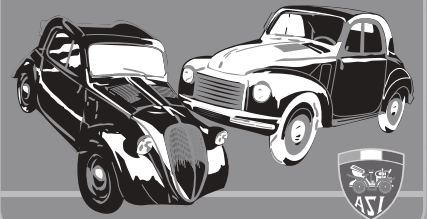


ZERO A

TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA®



TIMBRIFICIO E AFFINI

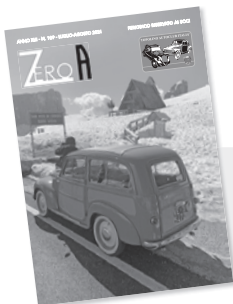
di Fabio Alberani

Riceviamo quotidianamente molte telefonate, non solo di soci, che chiedono come fare le certificazioni dei propri veicoli, in maggior parte per uso agevolazione fiscale o per accedere all'offerta assicurativa riservata.

In sostanza sembra che il Club sia diventato una specie di agenzia di pratiche auto abbandonando il perimetro nel quale risiede la definizione stessa della sua esistenza. Non possiamo e neppure vogliamo sottrarci a questi adempimenti, previsti dall'essere federati all'ASI. Riteniamo però necessario riflettere sulla percezione ormai diffusa di un'associazione come la nostra. Scrivo questo in un particolare momento storico della Federazione che solo due anni or sono ha rinnovato il proprio Consiglio. Sembra che nel mondo istituzionale del motorismo storico ormai si parli davvero solo di certificazioni e sfugga completamente la vera natura dell'aggregarsi sotto una "insegna" comune. Per converso il fermento e l'attenzione per gli aspetti manutentivi e restaurativi pare rifiuti il confronto negli ambiti associativi per così dire istituzionali e privilegi l'estemporaneità di effimere chat o contatti destrutturati, di fatto confermando e rafforzando la percezione del sodalizio come un mero erogatore di servizi.

Un Club è e rimane una libera associazione: aderirvi è un'altrettanto libera scelta che presuppone la condivisione di prospettive, la disponibilità per quanto possibile del proprio tempo e delle proprie competenze, il convinto lavoro su di un progetto comune in cui si crede.

Perché non recuperare il valore naturale dell'associazione, considerando le pratiche come un adempimento e non come la ragione d'essere di un'associazione? Perché iscriversi ai Club non solo per stringente necessità? Perché non metterci in macchina per partecipare agli eventi, alle tante iniziative che i Club fanno ogni anno, dando visibilità alla passione, alla storia, al progresso, ricordandoci da dove veniamo? Non ci vuole molto. Solo idee chiare, passione e buona volontà.



IN COPERTINA C'era ancora parecchia neve, il primo weekend di giugno, durante il raduno internazionale sulle Dolomiti: lo conferma questo bello scatto preso a bordo strada a San Vito di Cadore. Nelle pagine interne, ripercorriamo il senso del nostro viaggio con alcune riflessioni storiche e paesaggistiche.

SPAZIO ASI*



QUANDO ANDAVAMO IN MOTO... IN SELLA A UNA SEMPLICE, AGILE ED ECONOMICA BICICLETTA

• **Di recente** l'ASI ha acquisito una collezione di 36 micromotori frutto di 25 anni di ricerca da parte dell'appassionato lodigiano Michele Muzii. Sono delle biciclette alle quali è applicato un piccolo monocilindrico che trasmette il moto alle ruote tramite rullo o catena. La Collezione ASI micromotori è esposta nell'atrio di Villa Rey a Torino (sede della Federazione) ed è visitabile gratuitamente su prenotazione (collezioni@asifed.it - 011.8399537).



• **È nato, in Parlamento**, l'intergruppo per i veicoli storici che si propone di promuovere il patrimonio culturale del collezionismo. L'hanno annunciato i deputati Giovanni Tombolato ed Elena Murelli, due dei 60 parlamentari che vi aderiscono. Organizzerà gruppi di lavoro con le istituzioni e le associazioni di settore e faciliterà "la diffusione sostenibile della tutela collezionistica cercando punti di ricaduta legislativa". Il Presidente dell'ASI Alberto Scuro ha preso atto con soddisfazione di questa nuova realtà.

• **La Conferenza Nazionale** del Turismo Motoristico, cui dal 2019 partecipa l'ASI, ha discusso del Piano di settore elaborato dalla Città dei Motori, una rete Anci che raggruppa 31 Comuni a "vocazione" motoristica. Si è parlato di musei, circuiti, federazioni, alberghi, innovazione e mobilità alternative. Roberto Di Vincenzo, presidente di Isnart (Istituto Nazionale Ricerche Turistiche di Unioncamere) ha presentato uno studio sul peso del settore motoristico nel comparto del turismo italiano.

