

# Domenica

IL GIORNALE DI VICENZA

IL GALLERISTA. Visse e lavorò a Venezia

## Secondo Novecento L'archivio Cardazzo alla Fondazione Cini

Aprì la Galleria del Cavallino  
dove passarono famosi artisti

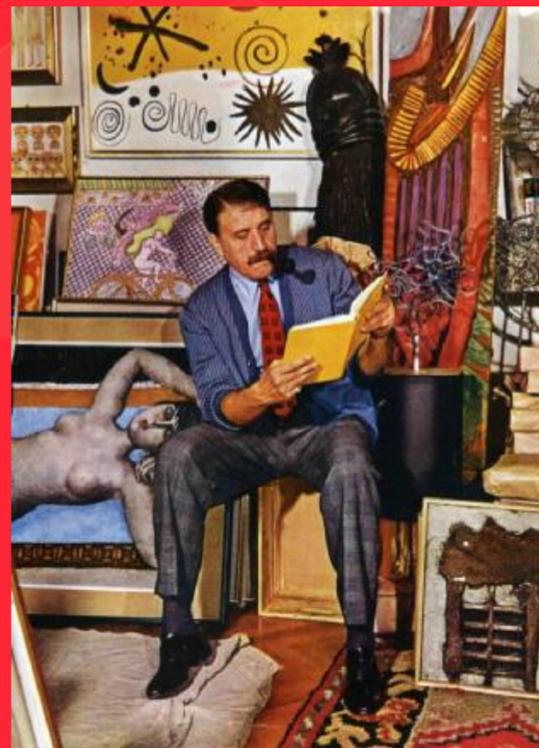
L'Istituto di Storia dell'Arte della Fondazione Giorgio Cini arricchisce i propri fondi grazie alla generosità degli eredi della famiglia Cardazzo che hanno conferito lo straordinario archivio del gallerista e collezionista Carlo Cardazzo (1908 - 1963) e del figlio Paolo, che documenta la storia della Galleria del Cavallino di Venezia, dal 1942 ai primi anni del Duemila. Gli eredi hanno donato libri e grafiche d'autore delle Edizioni del Cavallino che vanno a integrare la Biblioteca e il Gabinetto dei Disegni e Stampe della Fondazione Cini.

La documentazione dell'Archivio comprende circa 400 tra faldoni, raccoglitori e album contenenti fotografie, lettere, inviti e i rarissimi cataloghi della Galleria del Cavallino, che ne testimoniano l'attività espositiva per un totale di 1.040 mostre organizzate dagli anni Quaranta ai primi anni del Duemila. In particolare negli anni Cinquanta vennero presentate, nelle sedi di Milano e Venezia della Galleria, mostre personali di artisti poi divenuti i Maestri dell'Arte Moderna, quali: Fontana, Braque, Picasso, Pollock, Kandinsky, Mirò, Jorn, S. De-

launay, Burri, Poliakoff, Mathieu, Dubuffet, Franz Kline, Schwitters, Brauner, Matta, Twombly, Jasper Johns.

Tra i documenti di maggior rilievo l'Archivio Cardazzo comprende una ricca corrispondenza con grandi autori come Cesare Zavattini, Giorgio Morandi e Filippo De Pisis; il carteggio di Carlo Cardazzo con l'artista Giuseppe Cesetti e un nutrito corpus di foto e documenti sull'attività del pittore Bruno Saetti.

Cardazzo organizzò anche alcune mostre a Vicenza e fu consulente di molti collezionisti berici.



COLLEZIONI & MUSEI. Nel sito dell'Asi, grazie a Danilo Castellarin, sono stati censiti e riuniti tutti i luoghi italiani - sono 160 - dove si è fatta la storia dell'auto e dei veicoli

# QUANTI MOTORI DI CULTURA

Le carrozze, i mezzi dei pompieri, le Pininfarina: tutto è consultabile in una visita virtuale on line che narra l'Italia a quattro ruote

Maria Vittoria Adami

Un'impresa. È riuscita all'Automotoclub storico italiano grazie alla meticolosa ricerca di Danilo Castellarin, giornalista veronese e presidente della commissione Storia e musei per l'Asi, che ha compilato un'anagrafe di 160 siti italiani tra collezioni private (anche le più piccole e remote), strutture museali e musei di marca di auto e mezzi di trasporto d'epoca, mettendoli in rete e a disposizione di tutti. È nato così [www.asimusei.it](http://www.asimusei.it), elenco enciclopedico che integra informazioni su siti, orari di apertura e contatto, con gallerie fotografiche, video, cenni storici e filmati: il museo Tazio Nuvolari di Mantova offre persino le riprese del funerale del campione. Un patrimonio storico, tecnologico, di genio e di colore ora è visitabile dal vivo, ma anche da casa.

