

BUSINESS PEOPLE

ECONOMIA • SOCIETÀ • MANAGEMENT • PASSIONI

N. 12 - DICEMBRE 2015 - MENSILE - € 4,50

RETAIL

ATTENTI AI NUOVI COLONIZZATORI
PICCOLO NON È (SEMPRE) BELLO

**AZIENDE
IN CRISI**
A TAVOLA
COL MINISTERO

Viaggi
CITTÀ D'AUTORE

VODKA
La zarina
della steppa

MANAGEMENT
COMPENSI SU MISURA

Mercato
A TUTTA BIRRA!

Orologi
REGALARE IL TEMPO
(PREZIOSO)

Montecristo
UNA PASSIONE
CHIAMATA SIGARO

PROTAGONISTI
Maurizio Zazzaro
Michele Piemontese
Flavio Fazio
Riccardo Caliarì

Tino Canegrati,
una laurea
in Ingegneria
meccanica
al Politecnico
di Milano,
è l'attuale a.d.
di Hp Italy,
dove ha rivestito
diversi ruoli a
livello nazionale
e internazionale

Tino Canegrati TUTTO è POSSIBILE

...SE LE NOSTRE AZIENDE SAPRANNO COGLIERE LE OPPORTUNITÀ
OFFERTE DALLA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE, FONDATA
SU MACCHINE IN GRADO DI SPOSARE REALE E VIRTUALE.
È COSÌ CHE IMMAGINA IL RINASCIMENTO
DEL PAESE L'A.D. DI HP ITALY



A DUE PASSI
DA VARESE,
A TRADATE, SORGE
UN MUSEO UNICO,
INTERAMENTE
DEDICATO
AL MONDO
DELLE POMPE
DI BENZINA.
UN TUFFO
NEL PASSATO
ATTRAVERSO UNA
COLLEZIONE
DI QUASI 7 MILA
PEZZI RACCOLTA DA
UN IMPRENDITORE
APPASSIONATO:
GUIDO FISOGNI
DI FRANCESCA D'ANGELO



Fate un pieno
di

Sintage

Spesso, dietro a realtà apparentemente anonime si celano storie impensabili, curiosi aneddoti, se non addirittura interi capitoli di vita quotidiana. Ed è questo, in fondo, che raccoglie il Museo delle pompe di benzina Fisogni: pezzi di storia italiana, dal 1892 fino agli anni 2000. «Cent'anni di distribuzione della benzina sono cento anni di storie e di aneddoti, che amo raccontare durante le visite guidate alla nostra esposizione», conferma Guido Fisogni, fondatore del museo nonché ex titolare di una impresa edile di costruzioni specializzata in stazioni di servizio. Non a caso, la (smisurata) collezione di questo imprenditore appassionato si ferma proprio ai distributori elettronici: la loro realizzazione in serie ha cancellato qualsiasi traccia di vissuto, rendendo queste attrezzature anonime e indistinguibili. Niente a che vedere, dunque, con il variegato universo evocato invece dai quasi 7 mila pezzi raccolti, in oltre 40 anni di ricerca, da Fisogni: una collezione uni-

ca al mondo, che è addirittura valsa all'imprenditore il Guinness dei primati. A differenza, infatti, di altre esposizioni già esistenti all'estero, il museo in questione non si limita a esporre solo le pompe di benzina, ma ricrea al suo interno tutto il mondo delle stazioni di servizio. Ergo: raduna anche i cartelli pubblicitari, le latte, le targhe, i compressori, gli aerometri, nonché i più disparati gadget (purché logati dalle società petrolifere), come per esempio gli accendini e i portachiavi. A sua volta, la stessa nuova struttura del museo, che da poco ha traslocato a Tradate (Va), è stata concepita per rievocare le atmosfere di un tempo: le classiche teche di vetro da esposizione cedono il passo a sgargianti stanze stipate di pompe, autolavaggi, scritte colorate. Tutti gli oggetti sono messi in fila, uno accanto all'altro, a portata di tatto, per la gioia degli appassionati di motori. L'esposizione continua poi fuori, in un cortile di 500 metri quadri, dove sono stati "pian- tati" i cartelli: un vero e proprio slalom

tra le epoche italiane. Lo spettacolo offerto è pertanto impressionante e spazia da oggetti minuscoli, come appunto i portachiavi, ai più grandi, rappresentati dalle pompe di benzina alte 3 metri risalenti ai primi del Novecento.