* Il Topolino Autoclub Italia è federato ASI con numero 112

Silvia Nicolis accanto a una Diatto Tipo 20 A, una delle perle rare del Museo.



IsolaPress

NICOLIS: “CUSTODI DEL PASSATO PER LE GENERAZIONI FUTURE”

Silvia Nicolis ci racconta le particolarità delle dieci collezioni che conserva il suo Museo a Villafranca di Verona. Nato da un'intuizione geniale del papà Luciano e insignito di un importante premio internazionale, è uno dei luoghi-culto del motorismo storico più originali del mondo. Vediamo di approfondire.

di Marco Visani

Un museo è un luogo che parla di storia. Noi però facciamo un percorso alla rovescia, e iniziamo parlando invece della storia del Museo Nicolis: com'è nata l'idea di questo luogo, Silvia?

Nasce dalla povertà. Quella con cui dovette confrontarsi mio padre, classe 1933, che ancora ragazzo – subito dopo la Liberazione – iniziò a raccogliere la carta da macero insieme a mio nonno, caricandola su un carretto trainato da un cavallo. La stessa attività che oggi, in forma ovviamente del tutto diversa, costituisce il *core business* del Gruppo di famiglia, la Lamacart. In quegli anni mio padre sviluppò l'idea che non si butta via niente perché tutto si può recuperare. E nello stesso tempo, ammirando i pochi automezzi che

Chi è

Una famiglia tagliata per la storia

Silvia Nicolis è presidente del Museo Nicolis dell'Auto, della Tecnica e della Meccanica, che fu organizzato e aperto nel 2000 dal padre Luciano (1933-2012). Su un'area di 6.000 metri quadrati ospita 200 automobili, 110 biciclette, 100 motociclette, 500 tra macchine fotografiche e cineprese, 100 tra strumenti musicali e jukebox, 100 macchine per scrivere, 100 volanti di monoposto di F.1 e ancora aerei (sul tetto), oltre a modellini e cimeli militari. È visitabile dalle 10 alle 18 tutti i giorni escluso il lunedì e si trova a Villafranca di Verona (via Postumia, 71; l'e-mail è info@museonicolis.com).

incrociava durante il suo lavoro – e che dal suo punto di vista erano oggetti inarrivabili – incominciò ad appassionarsi alla meccanica, che per lui – curioso di tutto quanto sapesse di innovazione – era un simbolo di modernità e di progresso. Fu così che, poco alla volta, iniziò ad acquistare a peso di ferro bici, moto, automobili...

Già, perché il vostro museo non è solo la classica esposizione di auto d'epoca: quante sono le collezioni che contiene?

Le aree tematiche sono dieci: auto, moto, bici, volanti di Formula 1, cimeli militari, macchine per scrivere, fotocamere, strumenti musicali, aerei, modellismo. Sono ambiti diversi, legati però da un *fil rouge*: raccontare la storia del nostro Paese, fare un grande viaggio che ha come centralità il racconto dell'ingegno dell'uomo. Con, in più, il vantaggio che chiunque può trovare temi di suo interesse. Anche se molti visitatori si lasciano rapire proprio dalla vastità e dalla eterogeneità delle collezioni: se una visita veloce si può esaurire in un'ora e mezza, ci sono persone che si fermano da noi un'intera giornata.

Qual è la molla che, secondo lei, si attiva nella mentalità di un collezionista e lo porta a raccogliere (a volte anche compulsivamente) oggetti spesso diversissimi tra loro?

Nel caso di mio padre, da un lato un desiderio di riscossa dopo i disastri della Guerra: un'idea di rinascimento che oggi, per ben altre ragioni, è ugualmente attuale. Dall'altro, la voglia di imparare, che poteva avere come supporto esperienziale persino un vecchio oggetto da smontare, studiare, riparare. Aggiustava di tutto, lui: persino i pennini con cui al tempo si scriveva. Ma più importante di tutto, l'idea di conservare testimonianze del passato per dividerle: lui non si è mai pensato proprietario, bensì custode per il futuro delle cose che raccoglieva.

L'approccio di Luciano Nicolis al mondo del collezionismo è stato dunque originale. E ci parla, sia pure indirettamente, di lotta allo spreco e di riuso. Questo però succedeva decenni fa. Secondo lei quali, tra gli oggetti di uso quotidiano di oggi, saranno in futuro elementi da collezionare?

