



n. 1 / gennaio 2020

# LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI  
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



[www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)



## Musei e Collezioni come “Motori di Cultura”



Alberto Scuro

La “Rivista dei Musei” vuole essere un tributo e un riconoscimento ai Musei e alle Collezioni italiane che interpretano il prestigioso ruolo di custodi della storia del motorismo. La nostra comune passione ha le stesse radici: i musei raccolgono, restaurano e proteggono ciò che l’ASI tutela e promuove.

Il patrimonio tecnico e culturale del motorismo storico italiano non ha pari al mondo e noi ci adoperiamo sempre più per non disperderlo e farlo conoscere. Inoltre, la passione che anima questo grande movimento genera un indotto economico che è secondo solo al calcio: il motorismo storico è una vera e propria “industria sociale”, capace di coinvolgere gli ambiti più disparati del quotidiano individuale.

A partire con l’indotto diretto, rappresentato da tutta la filiera professionale che gravita intorno ai veicoli storici con gli addetti dei vari comparti: restauro, carrozzeria, meccanica, selleria, ricambistica, editoria. Nel 2018 è stato stimato in 2,2 miliardi di euro il valore economico annuo generato dal motorismo storico italiano, di cui il 52% deriva dalla gestione e manutenzione dei veicoli, il 22% dalla loro acquisizione e il 26% dal turismo indotto. Inoltre, il 64% degli intervistati ha dichiarato un marcato interesse per il settore e il 68% ha assistito dal vivo ad una manifestazione legata ai veicoli d’epoca. Sono cifre importanti, che collocano il nostro movimento ai primi posti dei valori culturali nazionali, ambito nel quale operano anche – e soprattutto – i musei del motorismo, con dedizione e impegno nonostante le molte difficoltà.

Per promuovere la conoscenza delle Vostre realtà ed alimentare un proficuo volano di conoscenza della storia motoristica custodita nel nostro Paese, l’Automotoclub Storico Italiano ha realizzato diverse iniziative, che trovate riassunte nell’editoriale di Danilo Castellarin, presidente della Commissione Storia e Musei e promotore del MIDA, il Museo Italiano Diffuso dell’Automobile, una sola parola per abbracciare tante realtà.

Possa questa Rivista - che sarà inviata a tutti i Musei e le Collezioni italiane, agli oltre 300 presidenti di Club federati e aderenti ASI e diffuso ai nostri 150 mila Tesserati - implementare la conoscenza delle Vostre impareggiabili collezioni e diventare una tribuna aperta a Voi tutti per presentare novità, iniziative, appuntamenti, riunioni, raduni, convegni, comunicati e tutto quanto possa contribuire alla divulgazione del valore storico-culturale del patrimonio motoristico.

**Alberto Scuro**

*Presidente Automotoclub Storico Italiano*



**AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO**  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

# Presentazione de La Rivista dei Musei



## LA STRADA DEI MUSEI

Guida alle collezioni italiane di auto, moto,  
camion, bus, trattori, aerei, motoscafi e treni

### MUSEUM ROAD

*A Guide to Italian Transport  
Museums & Collections*



[www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)



La Commissione Storia e Musei dell'ASI ha realizzato il censimento nazionale dei Musei e delle Collezioni motoristiche presenti sull'intero territorio nazionale per offrire una panoramica sulle numerose realtà del nostro Paese, frutto di passione, dedizione, ricerca, sacrificio.

Ad oggi sono stati tre i risultati di questa impegnativa ricerca:

- 1) Il sito internet [www.asimusei.it](http://www.asimusei.it) che raccoglie indirizzi, foto, filmati e schede dei musei e delle collezioni italiane con una suddivisione regionale
- 2) La brochure 'La Strada dei Musei' che, in versione cartacea, riassume sinteticamente e in doppia lingua (italiano e inglese) i contenuti di [www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)
- 3) Asimuseishow, la giornata nazionale dedicata ai veicoli d'epoca di domenica 29 settembre 2019, durante la quale più di cento musei e collezioni hanno aperto le porte gratuitamente ai soci ASI.

Oltre a questi tre importanti risultati sono state organizzate decine di relazioni, incontri, convegni, interviste ad autorevoli testimoni e approfondimenti storico-culturali.

Un tributo speciale è stato riconosciuto a Giampaolo Dallara nell'aprile 2019, perché la sua bella mostra chiamata 'Academy' ha coinciso con il 200° museo catalogato da ASI.

Ma quali sono gli obiettivi della Rivista dei Musei?

Ci proponiamo come un anello di collegamento fra le varie realtà collezionistiche e museali motoristiche italiane, per favorirne la conoscenza, promuoverne la diffusione, incoraggiarne la visita da parte di appassionati, turisti e amanti del bello. E diventare una tribuna aperta, volano di iniziative, dibattiti, convegni e approfondimenti storici organizzati presso le Vostre realtà.

In una prima fase la Rivista sarà realizzata in formato on-line ed inviata a tutti i musei e le collezioni che potranno intervenire, suggerire la pubblicazione di articoli, notizie, novità che verranno poi divulgate a tutti i Presidenti di Club e, da loro, ai 150 mila Soci Asi.



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO**  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Perchè sono migliaia le auto, le moto, i camion, i mezzi agricoli e militari, gli aerei ed i natanti conservati o restaurati che meritano di essere scoperti e conosciuti. Tutti sono custoditi in capienti strutture. Alcune più note, dotate di veri e propri musei con bookshop, servizi di ristorazione, aree di documentazione e ricerca. Altre più contenute e meno conosciute, ma in ogni caso preziose testimonianze del lungo percorso compiuto dal motorismo.

