

IN MOVIMENTO

STORIE DI PERSONE E IDEE
LUNGO L'ULTIMO SECOLO
A LEGNANO E NEL TERRITORIO

PEDALARE
GUIDARE
NAVIGARE
VOLARE
PENSARE



12- 24 novembre 2024
Sala Rossa del Museo Fratelli Cozzi

Associazione Friends of Museo Fratelli Cozzi

FRIENDS OF

MUSEO
FRATELLI
COZZI

Alfa Romeo



Città di Legnano



FONDAZIONE
BANCA POPOLARE
DI MILANO



MUSEO
NAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE

Il museo e la sua associazione

Il **Museo Fratelli Cozzi**, aperto a fine 2015, nasce dalla passione di Pietro Cozzi per il marchio **Alfa Romeo**, passione che lo porta a collezionare a partire dal 1955, anno di fondazione dell'omonima concessionaria, un esemplare per ogni modello prodotto dalla Casa del Biscione, scelto tra le serie limitate, gli allestimenti più interessanti o le versioni più performanti ai fini del collezionismo. Oggi **il Museo raccoglie oltre 60 auto**, comprendendo nella collezione 2 auto uniche al mondo ed alcuni modelli rarissimi.

Oltre alle auto, nell'archivio **Cozzi.LAB** sono conservati più di 300 poster originali, migliaia di fotografie, depliant, libretti d'uso, cataloghi, manuali di riparazione, trofei, oggetti d'arte insieme alle maggiori riviste e libri di settore, e tutti i documenti che testimoniano il percorso commerciale, le tecniche di vendita e marketing della concessionaria.



Il Museo, disegnato da **Gabriele e Oscar Buratti**, è stato pubblicato per il suo particolare concept su molte riviste di architettura e design. Il Museo è membro di MuseoCity, della rete di MuseImpresa e del Circuito Lombardo dei Musei del Design. Nel 2021 ACI Storico, ASI, e RIVS hanno affiliato il Museo alle loro prestigiose associazioni, riconoscendone il ruolo istituzionale di valorizzazione della cultura motoristica italiana ed internazionale.

La passione di **Pietro Cozzi** è diventata oggi un museo vivo e attivo, grazie alla figlia **Elisabetta**, erede di tale testimonianza e "Custode del fuoco" ed esempio di innovazione e sviluppo di un concetto di museo moderno e inclusivo.

Il Museo, attraverso l'Associazione senza fini di lucro **Friends of Museo Fratelli Cozzi**, sostiene la valorizzazione e la divulgazione della cultura della scienza e della tecnica nel settore dell'automobile e promuove lo sviluppo e la crescita del territorio attraverso il proprio patrimonio storico. L'Associazione è da anni impegnata su progetti di carattere sociale e culturale, a sostegno della parità di genere, delle giovani generazioni e dell'inclusione.

SITO WEB

FACEBOOK

BLOG

LINKEDIN

INSTAGRAM

ASSOCIAZIONE

Perché vogliamo continuare a raccontare piccole e grandi storie d'impresa



Per portare una volta di più in primo piano le storie fatte di creatività, coraggio e professionalità che ancora oggi costituiscono il terreno fertile che ha permesso la crescita di questo territorio: i cento anni dal riconoscimento del titolo di città a Legnano diventano un'occasione per celebrare alcune delle mille storie che hanno costruito le basi a partire dalle quali immaginare il futuro secondo nuovi canoni.

Cultura di impresa: quello che le imprese italiane insegnano al mondo

Carlo M. Cipolla, uno dei più grandi storici dell'economia del Novecento, disse: "Gli italiani sono abituati fin dal Medioevo a produrre, all'ombra dei campanili, cose belle che piacciono al mondo".

"E la bellezza di cui parla Cipolla, dice **Antonio Calabrò** – Presidente di MuselImpresa- è senza dubbio un tratto distintivo, un elemento della competitività delle imprese italiane. Bello è tutto quello che, dagli anni '50 del secolo scorso in poi, abbiamo plasmato sotto l'insegna del design e che si contraddistingue per qualità, estetica e funzionalità. Tutto ciò che esce dal nostro Paese è "bello", perché frutto della bellezza di cui siamo impregnati, e che viene dalla dimensione delle forme e delle proporzioni».

