

# wide

PIAGGIO MAGAZINE

Quarterly magazine  
Year 17  
March 2010

**GLI ECO-SINDACI:  
I PROGETTI DI  
ROMA, MILANO,  
BARCELLONA**

(Eco-Mayors' programmes  
in Rome, Milan and Barcelona)

**SUPERBIKE 2010  
PARLA MAX BIAGGI**  
(2010 Superbike according to Max Biaggi)

# LE CITTÀ rinnovabili

(sustainable cities)

A man with a beard and short brown hair, wearing a dark leather motorcycle jacket and a white turtleneck, is sitting on a motorcycle. He is looking off to the side with a serious expression. The background is a city street at sunset, with a large building on the left and a bright orange and yellow sky on the right. The motorcycle's handlebars and mirrors are visible in the foreground.

LOWER YOUR VISOR,  
NEVER YOUR GUARD.

THE TRUE BIKERS ARE BACK.



V7 Classic

Certain feelings can never be forgotten. They lie silent somewhere deep in your soul, ready to be aroused. This moment has arrived: pride has returned, the true bikers are back. We will reclaim the road and the pleasure of riding free. The Moto Guzzi dealers are awaiting to relight your fire.



[WWW.MOTOGUZZI.IT](http://WWW.MOTOGUZZI.IT)

**WIDE**  
**Piaggio Magazine**  
 Quarterly magazine published by Piaggio & C. S.p.A.  
 Magazine Trimestrale edito da Piaggio & C. S.p.A.  
 Registrazione del Tribunale di Pisa  
 n. 3 del 15/05/1993 - Anno 17 - N. 1 Marzo 2010

**Editor**  
 Direttore Responsabile  
 Francesco Fabrizio Delzo

**Steering Committee**  
 Comitato Editoriale  
 Michele Palladini, Maurizio Roman, Ravi Chopra,  
 Carlo Coggola, Massimo Di Silverio, Franco Fenoglio,  
 Luciano Franceschi, Giancarlo Milonzi, Pedro Quijada,  
 Costantino Sambuy, Stefano Smerone, Paolo Timoni,  
 Gabriele Galli, Leo Francesco Mercanti, Roberto M. Zerbi

**Senior Editor**  
 Caporedattore  
 Graziella Teta

**Contributors**  
 Collaboratori  
 Stefania Giorgioni, Paolo Pezzini, Isabella Spinella

**Editorial Staff**  
 Organizzazione Redazionale  
 Mariangela Giampaolo, Bruno Pluchino

**Editorial Office**  
 Redazione  
 WIDE Piaggio Magazine  
 Viale Rimabò Piaggio, 25 - 56025  
 Pontedera (Pisa) - Italy  
 Tel/Phone: +39 0587 272943  
 Fax: +39 0587 276237  
 wide@piaggio.com

Rome office:  
 Via Abruzzi, 25 - 00187 Roma  
 Tel/Phone: +39 06 42295201

Milan office:  
 Via Vivavo, 6 - 20122 Milano  
 Tel/Phone: +39 02 7621261

**Editing, photo research,  
 graphics and layout:**  
 Supporto editoriale e fotografica,  
 grafica e impaginazione  
 Edipress Srl - www.edi-press.com

Cover photo: Getty Images  
 Foto di copertina: Getty Images

**Printed by:**  
 Stampa  
 Pacini Editore S.p.A. - Via Gherardesca, 1  
 56121 Ospedaletto (Pisa)

Wide Piaggio Magazine is printed  
 on ECF chlorine-free paper  
 Wide Piaggio Magazine è stampato su  
 carta ECF chlorine-free

© Copyright 2010 - Piaggio & C. S.p.A.  
 Pontedera

All rights reserved. Reproduction, even partial,  
 is prohibited.  
 Tutti i diritti riservati. Vietata la riproduzione anche  
 parziale.

© Wide Piaggio Magazine is a registered  
 trademark - Piaggio & C. S.p.A. - Pontedera  
 All rights reserved.



004

## OVERVIEW 003

## PRIME 004

Le città rinnovabili  
*Sustainable cities*

## OPINIONS 012

Gli Eco-Sindaci  
*The Eco-Mayors*

ROMA Gianni Alemanno 013

MILANO Letizia Moratti 015

BARCELONA Jordi Hereu 016

## GLOBAL 018

Mobilità futura  
*Dall'Asia agli States*  
*Future mobility - From Asia to the States*

## VOICES 024

I veicoli di domani?  
 Ecologici, facili, belli  
*The vehicles of the future?*  
*Eco-friendly, easy to use and smart*  
 Miguel Galluzzi e Marco Lambrì - designer



015

## INSIDE 028

Enel e Piaggio: alleanza  
 per la mobilità elettrica  
*Enel and Piaggio join forces  
 on electric mobility*



057

## RACING 036

SBK 2010  
 Max, Aprilia, Alitalia  
 e la sfida tricolore  
*Max, Aprilia, Alitalia and the Italian  
 challenge*

## NEW 054

Con Guzzi sono  
 "tornato al futuro"  
*Back to the future with Guzzi*  
 Pierre Terblanche - designer

## ADVENTURE 057

La Vespa di Hemingway  
*Hemingway's Vespa*

## PREVIEW 033

## TIMELESS 034

## BACKSTAGE 044

## PIAGGIO STYLE 048

## COMMUNITY 051



## Uno sguardo sul mondo per correre verso il futuro

Il Gruppo Piaggio è un “laboratorio permanente” di tecnologia, innovazione e design

**di Roberto Colaninno**

**Presidente e Amministratore Delegato Gruppo Piaggio / Piaggio Group Chairman and CEO**

**W**ide nasce dall'idea di aprire gli orizzonti, guardare oltre i confini per conoscere, capire, provare ad anticipare il futuro. Wide è la bellezza e l'ampiezza del mondo: interpretato da chi, come il Gruppo Piaggio, lo vive ogni giorno sulle frontiere della tecnologia, del mercato, del design, della competizione sportiva. A partire da questo primo numero del nostro nuovissimo “magazine” vi racconteremo i nostri valori e le nostre sfide, ma soprattutto le nuove strade che i cittadini e i consumatori italiani, europei, asiatici, americani stanno imboccando. Il Gruppo Piaggio, in fondo,

è una sorta di “laboratorio permanente”: dagli scooter, alle moto, ai veicoli commerciali, i nostri mezzi girano il mondo e nel mondo, a tutte le latitudini, interagendo con uomini e donne straordinariamente diversi per età, reddito, condizioni e convinzioni. Da questo osservatorio privilegiato cercheremo di cogliere discontinuità e segnali di cambiamento: i bisogni dell'oggi che i media fotograferanno solo domani, le rivoluzioni silenziose dell'est che forse arriveranno ad ovest. Con la curiosità (e il coraggio) di chi pensa che il bello debba ancora arrivare. Buon Wide a tutti.

### **A look at the world to bring us closer to the future**

Wide was born from the idea of expanding horizons and looking past boundaries in order to gain knowledge, to understand and to attempt to predict the future. Wide is both the beauty and the wideness of our world, interpreted by those who, like Piaggio Group, experience it each day on the frontiers of technology, of market, of design and of sport competition. From the first number of our brand new “magazine”, we will talk about our values and our challenges, but most of all we will share together the

new route that Italian, European, Asian and American citizens and consumers are taking. After all, Piaggio Group is a sort of “permanent laboratory”: from scooters, to motorcycles, to commercial vehicles, our products travel across the globe and throughout the world, at all latitudes, interacting with men and women that are extremely different for age, income, lifestyle and opinions. We will try to perceive divergences and signals of change from this favoured position: needs of today that will not be captured by media until tomorrow, Eastern silent revolutions that perhaps will arrive to the West. With the curiosity (and the courage) of those who believe that the best is yet to come. Enjoy Wide.

PRIME



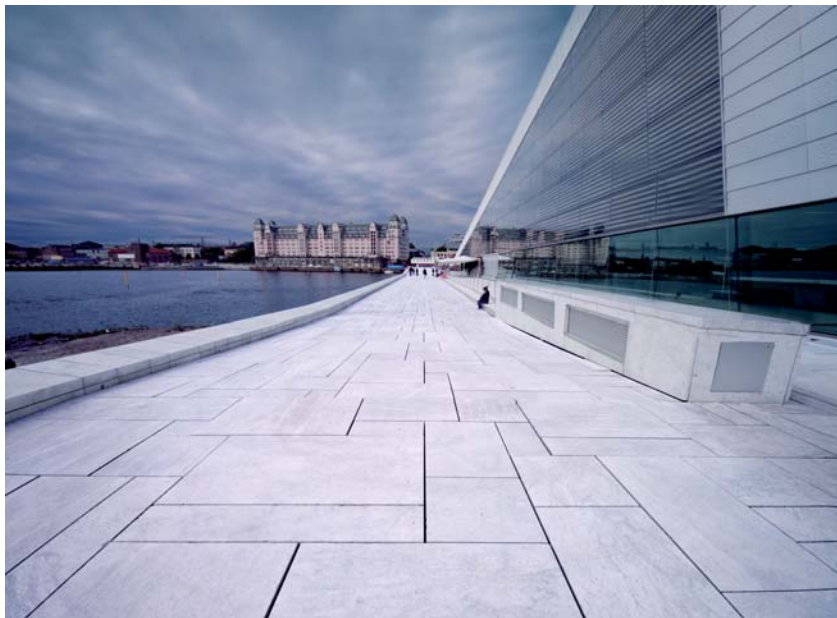
*Sustainable Cities  
Green Europe's leaders and ambitions.  
Major cities embrace a new  
ecological awareness*

005

# LE CITTÀ rinnovabili

Primati e ambizioni dell'Europa verde.

Le metropoli verso una nuova  
coscienza ambientale



di **Isabella Spinella**

## 8 CAPITALI EUROPEE "PREMI OSCAR" DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE: COPENHAGEN VINCE SU TUTTE

**C**openhagen, Stoccolma, Oslo, Vienna, Amsterdam, Bruxelles, Vilnius, Berlino. Non solo otto splendide capitali europee, ma soprattutto otto "premi Oscar" della sostenibilità ambientale. A decretarli è lo "European green city index" realizzato dagli analisti dell'Intelligence Unit dell'Economist, che propone un ranking ambientale di 30 città europee, classificate in base a otto parametri (CO<sub>2</sub>, energia, immobili, trasporti, acqua, rifiuti e gestione del territorio, qualità dell'aria e governance ambientale). La classifica incorona Copenhagen, ove-

rall, la metropoli più "sostenibile" d'Europa, mentre assegna a Stoccolma il primato nel trasporto pulito, a Oslo la migliore performance in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> e di risparmio energetico, a Vienna l'eccellenza per l'alta efficienza nella gestione dell'acqua, ad Amsterdam quella per il riciclaggio.

E ancora, Bruxelles ha la migliore governance ambientale, Vilnius è prima assoluta per la qualità dell'aria e, infine, Berlino è medaglia d'oro per la sostenibilità dei suoi edifici.

Ma la sorpresa della classifica è il settimo posto di Roma sul fronte energetico e per emissioni di CO<sub>2</sub>. A giocare a favore della capitale sono le fonti della sua energia, per il 19% prodotta da rinnovabili come solare, termico e fotovoltaico. Buona >>> a pag 10

## Sustainable cities

*Copenhagen, Stockholm, Oslo, Vienna, Amsterdam, Brussels, Vilnius, and Berlin are not only eight splendid European capital cities but, above all, they represent eight "Oscar Awards" for environmental sustainability according to the European Green City Index conducted by the Economist Intelligence Unit. The Study provides a sustainability ranking of 30 European cities which have been classified according to eight categories: CO<sub>2</sub> emissions, energy, buildings, transport, water, waste and land use, air quality and environmental governance.*

*Copenhagen tops the overall ranking as Europe's most sustainable city. Stockholm has the highest score for*



A sinistra, un angolo di Oslo visto dal nuovo teatro dell'Opera.  
A destra, la nuova Cancelleria di Berlino.  
In basso, una panoramica di Vilnius.

*On the left: a corner of Oslo seen from the new Opera House.  
On the right, the new Chancellery building in Berlin.  
Below, a wide shot of Vilnius.*



*clean transport, Oslo is the best performer in terms of CO2 emissions and energy saving, Vienna achieves excellence for highly efficient water management, and Amsterdam the same for recycling. Brussels is leader in environmental governance, Vilnius ranks first in air quality, and, lastly, a gold medal goes to Berlin for the environmental sustainability of its buildings.*

*The ranking's real surprise is the seventh place given to Rome in the energy category and for CO2 emissions. Working in favour of the capital city are its energy sources of which 19% are renewable, such as photovoltaic solar systems and thermal systems. Rome's CO2 emission performance is also good with 3.5 tonnes per inhabitant per year, decidedly inferior to the European average of 5 tonnes. In addition, the results of the European Green City Index* >> [on page 10](#)



**30 CITTÀ  
EUROPEE  
PER 8 PARAMETRI:  
È LO EUROPEAN  
GREEN CITY  
INDEX  
DELL'ECONOMIST**

*30 EUROPEAN  
CITIES CLASSIFIED  
ON 8 PARAMETERS:  
THE ECONOMIST'S  
EUROPEAN GREEN  
CITY INDEX*

**Overall**

City	Score %
1 Copenhagen	87.31
2 Stockholm	86.65
3 Oslo	83.98
4 Vienna	83.34
5 Amsterdam	83.03
6 Zurich	82.31
7 Helsinki	79.29
8 Berlin	79.01
9 Brussels	78.01
10 Paris	73.21
11 London	71.56
12 Madrid	67.08
13 Vilnius	62.77
14 Rome	62.58
15 Riga	59.57
16 Warsaw	59.04
17 Budapest	57.55
18 Lisbon	57.25
19 Ljubljana	56.39
20 Bratislava	56.09
21 Dublin	53.98
22 Athens	53.09
23 Tallinn	52.98
24 Prague	49.78
25 Istanbul	45.20
26 Zagreb	42.36
27 Belgrade	40.03
28 Bucharest	39.14
29 Sofia	36.85
30 Kiev	32.33

**CO<sub>2</sub>**

City	Score
1 Oslo	9.58
2 Stockholm	8.99
3 Zurich	8.48
4 Copenhagen	8.35
5 Brussels	8.32
6 Paris	7.81
7 Rome	7.57
8 Vienna	7.53
9 Madrid	7.51
10 London	7.34
11 Helsinki	7.30
12 Amsterdam	7.10
13 Berlin	6.75
14 Ljubljana	6.67
15 Riga	5.55
16 Istanbul	4.86
17 Athens	4.85
18 Budapest	4.85
19 Dublin	4.77
20 Warsaw	4.65
21 Bratislava	4.54
22 Lisbon	4.05
23 Vilnius	3.91
24 Bucharest	3.65
25 Prague	3.44
26 Tallinn	3.40
27 Zagreb	3.20
28 Belgrade	3.15
29 Sofia	2.95
30 Kiev	2.49

**Energy**

City	Score
1 Oslo	8.71
2 Copenhagen	8.69
3 Vienna	7.76
4 Stockholm	7.61
5 Amsterdam	7.08
6 Zurich	6.92
7 Rome	6.40
8 Brussels	6.19
9 Lisbon	5.77
10 London	5.64
11 Istanbul	5.55
12 Madrid	5.52
13 Berlin	5.48
14 Warsaw	5.29
15 Athens	4.94
16 Paris	4.66
17 Belgrade	4.65
18 Dublin	4.55
19 Helsinki	4.49
20 Zagreb	4.34
21 Bratislava	4.19
22 Riga	3.53
23 Bucharest	3.42
24 Prague	3.26
25 Budapest	2.43
26 Vilnius	2.39
27 Ljubljana	2.23
28 Sofia	2.16
29 Tallinn	1.70
30 Kiev	1.50

**Buildings**

City	Score
1 Berlin	9.44
1 Stockholm	9.44
3 Oslo	9.22
4 Copenhagen	9.17
5 Helsinki	9.11
6 Amsterdam	9.01
7 Paris	8.96
8 Vienna	8.62
9 Zurich	8.43
10 London	7.96
11 Lisbon	7.34
12 Brussels	7.14
13 Vilnius	6.91
14 Sofia	6.25
15 Rome	6.16
16 Warsaw	5.99
17 Madrid	5.68
18 Riga	5.43
19 Ljubljana	5.20
20 Budapest	5.01
21 Bucharest	4.79
22 Athens	4.36
23 Bratislava	3.54
24 Dublin	3.39
25 Zagreb	3.29
26 Prague	3.14
27 Belgrade	2.89
28 Istanbul	1.81
29 Tallinn	1.06
30 Kiev	0.00

## Transport

City	Score
1 Stockholm	8.81
2 Amsterdam	8.44
3 Copenhagen	8.29
4 Vienna	8.00
5 Oslo	7.92
6 Zurich	7.83
7 Brussels	7.49
8 Bratislava	7.16
9 Helsinki	7.08
10 Budapest	6.64
10 Tallinn	6.64
12 Berlin	6.60
13 Ljubljana	6.17
14 Riga	6.16
15 Madrid	6.01
16 London	5.55
17 Athens	5.48
18 Rome	5.31
19 Kiev	5.29
19 Paris	5.29
19 Vilnius	5.29
19 Zagreb	5.29
23 Istanbul	5.12
24 Warsaw	5.11
25 Lisbon	4.73
26 Prague	4.71
27 Sofia	4.62
28 Bucharest	4.55
29 Belgrade	3.98
30 Dublin	2.89

