associazione di industrie motociclistiche di Hamamatsu (HMMA⁴⁷), diretta dal presidente della Suzuki Motor Company e da altri membri, tra i quali spiccavano, oltre alla Suzuki, le prime arrivate Honda, Kitagawa, Rocket Company e così via⁴⁸. Questa associazione diede buoni impulsi per un congiunto sviluppo tecnologico e di servizi di assistenza al cliente, che nel breve periodo ebbe l'effetto di incrementare le vendite e la solidità aziendale dei partecipanti.

L'industria a sua volta poteva essere suddivisa in tre categorie contenenti i produttori per intero, gli assemblatori di motociclette e le aziende di fornitura di componenti. Questi ultimi due gruppi furono investiti da un lento ma inesorabile declino, dovuto principalmente all'elevata integrazione ed efficienza produttiva delle aziende più grandi e strutturate che possedevano

⁴⁶Demitsu Tsutomu, *Technological Innovation in the Motorcycle Industry in Postwar Japan*. *Papers on the History of Industry and Technology of Japan*, vol. 2, From the Meiji-Period to Postwar Japan, Erich Pauer, pp. 297-299

⁴⁷ HMMA sta per Hamamatsu Motorcycle Manufacturers' Association

⁴⁸ Ivi, p. 305

una competitività nettamente maggiore alle piccole aziende monoprodotto, che determinò alla fine degli anni Cinquanta l'uscita dal mercato delle aziende più piccole, meno competitive e incapaci di adattarsi alla crescente pressione competitiva e il collasso dell'associazione nel 1955, a causa della recessione che seguì la guerra di Corea.

Negli anni che seguirono il collasso dell'associazione dei produttori, il distretto di Hamamatsu ebbe un'altra importante funzione, ovvero quella di spingere alcune altre grandi aziende locali alla conversione produttiva nel settore motociclistico, nel tentativo di raggiungere il livello di automazione che aveva permesso alla Honda e alla Suzuki di divenire leader di mercato e di ottenere buoni profitti, come nel caso della Nippon Gakki, leader di mercato nella produzione di strumenti musicali, che si lanciò alla rincorsa delle maggiori produttrici del settore motociclistico, vantando una grande esperienza nella produzione di propulsori per aerei, che fornì all'azienda competenze tecniche nell'utilizzo industriale di fresatrici, e un buon rapporto con le altre aziende già operanti nel settore, con cui aveva collaborato durante la guerra, in particolare con Soichiro Honda⁴⁹. In seguito, al fine di concretizzare questo obiettivo, la Nippon Gakki acquistò uno stabile industriale in Hamamatsu di 1.700 m² che attrezzò con i migliori macchinari da taglio e fresatrici di cui disponeva⁵⁰. Nel dicembre del 1954, la Nippon Gakki, poi rinominata Yamaha Motor Company Inc., avviò la produzione in scala del suo primo motociclo a due tempi, lo YA-1.

Ultima azienda ad imporsi nel mercato delle motociclette fu la Kawasaki, meglio nota in quegli anni per la produzione di aerei d'eccellenza e come produttrice di munizioni durante la guerra. Nel 1949 la Kawasaki progettò il suo primo motore quattro tempi da 148 cc³, il KE, che distribuì in collaborazione con un'altra azienda, la Meihatsu, nel tentativo di penetrare nel mercato dei motoscooter, già conteso da due grandi colossi giapponesi, la Fuji con il suo Rabbit e la Mitsubishi con il Silver Pigeon⁵¹. Il prodotto però si rivelò un fallimento per l'azienda, che grazie alle sue abbondanti risorse finanziarie, non si lasciò intimidire e ripresentò, seguendo la tendenza delle altre case motociclistiche nella produzione di motori da 125cc³, un nuovo motore, il KB-5, che installò su una Meihatsu, creando la 125 Deluxe. Quest'ultimo fu un prodotto di successo per l'azienda, la quale si fece riconoscere dal pubblico per la fabbricazione di motori resistenti e molto

⁴⁹Riguardo alla collaborazione tra Yamaha e Honda vedi Ikeda, Soichiro Honda: Endless Racer, pp. 28-29

⁵⁰Yamaha, Yamaha Century, p.21

⁵¹Kawasaki, Yume o Katachi ni, p.105

potenti. Per poter competere con le industrie maggiori, nel 1960 la Kawasaki presentò il suo Pet M5, moto utilitaria ma anche potente e capace di entusiasmare chiunque la guidasse. Nel 1965 incorporò un marchio storico delle motociclette giapponesi di grossa cilindrata, la Meguro. Da questo momento, la Kawasaki avrebbe prodotto esclusivamente moto con motori di grossa cilindrata, come la W1 650cc³ del 1965.

3.2 LA COMPETIZIONE SPORTIVA E L'EPOCA DELLE CORSE MOTOCICLISTICHE. UNO STRUMENTO DI AFFERMAZIONE NEL MERCATO INTERNAZIONALE

Tra gli anni Cinquanta e gli anni Sessanta il settore motociclistico giapponese fu caratterizzato da un forte dinamismo. Vi era un'intensa competizione tra le principali industrie nell'aggiudicarsi i primati tecnologici di prodotto e nel realizzare le linee di produzione più efficienti possibili, importando dall'occidente i macchinari per le lavorazioni più complesse del processo produttivo. Inoltre, pratica molto comune per le aziende del settore era quella di recarsi direttamente nel continente Europeo, in modo da poter studiare attentamente i processi produttivi più evoluti, al fine di importare il know how produttivo nelle industrie nipponiche. Ma tutti questi sforzi richiedevano un'ampia disponibilità finanziaria dell'impresa da destinare ai nuovi investimenti. Vi erano delle imprese, come la Suzuki che era supportata dalla Toyoda, la Yamaha che operava con successo anche in altri settori e la Kawasaki, che godevano di buona solidità finanziaria. Altro esempio può essere invece quello della Honda, che per prima era entrata nel settore motociclistico giapponese, dedicandovi tutte le risorse finanziarie e produttive di cui era a disposizione, ma che risentiva maggiormente le fluttuazioni del mercato, possedendo una struttura finanziaria appesantita.