Il sito è diviso in sezioni (Collezioni, Musei di marca, Strutture museali) e regioni. Tutte le collezioni sono geocalizzate. Cliccando sulle bacheche si potranno consultare foto e schede informative, navigando tra centinaia di auto, moto, camion, mezzi agricoli e militari, aerei e natanti, raccolti in grandi strutture dotate anche di biblioteche, sale convegni e attività ricettive, ma anche in luoghi più piccoli, a gestione familiare, e forse per questo ancor più affascinanti. In questo panorama brilla l'Emilia Romagna, con le sue 34 collezioni che fanno primeggiare, per numero, tra le regioni italiane, forte della ricchissima tradizione automobilistica targata Ferrari, Lamborghini, Maserati. Segue la Lombardia

con 24 collezioni, tra cui il Museo Mille Miglia di Brescia, dedicato alla più grande corsa disputata dal 1927 al 1957. Il filo conduttore, qui, è una striscia rossa che corre sul pavimento, a ricordo della Freccia Rossa che segnava il percorso ai piloti. Poco distante, a Mantova, affascinano i pezzi (c'è persino un elicottero d'antan) del Museo dei Vigili del fuoco. C'è poi il Piemonte con 17 collezioni tra le quali spicca, per la splendida contestualizzazione storica che rende piacevole e suggestiva la visita, il Museo dell'automobile Gianni Agnelli di Torino, a firma di Francois Confino, già progettista del Museo del Cinema della Mole antonelliana. A Cambiano si ammira invece Pininfarina.

È quinto, con 12 collezioni, il Veneto che ha dato i natali al veronese Enrico Bernardi che brevettò il primo motore a scoppio alimentato a benzina, anticipando i tedeschi Daimler e Benz. Applicò il motore alla macchina per cucire a pedale della figlia Pia, per alleviarle le fatiche, intenerito e stanco di vederla pedalare. Si occupò di piccoli motori portatili per sollevare gli sforzi dell'uomo, piuttosto che di automobili che portavano il suo nome, prodotte poi dalla padovana Miari e Giusti, i cui pezzi sono visitabili al Museo di Padova». A lui è intitolato il museo di moto da competizione di Sanguinetto. Sempre a Verona c'è un'eccellenza europea come il Museo Nicolis di Villafranca. Nel Vicentino il museo Bonfanti. In Lazio il gioielliere Nicola Bulgari ha raccolto auto americane da sogno; al Museo della Polizia stradale è esposta una Ferrari nera



Davanti al museo Nicolis di Villafranca una Bugatti roadster 1931



Una Maserati al Museo Targa Florio, Collesano, Palermo



Automezzi d'epoca al Museo dei vigli del fuoco a Mantova

usata negli anni Sessanta contro i contrabbandieri. Curiose le collezioni Zanello, dedicata ai trattori, e quelle del Museo civico delle carrozze, a Udine. Il lavoro è valso a Castellarin il Premio Marzotto

del Circolo veneto di auto e moto d'epoca intitolato a Giannino Marzotto, industriale di Valdagno scomparso nel 2012, vincitore di due Mille Miglia su Ferrari (1950 e 1953). •