## Water

City	Score
1 Amsterdam	9.21
2 Vienna	9.13
3 Berlin	9.12
4 Brussels	9.05
5 Copenhagen	8.88
5 Zurich	8.88
7 Madrid	8.59
8 London	8.58
9 Paris	8.55
10 Prague	8.39
11 Helsinki	7.92
12 Tallinn	7.90
13 Vilnius	7.71
14 Bratislava	7.65
15 Athens	7.26
16 Dublin	7.14
16 Stockholm	7.14
16 Budapest	6.97
19 Rome	6.88
20 Oslo	6.85
21 Riga	6.43
22 Kiev	5.96
23 Istanbul	5.59
24 Lisbon	5.42
25 Warsaw	4.90
26 Zagreb	4.43
27 Ljubljana	4.19
28 Bucharest	4.07
29 Belgrade	3.90
30 Sofia	1.83

## Waste and land use

City	Score
1 Amsterdam	8.98
2 Zurich	8.82
3 Helsinki	8.69
4 Berlin	8.63
5 Vienna	8.60
6 Oslo	8.23
7 Copenhagen	8.05
8 Stockholm	7.99
9 Vilnius	7.31
10 Brussels	7.26
11 London	7.16
12 Paris	6.72
13 Dublin	6.38
14 Prague	6.30
15 Budapest	6.27
16 Tallinn	6.15
17 Rome	5.96
18 Ljubljana	5.95
19 Madrid	5.85
20 Riga	5.72
21 Bratislava	5.60
22 Lisbon	5.34
23 Athens	5.33
24 Warsaw	5.17
25 Istanbul	4.86
26 Belgrade	4.30
27 Zagreb	4.04
28 Bucharest	3.62
29 Sofia	3.32
30 Kiev	1.43

## Air quality

City	Score
1 Amsterdam	8.98
2 Zurich	8.82
3 Helsinki	8.69
4 Berlin	8.63
5 Vienna	8.60
6 Oslo	8.23
7 Copenhagen	8.05
8 Stockholm	7.99
9 Vilnius	7.31
10 Brussels	7.26
11 London	7.16
12 Paris	6.72
13 Dublin	6.38
14 Prague	6.30
15 Budapest	6.27
16 Tallinn	6.15
17 Rome	5.96
18 Ljubljana	5.95
19 Madrid	5.85
20 Riga	5.72
21 Bratislava	5.60
22 Lisbon	5.34
23 Athens	5.33
24 Warsaw	5.17
25 Istanbul	4.86
26 Belgrade	4.30
27 Zagreb	4.04
28 Bucharest	3.62
29 Sofia	3.32
30 Kiev	1.43

## Environmental governance

City	Score
1 Brussels	10.00
1 Copenhagen	10.00
1 Helsinki	10.00
1 Stockholm	10.00
5 Oslo	9.67
5 Warsaw	9.67
7 Paris	9.44
7 Vienna	9.44
9 Berlin	9.33
10 Amsterdam	9.11
11 Zurich	8.78
12 Lisbon	8.22
13 Budapest	8.00
13 Madrid	8.00
15 Ljubljana	7.67
15 London	7.67
17 Vilnius	7.33
18 Tallinn	7.22
19 Riga	6.56
20 Bratislava	6.22
21 Athens	5.44
21 Dublin	5.44
23 Kiev	5.22
23 Rome	5.22
25 Belgrade	4.67
26 Zagreb	4.56
27 Prague	4.22
28 Sofia	3.89
29 Istanbul	3.11
30 Bucharest	2.67



A sinistra, il sindaco di Copenhagen Ritt Bjerregaard, la sua rivoluzione "verde" per la capitale danese consiste nel massiccio utilizzo di fonti energetiche rinnovabili come l'eolica, con centrali situate appena fuori la città (foto a destra). Nella pagina accanto una veduta di Stoccolma.

*On the left, the Mayor of Copenhagen, Ritt Bjerregaard, her "green" revolution for the capital of Denmark involves considerable use of renewable energy sources such as wind power, with power plants situated just outside the city (photo on the right). On the opposite page, a view of Stockholm.*



## NELLE CITTÀ RINNOVABILI LE IMPRESE GIOCANO LA PARTITA DEL FUTURO TECNOLOGICO

<< da pag 6 anche la performance in termini di CO2 con 3,5 tonnellate di anidride carbonica per abitante, nettamente inferiore alla media europea di 5 tonnellate. I risultati dello "European green city index" evidenziano, inoltre, che il climate change sta provocando una "rivoluzione copernicana" tra i livelli di potere: quando l'ambiente chiama, sono i primi cittadini a rispondere. Se, infatti, il mondo è davvero intenzionato a risolvere il dramma ambientale che incombe sulle generazioni presenti e future, non ha scelta: deve partire dalle città. Di fronte al fallimento del vertice Onu di Copenhagen si riparte dal basso: le metropoli si trasformano in veri e propri laboratori, dove si studiano tecnologie e soluzioni innovative per vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici.

"Il mestiere dei sindacati è agire", tuona il primo citta-

<< from page 7 underline how climate change is causing a Copernican Revolution in the corridors of power. When the environment calls, it is the city mayors who respond. If the world really intends to resolve the environmental crisis that hangs over present and future generations, it has no choice but to start from the cities. And following the failure of the UN Climate Change Conference held in Copenhagen, one has to start from the bottom up. Indeed, major cities are turning into real laboratories where innovative technology and solutions are being created in order to win the battle against climate change. "A mayor's job is to act", states Copenhagen's Mayor, Ritt Bjerregaard, who has initiated a green revolution by exploiting wind from the Baltic Sea to generate electricity, and by converting waste to energy to



dino di Copenhagen, Ritt Bjerregaard, che ha proposto una rivoluzione "verde", puntando sul vento del Baltico per generare energia elettrica e sulla termovalorizzazione dei rifiuti, che fornisce energia e calore a 150 mila famiglie.

Ma, il progetto urbano più innovativo al mondo è allo studio per la nuova Milano dell'Expo 2015: è prevista la realizzazione di edifici e impianti ecosostenibili, in cui ogni materiale è riciclabile, l'impatto ambientale è ridotto ai minimi termini e ogni tecnologia utilizzata è sostenibile (e competitiva sul mercato). In questo scenario un ruolo importantissimo giocano la vera partita del futuro tecnologico. Lo ha capito il Gruppo Piaggio che nel 2009 ha lanciato il rivoluzionario MP3 Hybrid: il primo scooter al

mondo ad utilizzare in modo integrato e parallelo il motore elettrico insieme al motore termico, abbattendo sia i consumi di carburante che le emissioni inquinanti di circa la metà rispetto ai normali scooter. La Philips, invece, ha sperimentato un sistema efficiente di illuminazione a led in alcune piazze e strade di Copenhagen: ogni lampada urbana ha un indirizzo Ip e il Comune può abbassare o alzare la sua luminosità in ogni momento della giornata da un qualsiasi computer di rete, riducendo la bolletta elettrica di un terzo. Infine, l'Enel è fortemente impegnata sul fronte della mobilità ecosostenibile: il progetto "E-mobility" prevede accordi con i Comuni italiani, per dotare le città di una fitta rete di colonnine per la ricarica elettrica. Il futuro sarà "verde"? Ai sindaci e alle loro città rinnovabili l'ardua sentenza.

*provide power and heat for 150,000 families.*

*However, the world's most innovative urban project is currently under consideration for the new area of Milan, which will host Expo 2015. It entails the construction of eco-friendly buildings and systems made entirely of recyclable material; environmental impact is reduced to a minimum and every piece of technology used is not only environmentally sustainable but also competitive on the market.*

*In this environment, firms play a key role of utmost importance since the real task of providing a technological future in sustainable cities lies with them. The Piaggio Group realised this and in 2009 launched the revolutionary MP3 Hybrid: the first scooter in the world to incorporate a "parallel" hybrid drive in which a thermal engine and an electric motor simultaneously*

*supply power to the wheels, cutting both fuel consumption and pollutant emissions by roughly half compared to normal scooters.*

*Philips, on the other hand, has tested an efficient LED lighting system in several squares and streets of Copenhagen. Each urban lamp has an IP address and the town council is able to increase or decrease its brightness at any time during the day from any network computer, reducing the electricity bill by a third.*

*Lastly, Enel is strongly committed to eco-friendly mobility with its E-mobility project, which consists of an agreement between the Company and Italian town councils to provide cities with an extensive network of electric recharging points.*

*Will the future be "green"? This arduous task lies with the mayors and their sustainable cities.*

---

# OPINIONS

---

## **Gli Eco-Sindaci**

---

Progetti e sogni dei primi cittadini di Roma, Milano  
e Barcellona per un ambiente di qualità

---

interviste di **Stefania Giorgioni**



# «Sogno una Capitale a impatto zero»



**Intervista al Sindaco di Roma Gianni Alemanno** / Interview to Mayor of Rome, Gianni Alemanno

**C**on i suoi quattro milioni di abitanti Roma è una delle capitali più popolate d'Europa e tra le più sensibili ai temi dell'inquinamento e della qualità della vita. La giunta Alemanno sta intraprendendo strade innovative, per affrontare una serie di problemi storici della città: traffico, qualità dell'aria e trattamento dei rifiuti.

**Sindaco Alemanno, che cosa prevede il nuovo piano energetico ambientale del Comune di Roma e quali sono oggi le politiche ambientali messe in atto?**

«Gli assi strategici di questo progetto sono riassumibili in un decalogo elaborato dal Comune, che mira al raggiungimento - nel medio periodo - di obiettivi importanti come il contenimento delle emissioni

climalteranti, la progressiva diversificazione delle fonti di approvvigionamento, il sostegno allo sviluppo di un'edilizia sostenibile sul territorio, la creazione delle condizioni per lo sviluppo dell'uso dell'idrogeno. Puntiamo a posizionare Roma nel gruppo delle città europee più sensibili al tema della sostenibilità energetica e ambientale. Dunque, con questo decalogo è stato avviato un percorso che porterà a fare della Capitale una "città a impatto zero". Tra i progetti avviati ricordiamo la costruzione di colonnine per la ricarica di auto elettriche, grazie a un protocollo d'intesa firmato con l'Enel, che prevede la dislocazione di 150 punti di ricarica all'interno della nostra città».

**Quali cooperazioni sono state avviate con le altre metropoli europee?**



**"I dream of creating a zero-impact capital city"**

*With its four million inhabitants, Rome is one of Europe's most populous capital cities and also one of the most sensitive to environmental issues such as pollution and quality of life.*

*Alemanno's council is undertaking innovative measures to tackle a series of problems that have long afflicted the city, i.e.: traffic, air quality and waste treatment.*

**Mr Alemanno, what does the new environmental energy plan of the Municipality of Rome entail and what**



«Con il Sindaco di Londra è nata una simpatia reciproca ed un sostegno che ci gratifica, anche in vista di alleanze a sostegno della candidatura di Roma alle Olimpiadi 2020. Le due cose vanno insieme perché, anche per Roma, la questione ambientale è uno degli assi portanti su cui si costruirà il futuro di Roma Capitale, nella prospettiva di questo evento mondiale. Roma fa inoltre parte del network "Energie Cités", cui aderiscono 26 Paesi e 1000 città, coinvolte nello sviluppo di progetti di crescita urbana a impatto zero. Il network ha partecipato all'ultimo vertice sul cambiamento climatico di Copenhagen, nel quale la Capitale ha presentato un progetto frutto di un workshop di 3 giorni con i nostri esperti, con Roma Energia e con gli analisti guidati dallo studioso Jeremy Rifkin».

**Dal 2005 Roma è impegnata in una campagna di**

**promozione per l'uso del fotovoltaico. Quali sono i risultati di questa iniziativa?**

«L'installazione di impianti di cogenerazione (alimentati da un mix di fonti, tra cui il fotovoltaico) e di energia solare negli edifici pubblici e negli ospedali, a partire dal Sant'Andrea, sui tetti delle scuole e dei capannoni industriali porterà ad un abbattimento del 50% del consumo elettrico e dell'80% di quello termico. Lo sviluppo del fotovoltaico consentirà di passare dagli attuali 3,3 watt a persona prodotti a Roma, a 18 watt pro capite nel 2012, fino a raggiungere i 50 watt nel 2020. All'indomani del vertice di Copenhagen, inoltre, è stato inaugurato il nuovo impianto fotovoltaico presso il centro idrico Acea di Monte Mario che rappresenta una svolta nell'uso delle energie rinnovabili.»



**environmental policies have been put in place today?**

«The strategic aims of this project are summarized in a report written by the Municipality; the medium-long term objectives, which are of considerable significance, are to control climate-altering emissions; gradually diversify energy sources; support the development of sustainable building in the local area; and create the right conditions to develop the use of hydrogen. We are aiming to position Rome in the group of European cities most sensitive to sustainable energy and environmental sustainability.

Therefore, with this report we have initiated a process, which will lead Rome to become a "zero impact city". Amongst projects already under way, it is worth mentioning the construction of recharging points for electric cars thanks to a memorandum of understanding with Enel, which foresees the distribution of 150 points within the city».

**What partnerships have been started up with other major European cities?**

«A mutual understanding has developed with the Mayor of London from whom we receive support that is much appreciated, also in view of Rome's bid to host the 2020 Olympics.

The latter goes hand in hand with the environmental question, a key component on which Rome's future as

a great capital city will be built in the expectation of this worldwide event. Furthermore, Rome is part of the Energie-Cités network, which represents 1000 cities in 26 countries and is involved in developing zero impact urban growth projects.

The network took part in the recent Copenhagen climate change conference where Rome presented a project created at a 3-day workshop with our experts, Roma Energia and analysts directed by expert Jeremy Rifkin».

**Rome has been involved in a photovoltaic energy promotional campaign since 2005. What are the results of this initiative?**

«The installation of cogeneration systems (fuelled by a mix of sources including photovoltaic energy) and solar systems in public buildings and hospitals – starting from Sant'Andrea – and on the roofs of schools and industrial warehouses will cut down electricity consumption by 50% and thermal energy consumption by 80%. The development of photovoltaic energy will enable Rome to pass from the current 3.3 watts it produces per capita to 18 watts per capita in 2012, and to as much as 50 watts per capita in 2020. What is more, the new photovoltaic system at the Monte Mario Water Centre was inaugurated the day after the Copenhagen Summit, representing a turning-point in the use of renewable energies.»





# «A Milano stiamo rivoluzionando la mobilità»

Intervista al Sindaco di Milano Letizia Moratti / Interview to Mayor of Milan, Letizia Moratti

In basso la stretta di mano fra Letizia Moratti e Al Gore in occasione del conferimento della cittadinanza onoraria di Milano all'ex vice presidente degli Stati Uniti.

Below, the handshake between Letizia Moratti and Al Gore on the occasion of the conferral of honorary citizenship of Milan upon the former vice president of the United States.



«N

utrire il Pianeta. Energia per la Vita» è il tema scelto per l'Esposizione Universale di Milano 2015. Sono lontane le epoche in cui sembrava che l'aumento potenziale delle risorse disponibili fosse maggiore dell'incremento dei consumi. Lo sviluppo di politiche innovative in materia di energia, come la diminuzione delle emissioni inquinanti, sono dunque al centro delle politiche ambientali del capoluogo lombardo. Non a caso il Sindaco Letizia Moratti, con il varo dell'Ecopass, ha allineato Milano alle più rigorose esperienze di

gestione del traffico veicolare, ricorrendo a un vero e proprio "pedaggio" per le quattro ruote che per molti versi richiama il congestion charge londinese. **Quali sono le linee che guideranno il futuro ecologico di Milano, sia negli anni che ci condurranno all'Expo 2015, sia successivamente a questo appuntamento mondiale?**

«Milano ha fatto molti passi avanti in tema di ambiente. Abbiamo messo in rete le eccellenze della nostra città per creare un vero laboratorio ambientale urbano: università, centri di ricerca, associazioni ambientali, multiutilities e istituzioni insieme per un modello nuovo di città. L'obiettivo è una Milano verde, a bassa emissione, a mobilità sostenibile. Con Ecopass stiamo sperimentando una misura del tutto innovativa che ha consentito la riduzione del 20% del PM allo scarico e del 39% dell'NH3. Le concentrazioni di PM10 registrano oggi una media annuale minore del 17% rispetto ai 6 anni precedenti. Inoltre, abbiamo introdotto BikeMi, il sistema di bikesharing che è ormai divenuto un vero mezzo di trasporto pubblico integrato con le linee Atm: 500 mila utilizzati nel 2009.

Stiamo rivoluzionando in senso ecologico il trasporto pubblico: oltre il 70% delle linee oggi è alimentata a trazione elettrica (più del 60% dell'energia elettrica distribuita a Milano è di origine idroelettrica). Milano avrà presto le linee 4 e 5 della metropolitana e la realizzazione dei prolungamenti delle altre linee. Ma già oggi Milano può contare su 250 nuovi mezzi ecologici, con un investimento di un miliardo di euro previsto nel triennio 2009-2011».

