

## UN MUSEO AL MESE

# La Fondazione, il Museo e l'Archivio Storico di Piaggio

Dal 1884 Piaggio ha ricoperto un ruolo unico nell'ambito della storia economica italiana. Fondata a Sestri Ponente (Genova) da Rinaldo Piaggio ha sviluppato e prodotto ogni tipo di mezzo di trasporto dell'era contemporanea. Per conservare e porre in risalto il valore di questa straordinaria memoria storica, nel 1994, viene costituita la **Fondazione Piaggio** fermamente voluta dal giovane Presidente Giovanni Alberto Agnelli, dalle persone che con-

dividevano con lui il progetto e dai responsabili del Comune di Pontedera e della Provincia di Pisa. Alla scomparsa di Giovanni Alberto Agnelli, Piaggio ha designato Tommaso Fanfani dell'Università di Pisa, Presidente della Fondazione, responsabile del progetto dell'Archivio Storico Piaggio e del Museo. Dal 2003, Roberto Colaninno condivide i contenuti del progetto culturale Piaggio, rilanciandone le funzioni nel più ampio contesto della responsa-

bilità sociale d'impresa.

Ente culturale onlus a partecipazione mista pubblica e privata (Piaggio & C. S.p.A., Comune di Pontedera, Provincia di Pisa), la Fondazione nasce sui binomi impresa-cultura, impresa-territorio quale punto di riferimento nel dibattito locale e nazionale su alcune delle tematiche più attuali: la ricerca sull'innovazione tecnologica e sulla produzione dell'azienda, la ricostruzione delle relazioni industriali dal 1917 ai nostri giorni, l'educazione alla mobilità dei ciclomotori, le più complesse e specifiche tematiche di natura giuridica, integrazione europea, economia.

La Fondazione è anche luogo di promozione per mostre d'arte, dibattiti sul pensiero e sull'attività di uomini e donne, che nell'affascinante galleria dell'espressività artistica propongono temi, argomenti e idee. Pittori, fotografi, scultori incrociano l'attività della Fondazione e divengono protagonisti di una vita culturale intensa. Altri filoni di attività sono la formazione e l'organizzazione di convegni e seminari sul design, l'etica d'impresa, la valorizzazione del patrimonio storico delle aziende e su vari argomenti di natura economica, giuridica e sociale.

La Fondazione Piaggio, il 29 marzo 2000, ha aperto al pubblico il **Museo Piaggio** nei 3.000 metri quadrati dell'ex attrezzeria, uno dei corpi di fabbri-



ca più antichi e suggestivi del complesso industriale di Pontedera, dove l'azienda insediò la propria produzione a partire dai primi anni Venti del '900. Il progetto di ristrutturazione dell'area - ad opera degli architetti Dezzi Bardeschi, Andrea Bruno, Ugo Bruno e Avery Howe Agnelli - ha soddisfatto il bisogno che il museo non si connotasse come un "deposito-magazzino" di oggetti finiti e storicizzati, ma che conservasse una dinamicità espressa dal grande patrimonio storico e produttivo di Piaggio. Il progetto ha mantenuto, come condizione irrinunciabile, la conservazione dei caratteri dell'architettura industriale originaria, trasformata da luogo di produzione in luogo di esposizione, dove la storia dell'azienda e delle persone, che l'hanno vissuta, si mescola con la presenza del frutto del loro lavoro.

Il Museo Piaggio è nato per conservare e valorizzare la memoria storica dell'impresa. Si pone l'obiettivo di ricostruire le vicende di Piaggio e con esso lo sviluppo dell'industria, dell'economia e della società italiana attraverso l'esposizione dei prodotti più famosi e rappresentativi. Le sue sale accolgono le collezioni Vespa (dai prototipi del 1945 alla Vespa GTV del 2006), Gilera (dalla moto VT 317 del 1909 alla RC600 Parigi-Dakar del 1991) accanto ai più significativi prodotti di Piaggio (motori aeronautici degli anni Trenta, una locomotrice ferroviaria del 1936, l'aereo P148 del 1951, l'Ape, il Pentarò, il Ciao, gli scooter di ultima generazione come l'MP3 con motore ibrido).

Dal 2000 ad oggi la Fondazione ha ospitato nelle sale espositive del Museo oltre 186.800 visitatori con una media di 25.000 ogni anno.