La discriminante tra ieri e oggi è che la produzione in serie è sempre più diffusa, e rende tante fra le cose della nostra vita meno preziose rispetto a quelle di un tempo. In ogni caso, io salverei il primo computer Macintosh, che visto oggi sembra un cassone (e che io a suo tempo utilizzai), la Tesla – come pietra miliare tra le auto elettriche di grande diffusione – e magari, in prospettiva futura, anche le prime automobili a guida autonoma. Ecco, ci metterei anche le e-bike, che negli ultimi tempi stanno conoscendo progressi veramente enormi.

In meno di vent'anni dalla sua fondazione il Museo Nicolis è stato insignito nel 2018, a Londra, del premio *Museum of the Year* al *The Historic Motoring Award*. Qual è la chiave di questa credibilità che vi siete conquistati sul campo, e con tanta rapidità?

Il fatto che siano dieci musei in uno è già un fatto straordinario. Poi c'è la continuità nella *governance*: c'è la nostra famiglia che lo iniziò e che tuttora lo gestisce, c'è la stabilità dei nostri collaboratori, c'è il fatto che facciamo convivere questa dimensione di accoglienza familiare con percorsi formativi molto seri. Voglio dire, non c'è un ingrediente segreto, ma un intreccio tra creatività, passione, una gestione imprenditoriale della struttura che devo alla mia formazione professionale e la grande centralità che sempre assegniamo alle relazioni interpersonali.

Da dove vengono i vostri visitatori?

Prima del lockdown il 70% era un turismo *incoming*: stranieri, in prevalenza tedeschi, austriaci e olandesi, attratti dal Lago di Garda. Ma anche inglesi, israeliani e americani. Gli italiani vengono più al seguito di raduni di auto storiche o di manifestazioni organizzate che per scelta individuale. Comunque sia, i nostri percorsi di visita non sono





Silvia Nicolis smaggia la Topolino a bordo di una Colli Spider Sport del 1949 su meccanica Fiat 500 con cilindrata portata a 750 cm³, 20 cv di potenza e 125 km/h di velocità massima.

mai *standard*: cerchiamo di capire chi abbiamo di fronte e di orientare di conseguenza gli approfondimenti forniti dal nostro personale.

In generale i sotterranei sono le parti più intriganti dei musei. Cosa c'è nelle vostre cantine?

Di *default*, i sotterranei non sono visitabili. A volte però può succedere che piccoli gruppi possano essere ammessi. Oltre a 120 automobili (delle 200 che abbiamo in totale) ci sono l'officina di mio padre e montagne di ricambi. La storia della storia, diciamo.

Nel mondo del motorismo storico c'è una presenza tutto sommato bilanciata tra eventi temporanei (fiere, gare, raduni) ed esposizioni permanenti. Qual è il "peso specifico" di una collezione come la vostra?

Direi che è, essenzialmente, una certezza: un luogo di studio, una risorsa per le testate specializzate che sanno dove trovare modelli (e marchi) difficilmente reperibili altrove, un porto sicuro per la didattica visto che organizziamo anche eventi per le scuole, collaboriamo con Università, designer, Case auto...

... ma anche con il mondo della musica: più di una volta le vostre auto hanno fatto da comparse in videoclip musicali...

Sì, sono collaborazioni che si sono sviluppate per miei interessi personali nell'ambito della musica, del cinema e della moda. Ciò che ci rende attrattivi agli occhi di questi mondi è che le nostre automobili vengono regolarmente movimentate, il che significa che sono in condizione di essere utilizzate per *set* esterni e di circolare senza problemi di sorta.

Lei è una donna che agisce in un ambiente ancora prevalentemente maschile. Come ci si trova?

Non ho mai fatto una questione di genere. Se restringiamo il campo al motorismo storico, so che una donna può disporre (in linea generale) di una preparazione tecnica meno approfondita. Ma so anche che è maggiormente capace di suscitare emozioni nel raccontare una storia. Sa mettere poesia nei motori, ha una sensibilità particolare nell'accoglienza. Quindi, se proprio vogliamo, ha comunque qualcosa di speciale che rende prezioso il suo contributo.

Cosa vorrebbe per il futuro immediato del suo museo?