**Milano è stata tra le prime città italiana ad agevolare la circolazione su due ruote, permettendo l'uso delle corsie preferenziali agli scooter, una**

**We are revolutionizing mobility in Milan**

*Nourish the Planet, Energy for life is the subject chosen for the 2015 Universal Expo of Milan. The days when the potential increase in available resources was greater than the rise in consumption are long gone. The development of innovative energy policies, such as decreasing hazardous emissions, is at the centre of the environmental policies put in place by the capital of the Region of Lombardy. It is no coincidence that Mayor Letizia Moratti, with the launch of the Ecopass, has aligned Milan with the strictest vehicle traffic management experiences, introducing a "toll" for four-wheeled vehicles reminiscent London's congestion charge.*

**What are the guidelines that will shape Milan's "ecological" future, both during the years leading up to the 2015 Expo and in the wake of this global event?**

*«Milan has made significant progress with regard to the environment. We have created a network of our city's top services in order to develop a sort of urban environmental laboratory: universities, research centres, environmental associations, multi-utilities and institutions have been combined to create a new city model. The objective is a green Milan, with low emissions and sustainable mobility. With Ecopass we are experimenting with a completely innovative measure that has allowed for a 20% reduction of the PM and 39% of the NH3. Today, PM10 concentrations report a yearly average of less than 17% compared to the previous 6 years. Moreover, we have introduced BikeMi, the bike sharing system that has now become*

**misura ora allo studio del Comune di Roma. Sono previste altre misure di questo tipo?**

«I milanesi scelgono sempre di più le due ruote. Il Comune ha favorito questa rivoluzione nello stile della mobilità con BikeMi e con le corsie preferenziali. Ciclomotori e motociclette sono esenti da Ecopass: è stata una scelta consapevole. È una strategia che proseguirà, per esempio sul fronte della sicurezza. Le due ruote sono le più colpite dagli incidenti, ma Milano è oggi la città italiana col più basso indice di lesività (115,95%), cioè col minor numero di feriti ogni 100 incidenti e la terza tra quelle con il minor numero di deceduti (0,65%) ogni 100 incidenti. Dall'entrata in vigore di Ecopass, si è verificato un calo del 20,6% degli incidenti all'interno del centro storico».

**Oltre a queste iniziative, pensa che Milano sia pronta a progetti come quello di San Francisco dove il Comune ha inserito nel nuovo codice edilizio la predisposizione delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici?**

«Milano ha siglato un accordo importante, nell'ambito del Piano Clima del Comune: la prima alleanza in Italia tra una multiutility e una casa automobilistica per rilanciare l'auto elettrica e il trasporto locale ecosostenibile. Mettiamo a disposizione dei milanesi auto elettriche a prezzo contenuto. Non solo: Comune di Milano e A2A realizzeranno entro il 2010 una rete elettrica distributiva capillare (200 punti di ricarica solo a Milano) che permetterà di viaggiare tra Milano, Brescia e Bergamo a costi decisamente convenienti e senza inquinare. Presto il mercato del motore elettrico conoscerà un'espansione esponenziale: Milano è pronta».

*a genuine means of public transport that has been integrated with the ATM lines. 500,000 were used during 2009.*

*We are in the midst of an ecological revolution of public transport: more than 70% of the lines are currently powered by electric traction (more than 60% of the electric energy distributed in Milan is hydroelectric). Soon Milan will add lines 4 and 5 to its underground system and the other lines will also be extended. However, Milan already relies on 250 new ecological means of transport, with an investment of one million Euros expected to be made between 2009 and 2011».*

**Milan was one of the first cities in Italy to facilitate the use of two wheeled vehicles, allowing for the use of priority lanes for scooters, which is now being considered by the City of Rome as well. Are you planning any other initiatives of this type?**

*«The citizens of Milan are choosing two wheeled vehicles more and more often. The City has favoured this revolution of mobility with BikeMi and priority lanes. Mopeds and motorcycles are exempt from Ecopass: it was a deliberate choice. And we will continue to use this strategy in other areas, for example with regard to safety. Two wheeled vehicles are the ones most often involved in accidents, but today Milan is the city with the lowest injury rate (115.95%) in Italy; in other words it has the least number of injured per 100 accidents. It ranks third for the lowest number of fatalities (0.65%) per 100 accidents and since Ecopass was introduced there has been a 20.6% drop in accidents in the city centre».*

**In addition to these initiatives, do you think Milan is ready for projects like the one taking place in San Francisco where the City has added recharging columns for electric vehicles to its building code?**

*«Milan has signed an important agreement with regard to the City's Climate Plan. It is the first alliance between a multi-utility and an automobile manufacturer for a relaunch of the electric car and eco-sustainable local transport. We provide the residents of Milan with electric cars at affordable prices. And that's not all: by the end of 2010, the City of Milan and A2A will create a widespread electricity distribution network (200 recharging stations in Milan alone) that will allow for travel among the cities of Milan, Brescia and Bergamo at decidedly contained prices and with no pollution. The electric engine market will soon undergo exponential growth and Milan will be ready for it».*

# Barcellona punta tutto sui veicoli elettrici

**Intervista al Sindaco di Barcellona Jordi Hereu**  
*Interview to Mayor of Barcelona, Jordi Hereu*



**B**arcellona è una delle città europee all'avanguardia nella sperimentazione di nuove forme di mobilità sostenibile. L'amministrazione comunale, guidata dall'Alcalde Jordi Hereu i Boher, ha nelle politiche ambientali uno dei suoi punti di forza strategici. Oggi il capoluogo catalano offre ai quattro milioni di persone che ogni giorno si muovono nell'area metropolitana – la seconda per dimensioni nella penisola iberica – un'alternativa di mobilità innovativa, all'insegna dell'ecologia.

**Il Comune di Barcellona da anni ha posto una forte attenzione al settore dei veicoli elettrici ad emissioni zero. Qual è la vostra strategia?**

«Il rispetto per l'ambiente e la sostenibilità sono asset strategici e ineludibili per una grande città del XXI secolo. L'economia sostenibile è la nostra

## Barcelona places all its bets on electric vehicles

*Barcelona is one of the European cities at the forefront of new forms of sustainable mobility. One of the strategic strengths of the city council, run by Mayor Jordi Hereu i Boher, lies precisely in its environmental policies. Today, Catalonia's capital city is offering the four million people who travel every day within its metropolitan area – the second largest in the Iberian peninsula – an ecological alternative to urban mobility.*

**The Municipality of Barcelona has been paying considerable attention to the zero-emission electric vehicle sector for many**

scenari per il futuro e i veicoli elettrici sono parte della nostra strategia. Con il progetto "Officina live Barcelona- Logistica para la Implementación del Vehículo Eléctrico" iniziamo l'adattamento delle infrastrutture e della logistica della città per l'avvio definitivo delle auto elettriche investendo su un settore, l'automotive, di grande tradizione nell'economia di Barcellona e della sua area metropolitana.

"Live Barcelona" esemplifica il modello di gestione della città, basato sulla stretta collaborazione tra il settore pubblico, il settore privato e gli attori sociali: istituzioni, costruttori di automobili con sede a Barcellona, Università, compagnie elettriche, centri tecnologici e associazioni di consumatori uniti per sviluppare i veicoli elettrici. Un'impresa che punta ad esaltare la vocazione di "green city" di Barcellona».

**Barcellona, insieme a Madrid e Siviglia, aderisce al "plan movele" che offre vantaggi fiscali per i veicoli elettrici e punta alla creazione di quasi duecento punti di ricarica entro il 2011. Si stanno rispettando i tempi previsti?**

**E quale riscontro sta avendo questa strategia tra i cittadini?**

«Il calendario del "Plan Movele" per Barcellona nel periodo 2009-2011 prevede l'installazione di 191 nuovi punti di ricarica in superficie e nei parcheggi sotterranei. Dall'ultimo trimestre del 2009, in particolare, sono attivi due progetti pilota nel campo dell'innovazione. Il primo di questi consiste nell'utilizzo di motociclette elettriche per i servizi ausiliari di mobilità e sicurezza e il secondo, promosso da "Endesa Network Factory", ci ha permesso di installare 12 punti luce a tecnologia LED per l'illuminazione esterna e per la creazione di punti di ricarica. La risposta dei cittadini è molto positiva. Oltre al programma del Ministero, a Barcellona abbiamo già intensificato l'uso dei veicoli elettrici nelle flotte dei veicoli pubblici: abbiamo dotato di 380 veicoli elettrici (132 dei quali sono Porter Piaggio, ndr) la nostra flotta per i servizi municipali».

**In Italia esistono da molto tempo le ZTL, zone a traffico limitato. Sarà possibile vederle a Barcellona in breve tempo?**

«Sì, certamente. Sarà possibile a breve trovare zone ZTL a Barcellona poiché uno dei pilastri del nostro piano consiste nel creare il contesto favorevole alla circolazione di veicoli elettrici».

**years. What is your strategy?**

«Respect for the environment and sustainability are fundamental strategic assets for a large city of the 21st century. We are counting on a sustainable economy for the future, and electric vehicles are part of our strategy. We will start to adjust the City's infrastructure and logistics with the project "Oficina Live Barcelona- Logistica para la Implementación del Vehículo Eléctrico" before giving the final go-ahead to electric cars. The automotive sector, in which we are investing, is a very traditional sector in the economy of Barcelona and its metropolitan area. "Live Barcelona" exemplifies the City's management model, which is based on a strong partnership between the public sector, private sector and social enterprises: institutions, Barcelona-based car manufacturers, universities, utility companies, technological centres and consumers' associations for the development of electric vehicles. It is an industrious undertaking which aims to further advance Barcelona's vocation as a "green city."»

**Together with Madrid and Seville, Barcelona supports the government's electric mobility plan (Movele) which offers tax benefits for electric vehicles and aims to create almost two hundred recharging points by 2011. Is it going ahead according to schedule? And how is this strategy viewed by citizens?**

«The "Plan Movele" schedule for Barcelona for the period from 2009-2011 envisages the installation of 191 new recharging points on the ground and in underground car parks. Since the last quarter of 2009, two innovative pilot projects have been under way. The first uses electric motorcycles for auxiliary mobility and safety services, and the second, which is promoted by "Endesa Network Factory", has enabled us to install 12 LED lighting points for outdoor lighting and for the creation of recharging points. Feedback from citizens has been very positive. In addition to the Ministry's programme, in Barcelona we have already increased the use of electric vehicles in public sector vehicle fleets; we have equipped our public services fleet with 380 electric vehicles (132 of which are Piaggio Porters, Ed.).»

**Controlled traffic zones have existed in Italy for a long time. Will they shortly be seen in Barcelona?**

«Yes, controlled traffic zones will certainly soon be seen in Barcelona since a key element of our plan is to create a favourable environment for the circulation of electric vehicles.»



Il parco veicoli dei servizi ambientali del Comune di Barcellona comprende 132 Porter Electric Power. The City of Barcelona's fleet of environmentally-friendly service vehicles includes 132 Electric Power Porters.

---

**GLOBAL**

*Future mobility – From Asia to  
the States: at the cutting edge  
of sustainable development*

**018**

---

# **Mobilità futura**

---

Dall'Asia agli States: testimonianze dalle frontiere  
dello sviluppo sostenibile

---

interviste di **Graziella Teta**





## Mobilità e ambiente: la rivoluzione indiana

**Mobility and environment: the Indian revolution**

**N**onostante la crescita economica tumultuosa, gli indiani stanno sviluppando una forte attenzione sul tema della difesa dell'ambiente e della *eco-mobility*. Ne parliamo con Ravi Chopra, presidente e amministratore delegato di Piaggio Vehicles Pvt. Ltd., con sede a Pune e stabilimento a Baramati. Spiega: «È noto che gli alti livelli di inquinamento dell'aria registrati nelle principali città sono legati al traffico crescente. Va rilevato che un veicolo che viaggia a 10 km l'ora emette una quantità di emissioni dannose (monossido di carbonio e ossidi di azoto) due volte e mezzo superiore ad uno con velocità di 60 km/h. La correlazione fra densità del traffico ed emissione di gas nocivi delle aree urbane è evidente. Per rendere la mobilità urbana più sostenibile, abbiamo bisogno di sviluppare strategie che si concentrino non solo sullo sviluppo di veicoli a basso consumo di carburante, ma anche su soluzioni di trasporto alternative.

La mobilità ecologica non è, dunque, una sfida che impegna soltanto l'Occidente. Continua Chopra: «Il Governo Indiano è seriamente impegnato in questa sfida e ha definito un'articolata strategia per la difesa dell'ambiente. L'industria dei trasporti, compresa Piaggio India, sta assumendo varie iniziative orientate alla "mobilità

*Despite their nation's recent tumultuous economic growth, Indians are developing a strong sense of the importance of environmental protection and eco-mobility. We spoke about it with Ravi Chopra, President and CEO of Piaggio Vehicles Pvt. Ltd., with its headquarters in Pune and the production plant in Baramati.*

*He explains: «It is well-known that the recorded high levels of air pollution in the main cities of the country are related to increasing traffic. We must point out that a vehicle that travels at 10 km per hour emits a quantity of pollutants (carbon monoxide and nitrogen oxides) which is two and a half times more than a vehicle that travels at 60 km/h. The link between traffic density and the emission of dangerous gases in urban areas is obvious. In order to make urban mobility more sustainable, we need to develop strategies focused not only on the development of vehicles with low fuel consumption, but also on alternative transportation solutions.»*

*So the challenge of environment-friendly mobility is not just of interest to the West.*

*Chopra talks on: «The Indian Government is seriously committed to this challenge and has*



A sinistra, veicoli a due e tre ruote nelle strade indiane. Sopra, il nuovo stabilimento Piaggio di motori diesel.

On the left, two and three wheels vehicles on Indian roads. Above, new Piaggio diesel engines plant.

verde», sviluppando veicoli che rispettino le più stringenti normative sulle emissioni inquinanti mediante l'adozione di tecnologie innovative. Veicoli con alimentazione a metano o GPL sono già in produzione, ed è in corso lo sviluppo di mezzi a trazione elettrica. Inoltre, si stanno svolgendo test su veicoli ibridi orientati alla loro diffusione commerciale nel paese».

«In particolare – sottolinea Ravi Chopra – Piaggio sta realizzando in India uno stabilimento dedicato alla produzione di una nuova generazione di motori diesel, tecnologicamente avanzati, altamente eco-friendly e fuel efficient. Sono destinati ad equipaggiare veicoli commerciali a quattro ruote per un più efficiente trasporto delle merci».

Le grandi città indiane, inoltre, stanno realizzando iniziative innovative per abbattere l'inquinamento. Rivela Chopra: «Nuova Delhi ha vinto di recente il premio Clean Cities International Partner of the Year, assegnato dal Dipartimento dell'Energia degli Stati Uniti, per gli sforzi nella riduzione dell'inquinamento atmosferico ed a favore dei carburanti alternativi. Grazie a quest'impegno, si è registrata una significa-

tiva riduzione dei livelli inquinanti: negli ultimi cinque anni il monossido di carbonio è diminuito del 32% e il biossido di zolfo del 39%». Nuova Delhi, considerata la città più inquinata del sub-continente, ha dunque ridotto l'inquinamento atmosferico grazie al progressivo utilizzo di carburanti meno inquinanti per gli autobus cittadini e per gli altri veicoli a motore. Annota Chopra: «Attualmente, nella capitale circolano 10 mila autobus e 60 mila veicoli (a tre ruote, due ruote e taxi) alimentati a metano. In futuro potrebbero diventare 27 mila bus e tre milioni di veicoli. E ci si aspetta che altre metropoli, come Mumbai e Calcutta, seguano l'esempio di New Delhi adottando politiche antinquinamento per i veicoli a motore. L'India, con oltre 40 milioni tra autobus, veicoli a tre e due ruote e taxi, rappresenta un mercato potenziale di oltre un miliardo di dollari per i combustibili alternativi». Conclude Chopra: «Si può dire che in India sia in corso la "rivoluzione verde" della mobilità sostenibile. Ed anche a livello internazionale, l'India è impegnata per lo sviluppo di una strategia globale per la riduzione delle emissioni nocive e la rapida diffusione di tecnologia verde nel settore automotive».

outlined a detailed strategy for environmental protection. The transportation industry, including Piaggio India, is taking on several initiatives focused on "green mobility", developing vehicles which respect even the most inflexible regulations on pollutants through the introduction of innovative technologies. Methane or LPG fuel vehicles are already in production, and the development of electric traction means of transport is underway.

Moreover, tests are taking place on hybrid vehicles in order to market them throughout the country. In particular», adds Ravi Chopra, «Piaggio is creating a facility in India dedicated to the production of a new generation of technologically advanced and highly eco-friendly and fuel-efficient diesel engines. They will be fitted to commercial four-wheel vehicles for a more efficient transportation of goods.»

In addition, large Indian cities are developing innovative initiatives to fight pollution. Chopra reveals: «New Delhi recently won the United States Department of Energy's "Clean Cities International Partner of the Year" award for its efforts in the reduction of environmental pollution and the promotion of alternatives. Thanks to this commitment, a significant decrease in pollution levels was reported: in the past five years carbon monoxide has decreased by 32% and sulphur dioxide by 39%.» New Delhi, which is considered the sub-continent's most polluted city, has reduced environmental pollution through the progressive introduction of cleaner fuels for its city buses and for other motor vehicles.