Alcuni musei raccolgono tematiche specifiche e settoriali, altri abbracciano collezioni diversificate, con un respiro più ampio. Tutti possono diventare piacevole meta di una visita, un raduno, una rievocazione storica. Sia per arricchire una vacanza da tempo programmata, sia all'interno di un itinerario appositamente studiato a tavolino per conoscere e visitare una o più collezioni del nostro Paese, presenti in quasi tutte le regioni.

Tessere preziose di un mosaico di passione che si fonde in un territorio già ricco di proposte storiche, artistiche e architettoniche che solo l'Italia offre al viaggiatore interessato alla cultura e all'emozione espressa in ogni sua forma. Dunque una proposta in più offerta dall'ASI per valorizzare le nostre realtà.

Perché Musei e Collezioni non sono silenziosi segnaposto, ma un caleidoscopio colorato ed affascinante, volano di emozioni e calamita di passioni per il motorismo, che vogliono essere scoperte e raccontate.

I visitatori potranno indirizzare la loro scelta ricavando altre informazioni dai rispettivi siti internet di musei e/o collezioni o telefonando nei numeri indicati.

L'elenco contenuto in [www.asimusei.it](http://www.asimusei.it) è dinamico e per essere aggiornato deve contare sulla collaborazione dei titolari ai quali chiediamo di segnalare novità, ampliamenti, appuntamenti ed iniziative specifiche.

**Danilo Castellarin**  
*Presidente Commissione Storia e Musei  
Automotoclub Storico Italiano Torino*



**AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO**  
GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA



**COMMISSIONE STORIA e MUSEI ASI**  
**ASIMUSEISHOW**

Ingresso libero per i Soci ASI in 116 Musei

**Domenica 29 Settembre 2019**

[www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)



## La Commissione Storia e Musei ASI

Danilo Castellarin, Stefano Chiminelli,  
Ugo Elio Giacobbe, Mariella Mengozzi,  
Costantino Frontalini, Giuseppe Valenza  
e Roberto Vellani.



**AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO**  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

# Consigli utili per migliorare l'accoglienza museale

di *Costantino Frontalini*

Molti direttori di musei motoristici lamentano lo scarso interesse della società nei confronti delle loro raccolte e, più in generale, nei confronti della tecnologia e del motorismo storico. Hanno ragione a lamentarsi!

In Italia c'è scarsa attenzione al patrimonio conservato nei musei motoristici e all'eredità che ci hanno lasciato i nostri antenati e che noi dobbiamo trasmettere alle future generazioni. Questa preziosa eredità non va solo custodita ma valorizzata affinché diventi un "motore di cultura".



Una grande Vespa per attirare il pubblico e onorare una grande attrice come Claudia Cardinale, qui ritratta insieme a Costantino Frontalini, fondatore del Museo del Sidecar di Cingoli (Macerata) ed esperto di museologia.

Fare attività culturale significa trasmettere informazioni e memorie attraverso le nostre collezioni. Ma significa anche contestualizzare i veicoli esposti, raccontarne la storia ed il vissuto, le motivazioni che ne hanno determinato la nascita, il successo o il fallimento. Significa riconoscere i limiti di una motorizzazione esasperata e i potenziali rimedi all'inquinamento che causa sempre maggiori problemi all'ambiente. Ma soprattutto significa riconoscere il debito della nostra società nei confronti dei pionieri del motorismo che hanno consentito lo sviluppo della mobilità umana.

Occorre far comprendere che mobilità è sinonimo di libertà: di muoversi, andare al lavoro, fare turismo, prestare soccorso.

Questo principio, supremo e inviolabile, viene spesso dimenticato, specialmente nei momenti di crisi economica e sociale. I musei motoristici hanno il compito di rammentare la storia agli adulti ed insegnarla ai più giovani. Ma per farlo devono perfezionare l'accoglienza, specialmente nel caso di collezioni meno conosciute e accessibili.

Per tentare di migliorare la proposta museale si possono percorrere varie strade: una di esse è creare un photo corner, uno spazio all'interno del museo (con la presenza di un veicolo rappresentativo o molto curioso) nel quale i visitatori potranno farsi una foto e diffondere l'esperienza attraverso i vari canali social, creando nel contempo una promozione al museo.

Ove possibile è utile collegare la storia di un veicolo ad un'esperienza o un evento già conosciuti dal pubblico. Questo contribuirà a cambiare la prospettiva del visitatore, che si dimenticherà dell'immagine stantia del museo adottandone una più nuova, la percezione di un luogo vivo, dinamico e portatore sano di cultura.

Prendendo spunto da questa considerazione decisi di impegnarmi nella ricostruzione della Vespa gigante. Nel 1951, il genio di Corradino d'Ascanio partorì un'altra delle sue invenzioni straordinarie. Egli costruì una Vespa in scala 2:1 per migliorare l'attività promozionale della Piaggio. Dopo che il "Vespone" ebbe partecipato ad un tour europeo, purtroppo nel 1952 se ne persero le tracce. Ma in pochi mesi contribuì alla consacrazione del mito Vespa.

Un oggetto gigante impressiona e colpisce, certamente rimane nella memoria collettiva. E' un modo per far parlare la gente, per emozionarsi, per farsi una foto e condividerla con gli altri. Questi aspetti mi hanno guidato nella ricostruzione di un oggetto "impossibile". Una volta terminata l'impresa, la Vespa gigante è stata tenuta a battesimo da Claudia Cardinale e questo evento ha contribuito a rendere la storia della sua ricostruzione coinvolgente per il pubblico.



Ogni museo motoristico ha almeno un veicolo “da raccontare”, che genera emozione, interesse, curiosità. Occorre solo dargli il giusto spazio per essere valorizzato.

