



Eleonora e Alvaro di Stefano.



Una panoramica del museo.



*Veicoli di tutti i tempi rendono preziosa la collezione.
Nell'immagine una Ferrari Testarossa e una Lancia Aurelia B24.*

MUSEO DI SIRACUSA: OMAGGIO AL MIRACOLO ITALIANO

La famiglia Di Stefano apre al pubblico una collezione dedicata al Made in Italy

di Danilo Castellarin

C'è una tendenza molto italiana a celebrare con speciali attenzioni le auto prodotte all'estero, quasi fosse più prestigioso possedere quelle rispetto alle vetture di casa nostra. Al Museo del Motorismo d'Epoca di Siracusa, fondato da Alvaro Di Stefano, l'intera collezione è invece dedicata al "Made in Italy". Non è un caso che questa passione sia nata in Sicilia, una terra che è stata il regno di importanti vetture costruite nel passato, grazie anche al pionierismo di Vincenzo Florio che nel 1906 inventò la Targa, e due anni dopo, nel 1908, ideò la prima gara di velocità in salita al mondo, la Palermo-Monte Pellegrino e poi, nel 1912, il Giro di Sicilia. Nella bella regione accarezzata dal sole, gli storici ricordano sovente, con una punta d'orgoglio, che proprio dal Giro trassero l'ispirazione gli ideatori della Mille Miglia per creare la loro

gara. Siracusa, la città di Archimede, è poi stata sin dal 1949 un nutrito vivaio di competizioni automobilistiche, con un circuito dal nome fascinoso e bellissimo, il "Circuito degli Aranci", che ha ospitato perfino gare di Formula 1 fino alla fine degli anni '60. Nasce in questo contesto l'amore per la meccanica di Alvaro Di Stefano. Basti dire che, da ragazzino, vedeva lo zio, il noto pittore Stefano Di Stefano, sfrecciare a bordo della sua fiammante Fiat 508 S "Coppa d'Oro". Un amore che lo ha portato anche a gareggiare con ottimi risultati nelle gare più blasonate dell'epoca, come il Trofeo Supercortemaggiore del 1953. La collezione di via Spagna 40 presenta una panoramica dell'evoluzione dei veicoli a motore dagli anni '20 agli anni '80 del secolo scorso e propone a rotazione circa quaranta mezzi d'epoca, tra autovetture, auto sportive, autocarri e motocicli, tutti di fabbricazione italiana. "Quando vedo le auto raccolte e restaurate da mio padre", racconta con un filo di emozione la figlia Eleonora, "capisco che è un patrimonio culturale da aprire al pubblico per raccontare non solo la storia delle auto, ma anche di tanti uomini che seppero reagire alle avversità e con sacrificio, ingegno,

dedizione e tanto coraggio, permisero a tutta l'Italia di rialzarsi dalla rovina della guerra". Storie di intraprendenza e sacrificio, emozioni e bellezza, passione e buon gusto. "Storie di auto e di uomini", incalza Eleonora, "di tante famiglie italiane del Nord, del Centro e del Sud, dei nostri nonni e bisnonni, che a volte dimentichiamo e che invece testimoniano l'evoluzione della tecnologia grazie alla quale la qualità della nostra vita è decisamente cresciuta". Entrando nel museo, la prima scena è occupata da alcune moto, mezzi industriali ed auto degli anni '20, come le varie Fiat 501 e 509 e quel capolavoro di tecnica e di innovazione che fu la Lancia Lambda. Subito dopo ecco le auto degli anni '30 e '40 con la loro linea che comincia ad essere modellata dal vento, dalle Fiat 514 e 508 "Balilla", con carrozzerie ancora squadrate, alle rivoluzionarie Fiat 1500 6 Cilindri nelle varie versioni berlina e cabriolet fuoriserie interpretate dai migliori carrozzieri dell'epoca, poi le varie Lancia Augusta ed Ardena, Astura ed Aprilia, per poi proseguire con l'Alfa Romeo 6C 2300 "Corto" in un particolarissimo allestimento destinato ai gravosi impieghi nelle colonie d'Africa da parte del generale Rodolfo Graziani, viceré d'Etiopia, e la poderosa Fiat 2800 che Benito Mussolini regalò al "Generalissimo" Francisco Franco. Nelle sale del museo, il percorso storico, superato il difficile dopoguerra, arriva poi agli anni della dolce vita, con i favolosi anni '50 e '60 caratterizzati da una gioia di vivere che si riflette nelle linee di capolavori assoluti del design automobilistico come la Lancia Aurelia B24 America e l'Alfa Romeo Giulietta Spider veloce, partorite entrambe dalla felicissima matita di Pirelli e la Maserati Sebring, stilizzata da un superbo Giovanni Michelotti per la Carrozzeria Vignale. Per arrivare poi agli anni '70 accolti da due delle più belle Ferrari di sempre: la 365 GTB 4 che il Commendatore volle chiamare "Daytona" in onore della vittoria ottenuta nel 1967 dalla sensuale 330 P4 sul circuito della Florida e la Dino 246 GT, dedicata all'amato figlio prematuramente scomparso, la prima berlina stradale a motore posteriore uscita da Maranello, circondate da alcune delle più popolari auto del Novecento. "Questi gioielli della tecnica motoristica, frutto dei migliori artisti della progettazione, hanno condotto l'Italia e gli italiani attraverso i grandi cambiamenti sociali, economici e culturali del '900", sottolinea Daniele Spataro, esperto palermitano e molto vicino alla famiglia Di Stefano. E aggiunge che "i mezzi sono tutti perfettamente funzionanti e vengono spesso utilizzati per importanti manifestazioni". Le funzioni espositive sono integrate da attività culturali complementari come convegni o mostre tematiche. Il museo, oltre ad una corposa documentazione cartacea, dispone anche di filmati storici dell'Istituto Nazionale Luce con