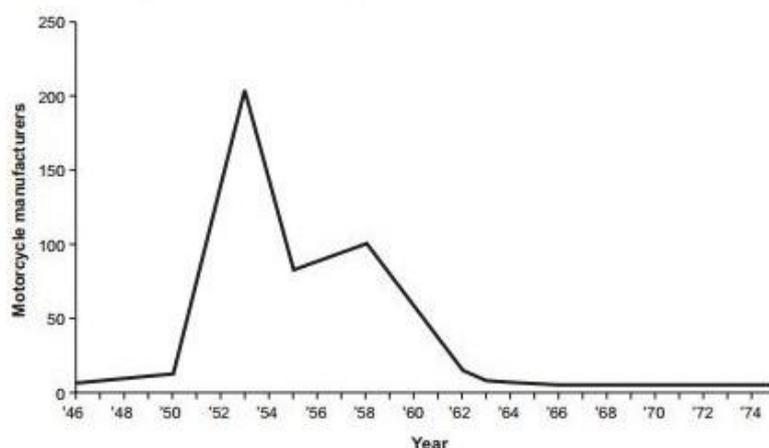
Più in là occorre per l'intero comparto un nuovo strumento capace di fornire alle aziende un resoconto sintetico dei risultati nello sviluppo tecnologico e del livello competitivo raggiunto, ma che non fosse così complesso e dispendioso come l'osservazione dei risultati commerciali. In quest'ambito assunsero un ruolo sempre più importante le competizioni sportive su circuiti, che sarebbero in breve tempo diventate il centro della competizione delle industrie motociclistiche. Le gare permisero alle aziende di concentrare l'attenzione di un pubblico nazionale sempre più vasto e aprirono le porte al perfezionamento dei veicoli, al fine di renderli competitivi anche nelle competizioni internazionali.

Le competizioni motoristiche nel Giappone del dopoguerra ripresero gradualmente con i primi tentativi di alcuni membri delle forze di occupazione americana nell'istituire degli eventi in cui piloti americani gareggiavano insieme a piloti locali. Nel tentativo di replicare il successo del Tourist Trophy⁵² nel marzo del 1953 fu allestita la prima competizione motociclistica giapponese, in cui si utilizzavano le 59 migliori motoleggere giapponesi fabbricate da 19 costruttori differenti, tra cui anche la Honda⁵³.

Tuttavia, il primo vero e proprio evento sportivo, con cadenza annuale, venne inaugurato per la prima volta nel 1953, ovvero la scalata del monte Fuji con partenza dalla città di Fujinomia e con una percorrenza di circa 24,2 chilometri. Poi fu il turno, nel novembre del 1955, della gara in salita del monte Asama, con partenza dalla città di Nagano. Questi due furono gli scenari principali che videro, nel giro di sei anni, un cambiamento radicale nella dotazione tecnica delle moto giapponesi e questa fase viene considerata uno dei più importanti momenti di transizione per il settore motociclistico giapponese, condizionando il numero di imprese operanti all'interno del settore, come mostra il grafico proposto. Le gare divennero un criterio di misura della forza delle aziende nel campo del design, dei processi produttivi e della tecnologia.

GRAFICO 2

NUMERO DEI PRODUTTORI DI MOTOCICLETTE IN GIAPPONE, (1946-1975)⁵⁴



⁵² si intende la celebre competizione motociclistica internazionale che si svolgeva ogni anno nell'isola di Man.

⁵³Jama, Otobai Sangyo no Rekishi, p. 49

⁵⁴ Japan Automobile Manufacturers Association, "Otobai sangyo no rekishi" (Storia dell'industria motociclistica), Sankaido Press, Tokyo, 1995; Suzuki Public Relation Department, Shichijunenshi hensan: Suzuki jidosha kogyo kabushiki keiei kikakubu kohoka, Nagoya, 1990, pp.49-50

Il primo a lanciarsi nel mondo delle gare fu Soichiro Honda. I suoi sforzi furono concentrati non solo nell'ottenimento di ottimi risultati nei circuiti domestici del monte Fuji e del monte Asama, ma specialmente nel performare risultati nel contesto sportivo internazionale. Per questo motivo nel febbraio del 1954 la Honda si presentò con la sua 125 Special alla gara di San Paolo in Brasile, divenendo la prima azienda a competere a livello internazionale, piazzandosi tredicesima⁵⁵. L'ingegner Honda dichiarò ai suoi dipendenti che in pochi anni avrebbero raggiunto la vittoria al Tourist Trophy⁵⁶. Nello stesso anno Honda decise di studiare e importare numerose componenti delle moto da corsa, questo processo di imitazione prese il nome di Kengaku⁵⁷. Alla terza edizione della gara del monte Fuji la Honda conquistò il primo, secondo e quinto posto. Nella gara del monte Asama si piazzò al primo posto nella classe 350 e 500, ma per due anni venne superata nelle classi inferiori 125 e 250 con la vittoria della Yamaha. Ma ci sarebbe da puntualizzare che fino al 1959 la Honda gareggiò con modelli di serie, ma quando decise di competere al Tourist Trophy, realizzò un motore racing unico, grazie anche al sostegno del conte Boselli⁵⁸. La Honda realizzò la sua quattro tempi da corsa, la RC, con cui nel 1961 finalmente conquistò il titolo nella 125 e 250 al Tourist Trophy. Da questo momento la Honda si era conquistata un posto in prima fila tra le maggiori case produttrici in tutto il mondo, inaugurando per l'azienda di Hamamatsu una nuova era. La Suzuki il 12 luglio 1953 partecipò per la prima volta alla gara del monte Fuji con il suo nuovo modello Diamond Free 60cc³ guidata da Yamashita Rinsaku, che conquistò il primo posto nella sua categoria, conferendo alla Suzuki lustro a livello nazionale. Grazie al successo della Diamond Free, la Suzuki si concentrò nello sviluppo di motori più sofisticati, venne così creata la prima moto quattro tempi, la 90cc³ Colleda CO, con cui la Suzuki dominò nel 1954 la gara del monte Fuji, a cui parteciparono 86 contendenti. Nel 1955 venne commercializzata la 125cc³ Colleda COX. anche questa dotata di motore quattro tempi. A questo punto però gli ingegneri dell'azienda decisero di ritornare alla tecnologia dei motori due tempi, ritenuti più semplici, capaci di erogare una coppia maggiore e considerati anche più resistenti. Da questo momento in poi la Suzuki decise di puntare tutto sui suoi motori due tempi, stabilendo un ritiro strategico dalle competizioni locali al fine di affrontare l'ingresso, nel 1960, alla gara del Tourist Trophy di Man⁵⁹. Il frutto del duro

⁵⁵Honda, Honda no ayumi, p. 28

⁵⁶ Ivi, p. 23

⁵⁷ La traduzione del termine giapponese è "studio all'estero".

⁵⁸Il conte Boselli era a capo della MV Agusta, la casa motociclistica più performante in Italia, egli si mostrò disponibile a cedere un suo modello della 125 utilizzata nelle competizioni alla Honda, permettendo di studiarla nei minimi particolari.

⁵⁹ Suzuki, Shichijunenshi, pp. 32-33

lavoro svolto dalla Suzuki portò alla vittoria, grazie anche al nuovo pilota e ingegnere Ernst Degner, del giugno 1962 e alla vittoria nelle classi 50 e 125 della stessa gara l'anno successivo⁶⁰. La Suzuki aveva raggiunto un nuovo traguardo nella sua storia, confermandosi come industria motociclistica di importanza mondiale.