Da 25 anni la collezione al Bonfanti Vimar di Romano

## Nel Vicentino la febbre delle corse da Rossi ai "conti correnti" Marzotto

Roberto Cristiano Baggio

Vicenza è una delle province più rombanti d'Italia. Una terra che al mondo dei motori ha dato, e continua a dare, moltissimo. La prima auto circolante in Italia percorreva le polverose stradine di Piovene: era una Peugeot Tipo 3, guidata dal conte Gaetano Rossi, industriale laniero col pallino della tecnologia. L'ing. Enrico Bernardi, preside dell'Istituto tecnico berico, progettò, costruì e brevettò il primo motore a scoppio a quattro tempi precedendo i tedeschi Daimler e Benz. In pochi decenni del '900 il Vicentino ha scoperto la motorizzazione di massa grazie a Laverda e Ceccato. Sulla loro scia almeno un'altra decina di imprese s'è dedicata alla costruzione di ciclomotori, moto e scooter: dalla Wilier, passata nei primi anni Cinquanta sotto l'ala della Parilla (sede e stabilimento anche a Bassano) alla Gabor, dalla Breganze alla Peripoli per giungere a Claudio De Bei e al suo rivoluzionario motore rotante che fa ha catturato l'attenzione della Tata indiana. Le Fornasari, invece, una via di mezzo tra Hummer e Suv da corsa, costruite a Montebello, hanno conquistato i petrolieri arabi.

E che dire di Giannino Marzotto? Il vincitore in doppietto di due Mille Miglia, mise sotto gli occhi di un incredulo Enzo Ferrari, reo di non apportare alle vetture le modifiche che gli chiedeva, il telaio tubolare di una avveniristica macchina da corsa made in Valleagno. Quando il Drake s'accorse che il giovanotto non scherzava, lo invitò a Modena, cedendo ai



Una mostra temporanea di Topolino al Museo Bonfanti Vimar, Romano

sui suggerimenti. Orgoglioso sì, l'Ingegnere, ma mica così testardo da lasciarsi sfuggire quattro clienti (oltre a Giannino i fratelli Vittorio Emanuele, Umberto e Paolo, i "conti correnti") che pur gareggiando solo la domenica mettevano regolarmente in riga i più forti assi dell'epoca, Manuel Fangio compreso. L'ultima sfida porta la firma di Elio Marioni, titolare della Askoll di Dueville. L'imprenditore si è messo in testa di rivoluzionare il mercato della mobilità con una vettura elettrica geniale.

E poi i due titoli mondiali di Miki Biasion e la dozzina di tricolori raccolti da Franco Cunico nei rally, l'incredibile vittoria di Antonillo Zordan, costretto a fare i salti mortali per mettere insieme i soldi per gomme e benzina, conquistata contro Toni Carello, pilota ufficiale della Lancia. E ancora i successi a ripetizione di Gabriele Serblin in Formula Due con le monoposto dei fratelli Trivellato, arrivato a poggiare il lato B sul sedile della Ferrari di Clay Regazzoni, e il sogno infranto di Paolo Bozzetto giunto ad un passo da un clamoroso accordo con Bernie Ecclestone per disputare il campionato mondiale di F.1 con una Brabham. Proprio Jack Brabham, campione della massima serie, con altri noti piloti tenne a battesimo, 25 anni fa, il

Museo dell'automobile Bonfanti Vimar a Romano d'Ezzelino, istituzione che tramanda la memoria di una terra coraggiosa come poche altre. Nell'originale struttura ideata dall'artista Renato Meneghetti, il Bonfanti Vimar è una delle realtà più belle e conosciute, ideato e voluto da Nino Balestra, collezionista, ricercatore e storico dell'auto (laurea honoris causa per i suoi studi) apprezzato in tutto il mondo. Balestra ha avuto una straordinaria intuizione, imitata poi da altri musei europei: ruotare le esposizioni ogni sei mesi. Più di quaranta le proposte andate finora in scena. La prima è stata dedicata all'Alfa Romeo, con in prima fila le 1750 MMS di Nuvolari e Campari e la "33" firmata dall'ing. Carlo Chiti. A corollario l'Alfa 1900, le Gt, la bellissima 6C 2500: una trentina di esemplari uniti da un marchio invidiatoci da tutti. Poi le rassegne monografiche su Ferrari, Maserati, Lamborghini, Mille Miglia, Zagato, Pininfarina... In attesa che si chiarisca l'intricata vicenda del Polo museale S. Chiara, è stata allestita la Galleria del motorismo, mobilità e ingegno veneto che l'arch. Massimo Vallotto, subentrato alla presidenza a Nino Balestra, sta riallestendo. La nuova mostra sarà inaugurata a marzo. •