Chopra notes, «Currently, 10 thousand buses circulate throughout the capital and 60 thousand vehicles (three-wheeled, two-wheeled and taxis) are powered by methane. In the future, the numbers could reach 27 thousand buses and three million vehicles. And it is expected that other large cities, like Mumbai and Calcutta, follow New Delhi's example by adopting anti-pollution policies for engine driven vehicles.

India, with more than 40 million buses, three-wheeled and two-wheeled vehicles and taxis, represents a potential market of more than one billion dollars for alternative fuels.» Chopra concludes, «We could say that a "green revolution" of sustainable mobility is taking place in India. India is committed internationally to the development of a global strategy to decrease pollutants and the rapid diffusion of green technology in the automotive industry as well.»

## GLOBAL



# La nuova frontiera cinese: l'ecologia

*The new Chinese frontier: ecology*

**Q**ual è la percezione dei problemi legati all'ambiente e all'inquinamento nella Repubblica Popolare Cinese? Lo abbiamo chiesto a Riccardo Mastronardi, responsabile di Piaggio Group China, che vive con la famiglia a Guangzhou ed opera nella sede di Foshan City, nella regione del Guangdong. Spiega Mastronardi: «Secondo un recente sondaggio diffuso dall'International Environmental Monitor, circa il 60% degli intervistati in Cina – giovani che vivono nelle maggiori città – si dichiara "molto preoccupato" per le questioni ambientali in generale. E ben il 96% della popolazione urbana è ormai "molto" o "abbastanza preoccupato" per gli effetti che l'inquinamento può avere sulla salute delle persone. Sorprendentemente, sono più preoccupati i cinesi dei tedeschi! Secondo lo stesso sondaggio, infatti, in Germania solo per il 19% della popolazione la preoccupazione è forte, e meno del 40% crede ad un impatto negativo dell'inquinamento sulla salute».

Tra le altre considerazioni scaturite dalla survey, è molto interessante il fatto che i cinesi attribuiscono la responsabilità dell'alto livello delle polveri presenti nell'aria nelle grandi città al convulso sviluppo delle costruzioni, abbinato all'aumento delle automobili circolanti. In particolare, alla domanda "qual è il prodotto di consumo più inquinante?", "automobili" è stata la risposta più frequente. Di contro, i giovani non pensano che le moto siano tra le principali fonti di inquinamento, mentre sono preoccupati per il livello dei consumi causato dall'alto prezzo dei carburanti.

Sul rapporto tra consumi e ambiente, Mastronardi offre un altro spunto di riflessione: «Recentemente



La vitale e trafficata Shanghai  
Bustling and busy Shanghai.

abbiamo svolto un test tra i nostri clienti, chiedendo loro se sono disposti a pagare 300 Renminbi in più per una moto che consumi meno benzina, rispetto ad un'altra con pari caratteristiche ma con un più alto consumo di carburante. La stragrande maggioranza ha risposto sì. Invece, quando abbiamo chiesto se sono d'accordo a pagare 200 Renminbi in più per acquistare un innovativo veicolo a due ruote con caratteristiche tecnologiche environmental friendly, rispetto ad un mezzo di pari tipologia ma più inquinante, hanno risposto no. Perché, hanno spiegato francamente, non ritengono sia un loro dovere spendere di più per ridurre le emissioni nell'aria. E, anche se acquistassero il nuovo modello "ecologico", non ritengono che ciò possa aiutare in modo significativo a ridurre l'inquinamento, a meno che governo e industrie non facciano la loro parte.

La coscienza ambientalista in Cina è ancora "giovanane". Ma è facile scommettere che crescerà rapidamente.



Una caratteristica via commerciale di Shanghai  
A characteristic shopping street in Shanghai

*How are issues related to the environment and pollution perceived in the People's Republic of China? We asked Riccardo Mastronardi, Director of Piaggio Group China, who lives in Guangzhou with his family and works at the Foshan City plant, in the region of Guangdong. Mastronardi explains: «According to a recent survey by the International Environmental Monitor, approximately 60% of those interviewed in China – young people living in the larger cities – have stated that they are 'very worried' about environmental issues in general. And 96% of the urban population is now 'very or quite worried' about the health-related effects of pollution. Surprisingly, the Chinese are more worried than the Germans! In fact, according to the same survey only 19% of the population is significantly worried and less than 40% believe that health is negatively affected by pollution.» One of the more interesting considerations revealed by the survey, is that the Chinese attribute the responsibility for the high level of particles in the air in large cities to the convulsive development of construction sites along with an increase in the number of cars circulating throughout the streets. Specifically, when asked "Which consumer product causes the most pollution?" the most frequent response was "Automobiles". On the other hand, young people do not think that motorcycles are included among the main sources of pollution, but they are worried about their consumption levels, due to high fuel prices." Regarding the relationship between consumption and the environment, Mastronardi offers some food for thought: «We recently conducted a test among our customers, asking them if they would be willing to pay 300 Renminbi extra for a motorcycle that consumes less petrol, with respect to one with the same features, but with higher fuel consumption. An overwhelming majority responded "yes". Instead, when asked if they would agree to pay 200 Renminbi extra to purchase a two-wheeled vehicle with environmentally friendly technological features, compared to a vehicle with the same features but which pollute more, they answered "no". The reason? They answered they honestly do not believe it's their responsibility to spend more money to reduce emissions. And, even if they purchased a new "ecological" model, they do not believe it would significantly help to decrease pollution, unless the government and industries do their part as well.» China's environmental conscience is still "young", but it's easy to bet that it will mature quickly.*

## GLOBAL

# New York: verso la Grande Mela verde

**New York: greening  
the Big Apple**

Chris Casal, una maestra di Brooklyn, ogni giorno andava al lavoro in auto: le bastavano 12 minuti per raggiungere la scuola elementare dove insegna, mentre avrebbe impiegato quasi un'ora con la metropolitana. Ma il continuo aumento del prezzo della benzina (e dei parcheggi) ha messo in crisi il suo budget. Così ha deciso di comprare uno scooter (una Vespa GTS): oggi spende 7 dollari di benzina ogni due settimane rispetto ai 30 della sua Honda Civic, parcheggio gratis nel cortile della scuola ed è diventata l'insegnante più popolare tra i suoi studenti che la vedono arrivare ogni mattina in sella al suo "piccolo scooter italiano", casco in testa e borsa a tracolla. E, insieme al portafoglio, ha tranquillizzato anche la sua coscienza ecologica.

La storia l'ha raccontata il Wall Street Journal in un servizio dedicato agli scooter, intitolato "Born to be...Fuel-Efficient".

Paolo Timoni, presidente di Piaggio Group Ame-







Gli scooter, valida alternativa per la mobilità urbana, stanno conquistando il mercato americano. A destra, Central Park, polmone verde di New York. Considered a valid alternative in the field of urban mobility, scooters are conquering the American market. On the right, Central Park, the green lung of New York.



ricas, che a New York vive e lavora, commenta: «La difesa dell'ambiente, il riscaldamento globale e, di conseguenza, la necessità di ridurre le emissioni di monossido di carbonio – in particolare dei mezzi di trasporto, auto in testa – sono di grande attualità negli Stati Uniti, dove è crescente la sensibilità ecologica e l'attenzione ai consumi.

Il tema è particolarmente sentito nelle grandi città – afflitte da inquinamento, congestione del traffico, spreco del carburante in aumento – dove sono state lanciate diverse iniziative per ridurre emissioni e costi della mobilità. Nei prossimi 5-10 anni, l'opinione prevalente è che la questione diventerà sempre più rilevante, perché oggi appare non più rinviabile.

Di recente, il sindaco della Grande Mela Michael Bloomberg ha annunciato la sua "rivoluzione verde": l'obiettivo è cambiare la mobilità della metropoli, attraverso un mix di tram, piste ciclabili, taxi collettivi, isole pedonali (è stata chiusa al traffico auto Times Square, con successo: sono aumentati turismo e shopping) e più traghetto di linea sull'East River per i pendolari.

Immaginando addirittura un'era post-automobile, a meno che non siano eco-compatibili. Intanto crescono gli americani che, come la maestra di Brooklyn, scelgono veicoli a due ruote. Per almeno quattro buoni motivi: risparmiano alla pompa della benzina (l'U.S. Environmental Protection Agency

ha messo a confronto il costo-carburante di tre veicoli: il pieno per un anno di una Vespa S costa poco oltre 600 dollari, a fronte dei 1.500 dollari di un'automobile Honda e dei più di 2.500 dollari di un Suv Ford); possono scegliere all'interno di un'offerta sempre più ampia di modelli da parte dei costruttori di mezzi a due ruote, che copre ormai le più disparate esigenze dei centauri metropolitani e dei loro portafogli (dai 2.000 ai 6.000 dollari per uno scooter, 8.000 dollari per un maxi, da 9.000 dollari in su per una moto); risparmiano sul prezzo dell'assicurazione (per uno scooter il costo è di circa 300 dollari l'anno, a fronte dei 600 di una moto e dei 1.400 di un'auto); riducono i tempi di percorrenza.

Conclude Timoni: «C'è anche un quinto motivo, in realtà, legato all'ambiente: i nostri clienti sono consapevoli che, avendo scelto uno scooter quale mezzo di trasporto, hanno ridotto il loro carbon footprint, e ciò è valutato in modo molto positivo. In generale considerano lo scooter la migliore soluzione per combattere il caro-petrolio.

Ma il rapporto tra americani e due ruote non è sempre "easy": rimangono le restrizioni sui parcheggi, come a New York, dove i posti auto spesso non accettano veicoli a due ruote e, quando lo fanno, applicano la stessa tariffa delle quattro ruote. Ma questo, Bloomberg lo sa?

Chris Casal, a Brooklyn school teacher, used to go to work by car every day. It only took her twelve minutes to reach the primary school where she teaches, but it would have taken her almost an hour on the subway. But skyrocketing gas prices (and parking fees), shifted her budget into crisis mode. So she decided to buy a scooter (a Vespa GTS): now she spends just seven dollars every two-weeks on gas, compared to the thirty dollars she used to spend for her Honda Civic. She also parks in the school's courtyard for free and has even become the most popular teacher among her students, who watch her arrive at school every morning on her "little Italian scooter" with a helmet on her head and her bag slung across her shoulders. Now she soothed both her finances and her green conscience. Then she told her story to the Wall Street Journal for an article on scooters titled "Born to be...Fuel-Efficient".

Paolo Timoni, President of Piaggio Group Americas, who lives in New York, comments: «Environment defence, global warming and the consequent need to reduce carbon monoxide emissions – for transport vehicles and especially for cars – are all hot topics in the United States, where ecological awareness and attention to consumption are on the rise. This issue is particularly important in big cities – which are afflicted with pollution, traffic and rising petrol prices, and where a variety of initiatives have been launched to reduce emission and mobility costs. Over the next

5-10 years everyone's opinion on this issue will be very important, because already today it can't be put off».

Recently, Michael Bloomberg, Mayor of the Big Apple, announced his "green revolution": the objective is to change the mobility of the city with a combination of trams, bicycle lanes, collective taxi and pedestrian-only areas (Times Square was successfully closed to traffic: tourism and shopping increased) and more regularly-scheduled ferries on the East River for commuters. And some even imagine a post-automobile era, unless the automobile itself becomes eco-compatible.

In the meanwhile, the number of Americans who choose two-wheel vehicles are growing. There are at least four good reasons: they save on fuel (the U.S. Environmental Protection Agency compared fuel costs for three different types of vehicles: it costs a little more than 600 dollars to fill up the tank of a Vespa S, 1,500 dollars for a Honda automobile and more than 2,500 dollars for a Ford SUV); they can choose over a wide range of models created by manufacturers of two-wheels vehicles, that are now capable of meeting the needs of even the most demanding metropolitan centaurs and of their wallets (2,000 to 6,000 dollars for a scooter, 8,000 dollars for a maxi-scooter and from 9,000 dollars up for a motorcycle); they save money on insurance costs (a scooter costs about 300 dollars a year, compared to the 600 dollars needed to insure a motorcycle and 1,400 dollars for an automobile); and they reduce travel time.

Timoni concludes, «Actually, there's also a fifth reason linked to the environment: our customers are aware that by choosing a scooter as their way of transport, they have reduced their carbon footprints, and this is seen as something very positive. Generally, they consider scooters to be the best solution for urban transport and a valid alternative to the battle against expensive gas». However, the relationship between Americans and their two-wheeled vehicles is not always an easy one: they struggle with parking restrictions, like in New York, where parking lots commonly will not accept scooters and, when they do, they use the same rate they apply to four-wheeled vehicles. Has anyone told Mr Bloomberg?

---

VOICES

---

# I veicoli di domani? Ecologici, facili, belli

---

Così li immaginano i designer del Centro Stile  
del Gruppo Piaggio, Miguel Galluzzi e Marco Lambri

---





di **Graziella Teta**

«**S**iamo nel mezzo di un cambiamento mondiale epocale. Il nostro modo di muoverci si sta trasformando rapidamente e noi, come designers, abbiamo la possibilità di incidere nella creazione di nuove forme di mobilità. Chi 'produce mobilità' non può esimersi dall'affrontare il tema di una mobilità più sostenibile. È necessario che chi concepisce e produce veicoli sia veloce nel comprendere i cambiamenti in atto: stiamo andando verso una mobilità più intelligente». Parola (e "credo")

di Miguel Galluzzi e Marco Lambri, i due designers Piaggio che stanno vincendo (nel mondo) la sfida dell'innovazione stilistica dei brand del Gruppo.

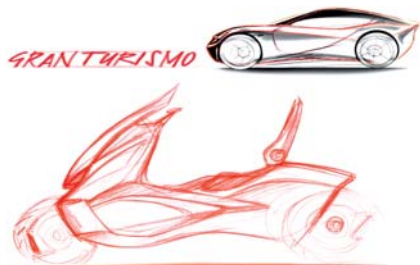
«Piaggio si è mossa in anticipo», continuano Galluzzi e Lambri, «veicoli come l'MP3, soprattutto nella sua configurazione ibrida, sono un esempio concreto di come si possa interpretare la mobilità urbana in maniera originale e innovativa. Non è un caso se l'azienda di oggi sia nata, in un certo senso, dalla Vespa: il primo veicolo per una mobilità intelligente alla portata di tutti. E come Vespa nacque per rispondere alle esigenze di mobilità di una società in forte cambiamento, anche i veicoli

**The vehicles of the future? Eco-friendly, easy to use and smart**

«We are in the midst of a global transformation of epic proportions. Our way of moving about is quickly changing and we, as designers, have the opportunity to be involved in the creation of new forms of mobility. Those who "produce mobility" cannot exempt themselves from dealing with the subject of a more sustainable form of mobility. The people who design and produce vehicles must be quick to understand the

change that is taking place: we are heading towards more intelligent mobility.» These are the words (and the credo) of Miguel Galluzzi and Marco Lambri, the two Piaggio designers who are winning (throughout the world) the challenge of stylistic innovation for the brands that belong to the Group.

«Piaggio is one step ahead,» continue Galluzzi and Lambri, «vehicles such as the MP3, especially the hybrid version, are a concrete example of how urban mobility can be interpreted in an original and innovative way. It is no coincidence that today's company was in a certain sense generated by the Vespa: the first vehicle designed for intelligent mobility. And how And in the same way that the Vespa was



## U.S.B.

Piaggio esplora il concetto di mobilità urbana del futuro. Il risultato è U.S.B. (Urban Sport Bike): un prototipo, un esercizio di stile, un'opera innovativa per la mobilità su due ruote nel terzo millennio.

Piaggio explores the idea of urban mobility for the future. The result is U.S.B. (Urban Sport Bike): a prototype, an exercise of style, an innovative solution for mobility on two wheels in the third millennium.

del futuro dovranno rispondere a bisogni nuovi: dovranno essere rispettosi dell'ambiente, segnando nuovi stili di vita.

### Come si conciliano design ed ecologia?

«Il lavoro dei designers nasce da una sensibilità particolare nel "leggere" quello che accade intorno a noi, nel percepire e interpretare i segnali deboli e le tendenze che stanno emergendo. Questo si ripercuote certo sulle forme che disegniamo, ma soprattutto sul concetto che genera ciò che disegniamo. Il tema dell'ecologia ci tocca tutti i giorni e questo condiziona certamente il nostro lavoro. Il nostro approccio, in ogni progetto che af-

frontiamo, parte da nuove premesse: ci stiamo impegnando per sviluppare veicoli ad emissioni ridottissime, per contribuire alla salvaguardia dell'ambiente. Ciò non riguarda solo la parte esclusivamente motoristica, ma il veicolo nella sua completezza. La sensibilità per il risparmio energetico si ripercuote anche sui "pesi" dei nostri veicoli, sulle loro caratteristiche funzionali, sulla loro facilità d'uso. Veicoli leggeri, protettivi, economici e user-friendly permetteranno a sempre più persone di avvicinarsi alla mobilità privata, in maniera più intelligente. Scooter e moto occupano meno spazio e inquinano meno di un'auto. Ren-

created to respond to the mobility needs of a society undergoing extreme change, so the vehicles of the future will have to meet new demands: they will have to respect the environment, which will mark a new way of living.»