Nel progetto culturale promosso dalla Fondazione, svolge un ruolo di primaria



importanza **l'Archivio Storico Piaggio**, formato da 13 fondi che conservano la documentazione dell'azienda dalle origini ad oggi non solo materiale cartaceo ma anche testimonianze filmate e fotografiche, campagne pubblicitarie, progetti e disegni tecnici. Nelle carte rivivono persone e situazioni, che hanno scritto la storia della motorizzazione, del design, della comunicazione, della fotografia e del tessuto socio-economico dell'Italia. Composto da circa 5.000 filze e tuttora in continuo

ampliamento (20.000 fascicoli dell'ufficio del Personale, 64.000 disegni, un migliaio di scatti fotografici e di volumi della biblioteca tecnica Piaggio), l'Archivio Storico consente la consultazione del suo patrimonio a quanti vogliano approfondire la ricerca su una delle realtà industriali più importanti in Europa. All'interno del Museo sono presenti inoltre, spazi riunioni per workshop e convegni, un piccolo teatro per proiezioni video ed il bookshop (progetto dell'Arch. Beppe Pistelli), dove è possibile acquistare gadget, abbigliamento e

merchandising firmato Piaggio, Vespa e Gilera.

Nel 2003 il Museo Piaggio "Giovanni Alberto Agnelli" e l'Archivio Storico "Antonella Bechi Piaggio" sono stati premiati come **Miglior Museo e Archivio d'Impresa in Italia nell'edizione Premio Impresa e Cultura 2003**.

### Fondazione Piaggio Museo Piaggio Archivio Storico Piaggio

Indirizzo:

Viale Rinaldo Piaggio, 7  
56025 Pontedera (PI)

tel. 0587-27171, fax 0587-290057

E-mail: [museo@museopiaggio.it](mailto:museo@museopiaggio.it)

[fondazione@fondazionepiaggio.it](mailto:fondazione@fondazionepiaggio.it)

<http://www.museopiaggio.it>

**Giorni di Apertura del Museo Piaggio:**  
dal mercoledì al sabato, ore 10 - 18.

Ingresso gratuito

### Consultazione dell'Archivio Storico Piaggio:

su appuntamento e secondo modalità da richiedere contattando la Fondazione Piaggio

### LA COLLEZIONE PIAGGIO

Fondamentali testimonianze della produzione ante-guerra, precedenti il lancio di Vespa nel 1946, accolgono il visitatore all'ingresso del Museo Piaggio:

**Motrice ferroviaria "MC2 de 54"**, utilizzato dalle ferrovie Calabro-Lucane (1936) "sfonda" una parete vetrata del museo e mostra l'avanzata tecnologia di Piaggio, che, per prima in Italia, propone la costruzione di automotrici, elettromotrici e vetture ordinarie realizzate interamente in acciaio inossidabile.

**Aereo P148**, un biposto da addestramento acrobatico del 1951.

**Due motori aeronautici "stellari"**, il

P VII (1934) e P XI (1938) costruiti negli stabilimenti di Pontedera e Pisa, **Ape Cassone** del 1953 mostra il design del primo tre ruote Piaggio, nato per il mondo del lavoro e del trasporto delle merci; l'**Ape Calessino** del 1956 trasforma l'aspetto della prima versione del 1948, adottando la cabina con portiere e parabrezza per un maggior confort di guida; **Pentaro** (Ape 5 ruote con rimorchio) versione "antincendio" del 1962, donato dalla ditta Cucirini Cantoni Coats di Lucca, **Ape TM 703**, protagonista di un viaggio lungo 25.000 km, da Lisbona a Pechino, completa della strumentazione utilizzata da Paolo Brovelli e Giorgio Martino che l'hanno guidata in quest'impresa. Prototipo del **primo ciclomotore**, risalente al 1955 che anticipa di dodici anni quello che sarebbe stato presentato nel 1967, il Ciao, **Vespa 400**, che nonostante il nome derivato da quello dello scooter, è un'automobile a due posti che Piaggio produsse dal 1957 al

1961 nei propri stabilimenti in Francia (società ACMA).

**Moscone**, (Vespa di Mare) motore fuoribordo da 99,5 cc, **MP3**, un maxi-scooter con due ruote anteriori indipendenti e basculanti che rendono il veicolo stabile su qualsiasi terreno dall'asfalto bagnato ai tracciati più impegnativi non avendo paragoni in fatto di sicurezza.