Continuare l'opera di digitalizzazione del Centro di Documentazione, che ultimamente non è stato accessibile per le restrizioni sanitarie, in quanto cartaceo. È un lavoro poderoso perché abbiamo più di 5.000 referenze. Ma se considera che molte di queste sono inventariate a scatoloni, capisce bene che è qualcosa di smisurato e che non potremo concludere il lavoro nel breve periodo.

E come immagina invece il Museo Nicolis, che ha da poco compiuto vent'anni, tra altri vent'anni?

Se c'è una cosa che ci manca, è lo spazio. Ma non vorrei "ingrandirlo". Mi piacerebbe piuttosto che diventasse un museo diffuso, con più sedi nel mondo – un po' come il Guggenheim – e collegarlo, magari, a una fondazione, per preservare la continuità del *brand* quale che sia la proprietà, anche fra moltissimi anni. Appunto per perpetuare l'idea di mio padre di essere solo custodi per chi verrà dopo di noi. ●

*Una Topolino C affronta in scioltezza un tornante.
Sullo sfondo, il Pordoi la protegge con le sue forme maestose.*



LE NOSTRE PICCOLE AUTO SULLA GRANDE STRADA DELLE DOLOMITI

Un gruppo di "Topo" italiane, tedesche, svizzere e ungheresi sulla Grosse Dolomiten Strasse tra Bolzano a Cortina, per capire come i collegamenti stradali siano, prima di tutto, un ponte tra diverse culture. Un viaggio tra pagine anche drammatiche di storia e bellezze naturali da togliere letteralmente il fiato.

— di **Fabio Alberani** —

Immaginiamo il conosciuto massiccio dolomitico del Sella come una fortezza al centro di incroci di vallate che oggi – sembra scontato – comunicano agevolmente attraverso i passi ma che fino a poco più di cent'anni fa terminavano alle sue pendici. Solo alla fine dell'800 si inizia infatti a parlare di collegamenti tra le valli, partendo dall'ambizioso progetto della *Grosse Dolomitenstrasse*, da Bolzano a Cortina d'Ampezzo, dove incrocia la statale n. 51 di Alemagna, ideale collegamento con l'Europa. Queste importanti vie, che già affascinano con i loro nomi, attraversavano i confini tra l'Impero austro-ungarico e il Regno d'Italia. Ed è proprio su queste montagne che sono state scritte, in ambienti di grande bellezza, pagine drammatiche di storia europea durante le ostilità della Prima Guerra Mondiale. Con il gioco dei prati e le forme delle rocce a fare da teatro naturale.

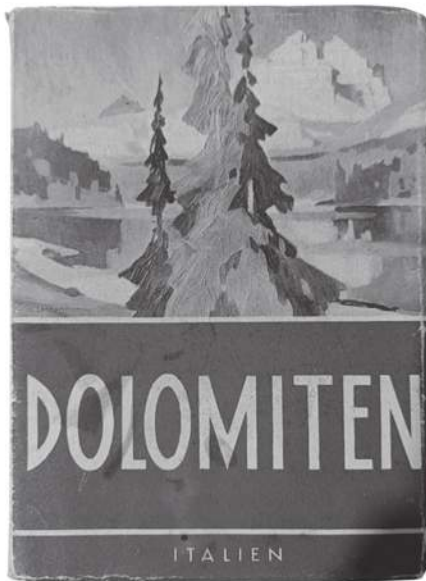
Sono strade percorse ormai da molti decenni da automobili, torpedoni (come non ricordare gli affascinanti Mercedes e Setra dalla Germania negli anni '50 e '60, con i cognomi preceduti da *Reisen*?) e moto di turisti che in estate danno vita al carosello di colori e suoni di motori. Succede soprattutto lungo l'anello dei Quattro Passi che incrocia la ragnatela degli impianti di risalita i quali, a loro volta, d'inverno animano di colori e suoni ovattati dalla neve il parallelo anello sciistico del Sellaronda. Il transito negli abitati di Corvara, Arabba (dove negli anni '70 e '80 aveva sede, presso l'Hotel Pordo del signor Walter, un club Topolino con socio unico o quasi: Walter, appunto), Cortina, Dobbiaco e Brunico è stato particolarmente gio-

ioso, come lo sono stati i riflessi delle Topolino nell'acqua del Lago di Misurina. Che con le sue leggende ci ha ricordato che non c'è solo la natura, ma anche l'uomo. È quello che hanno potuto apprezzare gli equipaggi che hanno partecipato, poche settimane fa, al raduno internazionale organizzato dalla Federazione Europea Topolino Club.