### How can design and ecology be combined?

«The work of designers stems from our special ability to "read" what happens around us, to perceive and interpret both weak signals and emerging trends. This certainly has repercussions on the forms that we design, but above all on the concept that generates what we design. We deal with the subject of ecology every day and this certainly conditions our work. For

each project that we handle, our approach starts out with a new premise: our commitment to developing vehicles with extremely low emissions, in order to help protect the environment. This not only has to do with the engine, but also the vehicle as a whole. The sensitivity with regard to energy savings also has repercussions on the "weight" of our vehicles, their functional features, and their ease of use. Lightweight, protective, economic and user-friendly vehicles will allow more and more people to access private mobility in a more intelligent manner. Scooters and motorcycles take up less space and produce less pollution than cars. Making them desirable, for their



## MP3

**2006: Piaggio lancia MP3, il primo scooter a tre ruote. 2009: MP3 Hybrid è il primo e unico scooter ibrido al mondo sul mercato, con tecnologia ibrida parallela, batterie al litio e sistema di ricarica da rete "Plug-in".**

*2006: Piaggio launches MP3, the first three wheels scooter. 2009: MP3 Hybrid is the first scooter in the world with parallel hybrid technology, lithium batteries and a "Plug-in" recharge system.*

derli desiderabili, per la loro bellezza e le loro funzionalità, aiuterà le città ad essere più vivibili».

### Come immaginate i veicoli di domani?

«Nuovi scenari, che anni fa non potevamo prevedere, si stanno materializzando davanti ai nostri occhi. Nuove architetture di veicolo nasceranno, sempre più legate alle necessità di chi li usa. MP3 è solo l'inizio: una ruota in più là davanti, dove prima ce n'era solo una, è stata una piccola rivoluzione. Che continua. I veicoli di domani saranno quindi più sicuri, più protettivi, facili e piacevoli da guidare. Il numero delle ruote non sarà più un vincolo, MP3 ne è la dimostrazione. Saranno im-

portanti anche le dimensioni e le loro prestazioni, intese nelle performances ma anche nel rispetto dell'ambiente. Le regole e gli schemi ai quali siamo abituati cambieranno, muteranno forme e contenuti. Abbiamo le capacità, la tradizione e la cultura per fare tutto ciò. Che cosa non cambierà? Quello che ci contraddistingue: il gusto per il bello. Dovremo essere capaci di fare veicoli innovativi, dalle nuove funzionalità ma, soprattutto, *bellissimamente Italiani*». Il neologismo (forse) farà sobbalzare i puristi della lingua di Dante, ma esprime bene la visione che anima i "padri creativi" dei veicoli Piaggio».

*beauty and functionality, will help cities to become more liveable».*

### What do you imagine the vehicles of the future will be like?

*«New scenarios, which we could have never imagined years ago, are now materializing right before our eyes. New vehicle architectures will be born, which will become more and more linked to the needs of the people who use them. MP3 is just the beginning: an extra wheel there in front, where before there was just one, was a minor revolution, which is continuing. So, tomorrow's vehicles will be safer, more protective, easier and more pleasant to drive. The number of wheels will*

*no longer be a limitation, MP3 is proof. Size and performance as it relates to not only the vehicle, but the environment as well. The rules and patterns to which we have become accustomed will change their forms and content. We have the abilities, the traditions and the culture to do all of this. What won't change? What makes us stand out: a taste for beauty. We must be able to create innovative vehicles, that have new features, but which above all are bellissimoamente Italiani [very beautifully Italian]. This neologism will [perhaps] make those purists of the language of Dante cringe, but it's the best way to express the vision that animates the "creative fathers" of Piaggio vehicles».*

INSIDE

028

# Enel e Piaggio: alleanza per la mobilità elettrica





A sinistra, Fulvio Conti e Roberto Colaninno siglano a Roma il patto Enel-Piaggio per la mobilità elettrica.

In basso, Porter elettrici nel centro storico di Reggio Emilia, città che ha sviluppato un'esperienza di mobilità sostenibile tra le più importanti in Europa.

*On the left, Fulvio Conti and Roberto Colaninno sign in Rome the Enel-Piaggio agreement on electric mobility.*

*Below, Porter Electric vans in Reggio Emilia's old town centre. This city has introduced one of the most sustainable mobility programmes in Europe.*

**di Isabella Spinella**

Immaginiamo per un attimo una città più pulita e meno rumorosa, in cui circolano veicoli ibridi o elettrici, tutti in grado di muoversi senza limiti, grazie ad una rete di punti di ricarica elettrica distribuiti nei punti strategici delle città. Non è un sogno, ma il progetto innovativo e lungimirante alla base dell'accordo siglato tra Piaggio ed Enel. Il Gruppo Piaggio è oggi un "laboratorio d'innovazione on the road", in virtù della circolazione quotidiana nelle nostre città dei propri veicoli elettrici e ibridi: lo scooter MP3 Hybrid, il veicolo commerciale Porter Electric Power



**Enel and Piaggio join forces on electric mobility**

Imagine, just for a moment, cleaner and less noisy cities in which hybrid or electric vehicles circulate, and are able to move around without any restrictions thanks to a network of electric recharging points placed in strategic points of the cities. This is not a dream, but an innovative and far-sighted project which constitutes the basis of an agreement between Piaggio and Enel. Today, the Piaggio Group represents a "laboratory of innovation on the road"; indeed, its electric and hybrid vehicles – the MP3 Hybrid scooter, the Porter Electric



I veicoli ecologici del Gruppo Piaggio: Ape Calessino Electric Lithium, Porter Electric Power e MP3 Hybrid

The Piaggio Group's ecological vehicles: the Ape Calessino Electric Lithium, the Porter Electric Power and the MP3 Hybrid



e l'Ape Calessino Electric Lithium. L'Enel, invece, sta investendo fortemente in tecnologie per la mobilità e metterà a disposizione la sua innovativa rete di punti di ricarica elettrica, studiata per far fronte alle diverse esigenze di mobilità "ecologica". L'obiettivo finale? Contribuire alla lotta contro l'inquinamento e i cambiamenti climatici, ma soprattutto – usando le parole del Presidente del Gruppo Piaggio, Roberto Colaninno – "dare una risposta concreta alla crescente domanda mondiale di veicoli urbani a basso impatto ambientale e a

basso consumo". Secondo i dati riportati dall'Enel, entro il 2020 circa il 10% del parco circolante italiano potrebbe essere composto da veicoli a trazione elettrica (1,3 milione di mezzi).

Basterebbe questo a garantire l'abbattimento di una quantità di CO<sub>2</sub>, pari a quella assorbita da tutte le foreste della Val D'Aosta.

Ma questo sogno potrà diventare realtà molto più rapidamente, se i Governi investiranno attenzione e risorse sulla green mobility. Una grande sfida che ci riguarda tutti.

*Power commercial vehicle and the Ape Calessino – circulate in our cities on a daily basis. Enel, on the other hand, is heavily investing in mobility technologies and is to make available its innovative network of electric recharging points designed to satisfy the various requirements for ecological mobility. What is the final objective? To help fight against pollution and climate change, but, above all – and to quote Piaggio Group Chairman Roberto Colaninno – "to offer a concrete response to increasing worldwide demand for urban vehicles with*

*a low environmental impact and low fuel consumption." According to data gathered by Enel, by 2020 approximately 10% of all vehicles in circulation in Italy could be electric drive models (1.3 million vehicles). This would suffice to guarantee the abatement of a quantity of CO<sub>2</sub> equivalent to the amount absorbed by all the forests of the Valle d'Aosta. This dream could become reality a lot faster if governments start to invest resources in green mobility and focus their attention on the issue. It is a huge challenge that regards us all.*



# Brand passion our way to the future

La Dealer Convention del Gruppo Piaggio ha riunito  
a Montecarlo i concessionari di tutta Europa



di **Graziella Teta**

**B**atte forte il cuore, rosso di passione per i brand Piaggio, Vespa, Gilera, Scarabeo, Aprilia, Moto Guzzi, Derbi, Ape, Piaggio Veicoli Commerciali. "Brand passion, our way to the future" è stato il claim dell'edizione 2010 della Convention Dealer del Gruppo, che a fine gennaio ha riunito a Montecarlo 1.400 concessionari europei, accolti e motivati dal Direttore Commerciale EMEA 2 Ruote Stefano Sterpone. Dall'evento sono emerse la straordinaria fiducia che i dealers Piaggio ripongono nella forza dei marchi del Gruppo e l'orgoglio di rappresentarli in ogni an-

golo d'Europa nei quasi 18 mila punti vendita gestiti oggi con slancio imprenditoriale, passione e coraggio. Sono questi i "valori" che hanno contraddistinto i dealers nel corso del 2009. Un anno difficile, nel quale il Gruppo è riuscito a incrementare le quote di mercato nei più importanti Paesi di riferimento, grazie alla forza dei brand e alla capacità di innovazione tecnologica. Sul palco di Montecarlo sono saliti i migliori concessionari del 2009 di ogni brand, abbinati ai modelli più rappresentativi delle gamme veicoli due, tre e quattro ruote. Il top dealer Vespa è Pasquale Di Lorenzo di Charleroi (Belgio), on stage con il nuovo modello "Via Montenapoleone". Quello di Piaggio è Andreas Papanicolau di Patraso (Grecia) con l'inno-



**The Piaggio Group  
Dealer Convention in  
Monte Carlo brought  
together dealers  
from all over Europe**

*Red with passion, the heart beats quickly for the brands Piaggio, Vespa, Gilera, Scarabeo, Aprilia, Moto Guzzi, Derbi, Ape, and Piaggio Commercial Vehicles.*

*"Brand Passion - Our Way to the Future" was the slogan for the Group's 2010 Dealer Convention which brought 1,400 European dealers to Monte Carlo at the end of January, welcomed and encouraged by Stefano Sterpone, Executive Vice*



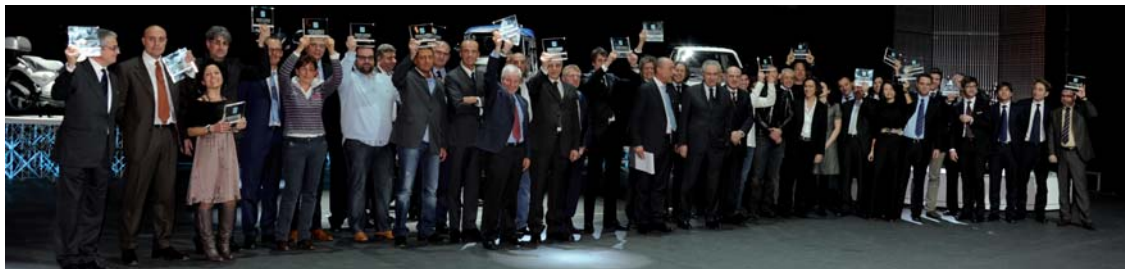
**Esposizione della gamma Piaggio Veicoli Commerciali all'esterno del Grimaldi Forum. All'interno, novità scooter e moto 2010. Nella foto in basso, i concessionari premiati alla Convention.**

*Exhibit of the Piaggio Commercial Vehicles range outside the Grimaldi Forum. Inside, new scooter and motorcycle models for 2010. Below, the award-winning dealers at the Convention.*



vativo veicolo a tre ruote MP3. Per Moto Guzzi Rainhard Bäcker di Laer (Germania) con la Norge GT, per Aprilia Stewart Holden di Blackburn (Inghilterra) con la RSV4, per Derbi Maria Cano di Barcellona (Spagna) con la moto GPR, per Scarabeo Roberto Manganaro di Catania, per Gilera Vincent Camilleri di Tolone (Francia) con il maxi scooter GP 800. Mentre i top dealers delle tre e quattro ruote sono per Ape il tedesco Josef Urban con Ape Calessino Electric Lithium, per i Veicoli Commerciali Maurizio Brinzo di Camogli (Genova). Con la forza dei suoi brand e la passione dei suoi dealers, il Gruppo Piaggio corre sicuro sulla strada del futuro.

*President EMEA Region 2-Wheeler Sales & Marketing. The event portrayed the remarkable trust that Piaggio dealers place in the strength of the Group's brands and also their pride in representing them all over Europe, in almost 18,000 points of sale, which today are managed with entrepreneurial drive, passion and courage. It is precisely these factors that differentiated Piaggio dealers from others during 2009. It was a difficult year but nonetheless one in which the Group succeeded in increasing its market share in the most important countries of reference, thanks to the force of its brands and its capacity for technological innovation. The top dealers of each brand for 2009 were seen up on stage at Monte Carlo together with the most representative models of the two-, three- and four-wheeler vehicle ranges. The top Vespa dealer was Pasquale Di Lorenzo from Charleroi (Belgium), on stage with the new "Via Montenapoleone" model; the best Piaggio dealer was Andreas Papanicolou from Patrasso (Greece) with the MP3, an innovative three-wheeler vehicle; Rainhard Bäcker from Laer (Germany) represented Moto Guzzi with the Norge GT; Aprilia was represented by Stewart Holden from Blackburn (England) with the RSV4; Derbi by Maria Cano from Barcelona (Spain) with the GPR; Scarabeo by Roberto Manganaro from Catania; and Gilera by Vincent Camilleri from Toulon (France) with the GP 800 maxi-scooter. The top dealers for three- and four-wheelers were Germany's Josef Urban for Ape, with the Ape Calessino Electric Lithium, and Maurizio Brinzo from Camogli (Genoa) for Commercial Vehicles respectively. With the strength of its brands and the passion of its dealers, the Piaggio Group is safely on the right road to the future.*





## GIUGNO/JUNE

Si svolgerà a Parigi, a giugno 2010, la giornata di test-ride con i giornalisti della stampa italiana ed estera dedicata all'intera gamma MP3, che con il suo stile e la sua classe ha conquistato la metropoli parigina. È proprio in Francia che MP3 segna il record assoluto di vendite: nel 2009, infatti, sono stati venduti e immatricolati 14.572 MP3 nelle varie versioni e cilindrata. L'attenzione sarà rivolta soprattutto ai valori funzionali, innovativi ed ecologici della gamma MP3: dalla nuova motorizzazione 300, alle nuove versioni LT. Focus particolare sull'MP3 Hybrid

## MP3 "mon amour"!

che lancerà il potentissimo motore 300cc, aumentando notevolmente le sue prestazioni e garantendo al tempo stesso il massimo rispetto per l'ambiente, grazie all'uso integrato del motore termico e di quello elettrico.

A day of test-rides for Italian and foreign journalists is scheduled to be held in Paris in June of 2010. It will feature the entire range of MP3s, which have won over the hearts of Parisians with their style and class. In fact, France has reported the absolute record for sales: in 2009, 14,572

MP3s were sold and registered in their various versions and displacements.

The focus will mainly be on the core values of function, innovation and ecology associated with the MP3 range: from the new 300 engine to the new LT versions. Particular attention will be paid to the MP3 Hybrid that will launch the super-powerful 300cc engine which should significantly improve the bike's performance while still ensuring maximum respect for the environment, thanks to the integrated use of a thermal engine and an electric motor.

## APRILE/APRIL MAGGIO/MAY

## Moto Live Tour 2010



Dopo il successo del Moto Live Tour 2009 torna quest'anno l'appuntamento di Aprilia e di tutti gli appassionati, che avranno l'opportunità di vivere un'esperienza unica alla guida delle fiammanti moto della gamma Aprilia, provando su pista i modelli racing (RSV4) e su strada i modelli Dorsoduro, Shiver e Mana. Obiettivo primario del Moto Live Tour 2010, che si svolgerà tra aprile e maggio, è quello di avvicinare il Brand e le moto ai potenziali clienti e amanti delle due ruote: ai test-ride nelle città italiane si alterneranno prove aperte nei luoghi simbolo e di maggior ritrovo dei motociclisti.

Following the success of the 2009 Moto Live Tour, this year Aprilia fans will once again have

the unique experience of test driving the red hot range of Aprilia motorcycles. Enthusiasts will have the rare opportunity to take the RSV4 racing models out on the track while the Dorsoduro, Shiver and Mana models will be available to ride on the open roads. The main objective of the 2010 Moto Live Tour, scheduled to take place during the months of April and May, is to bring the brand and the motorcycles closer to potential customers and bike fans. Test rides are being arranged for in cities throughout Italy and will alternate with open road test runs in symbolic locations and some of the favourite gathering places frequented by diehard motorcycle enthusiasts.

## APRILE/APRIL MAGGIO/MAY

## Expo Shanghai 2010



presente all'interno del Padiglione Italia: nei 184 giorni di esposizione i visitatori potranno ammirare l'innovativo MP3 Hybrid, la Vespa GTS 300 Super, la cilindrata più potente mai prodotta, e la RSV4 Superbike Aprilia-Alitalia, che sarà esposta nella "stanza delle meraviglie".

Shanghai's Universal Expo – which opens to the press in April and to the public from all over the globe in May – will be the first of its kind to focus on the "sustainable" city.

