

Ducati, la "Rossa" a due ruote a tutto gas verso la moto elettrica

NOVANTA ANNI DI
 TECNOLOGIA, DESIGN E
 INNOVAZIONE. ORA LA SFIDA
 È CONIUGARE QUESTA
 STORIA CON UN NUOVO
 PRODOTTO PRONTO PER LE
 STRADE DELLE SMART CITY
 DEL FUTURO: I TECNICI SONO
 PRONTI, ANCHE IN CASO
 DI ADDIO A VOLKSWAGEN

Massimo Calandri

Borgo Panigale

Il brevetto e quindi l'invenzione, l'idea - l'innovazione - fanno parte del suo Dna. Come le prestazioni, il design. L'azienda era nata quasi un secolo fa e si chiamava Società Scientifica Radio Brevetti Ducati, appunto. C'è un filo molto rosso e stretto che lega quell'antica produzione di condensatori per radio a una straordinaria storia italiana, attraverso bombardamenti e avventure impossibili, piccole e grandi meraviglie meccaniche dai nomi dolci, rassicuranti (Cucciolo), o futuristi e stordenti (Desmodronico). Corse infinite, frenate, accelerazioni. Una storia e un rombo - meglio di una musica, giurano gli appassionati - inconfondibili, amati in tutto il mondo: riannodano quel primo capo del filo rosso ad un futuro ancora e sempre rivoluzionario. Innovativo, sì. «Siamo un'azienda molto attenta a mantenere la propria identità, però con una grande attenzione ai temi del futuro e della sicurezza», spiega l'ad Claudio Domenicali. «Da un lato prestazioni, design, qualità. E dall'altro tecnologia, cambiamento. Per una moto che continui ad emozionare - perché questo è il suo destino - ma che possa anche essere usata nel quotidiano, per fare turismo. Una moto più 'facile', connessa al nuovo mondo digitale». Dicono che nel giro di pochi anni, magari già nel 2020, produrranno pure una moto elettrica. L'importante è che sia una Ducati.

Un giovane studente di fisica,

Adriano Cavalieri Ducati, insieme ai due fratelli (Bruno e Marcello) aprì gli uffici nel centro di Bologna. Era il luglio del 1926, il primo condensatore venne ribattezzato Manens: in fondo è proprio da lì, che si è arrivati alla Gp17 guidata da Jorge Lorenzo. All'inizio la fabbrica era nello scantinato di casa, 9 anni più tardi furono inaugurati i capannoni nel quartiere di Borgo Panigale, rasi al suolo da un bombardamento nel '44 e ricostruiti nel dopoguerra sotto la gestione statale. Nel 1946 il Cucciolo, piccolo motore ausiliario per biciclette con cui Mario Recchia vinse un campionato regionale sfrecciando lungo la via Emilia. Un segno.

Fabio Taglioni, ingegnere: è lui che nel '56 realizza il primo motore Ducati con sistema Desmodronico, e 15 anni dopo la prima moto con motore bicilindrico, la 750 con cui Paul Smart vince l'edizione inaugurale della 200 miglia di Imola. Un'altra idea di Taglioni alla fine degli anni Settanta, la moto con telaio a traliccio (la 600 TT2). Nell'85 la Ducati - rilevata dai fratelli Claudio e Gianfranco Castiglioni - entra a far parte del gruppo Cagiva: il motore a 4 valvole degli ingegneri Massimo Bordi e Gianluigi Mengoli, il primo titolo iridato in Sbk col francese Raymond Roche, la scoperta della 'naked' e l'avvio della produzione Monster.

Ma nonostante i successi della critica - con la 916 Superbike nominata 'moto dell'anno' nel '94 - la situazione aziendale non è delle migliori. Nel '96 il controllo della Ducati passa al Texas Pacific Group, fondo d'investimento americano che porta la liquidità e una nuova classe di manager con a capo Federico Minoli. Alla Rossa finalmente si punta sul marchio e il marketing: comincia una progressiva scalata tra successi in pista e sul mercato, con la prima moto venduta online (è il Duemila), la comparsa della Multistrada e il debutto in MotoGp. Tpg vende le quote di maggioranza al gruppo Investindu-

strial, nel 2007 Casey Stoner è mondiale, nel 2011 viene inaugurato il nuovo stabilimento di assemblaggio in Thailandia, l'anno seguente Audi acquista l'azienda.