#### LA COLLEZIONE VESPA

Abbandonato il settore aeronautico si pensa alla mobilità individuale. Nella primavera del **1946**, nasce la Vespa. **Corradino D'Ascanio** s'incarica di disegnare un veicolo semplice, robusto, che possa essere guidato da tutti – anche dalle donne – con facilità, che non sporchi i vestiti al conducente e consenta di trasportare un passeggero. D'Ascanio è alla Piaggio dal 1934: geniale ingegnere (a lui si devono il progetto e la costruzione del primo elicottero moderno), non ama la motocicletta e concepisce un veicolo rivoluzionario. Sfrutta le sue conoscenze in campo aeronautico e immagina un mezzo con scocca portante, con il cambio sul manubrio e il braccio di supporto anteriore del tipo carrello di aereo. Il primo modello è la 98cc, cambio a tre marce, potenza 3,5 C.V.E' l'**MP5**, conosciuto tra gli appassionati come "Paperino", primo esercizio di Piaggio sul tema scooter:

**l'MP6**, il prototipo di Vespa uscito dalla matita di Corradino D'Ascanio, che rispetto alla versione definitiva si distingue per il marchio "aeronautico" e per la mancanza della ventilazione forzata per il raffreddamento. Della Vespa saranno realizzate più di quaranta versioni:

**Vespa 125 del 1951** (il modello utilizzato da Audrey Hepburn e Gregory Peck in *Vacanze Romane*), derivata da

questa la versione **side-car** con carrozino laterale;

**Vespa "U"** del 1953, costruita in soli 7.000 esemplari, oggi tra i pezzi più ricercati dai collezionisti di tutto il mondo;

**Vespa GS 150** del 1955; la **125 del 1958**, ultima Vespa prodotta con lubrificazione al 5%;

la **Vespa 50** del 1963 – per tutti gli italiani, il *Vespino* –

la **90 Super Sprint** del 1965, veicolo mitico per i giovani sportivi.

La **Vespa 125 Primavera ET3** e dalla **Vespa 200 Rally**, miti degli anni '70 con accensione elettronica

la **Vespa P125X** del 1977 e alla suggestiva **Vespa "gigante"**, un modello fuori scala di 4 metri di altezza in vetroresina e vernice rossa.

I pezzi più rari e prestigiosi del Museo Piaggio sono senz'altro i veicoli da record e da corsa della collezione Vespa: esemplari unici e irripetibili, tra i quali spiccano la **Vespa "Siluro"** (125cc a cilindri contrapposti con la quale Mazzoncini conquistò il record mondiale sul chilometro lanciato alla media di 171 km/h nel 1951) e la **Vespa "Monthéry"** (la 125 che nel 1950 conquistò 17 record del mondo in 10 ore sull'omonimo circuito francese). Una speciale aerea espositiva del Museo è dedicata a veicoli realizzati in serie limitate per le competizioni sportive con la finalità di promuovere la Vespa tra il 1947 e 1951 quando Piaggio costituisce la squadra corse, come le **Vespa 98 e 125 corsa e circuito**, la **125 Sei Giorni**, vincitrice di nove medaglie d'oro nella gara internazionale del 1951.

Una vera curiosità è la **Vespa Alpha**: veicolo "fuoriserie" realizzato per la produzione del film *Dick Smart, Agente 2007* del 1967, nella finzione scenica oltre ad andare normalmente su strada





poteva trasformarsi in elicottero e sottomarino. Un capitolo a parte meritano le due Vespa destinate ad uso militare: la **Vespa 150 T.A.P.** costruita negli anni '50 negli stabilimenti francesi ACMA di Piaggio, destinata alla *Armée Française* e armata con un cannone anticarro senza rinculo da 75 mm e utilizzata anche in Indocina; il prototipo di **Vespa Militare 125** del 1964 per il Ministero della Difesa italiano che poteva essere paracadutata in zona di operazioni.

Una sezione "**Vespa e Arte**" è stata allestita intorno a due pezzi d'autore. La **Vespa Dali** fu protagonista nel 1962 di un viaggio in Europa e dell'incontro con il maestro Salvador Dali, il quale lasciò la sua firma sulle scocche laterali dello scooter più famoso al mondo segnato dal colore surrealista. L'infinita pedana, la spada in acciaio

sul manubrio e gli elementi in alabastro - al posto della sella in pelle, il faro e gli indicatori luminosi - caratterizzano la **Vespa PX firmata all'artista Mino Trafeli** nel 2003.