PIÙ DI UN SEMPLICE HOBBY

A suggerire l'idea di questa singolare esposizione è stata la stessa passione di Guido Fisogni. Tutto, infatti, è iniziato quando, negli anni '60, Fisogni ha fondato la sua impresa edile a Palazzolo Milanese: una realtà che l'ha portato a girare per l'Italia e per il mondo, per aggiustare o costruire i distributori di benzina. Proprio durante questi suoi viaggi, ha deciso di raccogliere e tenere da parte il materiale che veniva scartato. Nel tempo, però, quello che sembrava essere solo un passatempo si è trasformato quasi in un secondo lavoro, tanto da spingerlo a cercare pezzi rari da rigattieri e costruttori stranieri, in Svizzera, Inghilterra e Albania. Il nostro, tra l'altro, non si limitava a recuperarli: li faceva anche restaurare, pezzo dopo pezzo. All'interno della sua ditta, che contava cento dipendenti, c'era addirittura un meccanico esclusivamente dedicato alla revisione degli oggetti destinati al museo. In breve tempo l'esposizione ha dunque attirato curiosi e appassionati, facendo il pieno di visite >>



ENERGIA PURA
In alto, alcune locandine pubblicitarie. In basso, da sinistra: il distributore di Benito Mussolini; il caricaaccendini dell'Agip; un distributore Bowser del 1950 e uno Sais del 1934; un macchinario per il controllo della pressione delle gomme firmato Michelin

La struttura è stata concepita per rievocare le atmosfere di un tempo: le teche da esposizione cedono il passo a sgargianti stanze stipate di oggetti, tutti a portata di "tatto"



Una realtà senza pari

Non esiste, in Europa, una collezione pari a quella esposta a Tradate. E, da qualche anno, non esiste nemmeno Oltreoceano. Nel 2003, infatti, è stato chiuso The General Petroleum Museum di Seattle: una realtà che, per caratteristiche e obiettivi, era l'unica equiparabile a quella creata in da Guido Fisogni. A differenza delle altre esposizioni straniere, la realtà di Seattle non si concentrava solo un aspetto dei

distributori, ma radunava in sé pompe di benzina, globi, insegne, raccolti negli anni da Jeff Pedersen (titolare della Pedersen Oil), la cui collezione divenne un museo nel 1980. Lo stesso Pedersen e i suoi discendenti visitarono il Museo Fisogni e, al termine del giro, ammisero di non potersi più considerare i primi al mondo nel campo. Il perché è presto detto: il loro museo esponeva i pezzi così come

venivano ritrovati, mentre Guido Fisogni aveva trasformato i rottami in affascinanti pezzi vintage, restaurandoli e riparandoli. Ma ormai qualsiasi tipo di concorrenza ha avuto fine: quando Pedersen morì, nel '99, stroncato da un cancro a soli 57, portò con sé la sua passione. Dopo qualche tempo, nel 2003, la vedova Susan decise che era giunto il tempo per chiudere il museo e mettere all'asta la collezione.



fino al 2000, anno in cui la ditta è stata venduta e, quindi, il museo chiuso. Ma le passioni, si sa, sono dure a morire, così nell'aprile 2015 Fisogni, incurante dei suoi 74 anni di età, ha deciso di riaprire i battenti, sfruttando l'area più ampia e verde di Tradate (nonché il volano del limitrofo Expo di Milano...).

COLLEZIONE INEGUAGLIABILE

Quanto alla collezione, tra i pezzi vintage più gettonati dai visitatori ne spiccano due unici. Il primo è nientemeno che il distributore personale di Mussolini: risalente ai primi del Novecento, è stato realizzato appositamente dall'ar-

chitetto del regime Marcello Piacentini. Basso e dotato di una sola pistola, questo distributore reca la scritta "benzina pura": per evitare le sanzioni dell'epoca, il duce si era dotato di un apposito carburante. Fisogni l'ha recuperato a Trieste, dopo svariate ricerche. L'altro pezzo unico è l'impianto di Buckin-



1918

L'EUROPA SCOPRE L'AUTO

Dove negli Usa poté Henry Ford con le sue vetture economiche, in Europa intervenì la Guerra. Mostratisi utili e affidabili sui campi di battaglia, i veicoli a motore cominciarono a riscuotere interesse tra la gente comune. Sulle strade ancora nessun distributore, ma non tarderanno ad arrivare

1919

PRIMI MODELLI BERGOMI

Alla fine della I Guerra Mondiale, la milanese Società anonima Bergomi capì che era tempo di nuovi e più aggiornati apparecchi per lo stoccaggio, il pompaggio e la distribuzione di carburanti. L'ufficio tecnico dell'azienda realizzò diversi progetti

1923

DEBUTTO ON THE ROAD

La pompa miscelatrice, a quest'epoca già obsoleta negli Stati Uniti, trova nel giovane mercato europeo un'interessante possibilità di sopravvivenza. Questi apparecchi, ammessi da un regio decreto proprio nel 1923, furono i primi a esordire sulle strade italiane

