



Notiziario interno

Auto moto storiche Bagni della Porretta

NEWS

Autunno 2024

Compleanno della Ferrovia Porrettana

In occasione della quarta edizione della manifestazione SS64 Porrettana, inserita nel calendario Nazionale ASI – Trofeo Marco Polo e che si terrà nelle giornate del 16 e 17 novembre, abbiamo deciso di approfondire due importanti ricorrenze che riguardano direttamente il nostro territorio ovvero il 150° compleanno del Premio Nobel per la Fisica Guglielmo Marconi e i 160 anni della Ferrovia Porrettana, inaugurata il 3 novembre 1864 da Vittorio Emanuele II. In questo articolo ci occuperemo della storia assolutamente interessante della nostra linea ferroviaria. La Ferrovia Porrettana è una linea lunga 99 km che collega Bologna a Pistoia e rappresenta la prima via di comunicazione su rotaia che attraversando l'Appennino, scavalcandone interamente la dorsale, collega queste due importanti città, oltre che rappresentare il primo collegamento tra la Toscana e l'Emilia Romagna. Le sue 47 gallerie e i 35 ponti e viadotti evidenziano come si trattò di un'opera di notevole impegno ingegneristico, senza dimenticare come nel tratto tra Pracchia e Pistoia in 26 km si riuscì a superare un dislivello di 550 metri. La storia della nascita della nuova strada ferrata che avrebbe dovuto rappresentare il mezzo "più economico possibile per le merci e il più rapido per i viaggiatori diretti al nord" e molto lunga e complessa: i primi studi risalgono alla seconda metà del XIX secolo e vengono sviluppati nel Granducato di Toscana, che aveva già creato una estesa rete ferroviaria, ma la presentazione dei vari progetti (il primo riconducibile ai fratelli Cini, imprenditori di San Marcello Pistoiese, del 1845) non trovò inizialmente il sufficiente supporto, anche economico per cause diverse, quali la competizione tra le città di Prato e Pistoia e i rispettivi ingegneri (Ciardi per Prato e Cini per Pistoia) oltre ai moti rivoluzionari del 1848. La situazione sembrò sbloccarsi grazie all'interesse militare verso il progetto "pistoiese" dell'Austria, che ambiva a un veloce collegamento con Pistoia e con il porto di Livorno. Le pressioni su Leopoldo II Granduca di Toscana, esercitate dallo stato invasore, portarono alla stipula della Convenzione di Roma del 1851, sottoscritta dal Granducato di Toscana, dai Ducati di Parma e Modena, dallo stato Pontificio e dall'Austria. Ma anche questo tentativo non andò a buon fine. Solo 5 anni più tardi un nuovo accordo tra i suddetti Stati portò alla creazione di una nuova concessionaria che godeva di ampi capitali, a cui veniva rilasciata la licenza per realizzare la "Strada ferrata dell'Appennino centrale". I lavori di costruzione furono affidati ad una impresa francese diretta dall'ingegnere Jean Louis Protche, che dopo una revisione completa del progetto, permise dal 1856 al 1859, la realizzazione della tratta in pianura oltre che risolvere il problema del valico, progettando gallerie, tra le quali quella di Piteccio, in curva con tornanti a forma di "S" e il viadotto sempre prossimo alla stazione di Piteccio. L'unità dello stato italiano permise, oltre che la cancellazione delle clausole imposte dall'impero Austriaco, di procedere con maggiore velocità alla realizzazione del progetto rivisto dall'ingegnere francese, tanto che l'ultimo e più complesso tratto Pracchia-Pistoia fu inaugurato in data 3 novembre 1864, riducendo la durata del tragitto dalle 14 ore necessarie al servizio di diligenza alle 5 ore del servizio ferroviario. La linea ferroviaria, voluta dall'Austria per interessi militari, logistici ed economici, dopo un percorso lungo e complesso, manifestò ben presto i propri limiti, tra i quali possiamo ricordare il binario unico che imponeva un traffico locale ridotto a causa di un intenso traffico delle merci dirette a sud e a nord, le pendenze che nonostante gli sforzi ingegneristici rimanevano importanti, tanto da richiedere l'utilizzo di "locomotive di spinta" nel tratto di massima pendenza (Pistoia-Pracchia), i problemi