Le imprese, raccontandosi, generano valore, a livello economico, ma anche sociale e culturale. La storia delle imprese italiane, infatti, è fatta di radici e di ali, per utilizzare un'espressione cara al sociologo tedesco Ulrich Beck, e dimostra che si può innovare pur senza perdere di vista la tradizione. «Un museo dice molto bene tutto questo – sottolinea **Calabrò** – e fa passare nella coscienza comune del Paese la consapevolezza che fare impresa è un elemento di grande valenza sociale (perché dà un'idea positiva del cambiamento) e morale (perché impresa è responsabilità)».

IN MOVIMENTO

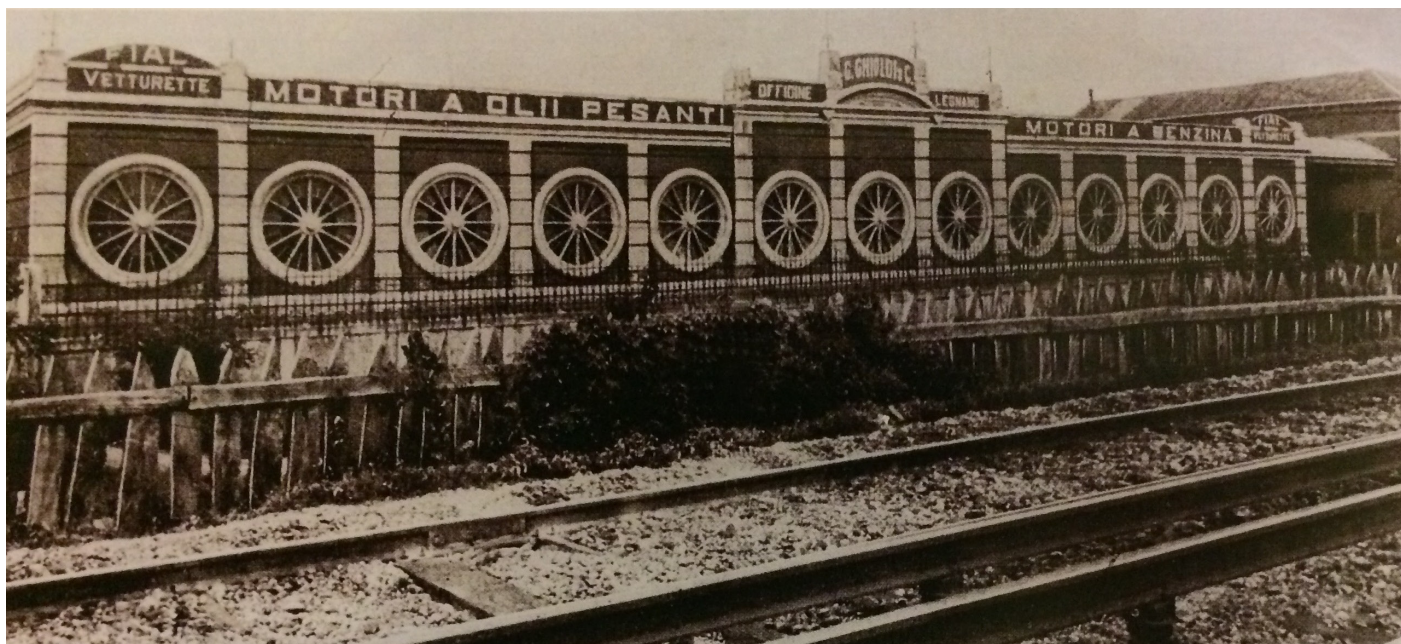
Storie di persone e idee lungo l'ultimo secolo a Legnano e nel territorio



Piccole e grandi storie di imprenditori, anche di sognatori, che hanno marchiato a fuoco un secolo con la loro capacità di rischiare, con la loro creatività e con la loro tenacia: storia di imprenditori che hanno lavorato spostando un poco più in là il limite, guardando al futuro e all'innovazione a partire da un territorio - L'Alto Milanese - che **sembra avere avuto e avere ancora oggi nel proprio Dna capacità speciali**, tali da far pensare che proprio in questo mix di abilità e intraprendenza sia possibile identificare lo spirito del luogo, il Genius loci che presiede e caratterizza un territorio.

In occasione dei cento anni dall'attribuzione del titolo di Città a Legnano, la mostra al Museo Fratelli Cozzi si propone di disegnare un percorso che mette insieme le storie di imprenditori che lungo il secolo scorso **si sono mossi prima di tutto con il pensiero e hanno poi "fatto muovere", messo "IN MOVIMENTO" anche fisicamente, atleti e viaggiatori, piloti e lavoratori, gente comune e pionieri**: che si sia trattato di progettare e creare auto, biciclette, aerei o parti di imbarcazioni entrate nella leggenda, sono numerose le aziende del territorio che hanno lavorato in prima fila, lasciando una traccia indelebile tra Ventesimo e Ventunesimo secolo.