1924

MERCATO IN FERMENTO

A Siap e Naffa, che si contendevano il nascente mercato della distribuzione, si affiancò la Snom (Società nazionale oli minerali) la cui benzina, offerta al pubblico con il nome Victoria, era di origine sovietica



gham Palace della regina consorte Elisabetta, moglie di Re Giorgio VI nonché madre dell'attuale regnante Elisabetta II, segnalato da un collega di Fisogni e poi recuperato da un rigattiere inglese. Rosso e a due bracci, lo si riconosce per l'imponente corona che lo contraddistingue. Tantissimi, inoltre, i pezzi rari,

a cominciare da uno dei primi impianti di benzina in assoluto, risalente al 1892. Non può poi non attirare l'attenzione dei visitatori l'imponente pompa svizzera, il cui modello non è mai arrivato in Italia: un energumeno da 170 chiavi e un solo self. Il meccanismo di utilizzo era il seguente: i clienti abituali disponevano di una chiave personale e di un proprio totalizzatore; si servivano da soli per poi pagare alla fine del mese. Era invece alto appena 40 cm il distributore dell'Agip, pensato per ricaricare gli accendini dei fumatori. E che dire dei distributori manuali a ruote, utilizzati dai farmacisti di fine Ottocento per eliminare i pidocchi dai capelli? Infine, non sfugge ai visitatori il fascino senza tempo dell'autolavaggio, promosso dalla scritta: «Il tempo di una sigaretta e la tua auto è lavata». Un mondo, insomma, di abitudini e culture perdute, ma che conserva ancora tutto il suo charme...



QUEST'ANNO I NOSTRI SPAZI HANNO FATTO DA SFONDO A SVARIATI EVENTI

**GUIDO FISOJNI/
FONDATORE DELL'OMONIMO
MUSEO**

Come è stata accolta la riapertura del museo?

Bene: da quando abbiamo riaperto i battenti, abbiamo avuto 2.500 visitatori, di cui circa 500 stranieri. E il tutto senza alcuna promozione pubblicitaria! In particolare sono arrivati molti americani, polacchi, bulgari, tedeschi e qualche arabo. Credo che, vista la vicinanza tra Tradate e Milano, in parte ci abbia anche agevolato la presenza dell'Expo.

Qual è il profilo del vostro visitatore abituale?

La maggior parte dei nostri ospiti è composta dagli affiliati al Club di auto d'epoca: si tratta di un pubblico molto interessato a tutto quello che attiene ai motori, e dunque anche alla benzina. Vengono poi molte scolaresche e, quest'anno, il museo ha fatto anche da sfondo a svariati eventi. Per esempio, la Subaru ci ha scelto come location per presentare la nuova Levorg ai giornalisti italiani del settore.

Quanti marchi ospita la collezione?

Praticamente tutti: per esempio, Shell, Esso, Mobil oil, Ip, la BP ossia la British petroleum...

Come vi finanziate?

Ho un solo sponsor: mia moglie (ride, ndr)! È lei, tra l'altro, che ha ristrutturato la location di Tradate, rendendola agibile. Quanto alle fonti di finanziamento, abbiamo deciso di mantenere il biglietto gratuito: semplicemente, chi lo desidera può lasciare un'offerta al termine della visita. Non ho nemmeno mai chiesto fondi al Comune o alla Provincia.

Eppure lei ha per le mani un vero e proprio tesoretto: nel 2000 Christie's ha valutato la sua collezione per 10 miliardi di vecchie lire...

È vero. Però non erano disposti a mettere all'asta tutto il museo: l'idea era di vendere ogni singolo pezzo. Per questo non ho accettato: senza alcun tipo di garanzia, rischiavo che venissero venduti solo i 300 esemplari di maggior pregio. La collezione sarebbe stata quindi compromessa, nella sua completezza e ricchezza.

Ma lei sarebbe disposto a vendere la sua creatura?

Se la cifra offerta fosse interessante, perché no? Ormai ho più di 70 anni e mio figlio, che mi aiuta per la parte legata al Web, svolge con soddisfazione un altro lavoro.

1929
L'ITALIA IN VIAGGIO
A cinque anni dai primi impianti stradali, l'Italia conta oltre 200 mila autoveicoli. Al loro servizio circa 16.750 distributori di cui 6.500 della Slap, 5 mila della Natta (benzina Shell), 4 mila dell'Agip e 250 della Benzina-Petroleum, ormai prossima alla chiusura

1930
POCHI ESEMPLI CREATIVI
La produzione italiana di distributori si distinse raramente per la sua creatività: si puntava piuttosto a creare onesti prodotti industriali progettati per funzionare e durare a lungo come in effetti fecero, pur con successivi adattamenti. Qualche guizzo di originalità si ritrova però in alcuni progetti della Bergomi e nella colonnina proposta da Agip.

1932
ARRIVA IL VOLUMETRICO
Debuttano in Italia i primi distributori volumetrici e, due anni dopo, la Bergomi iniziò a produrre il suo insuperabile. I documenti dell'epoca registrano un gran fervore di domande per l'ammissione dei nuovi congegni, ma la loro diffusione tardò ad arrivare

1948
QUATTRO RUOTE PER TUTTI
Al termine del conflitto mondiale le grandi compagnie petrolifere iniziano a ricostruire le proprie reti. E negli anni '50 videro la prima autentica motorizzazione di massa, rendendo d'obbligo la presenza dei miscelatori, iniziarono a farsi strada distributori più moderni e compatti, che diventeranno un must già negli anni '60