Per la costruzione del programma abbiamo preso spunto, oltre che dai ricordi delle vacanze, dall'antiquariato. Ovvero da una guida turistica tedesca

del 1939 dal titolo che non lascia libertà d'interpretazione: *Dolomiten*. E così, dal 4 al 6 giugno scorsi, abbiamo idealmente immerso le Topolino italiane, tedesche, svizzere e ungheresi in un viaggio nel tempo. Dalle pagine in bianco e nero di quel vecchio libro alle forme così uguali e così diverse delle vetture, dalla prima serie del 1936 alla Belvedere con la sua doppia tonalità, sullo sfondo di prati brulli, in contrasto con il bianco della tanta neve ancora presente in quota. Oppure mimetizzate nello scuro delle pareti rocciose bagnate di pioggia. Tutte brave le "Topolino", giusto con qualche acciaccio prontamente risolto e via, su e giù, prima

con il sole e poi con la pioggia, per i versanti di Badia, Gardena, Fassa e Livinallongo senza il grande traffico dell'alta stagione. Comunque tutti concentrati a scansare ciclisti e a essere scansati dalle moto. Pazienza. Tanto alla fine della salita ci siamo sempre ritrovati tutti assieme a godere, ognuno orgoglioso della propria passione, della bellezza dei luoghi. Anche con uno sguardo sulla storia, pensando a quando questi territori erano Austria, come ricordano numerosi cippi catastali.



Ecco il libro in tedesco del 1939 che ha in larga misura ispirato il nostro percorso.

Ci sono due Topolino che simbolicamente rappresentano, forse più ancora di altre, il nostro affetto per questa automobile e testimoniano che, se ben tenute e correttamente guidate, non temono distanze e salite. Sono quelle di Michele Capozzi e di Elke e Joerg Puhler arrivate, rispettivamente, da Avellino e Ladenburg (Heidelberg, Germania) con mezzi propri ovvero su strada: *chapeau!* Un plauso anche ai colleghi dell'Ungheria che condividono il comune progetto della Federazione Europea la quale, proprio in occasione di questo evento, ha svolto la riunione annuale di Consiglio, in presenza e in collegamento remoto con olandesi e tedeschi. Tra i tanti argomenti di discussione e le decisioni prese una è particolarmente importante e prova la volontà comune di far crescere il bel rapporto di amicizia e condivisione: ogni anno, da oggi, le riunioni del *board* raddoppiano.

Infine qualcuno, nei giorni successivi all'evento, ha commentato su una *chat* alcune foto del raduno del Topolino Autoclub Italia scrivendo, con fiero spirito campanilista, che le montagne più belle del mondo sono in Veneto. Io direi piuttosto che alcu-

ne delle montagne più belle del mondo si trovano in Veneto ma che la *Grosse Dolomitenstrasse*, inaugurata nel 1909, si sviluppa tra Alto Adige, Trentino e Veneto.

Quelli che la idearono e progettaronο – Theodor Christomannos e Albert Watchtler – non pensavano certo al “campanile” ma a come mettere in relazione i territori che, attorno al Gruppo di Sella, vanno da Bolzano a Cortina: non solo fisicamente, ma con le identità delle realtà economiche e sociali delle valli. ●

C'è anche Belluno

Nel numero 108 di *ZeroA*, pubblicando (a pagina 9) la striscia con i club che compongono la Federazione Europea FIAT Topolino Clubs, siamo incorsi in una svista – di cui ci scusiamo – non comprendendo il Club Amici della Topolino della Provincia di Belluno. Rimediamo pubblicandone ora il logo.



Carta TOPOgrafica Numeri, foto, pubblicazioni e curiosità sul mondo della Topolino



LA PUBBLICAZIONE

Risale al 1980 questo meraviglioso fascicolo di 36 pagine in formato album (34 x 23 cm) contenente 22 piani di forma - e relative descrizioni - di tutte le Topolino di serie nonché di alcune vetture speciali, firmate in ogni caso dalla FIAT. Curato da Antonio Carella e Antonio Amadelli per il Registro FIAT Italiano, venne rieditato 16 anni dopo, alla vigilia dei 60 anni della Topo e a soli due mesi dalla scomparsa dell'Ing. Dante Giacosa (che ne aveva firmato a suo tempo la prefazione). Un documento di grande valore storico, che ogni topolinista farebbe bene a conservare nella propria biblioteca.

LA CITAZIONE

“Cane e padrone stavano percorrendo via Frescobaldi quando Volpino diede forti segni di nervosismo, tirando disperatamente guinzaglio e padrone verso il marciapiede dove era parcheggiata una Topolino Amaranto”.