Dalle pagine di questo notiziario proveremo a trasmettere ai musei qualche input preso in prestito dalle materie di studio museale: museologia, museografia e museotecnica. La nostra missione è uniformare per quanto possibile gli standard minimi ed elevare il livello qualitativo dell’offerta museale.

Il significato di Museologia è “studio del museo” ma a livello pratico indica tutto quanto è necessario alla migliore organizzazione di un museo; in poche parole è la scienza del museo. E’ una disciplina in continua evoluzione dovendo rispondere ad un sempre maggiore interesse nei confronti dei musei.



La Museologia ha il compito di approfondire il ruolo del museo nella società e i metodi di ricerca e conservazione propri del museo medesimo. Lo scopo finale di questa disciplina è trovare le migliori condizioni per documentare lo sviluppo della mobilità e di conseguenza della società.

Oltre al recupero del materiale da esporre, che ovviamente è l’aspetto primario, assume sempre maggiore importanza l’attività culturale del museo, ancor più se finalizzata all’intrattenimento del pubblico affinché possa conservare con un buon ricordo dell’esperienza.

Affronteremo in seguito l’aspetto culturale e ricreativo del museo ma ora vorrei concentrarmi sul **recupero**, la **valorizzazione** e la **fruibilità** degli oggetti esposti. Trattandosi di una storia relativamente giovane non gli è stata data la necessaria importanza: i mezzi di trasporto erano considerati fino a pochi decenni fa come materiale di scarso valore, quasi da buttare! Solo pochi ebbero la lungimiranza di comprenderne l’importanza e oggi siamo qui a ringraziarli.

Molti veicoli vennero salvati in extremis dalla demolizione, prima che l’incuria umana e l’inclemenza del tempo li distruggessero per sempre. A tale proposito mi vengono in mente i pionieri del Museo dell’Automobile di San Martino in Rio (RE) che salvarono la prima vettura costruita da Enzo Ferrari (Auto Avio Costruzioni 815). Questa vicenda viene splendidamente narrata all’interno del suddetto museo, che ospitò per lungo tempo il prezioso reperto.

I pionieri del motorismo storico, dopo aver salvato i veicoli, li hanno conservati con un grande investimento di tempo e denaro. Non ancora appagati da questo risultato, molti collezionisti hanno messo a disposizione del pubblico i loro tesori. Ecco che nasceva, seppure sotto traccia, una forma di Museologia mentre l’Italia si avviava a diventare un enorme “museo diffuso” di veicoli storici. Ognuno di questi precursori ha almeno una storia meravigliosa da raccontare e l’ASI deve necessariamente salvare e custodire queste storie. La Commissione Storia e Musei è nata proprio con questa missione. I curatori dei musei sono diventati, a loro insaputa, i protagonisti delle storie che andremo a raccontare.

Vorrei fissare alcuni concetti base riguardo questa prima parte, descrivendoli brevemente:

### RECUPERO

E’ fondamentale che i musei motoristici continuino l’opera di recupero dei veicoli, che siano molto antichi o recenti. Alcuni di questi ultimi meritano infatti di essere custoditi per le future generazioni. Per pianificare al meglio questo aspetto occorre un’analisi aperta ed un progetto condiviso con le principali istituzioni.

### VALORIZZAZIONE

Si tratta non solo di custodire i veicoli ma anche di accrescerne il valore storico e culturale. Per far questo occorre inserire il veicolo nel suo contesto storico attraverso immagini, oggettistica o quanto altro utile ad una *full immersion* del pubblico. Ogni veicolo racconta una storia: bisogna essere bravi a comunicarla ai visitatori.

### FRUIBILITA’

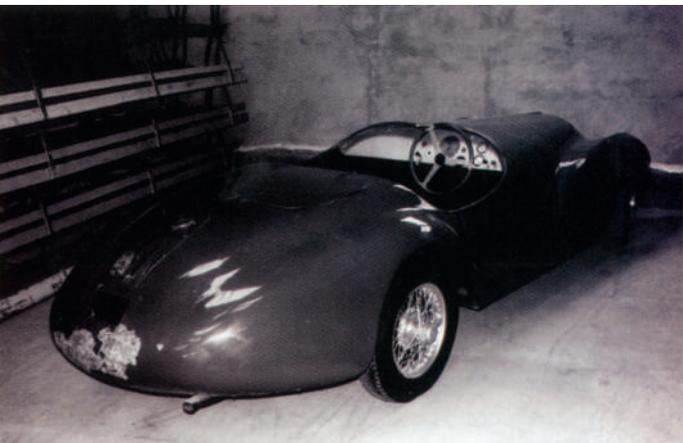
E’ questo il passaggio che rende una collezione di veicoli un fatto culturale. Se permettiamo agli altri di accedere all’eredità lasciataci dai pionieri del motorismo, contribuiremo ad uno sviluppo generale della cultura motoristica. Ci sarà in parallelo un’attività promozionale diffusa ed un sostegno dell’ASI attraverso vari canali (stampa, convegni, internet, ecc).



# Il Museo dell'Automobile di San Martino in Rio

di Roberto Vellani

Iniziamo da questo numero una breve rassegna dei musei motoristici italiani.



Partiamo col Museo dell'Automobile di San Martino in Rio (RE), non tanto per fama o grandezza, ma perché è il museo privato più antico, nato nel 1956 dalla mente geniale di Domenico Gentile che all'inizio degli anni '50 iniziò la raccolta di quelli che all'epoca erano considerati "rottami" d'epoca. Gentile era di Bologna, ma un suo fornitore di San Martino in Rio, piccolo paese della bassa reggiana al confine tra le province di Modena e Reggio, tal Giulio Campari, si offrì di ospitare tali ferrivecchi in un capannone "vinicolo" dove le auto potevano stare al coperto tranne nel periodo della vendemmia.

