

# Giro di manovella



Dai la mèla!



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n. 7 Aprile 2016

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici



Supplemento a "Dai la mèla" - Registrazione al Tribunale di Ravenna n. 739 - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Ravenna



"Giro di Manovella" è on-line sul sito [www.crame.it](http://www.crame.it)



*...ancora una "Manovella d'Oro" per la Transappenninica*



*La premiazione della Transappenninica*



*...e la "Pedivella d'Oro"*



*Il riconoscimento al Crame per l'organizzazione dei Raduni Motociclistici*

# Cinquant'anni fa...



1966-2016

anni di passione e successi

## i Pionieri del Motorismo Storico



anni di passione e successi

# 1966 • 2016



## 25 settembre 1966: la nascita dell'ASI

il 25 settembre 1966 viene firmato in Torino l'atto di fondazione dell'ASI  
alla presenza del Notaio dott. Angelo Mauro.



### VETERAN CAR CLUB ITALIANO

Affiliati:

Veteran Car Club Roma  
Veteran Car Club Torino  
Veteran Car Club Verona  
Veteran Car Club Sicilia  
Veteran Car Club Busto Arsizio  
Veteran Car Club Riviera di Ponente  
Veteran Car Club Brescia  
Veteran Car Club Bergamo  
Veteran Car Club Venezia Giulia

### F.I.A.M.E. Federazione Italiana Automoto Veicoli d'Epoca

Affiliati:

Club Autoveicoli d'Epoca Milanese  
Circolo Romano La Manovella  
Club Veneto Autoveicoli d'Epoca  
Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca  
Club Piacentino Auto d'Epoca  
Circolo Trentino Autoveicoli d'Epoca  
Registro FIAT Italiano  
Registro Alfa Romeo  
Lancia Club Italia  
Registro Bugatti  
Scuderia Ambrosiana

## dalla fusione V.C.C.I. e F.I.A.M.E. nasce la nuova federazione



### Autoclub Storico Italiano

**Presidente:**

**Vice Presidente:**

**Vice Presidente:**

**Consiglieri:**

Dott. Umberto Peretti Colò  
Conte Dott. Rodolfo Biscaretti Di Ruffia  
Elio Quaglino  
Arch. Valerio Moretti, Principe Gastone Mancada,  
Dott. Luigi Lazzaroni, Barone Giorgio Franchetti,  
Conte Franco Ferniani, Conte Giovanni Lurani,  
Avv. Eric Maggiar.



### Giro di Manovella

Anno XXXI - N. 1, Aprile 2016

**Responsabile Redazionale:**  
Bruno Brusa

**Hanno collaborato:**

Bruno Brusa  
Grazia Brusa  
Paolo Conti  
Mariarita Gaita  
Gabriella Pirazzini  
Luigi Rivola

**Fotografie:**

Archivio Crame  
Foto Alessandro Bersani  
Alessandro Cerabona  
Paolo Conti  
Isolapress  
Renè Photo Collection

**Editore:**

C.R.A.M.E. - Club Romagnolo  
Auto e Moto d'Epoca  
Via Gronchi, 53 - 40026 Imola (Bo)  
Tel. 0542 690704 - Fax 0542 698315  
e-mail: [crame@crame.it](mailto:crame@crame.it) - [www.crame.it](http://www.crame.it)

**Registrazione Tribunale di Ravenna:**  
N. 739

**Direttore Responsabile:**  
Luigi Rivola

**Coordinatore spedizione:**  
Franco Donati

**Impaginazione, grafica e stampa:**  
Nuova Grafica Imola

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici

Notiziario del Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca

Supplemento a "Dai la mòla" Registrazione al Tribunale di Ravenna n. 739  
Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Ravenna



## Lo stato dell'arte

**La rassegna di alcune delle auto e delle moto delle Case italiane scomparse è diventata una vera e propria Galleria del motorismo storico**

*di Paolo Conti*

Old Time Show è una vera e propria Galleria d'arte motoristica è stata la definizione data da Bruno Greppi, della Fiera di Forlì e uno dei primi a credere in questa manifestazione, al termine della cerimonia d'inaugurazione della tredicesima edizione dell'evento organizzato dal C.R.A.M.E. in collaborazione con gli amici del Velocifero di Rimini.