L'ingresso della Yamaha nell'industria motociclistica era stata dettata dalla consapevolezza dell'esistenza di un dislivello tecnologico ancora presente tra moto europee e moto giapponesi. Al fine di ottenere una buona posizione di mercato la Yamaha realizzò di dover performare nelle competizioni locali, prima fra tutti la gara del monte Fuji. La Yamaha, essendo una delle ultime case ad entrare nel mondo delle corse e potendo godere di strumenti più avanzati della concorrenza, giocò il suo asso nella manica utilizzando il dinamometro prima delle corse. In questo modo, mentre gli altri team si impegnavano a collaudare su strada le moto nei giorni che precedevano le gare, la Yamaha invece utilizzava un piccolo banco prove portatile, il dinamometro, rendendo le regolazioni più precise ed efficaci. Nel luglio del 1955 Okada Teruo conquistò la prima posizione nella gara del monte Fuji, a bordo della YA-1 di 125cc³, permettendo all'azienda di ingraziarsi un grande pubblico. Subito dopo la vittoria in Giappone, la Yamaha si premurò di entrare nel mondo delle competizioni internazionali, partecipando già nel 1958 alla gara del Gran Premio nel circuito di Catalina, arrivando così sesta. Nello stesso anno guadagnò un secondo posto nella gara di Los Angeles e nel 1964 il pilota inglese Phil Read conquistò il primo titolo mondiale nel Gran Premio di classe 250 con la RD65⁶¹. Risulta impressionante la rapidità con cui la Yamaha, da ultima azienda entrata nel settore, si trasformò in una temibile avversaria sia per Honda che per Suzuki, nel mondo delle corse, ma anche soprattutto come concorrente nel mercato.

La Kawasaki attuò una strategia diametralmente opposta alla concorrenza, trovandosi ad essere l'ultima arrivata nel settore motociclistico giapponese. L'azienda non puntò subito alle vittorie nelle gare su strada, ma sfruttò invece la crescente tendenza alle competizioni in fuoristrada, concentrandosi ad ottenere la supremazia nel campionato di motocross in Giappone. Nel 1963 con la realizzazione del suo modello B8M, conquistò le prime 6 posizioni nel campionato della prefettura di Hyogo e in breve arrivò a dominare in tutte le gare di motocross della nazione e a competere nei circuiti internazionali. Ma solo nel 1967 partecipò al Gran Premio con la sua moto A7R 350cc³ conquistando il primo e secondo posto nella gara di Singapore.

⁶⁰ Colin Seeley, *Racer... and the Rest*, Redline Books, settembre 2006, p.57

⁶¹ Ivi, p. 253

Infine, nel 1969 il pilota Kawasaki Dave Simmonds conquistò la prima posizione nel Tourist Trophy di Man con la KR1.

3.3 IL MERCATO AMERICANO: LA PORTA D'ACCESSO AL COMMERCIO INTERNAZIONALE

Durante gli anni Cinquanta si sperimentò un forte incremento nella domanda statunitense di motoveicoli. Con la chiusura della Indian, l'unico produttore di moto negli Stati Uniti rimase la Harley Davidson, che produceva perlopiù motociclette di grossa cubatura, con motori superiori ai 650cc³. Inoltre, si passò da un utilizzo prevalentemente ricreativo della motocicletta, ad un uso quotidiano di piccole moto utilitarie. Questo cambiamento nella domanda americana generò un grande incremento delle esportazioni della più grande industria motociclistica di quei tempi, ovvero quella europea. Ma la competitività delle aziende europee era strettamente legata alle condizioni del loro mercato interno, che nella seconda metà degli anni Cinquanta fu attraversato da una forte stagnazione dei consumi di motocicli, causata prevalentemente dal miglioramento delle condizioni economiche e dalla maggiore richiesta di automobili utilitarie.

Ma proprio in quel momento la domanda interna di motociclette giapponesi stava vivendo una forte espansione, generando imprese molto competitive e agguerrite. La nascita di succursali negli Stati Uniti era quasi inevitabile, date le condizioni favorevoli che si erano create in seguito all'indebolimento dell'industria europea.

Nel 1959 la Honda apre una sede a Los Angeles, istituendo la American Honda Motor Company Inc., nel tentativo di semplificare la distribuzione e il servizio assistenza e commercializzando lo scooter Super Cub, un prodotto che rivoluzionò il concetto di moto utilitaria, negli Stati Uniti e nel Mondo. Gli Stati Uniti furono la rampa di lancio che permise alla Honda di raggiungere Australia, il sud-est asiatico e l'Europa.

Il lavoro svolto dalla Honda inoltre facilitò l'ingresso delle altre produttrici giapponesi. Suzuki e Yamaha decisero di proporsi insieme nel mercato canadese nel 1965 con la società CCM Cycle. Presto anche Suzuki e Yamaha

trovarono spazio nel mercato americano, generando vendite record rispetto ad altri settori fino agli anni Settanta, come mostra la tabella proposta⁶².

TABELLA 1

VALORE DELLA PRODUZIONE PER LE MIGLIORI INDUSTRIE AD HAMAMATSU, 1970

MOTOCICLETTE -----	¥ 151.480.000.000
TELAJ PER TESSITURA -----	¥ 65.000.000.000
STRUMENTI MUSICALI -----	¥ 55.200.000.000

Infine, le moto di dimensioni medio elevate, fino ad allora prodotte esclusivamente da produttori inglesi, quali Triumph e Norton, cominciarono ad essere sostituite con altre grandi motociclette, più economiche e con dotazioni tecniche più sofisticate, prodotte dalla Kawasaki.

Con l'arrivo degli anni Settanta si assistette ad un rallentamento nella crescita economica che colpì tutti i paesi industrializzati del mondo, era la fine del Trentennio Glorioso e l'inizio di una fase di crescita stabile nell'economia matura. Nel caso particolare del Giappone, il paese aveva ormai raggiunto le economie evolute, le tecnologie provenienti dal mondo occidentale erano state importate e trapiantate con successo nel tessuto socio-economico nazionale, il Giappone possedeva un'economia matura al passo con le altre grandi potenze e si trovava dunque a dover affrontare le stesse sfide in termini di innovazione e sviluppo, non potendo più basare il proprio sviluppo nell'esclusiva imitazione e implementazione di tecnologie già esistenti. Il tasso di crescita era diminuito, tra gli anni Settanta e gli Anni Ottanta, fino a raggiungere il 4%, per assestarsi poco sopra il 0% negli anni Novanta⁶³. Inoltre il Giappone dipendeva per il 99% dall'importazione estera di petrolio e ciò condusse, con l'avvento del primo shock petrolifero del 1973, a un forte indebolimento dell'economia nazionale. In quel momento una forte inflazione fu accompagnata da una notevole riduzione della produzione aggregata, determinando la stagflazione. I tassi di cambio rispetto al dollaro cominciarono ad oscillare vertiginosamente e le industrie perdevano competitività incessantemente. Per il Giappone, che era prevalentemente un