legati al clima, i disagi ai viaggiatori e ai macchinisti a causa del fumo asfissiante che, all'interno della galleria dell'Appennino, penetrava dappertutto, problema che fu solo in parte rimosso con l'apertura di pozzi di ventilazione e con l'installazione di ventilatori all'imbocco delle gallerie più lunghe. Si arrivò addirittura a predisporre la presenza, all'uscita delle principali gallerie, di macchinisti pronti a saltare sui treni che faticosamente e lentamente percorrevano la salita da Pistoia per sostituire i colleghi semi-asfissiati. La realizzazione della Direttissima che collega Bologna a Firenze, risalente al 1934, faceva sì che la Porrettana fosse utilizzata unicamente per il traffico locale: di fatto si trattava di una retrocessione. Da ricordare come, durante la seconda guerra mondiale, la linea subì la distruzione quasi totale da parte dell'esercito tedesco nel corso della ritirata dalla Linea Gotica. La ricostruzione post-bellica fu molto rapida e si concluse nel 1947 per il tratto da Bologna-Pracchia e nel 1949 per quello da Pracchia a Pistoia. Nel 1990 l'intera tratta fu divisa in due parti, ovvero la Bologna-Porretta e la Porretta-Pistoia, con una corposa e progressiva riduzione dei treni che percorrevano la seconda. Ad oggi, l'intera linea è ancora operativa, garantendo il collegamento di Porretta Terme e di tutti i paesi che si affacciano alla Valle del Reno con il capoluogo di provincia, Bologna, mentre la tratta Porretta Terme-Pistoia, tuttora funzionante con poche corse giornaliere, è oggetto di continui interventi che si pongono come obiettivo quello di non lasciare "seccare" questo storico ramo ferroviario. Ed ora una piccola curiosità: nel 1960 si registrò il danneggiamento della linea Direttissima a causa di forti piogge e smottamenti, tanto da causarne il blocco temporaneo del traffico ferroviario da Bologna a Firenze tranne che per un ETR 300 Settebello la cui corsa Roma-Milano fu dirottata via Pistoia-Porretta, permettendo alla vecchia "Strada ferrata dell'Italia Centrale" di rivivere per un attimo i fasti di linea di transito dei principali convogli tra Bologna e Pistoia, tra Emilia Romagna e Toscana, tra Italia settentrionale e centrale, tra nord e sud.



Modellino in scala del "Ponte alle svolte" sulla S.S.64 Porrettana

Ebbene, proprio per ricordare questo importante compleanno di un'opera ingegneristica veramente eccezionale che, nonostante le problematiche sopra esposte, ha permesso alla popolazione dell'Alto Appennino, da oltre un secolo e mezzo, il collegamento alle città a noi vicine, collegamento che significa lavoro, studio cure, il Club AMS ha deciso di dedicare la mattina del 16 novembre ad essa. Come? In un modo decisamente particolare per una manifestazione dedicata alle vetture d'epoca, ovvero percorrendo in treno la tratta Porretta Terme-Piteccio con discesa nella storica stazione a noi espressamente e gentilmente concessa dall'ente FS, e con la spiegazione di come si sia giunti a quello che possiamo definire per quei tempi come un "miracolo ingegneristico". Rientreremo a Porretta ovviamente in treno lungo un percorso che riporterà i meno giovani ad un tuffo in un passato probabilmente vissuto con lo sguardo attento e disincantato della giovinezza.

Marcello Brunini



GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA

29 Settembre 2024

Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca

È sempre bello poter rivivere i momenti del passato, oppure riscoprirli dalle parole di chi c'era in quel passato.

