

## LA PIAGGIO DI PONTEDERA: STORIA TOSCANA DI UNA GRANDE ICONA ITALIANA



La cittadina di Pontedera, in Toscana, è stata scenario della nascita di una delle più grandi icone italiane nel mondo: la Vespa. Vi raccontiamo qui la storia della Piaggio, dagli albori fino ai giorni nostri

Storia della Piaggio: l'eccellenza toscana che si trasforma in icona italiana

Di cosa parliamo in questo articolo:

- Gli albori della grande avventura Piaggio: navi e treni
- La prima guerra mondiale mescola le carte

- Entra in scena lo stabilimento di Pontedera
- Il passaggio generazionale: da Rinaldo a Enrico
- Signore e signori, ecco a voi: la Vespa!
- Un'altra grande invenzione della Piaggio: il Ciao
- Il futuro è la sostenibilità

**P**iaggio, come Ferrari, Gucci o Parmigiano Reggiano, è un marchio iconico a livello mondiale. Per gli italiani significa soprattutto la Vespa in ogni sua declinazione. Per noi toscani è un fiore all'occhiello della nostra regione.

TuscanyPeople in genere ama scrivere di prodotti artigianali, naturali, biologici, biodinamici, a km 0, ma in questo caso dobbiamo fare un'eccezione, dato l'alto livello simbolico di un'azienda che si è imposta per creatività, innovazione, design, altre tre parole che ci piacciono molto.



## Gli albori della grande avventura Piaggio: navi e treni

Tutto comincia nel 1884 a Sestri Ponente, quando il giovanissimo Rinaldo Piaggio rileva l'attività del padre e la converte in un'azienda di arredamento navale, senza ancora avere la minima idea di quello che sarà il futuro.

Agli inizi del Novecento l'industria italiana è in gran fermento. Gli ebanisti della Piaggio disegnano i lussuosi arredi di navi internazionali, ma il settore non mostra grandi possibilità di espansione. Per questo Rinaldo si butta nel ramo ferroviario, crea una squadra di tecnici e ingegneri di alto livello, si mette a costruire e riparare carrozze, una decisione che in seguito si rivelerà fondamentale.



## La prima guerra mondiale mescola le carte

La prima guerra mondiale cambia di nuovo le carte in tavola, offrendo grandi chance anche nel settore aeronautico. Dal 1915 la Piaggio si impegna nella produzione di motoscafi antisommersibili MAS, e soprattutto di aeroplani e idrovolanti, fino ad acquistare, nel 1917, un'azienda aeronautica di Pisa.

Superata la crisi postbellica, la Piaggio acquisisce un'altra azienda, la Pegna-Bonmartini, con le sue maestranze e i suoi tecnici, tra cui Giovanni Pegna, ingegnere aeronautico ed eccellente progettista. Suoi sono il monoplano da caccia P2 (Piaggio 2) - divenuto poi il P7, l'Idroplano Piaggio da corsa - e il quadrimotore P108, l'ultimo prima della seconda guerra mondiale.



## Entra in scena lo stabilimento di Pontedera

Rinaldo, forte di tutti i successi ottenuti finora dalla sua Piaggio, nel 1924 acquisisce lo stabilimento Costruzione meccaniche nazionali di Pontedera, un'importante officina esistente già da prima della guerra che gli consente di costruire in proprio i motori degli aerei e, successivamente, anche di altri veicoli.

Gli anni Trenta sono scossi da una grave crisi economica mondiale ma la Piaggio sembra quasi non risentirne. Anzi. La sezione ricerca e sviluppo attrae nuovi cervelli come Giovanni Gabrielli, Giovanni Casiraghi e Corradino d'Ascanio. Soprattutto d'Ascanio si mette in luce realizzando, nel 1930, insieme ad altri, uno dei primi prototipi mondiali di elicottero. È solo l'inizio, perché da allora creerà molti altri veicoli, come gli elicotteri PD1 e PD2 (Piaggio-d'Ascanio).



## Il passaggio generazionale: da Rinaldo a Enrico

Nel 1938 viene a mancare Rinaldo Piaggio. Così i suoi figli si dividono responsabilità e competenze. Ad Armando vanno gli stabilimenti liguri, a Finale Ligure e Sestri; a Enrico quelli toscani, a Pontedera e Pisa. Nel ventennio fascista si costruiscono funicolari, autobus, autocarri, teleferiche, rimorchi.

È anche il periodo del colonialismo italiano, tanto che vengono edificati alcuni insediamenti produttivi ad Addis Abeba e Gura, in Etiopia, per le riparazioni e le costruzioni aeronautiche nelle Officine Meccaniche Africa Orientale (OMAO).