(Dario Crapanzano, *Arrigoni e il caso di piazzale Loreto - Milano 1952*, Fratelli Frilli Editore, Genova, 2013)

LA DATA

17 Novembre 1977

Il giorno in cui, presso lo studio del notaio bolognese Bertolini, viene costituito il Topolino Autoclub Italia.

LA CIFRA

21,5 La capacità (in litri) del serbatoio carburante delle Topolino B e C. La 500 A conteneva mezzo litro in meno.



LA FUORISERIE

Agli inizi degli anni Quaranta la Carrozzeria Ticinum, che aveva sede a Milano in via Nicolini 25, conservando solo la meccanica e il parabrezza della vettura di serie realizzò questa berlina dalla linea piuttosto pretenziosa e americaneggiante con due luci laterali e quattro posti. (Immagine tratta dal volume di Alessandro Sannia *Topolino Fuoriserie*, All Media, Torino, 2000)

L'IMMAGINE

La cosa che più incuriosisce, in questa pubblicità del 1952 per il lancio della Belvedere, è che la denominazione Belvedere appare (con la “b” minuscola) solo in mezzo al testo, mentre il *claim* con cui viene lanciata è “nuova 500”. Quella che avremmo imparato a conoscere come tale, cioè la bicilindrica a motore posteriore, sarebbe arrivata in effetti solamente cinque anni più tardi.



DALLA TOSCANA ALLA BASSA LUNGO LA PORRETTANA

Da Pistoia alle porte di Ferrara lungo il tracciato della Strada Statale 64, evitando per quanto possibile le varianti moderne e rendendo un doveroso omaggio anche alla via ferrata che, nel 1864, rappresentò il primo collegamento ferroviario transappenninico. Cronaca di un viaggio in compagnia di Nerina.

— di **Roberto Righi** —

Ll Passo della Porretta o Passo della Collina non è la prima carrozzabile a collegare la pianura Padana all'Italia centrale valicando gli Appennini. Già da metà del XVIII secolo era infatti disponibile la carrozzabile della Futa cui si aggiunse, meno di una ventina d'anni dopo, nel 1776, la via Ximenes-Giardini tra Modena e Pistoia che metteva direttamente in comunicazione il Ducato di Modena con il

Granducato di Toscana. Tuttavia quando, nel 1847, fu completato l'ultimo tratto tra Porretta e Pistoia della strada carrozzabile che da Bologna lungo la valle del Reno raggiungeva Porretta e di lì Pistoia, il percorso Bologna-Firenze, che per la Futa aveva fino ad allora richiesto due giorni di viaggio con 13 cambi di posta, poteva essere effettuato in giornata con un servizio che, in partenza alle 4 del mattino



Nerina, 68 anni e non sentirli, mentre posa (e... riposa) lungo la SS 64 in località Signorino, nel Pistoiese.

da Bologna, raggiungeva Pistoia in tempo utile per prendere l'ultimo treno del giorno per Firenze della ferrata Maria Antonia. La *ferrovia Porrettana*, inaugurata nel 1864 con un tracciato tra Bologna e Pistoia anch'esso lungo la valle del Reno ma con valico a Pracchia, fu invece sì il primo collegamento ferroviario transappenninico: innestandosi a Pistoia sulla rete ferroviaria toscana univa finalmente quest'ultima a quella del nord Italia consentendo di lì a pochi anni di collegare Torino e Milano con Roma.

La SS 64 Porrettana prende l'avvio dall'abitato di Pistoia con il poco fantasioso nome di via Bologna ma già dopo poche centinaia di metri assume le tipiche caratteristiche della strada extraurbana di montagna. La salita comincia subito, prima ancora che le case lascino i lati della strada a olivi e cipressi: Nerina – classe 1953, otto proprietari, ignoti i chilometri percorsi – non si perde certo d'animo e in scioltezza, con ampi tornanti, ci portiamo rapidamente in quota. All'altitudine di 630 m. slm, in località Signorino, lasciati sulla sinistra i ruderi del vecchio hotel Alex che nell'insegna ha mantenuto ben in evidenza le sue, oggi poco credibili, tre stelle, ci si imbatte nel bivio della variante introdotta nel 1963 che per mezzo della galleria del Signorino (1106 m. di lunghezza) permette di evitare il valico della Collina a 932 m. slm portando il punto più elevato del percorso a circa 700 m. slm. Quest'anno la galleria sarà sottoposta a un ingente lavoro di consolidamento e pertanto, stante la sua impercorribilità, almeno



Subito davanti alla Topo di Roberto, il cartello che annuncia l'inizio del tratto di competenza ANAS della SS 64. Siamo fuori Pistoia.