Al Museo Fratelli Cozzi porteremo alcune di queste storie, mettendo uno a fianco all'altro i prodotti del lavoro e del genio di queste aziende. Anche in questa occasione, così come era capitato per le altre mostre organizzate al Museo, non si tratterà di guardare al passato, anche recente, con nostalgia: ciò che interessa sono il presente e il futuro e la capacità di declinare passioni e competenze radicate secondo nuovi canoni. Come scriveva Gustav Mahler, **"Tradizione è custodire il fuoco, non adorare le ceneri"**.





FIAL

“Guarda, guarda Giuseppe (ndr, il nome proprio più diffuso a inizio '900) sta arrivando un'autovettura!": ecco, se dobbiamo provare a immaginare cosa significasse vedere un'autovettura circolare sulle strade sterrate e lastricate alla bell'e meglio di inizio Novecento a Legnano non possiamo fare a meno di **pensare al concetto di "stupore"**, a una sensazione di estraneamento e ammirazione, anche perché la prima auto a circolare in Italia aveva fatto al sua comparsa solo pochi anni prima. Il Conte Gaetano Rossi da Schio, quello della Lanerossi, aveva dovuto attendere quattro mesi dall'ordine per vedersi recapitata a casa la sua Peugeot Type 3, numero di telaio 25, che arrivò in Italia subito dopo il Capodanno del 1893 e fu a tutti gli effetti la prima auto "immatricolata" a circolare nel Paese.

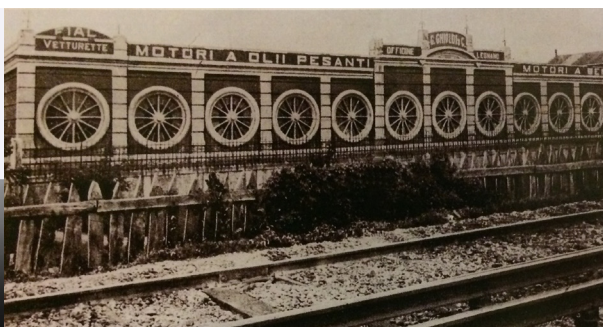
Le automobili circolanti in Italia erano solo 111 nel 1899, 326 nel 1900 e 937 nel 1901: eppure quella macchina che all'indomani del 1906 si poteva osservare mentre attraversava la strada sull'Olona dove c'è oggi Largo Tosi, per entrare poi in piazza Maggiore, la piazza san Magno di oggi, e attrarre l'attenzione di un Giuseppe qualsiasi e dell'amico, quella macchina c'era la possibilità fosse un "prodotto locale a chilometro zero" si direbbe ai tempi nostri; un'autovettura costruita e assemblata a poche centinaia di metri dalla piazza centrale di un paesone che solo 18 anni dopo sarebbe diventato città a tutti gli effetti.

Di certo quella fabbrica non passava inosservata: viste dai treni che percorrevano la ferrovia Milano-Domodossola, le tredici enormi ruote disegnate con le architetture della facciata delle storiche "Officine meccaniche Ghioldi", casa della **Fial, Fabbrica italiani automobili Legnano** fondata dallo stesso **Guglielmo Ghioldi** - già indicavano una manifestazione d'intenti. Guardando all'interno di questo enormi e scenografici finestroni sarebbe stato possibile scorgere il tentativo di questi imprenditori di entrare nel mondo dell'automobile, una realtà allora agli albori e che con il passare dei decenni avrebbe lasciato solo pochi competitor a gestire un mercato potenzialmente immenso a in rapida espansione.

La data da segnare sul calendario è dunque il 1906. Guglielmo Ghioldi, classe 1875, era un meccanico e progettista autodidatta della zona del Comasco che, come tanti altri, si era formato come lavoratore metallurgico nella Franco Tosi, ça va sans dire, dove aveva iniziato a lavorare come garzone non appena l'età glielo aveva concesso, a tredici anni. La prima azienda aperta a Canegrate, poi il trasferimento a Legnano per occuparsi di motori a scoppio e della distribuzione di energia elettrica. Nel 1906, infine, la decisione di entrare nella produzione di automobili. Gli anni precedenti erano stati caratterizzati a Legnano e in tutta la zona dalle proteste degli operai che prendevano consapevolezza di diritti inalienabili fin ad allora negati: le proteste alla Banfi-Frua, gli scioperi al Cotonificio Cantoni avevano in un certo senso obbligato gli imprenditori a fare un primo scatto in avanti nel campo dei diritti dei lavoratori e proprio la nuova fabbrica Ghioldi nasce sotto questi auspici. Il comportamento rispettoso al quale ci si deve ispirare nella nuova fabbrica mette in primo piano alcune regole fondamentali che prescrivono il divieto di assumere lavoratori analfabeti ma anche con età inferiore a 15 anni, stabilendo, soprattutto, **la volontarietà del lavoro straordinario**, nel caso maggiorato del 50% sul compenso ordinario.