I due assoldarono un piccolo "Gatsby" conosciuto più col suo soprannome, Barighin, che col nome di battesimo Emilio Storchi. Barighin aveva l'incarico di girare l'Italia e raccogliere le vecchie auto inutilizzate. Barighin in gioventù fu un discreto calciatore arrivando a giocare in Serie B, ma poi una pleurite lo fece smettere e da quel momento non lavorò mai più. In sua difesa occorre precisare che "lavorare" subito dopo la guerra significava dover svolgere lavori pesanti soprattutto in un piccolo paese a vocazione agricola.

Auto Avio Costruzioni 815, la prima Ferrari realizzata, per anni custodita dal Museo di San Martino in Rio.

Nei suoi periodici vagabondaggi recuperò una Salmson da corsa presso un deposito di Napoli dove l'auto era stata requisita negli anni '20 per aver investito un vigile mentre si posizionava sulla linea di partenza, a Palermo acquistò una Rolls Phantom invenduta ed ancora in vetrina presso il venditore. Mi preme sottolineare che molte auto conservano ancora le targhe originali nonostante all'epoca si dovesse cambiare la targa se si cambiava la provincia. Tanta lungimiranza non era dovuta a calcolo, ma semplicemente perché i passaggi di proprietà costavano più dei veicoli stessi. Va ricordato che all'epoca il motorismo storico non aveva né gli interessi economici né sociali che riscuote al giorno d'oggi.

Nel 1958 fece il colpo della vita, apprese la notizia da uno dei suoi "agenti" (generalmente camionisti che portavano merci su vecchi camion Dodge residuati bellici) che a Milano c'era un'auto che molti dicevano essere una Ferrari, ma non aveva il cavallino ed aveva uno strano numero: 815.

Prese la sua Aprilia e raggiunse Milano dove, presso un demolitore, giaceva effettivamente questa vettura che era stata messa da parte per recuperare l'alluminio della carrozzeria prima di essere definitivamente rottamata. Dopo breve trattativa portò a casa la Auto Avio Costruzioni 815, prima auto costruita da Enzo Ferrari, pagandola a peso d'alluminio. Non vi era ancora certezza che fosse quella, ma il suo fiuto non lo ingannò.

Negli anni '60 il Museo dell'Auto di San Martino divenne un invidiabile centro culturale. Venivano infatti molti registi per girare film soprattutto per ambientazioni relative alla guerra e San Martino era l'unico posto in Italia dove trovar i veicoli adatti con la possibilità di utilizzarli senza grosse cautele, molti mezzi restavano ammassati, ma il valore intrinseco che si dava allora a tali veicoli non era certo paragonabile alle precauzioni ossessive che si riservano oggi ai veicoli storici. Sandra Milo, Gloria Guida, Claudia Cardinale e Nilla Pizzi sono solo alcuni dei personaggi ospitati nel nostro Museo.



La collezione nel frattempo si era arricchita di altri veicoli, alcuni dei quali ospitati all'esterno, sotto alcune tettoie, raggiungendo quota 200 fra auto, moto, carri funebri.





Sul finire degli anni '60 il motorismo storico si era decisamente consolidato. Fu così che, grazie al boom economico e al rinnovato interesse per gli oggetti di modernariato e vintage, San Martino diventò la meta di tanti appassionati provenienti da tutta Italia e dall'estero. Alcune Alfa Romeo 1750 del Museo parteciparono alla prima riedizione della Mille Miglia, seppur effettuata in maniera semi ufficiale, organizzata nel 1968 dal padovano Dubbini e sponsorizzata dall'Alfa Romeo che, per l'occasione, presentò la nuova berlina 1750.

La favola si interruppe improvvisamente nel 1975 con la improvvisa morte di Barighin e per alcune difficoltà di Gentili che alienò buona parte dei veicoli ad un notissimo collezionista emiliano che non disperse la collezione proveniente da San Martino. Ma ormai il virus della passione aveva contagiato alcuni amici locali che nel 1981 riacquistarono parte del vecchio museo, ampliandolo nel 1993. E pur se alcune auto sportive erano state vendute, rimase una radice profonda della storia dell'automobile, la Zedel della Regina Margherita del 1907. Da segnalare la Ford T, un' Ansaldo 4H, due Itala, un'Aquila Italiana. Su un totale di 40 auto vetture ed alcune moto.

Nel museo sono presenti anche varie memorabilia che richiamano gruppi di appassionati e visitatori di cui buona parte provenienti dall'estero, che spesso profittano delle vicinanze con i due Musei Ferrari di Maranello e Modena per fare una capatina a San Martino in Rio.

Nella stessa sede trova posto anche un club Asi con oltre 1000 soci che continua ad essere un importante punto di riferimento per tanti appassionati.





## Museo di Torino: un omaggio alla storia

La foto di copertina di questo primo numero vuole essere un augurio alla Scuderia Ferrari per la stagione 2020, ormai alle porte. Martedì 11 febbraio verrà presentata la nuova F.1 del Cavallino che tutti si augurano sia competitiva e possa permettere a Sebastian Vettel e Charles Leclerc di battersi per la conquista del titolo mondiale, dopo tredici anni di astinenza. Ricordiamo che l'ultimo campione del mondo su Ferrari è stato il finlandese Kimi Räikkönen nel 2007.

E proprio una di quelle rosse e vincenti monoposto sono fra le protagoniste di una delle immagini più spettacolari del Museo Nazionale dell'Automobile G.Agnelli di Torino, il MAUTO: la sfilata di Formula 1 di tutti i tempi che una coinvolgente scenografia rendono vive. Il Museo di Torino è uno dei più famosi al mondo e conserva una collezione tra le più rare e interessanti nel suo genere, con oltre 200 vetture originali di 80 marche diverse. Il percorso espositivo ripercorre la storia dell'automobile, raccontandone l'evoluzione da mezzo di trasporto a oggetto di culto e riflettendo su come abbia influenzato il costume, il modo di vivere, la ricerca tecnica e scientifica, in un costante slancio innovativo.

