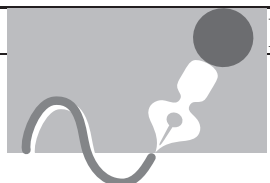


Una gloriosa avventura cominciata sotto le bombe pensando a un veicolo economico e popolare



LA STORIA

Da sessant'anni l'Italia in Vespa

La geniale invenzione di un ingegnere aeronautico che non amava le moto

S **ANNIVERSARIO** Oggi a Pontedera si celebra il compleanno della Vespa, simbolo del successo dell'industria italiana. Una lunga storia che si rinnova con un altro capitolo con la prossima quotazione in Borsa della Piaggio, l'espansione in Cina e India, la creazione del nuovo museo studiato dall'architetto Fuksas

■ di Oreste Pivetta

canzonata, popolare, ottimista: con quell'aria un po' così che scompiglia i capelli di chi guida e le gonne della ragazza, seduta di traverso, mai a cavalcioni come avrebbe imparato più tardi abituandosi ai maschili pantaloni. È la Vespa molto prima di Gregory Peck e di Audrey Hepburn e di *Vacanze romane* (1953), infinitamente prima di Nanni Moretti e di *Caro Diario* (1993), figlia dell'avvenire, degli anni che verranno, delle fortune che nasceranno, degli orizzonti che si liberano. Proprio sessant'anni fa la Vespa, il cui atto di nascita fu depositato all'Ufficio brevetti il 23 aprile 1946, rappresentò due ruote per fuggire dalle residue e soprattutto inconse paure della guerra, dalle oscurità della miseria, da «un paesaggio che non va» e avvicinare il futuro, il benessere, la gioia di vivere come in un manifesto pubblicitario. In famiglia, naturalmente, nel surrogato dell'utilitaria di massa che verrà, come non era in fondo mai stata la Topolino e come lo sarebbe stata la Seicento: in tre sulla Vespa, il marito alla guida, la moglie dietro, il bambino in piedi sul predellino, al vento afferrando il manubrio con le mani accanto a quelle di papà, che stringevano e ruotavano, vai con la frizione e il cambio, vai con i freni, dai gas. La Vespa correva in una direzione, ricostruzione, lavoro, redditi sicuri, il piatto di minestra, l'assistenza sanitaria, la scuola uguale per tutti e la motorizzazione civile. Oltre la bicicletta operaia che era un testimone del passato, la Vespa fu uno dei primi passi, in quel paesaggio di macerie, anche se «la benzina è rincarata/ è l'estate del quarantasei/ un litro vale un chilo d'insalata». Ma chi ci rinunciava? A piedi chi va?...

Grande esibizione dell'ingegneria e del design italiano, qualcosa del made in Italy più glorioso e duraturo, più sostanziale, funzionale che estetico, come più avanti l'Olivetti di Nizzoli o i frigoriferi dell'Ignis o gli aerei della Macchi o la radio di Zanuso. La Vespa cominciò sotto le bombe. C'era ancora la guerra quando negli stabilimenti alla Piaggio pensarono al veicolo su due ruote. La Piaggio era stata fondata da Rinaldo Piaggio a Genova nel 1884, grande industria come accadeva una volta per costruire carrozze e treni, motori e tram. Poco più avanti, allo scoppio del primo conflitto mondiale, la Piaggio venne rapita dal sogno del volo e lo realizzò, aprendo qualche capannone a Pontedera, nel 1917, e poi, quattro anni più tardi, lo stabilimento che diventerà lo "storico" stabilimento di Pontedera, il centro della



La vespa del 1946 da sinistra un calendario del 1953 e il poster di Savignac del 1955 a destra uno degli ultimi modelli. In basso, Roberto Colaninno