Nella sostanza la FIAL produrrà un solo modello di auto, **la A 6-8 HP, mossa da un motore bicilindrico** monoblocco in ghisa di 1135 cc, potenza di 8 CV a 1100 giri/min e una velocità di 55 km/h. Difficile capire il motivo dello scarso gradimento che la vettura, allora in vendita a 3mila 600 lire, ha poi avuto sul mercato, ma il dato di fatto sarà che la prima sarà anche l'ultima auto prodotta dalla FIAL Legnano, così che la società verrà poi messa in liquidazione nel 1908. A cominciare dal 1910 l'azienda proverà a diversificare e si tenta la costruzione, su licenza Blériot, di aerei dotati di motore Ghioldi, ma questa nuova strada non porta frutti e **nel 1913 l'azienda venne definitivamente chiusa**. La Ghioldi tornò ad occuparsi di gruppi elettrogeni e compressori per uso militare, anche se alla fine della prima guerra mondiale si lanciò, di nuovo, nel progetto di una motovetturetta a tre ruote: il progetto venne venduto con tutta la fabbrica ad Attilio Vaghi, imprenditore milanese che costruì a Legnano quello stesso mezzo a tre ruote a marchio SAM.

A Legnano, attraverso la mostra al Museo Fratelli Cozzi, tornerà da vera e propria regina l'unico esemplare di A 6-8 HP esistente, quello del **Museo dell'Automobile di Torino** restaurato dal Centro di Restauro del MAUTO insieme agli studenti dell'ITIS Pininfarina di Moncalieri, che hanno svolto un progetto di alternanza scuola-lavoro (PCTO). Dopo un accurato studio del veicolo è stato effettuato lo smontaggio della carrozzeria e di parte della meccanica, per portare a termine le operazioni di pulitura che hanno riportato in luce la vernice originale per poi passare alla verifica delle parti meccaniche per la rifunzionalizzazione di questo esemplare unico.





Biciclette Legnano



“La vede **questa sottile riga rossa, qui sul telaio?** Ecco, credo di averla fatta io: le dipingevamo a mano a una a una con un pennellino e ancora oggi siamo in grado quasi di riconoscere chi di noi l'abbia tracciata. C'era qualcosa di fortemente artigianale in quello che facevamo e realizzavamo con amore: in un modo o nell'altro, queste biciclette ci sono rimaste nel cuore”: è con il sorriso sulle labbra che, nel 2022, una visitatrice del Museo ci aveva raccontato la sua esperienza personale legata alla fabbrica delle biciclette Legnano. Una storia che avevamo provato a narrare riportando in città non solo le biciclette da competizione vincitrici di un titolo mondiale, ma anche quelle usate tutti i giorni da migliaia di persone. Quella visitatrice ci aveva implicitamente confermato che avevamo centrato l'obiettivo: quella non era solo la storia di un'azienda, ma anche **la vicenda del legame creato con la città, la narrazione di quel connubio tra contesto sociale e lavorativo** che costituisce la trama di base del complesso tessuto del territorio.

La storia delle biciclette Legnano, dunque, è già stata oggetto di una mostra al Museo Fratelli Cozzi nel 2022, ma se si vuole parlare delle vicende che hanno segnato l'ultimo secolo è inevitabile che si torni a parlarne anche in questa occasione.

La ricostruzione è complessa e ha alcuni passaggi non ancora completamente chiariti. Per quanto riguarda il peso specifico che ha avuto sulla città di Legnano è però inevitabile prendere le mosse dalla Wolsit, considerata come l'antenata delle biciclette Legnano, e dallo **stabilimento di via XX Settembre** - oggi direttrice nevralgica della città e allora strada di campagna con un percorso incerto - dal quale uscirono nei primi anni del '900 le auto della casa italo-inglese, ma anche le biciclette. Questo malgrado ancora prima, nel 1902, tale Vittorio Rossi, avesse iniziato a Milano la produzione di biciclette con il marchio "Lignon". Nell'anno 1907 il Comune di Legnano registrava la richiesta di costruzione di uno stabilimento e delle case per gli operai, progetto dell'ingegner Luigi Macchi di Varese che attraverso la società di famiglia, Ruotificio Fratelli Macchi, era anche socio della stessa Wolsit.