## Signore e signori, ecco a voi: la Vespa!

Nel 1944, sul finire del secondo conflitto bellico, Enrico Piaggio commissiona ai suoi progettisti un veicolo per gli spostamenti individuali. All'inizio Renzo Spolti disegna uno scooter a scocca portante siglato MP (Moto Piaggio, nelle varianti MP1/MP5) e soprannominato "Paperino". Ma per Enrico il risultato non è soddisfacente. Così chiede a Corradino d'Ascanio di rivedere il progetto, e nel 1945 nasce il prototipo dell'MP6, uno scooter con molte innovazioni di derivazione aeronautica. Ma è il 23 aprile 1946 che, su progetto dello stesso D'Ascanio, viene brevettato il progenitore del mito: la Vespa 98.

Il primo esemplare viene prodotto a Pontedera nel 1946. Si tratta di un mezzo con trasmissione senza catene, col cambio sul manubrio e una carrozzeria in grado di proteggere il guidatore. Il nome "Vespa" viene inventato dallo stesso Enrico Piaggio che di fronte al prototipo esclama: "*Sembra una vespa!*". In effetti la somiglianza, grazie alla parte centrale molto ampia, la "vita" stretta e il ronzio del motore, è evidente. Enrico Piaggio ne mette in produzione 2.500 modelli.

Il nuovo scooter viene presentato il 29 marzo 1946 al circolo del golf di Roma, al generale Stone, capo delle forze alleate in Italia. Le reazioni della stampa sono discordanti: per alcune testate è un "trabiccolo" con scarse capacità di potenza e di affidabilità, per altre un mezzo di trasporto innovativo con tratti di genialità ingegneristica.

È però soltanto dal 1948, con l'uscita della Vespa 125, che il veicolo registra un successo di pubblico. Nel 1953 vengono costruite 171.200 Vespe; nel 1956 si festeggia il milionesimo esemplare; nel 1960 gli esemplari sono 2 milioni; nel 1970, 4 milioni; nel 1988, 10 milioni. Attualmente le Vespa prodotte a partire dal 1946 superano i 16 milioni.



## Un'altra grande icona della Piaggio: il Ciao

Nel 1967 viene introdotto il Ciao, un veicolo più simile a una bicicletta, che d'Ascanio aveva progettato nel 1955 e che rimane in produzione, quasi immutato, fino al 2006. A questa grande novità si aggiunge, nel 1969, anche l'acquisizione di Gilera che consolida la Piaggio come punto di riferimento del settore motociclistico.

Negli anni si avvicendano modelli di grande successo, come la Vespa PX, Sfera - il primo scooter con telaio in tubi di acciaio e carrozzeria in plastica -, Zip, Hexagon, Liberty, X9, Beverly, fino ad arrivare a oggi, in cui il primo grande obiettivo per la Piaggio, come per tutti, è la sostenibilità.



## Il futuro della Piaggio è sinonimo di sostenibilità

Per ridurre le emissioni, la Piaggio crea MP3 Hybrid, lo scooter a tre ruote con motore a combustione, affiancato da un propulsore elettrico a batterie. Le diverse modalità di guida offerte permettono diversi tipi di interazione tra le due unità, a vantaggio delle prestazioni e dell'autonomia. Mentre è del 2018 la Vespa elettrica, uno scooter elettrico con 100 km di autonomia, 4 ore per una ricarica totale, e prestazioni superiori a quelle di un tradizionale scooter 50 cc.

Ma poiché, come non c'è limite al peggio, non ce n'è neppure al meglio, ecco che ogni giorno la Piaggio continua a perfezionare i propri veicoli grazie anche alla gestione elettronica, all'implementazione di app e a nuove soluzioni di mobilità elettrica.



Bene, caro amico TuscanyPeople-iano, cara amica TuscanyPeople-iana, questa è la storia della Piaggio che ci auguriamo tu abbia apprezzato. A questo punto sarebbe bello se tu potessi commentare qui sotto, su [Facebook](#), su [Instagram](#), o magari inviare l'articolo a qualche tuo amico. Far girare le grandi storie rende partecipi della grandezza.



PER APPROFONDIRE:

- [L'alluvione del '66 a Pontedera: il responsabile non fu l'Arno](#)
- [Toscana in Vespa, le strade più belle e meno impervie: 5 percorsi per ogni stagione](#)
- [I borghi della Val d'Era, tanto poco conosciuti quanto affascinanti e creativi](#)



La Toscana è la tua passione? Anche la nostra!

---

Riproduzione Riservata ©Copyright TuscanyPeople