⁶² Tratto dall'intervista con Igasaki Akihiro. Yaesu Media, Kokusan motasaikuru no ayumi (Una storia sulle motociclette nazionali), Hashimoto Shigeharu, Tokyo, giugno 1972, p. 87

⁶³ Dati che si riferiscono al PIL nazionale del Giappone, tratti dal sito <https://countryeconomy.com/gdp/japan?year=1980>

paese esportatore, tutto questo costituiva un duro colpo da incassare. La reazione della Banca del Giappone fu quella di modellare una politica monetaria che per la prima volta fosse in grado di mantenere stabili i tassi di cambio, stabilizzando in questo modo il livello dei prezzi. Tutto questo costituì un ulteriore costo a gravare sulle spalle dell'industria e del popolo giapponese. Per la seconda volta nella storia degli ultimi 30 anni, il paese si trovava ad avviare un processo di razionalizzazione, ma in questo caso concentrandosi nel consumo energetico, domestico ed industriale, in modo da rendere maggiormente indipendente il sistema da fonti estere.

La riorganizzazione e il riassetto economico, anche attraverso la nuova razionalizzazione, furono conseguiti con ragionevole successo. Pertanto, gli effetti del secondo shock petrolifero nel 1979 lesero solo marginalmente l'economia del Giappone.

3.4 IL MOVIMENTO GIOVANILE ITALIANO E LE DUE RUOTE

Nel pieno del boom economico, il settore motociclistico italiano dovette affrontare una crisi. Dalle 404.722 moto vendute complessivamente nell'anno 1963 si passò in soli due anni a 258.700 veicoli⁶⁴. La crisi del comparto motociclistico non poteva essere ricondotta esclusivamente a fattori economici, ma ad un'evoluzione nella domanda, guidata da un sempre migliore tenore di vita degli italiani che ormai prediligevano la comodità dell'automobile come veicolo utilitario, mentre le motociclette divennero un oggetto di svago e frutto di passione, per clienti che spesso non badavano molto alle spese, ma che non accettavano compromessi in termini di prestazioni. Pertanto, gli scooter non potevano costituire più l'esclusivo prodotto di traino per un'intera industria, mentre si aprivano nuovi mercati, come quello dei giovani, in cerca di un prodotto che interpretasse il fermento sociale di quegli anni e le esigenze di libertà e trasgressione della gioventù sportiva. Furono questi gli anni in cui la Moto Guzzi lanciò il suo leggendario modello V7⁶⁵, tuttora in vendita, ma anche altre case, come la MV Agusta con la sua 750 quattro cilindri o la Laverda con la sua 750, investirono nella produzione di motociclette con motori di grandi dimensioni in modo da poter sostenere la concorrenza dei marchi inglesi, Triumph e Norton, ma anche di quelli americani, come la Harley Davidson, che in quel periodo intraprese l'acquisizione dell'italiana Aermacchi.

⁶⁴ Fonte dei dati: Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori

⁶⁵ Cfr. Ian Falloon, *The Complete Book of Moto Guzzi: Every Model Since 1921*, Darwin Holmstrom, Minneapolis, 2017, pp. 112-114

Ma alla fine furono i nuovi modelli della Piaggio e della Innocenti ad alimentare la ripresa del settore. Le due aziende investirono molte nella comunicazione dei nuovi prodotti, grazie all'impegno in questa direzione, la Piaggio propose lo slogan "chi Vespa mangia le mele", per attrarre l'interesse dei giovani. Allo stesso tempo la Piaggio promosse viaggi temerari a bordo della Vespa, come il raid Milano-Tokyo compiuto da Roberto Patrignani a bordo di una Vespa 150⁶⁶. Mentre la Lambretta divenne il veicolo prediletto dalle giovani coppie nelle gite fuoriporta.

La Ducati presentò per la prima volta lo schema dei due cilindri a L e la sua celebre distribuzione desmodromica, progettata dall'ingegner Fabio Taglioni⁶⁷, inoltre la Ducati presentò sul mercato le prime enduro stradali, gli scrambler 250, 350, 450. I motori due tempi si fecero spazio nel mondo del fuoristrada, con il motocross e la regolarità, ovvero l'enduro odierno. Molti nuovi produttori italiani di moto fuoristrada fecero il loro ingresso nel mercato nei primi anni Settanta, fra queste troviamo ad esempio la Aspens e la SWM.

La Mv Agusta realizzò negli anni Settanta i suoi primi motori tre cilindri in linea. La Moto Guzzi perfezionò il suo bicilindrico a V di 90°. I motori 125 due tempi diventavano sempre più potenti, spesso grazie al lavoro di nuove aziende come l'Aprilia o la Cagiva, nata a seguito del divorzio tra Aermacchi e Harley Davidson, con l'acquisizione degli stabilimenti di Schiranna.

L'industria motociclistica insomma non lasciò nulla al caso, nel tentativo di ostacolare il più possibile l'inevitabile espansione delle case giapponesi nel mercato europeo e in quello domestico.

Anche in Italia la crisi energetica del 1973 e del 1979 ebbe effetti nefasti nella produzione e nell'utilizzo di motocicli. Ma il processo di integrazione dei mercati europei e le politiche della Banca d'Italia riuscirono ad arginare il fenomeno della fluttuazione dei tassi di cambio e contribuirono al contenimento del tasso d'inflazione.

⁶⁶ Cfr. Roberto Patrignani, *In Vespa da Milano a Tokyo*, Edisport, 1965

⁶⁷ Ian Falloon, *The Book of the Ducati Overhead Camshaft Singles*, Veloce, pp. 7-8

3.5 PILOTI E MOTO ITALIANE NEL MONDIALE. UNO SCONTRO TRA TITANI

La minaccia delle moto da corsa giapponesi nel motomondiale mise a dura prova molte moto italiane. La passione, le competenze e il duro lavoro permisero a molte case, per lo più romagnole, di sfidare i giganti del sol levante, di rinnovare la tradizione italiana nelle corse con nuove moto e nuovi piloti italiani vincenti e facendo sì che il fuoco della passione nei motori italiani si ravvivasse.

Nel 1961 il ritiro della MV Agusta dal mondiale aprì una nuova fase nel mondo delle corse. La Honda e la Suzuki, seguite da Yamaha, dominarono la scena del motomondiale. In particolare, la Suzuki, di scuola due tempi, conseguì buoni risultati grazie al pilota Ernest Degner, sottratto alla M.Z., produttrice tedesca. Anche la Honda fece largo utilizzo di buoni piloti italiani. A sfidare la Honda per il titolo mondiale si presentò, nel 1963, la moto Morini pilotata dal celebre Tarquinio Provini. Con la moto Morini 250 gareggiò in seguito anche Giacomo Agostini, che con il ritorno di MV Agusta nelle competizioni, venne messo alla guida delle nuove tre cilindri, accompagnato da uno dei piloti più famosi del motomondiale di quegli anni, Mike “the bike” Hailwood⁶⁸. In poco tempo il team della MV Agusta, partecipando anche alle classi maggiori, rivendicò la sua supremazia contro le moto giapponesi.