Nei primi anni la Wolsit produce già oltre 20mila biciclette l'anno e non potrebbe essere altrimenti in un contesto in cui possedere una due ruote è un piacere ma anche una necessità. Gli anni della guerra, la crisi che portò a dismettere la produzione di auto, portarono nel 1915 alla messa in liquidazione dell'azienda e al ritorno sulla scena del milanese Emilio Bozzi, che acquisirà il marchio e poi inizierà a produrre biciclette a marchio Legnano e con il logo del guerriero che è arrivato sino ad oggi. Una necessità di marketing, guidata dalla cultura del tempo in cui un marchio dalle sonorità anglofone (l'aggiunta della It per rinominare la Wolseley in Wolsit non era sufficiente) avrebbe avuto certo meno presa rispetto al richiamo a Legnano e all'immagine mitologica del guerriero, tanto utilizzata poi dalla retorica fascista. La produzione delle biciclette Legnano sarebbe proseguita in via XX Settembre sino alla fine degli anni '50 per poi trovare spazio in un nuovo e moderno stabilimento, realizzato nei primi anni Sessanta su progetto dell'ingegner Gigi Gho. Entro pochi anni, all'inizio degli anni '70, la produzione a Legnano (**lo stabilimento sarebbe passato alla Diplomatic**) sarebbe stata dismessa e sarebbe venuto meno il collegamento diretto tra la produzione delle biciclette e la città che dà il nome al marchio. A rendere la storia di Legnano una storia di successo contribuirono due elementi. Da un lato la qualità dei prodotti che uscivano dalle officine della città e che risultavano essere un ottimo compromesso tra produzione di massa e una dimensione ancora artigiana; dall'altro il lavoro sul marketing e sul marchio, tradotto anche attraverso la partecipazione alle competizioni di maggior spessore con una propria squadra.

Oltre ai vantaggi portati nello sviluppo, i grandi nomi e le vittorie nelle competizioni sono stati anche uno straordinario veicolo per il marketing e per la pubblicità, capace di spingere in alto le vendite. Alla scelta degli atleti per le proprie squadre, alle collaborazioni e alla grafica per i propri cataloghi o inserzioni pubblicitarie sono sempre state dedicate notevoli energie, testimoniate dalle immagini che sono arrivate sino a noi attraversando la storia della prima metà del Novecento. Forse per quello ancora oggi il simbolo, ma soprattutto **il colore verde oro** dei modelli più pregiati, sono una caratteristica unica e subito riconoscibile.



Saltafoss

Tutti quanti sono stati bambini negli anni '70 hanno un ricordo legato alle Saltafoss, perché l'hanno posseduta oppure perché l'hanno semplicemente invidiata: Saltafoss più che una bici era già l'anticipo di una moto, era il desiderio di accelerare i tempi per entrare in un'adolescenza dove tutto sarebbe stato possibile e il mondo, quello vero, si sarebbe dischiuso agli occhi finalmente senza segreti. Quei meravigliosi ammortizzatori avrebbero permesso di superare le asperità della vita molleggiando elegantemente (anche troppo) e quel faro posizionato davanti, sovradimensionato rispetto a quello delle biciclette, nella fervida immaginazione di ogni ragazzo avrebbe illuminato anche le notti più buie. Come una moto.

Saltafoss, in sintesi, era l'incomprimibile desiderio d'essere più grandi.

Mai, allora, avremmo sospettato che Saltafoss fosse figlia del nostro territorio, tanto sembrava avanti nei tempi e anticipatoria. Più facile immaginare provenisse da un generico Oltreoceano avanzato, quello che poi ci avrebbe regalato anche lo skateboard, la prima Nba e altre novità aliene alla nostra provincia. E invece no: viene fuori che è stato un certo Giulio Ceriani, non John Naismith, a prendere una Carnielli Roma Sport e a trasformarla in altro montando una forcella di estrazione motociclistica e altri particolari capaci di realizzare una mutazione genetica che avrebbe poi avuto nelle Mtb la nascita di un genere.