Oggi è stata la Giornata Nazionale del Veicolo Storico e noi del Club Bagni della Porretta abbiano cercato di rivivere i momenti di una vita passata. Nel mio caso è uno SCOPRIRE, poiché non ero ancora nata quando questa corsa entrava nel cuore di molta gente delle nostre montagne.

La gloria che aveva la vecchia corsa in salita "VERGATO-CERELIO", ha rappresentato il fulcro della manifestazione ed è stato davvero appagante ascoltare ex piloti, figli di ex piloti, e anche Danilo Castellarin, Presidente della Commissione Sport e Musei di A.S.I. ed autore del libro Volanti e Tornanti, puntuale ricerca sulla vita agonistica del pilota lombardo Edoardo Lualdi Gabardi.

Un momento veramente emozionante è stato quando il Campione novantaquattrenne e' intervenuto telefonicamente nel dibattito, organizzato dal nostro Presidente nella sala consigliare del Municipio di Vergato, raccontando aneddoti accaduti nel corso delle edizioni della "VERGATO-CERELIO".

Una giornata che ha visto partecipi una quarantina di belle auto che hanno fatto la storia dell'Italia e non solo. Quando ci sono questi eventi sarebbe opportuno prendersi un attimo per se stessi, fermarsi e guardare quello che ci circonda. Ora che ho il compito di descrivere a parole questa giornata mi rendo conto che non è facile descrivere le emozioni. Il rombo dell'auto, la soddisfazione dei proprietari di sfoggiare e raccontare del proprio gioiello, l'atmosfera di un mondo passato, la complicità che nasce fra appassionati proprietari e non.

Ecco tutto questo bisogna viverlo e mi auguro di vedere sempre più affluenza di giovani e meno giovani a questi eventi perché restano.

Sono giornate che restano dentro e un domani saranno ricordi meravigliosi e credetemi quando vi dico che è più importante un ricordo rispetto a tenere la propria auto o moto in una teca di vetro.

Vi aspettiamo numerosi ai prossimi eventi.

Francesca "la Rossa"

**GRAN PREMIO
Nuvolari**

Nei giorni dal 19 al 24 settembre si è svolta la 34° edizione del Gran Premio Nuvolari, rievocazione storica di una gara su strada denominata Gran premio Nuvolari che si disputò in quattro edizioni dal 1954 al 1957. La

corsa fu intitolata al Campione mantovano, deceduto nell'agosto del 1953, e fu soppressa nel 1957 allorquando, dopo i dolorosi fatti provocati dall'incidente di Alfonso de Portago alla Mille Miglia di quell'anno, in Italia furono vietate le corse su strada. Quest'anno il percorso, nella giornata di sabato 21 settembre (2° tappa Modena - Rimini), prevedeva il passaggio da Porretta Terme per proseguire in Toscana e terminare sul mare Adriatico.

Il grande "serpentone" di veicoli vantava la partecipazione di oltre trecento equipaggi di cui almeno cento di vetture anteguerra. Sarebbe stato emozionante vedere questo museo sfilare o fare una breve sosta dal centro storico di Porretta anziché dalla tangenziale, ma purtroppo questo non è stato possibile.

La gara è stata vinta dall'equipaggio bresciano Vesco-Vesco; eccellente il risultato del nostro socio Alessandro Gamberini piazzato 8° assoluto.



Alessandro Gamberini alla guida della Fiat 514 C.A. a Silla

Un bel ricordo lo abbiamo della 12° edizione di questa manifestazione svoltasi nell'anno 2002 quando il nostro Club organizzò un Controllo Orario in Piazza della Libertà a Porretta.



13 settembre 2002 controllo orario in p.zza della Libertà a Porretta

1° Memorial Giacomo Rondelli

4 ottobre 2024, 1° Memorial Giacomo Rondelli...una giornata che resterà nei nostri cuori!