Grazie alla spettacolare contestualizzazione scenografica creata da Francois Confino, l'esperienza di visita è immersiva e affascinante, ulteriormente arricchita dalle numerose attività organizzate: laboratori didattici e visite teatrali, mostre e incontri con i protagonisti del settore. Il Centro di Documentazione e il Centro di Restauro sono il fiore all'occhiello della struttura, frutto dell'impegno costante nella ricerca e nel recupero della storia delle quattro ruote.

La Rivista dei Musei parlerà dettagliatamente di questa bella struttura in uno dei prossimi numeri.



# I Musei delle Corse

## Il fascino della Targa Florio

*prima puntata*

*di Giuseppe Valenza*

Il passaggio dall'epoca del trasporto mediato dai cavalli all' horseless carriage segnava, a fine '800, un momento significativo nella storia dell'uomo: iniziava infatti l'era della velocità. Nel 1894 il Petit Journal di Parigi annunciava la prima corsa di automobili su strada: la Parigi-Rouen. Da lì a poco, nonostante il succedersi di eventi tragici che evidenziavano la pericolosità dei nuovi mezzi di trasporto, si organizzarono le più disparate sfide: dal chilometro lanciato a corse su breve distanza, come la Verona-Brescia-Mantova-Verona del marzo 1899 (vinta, nelle due rispettive categorie, da due ragazzi destinati a diventare piuttosto famosi, Giovanni Agnelli ed Ettore Bugatti...) o la Padova-Bovolenta, ma anche su lunghissimi percorsi come la Parigi-Pechino.



Alfa Romeo 33 schierate davanti ai box della Florio.

Francia, Inghilterra, Germania e Italia primeggiarono in questo tipo di eventi. Nel settembre 1899 venne organizzata la Settimana Motoristica Bresciana. Il Sud non era ancora pronto per allestire una corsa d'automobili, mancavano le strade e quei pochi mezzi circolanti venivano adibiti al trasporto di persone facoltose. Nessuno pensava alle corse tranne un personaggio, che seppur giovanissimo, aveva scelto il fascino della velocità come stile e filosofia di vita. Si trattava di Vincenzo Florio che cimentandosi con successo con proprie vetture in alcune competizioni italiane e francesi aspirava al ruolo di corridore di fama internazionale. L'opposizione del fratello Ignazio lo trasformava in competente organizzatore di corse d'automobili. L'idea fu quella di far disputare sulle strade della sua isola una corsa simile a quelle che si svolgevano in Francia o nel nord Italia. Idea suggestiva e al tempo stesso pazzesca per molti. Ma il nostro Vincenzo non era il tipo da tirarsi indietro.

Il suo debutto come patron di una corsa di levatura internazionale avvenne nel 1905 con l'istituzione della Coppa Florio a Brescia. Con determinazione pochi mesi dopo (Maggio 1906), con l'appoggio di Henry Desgrange direttore del giornale sportivo L'Auto, nasceva in Sicilia la corsa che diventerà mito mondiale dello sport automobilistico.

Cosa abbia rappresentato la Targa Florio per costruttori, piloti, giornalisti, artisti e, non ultimo, per gli appassionati è scolpito nella memoria storica di molti. La corsa siciliana mostrò sin dall'inizio tutta la sua potenzialità e fascino: non si trattava semplicemente di una competizione ma di una kermesse che aveva il sapore dell'immortalità sin dal suo nascere. Per celebrarne i fasti Vincenzo Florio le dedicò una rivista, Rapiditas, che ne raccontava in quattro lingue le vicende attraverso le immagini ed i fatti salienti; un trofeo, la Targa Florio, incisa dapprima da Lalique e poi da Duilio Gambellotti.

Inoltre don Vincenzo invitò illustri pittori perché realizzassero opere che ne esaltassero i più significativi momenti; fece realizzare, anno dopo anno, depliant, poster, biglietti ferroviari, annunci ed annulli postali sui quali risaltava sempre il titolo Targa Florio.

Queste "opere" diventarono subito oggetti da collezione. Il tempo, le guerre, i traslochi, sottrazioni o svendite al migliore offerente depauperarono le numerose collezioni che, nel corso di quasi 70 anni, si erano costituite. Fortunatamente, specie a partire dal secondo dopoguerra, non tutto andava perduto, molte cimeli rimanevano ancora nascosti in cantina o in polverosi cassetti.

Qualcuno, ritrovandoli, iniziò a venderli, qualche altro a comprarli. Iniziava il culto delle reliquie della Targa Florio. Nei mercatini domenicali si trovò per un po' di tempo qualcosa, ma la febbre della Targa fece sparire, nel corso di poco tempo, gli ultimi reperti di un'epoca irripetibile.

Con sapiente lungimiranza soprattutto nei borghi madoniti, come Collesano, Cerda e Campofelice, attraversati dalla corsa, semplici appassionati tenevano ancora gelosamente conservati parecchi cimeli.

Cosa bisognava farne se non mostrarli al pubblico? Sul finire degli anni '90 Cerda, con le poche risorse disponibili messe in campo da Antonio Catanzaro, divenne capofila di un prodromico progetto museale. Nei box dell'ex Hotel Aurim, che aveva ospitato le officine dell'Autodelta tra gli anni 60-70, venne allestita la prima esposizione dedicata alla Targa Florio ed al suo fondatore, Vincenzo.



**AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO**  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

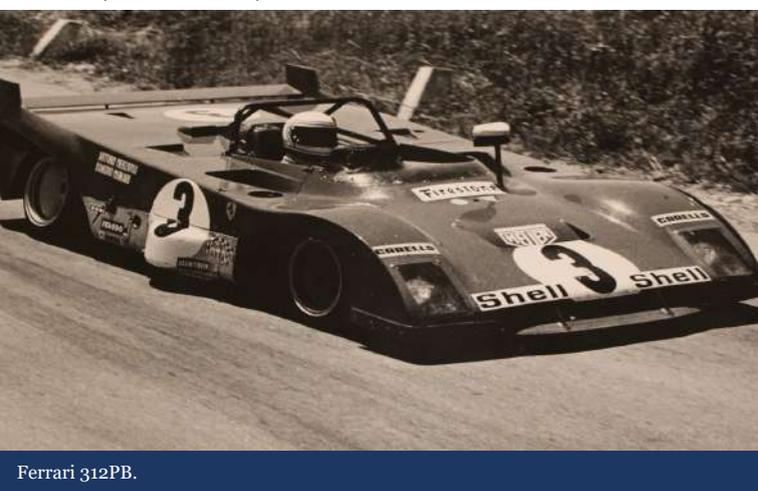


Ferrari 512 S alla Targa Florio.

La mancanza di organicità e la non perfetta disposizione degli articoli non deludeva affatto l'attesa di chi era abituato a visitare ben più complesse strutture museali dedicate alle corse automobilistiche. Ma quella originaria e atipica esposizione rispecchiava perfettamente la naturalezza della corsa alla quale era dedicata.

L'istituzione del Museo Vincenzo Florio a Cerda suscitava la reazione degli altri borghi madoniti, in special modo Collesano che percepì il sorpasso quasi come un affronto. Collesano, ricca di una storia millenaria legata ad Himera, negletta per secoli dopo la distruzione della città ellenica, risorta in epoca bizantina e poi in quella araba e normanna, per assumere importanza strategica nel XVI e XVII secolo, non accettava l'idea di rimanere esclusa dalla storia della Targa. Collesano si sentiva il cuore di quella corsa. I più appassionati, coloro che avevano accolto con gioia decine di piloti, si misero subito all'opera e quanto era custodito venne messo a disposizione del Palazzo di Città che, governato dall'allora Sindaco Rosario Rotondi, predispose locali e risorse finanziarie per la fondazione di una struttura che si poteva fregiare, grazie alla concessione dell'Automobil Club di Palermo, del titolo ufficiale di Museo Targa Florio.

Ai reperti locali si aggiunsero ben presto quelli dei protagonisti, contattati dal curatore Giacinto Gargano. Nel Giugno del 2004 si inaugurava, alla presenza di numerosi attori che resero la Targa Florio un mito, il Museo ufficiale della corsa. Termini e Campofelice non stettero a guardare. La reazione a catena coinvolse di lì a poco anche queste cittadine che si dotarono di locali ove vennero esposti nuovi reperti.



Ferrari 312PB.

La logica avrebbe voluto che le Tribune di Floriopoli, abbandonate purtroppo al degrado, fossero il luogo più appropriato per la fondazione di un museo. Ma nè l'Automobile Club nè la Provincia di Palermo, che acquistava successivamente le strutture dallo stesso Aci Palermo, furono in grado, per i relativi dissesti finanziari, di realizzare a Floriopoli un polo museale. Le strutture di Cerda, Collesano e Termini Imerese continuano nel frattempo la loro meritoria attività, mentre a Campofelice, il Museo Biblioteca Vincenzo Florio, dopo un inizio promettente, è stato chiuso. In compenso, sempre a Campofelice, fioriva l'estro artistico di Serafino Barbera che, ispirato da una fonte impressionante di immagini ed esperienza vissuta sulle strade della Targa, esprimeva il suo talento realizzando in pochi anni 60 tele dedicate ai momenti più significativi della corsa. L'augurio è che un giorno tutto ciò che è sopravvissuto e quanto di nuovo è stato realizzato nel tempo per celebrare i fasti della corsa, possa trovare un'unica collocazione ed una esposizione la più completa possibile.



# Il piccolo grande Museo di Garlenda

*E' dedicato a Dante Giacosa e custodisce la storia della Fiat 500*

*di Ugo Elio Giacobbe e Stefania Ponzone*

Nella maggior parte dei musei c'è una profonda "divisione" tra i visitatori e i materiali esposti. Non è una questione di accessibilità delle strutture, di soluzioni di allestimento, di interattività: semplicemente, gli oggetti – siano essi opere d'arte, reperti archeologici, ossa di dinosauro piuttosto che navi vichinghe – sono lontani dalla nostra quotidianità. Certo, se si è studiosi o profondi appassionati, i materiali ben allineati dentro le vetrine, alle pareti o sui piedistalli saranno familiari, ma l'esperto di arte non può dire di essere stato nella bottega di Leonardo Da Vinci mentre il maestro lavorava, e il paleontologo non ha certo visto un brontosauo vivo.



Esistono però musei concepiti per preservare e raccontare mondi ben più vicini a noi. Pensiamo ad esempio ai musei etnografici o di civiltà contadina, che raccolgono attrezzi, arredi, oggetti propri della vita di tutti i giorni di cent'anni fa o anche meno. Un vecchio aratro o le lenzuola di lino ricamate a mano fanno già "storia", anche se in cantina o in soffitta molti di noi ne conservano un esemplare. Parliamo di strutture museali concepite non tanto per l'oggi, quanto per il domani, per quando si sarà persa ogni memoria diretta di tali manufatti, dei loro usi e del loro significato nel relativo contesto sociale.