Quella di Corbezzoli è una delle stazioni che fecero l'epopea delle ferrovie italiane: ecco tre delle gallerie da tempo senza binari. O quasi...

per un po' il vecchio tracciato riprenderà rilevanza. Nell'affrontare gli ultimi tre tornanti del vecchio tratto di valico viene da chiedersi come possa mai una strada con un fondo così dissestato sopportare un traffico appena appena un po' serio. Salvo poi scoprire che oltre Collina, sull'altro versante, l'asfalto è stato recentemente, completamente rifatto.

Il passo, ancora nel territorio comunale di Pistoia, dista meno di 15 km dal centro della città: questo ci dà misura di quanto il versante toscano in questo tratto di Appennino sia decisamente più scosceso di quello emiliano, elemento che ebbe un impatto tutt'altro che trascurabile nella realizzazione del citato tracciato ferroviario, che risultò un'opera affascinante con gallerie elicoidali, binari di salvamento e altri elementi di archeologia ferroviaria ormai perduti. Non a caso all'apparire dell'indicazione "Corbezzoli 1" in corrispondenza di una strettissima strada che si diparte sulla destra in località La Cugna non posso non cedere all'invito alla breve deviazione e rendere ossequioso omaggio a una delle stazioni che fecero l'epopea del trasporto ferroviario italiano: ancora presenti, ancorché senza più binari a eccezione di un breve tratto di quello di salvamento, le quattro gallerie di servizio che, su entrambi i lati, affiancano le due gallerie di transito e, restaurata, l'immane colonna idraulica, inequivocabile icona della trazione a vapore.

Affronto allegramente la non ripida discesa: la strada si insinua nella stretta e boscosissima valle del Limentra di Sambuca. I rari gruppi di case si stendono lungo i lati della strada, con le porte che si affacciano direttamente sulla carreggiata. In fondo alla discesa il massiccio Ponte di Venturina scavalca

il Reno e fa entrare la SS 64 in territorio emiliano. Ci stiamo avvicinando a Porretta, il capoluogo della valle, rinomato centro termale. Al chilometro 33 una moderna variante, procedendo in galleria e perlopiù su viadotto, permette di evitare i centri urbani di Porretta e Riola ma soprattutto un non breve tratto di strada soggetto a cronici, ingenti fenomeni di smottamento. Lascio la variante alle auto di oggi e ben volentieri permetto al tessuto urbano di Porretta di circondarmi. Poco oltre, lasciato sulla sinistra il bivio che porta al Corno alle Scale, il tracciato originale della Porrettana è non più percorribile e il compromesso della variante diventa obbligatorio, anche se solo per un paio di viadotti. Appena possibile riprendo il vecchio tracciato, ove il traffico è quasi inesistente: una cantoniera abbandonata è testimone di quando questo tratto di strada dall'onerosa manutenzione era regolarmente percorso anche da traffico commerciale e pesante.



Maestri dell'architettura nell'Appennino: la chiesa di Santa Maria Assunta a Riola è di Alvar Aalto.

Superato il centro di Riola, subito dopo l'arcaico passaggio a livello ancora in esercizio che attraversa la ferrovia in prossimità della stazione, una brevissima deviazione sulla destra porta alla chiesa di Santa Maria Assunta. Progettata da Alvar Aalto nella seconda metà degli anni '60 su invito dell'allora Cardinale di Bologna Giacomo Lercaro, è un raro esempio di edificio religioso contemporaneo a firma di un grande Maestro dell'architettura. Particolarmente suggestivo l'interno su un'unica navata a pianta asimmetrica cui danno luce ampie vetrate poste a copertura dell'edificio. In prossimità della miliare 51 variante e vecchio tracciato tornano a confluire. La valle ampia e poco scoscesa permette alla statale di procedere senza problemi, nell'alternanza tra il verde dei boschi e il grigio dei calanchi, presenti numerosi. Da poco è passata l'una

e si evidenzia la necessità di un caffè e fors'anche di un panino. Entro in Vergato e nella piazza centrale dominata dal Palazzo dei Capitani lascio riposare la Topolino. Per poco: in quello che a metà della domenica si manifesta come un sonnolento paese è impossibile trovare un esercizio aperto ad eccezione di un *turkish kebab*, peraltro deserto.