L'Associazione Dopolavoro Ferroviario – Circolo di Porretta Terme guidata da Giovanni Casanova, assieme agli agenti della Polfer di Porretta Terme, ad un gruppo di ferrovieri del personale viaggiante linea Porrettana, agli amici della Croce Rossa di Gaggio Montano e ad un gruppo di giovanissimi che hanno rappresentato la squadra del DLF, hanno dato vita ad una bellissima manifestazione per ricordare il nostro amatissimo Giacomo.

Gli amici di AMS Bagni della Porretta, sempre presenti, hanno subito abbracciato l'iniziativa contribuendo ed offrendo le coppe ma soprattutto partecipando emotivamente all'evento.

C'è stato tutto in questa giornata: gioco, divertimento, amicizia e tanta emozione!

Grazie davvero a tutti coloro che hanno partecipato e che ci hanno confermato quanto Giacomo sia entrato nel cuore di tutti. E questo scalda il nostro cuore!

Vi lascio anche le nostre emozioni pensando a questa giornata:

Grazie Giacomo per averci insegnato che la vita

è bella,

è sempre degna di essere vissuta,

va sempre affrontata con il sorriso,

va sempre apprezzata e ringraziata,

va vissuta in condivisione con gli altri,

e che va anche lasciata andare...

Grazie per averci donato di essere i tuoi genitori e per averci permesso di conoscere persone belle che ti hanno voluto bene e che, siamo sicuri, conoscendoti hanno potuto diventare un po' migliori...

Ti amiamo e ti ameremo per sempre.



Mamma, papà e Nilushi

RICKSHAW RUN: un'avventura su tre ruote in Sri Lanka

Immagina di lanciarti in una corsa di dieci giorni su un mezzo a tre ruotepraticamente un'Ape Piaggio, solo più colorata. Il risciò, noto anche come tuk-tuk (anche se, tecnicamente, non è esattamente la stessa cosa) non è solo un modo per spostarsi da A a B, ma piuttosto una sfida continua, un'avventura su strada vecchio stile che ti mette alla prova, come guidatore e come viaggiatore. Ecco, questo è lo spirito della Rickshaw Run. E quest'anno Andrea ed io, in sella al nostro risciò ribattezzato Generale Chiusky, abbiamo deciso di rendere parte a questa epica avventura in... Sri Lanka! Il nostro team AC/AC Tuk'n'Roll era pronto a rockeggiare, affrontando curve, buche, imprevisti (e monsoni) con spirito avventuriero e tanta, tanta ironia

Cos'è la Rickshaw Run?

La Rickshaw Run è un evento globale, che vede la partecipazione di squadre da tutto il mondo. Quest'anno eravamo 49 team, per un totale di 144 persone, tutte pronte a percorrere migliaia di chilometri attraverso il cuore pulsante dello Sri Lanka, da Negombo a Tangalle, in un turbinio di imprevisti e scenari mozzafiato. La gara? In realtà, non c'è una vera e propria competizione. Il vero obiettivo non è chi arriva primo, ma l'avventura stessa, il percorso più che la meta. Oltre al viaggio in sé, una delle missioni della Rickshaw Run (oltre a tornare a casa) è raccogliere fondi per Cool Earth che da anni si occupa di proteggere la foresta pluviale e combattere la crisi climatica.

Il Risciò: l'imperatore della strada?

Molto più che un semplice viaggio. Motore monocilindrico da 7 CV, una trasmissione che ti consente di andare "avanti e indietro" con la stessa lentezza, e una velocità massima di 55 km/h solo in discesa, il risciò è considerato all'ultimo gradino della catena alimentare stradale. La vera sfida, al di là dell'incapacità di trovare la folle e delle sterzate precarie per evitare le buche, è nella guida, tra camion, elefanti ed ostacoli vari. Un consiglio? Nel dubbio meglio usare il clacson, sempre.