Nel 1968 il ritiro della Honda dalle gare lasciò spazio ai successi della Yamaha. Ma nel 1969 con la Benelli 250 Kelvin Carruthers vince il titolo mondiale di categoria 250.

Nel 1970 l'imprenditore pesarese Morbidelli decide di presentare nel mondiale la sua 125, che il 19 luglio vince il Gran Premio della Cecoslovacchia grazie al pilota Gilberto Parlotti. La Morbidelli avrebbe ottenuto poi ottimi risultati per molti anni nella classe minore.

Il 1973 fu un anno tragico, in cui persero la vita in gara grandi piloti, tra cui Renzo Pasolini e Jarno Saarinen. Sempre in quell'anno venne inaugurata la 200 Miglia di Imola dedicata alla competizione di motori con 750cc³, in cui

⁶⁸ Ian Falloon, *The Book of the Classic MV Agusta Fours*, Veloce, p. 49

si impose la Ducati di Borgo Panigale.

Nel 1978 arrivò nel mondiale anche l'italiana Minarelli, grazie alla passione per le moto del Cavalier Vittorio Minarelli⁶⁹. La minarelli 125, guidata da Angel Nieto, conquistò il titolo mondiale.

Negli anni Settanta moto come la Morbidelli, la Minarelli e in seguito anche la Garelli, da poco collaudate nei circuiti del mondiale, ebbero la grinta e il coraggio di lottare contro dei colossi ormai consolidati del mondo delle corse e dell'industria motociclistica, riuscendo a raggiungere risultati spesso sorprendenti e conquistare un titolo nel motomondiale, grazie soprattutto al lavoro di uomini per cui la moto non rimase mai una semplice passione, ma ne fu ragione di vita.

⁶⁹ Vittorio Minarelli e Franco Morini fondarono nel 1951 la Fabbrica Bolognese Motocicli, che eccelleva nella produzione dei motori due tempi. Dalla loro separazione nacquero le due omonime case, vedi Nunzia Mancardi, F.B. Mondial, Francesco Villa e tutta la verità fino alla chiusura. (1957-1980), Il Fiorino, Modena, p. 16

4.0 GLI ANNI OTTANTA. IL CONFRONTO E I CAMBIAMENTI

4.1 LE RIVALITA' PER LA MOTO PIU' POTENTE IN COMMERCIO. L'ERA DELLE MAXIMOTO

Ad alzare per prima l'asticella del livello prestazionale delle moto in commercio ci pensò la Honda, che avendo studiato da anni il mercato nordamericano, tentò di proporre un'alternativa che aumentasse l'attrattiva nei consumatori statunitensi. Nel 1968 presentò all'Auto Show di Tokyo il suo primo motore quattro tempi e quattro cilindri di 750 cc³, la Dream 750 Four. La motocicletta si fece subito distinguere per il suo carattere sportivo e per l'eccezionale motore capace di generare 67 cavalli ad 8000 giri al minuto, nonostante rimanesse facile da manovrare e non eccessivamente ingombrante. In aggiunta, la moto era dotata di componenti nuove e rivoluzionarie, come i freni a disco montati sia all'anteriore che al posteriore, oltre all'accensione elettronica e agli indicatori di direzione. Il prezzo era molto competitivo, 1.495 dollari americani, rispetto alla concorrenza, che proponeva moto di grandi dimensioni tra i 2.800\$ e i 4.000\$⁷⁰. Con questa moto la Honda lanciò un trend che sarebbe stato poi seguito dalla Suzuki, dalla Yamaha e dalla Kawasaki, che proposero sul mercato la loro alternativa di uguale cilindrata. L'industria inglese di grandi dimensioni divenne meno competitiva rispetto all'offerta dell'estremo oriente. Norton e Triumph confluirono nello stesso gruppo, nel tentativo di salvare entrambe le aziende, ma alla fine nel 1974 la Norton chiuse i battenti e quattro anni dopo fu seguita dalla Triumph, lasciando in questo modo prevalere le aziende nipponiche.

La prima azienda italiana ad esordire con una 700 cm³ fu la Moto Guzzi al salone di Milano, il 4 dicembre 1965, presentando la sua prima V7, dove la V indicava il bicilindrico a 90°, bicilindrico che fino ad allora si era diffuso poco in Italia. Con la V7 special vennero registrati a Monza molti record di velocità che aprirono la strada al modello sportivo V7 Sport. Negli stessi anni alla guida della società arrivò l'imprenditore italo argentino De Tomaso, che aveva rilevato anche la Benelli. De Tomaso impostò una politica aziendale che mirava all'imitazione delle grosse moto giapponesi, ma questa iniziativa rivelò l'incapacità degli ingegneri italiani di copiare progetti distanti dalla scuola delle moto italiane, generando prodotti poco affidabili e non molto apprezzati dal pubblico. Nello stesso anno al salone di Milano un cartello con

⁷⁰ Honda Motor Company, "The Dream CB750 Four", 1969, <http://world.honda.com/history/challenge/1969cb750four/index.html>

su scritto “59 campionati del mondo vinti al servizio della produzione di serie”⁷¹ introduceva la prima 600cc³ quattro cilindri in linea con distribuzione bialbero, trasmissione con giunto cardanico, all’anteriore un primo modello dei freni a disco della italiana Campagnolo, avviamento elettronico e tutta l’eccellenza che poteva fornire MV Agusta nei motori, un modello insomma all’avanguardia e direttamente generato dalla moto utilizzata nelle gare ufficiali dalla MV Agusta. Questo modello anticipò di qualche anno le soluzioni adottate dalle moto giapponesi, che utilizzarono in aggiunta gli indicatori di direzione luminosi, dando alle case del sol levante filo da torcere lungo tutti gli anni Settanta.