Piaggio, per progettare e costruire motori, eliche, aeroplani al gran completo... La Piaggio sarà uno dei primi produttori italiani. La guerra ne accrescerà l'importanza. La guerra sul finire, con la sconfitta dei nazifascisti, la colpì duramente: gli stabilimenti a Genova, a Finale e naturalmente a Pontedera vennero distrutti. Rinaldo Piaggio, il fondatore, aveva due figli, Enrico e Armando. Toccò a Enrico oc-

cuparsi della ricostruzione di Pontedera ed Enrico pensò che riconversione e ripresa industriale potessero passare attraverso la motorizzazione di massa. Sotto le bombe o appena dopo le bombe poteva apparire un'idea per il futuro lontano, addirittura un'idea poco raccomandabile, poco redditizia. Ma Enrico Piaggio cominciò a lavorarci, pensando a una due ruote, a un motoscooter, piccolo ed economico. Così arrivò

il prototipo, "Paperino", per la sua forma tondeggianta e il baricentro basso. Non piacque ed allora Corradino D'Ascanio, ingegnere aeronautico, riprese in mano i disegni e i progetti. La storia aziendale racconta che D'Ascanio non amasse la motocicletta. Secondo lui era scomoda, ingombrante, con gomme difficili da cambiare in caso di foratura; oltretutto, per via della catena di trasmissione, sporcava. L'ingegnere

trovò le soluzioni... Per eliminare la catena immaginò un mezzo con scocca portante, a presa diretta. Per rendere la guida agevole collocò il cambio sul manubrio. Per facilitare la sostituzione delle ruote escogitò un braccio di supporto simile ai carrelli degli aerei. Infine ideò la carrozzeria per proteggere il guidatore, per evitare che si sporcasse o che i pantaloni si sciupassero. Con l'aiuto di Mario D'Este, disegnatore di

fiducia, a D'Ascanio bastarono pochi giorni per mettere a punto il primo progetto della Vespa, tradotto in moto a Pontedera nell'aprile del 1946. Il nome del veicolo fu dello stesso Enrico Piaggio che davanti al prototipo MP 6, dalla parte centrale ampia e dalla "vita" stretta, esclamò: «Sembra una vespa!». Aneddoti e resoconti ufficiali. Comunque Vespa fu e subito con uno straordinario successo, malgrado la concorrenza (la Lambretta comparve l'anno successivo). Il primo prezzo fu di cinquantacinquemila lire, sessantunomila per il modello lusso, la cilindrata 98 centimetri cubici. Per duemila 458 esemplari. Si passò ai 125 c.c. nel 1948 (anno di nascita del fratellino, dell'Ape, il motofurgone a tre ruote, che fece la vita di fattorini, idraulici, elettricisti, eccetera). Nel 1950 si iniziò a produrla nella prima licenziataria tedesca: l'Italia nel mondo, alla conquista di mercati e di manodopera. Seguiranno Gran Bretagna, Francia, Spagna, Belgio, Stati Uniti, India, Cina, Australia, anche Iran. La Vespa diventò anche un'avventura: giri del mondo, traversate del deserto, scalate, freddi polari, migliaia di chilometri per coraggiosi vespisti (uno degli ultimi, Giorgio Bettinelli ha raccontato tutto dei suoi amori scooteristici in alcuni bei libri pubblicati da Feltrinelli). Le moto vendute si cominciarono a contare a milioni: lasciamo stare i bilanci intermedi, siamo arrivati a quota sedici milioni.

Ora la Vespa prospera accanto ad altri marchi storici, come Gilera, Moto Guzzi, Derbi, Laverda e Aprilia, sotto l'ombrello della holding industriale Immsi s.p.a., la finanziaria del gruppo Colaninno. Cioè del ragioniere Roberto Colaninno, transitato dalla Telecom alle due ruote, che sta guidando la Piaggio alla quotazione in Borsa e che oggi sarà a Pontedera per festeggiare con autorità e amministratori i sessant'anni della sua moto milionaria, tre nuovi modelli e il progetto dell'architetto Massimiliano Fuksas per la ristrutturazione del museo Piaggio.