Realizzate da giovani designer, alcune delle quattordici Vespa ET4 partecipanti al concorso "**VespArte**" nel 2001, sono esposte al Museo Piaggio e girano il mondo, riscuotendo l'ammirazione e la curiosità del pubblico incredulo di fronte all'originalità della Vespa "Mucca Pazza", "Ecologica" e "Pezzo Unico".

Ultimo acquisto della collezione è la **Vespa "Truccata"**, una maschera realizzata da due giovani artisti della cartapesta (Annalisa Benedetti e Luca Bertozzi) per la sfilata del Carnevale di Viareggio del 2007. Raffigura l'insetto Vespa alle prese con il make-up in

sella all'omonimo scooter con la scocca decorata e il faro dallo sguardo ammaliante.

#### LA COLLEZIONE GILERA

Al 1909 risale la prima moto costruita da Giuseppe Gilera la mitica **VT 317**, dotata di trasmissione diretta dall'albero motore alla ruota posteriore realizzata con cinghia di cuoio, ha ancora l'aspetto di una bicicletta ma presenta un motore di concezione moderna: due valvole in testa comandate da aste e bilancieri e ampie alettature su cilindro e testata.

La produzione Gilera degli anni Venti e Trenta è rappresentata dalla **350 Super Sport**, una moto più evoluta con valvole laterali da ben 45 mm e prestazioni paragonabili ad una 500cc, e dalla **500 VL Sei Giorni**, che nel ottie-

ne la prima grande vittoria sul circuito internazionale di Grenoble.

Al Museo sono esposti i modelli "500 VT Bitubo" con doppio scarico a profilo romboidale a coda di pesce, e "500 Otto Bulloni", così denominato dal numero dei prigionieri che fissano la base del cilindro al carter-motore.

Esemplare unico in questa collezione è la "Rondine", la moto che cambia il destino sportivo di Gilera e che, forte di una potenza di oltre 70 CV a 8.500 giri, frantuma, nel 1937 i primati sui 50 e 100 chilometri e sulle 50 e 100 miglia e sull'ora sfrecciando a quasi 250 km/h. Da allora la carriera della Rondine è costellata di record di velocità e di affermazioni mitiche quali quelle di Monza del 1937 e, nello stesso anno, alla Milano-Taranto.

C'è la **500 Saturno Sport**, lanciata nel 1940, una delle moto più famose del mondo, prodotta in diverse versioni e 6000 esemplari.



Delle moto da competizione preparate da Giuseppe Gilera per lo "squadrone" corse, è esposta la "Saturno Sanremo", che vince ininterrottamente sul circuito ligure (Ospedaletti-Sanremo) dal 1946 al 1951, la

"Saturno Piuma" (caratterizzata dal cilindro in lega leggera e carter ampliato), che viene presentata ufficialmente nel 1952 e ottiene numerosi successi fino al 1957.

Nel 1952, dopo alcuni tentativi di privati, Gilera allestisce una versione ufficiale della Saturno dedicata al cross, disciplina allora pionieristica. Nella collezione del Museo Piaggio sono presenti il primo modello, la "Saturno Cross" del 1952 con il motore versione corsa con cilindro in lega (capace di 38 CV a 6.000 giri), la **175 Regolarità** del 1956 che vince quattro titoli italiani consecutivi e tre titoli in Francia, la **RC 600**, che ha partecipato nel 1991 al Rally dei Faraoni e alla mitica Parigi-Dakar.

L'impegno e le vittorie sui circuiti di tutto il mondo sono degnamente rappresentate da quattro modelli esposti nella galleria Gilera: la **125 e 175 Bicilindrica**, la **500 Quattro cilindri**

con e senza sidecar. Nel 1956 e 1957 la **Quattro cilindri side-car** vince per due volte il Gran Premio delle Nazioni con alla guida il pilota Albino Milani insieme al fratello Rossano, che riescono a raggiungere i 190 km/h, superando di media i 160 km/h nel giro di Monza.

Dal 1969 la Gilera viene acquisita dalla Piaggio

Negli anni 80 viene sviluppata la **serie RC** che si, nella versione 750 cc partecipa con ampi successi alla Parigi-Dakar

Dal 1993 la Gilera si dedica agli scooter sportivi della serie **Runner**. Nel campo delle piccole cilindrata si fanno strada i marchi HK e SURF e la "supermotard" GSM

Degli ultimi anni sono i **Gilera Nesxus 250 e 500** e il **Fuoco 500** caratterizzato dalla doppia ruota anteriore