Il nostro percorso

Nonostante il ritmo non proprio da corsa, la Rickshaw Run ci ha permesso di attraversare alcuni dei luoghi più incredibili dello Sri Lanka. La nostra avventura ha avuto inizio a Negombo, a nord di Colombo. Primo stop: il Rock Temple di Dambulla, con le sue antiche caverne dall'atmosfera mistica che custodiscono imponenti statue di Buddha. A seguire la Lion Rock a Sigiriya, 1200 gradini fino alla cima, da dove si gode una vista mozzafiato sulla valle circostante. Il viaggio ci ha poi portato attraverso villaggi remoti dai tetti coperti di foglie intrecciate, dove il tempo sembra essersi fermato. Abbiamo visitato il Tempio del Dente a Kandy e preso parte al famoso Esara Perahera, un festival ricco di sfilate

e danze tradizionali che celebra la reliquia sacra del dente di Buddha. Abbiamo esplorato le piantagioni di tè che punteggiano le colline della parte centrale dell'isola e assaporato l'aroma unico di questa bevanda tipica. E gli elefanti? Sembravano essere ovunque... per strade, nelle foreste, soprattutto nei pressi del parco Udawalawe e Yale, dove abbiamo trascorso un paio di giorni immersi nella natura, osservando da vicino queste creature maestose.

Quando il viaggio conta di più che la meta

Alla fine, però, ciò che ci ha colpito maggiormente della Rickshaw Run non sono stati solo i luoghi visitati, ma le persone che abbiamo incontrato lungo il cammino e le esperienze condivise. Ovunque andassimo, la gente era pronta ad accoglierti con sorrisi indimenticabili, a condividere un po' della propria vita, facendoti sentire parte di qualcosa di speciale. In un mondo che corre sempre più velocemente, fermarsi e godersi il percorso è forse la lezione più preziosa insegnata da questa avventura.

"Il vero viaggio di scoperta non consiste nel cercare nuove terre, ma nell'avere nuovi occhi".

E su tre ruote, a bordo del Generale Chiusky, abbiamo trovato una nuova prospettiva.



Alice ed Andrea con il tuk tuk sponsorizzato A.M.S. Bagni della Porretta

Una "GIORNATA PARTICOLARE", L' 8 ottobre 1989.

Il club Auto Moto Storiche Bagni della Porretta era stato fondato ufficialmente il 15 luglio 1989 e la prima uscita a ranghi ridotti fu fatta qualche giorno dopo ai primi di agosto con la mostra statica di alcune auto a Sparvo, vicino a Castiglione dei Pepoli. Tuttavia il debutto vero e proprio avvenne l'8 di ottobre del 1989 con il primo raduno sociale per auto e moto di interesse storico. Ricordo ancora il fermento che c'era fra noi nei giorni precedenti per questo "salto nel buio": eravamo un piccolo club appena nato in un piccolo centro in tempi nei quali capoluoghi di provincia erano privi di una rappresentanza come la nostra. Per questa ragione c'erano fra noi molte aspettative ma anche molti timori.... Ad un certo punto però venne un segnale di buon augurio che faceva ben sperare nella riuscita della manifestazione. Il Ten. Colonnello Caporali della Polizia di Stato ci annunciò la partecipazione al nostro raduno di una delle loro pantere storiche: la bellissima Alfa-Romeo 1900 berlina (mitica pantera).



COMUNE DI PORRETTA TERME
COMUNE DI FANANO
COMUNE DI LIZZANO IN BELVEDERE
COMUNE DI GAGGIO MONTANO

1° RADUNO SOCIALE PER AUTO E MOTO D'EPOCA

CON RIEVOCAZIONE STORICA DELLA
PORRETTA - CASTELLUCCIO
A CARATTERE TURISTICO NON COMPETITIVO

8 OTTOBRE 1989

Purtroppo ci fu anche un intermezzo che non era programmato perché la Lancia Aurelia B24S convertibile del Signor Stefanelli tamponò (per fortuna in modo non grave) la Ford Mustang coupé hard top prima serie del nostro socio fondatore Silvio Biagiotti.