Giulio Ceriani, creata a inizio anni Settanta la prima bicicletta al figlio Paolo al quale venne affidato il ruolo di tester, avrebbe poi fatto una mossa di marketing tanto semplice quanto geniale: regalare le prime bici prodotte agli amici del figlio, innescando un meccanismo che, partito dal passaparola, avrebbe generato effetti inimmaginabili. Nel 1980 la produzione si sposta da Vanzaghello a Mandello del Lario, dove nasce la seconda serie Saltafoss. Nel 1985, la Saltafoss avrebbe cessato l'attività continuando a restare nell'immaginario non solo di chi l'ha vista e provata in quegli anni. Infatti... è di questi anni la "rinascita" della Saltafoss con la ripresa del marchio e la creazione di una serie 3, ovviamente elettrica, prodotta sempre da un'azienda della zona, Officine Cordaro di Lainate, e che aspira a diventare un nuovo oggetto di culto.



Il "Club Vinci"

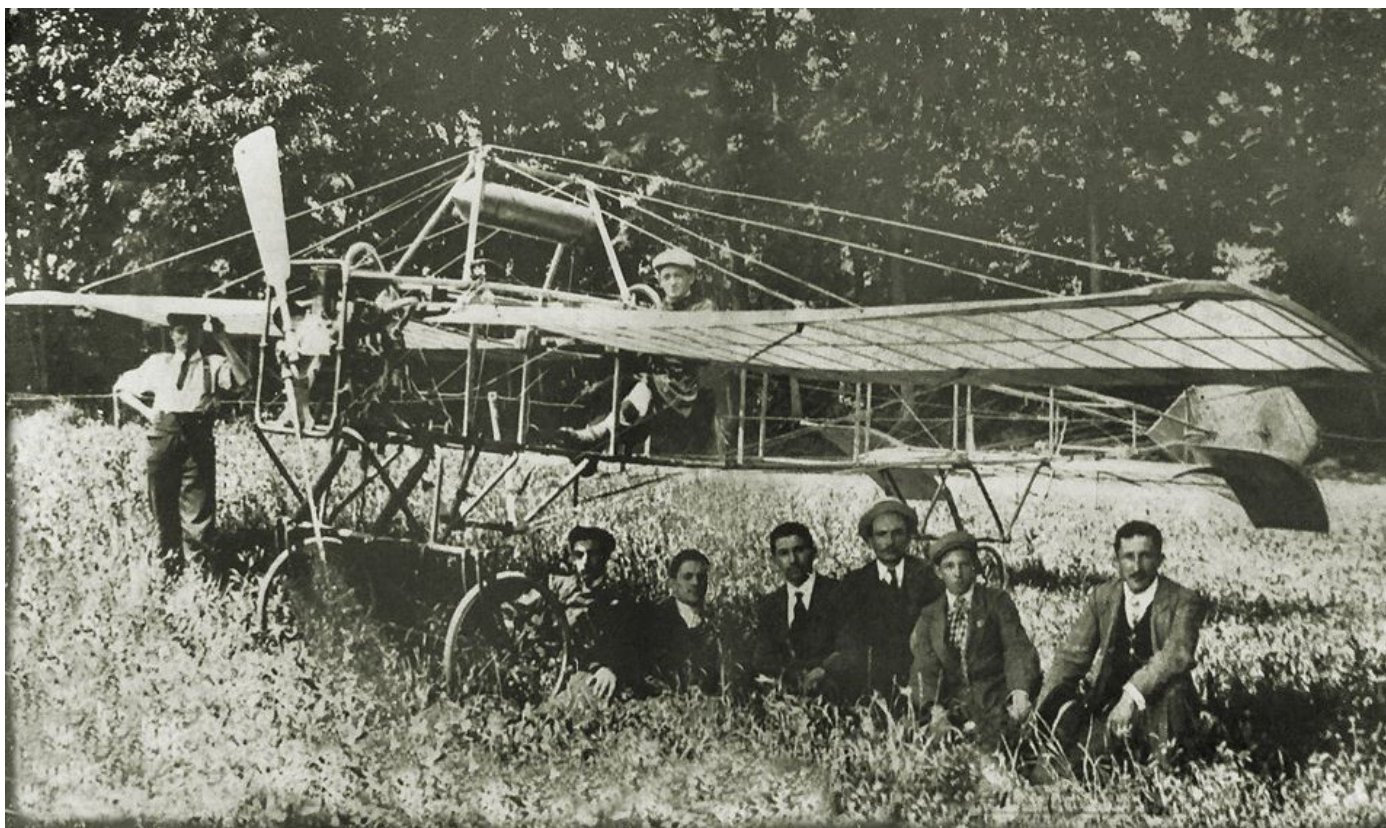
A Legnano, in una zona di periferia, esiste via Pionieri dell'Aria: per comprendere che non si tratta di una dedizione generica, ma di **un tributo a chi, proprio in questa città, ha alimentato il desiderio del volo** all'inizio del Novecento bisogna tornare indietro al 1971. In quell'anno, in una seduta di consiglio comunale, si decise di dedicare una delle nuove vie, figlie della rapida espansione dell'abitato cittadino, al manipolo di appassionati che qualche decennio prima arrivò vicino ad esaudire un sogno, quello di volare.