L’Italjet, azienda fondata dal pilota Ducati Leopoldo Tartarini, che grazie alla sua fama nel mondo delle corse riuscì ad ottenere dei motori dalla tedesca M.Z. con cui equipaggiava i suoi telai, nello stesso anno di Guzzi ed MV propose la sua duecilindri, la Grifon 650, il cui motore era quello della Triumph Bonneville, ma che possedeva un peso ridotto ed una maneggevolezza elevata. Nel 1966 fu poi il turno della Laverda 650 GT, che monta un motore a due cilindri paralleli ed è dotata dell’accensione elettronica. Nata dall’idea di Massimo Laverda e con l’aiuto del tecnico Luciano Zen, quando al rientro da un viaggio negli Stati Uniti si convinse che per battere la concorrenza giapponese occorrevano motori più grossi e sportivi da montare su una moto che però fosse facile da guidare. Il successo della 650 GT condusse alla realizzazione di un motore ancora più grande, quello della 750 GT. Fra le maximoto italiane, l’ultima arrivata fu la Ducati 750 GT, utilizzando il suo motore bicilindrico ad L con distribuzione desmodromica, che pesava soli 185 kg, rendendola una delle migliori maximoto sportive. Altro prodotto di successo per la Ducati furono, soprattutto nel nord America, le Scrambler, moto grintose sull’asfalto, ma che permettevano di percorrere anche tratti in fuoristrada e con un design accattivante. Le maximoto italiane oltre che a precedere di qualche anno quelle giapponesi, presentano motori con prestazioni molto elevate e finiture davvero ricercate, utilizzando componenti simbolo del made in italy in tutto il mondo, come gli eccellenti carburatori Dell’Orto, l’impianto frenante Brembo o Campagnolo e le forcelle Marzocchi. Ma i prezzi risultano spesso meno competitivi rispetto alla concorrenza estera. Inoltre, non è facile trovare nelle moto italiane quelle soluzioni tecniche che rendevano molto più semplice e alla portata di tutti la guida del veicolo, che nel caso delle grosse

⁷¹ O. Grizzi, M. Clarke, “La moto italiana: tutti i modelli dalle origini ad oggi”, Giunti, Prato, 2007, p. 416

moto diventano elementi indispensabili, come ad esempio l'accensione elettronica o gli indicatori di direzione.

Nel 1972 la Kawasaki esordisce con il più grande motore quattro cilindri realizzato e montato su una moto in Giappone dalla fine della guerra, un 900cc³, la Z1⁷².

Con questa moto la Kawasaki provò, con determinazione, a superare la rivale Honda che fino a quel momento aveva fissato quale benchmark la sua CB 750. Come tutte le moto nipponiche, anche la Z1 era dotata di indicatori di direzione e di accensione elettronica, inoltre con questa moto venne utilizzato per la prima volta il termine "superbike". Per tutta risposta la Honda nel 1978 uscì con la sua impressionante 6 cilindri 1000cc³ raffreddata ad aria capace di generare ben 105 cavalli a 9000 giri. Yamaha si presentò nel mondo delle superbike con la sua quattro cilindri XS 1100. Ma l'anno successivo Kawasaki propose la sua alternativa 6 cilindri per il mercato americano, la Z 1300 raffreddata a liquido, in cui l'alimentazione a carburatore passò all'iniezione elettronica, più efficiente, con trasmissione a giunto cardanico, molto apprezzata negli US, con un motore capace di generare 120 cavalli ad 8000 giri.

La risposta dell'industria italiana all'attacco nipponico fu la prima Laverda tre cilindri 1000 nel 1972, con raffreddamento a liquido, distribuzione bialbero⁷³, accensione elettronica e una ricca strumentazione che ricordava un po' quella Honda, ma montava ancora freni a tamburo.

Negli anni Ottanta in Giappone arrivò la più potente moto supersportiva mai costruita prima, la Suzuki GSX-R del 1984, moto carenata prodotta in due varianti: la 750cc³ con 106 cavalli e con un peso di 179 kg e la regina 1100cc³ con 130 cavalli.

Nel 1985 la Honda presenta la sua avveniristica VFR 750, moto carenata che univa alle prestazioni di una moto sportiva, la comodità di una moto Touring, con un manubrio alto che permetteva una guidabilità di lungo raggio.

La moto che in quegli anni rappresentò più di tutti l'industria italiana nella lotta con le giapponesi fu una Ducati. Nel 1985 la Cagiva decise di acquistare la Ducati e nel tentativo di rilanciare la produzione lanciò nel 1987 la supersportiva 851, utilizzata anche nella Superbike⁷⁴.

Sempre nel 1987 la controffensiva della Yamaha fu la FZR-1000, capace di raggiungere i 270 chilometri orari e con un'accelerazione poderosa che le permetteva di raggiungere i 100 chilometri orari in 2,9 secondi.

⁷² Dave Orritt, Kawasaki Z1 & Z900- 1972 to 1976: The Essential Buyer's Guide, Veloce, Dorchester, febbraio 2013, p.10

⁷³ O. Grizzi, M. Clarke, "La moto italiana: tutti i modelli dalle origini ad oggi", Giunti, Prato, 2007, pp. 379-380

⁷⁴ Ivi, pp.480-481

4.2 LA SICUREZZA IN STRADA

Con il diffondersi di veicoli sempre più veloci, potenti e pericolosi nella rete viaria, che continuava a crescere sempre più, l'esigenza di regolamentare maggiormente la circolazione dei veicoli a due e a quattro ruote diventò un tema principale per tutti i paesi industrializzati.

In effetti non potremmo immaginarci delle moto grosse e grintose, come quelle realizzate tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta, percorrere strade strette e tortuose, magari anche non battute. Le maximoto erano anche frutto di una tendenza comune nel miglioramento della qualità delle infrastrutture, tra cui le lunghe autostrade che ormai potevano essere percorse da una nazione all'altra. Le soluzioni tecniche proposte da tutte le produttrici maggiori miravano a rendere più sicura e agevole la guida su strada. I fari montati anteriormente sulle moto, che da 6 volt passarono a 12 volt, facilitavano l'utilizzo del mezzo anche durante la notte, oltre che ad aumentare la visibilità del veicolo sulla carreggiata. I produttori giapponesi compresero anticipatamente l'importanza della sicurezza su strada e fecero diventare questo uno dei temi principali per lo sviluppo dei loro modelli. Ma anche le aziende italiane furono molto attente a rendere sicure ed affidabili le loro moto, ma si concentrarono maggiormente sulla ciclistica che non sulle dotazioni ausiliarie della moto.

In Italia, tra gli anni Sessanta e gli anni Ottanta, il fenomeno degli incidenti stradali assurge ad emergenza sociale e sanitaria di assoluta priorità. Si pensi che negli anni Cinquanta il numero dei morti per incidenti stradali era inferiore ai 5.500, mentre nel 1972 superò le 12.000 unità⁷⁵. Questi erano anche gli anni in cui fu introdotto il quarto Codice della Strada, che tentava di aggiornarsi e adeguarsi alle esigenze specifiche di una società in rapida e continua trasformazione. L'adozione obbligatoria del casco per la guida delle moto arrivò solo con la legge del 11 gennaio 1986⁷⁶. Inoltre, la normativa sui requisiti di guida fu un elemento che condizionò molto la diffusione di alcune moto rispetto ad altre, si pensi alle moto 50cc³ guidabili anche senza patente.

⁷⁵ Giuseppe Franco, (1861-2011). Centocinquanta anni di storia dell'Italia unita, visti attraverso le regole della strada. (1959-1992) Il quarto codice della strada, Asaps, Forlì, 2011, cap. IV

⁷⁶ Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, Serie generale, 27 settembre 1986, n.225

Il Giappone si impegnò attivamente nella lotta agli incidenti stradali, attuando e coordinando misure e politiche volte ad incrementare nel breve e lungo termine il livello di sicurezza stradale.