"Better city, better life" is the slogan for the 2010 Shanghai Expo, which will explore the use of technology to integrate urban development with increased environmental awareness. Piaggio Group will participate to the Expo and will be located in the Italian Pavilion. During the 184 days that the Expo will be held, visitors will be able to admire the innovative MP3 Hybrid, the Vespa GTS 300 Super, the largest engine capacity ever used in a Vespa model, and the RSV4 Superbike Aprilia-Alitalia, to be displayed in the "hall of wonders".

L'Esposizione Universale di Shanghai - che aprirà ad aprile alla stampa e a maggio al pubblico di tutto il mondo - sarà la prima incentrata sul tema della CITTÀ "sostenibile". "Better city, better life" è il claim dell'Expo Shanghai 2010, che punta sulla tecnologia per integrare lo sviluppo urbano con una maggiore sensibilità ambientale. Il Gruppo Piaggio sarà

# TIMELESS



## Anni '60

Ape è di casa negli aeroporti per i servizi a terra, per trasporto e collegamenti

*1960s - Airports are familiar turf for the Ape, where it did duty as a ground services, transportation and shuttle vehicle*



## 1962

L'equipaggio controlla il carico di Ape, pronto per l'imbarco

*1962 - The crew checks the cargo of Ape vehicles, ready for loading*



## In Vespa

L'agile scooter Piaggio è su ogni aglio sulle piste con i jets e gli aerei privati dell'epoca

*On the Vespa - Piaggio's nimble scooter is perfectly at ease on the apron among the jets and private planes of the era*



## In viaggio

Vespa negli USA, simbolo del Made in Italy sin dagli anni '50. Il Times lo paragona alla biga romana

*En route - The Vespa in the USA, an icon of Italian style since the '50s. The Times compared it to the Roman chariot*

## Old-time: airport life Celebrities on the Vespa

### Anni '50

Star del cinema americano a Cinecittà, come Tyrone Power qui con Lila Rocco

*1950s - American movie stars - such as Tyrone Power, seen here with Lila Rocco - at Cinecittà*



### Hollywood sul Tevere

Roma: anche Gary Cooper si fa ritrarre con Vespa

*Hollywood meets the Tiber  
Roma: even Gary Cooper has his photo taken with the Vespa*



### Italian style

Gio in scooter sul Set per Alberto Sordi e Aldo Fabrizi

*Italian style - A scooter ride for the Italian actors Alberto Sordi and Aldo Fabrizi*



### Il mattatore

Una delle stelle più luminose del cinema italiano dell'epoca, Vittorio Gassman, posa con Vespa

*"Il mattatore" - One of the brightest stars of Italian cinema of the era - Vittorio Gassman - poses with the Vespa*



A cura di Graziella Teta  
(ricerca immagini: Chiara Mani,  
Archivio Storico Piaggio; Daniele  
Torresan per la foto di Sean Connery).

By Graziella Teta  
(Photo research: Chiara Mani,  
Piaggio Historical Archive; Daniele  
Torresan for photo of Sean Connery).

035



## Dalla Scozia al mito. In sella alla Guzzi

Trentasei anni separano le due foto: 1971, Sean Connery (Edimburgo, 1930) nel backstage del film "Agnente 007 - Una cascata di diamanti" immortalato in sella alla V7 California, allora in dotazione alla polizia americana; 2007, Ewan McGregor (Perth, 1971), ospite del raduno internazionale "Giornate Mondiali Moto Guzzi" a Mandello del Lario, cavalca una California Vintage.

## From Scotland into the legend. Riding a Guzzi.

Thirty-six years separate these two photos: 1971, Sean Connery (Edinburgh, 1930) backstage during the making of "Diamonds are forever", immortalised in the saddle of the V7 California - a standard issue bike for US police forces at the time; 2007, Ewan McGregor (Perth, 1971), guest of honour at the international "World Moto Guzzi Days" rally at Mandello del Lario, astride a California Vintage.





RACING

*Discovering the Superbike World  
Championship, which promises to be  
exciting and full of surprises, with Biaggi*

037

# S B K 2010

**Max, Aprilia, Alitalia  
e la sfida tricolore**

Con Biaggi alla scoperta  
del mondiale Superbike che promette  
emozioni e sorprese



## di Paolo Pezzini

**D**opo uno sguardo al monitor dei tempi, Max Biaggi sale in sella alla RSV4 numero tre che lo aspetta in pit-lane. Apre il gas e il rombo cupo e profondo del 4 cilindri Aprilia scuote il box. Primo giorno di prove della prima gara del mondiale SBK 2010. Da oggi si fa sul serio. Da oggi al 3 ottobre, ventisette piloti e sette case costruttrici – il meglio sul pianeta in fatto di moto - si giocano il primato. E Max la vede così: «Sarà un campionato pazzesco, di altissimo livello, probabilmente molto equilibrato e nel quale ci scontreremo con squadre e avversari che hanno una esperienza lunghissima e spesso vincente. Potrebbero essere i particolari

*a decidere, a spostare gli equilibri di una competizione molto incerta». La partnership con Alitalia e la presenza sulla carena della Aprilia RSV4 di altri marchi italiani di eccellenza, quali Eni e Pirelli, hanno puntato le attenzioni di tutti sull'Aprilia Alitalia Racing Team. Ma Biaggi non si fa incantare dai riflettori: «Si è creata una situazione strana. Un po' furbescamente, si è cercato di dirottare le attenzioni sul nostro team, ci hanno indicato come condannati alla vittoria per spostare su di noi la pressione. Ma non siamo noi che dominiamo questo campionato da anni: siamo solo alla seconda stagione».*

A sera inoltrata la luce filtra dal box: Max è lì, è stato lui a portare pizza per tutti, si attarda a parlare con la squadra, con i meccanici al lavoro, a rivedere i tempi della giornata. Si preparano

## Max, Aprilia, Alitalia and the Italian challenge

*After a glance at the monitor, Max Biaggi saddles up on the number three RSV4 waiting for him in the pit lane. He twists the throttle and the pits tremble to the deep, menacing rumble of the Aprilia four-cylinder. This is the first day of heats for the first race in the 2010 SBK Championship, and the game is on. From now up until October 3rd, twenty-seven riders and seven constructors – the cream of the crop in the motorcycling world – will be battling it out for the number one spot. This is how Max sees it: «It's going to be a wild championship played at the highest levels and, probably, with a very well balanced field, in which we'll be going head to*

*head with teams and rivals with no shortage of experience and who, in many cases, have already tasted victory. It could be the small details which decide who wins, shifting the balance in what is a very uncertain competition». The alliance with Alitalia and the presence of other world class Italian brands such as Eni and Pirelli on the flanks of the Aprilia RSV4 have put the spotlight on the Aprilia Alitalia Racing Team. But Biaggi hasn't been dazzled by the glare: «A strange situation has been created. Others have been trying, a little deviously, to deflect all the attention towards our team. We've been singled out as the team that has to win, shifting all the pressure onto us. But we're not the ones who've been dominating the championship all these years: this is only our second season».*

*Well into the evening, a light can be seen filtering out of the pits: Max is there – it was he who brought the pizza*





anche così le prove dell'indomani. Sabato mattina il lavoro attorno alle moto è febbrile. Incombe la superpole: il meccanismo a eliminazione, crudele e affascinante, che definirà la griglia. Le RSV4 esibiscono una livrea tricolore affascinante ed evocativa: «Essere un uomo Aprilia oggi significa rappresentare un grande gruppo internazionale, da anni vincente sul mercato e nelle corse e che ora compete nel mondiale Superbike con obiettivi molto ambiziosi. L'unione con un marchio come quello della compagnia di bandiera inorgoglisce tutti noi del team. È proprio una bella storia, ma fa sentire il suo peso. Si sente il fascino e anche la responsabilità di portare in gara marchi così importanti e rappresentativi. Insomma... onori e oneri». Biaggi rientra al box. Gigi Dall'Igna, direttore

tecnico e sportivo, gli è davanti per raccogliergli le impressioni.

Accanto a lui Giovanni Sandi, il capo meccanico. Sono, insieme ai ragazzi del team, gli uomini che Max ha ritrovato in Aprilia: «Verso la fine della stagione 2008, quando prese piede la possibilità di tornare in Aprilia, pensai subito che fosse troppo bello per rinunciare. Tornare a Noale per me ha significato, in qualche modo, rientrare a casa e lavorare con gente che conosco e di cui mi fido. Con Aprilia abbiamo scritto pagine importanti nella storia del motociclismo sportivo e ora raccogliere una sfida come questa, al tempo stesso umana e tecnologica, mi dà motivazioni nuove e fortissime».

Dal '94 al '96, Biaggi e Aprilia – tre titoli consecutivi – dominavano il Mondiale 250. >>> [on page 42](#)

for everyone – and he stays on to talk to the team and to the mechanics at work, and go over the day lap times. This is also how the team prepares for the following day's qualifying heats. Come Saturday morning, there is a hive of activity around the bikes. Everyone's mind is on the superpole: the brutal yet fascinating elimination system that will determine the grid. The RSV4s flaunt their stunning and evocative tricolour livery: «Being an Aprilia man today means representing a major international group that has been a successful force both commercially and in racing for years, and is now competing in the world Superbike championship with very ambitious goals. The alliance with a brand as prestigious as the national airline fills every one of us in the team with pride. It is a great adventure, but you also feel the weight of responsibility it brings. You feel the awe but also the responsibility of



Nella pagina a fianco, Max Biaggi a confronto con Gigi Dall'Igna e Giovanni Sandi. In questa pagina, Max Biaggi (quattro volte Campione del Mondo) e Leon Camier (Campione 2009 del British Superbike); gli allievi dell'Aprilia Alitalia Racing Team. In alto, gomme e termocoperte.

Facing page, Max Biaggi talking to Gigi Dall'Igna and Giovanni Sandi. In this page, Max Biaggi (four times winner of the World Championship) and Leon Camier (2009 British Superbike champion); they are the stars of the Aprilia-Alitalia Racing Team. Above, Tyres and tyre-heater.

carrying such significant and symbolic brands onto the track. It's a case of both honour and duty». Biaggi comes back into the pits. Standing face to face with him is technical and sports manager Gigi Dall'Igna, ready to hear his opinions. Next to him is chief mechanic Giovanni Sandi. These, together with the other guys in the team, were familiar faces for Max when he came back to Aprilia: «Towards the end of the 2008 season, when the possibility of going back to Aprilia looked like a reality, I immediately realised that it was too good an opportunity to miss. For me, going back to Noale has meant, to some degree, coming home and working with people who I know and trust.

When I was with Aprilia, we wrote important pages in the history of motorcycle racing, and accepting a challenge like this – which is both human and technological – is a powerful new >>> [on page 42](#)





## APRILIA-ALITALIA insieme alla conquista del mondo

Aprilia è nel Mondiale Superbike 2010 con una nuova magnifica livrea, nata dall'accordo con Alitalia. È un abbinamento che rimanda a pagine epiche del motorismo italiano. Le Aprilia RSV4, condotte in gara da Max Biaggi e dal giovane britannico Leon Camier portano sulla carena la grande A tricolore simbolo della compagnia di bandiera e altri prestigiosi marchi italiani come Eni e Pirelli. Una "grande alleanza" tricolore per una competizione ai massimi livelli della tecnologia.

### *Together to conquer the world*

*Aprilia is taking part in the 2010 Superbike World Championship with a magnificent new livery, the result of the agreement with Alitalia. The partnership harks back to legendary chapters in Italian motor-racing. The Aprilia RSV4s, driven by Max Biaggi and young Brit Leon Camier display the symbol of Italy's flagship airline – the large three-colour "A" – and other prestigious Italian trademarks like Eni and Pirelli on their fairings: a great, all-Italian alliance for a contest at the cutting edge of technology.*



«< da pag 39 Sono passati anni ma restano intatte le motivazioni, la dedizione, il lavoro che, nella prima stagione di gara della RSV4, si sono tradotti in ben 10 podi e in una vittoria: «Durante l'ultimo giro a Brno ho ripercorso con la mente tutte le mie vittorie su Aprilia dal '92 in poi. Credo di essere il pilota che più di ogni altro ha vinto con i colori di questa azienda. Ricordo l'agitazione e l'entusiasmo di tutto il mio team di allora affacciato al muretto, è la stessa eccitazione che ho ritrovato lo scorso anno con la vittoria di Brno. Al rientro abbiamo organizzato una visita a Noale ed è stato bellissimo festeggiare con tutte le donne e gli uomini di Aprilia, persone che rimangono lontane dalle piste ma che sono orgogliosi di

«< from page 39 source of motivation for me». With three consecutive titles, Biaggi and Aprilia dominated the 250 World Championship between 1994 and 1996. The years may have gone by, but the motivation, dedication and passion for hard work are all still there, bringing home ten incredible podium finishes and a win in the first season for the RSV4: «During the final lap at Brno, I ran through all my wins with Aprilia from 1992 onwards in my mind. I think that I have won more races with the colours of this company than any other rider. I remember the excitement and enthusiasm of my team at the time standing behind the pit wall, and it is the same feeling that I saw again last year with our win at Brno.

When we came back, we organised a visit to Noale, and it was wonderful to be able to celebrate with all



*rappresentare sui campi di gara. Ogni mio risultato, ogni podio, ogni vittoria è la finalizzazione del lavoro di tutti loro». E il lavoro di tutti porta fino a qui. A questa pista magnifica, dall'altra parte del mondo. I test invernali, i pensieri in vista della nuova stagione, le speranze e le paure: tutto si materializza nel mezzogiorno di una domenica di fine febbraio, quando ancora si fa sentire l'estate australe e il rombo delle moto in griglia invade i prati verdissimi del circuito di Phillip Island, arrivando fino all'oceano che lambisce la pista. I quasi ottantamila che hanno invaso la piccola isola davanti a Melbourne - e i milioni di telespettatori nel mondo - hanno occhi solo per il semaforo che sta per diventare verde.*

*the men and women at Aprilia, people who never see the track but who I am proud to represent out there on the circuit. Each one of my results, every podium and every win is the culmination of the work of all of them». And this is where their teamwork has led to now, to this spectacular track on the other side of the world. The winter testing, the anticipation of a new season, the hopes and the fears all come to a head on a Sunday midday in late February, when the Australian summer is still in the air and the roar of the bikes on the grid invades the green fields of the Phillip Island track and echoes over the nearby ocean. The almost eighty thousand fans that flocked to this tiny island facing onto Melbourne - and the millions of spectators watching their TVs all over the world - only have eyes for the lights, which are just about to turn green.*

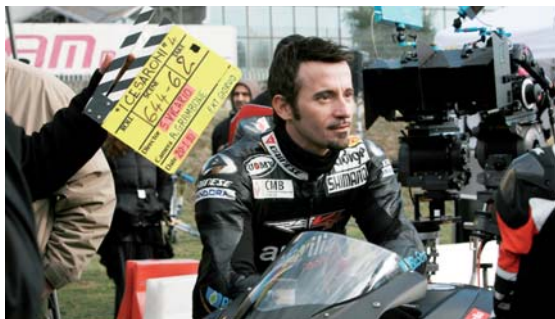


## 2010 SUPERBIKE CALENDAR



26-28 FEBRUARY		AUSTRALIA ROUND	PHILLIP ISLAND
26-28 MARCH		PORTUGAL ROUND	PORTIMAO
9-11 APRIL		VALENCIA ROUND	RICARDO TORMO/VALENCIA
23-25 APRIL		NETHERLANDS ROUND	ASSEN
7-9 MAY		ITALY ROUND	MONZA
14-16 MAY		SOUTH AFRICA ROUND	KYALAMI
29-31 MAY		INDIANAPOLIS ROUND	MILLER MOTORSPORT
25-27 JUNE		SAN MARINO ROUND	MISANO
9-11 JULY		CZECH REP. ROUND	BRNO
30 JULY/1AUGUST		BRITAIN ROUND	DONINGTON PARK
3-5 SEPTEMBER		GERMANY ROUND	NURBURGRING
24-26 SEPTEMBER		ITALY ROUND	IMOLA
1-3 OCTOBER		FRANCE ROUND	MAGNY COURS

# BACKSTAGE



## Aprilia e Scarabeo entrano nella famiglia de "I Cesaroni"

**Aprilia and Scarabeo join the "Cesaroni" family**



Max Biaggi insieme all'attore Ludovico Fremont / Max Biaggi with the actor Ludovico Fremont

Il brand del Gruppo Piaggio, Aprilia e Scarabeo, saranno i protagonisti della nuova serie de "I Cesaroni", la fiction Mediaset di maggior successo che ha incollato al televisore circa 7 milioni di italiani nell'ultima stagione. La nuova serie andrà in onda subito dopo l'estate, ma le riprese sono già in corso. Le moto Aprilia e gli scooter Scarabeo non verranno utilizzati come semplici product placement, ma diventeranno veri e propri "attori" all'interno della trama narrativa della fiction. "Guest star" di una puntata sarà Max Biaggi - che ha recitato al fianco dell'attore Ludovico Fremont (Walter Masetti nella fiction) - in sella alla fiammante RSV4 Factory. La puntata, interamente dedicata al team corse Aprilia Racing, è stata girata a fine gennaio presso l'Autodromo di Anagni (vicino Roma), allestito per l'occasione come un vero e proprio circuito durante una gara motociclistica. In tv vedremo anche gli scooter della gamma Scarabeo, guidati da alcuni dei protagonisti della fiction, tra cui il "mitico" Marco Cesaroni. Il divertimento è assicurato: la grinta e l'Allegria dei brand Aprilia e Scarabeo, uniti alla simpatia della famiglia Cesaroni, conquisteranno tutti.