È in una fotografia dell'aprile 1908, pubblicata su uno dei tanti volumi sulla storia della città a firma di Giorgio D'Ilario e probabilmente ambientata nelle aree intorno al Castello, che si trova traccia del manipolo di coraggiosi che fondò il **"Club Vinci"**, sognatori in grado di trasformare un'intenzione in realtà e che nel 1907 trovarono spazio alla loro impresa in un capannone di via XXIX Maggio: qui, infatti, aveva sede il cantiere nel quale realizzare un monoplano, che avrebbe preso il nome di "Legnano I".

I membri del club si autofinanziavano con un versamento settimanale di due lire e le cronache riferiscono di un secondo capannone realizzato in altra area della città e utilizzato per comporre le parti del monoplano, compreso il motore da 25 cavalli proveniente dalle officine Wolsit, altro punto di riferimento della Legnano dell'epoca e procurato dall'ingegner Clerici.

Le prove di volo che si svolsero a cavallo tra il 1908 e il 1909, ambientate a Cameri, non avrebbero mai portato il monoplano a staccarsi dal suolo per un vero e proprio volo e il progetto sarebbe poi stato abbandonato nel 1910. Lo stesso tipo di velivolo assemblato a Legnano sarebbe poi stato utilizzato da Bleriot per attraversare la manica nel 1909.

La vicenda del Club Vinci è significativa ed è parte della mostra al Museo Fratelli Cozzi perché, al di là del risultato, racconta di quanto la volontà di fare permetta di superare ostacoli e limiti: la storia è fatta di successi e di episodi che, erroneamente, vengono identificati o catalogati come "fallimenti". L'aeroplano costruito a Legnano non avrà forse mai volato, ma è stato probabilmente un utile banco di prova per altre imprese e fonte di suggerimenti per successivi tentativi: tutt'altro che un fallimento.





Eligio Re Fraschini Spa

C'era una volta "Azzurra", ed era il 1983. Improvvisamente gli italiani, che nella stragrande maggioranza dei casi nulla sapevano di vela, finirono per trovarsi immersi in una sorta di corso accelerato, mischiato a euforia collettiva, che fece loro scoprire che il mondo della navigazione andava oltre il "cazzare la gòmena" e il "mezzo marinaio" citati da un impacciato ragionier Fantozzi in una delle sue gag più citate, peraltro ambientata su una barca a motore. **Gli italiani, da sempre santi e poeti, con il passare del tempo sono diventati molto meno navigatori** e scoprirono in quel momento attraverso le pagine dei giornali termini tecnici ormai totalmente scomparsi dal linguaggio comune.

Come capita quando, in occasione delle Olimpiadi, è sufficiente uno squarcio di tricolore su un qualsiasi podio per iniziare dal giorno seguente a discernere con sospetta competenza di tiro con l'arco o curling, gli italiani scoprirono allora dalle parole di una paio di uomini barbuti e sempre abbronzati che la vela poteva essere anche appassionante.

E da allora - a differenza di quanto capita con i già citati tiro con l'arco e curling - gli italiani non mollarono più la presa, anche in mancanza di continue vittorie: l'America's Cup è entrata di diritto negli appuntamenti da seguire, **il Moro di Venezia e Luna Rossa si sono trasformati in poster da appendere in cameretta**, le sfide lanciate dalle barche targate tricolore hanno assunto il valore di una rivincita e le regate notturne trasmesse in tv in orari antelucani un argomento di discussione oltre che motivo di una diminuita efficienza sul posto di lavoro.

Cosa c'entra tutto questo con Legnano? Cosa ha che fare con questa città la tecnologia sfrenata messa alla prova in queste occasioni da barche futuristiche che negli ultimi trent'anni hanno poi sfrecciato sull'acqua con velocità sempre più alte, muovendosi anche senza una bava di vento? In realtà il legame è parecchio forte, perché sottotraccia e senza tanto clamore c'è un'azienda legnanese che da un certo momento in poi anche nella nautica da competizione ha avuto e ha tuttora un nome riconosciuto ovunque nel mondo.