Con l'esplosione del consumo di veicoli a motore in Giappone, durante gli anni Sessanta, derivò come conseguenza un esponenziale aumento dei sinistri e degli incidenti. Le città furono invase da moto ed automobili, il traffico divenne parte integrante del paesaggio cittadino. Ma le città presentavano anche luoghi sensibili, come le scuole o le zone residenziali, dove accadeva sempre più spesso che bambini fossero coinvolti in incidenti.

Nei primi anni Sessanta il ministero dei trasporti e la polizia nazionale decisero di collaborare in modo da creare un corpo unico ed organico di leggi sulla sicurezza stradale. Negli anni seguenti venne aperta l'associazione giapponese di addestramento sui veicoli. Il numero di vigili negli incroci e nelle strade aumentò e il ministero dell'istruzione introdusse un corso sull'educazione stradale nelle scuole.

La legge sul traffico stradale introdusse per la prima volta nel 1965 l'utilizzo obbligatorio del casco, che aumentava di molto la speranza di vita in caso di incidenti.

Con l'apertura delle nuove autostrade da Osaka a Nagoya nel 1964, i veicoli cominciarono a viaggiare a velocità mai raggiunte prima su strade pubbliche. Nel 1969 il comandante della polizia di Tokyo dichiarò che gli incidenti dovuti al traffico erano divenuti un'emergenza nazionale⁷⁷. In questo modo divenne obbligatorio sostenere un breve esame prima dell'ottenimento della patente di guida.

Le morti per incidenti nel traffico nel 1970 raggiunsero 16.765 e nell'immaginario collettivo quei giorni vennero rinominati i brutti tempi⁷⁸ come mostrano i dati della tabella proposta in seguito. Allo stesso tempo le industrie motociclistiche mantennero vivo l'impegno nella prevenzione e nella formazione dei consumatori.

Nel 1970 la Honda fu la prima azienda a creare un reparto di contromisure sulla sicurezza nel traffico e una divisione che si occupasse delle campagne pubblicitarie sulla guida sicura. Queste iniziative furono subito seguite anche

⁷⁷ JAMA, "Kotsu anzen shido", p.213

⁷⁸ Ivi, p. 214

da Suzuki, con il Suzuki Motorcycle Training Institute e da Yamaha, con lo Yamaha Technical Center.

Ben presto vennero inoltre imposte ulteriori restrizioni nelle concessioni delle patenti di guida.

TABELLA 2

INCIDENTI STRADALI, VEICOLI E AUTOSTRADE ASFALTATE IN GIAPPONE, (1971-1980)⁷⁹

Year	Traffic accident fatalities	Three- and four-wheeled vehicles	Motorcycles and motorized bicycles	Paved highways (km)
1971	16,278	20,060,783	8,755,466	28,672
1972	15,918	22,576,184	8,607,560	29,722
1973	14,574	25,135,746	8,514,140	30,372
1974	11,432	26,900,965	8,591,688	35,136
1975	10,792	28,138,556	8,752,980	37,048
1976	9,734	30,110,666	8,932,404	37,359
1977	8,945	32,044,179	9,326,721	37,758
1978	8,783	34,151,712	10,045,622	38,066
1979	8,466	36,255,311	10,901,116	38,408
1980	8,760	37,873,898	11,965,547	38,752

⁷⁹ Showa no doro shi, Showa no doro shi kenkyukai, Zen-Nihon kajo horei shuppan, Tokyo, agosto 1990; Nihon jidosha kogyokai, "kotsu anzen shido- kyoiku no rekishi", Motasaikuru no Nihon shi, Tokyo, 1995, p. 225

CONCLUSIONI

Lo sviluppo dell'industria dei motori, ed in particolare di quella motociclistica, rispecchiò e talvolta condizionò l'evoluzione sociale, culturale ed economica, tanto in Giappone quanto in Italia. L'artigianalità e l'abilità nella fabbricazione di motori e componenti in Italia affondavano le loro radici nella tradizione dell'officina italiana e se l'officina moderna nasce durante l'Ottocento, con l'avvento del motore a vapore, la cultura dell'officina italiana ha una storia molto più antica. Le officine contribuirono alla formazione della forza lavoro e di una cultura meccanica e tecnica diffusa in tutta la nazione, anche se concentrate principalmente in alcune zone dell'Italia settentrionale. Durante la guerra molti nuclei di artigiani ed operai furono forzati alla cooperazione per sostenere la spinta produttiva della fase bellica. Con il termine del conflitto questi assembramenti costituirono la linfa attraverso cui molti imprenditori costruirono delle vere e proprie industrie su cui si posero le speranze di una nuova Italia. La tradizione e l'innovazione furono due ingredienti che si mescolarono continuamente nella realtà industriale italiana e ciò permise all'intero paese di raggiungere risultati di altissimo livello e posizionarono le grandi industrie meccaniche, ma anche le piccole officine che vivevano all'ombra, al vertice del sistema produttivo europeo. Una delle tappe fondamentali della storia delle motociclette non può che essere ambientata in Italia, dove queste assunsero un ruolo di importanza sociale, con la progressiva motorizzazione di massa. Le motociclette diedero impulso a tutta la filiera produttiva, rinfrancando i consumi, rinforzando gli interventi di recupero e potenziamento delle infrastrutture, fino a condurci verso una regolamentazione rigida nella guida a prevenzione della sicurezza stradale. L'Italia si mise letteralmente in moto per poter essere protagonista del fermento e delle trasformazioni che avrebbero radicalmente migliorato le condizioni di vita delle persone comuni. Moltissime aziende tra gli anni Cinquanta e gli anni Ottanta, non godendo di buona sorte, dovettero chiudere i battenti, ma dalle ceneri di ogni fallimento si generavano molteplici contaminazioni che arricchirono alla lunga il tessuto industriale, permettendogli di assumere un aspetto atomistico e distribuito, lontano dalle realtà accentrate dell'estremo oriente. Inoltre, queste caratteristiche resero il comparto motociclistico maggiormente elastico rispetto alle condizioni del mercato e alle nuove esigenze dei consumatori, ma allo stesso tempo la disgregazione industriale rese maggiormente oneroso l'intero processo produttivo, escludendo nel tempo la

possibilità di competere in termini di prezzo con i prodotti sostituiti più economici provenienti dal Giappone. Il mancato coordinamento negli sforzi atti a sviluppare tecnologicamente i prodotti, dovuto ad una struttura produttiva decentrata, condizionò la capacità e la velocità di risposta nei confronti degli sviluppi giapponesi.