Two Piaggio Group brands, Aprilia and Scarabeo, will be the stars of the new comedy series "I Cesaroni", Mediaset's most successful TV programme, which kept 7 million Italians glued to their TVs this past season. The new series won't be aired until after the summer, but filming has already begun. The Aprilia motorcycles and Scarabeo scooters will not simply be used as mere product placements but will instead become true "actors" in the fiction's storyline. In one episode, Max Biaggi and his very hot RSV4 Factory make a guest appearance alongside Ludovico Fremont (who plays Walter Masetti in the series). The episode, which is completely dedicated to Aprilia Racing's team races, was filmed at the end of January at the Anagni Circuit (near Rome), which was set up especially for the occasion as a genuine race track during a motorcycle racing competition. We'll also see the Scarabeo range of scooters on TV, driven by some of the fiction's stars, including the "awesome" Marco Cesaroni. Entertainment is guaranteed: the grit and excitement of Aprilia and Scarabeo brands combined with the fun-loving Cesaroni family will appeal to viewers of all ages.



## Roma: la Maratona di Guzzi. V7 Classic moto ufficiale

**Rome: the Guzzi Marathon.  
V7 Classic official bike**

**M**oto Guzzi V7 Classic è stata la Moto Ufficiale della XVI edizione della Maratona di Roma 2010, che si è svolta domenica 21 marzo lungo un affascinante percorso di 42 km, per le strade della città eterna. Molti "guzziisti", inoltre, hanno partecipato alla Moto Guzzi Fun Run: una categoria a loro riservata all'interno della RomaFun "La Stracciatina". La corsa non competitiva di 4 km. Le Moto Guzzi hanno aperto la manifestazione e hanno seguito, munite di cronometro, la gara competitiva femminile. In occasione dell'evento sabato 20 Marzo, sempre a Roma, si è svolto un grande raduno Moto Guzzi: molti "guzziisti" hanno invaso le strade della Capitale diretti verso il Maxxi, il Museo delle Arti del XXI secolo, location della grande festa "La Notte dell'Aquila", dedicata a tutti gli appassionati e fan del marchio di Mandello. Nei giorni precedenti la Maratona, inoltre, sono stati organizzati test-ride per far provare le Moto Guzzi (serie Black Eagle, la V7 Classic e V7 Café) a 60 giornalisti della stampa italiana ed estera. Moto Guzzi e Maratona di Roma: un binomio dal sapore "epico", che ha affascinato appassionati e curiosi.

*Moto Guzzi V7 Classic was the Official Motorcycle of the 16th Rome Marathon, held on 21st March 2010 along a fascinating 42 kilometre route through the streets of the Eternal City. Moreover, a number of "Guzziisti" took part in the Moto Guzzi Fun Run: a special-category non-competitive, 4km race, "La Stracciatina" was created just for them at the RomaFun event. The Moto Guzzi, equipped with chronometers, kicked off the celebration by following the women's competitive race. A large Moto Guzzi rally was also held in Rome on 20th March for the occasion: a number of "Guzziisti" invaded the streets of Italy's capital, heading towards Maxxi, the 21st Century Art Museum and location of the big "The Night of the Eagle" celebration dedicated to all Mandello brand enthusiasts and fans. Moreover, during the days leading up to the Marathon, test drives were arranged to allow 60 Italian and foreign journalists to try out the Moto Guzzi (Black Eagle, V7 Classic and V7 Café series). Moto Guzzi and the Rome Marathon: a binomial name with an "epic" flavour that has continued to enthral enthusiasts and onlookers.*



enjoy your *Coca-Cola light* no sugar no calories

## Coca Cola Light festeggia i suoi 25 anni insieme a Vespa

**Coca-Cola Light celebrates its 25th birthday with Vespa**

**P**er far incontrare due marchi così importanti ci voleva un'occasione straordinaria. Il soft drink più famoso al mondo festeggia quest'anno il 25esimo compleanno della sua versione Light. È naturale pensare all'abbinamento con Vespa che tra gli scooter - e più in generale tra i mezzi a due ruote - è il mezzo più noto sul pianeta. Entrambi simboli di una cultura e di una way of life incentrate sul dinamismo e sull'allegria, Coca Cola e Vespa si incontrano in una coloratissima campagna di comunicazione on-air in Benelux tra gennaio e giugno 2010.

*Only a very special occasion could bring together two such major brands, i.e.: this year's 25th birthday celebration of the low-calorie version of the world's most famous soft drink. It is natural to think of pairing Coca-Cola Light up with Vespa, which, amongst scooters, and, more generally speaking, amongst two-wheelers, is the most well-known means of transport on the planet. Both symbols of a culture and way of life centred on energy and fun, Coca-Cola and Vespa are together featuring in an extremely colourful on-air communications campaign in the Benelux between January and June 2010.*





## Il Cornetto sale in Vespa. In palio 100 LX per fortunati golosi

**Cornetto Algida joins  
up with Vespa.  
100 LX scooters to be  
won by lucky  
ice-cream lovers**

“**R**eveal what is inside” è il concorso che accompagnerà il lancio del nuovo cornetto Algida e che metterà in palio 100 Vespa.

L'arrivo del sole e della primavera esalta questo connubio: Vespa e Cornetto Algida sono da sempre simboli stessi della vita all'aria aperta. Originale e divertente la modalità del concorso: 100 fortunati golosi del Cornetto troveranno all'interno della confezione la chiave di una Vespa LX. La campagna di comunicazione prevede spot TV, packaging dedicato, materiali promozionali in 100 mila punti vendita in Europa, eventi e street marketing a cura di Algida. Sarà on-air nei principali Paesi europei per tutto il 2010.

“Reveal What Is Inside” is the name of the contest that comes with the launch of the new Cornetto Algida and raffles off 100 Vespas. The arrival of spring and sunshine glorifies this union since Vespa and Cornetto Algida have always been the very symbol of outdoor life.

The way the contest works is original and funny; inside the packaging, 100 lucky lovers of Cornetto will find the key to a Vespa LX.

The communications campaign features TV commercials, specially designed packaging, promotional material in 100,000 points of sale in Europe, and events and street marketing organised by Algida. It is going to be aired in the principal countries of Europe for all of 2010.

---

# PIAGGIO STYLE

---



**Vespa  
da indossare**



**L**a nuova collezione di abbigliamento e accessori Vespa 2010 interpreta in chiave glamour la tradizione e lo stile, unico ed inconfondibile, dello scooter più venduto e conosciuto al mondo. Le tecniche di costruzione dei capi e i materiali all'avanguardia esprimono il passaggio di Vespa da icona classica legata al passato a icona vintage e timeless. Per la prima volta Vespa presenta una collezione completa per uomo, donna e

### Vespa to Wear

*The new 2010 collection of Vespa clothing and accessories interprets the unique and unmistakable tradition and style of the world's most famous and top-selling scooter with a touch of glamour. The advanced manufacturing techniques and materials used to create the clothes express Vespa's passage from a classic symbol linked to the past to a vintage and timeless icon. For the very first time, Vespa*



### Sguardo...fashion

**Nuovi anche gli occhiali Vespa per uomo e per donna, con montature in metallo. Lei può scegliere anche il modello con montatura di celluloido, in stile fashion vintage.**

### A look at...fashion

*Also new: metal-frame Vespa glasses for both men and women. Women can also choose a celluloid frame model for a more vintage fashion style.*





bambino, dalle caratteristiche subito riconoscibili. I nuovi capi non sono soltanto "trendy". Garantiscono la protezione dagli agenti atmosferici, grazie a tessuti tecnici che rendono i capi wind e waterproof, il massimo del comfort, la protezione passiva attraverso stampe reflex che danno maggiore visibilità al pilota e la protezione attiva, assicurata dalle protezioni hard incluse nei capi top di gamma.

La collezione è basata sulla cura del dettaglio e sulla raffinatezza del design: l'utilizzo di ologrammi con numerazione progressiva certifica l'originalità di ogni capo.

Il "mondo Vespa" è declinato nei giacche, nei trench, nei bomber e nei giubbetti ultralight.

E ancora: felpe, maglie, t-shirt, per soddisfare ogni gusto e ogni esigenza. Con uno sguardo attento all'ecologia: l'abbigliamento Vespa riduce al minimo l'impatto ambientale dei materiali utilizzati per il packaging, adottando la carta riciclata per i cartellini-pendaglio e il Mater-bi (materiale di origine vegetale biodegradabile) per le buste.

*presents a complete apparel collection for men, women and children, with features that are immediately recognizable. The new items are not just "trendy". They guarantee protection against the environment, thanks to high-tech fabrics that make the clothing windproof and waterproof, provide maximum comfort, passive protection through reflex prints that guarantee greater visibility for the driver, and active protection, which is ensured by hard protection included with the high-end product range. The collection is based on attention to detail and quality design: the use of holograms with progressive numbering certifies the originality of each piece. The "world of Vespa" includes jackets, trench coats, bomber jackets and ultra-light jackets as well as sweatshirts and t-shirts to satisfy all tastes and needs. Moreover, Vespa Wear is eco-friendly: environmental impact has been reduced to a minimum thanks to the materials that are used for the packaging of Vespa clothing, such as recycled paper for the hang tags and Mater-bi (a biodegradable, vegetable-based material) for the bags.*



## L'ora del tachimetro

**Firmati Vespa:** gli orologi "Solo Tempo" e i cronografi "Crono". I numeri riprendono quelli del tachimetro di Vespa LX, i colori s'ispirano alle livree dei veicoli d'epoca.

## The speedometer tells the time

*Designed by Vespa: the "Solo Tempo" watches and the "Crono" chronograph watches. The numbers are reminiscent of those used on the Vespa LX speedometer, with colours inspired by the livery of classic vehicles.*

1-4 LUGLIO/JULY

## Vespa World Days 2010 a Fatima



È l'evento annuale più atteso dal popolo dei Vespisti di tutto il mondo. Il "Vespa World Days", il mega raduno internazionale, quest'anno si svolgerà a Fatima (in Portogallo) dal 1° al 4 luglio, organizzato dal locale Vespa Club con il patrocinio del Vespa World Club. Le iscrizioni sono già aperte, il programma delineato: un assaggio sul sito web [www.vespaworlddays2010.com](http://www.vespaworlddays2010.com).

In attesa del grande evento, la stagione vespistica è in pieno fermento, con centinaia di appuntamenti disseminati in giro per il mondo. Infatti, sono ben 35 i Vespa Club nazionali costituiti ufficialmente (e affiliati all'associazione Vespa World Club, [www.vespaworldclub.com](http://www.vespaworldclub.com)): si trovano in Argentina, Austria, Belgio, Canada, Repubblica Ceca, Cile, Colombia, Corea, Croazia, Filippine, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Grecia, Irlanda, Israele, Macedonia, Principato di Monaco, Norvegia, Paesi Bassi, San Marino, Spagna, Svezia, Svizzera, Polonia, Portogallo, Serbia, Sud Africa, Taiwan, Turchia, U.K., Ungheria e Stati Uniti. I club nazionali comprendono a loro volta migliaia di sodalizi locali.

Come il Vespa Club d'Italia, che riunisce circa 350 club e promuove ogni anno un fitto calendario di eventi ([www.vespaclubitalia.it](http://www.vespaclubitalia.it)). La passione per Vespa non è solo raduni e turismo. Oggi Vespa disputa competizioni dedicate, come il Campionato

Europeo Vespa Rally: una bella occasione per vedere in gara modelli storici come la Vespa GS 150, insieme con le nuove Vespa GTS 300 Super.

### 2010 Vespa World Days in Fatima

It is the most awaited event for Vespa fans throughout the world. This year's "Vespa World Days", the international mega-rally will be held in Fatima, Portugal from 1st to 4th July, and has been organised by the local Vespa Club with sponsorship from Vespa World Club. Registration is already open and the programme has been set: for more information, have a look at the event's official website at [www.vespaworlddays2010.com](http://www.vespaworlddays2010.com)



While waiting for the big event, Vespa season is already in full swing, with hundreds of events scheduled to take place throughout the world.

In fact, to date, 35 national Vespa clubs have been officially set up [and affiliated with the Vespa World Club Association - [www.vespaworldclub.com](http://www.vespaworldclub.com)]: they can be found in Argentina, Austria, Belgium, Canada, the Czech Republic, Chile, Colombia, Croatia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Israel, Japan, Korea, Macedonia, the Philippines, the Principality of Monaco, Norway, the Netherlands, San Marino, Spain, Sweden, Switzerland, Poland, Portugal, Serbia, South Africa, Taiwan, Turkey, the U.K. and the United States. In turn, thousands of local clubs belong to the national clubs, like the Italian Vespa Club, which includes about 350 clubs and offers a rich calendar of events each year ([www.vespaclubitalia.it](http://www.vespaclubitalia.it)).

Passion for Vespa is more than just rallies and tourism.

Today, Vespa holds special competitions, like the Vespa Rally European Championship, a magnificent opportunity to see the historic models, such as the Vespa GS 150, compete alongside the new Vespa GTS 300 Super.



MARZO/MARCH - SETTEMBRE/SEPTEMBER



## Moto Guzzi World Club quelli con l'aquila nel cuore

Oltre 70 Club ufficiali in tutto il mondo: in Europa, negli States e in Giappone, fino in Australia. Migliaia di appassionati, con l'aquila di Mandello del Lario nel cuore e sul serbatoio, e la voglia di ritrovarsi nei raduni, competere nei trofei dedicati, scoprire insoliti itinerari turistici *on the road* in sella alle moto dell'Aquila. È il Moto Guzzi World Club ([www.motoguzziworldclub.it](http://www.motoguzziworldclub.it)): passione e orgoglio, identità e piacere di stare insieme.

### **Moto Guzzi World Club** *the eagle in the heart*

*More than 70 official clubs throughout the world: Europe, the United States, Japan and even Australia. Thousands of enthusiasts, with the Mandella del Lario eagle in their hearts and on their gas tanks, and the desire to meet at rallies, compete for special trophies, discover unusual on-the-road tourist itineraries in the saddle of their Eagle-branded motorcycles. The Moto Guzzi World Club ([www.motoguzziworldclub.it](http://www.motoguzziworldclub.it)): passion and pride, identity and pleasure in being together.*



## CALENDARIO degli eventi 2010 *The 2010 calendar events*



Federazione  
Motociclistica  
Italiana



### Trofei monomarca in pista

Gare di regolarità in autodromo per categorie moto stradali "Vintage" (modelli storici) e "Moderne" (di produzione attuale), e trofeo di velocità "Griso Cup". **DOVE E QUANDO:** 8 e 10 maggio a Magione (Perugia); 31 luglio-1° agosto a Imola (Bologna); 4 e 5 settembre nuovamente a Magione; 23 e 24 ottobre a Franciacorta (Brescia).

### Single brand trophies on the track

Regulation races at the circuit for "Vintage" (historic models) and "Modern" (currently manufactured) roadster motorcycle categories and the "Griso Cup" speed trophy. *When and where:* 8th to 10th May in Magione (Perugia); 31st July to 1st August in Imola (Bologna); 4th and 5th September once again in Magione; 23rd and 24th October in Franciacorta (Brescia).

### Trofeo Motoraid Montepaschi "Una storia italiana"

Tour alla scoperta del Belpaese.

**DOVE E QUANDO:** 27 e 28 marzo, Messina, 2° Motoraid dello Stretto; 24 e 25 aprile, Mozzo (Bergamo), Motoraid Valli Bergamasche; 8 e 9 maggio, Magione (Perugia), Memorial "Gaetano Grilli"; 29 e 30 maggio, Rieti, Motoraid della Valle Santa; 26 e 27 giugno, Livorno, Giro della Toscana; 17 e 18 luglio, Adria (Rovigo), Tour del Delta del Po; 11 e 12 settembre, Monte Bondone (Trento), diciassettesima edizione della Trento-Bondone; 25 e 26 settembre, Tuscia (Viterbo), decimo Motogiro della Tuscia.

### Motoraid Montepaschi "An Italian Story" Trophy

A discovery tour of the Bel Paese. *When and where:* 27th and 28th March, Messina, 2nd Motoraid Across the Strait; 24th and 25th April, Mozzo (Bergamo), Valli Bergamasche Motoraid; 8th and 9th May, Magione (Perugia), "Gaetano Grilli" Memorial; 29th and 30th May, Rieti, Motoraid della Valle Santa; 26th and 27th June, Livorno, Giro della Toscana; 17th and 18th July, Adria (Rovigo), Tour of the Po Delta; 11th and 12th September, Monte Bondone (Trento), seventeenth

edition of the Trento-Bondone; 25th and 26th September, Tuscia (Viterbo), Tenth Annual Motor Tour of Tuscia.

### Appuntamento internazionale: "The Bikers' Classics"

Dal 10 al 13 giugno, presso l'autodromo di SPA Francorchamps (Belgio). Per vivere insieme con i guzzisti europei uno degli eventi per moto classiche più belli del mondo: area hospitality Moto Guzzi, festa del Moto Guzzi World Club il sabato sera, sfilata in pista di tutte le moto MG partecipanti, prova gamma modelli MG 2010 dal paddock, gadget e premiazioni per i club più numerosi. È previsto un tour organizzato dall'Italia, con partenza da Mandello del Lario.