Primo raduno e primo incidente.....

Considerando che si trattava di un semplice raduno sociale e che era il nostro debutto "in società", il livello delle auto fu eccellente. Ricordo che oltre alla Pantera storica e alla Giannini barchetta furono presenti ben due Lancia Aurelia B24S convertibile, una Citroen Traction avant cabriolet, una BMW Glas 1600 GT Coupé Frua, una Ford Mustang Coupé hard top prima serie, una rarissima Fiat 600 carrozzata Monterosa, una Mercedes 190 SL roadster, un'Alfa-Romeo 2000 spider Touring, una Jaguar XK 150 roadster, una Volkswagen Karmann Ghia, una vecchia Ford del 1948 ecc. ecc. In ogni modo la cosa più interessante di tutte è che fummo soddisfatti del nostro operato, tanto che ci ripromettemmo

di programmare nuovi eventi cercando sempre un costante miglioramento delle nostre capacità organizzative e tenendo sempre come nostra stella polare la valorizzazione culturale dei mezzi e la conoscenza della storia. Ma la maggior soddisfazione oggi è quella di essere ancora qui dopo ben 35 anni...

Edgardo Ferrari

AUTO MOTO D'EPOCA A BOLOGNA

La quarantunesima edizione di Auto e Moto d'Epoca, in programma dal 24 al 27 Ottobre 2024 sarà presente, come lo scorso anno, presso il quartiere fieristico di Bologna.

Il Club AMS Bagni della Porretta sarà presente al padiglione 21 corsia A stand 32 nella splendida cornice di ASI VILLAGE dove i Club Federati interpreteranno un tema sul **TURISMO**.

La nostra presenza in fiera sarà una ottima occasione per presentare, ad un'ampia platea di appassionati, la nostra Manifestazione iscritta al Calendario Nazionale A.S.I.: "**S.S. 64 PORRETTANA**".

Aspettiamo Soci e Amici al nostro stand per vivere assieme la "NOSTRA PASSIONE".

Maurizio Lenzi

S.S. 64 Porrettana

Ritorna dopo le tre fortunate manifestazioni tenutesi nel 2017, 2018 e 2023, la quarta edizione della "SS 64 Porrettana", voluta per far conoscere le bellezze paesaggistiche, oltre che le peculiarità culturali, tecniche, storiche e gastronomiche che fanno da corollario a questa importante via di comunicazione che partendo da Pistoia giunge fino a Ferrara. Questa edizione avrà un carattere fortemente culturale, andando ad approfondire due importanti ricorrenze, quali i 150° compleanno del Premio Nobel per la Fisica Guglielmo Marconi e i 160 anni della Ferrovia Porrettana, inaugurata il 2 novembre 1864 da Vittorio Emanuele II. Non solo, ma sarà piena di emozionanti ed esclusivi momenti legati ai due temi principali dell'evento. Invitiamo i Soci a partecipare numerosi alla Manifestazione.

Locandina della Manifestazione

Storia di un montanaro che ha vissuto al mare, in città, poi è tornato a casa.

Non so se avete un'idea di cosa voglia dire convivere assieme a una gran parte dei tuoi avi in un museo, tutti a fare bella mostra di sé; non vi dico, tutte le sere discussioni a non finire:

"Quando sono stato presentato io è venuto dall'America Frank Sinatra"
"Io sono stato progettato per girare nella zona di Persepoli, poi mi sono ritrovato in Vaticano"

"Mio fratello è stato vinto ad una pesca"

"Io ho visto la guerra!!" e via di questo passo...

A questo punto mi avete provocato: d'accordo, sono l'ultimo arrivato, sono piccolo, ma se sono qui ci sarà pure un perché, voglio perciò poter dire anch'io la mia.