Bankitalia, arriva il contratto

Nulla di fatto invece per il nuovo Statuto previsto dalla riforma del risparmio

■ Accordo vicinissimo nella serata di ieri tra i vertici della Banca d'Italia e le rappresentanze sindacali per il rinnovo del contratto. Per la nottata si attendeva la sigla definitiva (salvo «intoppi» dell'ultimora) di 6 sigle sindacali (Falbi, Sibe, Cida, Cgil, Cisl e Uil) su 7 presenti nell'istituto (unica esclusa la Fabi). Oltre a una parte economica sui due bienni dal 2004 al 2006, l'accordo prevede una nuova stesura delle regole di contrattualizzazione, con l'esclusione splicita di modifiche unilaterali. Proprio su questo punto si era aperto lo scontro con l'ex governatore Antonio Fazio, il quale aveva modificato le norme per consentire a tre alti dirigenti di restare in servizio nonostante i raggiunti limiti d'età per il

pensionamento. Altri punti sul tavolo riguardano la previdenza complementare e il fondo previdenziale per i giovani. Nessun passo avanti invece sul fronte del nuovo statuto di cui la Banca dovrebbe darsi dopo il varo della riforma del risparmio. La riforma non è all'ordine del giorno del comitato e del consiglio superiore convocati per oggi. Non potrà avvenire quindi il primo passaggio formale verso l'adozione del nuovo testo dello statuto. Fino a ieri l'ipotesi più accreditata era che, ormai superati i due mesi fissati dalla legge e ritenuti indicativi, l'assemblea straordinaria potesse svolgersi in concomitanza con quella ordinaria del 31 maggio. Ma i tempi vanno stringendosi:

superato l'incontro di oggi, il successivo appuntamento di routine del consiglio superiore sarà a fine maggio, ormai a ridosso dell'assemblea. Peraltro il consiglio sembra intenzionato a non rivestire un ruolo puramente formale nell'iter di approvazione del nuovo testo di statuto che prevede passaggi chiave come le regole per la rotazione dei membri del direttorio e le stesse competenze del consiglio superiore. Per questo l'istituto si muove con grande cautela, visto «l'ingorgo istituzionale» in atto. Infatti le scelte sul direttorio sono di competenza delle massime cariche dello stato: presidente della repubblica, premier, ministro del Tesoro.

b. dig.

Capitalia, torna l'ipotesi olandese

In Borsa voci di fusione con Antonveneta. Ma rimane aperta la strada Intesa

■ Le banche tornano sulla scena finanziaria a partire da Capitalia, per il cui futuro la Borsa oscilla tra la gettonata aggregazione con Intesa e quella con Antonveneta. Quest'ultima è ormai controllata dagli olandesi di Abn, che da parte loro non commentano l'ipotesi di una fusione, pur senza escluderla esplicitamente. Come risultato il titolo Capitalia è salito del 2,47% a 6,92 euro, mentre Intesa ha guadagnato l'1,76 a 4,81 euro. Malgrado il vivace scambio a distanza fra i due amministratori delegati Corrado Passera e Matteo Arpe avvenuto la scorsa settimana durante le rispettive assemblee e la precedente mossa di Arpe di acquisire a scopi difensivi il 2% di Intesa, il mercato sembra perseguire nell'ipotesi di

una fusione fra i due istituti. Accanto a questa però riprende corpo, secondo alcuni, la vecchia ipotesi di aggregazione Antonveneta-Capitalia, operazione ora radicalmente cambiata a seguito della presa del controllo da parte degli olandesi di Abn. Proprio Abn, che di Capitalia è socio importante con il 7,7%, ha declinato per bocca del suo direttore finanziario Hugh Scott Barrett ogni commento al riguardo. Il dirigente, incalzato dagli analisti nel corso della conferenza call sui conti trimestrali, non ha voluto escludere esplicitamente l'ipotesi ma ha spiegato che per il 2006 la banca è focalizzata su Antonveneta e che comunque fino ad ottobre, quando saranno rinegoziati gli accordi

sul patto di Via Minghetti, sosterrà i vertici della banca romana. Accantonato lo scenario di un'opra da parte del gruppo olandese (la battaglia con Bpi per il controllo di Antonveneta è stata molto costosa) una fusione fra le due banche porterebbe il gruppo di Amsterdam a una quota molto elevata nel nuovo istituto garantendo di fatto il controllo. Uno scenario che, malgrado la Banca d'Italia di Mario Draghi non sia più ostile agli stranieri, potrebbe trovare la resistenza dei soci di Capitalia e di vasti settori del mondo economico e politico locale e nazionale. Per questo il ritorno di un possibile interesse di Abn può essere letto come una carta in più a disposizione di Capitalia nella complessa partita con Intesa.