Il Museo Multimediale della 500 di Garlenda (Savona) appartiene a quest'ultima categoria. Le bicilindriche sono più vive e presenti che mai nella vita dei loro appassionati cultori, ma sono state parte dell'esistenza dell'intera popolazione italiana (e non solo). Chiunque venga a visitare il "Dante Giacosa" di Garlenda (SV), dunque, si ritrova in ciò che vede. Ciò non vuol dire che non possa apprendere elementi ulteriori rispetto a ciò che sa già, ma – e questo è l'aspetto più importante – può fornire un contributo all'arricchimento del museo stesso, aggiungendo la propria esperienza e condividendola con il prossimo. Il visitatore non rimane mai indifferente ed il coinvolgimento maggiore si ha da parte di chi, perso per un attimo nei propri ricordi e colto da una profonda nostalgia, si congeda dichiarando: "Quasi quasi me la ricompro... sapete se ce ne sono in vendita?". Più di uno, in verità, ha compiuto davvero questo passo...



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO**  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



A Garlanda, vicino a Savona, il Museo Multimediale della 500 propone molti spunti storici legati all'utilitaria Fiat ed è sede di un grande raduno estivo che ogni anno richiama migliaia di appassionati.

Aperta nel 2007 in occasione del 50° anniversario dell'inizio della produzione della vettura, intitolata naturalmente all'Ing. Dante Giacosa, la struttura è frutto della volontà del Fiat 500 Club Italia di mostrare, anche al di là della cerchia dei patiti dei motori, quanta ricchezza culturale vi sia dietro all'inconfondibile sagoma della piccola utilitaria simbolo del made in Italy. Ampliato con una nuova grande sala un paio di anni fa, il Museo è comunque stato concepito sin dall'inizio per sfruttare al meglio gli spazi non enormi, abbinando elementi "concreti" a quelli multimediali. Partendo dai primi, troviamo naturalmente le auto stesse: ne può ospitare una decina, sempre diverse, messe a disposizione dai soci del Club, tra modelli classici, sportivi, elaborazioni dei carrozzieri (Vignale, Ghia, Moretti, Canta, Ferves...) o con personalizzazioni meccanico-estetiche o addirittura artistiche; alcune si possono fregiare della Targa Oro ASI, altre hanno alle spalle particolari imprese, gare o lunghi ed avventurosi viaggi.

Le molte vetrine espongono pezzi di ricambio, accessori di serie o rari, manuali e cataloghi, gadget d'epoca o contemporanei, oggettistica varia ispirata alla vettura, modellini industriali e artigianali, trofei e ricordi di raduni svolti dai Club di tutto il mondo, dal Giappone all'Australia, passando per tutti o quasi i Paesi europei. Due motori – uno della berlina e uno a sogliola della Giardiniera – e varie attrezzature da officina ci riportano a come lavoravano le tute blu degli anni '50-'70, quando l'elettronica era ben lontana dal fare parte delle dotazioni di bordo.



Un angolo biblioteca-emeroteca raccoglie pubblicazioni di ogni tipo, dai bollettini delle varie associazioni di appassionati ai saggi di carattere tecnico o di costume, fino alle tesi di molti studenti che hanno approfondito il tema 500 sotto vari aspetti. Numerosi sono poi i disegni, i dipinti, le sculture e le installazioni ad opera di autori italiani e stranieri, che contribuiscono a restituire un'immagine multiforme della vettura, "interpretata" con la sensibilità propria degli artisti. Ed ha molto di artistico – ma soprattutto ha un grande rigore tecnico-storico – il grande pannello di quasi cinque metri di lunghezza che propone i figurini delle oltre 150 versioni della 500 esistenti, comprese quelle che sono rimaste solo a livello di progetto o di prototipo, a dimostrazione di quanto questa macchina abbia ispirato i suoi contemporanei.

Due postazioni interattive permettono di visionare filmati storici e moderni, mentre due simulatori di guida, ospitati nei "posteriori" di due veri cinquini, consentono di provare la mitica vetturetta in pista oppure su strada, in questo caso su un percorso educativo che rammenta le norme stradali. La sicurezza di pedoni, ciclisti, motociclisti ed automobilisti è infatti cara al "Dante Giacosa", che da un decennio, solitamente a maggio, realizza un evento dedicato. Partita con un programma da svolgersi nell'arco di una singola giornata, è negli anni diventata la Settimana dell'Educazione Stradale, con la partecipazione di centinaia di alunni delle scuole di ogni ordine e grado, il coinvolgimento delle forze dell'ordine e di numerosi enti ed associazioni del territorio e persino l'attribuzione del Premio "Crescere Sicuri" a chi si sia distinto nel proprio ambito per la promozione di queste tematiche.



**QUESTA RUBRICA E' DEDICATA ALLE COMUNICAZIONI DEI MUSEI CHE SAREMO LIETI DI PUBBLICARE GRATUITAMENTE PER FAR CONOSCERE OGNI INIZIATIVA. SCRIVETE A: [info@museodellauto.it](mailto:info@museodellauto.it)**