Da 7 anni le vendite sono in aumento: nel 2016 le moto consegnate ai clienti di 90 paesi diversi sono state 55.451, per un fatturato di 731 milioni di euro. Il mercato principale è quello Usa (15,8%), poi Italia (14,2%) e Germania, Francia, Regno Unito. In Brasile le vendite nell'ultima stagione sono cresciute del 36%, in Cina del 120%, in Spagna del 38%. Il modello preferito è lo Scrambler, che rappresenta un terzo del fatturato. Poi Monster, Multistrada. «Abbiamo chiuso un altro bilancio in attivo e continuiamo ad allargare la nostra offerta, che sta cambiando nel tempo. C'è un nome preciso per questa strategia: 'More than Red'. Perché resta il rosso della passione, di quelle prestazioni inimitabili. Ma anche il giallo e la gioia di Scrambler, il nero del mondo 'cruiser' come per la Diavel. More than Red si applica anche alle Rose, attenzione: oggi la Panigale 1199 ha aggiunto al sistema di frenata assistita standard - che pure solo 5 anni fa sembrava un sacrilegio, per gli appassionati - anche l'abs cornering. Significa che le ruote non si bloccano neanche quando 'pinzi' forte il freno in posizione inclinata. E questa sicurezza è frutto di grande tecnologia».

L'arrivo di Audi è stato decisivo, o quasi. «Facciamo parte del gruppo Volkswagen, che ha subito ha puntato sulla crescita della marca: garantendo una posizione di cassa positiva e investendo tutti i margini di profitto di questi anni nell'azienda stessa. Naturalmente un azionista, per quanto illuminato, non basta. Servono delle idee e una visione: una squadra molto competente, motivata e giovane come la nostra, appassionata, che non vede l'ora di sviluppare una moto che sia meglio della precedente».

I dipendenti sono saliti a 1.558: il 50% in più negli ultimi 10 anni, il 30% solo dal 2012. «E' normale: se produci 55.451 moto invece delle circa 40.000 del 2011, e raddoppi gli investimenti nello sviluppo e ricerca, è evidente che poi ti servano più operai, più ingegneri, più tecnici qualificati: le assunzioni sono una conseguenza naturale delle aziende che funzionano bene, in crescita e con profitto. E' la dimostrazione che in Italia è possibile lavorare facendo profitto e facendo crescere le aziende in termini di posti di lavoro anche in settori estremamente competitivi». Un dato di fatto che non viene smentito neanche dalle voci di possibile vendita di Ducati da parte di un Vw impegnata su altri fronti critici.

L'ad di Ducati Motor Holding insiste: «La Ducati evolve, ma l'identità è sempre quella: una moto dalle prestazioni eccezionali, con stile, emozionante. Però più facile da guidare».

E la versione elettrica? Sembra una bestemmia, pensare ad una Rossa a corrente. «I tempi e la normativa sono ben diversi, rispetto alle auto. Ma non è un problema di cilindrata: oggi l'ostacolo - per una moto - è ancora quello del peso delle batterie. Si stanno facendo passi da gigante anche in questo senso, riparlamone dal 2020». La moto ideale per le future smart city. «Un nostro gruppo di lavoro ci sta lavorando seriamente: nonostante tutto quello che si sta facendo nel mondo auto, il problema delle dimensioni rimane: c'è necessità di un veicolo più agile, piccolo, compatto, che possa dare un grande contributo alla mobilità urbana. Concetti molto attraenti: crediamo che un marchio 'premium' come il nostro, votato alla tecnologia e all'innovazione, si presti molto bene a ragionamenti di questo tipo». Domenicali dà infine un altro appuntamento: 2025. «E quella Ducati potrebbe avere anche più di 2 ruote».