Mi presento: mi chiamo Kicco Demm, sono nato a Porretta Terme nel 1976, ho un motore monocilindrico da 48 cc, i pedali per l'avviamento: all'epoca ero definito ciclomotore, ma i più mi chiamavano confidenzialmente motorino.

Era possibile guidarmi già a quattordici anni senza nessun tipo di patente, né obbligo di casco; tutti o quasi quelli come me costituivano per gli adolescenti di allora il sogno realizzato di potersi spostare liberamente e fare colpo sulle ragazze; per i genitori invece eravamo fonte di pensieri lugubri, rievocando memorie di amici e parenti incidentati con catastrofiche conseguenze.

La mia storia, come ho detto, inizia a Porretta Terme; là, appena nato, sono stato caricato su un camion e dopo un bel viaggio, sono arrivato a Rimini (una delle poche città in Italia ad avere tre i nel suo nome) dove ho iniziato a fare il mio servizio; ero stato acquistato, per gli spostamenti urbani, dal proprietario del "garage officina assistenza Jaguar" che stava nel complesso del grattacielo dietro la stazione.

Ho trascorso così gli anni fino al 1982; in quel periodo il mio proprietario si ritirò dal lavoro e andò a vivere a Borgo Torriana, un piccolo splendido centro sulle colline della val Marecchia, proprio sopra Rimini.

Ho continuato a fare il mio onorato servizio in quel luogo di spazi ancora più ridotti (il borgo è molto più piccolo di Rimini), finché le condizioni di salute del mio proprietario mi relegarono in fondo al garage di casa, coperto da un telo; lì sono rimasto fino al 1989.

A questo punto della storia però si rende necessaria una digressione nel passato, per raccontare gli eventi che poi hanno determinato il mio futuro.

Il mio primo proprietario viveva, in gioventù, con i genitori a Bologna, in zona Ippodromo, ed era amico fraterno di un vicino di casa poco più giovane.

Fatta questa piccola premessa, la storia inizia poco dopo l'otto settembre del '43 quando una sera, rientrando, i due ragazzi trovarono solo un cumulo di macerie al posto della casa: sotto quelle macerie c'erano i genitori di uno dei due, mentre i genitori dell'altro si erano salvati perché erano al lavoro; come spesso è accaduto in tempo di guerra, una bomba aveva spezzato e sconvolto molte vite.

Dopo questo tragico fatto, i due amici si dovettero separare e si vennero a trovare su fronti opposti: uno fra le fila della R.S.I. (le brigate nere), l'altro militante nella 7a brigata GAP (partigiani); non credo si siano mai incontrati in quel periodo.

La fine della guerra vide i due amici ancora separati, questa volta dalla ricerca di fortuna; uno la trovò in patria, prima come agronomo, poi come proprietario del "garage officina Jaguar" a Rimini; l'altro la trovò in Cile, dove divenne proprietario di un laboratorio che produceva bigiotteria; per oltre quarant'anni non seppero più nulla l'uno dell'altro. Quando si arriva verso la sessantina, spesso succede che ci si interroghi su dove siano finiti amici, conoscenti, compagni di scuola; fu così che, attraverso amici e parenti comuni, il mio primo proprietario riuscì a ritrovare il vecchio amico di un tempo: fu un momento di grandissima commozione.

Da quel giorno i due amici non si persero più di vista, e fu durante uno dei loro successivi incontri che il mio proprietario offrì i miei servizi, dato che non mi poteva più utilizzare. Fu così che cambiai casa e affrontai il viaggio da Rimini a Bologna.

Il mio nuovo padrone, motociclista appassionato, mi ha condotto con rispetto, senza disdegno però stress test, "pieghe audaci" e corse pazze sul filo dei quaranta. Fosse dipeso da lui mi avrebbe utilizzato più a lungo, ma sono stato accantonato di nuovo in fondo al garage soprattutto a causa delle "nuove norme" che mi volevano appunto "fuori norma".