## **Al Bonfanti Vimar parte il corso per restauratori**



Il Museo "Bonfanti-Vimar" di Romano Ezzelino (VI) apre le iscrizioni al corso per restauratori di auto e moto d'epoca, che inizierà sabato 7 marzo 2020 per un totale di 32 ore, con lezioni inerenti la meccanica e la carrozzeria. Questa tipologia di corso, alla quale fin dal 1995 hanno partecipato centinaia di persone arrivate da diverse regioni d'Italia, è aperta a tutti gli appassionati, senza limiti di età o di professione, che desiderano scoprire i segreti professionali indispensabili per approcciarsi con metodo e cognizione di causa a questa particolare attività. L'obiettivo è offrire una preparazione di base sulle materie culturali e tecnico operative del complesso e affascinante settore dei veicoli d'epoca. Nelle varie fasi del programma, si trasmetteranno ai partecipanti le nozioni elementari sulla nascita del mezzo a motore e sulla sua evoluzione, quindi si prenderanno in esame le varie tecniche costruttive, per affrontare poi la delicatissima fase delle procedure del restauro. A questo sapere è comunque necessario affiancare la capacità di interagire coi diversi specialisti del settore (meccanico, carrozziere, ebaniista, elettrauto, verniciatore, montatore, tappezziere, rifinitore, ecc.); tutte figure professionali che contribuiscono in modo determinante alla rinascita

del veicolo da restaurare. Da ciò emerge l'importanza che gli specialisti abbiano basi comuni, che seguano cioè la stessa filosofia del restauro, allo scopo di svolgere un lavoro in armonia che permetta di raggiungere un risultato ottimale e condiviso. Per informazioni: Museo "Bonfanti-VIMAR", telefono 0424-513690, e-mail [info@museobonfanti.veneto.it](mailto:info@museobonfanti.veneto.it).

## **Pompieri per un giorno al Museo di Manfredonia**



La vigilia dell'Epifania il Museo Storico dei Pompieri e della Croce Rossa Italiana di Manfredonia (FG), ha aperto l'ingresso a tutte le famiglie a prezzo ridotto. A partire dalle ore 9.30 molti hanno visitato i 2.500 mq di esposizione del grande e suggestivo Museo dei Pompieri grazie ad una visita guidata che ha portato adulti e piccini alla scoperta di oltre 3.000 pezzi che raccontano il servizio di soccorso. Per molti è stata un'esperienza immersiva, grazie alla realtà virtuale che simula la presenza di un incendio lungo tutto il percorso espositivo. Al termine della visita, i bambini si sono cimentati in piena sicurezza in una reale prova di spegnimento del fuoco, oltre ad accedere ad un'area ludica loro riservata, ricca di giochi e videogiochi a tema. Altre informazioni sulle iniziative "Una Domenica al Museo" (prenotazione obbligatoria) contattando il numero (+39) 0884 541995 o inviando una email all'indirizzo [info@museostoricopompieri.it](mailto:info@museostoricopompieri.it).



## A Torino Il MAUTO organizza due mostre parallele

Due le mostre organizzate dal Museo Nazionale dell'Automobile di Torino fino al 23 gennaio 2020. La prima è intitolata 'Omaggio a Sergio Scaglietti', la seconda è dedicata alle belle foto di Giorgio Bellia.

Sergio Scaglietti ha modellato per decenni abiti in metallo che hanno reso la sua fabbrica modenese famosa nel mondo per stile ed eccellenza artigiana. "Scaglietti è stato il costruttore delle più belle carrozzerie volute da Enzo Ferrari" ha dichiarato Benedetto Camerana, presidente del MAUTO. Forme metalliche divenute icone leggendarie come la 750 Monza, la 250 GTO, la 250 Testa Rossa, la 275 GTB e tante altre.

Scaglietti ha rappresentato il punto d'incontro tra Torino e Modena, due città da sempre legate al mondo dell'auto", ha detto Mariella Mengozzi, direttore del MAUTO. Ed ha aggiunto: "Ho avuto il privilegio di conoscere Sergio personalmente e voglio ricordare la sua grande cordialità e semplicità, il senso dell'umorismo e la passione per la buona tavola, doti tipicamente emiliane". La mostra è impreziosita da una ricca rappresentanza delle auto con il Cavallino Rampante: 250 SWB, 750 Monza, 246 GTS, 275 GTB 4, 250 GTL e 612 Scaglietti.

Sempre fino al 23 gennaio chi visiterà il MAUTO potrà godere un'inedita mostra fotografica dedicata a Giorgio Bellia, talento che ha saputo restituirci una visione dell'automobile del tutto personale. Dalle opere selezionate emergono 55 limpide immagini che esprimono la sua attenzione per i dettagli e la sua passione per i paesaggi naturali.

---

## Al Nicolis i Trofei dei Vespa Club d'Italia

Storie di Sport, Turismo e Costume al Museo Nicolis che, dopo aver organizzato un paio d'anni fa un bella mostra dedicata alla Vespa, punta ora l'obiettivo sui trofei conquistati da tanti campioni. La mostra resterà aperta fino al 16 febbraio 2020 ed esibirà i trofei conquistati dai vespisti nelle attività sociali divenute pietre miliari del mitico sodalizio, tenute fra l'Italia e l'Europa. Le suggestioni e le emozioni si succedono lungo il percorso di visita, in un'alternanza di momenti che ripercorrono agli anni del boom economico, del jazz, della beat generation, del rock and roll, della libertà di muoversi e di viaggiare, dei grandi fotografi e della pubblicità d'autore. Ogni spettatore può ritrovare il suo vissuto interpretato nei luoghi che hanno fatto dell'Italia il paese dell'arte e della bellezza. Fra gli oggetti in mostra il Grand Prix d'Excellence del Congresso del Vespa Club d'Europa di Parigi del 1953, la Targa di Bronzo dello storico ventennale 1949-1969 e molti altri che trasmettono la storia di questo intramontabile scooter nelle sue numerose versioni: dalla Vespa 98 del 1946 alle Sport "6 giorni" del 1952 e del 1953, alle innumerevoli conquiste sportive, l'Audax internazionale femminile e il raduno internazionale "Ragazze in Vespa".

**SEGNALATE LE VOSTRE INIZIATIVE ALLA MAIL: [info@museodellauto.it](mailto:info@museodellauto.it)**