L'industria nipponica, pur essendo entrata nel mercato in ritardo, mostrò la sua grande capacità di adattamento alle condizioni esterne ed interne della nazione, attraverso l'oculato processo di razionalizzazione produttiva che in breve tempo rese il comparto motociclistico giapponese in grado di competere con il mondo occidentale. Ma dietro questa massima devozione al perfezionamento produttivo e del prodotto, si celava una grande passione per il mondo dei motori e delle corse, come ci mostrò Soichiro Honda, ma si celava anche un grande sogno di libertà, un sogno futuristico di innovazione messa a disposizione della gente comune, un sogno capace di mettere le ali alla gente che confidava in esso. La determinazione nel perseguire questo sogno, proiettò l'industria motociclistica giapponese nello scenario competitivo mondiale. Il sistema accentrato costituito da gruppi societari permise alle industrie motociclistiche di disporre della solidità finanziaria e aziendale necessaria al fine di dedicare importanti risorse all'innovazione tecnologica dei propri prodotti e dei propri processi, rendendo sostenibile lo sviluppo aziendale, sia interno che estero, nel futuro e rendendo competitive le industrie rispetto all'offerta estera. Inoltre, il maggiore potere contrattuale di cui godevano le industrie nei confronti del Governo permise di formulare delle politiche congiunte ed organiche per lo sviluppo economico e sociale del paese.

L'industria motociclistica italiana, che fino agli anni Sessanta riuscì a resistere e ad imporsi contro la concorrenza nipponica, durante gli anni Settanta si trovò un passo indietro in quasi tutti i campi rispetto alle aziende giapponesi. Da quel momento fu sempre più difficile colmare il divario che si creava tra la moto italiana e quella giapponese. Un esempio possono essere le corse, che ormai erano prevalentemente dominate da Honda, Yamaha e Kawasaki. Infine, anche l'ideale di moto in sé subì un'evoluzione che fu principalmente guidata dall'industria giapponese: l'accensione elettronica, gli indicatori di direzione, i grandi motori delle maximoto, la strumentazione sempre più complessa, il clacson e l'elettronica che lentamente avanzava nello sviluppo dei nuovi modelli, erano tutti questi sintomi che mostravano come la tecnologia in simbiosi con la meccanica era ormai diventata l'elemento chiave della futura evoluzione del veicolo che più di tutti fece sognare la libertà.

BIBLIOGRAFIA

- Cassamagnaghi S., Dalla guerra alla Lambretta. L'Innocenti e l'invenzione di un prodotto di successo, Il Mulino, 4 ottobre 2011
- Falloon I., The Book of the Ducati Overhead Camshaft Singles, Veloce
- Falloon I., The Book of the Classic MV Agusta Fours, Veloce
- Falloon I., The Complete Book of Moto Guzzi: Every Model Since 1921, Darwin Holmstrom, Minneapolis, 2017
- Franco G., (1861-2011). Centocinquanta anni di storia dell'Italia unita, visti attraverso le regole della strada. (1959-1992) Il quarto codice della strada, Asaps, Forlì, 2011
- Frank A. P., Honda motorcycles, MBI Publishing Company, St. Paul, 2003
- Keith G., "Management: a sociological introduction", 1955, Cambridge: Polity Press
- Grizzi O., M. Clarke, "La moto italiana: tutti i modelli dalle origini ad oggi", Giunti, Prato, 2007
- Kozo H., Otaki, Masayuki, "Dr. Osamu Shimomura's Legacy and the Postwar Japanese Economy", Springer, Tokyo, 2017
- Isec, Fondo Roberto Castoldi, Consiglio di Gestione Innocenti, Verbale, 5 agosto 1948
- Japan Automobile Manufacturers Association, "Otobai sangyo no rekishi" (Storia dell'industria motociclistica), Sankaido Press, Tokyo, 1995
- Kenichi O., "The economic development of Japan: The path travelled by Japan as a developing country", GRIPS Development Forum, Tokyo, 2006

- Kenichi O., “The hystory of japanese economic development: origins of private dynamism and policy competence”, Taylor & Francis Ltd, Tokyo, 2017
- Luraschi A. G., “Storia della motocicletta: il secondo dopoguerra”, Edisport, 1970
- Mancardi N., F.B. Mondial, Francesco Villa e tutta la verità fino alla chiusura. (1957-1980), Il Fiorino, Modena
- Mazzoleni M., Management realizzato: prassi e teorie di un’azienda di successo. Il caso Sunstar, FrancoAngeli, 2005
- Nihon jidosha kogyokai, “kotsu anzen shido- kyoiku no rekishi”, Motasaikuru no Nihon shi, Tokyo, 1995
- Nonaka I., Toyama R., Hirata T., Managing Flow: A Process Theory of the Knowledge-Based Firm, Palgrave Macmillan, New York, 2008
- Orritt D., Kawasaki Z1 & Z900- 1972 to 1976: The Essential Buyer’s Guide, Veloce, Dorchester, febbraio 2013
- Patrignani R., In Vespa da Milano a Tokyo, Edisport
- Rolf P., “Acqua contro carbone: Elettrochimica e indipendenza energetica italiana negli anni Trenta”, Italia contemporanea, 1987
- Rapini A., Bisogni, desideri, identità: la publicity della Piaggio e le origini del consumo di massa in Italia, Marsilio
- Saraceno P., “La ricostruzione industriale italiana”, a cura di P. Barucci, Bari, 1969
- Saraceno P., “Ricostruzione e Pianificazione (1943-1948)”, Giuffrè, 1974
- Seeley C., Racer... and the Rest, Redline Books, settembre 2006
- Shigeharu H., Kokusan motasaikuru no ayumi (Una storia sulle motociclette nazionali), Yaesu Media, (dall’intervista con Igasaki Akihiro), Tokyo, giugno 1972

- Sumiya M., A History of Japanese Trade and Industry Policy, Oxford University Press, 1994
- Tessera V., Innocenti Lambretta, Milano, Giorgio Nada, 1995
- Tsutomu D., Thecnological Innovation in the Motorcycle Industry in Postwar Japan. Papers on the History of Industry and Technology of Japan, vol. 2, From the Meiji-Period to Postwar Japan, Erich Pauer
- Yamamura E., Sonobe T., Otsuka K., Time path in innovation, imitation and growth: the case of motorcycle industry in postwar Japan, novembre 2004
- Young R. T., American Motorcyclist Magazine, agosto 1997
- Zamagni V., Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990), Bologna, Il Mulino, 1990
- Zen-Nihon kajo horei shuppan, Showa no doro shi kenkyukai, Showa no doro shi, Tokyo, agosto 1990

ALTRE FONTI

- Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori
- Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana
- Honda Motor Company, “The Dream CB750 Four”, 1969
- Honda, Honda no ayumi
- Jama, Otobai Sangyo no Rekishi
- Jama, “Kotsu anzen shido”
- Kawasaki, Yume o Katachi ni
- M.Doria, Note sull'industria meccanica nella Ricostruzione

- Suzuki, Shichijunenshi
- Suzuki Public Relation Department
- Yamaha, Yamaha Century