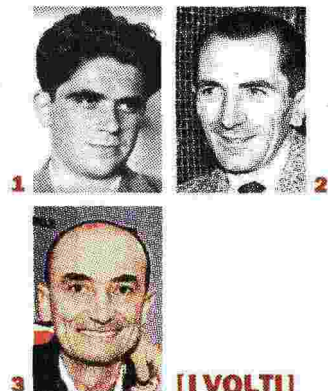
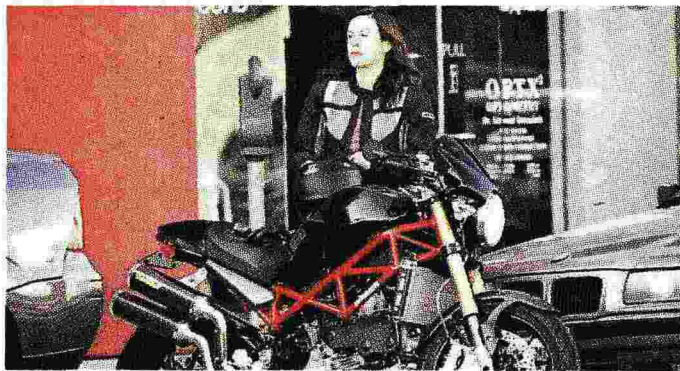
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA

A Borgo Panigale anche il museo entra nel business

Quando prese in mano le redini dell'azienda emiliana, nel '96, Federico Minoli doveva fare una scelta perché il budget era quello, prendere o lasciare: rifare il tetto dello stabilimento di Borgo Panigale, o inaugurare il museo Ducati. Il nuovo presidente e ad scelse il museo: l'obiettivo primario era il rilancio del marchio, l'entrata nel marketing vero. I risultati gli diedero subito ragione. Oggi la struttura ospitata all'interno della fabbrica conta su una media di 40.000 visitatori annuali - è il secondo museo più frequentato sul 43 del capoluogo - e contribuisce allo straordinario successo della Rossa in tutto il mondo. **Motociclette come opere d'arte:** 46 da competizione e 27 di serie, di cui 15 mai esposte prima. Le Superbike che hanno vinto il campionato piloti e costruttori sono 17, 7 le **Motogp** che tra il 2003 e il 2010 hanno vinto almeno un gran premio. Inaugurato nel giugno del '98 e rinnovato lo scorso anno, il museo è aperto tutti i giorni (tranne il mercoledì) comprese le domeniche estive, l'ingresso costa 15 euro e, per quanti vogliono anche dare un'occhiata alla fabbrica è necessaria la prenotazione. All'ultima **Wdw** (Week Ducati World (quest'anno si terrà a Misano dal primo al 3 luglio) hanno partecipato 81.000 appassionati provenienti da 66 paesi. Sul web il sito della Rossa ha superato gli 11 milioni di visite e i 7 milioni di visitatori unici, i fan su facebook sono 3.2 milioni, su twitter 266.000 e 409.000 su Instagram.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

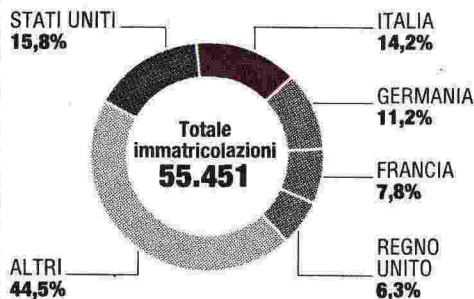


II VOLTI

Adriano Ducati (1) fondatore dell'azienda nel 1926 con i fratelli **Bruno** e **Marcello**. **Fabio Taglioni** (2) l'ingegnere che ha inventato il motore desmodronico. L'attuale ad **Claudio Domenicali** (3)

I MERCATI DI DUCATI

Ripartizione per paese, 2015



Sopra, la pop star **Alanis Morissette** con la sua **Ducati Monster**. Per Ducati gli Usa sono il primo mercato e i suoi modelli compaiono in molti film di Hollywood



A lato, alcuni campioni Ducati:
Casey Stoner che vinse il titolo
in MotoGP nel 2007 e, per la
Superbike, i pluri titolati
Carl Fogarty e **Troy Bayliss**