Palazzo dei Capitani, Vergato. Parcheggiata tra due auto dei giorni nostri, Nerina sembra ancora più minuscola di quel che è.

Dopo Marzabotto, un salto a ritroso di ottocento anni: al km 70, sulla destra, un ponte di pietra con tre ampie arcate a tutto sesto conduce alla pieve di san Lorenzo di Pànico, edificio risalente alla prima metà del XII Secolo ma luogo di culto sicuramente ben più antico. La pieve è considerata uno degli edifici in stile romanico più belli dell'Appennino Bolognese. Quello che però a Marzabotto non può essere tralasciato è l'area archeologica etrusca di Misa. L'entrata è direttamente sulla statale Porrettana e oltre il grande cancello sono ad aspettarci numerose case-bottega, un'acropoli, due necropoli e diverse aree sacre. La visita, che va completata con il museo etrusco di Marzabotto recentemente



Siamo a Bologna. E questo è il suggestivo arco del Meloncello, in direzione di San Luca.



Il vecchio albergo Napoleone ad Altedo com'era a inizio '900 e com'è oggi. La statale lo dribbla con una vistosa curva sulla destra.



ricollocato e risistemato, impegna ben più tempo di quanto ne abbia in questa occasione disponibile, per cui mi dirigo senza indugio in direzione nord.

A Bologna la statale 64 entra coronata dall'arco del Meloncello, l'attraversamento sopraelevato ideato da Carlo Francesco Dotti (1732) per permettere al lungo portico che con 666 archi porta dalle mura della città al santuario della Madonna di San Luca di affrontare, dopo il primo tratto pianeggiante, la salita al colle della Guardia scavalcando la statale che da lì pedissequamente mantiene il portico alla sua sinistra fino alla porta Saragozza, da cui prende anche il nome di via. L'attuale viabilità non permette – se non ai mezzi pubblici – di percorrere via Saragozza in ingresso, per cui siamo costretti a itinerari alternativi fino a raggiungere porta Mascarella, la porta da cui la Porrettana, attraversato il centro storico di Bologna, esce dalla città in direzione di Ferrara. Il tratto ora assolutamente pianeggiante non impedisce alla nostra statale di proporsi con un serrato sus-

seguirsi di curve, nate dall'attenzione ora a seguire il canale ora a non disturbare confini poderali, tracciato mai sostanzialmente rivisto negli anni dell'attuale motorizzazione, essendosi spostato il traffico di transito sulla parallela autostrada. A Povoletto – una chiesa a destra e una antichissima trattoria a sinistra di una, ultima, ampia curva – prende l'avvio il lungo rettilineo che, seguendo un canale qui dritto, porta dopo una netta piega a sinistra all'abitato di Altedo che si annuncia con la doppia scalinata di quello che fino a qualche decennio fa era l'albergo Napoleone.

Questo particolare edificio settecentesco, che fu anche stazione di sosta per la nuova "Posta cavalli" della linea di collegamento Bologna-Ferrara, prima dell'attuale sistemazione troneggiava letteralmente in mezzo alla strada. La quale, trovandosi a puntare diritta sulla sua scalinata, per evitarla si esibisce, allora come oggi, in una netta curva a destra prima di immergersi tra le case. Oltrepassato Altedo e quindi Malalbergo che ne è il capoluogo amministrativo, la SS 64 attraversa il Reno con le sembianze un po' démodé del ponte di ferro al Passo del Gallo. Siamo ormai in territorio ferrarese. Assunto il nome di via Bologna, scavalcato il canale di Burano, la Porrettana termina in corrispondenza della ferrarese Porta Paola, nota anche come Porta Reno. ●



Il ponte di ferro di Passo del Gallo, superato Malalbergo, è l'ultimo elemento interessante della Porrettana prima del suo ingresso a Ferrara.

ZEROA PERIODICO RISERVATO AI SOCI
TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA

DIRETTORE RESPONSABILE: MARCO VISANI
REG. TRIBUNALE BOLOGNA N. 8384 DEL 12/06/2015

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

FABIO ALBERANI
ROBERTO RIGHI

TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA

Sede legale: Via Ranzani, 13/5 - 40127 BOLOGNA

Segreteria: tel. 339 7117114

Lunedì - Martedì - Giovedì 10.00-13.00 / 15.00-16.30

Segreteria tecnica: tel. 331 1136794

da Lunedì a Giovedì 21.00-23.00

E-MAIL: info@topolinoautoclubitalia.it

WEB: www.topolinoautoclubitalia.it



Topolino Autoclub Italia