Tutto questo è avvenuto nel 2009, quando in garage, accanto a me sono apparsi un cinesino di buon carattere (Kymko) anche lui 48 cc e una socievole stangona giapponese (Honda) con la quale non avrei mai potuto competere, dato che nel 2010 ha viaggiato con il mio nuovo proprietario fino a Capo Nord.

Ho trascorso sul viale del tramonto oltre dieci anni ed ero quasi rassegnato all'oblio, quando invece sono stato improvvisamente caricato su un furgone e, dopo un viaggio abbastanza scomodo, mi sono ritrovato di nuovo da dove ero partito nel 1976.

Prima di potermi rendere conto dell'accaduto, mi sono ritrovato smontato pezzo per pezzo da un gruppo di volenterosi ragazzi, e il mio primo pensiero è stato: "Vuoi vedere che mi elaborano, mi mettono un carburatore del 17 con vaschetta laterale e una marmitta ad espansione? Ti pare che alla mia età debba mettermi a fare i 70?" Invece no: sono stato restaurato accuratamente, mi è stata tolta la patina del tempo ("morchia"), poi sono stato rimontato, rimesso in moto, in pratica ringiovanito di quasi cinquant'anni.



Il sindaco Nanni e la preside d.ssa Macario nell'atrio della DEMM

Dopo tutta questa lunga storia, il 28 settembre 2024 ho fatto il mio ingresso trionfale nell'atrio della sede amministrativa della DEMM, mia dimora definitiva, tirato a lucido come conviene a un'occasione del genere; la cerimonia mi ha commosso, erano presenti un sacco di persone: il sig. Sindaco Prof. Giuseppe Nanni in veste ufficiale, accompagnato dal Comandante della Polizia Municipale; il Presidente della Commissione Tecnica Nazionale Moto Sezione Bagni della Porretta Stefano Antoniazzi che, assieme ai suoi collaboratori, ha certificato la mia autenticità e rilevanza storica; la sig.ra Preside dell'Istituto Tecnico Industriale Maria Montessori – Leonardo da Vinci, Prof.ssa Luisa Macario; il docente che ha coordinato il restauro, i ragazzi che lo hanno materialmente eseguito, il curatore del Museo DEMM, Il Rappresentante della DEMM, il Responsabile di Produzione degli anni in cui sono stati fabbricati, sig. Ermanno Degli Esposti e il mio ultimo proprietario, che ringrazio sentitamente per aver rinunciato in questa occasione, vista la sua attuale stazza, a fare un ultimo giretto su di me.

Ritengo di dover sottolineare che il mio restauro è stato un ottimo esempio di collaborazione costruttiva fra la Commissione Tecnica Nazionale Moto Sezione Bagni della Porretta e l'Istituto Tecnico Industriale Maria Montessori – Leonardo da Vinci e di lavoro di equipe dei docenti e dei ragazzi futuri periti industriali del corso professionale di restauro di mezzi d'epoca; voglio lasciare a loro i miei auguri per uno splendido avvenire ricordando che la base per costruirsi una solida professionalità sia in ambito di realizzazione, di progettazione che di coordinamento a qualunque livello, parte sempre dalla conoscenza più dettagliata possibile degli elementi di base.

Adesso ho il mio posto di lavoro nell'atrio della sede amministrativa della DEMM, ho il compito di ricordare a chi varca la soglia che sta entrando in un'azienda che in ogni caso ha già superato il secolo di vita, devo anche continuare a mantenere legato il fil rouge dei ricordi e delle persone che ho conosciuto nel corso della mia esistenza, persone che ringrazio per avermi dato una vita degna di essere vissuta e una nuova, inaspettata giovinezza. Cari umani, visto che intervento di chirurgia estetica e non solo, non vi sentite almeno un po' invidiosi?...

Paolo Tabarroni