le più belle edizioni della Targa Florio e del Giro di Sicilia dagli anni '30 agli anni '50 e con le cronache delle competizioni svoltesi sul "Circuito degli Aranci" di Siracusa compresi i Gran Premi di Formula 1 dagli anni '50 agli anni '60. Ci sono anche, tenere e nostalgiche, le utilitarie Fiat accostate alla macchina dei "cumenda" dell'epoca, c'è la Fiat 130 resa famosa dall'avvocato Gianni Agnelli e dal triste ricordo del rapimento di Aldo Moro, e la Lancia Fulvia HF 1600. Il percorso procede fino agli anni '80, raccontati da due icone degli yuppies dell'epoca, le Ferrari 328 e Testarossa, per arrivare alla Ferrari 126 C2/B di Formula 1 che vinse, con alla guida Patrick Tambay, il GP di Imola nel 1983 ed il Campionato Mondiale Costruttori dello stesso anno. Da maggio 2013 Eleonora Di Stefano è presidente del museo. "A volte", racconta lei stessa, "la passione per le auto d'epoca ed un'attività di successo come quella avviata e gestita da papà espongono a rischi concreti, soprattutto in certe località. Ebbene, lui non si è mai fatto piegare dalla malavita siciliana e si è sempre distinto per il contrasto alla criminalità organizzata, resistendo a tentativi estorsivi in maniera energica e decisa. Ha sempre denunciato quando ha subito minacce rischiando la propria vita e quella della sua famiglia, arrivando, a volte, ad essere scortato dalla polizia e dai carabinieri. Ma non ha mai voluto cedere alle intimidazioni, che purtroppo non sono mancate, segnalando puntualmente. Ha anche rinunciato diverse volte a lavori molto importanti, che facevano gola a molti soprattutto per ritorni economici veloci e cospicui quando sapeva che potevamo esserci o c'erano infiltrazioni mafiose. Posso dire con serenità che nella nostra realtà siciliana è molto difficile costruire da soli, con le proprie forze, tutto ciò che ha realizzato lui, senza mai cedere a compromessi. È un esempio della parte bella, nobile e pulita della nostra Sicilia".

IL FONDATORE

Alvaro Di Stefano (1930-2015), nato a Melilli, è scomparso lo scorso gennaio a Siracusa lasciando molta tristezza e nostalgia in quanti ne apprezzarono l'opera culturale. Fin da ragazzo era appassionato di automobili e affascinato dai motori, dalla meccanica, dalla velocità e dal design delle auto. Raccontava che aveva otto anni quando entrava di nascosto nel garage del padre per cercare di mettere in moto l'automobile di famiglia. Partecipò ad alcune cronoscalate su Alfa Romeo 1900. Dopo un'esperienza nel settore autonoleggi, si dedicò al settore dei trasporti e della logistica per l'industria del cemento, in collaborazione con la Fiat Engineering. Nel 1970 fondò la Time spa (Trasporti industria meccanica), acquistò pale meccaniche e automezzi speciali che lui stesso conduce, quando il personale è carente. Successivamente la società fondata da Di Stefano si evolve in Teamnetwork, una realtà che offre una piattaforma di servizi integrati nei processi industriali, nel settore immobiliare ed in quello delle energie rinnovabili. Ma lui, il fondatore, continuò a coltivare la sua passione per le auto, soprattutto quelle della sua giovinezza. In più di 40 anni ha collezionato una quarantina di mezzi, la maggior parte restaurati personalmente insieme al fratello amico Luigi Giuffrida. Nel 2013 la collezione è diventata 'Museo del Motorismo d'epoca di Siracusa', aperto al pubblico di appassionati, affidato alla presidenza della figlia Eleonora. Alvaro Di Stefano è stato presidente della Confindustria di Siracusa e nel giugno del 2012 l'allora presidente della Repubblica Giorgio Napolitano lo nominò cavaliere del lavoro per la sua attività imprenditoriale iniziata nel 1955. ■



Una Lancia Fulvia HF.

INFO UTILI

Museo del Motorismo d'epoca di Siracusa,
via Luigi Spagna 40.
Telefono: +39 0931.459012 - Fax: +39 0931.459012
e-mail: info@motorismodepocasiracusa.it
Internet: www.motorismodepocasiracusa.it