"La bellezza del legno di allora ha lasciato il posto all'eleganza e alla funzionalità del composito, alla sua perfezione tecnologica, da plasmare tra le mani così come prima si lavoravano le tavole di legno nella creazione dei modelli per fonderia. Il legno di ieri ha fatto spazio a materiali nuovi, che presentano caratteristiche tecniche differenti; nulla però è cambiato nella manualità della lavorazione": nella poche righe utilizzate per presentare l'azienda sul sito istituzionale, la Eligio Re Fraschini spa di Legnano, sembra già di leggere allo stesso tempo la forza del legame con la tradizione, la volontà continua di sperimentare e il rapporto quasi fisico con la materia oggetto di lavorazione. Fondata nel 1946, primissimo dopoguerra, da Eligio che con la moglie Maria Teresa condivide entusiasmi, sogni e duro lavoro, l'azienda cresce con le successive generazioni che iniziano fin da giovani a respirare la stessa aria dei capannoni di lavorazione, anche quelli sempre più grandi e tecnologicamente evoluti, e a condividere approccio, idee e prospettive. Dagli anni Settanta tocca ai figli Piero e Massimo, anche per la scomparsa prematura di Eligio, prendere le redini dell'azienda con Maria Teresa: un corso accelerato forzato dagli eventi che produce frutti e coincide con la crescita definitiva dell'azienda.

L'amore per il proprio lavoro, quello che non conosce i sabato e le domeniche, la volontà di conoscere, la propensione al rischio hanno fatto la differenza così che i nomi dei clienti diventano già un biglietto da visita scintillante: tra questi **Aermacchi, Scuderia Ferrari, il team il Moro di Venezia e Luna Rossa Challenge**. Con il nuovo millennio, entra in gioco la terza generazione: stessi ideali, stesso amore per il lavoro, così che anche Piero e Massimo possono trascorrere qualche sabato in meno in azienda.

Nell'ufficio di Piero Fraschini troneggia ancora oggi una fotografia che è il riassunto di una storia che ha come protagonisti la Re Fraschini e Luna Rossa e che è testimonianza del forte legame che l'azienda ha con la nautica di alto livello: l'occasione è la 31esima edizione dell'America's Cup, In Nuova Zelanda. "Luna Rossa non andava, sempre ultima e penultima, e Patrizio Bertelli si arrabbiò chiedendo di rivoluzionare tutto e cambiare la barca - racconta Piero -: gli altri si erano inventati una forma della prua innovativa che Luna Rossa non aveva. Bisognava cambiare la prua, ma tra un round robin e l'altro c'erano solo due settimane, due settimane per fare quello che non era stato fatto in tre anni. Bertelli mi chiamò mentre ero in aereo perché era necessario intervenire: così, mentre si lavorava anche con aziende del posto, è stato rifatto anche il bulbo in tempi record in Italia e poi spedito in Nuova Zelanda. Morale: arriva la prima regata del secondo round e la barca, che era stata letteralmente "tagliata" per permettere le modifiche come si vede in questa foto, esce in mare e incrocia nelle acque di Auckland l'Amerigo Vespucci, vero e proprio simbolo dell'Italia. Uno scatto che per me riassume tutta una storia fatta di sport ed efficienza lavorativa".



In divenire

All'interno della mostra una sezione sarà poi dedicata anche alla storia dell'**Autostrada dei Laghi**, prima autostrada a pedaggio al mondo che nel 2024 festeggia, anch'essa, i cento anni di vita. Lo si farà a partire dalla storia di **Enrico Ruspi**, personaggio che a Legnano sono in molti a ricordare (la famiglia Ruspi è ancora presente con un'azienda dedicata al recupero delle auto), e che, primo casellante dell'autostrada che lambiva la città, si occupava anche di sorvegliare la carreggiata, percorrendola in bicicletta con cartelli sulle spalle sui quali era scritto: "Tenere la destra - scappamento chiuso". Per i pedoni o i ciclisti che si avventuravano sull'autostrada o che venivano sorpresi ad attraversarla era prevista una multa di dieci lire e dieci centesimi.

Ringraziamo per il supporto

Fondazione Banca Popolare di Milano



FONDAZIONE
BANCA POPOLARE
DI MILANO

Museo Nazionale dell'automobile di Torino



MUSEO
NAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE

Comune di Legnano