### International Dates: "The Bikers' Classics"

From 10th to 13th June, in SPA-Francorchamps Circuit (Belgium). For all European Guzzisti to share the experience of one of the world's most wonderful





events for classic motorcycles: featuring a Moto Guzzi hospitality area, a Moto Guzzi World Club party on Saturday evening, a parade around the track of all of the participating MG motorcycles, test drives of the 2010 MG models from the paddock, gadgets and prizes to be awarded to the clubs with the highest attendance. An organized tour of Italy has been scheduled, with the starting point at Mandello del Lario.

### Guzzi coi tasselli... corso on-off road

Dedicato ai possessori di Stelvio ed enduro Moto Guzzi, in concomitanza con il 7° Motoraid FMI (11 e 12 settembre), il corso sarà tenuto da istruttori della Federazione Motociclistica Italiana.

### Guzzi with Gusssets... on-off road course

Dedicated to owners of Stelvio and Moto Guzzi endurance bikes, to be held at the same time as the 7th FMI Motoraid (11th and 12th September), the course will be given by instructors from the Italian Federation of Motorcyclists.



## Piaggio corre su Facebook

Sono circa 224.000, da più di 100 nazioni diverse, i fans registrati alla pagina Vespa su Facebook. E ogni giorno si aggiungono circa 300 fans con più di 1000 feedback alla settimana. Sono travolgenti i numeri che fanno di Piaggio la prima azienda italiana nella speciale classifica sul web 2.0.

La ricerca, condotta da FrozenFrogs, azienda digitale specializzata sull'analisi dei media emergenti, evidenzia come sono soprattutto i settori dell'automotive a investire nella comunicazione sui social network. FrozenFrogs, attraverso l'analisi delle fan pages di Facebook

delle più importanti aziende italiane, ha individuato un indice di coinvolgimento – detto E.R., Engagement Rate – che misura l'efficacia degli investimenti di comunicazione verso i propri consumatori sul più importante social network. Piaggio, attraverso la propria fan page dedicata a Vespa, guida la classifica con un E.R. di 96, seguita da Fiat con un E.R. di 49 e da Ducati con 47 E.R. I brand del Gruppo Piaggio corrono veloci. Non solo sulle strade, anche sulla grande rete. (di Bruna Pluchino)



### Piaggio goes at full speed on Facebook

Approximately 224,000 fans from over 100 different nations are registered on the Vespa page on Facebook, and, what is more, 300 or so new fans are added to this number every day together with more than 1,000 feedback messages per week. These numbers are overwhelming and have earned Piaggio first place in the special Web 2.0 ranking of Italian companies. The Study was conducted by FrozenFrogs, a digital company specializing in the analysis of emerging media, and highlights how communications investments on social

networks are primarily made by the automotive sectors. By analysing the Facebook fan pages of several major Italian companies, FrozenFrogs has identified an involvement rating scale – the so-called Engagement Rate [E.R.] – which measures the effectiveness of communications investments on a company's consumers on the most important social network. Thanks to its Vespa fan page, Piaggio leads the ranking with an E.R. of 96, followed by Fiat [E.R. of 49] and Ducati [E.R. of 47]. The Piaggio Group brands are going at full speed, and not only on the road but also on the World Wide Web.

---

# NEW

---



Moto Guzzi V12 Strada



# Con GUZZI sono “tornato al futuro”

Il designer Pierre Terblanche  
firma con Miguel Galluzzi  
prototipi da sogno

di **Stefania Giorgioni**

**A**l salone di Milano EICMA 2009, lo stand Moto Guzzi ha catalizzato tutte le attenzioni grazie agli “esercizi di stile” firmati da due dei più straordinari designer di moto: Miguel Galluzzi e Pierre Terblanche. Il designer sudafricano Terblanche ci racconta la genesi di quei prototipi e la sua “filosofia”.

**I prototipi Moto Guzzi sono stati tra gli oggetti più ammirati all'ultimo EICMA. A cosa si è ispirato per la loro creazione?**

«Alla storia dei gloriosi modelli Moto Guzzi e all'amore che provo per ognuno di loro. Per me è stata

una specie di “ritorno al futuro” in chiave motociclistica. La sfida è stata quella di disegnare una motocicletta nuova e capace di alte prestazioni che, malgrado la sua estetica innovativa recuperasse la compattezza, l'eleganza e la semplicità dinamica del passato».

**Il designer è influenzato dal progetto industriale di una nuova moto o crea solo seguendo l'istinto?**

«Credo che il designer sia influenzato da una nuova moto e da quello che si muove intorno ad essa. Ma credo anche che con quello che creiamo possiamo, anzi dobbiamo, influenzare e indirizzare nuove tendenze di design. In ogni caso, il designer crea soprattutto seguendo l'istinto. Perché il design è tutto meno che razionalità».

**Oggi la società è sempre più attenta ai temi del-**



**“Back to the future”  
with Guzzi**

*At EICMA 2009 in Milan, all eyes were on the Moto Guzzi stand thanks to its style exercises provided by two of the greatest motorcycle designers, Miguel Galluzzi and Pierre Terblanche. The South African designer Pierre Terblanche spoke to us about the origin of the prototypes and his design philosophy.*

**Moto Guzzi prototypes were amongst some of the most admired motorcycles at last year's EICMA. What inspired you to create them?**

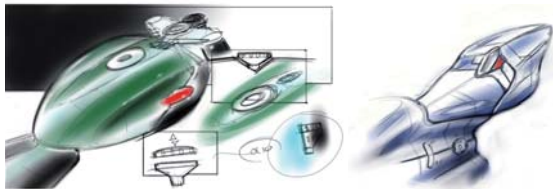
*«The history of the glorious Moto Guzzi models and the love I feel for each of them. For me, it was a kind of “back to the future” in motorcycle terms. The challenge was to design a new, high performance motorcycle which regained the compactness, elegance and dynamic simplicity of the past despite its innovative aesthetics.»*

**Are designers influenced by industrial projects for new motorcycles or do they only create by following their instinct?**



Sopra, Moto Guzzi V12 LM. A destra, il modello V12 X.

Above: Moto Guzzi V12 LM. Right: the V12 X model. The Moto Guzzi concepts won the Motorcycle Design Award at Eicma 2009.



### **l'ecologia. La moto sarà mai "ecologica"?**

«Penso che anche la moto più estrema e sportiva sia già influenzata dall'ecologia. Lavorando alle Guzzi per EICMA la sfida più difficile è stata realizzare serbatoio, airbox e scarichi rispettosi delle più recenti normative su emissioni e rumore. E tutto nella veste estetica elegante e compatta che ci eravamo prefissati. L'innovativa sospensione posteriore del V12 LM è nata proprio seguendo questi obiettivi. E sono certo che le normative future alzeranno sempre più il livello della sfida per il designer».

## **A EICMA 2009 I CONCEPT MOTO GUZZI HANNO VINTO IL MOTORCYCLE DESIGN AWARD**

«I believe that designers are influenced by new motorcycles and by what moves around them. However, I also believe that we can, or better still, must influence and shape new design trends with what we create. In any case, designers create above all by following their instinct. This is because design is everything but rationality».

**Society today is paying increasing attention to ecological issues. Will motorcycles ever be ecological?**

«I think that even the most extreme and sportiest

motorcycles are already influenced by ecology. While working on the Guzzi bikes for EICMA, the toughest challenge was to create petrol tanks, air boxes and exhaust pipes that complied with the latest noise and emissions regulations and were also up to par with the elegant and compact aesthetic design that we had set ourselves. The innovative rear suspension of the V12 LM was created with exactly these objectives in mind. And I am sure that future regulations will increase even more the difficulty of the challenge for designers».

# La Vespa di Hemingway



di **Stefania Giorgioni**

**A**lla Sun Valley non si arriva per caso. Posta nell'Idaho, nel cuore più profondo degli Stati Uniti, durante gli anni '30 del secolo scorso la Sun Valley fu scelta dalla Union Pacific Railroad per realizzare il primo comprensorio in America dedicato alla villeggiatura e agli

sport invernali. Il clima, la geologia e persino l'architettura – una precisa scelta del colosso americano – richiamano le valli e i villaggi alpini.

In questo angolo di Nord America così particolare Vespa GTS 300 Super è la compagna di viaggio di Claudio Falanga, giornalista italiano, avventuriero e giramondo di professione.

In Vespa Claudio arriva fino a Ketchum, la cittadina capoluogo della valle, dopo aver attraversato gli spazi immensi delle pianure del nord-ovest. Gli

## Hemingway's Vespa

*You don't arrive at Sun Valley by chance. Placed in Idaho in the very heart of the United States, it was chosen in the 1930s by the Union Pacific Railroad as a location for the creation of the first district in America dedicated to holiday resorts and winter sports. The climate, geology and even the*

*architecture, which were specifically chosen by the U.S. giant, recall Alpine valleys and villages.*

*It is in this very special corner of North America that Italian journalist Claudio Falanga (also adventurer and globetrotter by profession) chose the Vespa GTS 300 Super as his travelling companion.*

*Claudio arrived as far as Ketchum, the main town of the valley, on his Vespa, after travelling across the vast stretch of the northwest plains. There he encountered the same infinite horizons that greeted*

## ADVENTURE



stessi orizzonti infiniti che si aprono ai coloni che, a partire dal diciottesimo e durante tutto il diciannovesimo secolo, spostarono sempre più a ovest la frontiera, fino a raggiungere le spiagge del Pacifico. Oggi Ketchum, che si trova a 1.800 metri sul mare ai piedi della Bald Mountain (2.789 metri), è una rinomata stazione sciistica con quell'aria di aristocrazia un po' europea che, sin dalla fondazione, ne fa rifugio esclusivo delle star di Hollywood, di intellettuali e scrittori. Ernest Hemingway soggiornò qui a lungo. Amava scrivere e andare a caccia e a pesca con l'amico Gary Cooper. Oggi il ricordo di Hemingway e la Sun Valley

settlers, who, from the 18th century and throughout the whole of the 19th century, shifted the border increasingly to the west up till the beaches of the Pacific. Located 1,800 metres above sea level at the foot of Bald Mountain (2,789 metres high), Ketchum is today a renowned ski resort characterised by an aristocratic and slightly European atmosphere, which has provided a sanctuary for Hollywood stars, intellectuals and writers since its foundation. Ernest Hemingway stayed here for a long time. He loved to write and go hunting and fishing with his friend Gary Cooper.

Today, the memory of Hemingway and Sun Valley



In queste pagine, l'album fotografico del viaggio di Claudio Falanga nel cuore degli States, a bordo di Vespa GTS Super 300

On these pages, a photo album from Claudio Falanga's trip through the heartland of the United States on a Vespa GTS Super 300

sono legati indissolubilmente: il grande scrittore pose qui fine alla sua vita. "Fa una certa sensazione - ricorda Falanga - parcheggiare la Vespa proprio davanti alla finestra dietro la quale Hemingway amava scrivere". Ma proprio lo stile di Vespa si è fuso perfettamente con l'atmosfera esclusiva delle strade di Ketchum, che unisce natura e cultura, mondanità glamour e semplicità quotidiana. Così Claudio e la sua Vespa rossa hanno viaggiato in una dimensione senza tempo nell'America dell'avventura e delle passioni letterarie, cercando emozioni vere e trovando sguardi ammirati.

are indissolubly linked. It was here that the great writer ended his life. "It's quite a feeling", remarked Falanga, looking back, "to park the Vespa right in front of the window behind which Hemingway loved to write." It is precisely the style of the scooter that perfectly blended with the exclusive atmosphere of the roads of Ketchum, where nature lives alongside culture, and the glamorous good life alongside everyday simplicity.

Claudio and his red Vespa thus travelled in a timeless dimension through the America of adventure and literary passions, in search of real excitement and meeting with admiring stares.



# Dal lago di Como alla Fossa degli Elefanti

**È** stata un'impresa difficile, ma soprattutto un'avventura straordinaria. Parte dalle rive del lago di Como, a pochi passi dallo stabilimento Moto Guzzi di Mandello, la strada - lunga e fredda - che porta all'Elefantentreffen: millesetrecento chilometri da percorrere in una settimana, che non hanno spaventato neanche un po' Dimitri Galperti e la sua Moto Guzzi Nevada. Arrivo a Solla Loh, in Germania, non lontano dal confine polacco, sede della 54esima edizione dell'Elefantentreffen. O meglio l'Elefanten, come lo chiamano i suoi adoratori (oltre 17mila nelle ultime edizioni): è il raduno motociclistico più estremo.

Se amate il caldo, le comodità, le strade larghe e ben asfaltate dirottatevi verso altri raduni, la Florida potrebbe fare per voi. Ma se quello che vi anima è il gusto della sfida, la voglia di "comunione" assoluta con la vostra cavalcatura meccanica, allora niente potrà superare il fascino di questo raduno. L'Elefant 2010 è andato in scena dal 29 al

31 gennaio scorso. Tra neve, ghiaccio e temperature che hanno toccato i meno 15°. All'arrivo Dimitri e la sua Guzzi non hanno trovato una stanza di albergo e un garage, come d'uso, ai partecipanti è stato assegnato solo un posto per piantare la tenda ed è stata offerta la possibilità di acquistare delle fascine di legna per il fuoco e delle balle di fieno, dalle quali ricavare un giaciglio per la notte.

La prima edizione dell'Elefantentreffen risale al 1954: il nome deriva dalle motociclette Zundapp-Ks-601 - Gespanne, le leggendarie moto utilizzate dall'esercito tedesco e, per l'appunto, soprannominate "Elefanten". Oggi al raduno arrivano in migliaia, da tutta Europa: per tre giorni si celebra una sorta di "rito pagano" in onore della motocicletta, dello stile di vita che impone a chi la ama, del viaggio. Ha scritto un appassionato: "Una volta all'interno del recinto che ospita le tende dei partecipanti ci si rende conto, quasi con commozione, di essere testimoni del più grande tributo di affetto nei confronti della moto mai celebrato".



## From Como Lake to the Elefanten

*It was quite an undertaking, but also an amazing adventure. Dimitri Galperti on his Moto Guzzi Nevada was not the least bit intimidated by the 1,700 kilometres he had to cover in one week's time travelling the long, cold road that leads to the Elefantentreffen, starting out from the shores of Lake Como, just a short distance from Moto Guzzi's Mandello factory. Final destination: Solla Loh, Germany, not far from the Polish border, home to the 54th Elefantentreffen. Or better yet, the Elefanten, as it is referred to by admirers (more than 17,000 were in attendance at recent editions): it is the most extreme of motorcycle rallies. If you love hot weather, comfort and a wide, well-paved road, this isn't the one for you; better to head to Florida. But, if the taste of a challenge and the need for an absolute "communion" with your mechanical horse is what revs your engine, then nothing can compare to the fascination offered by this rally. Elefant 2010 was held from 29th to 31st January amidst snow, ice and temperatures that dropped to -15°C. When*

*he arrived, Dimitri didn't find the traditional hotel room for himself and a garage for his Guzzi. Instead, the participants were assigned a single spot where they could pitch a tent and were provided with the opportunity to purchase bundles of firewood and hay bales, which they used to create a sort of shelter for the night.*

*The first Elefantentreffen dates back to 1954: the name comes from the Zundapp-Ks-601-Gespanne, the legendary motorcycles that were used by the German army and nicknamed "Elefanten". Nowadays, thousands of fans arrive from throughout Europe to attend the rally: for three days a kind of "pagan rite" is held in honour of these motorcycles, the lifestyle lived by the people who love them and the journeys they have made together. A fan wrote: "Once inside the fenced area reserved for the participants' tents, you come to the almost moving realisation that you are witnesses to the greatest tribute of affection to this motorcycle that has never been celebrated."*



L'arrivo di Dimitri Galperti all'Elefantentreffen, dopo un viaggio di 1.700 km in sella a Moto Guzzi Nevada  
Dimitri Galperti's arrival at Elefantentreffen after his 1,700 km journey in the saddle of a Moto Guzzi Nevada

IT DOESN'T RESPECT  
CONVENTIONS. BUT IT RESPECTS  
THE ENVIRONMENT.



MP3 Hybrid. The first hybrid scooter in the world that lets you take enjoyment and safety onto the road, with full respect for the environment. Electric and combustion engine: two different souls that beat together as one. Ride it: you will feel the difference. [www.piaggio.com](http://www.piaggio.com)



**PIAGGIO®**



# RSV4 R NOW IT'S YOUR TURN.

A push of the start button. The unmistakable roar of the 65" V4 engine, excitement running up your spine. You choose the Ride by Wire controlled mapping. A soft touch of throttle and go. The roar becomes a howl, each gear shift instant, unrelenting thrust. Every corner a precise, fast, apex hitting line. Total control from multi adjustable suspension and the aluminium chassis. Lap after lap, delivering the most outstanding performance. Chase your limits on every circuit, when you reach them the New RSV4 R raises the bar again. Created from Aprilia's technological know how, forged by Max Biaggi in World Superbike. Now ready for you.

[www.aprilia.com](http://www.aprilia.com)

**aprilia**