Per la pubblicità su

l'Unità

PK PUBBLICITÀ

La moglie Leda ed i figli Sergio e Silvia annunciano la scomparsa di

FEDERICO BARTOLINI «ICO»

La cerimonia funebre avrà luogo venerdì 28 aprile alle ore 10.00 al Pantheon della Certosa. La camera ardente verrà allestita presso l'Hospice di Benivoglio sempre nella giornata di venerdì dalle ore 8.00. **Bologna, 27 aprile 2006**

Anna Serafini e Piero Fassino esprimono profondo cordoglio alla compagna Silvia Bartolini per la perdita del caro

PAPÀ

La Segreteria, la Direzione Nazionale e il Consiglio Nazionale dei Democratici di Sinistra si stringono attorno alla compagna Silvia Bartolini per la perdita del padre

FEDERICO

I parlamentari Ds di Bologna Alfiero Grandi, Giovanna Grignaffini, Franco Grillini, Donata Lenzi, Sergio Sabattini, Katia Zanotti, Daria Bonfietti, Franco Chiusoli, Federico Enriques, Giancarlo Pasquini, Walter Vitali e Mauro Zani si stringono in un affettuoso abbraccio alla cara Silvia per la scomparsa del padre

FEDERICO BARTOLINI ex comandante partigiano, stimato dirigente politico, amministratore pubblico innovativo e fautore delle autonomie locali.

Barbara Pollastrini con il coordinamento delle Democratiche di Sinistra è vicina con affetto a Silvia per la perdita del suo caro papà

FEDERICO BARTOLINI

Le compagne ed i compagni dei Democratici di Sinistra di Bologna esprimono il proprio cordoglio per la scomparsa di

FEDERICO BARTOLINI

Dirigente politico e amministratore pubblico, si stringono con affetto a Silvia e famiglia. **Bologna, 26 aprile 2006**

Siamo affettuosamente vicini a Silvia, alla mamma Leda ed al fratello Sergio, per la scomparsa di

FEDERICO BARTOLINI

che lascerà in tutti noi un caro ricordo.

Antonella e Marco Giardini Monica e Giovanni Natale Annamaria e Guido Paulato Luciana e Francesco Violante

Tutte le compagne e i compagni del Dipartimento Welfare della Direzione Nazionale Ds partecipano commossi al dolore che ha colpito Silvia Bartolini e la sua famiglia per la scomparsa del caro padre

FEDERICO Livia T., Marco, Adriana, Aly Baba, Antonella, Carla, Emiliano, Rita

Barbara Pollastrini è vicina con profondo affetto a Silvana e tutta la sua famiglia per il dolore che li ha colpiti per la scomparsa del suo amato

PAPÀ

Le democratiche di sinistra e Barbara Pollastrini partecipano con grande affetto al dolore che ha colpito Silvana per la perdita del suo caro

PAPÀ esprimono le condoglianze alla famiglia

Il giorno 26 aprile è mancata all'affetto dei suoi cari

REALINA MONTANARI (REALE) Ved. BASSINGHI di anni 81

Ne danno il doloroso annuncio i figli Mauro e Fabrizio, le nuore Angela e Antonella, il nipote Thomas, il fratello Livio, la sorella Maria, i cognati, le cognate, i nipoti ed i parenti tutti. I funerali avranno luogo oggi, giovedì 27 aprile alle ore 15.00 partendo dalle Camere Ardententi del Nuovo Ospedale di Sassuolo direttamente per la chiesa parrocchiale di Tressano ove alle ore 15.15 sarà celebrato il rito funebre, indi la cara salma

proseguirà per il cimitero di Castellarano. Si ringrazia anticipatamente quanti interverranno alla cerimonia.

Castellarano, 27 aprile 2006

On. Fun. Gibellini Giuseppe Sassuolo (Mo) tel.0536/806065

Per Necrologie Adesivari Anniversari

Rivolgersi a

PK PUBBLICITÀ

Lunedì-Venerdì ore 9.00 - 13.00
14.00 - 18.00
solo per adesioni
Sabato ore 9.00 - 12.00
06/69548238 - 011/6665258