La definizione di Galleria data alla

mostra tematica, che ha riguardato le auto e le moto delle Case costruttrici italiane ormai scomparse, potrebbe sembrare un'affermazione forte e di parte, visto che Greppi è direttamente coinvolto nell'aspetto organizzativo, se anche questa volta la passione, la competenza e la volontà di chi si occupa e si preoccupa di reperire i veicoli non avesse dimostrato che Old Time Show è una mostra, forse l'unica in Italia, capace di far conoscere

grandi momenti della storia motoristica.

Alla fine di ogni edizione si pensa che tanto a quattro quanto a due ruote si sia raggiunto il massimo e poi l'anno successivo, quando viene allestita l'esposizione, ti rendi conto che il livello dell'asticella si è alzato ancora. È da questa considerazione che averla chiamata GALLERIA diventa quanto mai appropriato.



La cerimonia che ha aperto ufficialmente questa edizione ha offerto anche una conferma importante: la Fiera, per voce di Bruno Greppi e del

suo presidente Gian Luca Bagnaia, le istituzioni, rappresentate a livello locale dal vice sindaco Veronica Zanetti e in ambito nazionale dall'onorevole

Marco Di Maio, e l'Automotoclub Storico Italiano con il suo presidente Roberto Loi hanno ribadito il pieno appoggio alla manifestazione e l'impegno per consentirle di rimanere un'eccellenza nel suo genere.

Parole... forse, ma non le solite di circostanza, visto che da parte di tutti sono state pronunciate pubblicamente e ufficialmente.

A far crescere la fiducia che vengano rispettate, è proprio l'eccellenza con cui è stato trattato il tema, tanto in questa occasione come in tutte quelle precedenti. Anche questa volta lo sforzo congiunto dei due club, è giusto ricordarlo, ha consentito ai visitatori di ammirare autentici capolavori dell'ingegno, dell'intraprendenza e del coraggio imprenditoriale di tanti piccoli artigiani o di autentici capitani d'impresa.

Accanto ai grandi nomi della storia del motorismo, con la Bianchi capace di emergere tanto tra le 4 quanto tra le 2 ruote, o l'Isotta Fraschini, o la Itala, o la OM che hanno saputo conquistare fama e allori a livello mondiale, la folta platea presente nei due giorni della Fiera ha potuto vedere molti modelli di Aziende conosciute solo da pochi appassionati. Ad iniziare dal veicolo più datato, il triciclo Prinetti e Stucchi del 1898 in versione competizione con due motori De Dion Bouton, su cui Ettore Bugatti iniziò ad occuparsi di meccanica e a cimentarsi con successo nelle prime corse. I nomi delle auto piuttosto datate che si perdono nel tempo sono numerosi, ma per questo non sono meno importanti di altri più recenti e più famosi.

La OTAV, ovvero "Officine Turkheimer Automobili Velocipedi" del 1907 è la testimonianza della passione verso qualsiasi tipo di veicolo a motore di Max Turkheimer, imprenditore tedesco che dalla metà dell'800 si era trasferito a Milano impiantando un'azienda costruttrice di biciclette, affiancata poi da quella per le auto, quindi della motocicletta Stella, per poi diventare importatore e distributore delle moto inglesi Ariel e, in seguito alle sanzioni all'Italia e la conseguente politica autarchica, assemblatore delle Astra.



*Il Presidente dell'Asi Avv. Roberto Loi al taglio del nastro*





Le "sorprese" sono state tante anche tra le macchine più recenti, soprattutto guardando alla tipologia delle vetture. Nel 1946, quando l'ingegner Vittorio Belmondo, titolare delle Officine Meccaniche Volugrafo, propose la "Bimbo", non lo fece certo preoccupato da problemi di traffico congestionato o dalla difficoltà di parcheggio. La sua macchina a carrozzeria aperta in lega leggera, a due posti e motore di origine motociclistica da 125 cm<sup>3</sup> con cambio a 3 marce e trasmissione a catena, oggi la si potrebbe confondere con quelle a pedali per i bambini o con quelle fissate sulle giostre, ma testimonia come il concetto delle microcar non sia certo un'invenzione attuale. E lo stesso si può dire guardando la più recente Isetta della Iso, che venne presentata nel 1953 con il motore 200 monocilindrico a 2 tempi, cresciuto poi a 236 prima di venir costruita in Germania su licenza BMW, contribuendo alla ripresa produttiva della ditta bavarese.

La Galleria ha "raccontato" anche tante storie legate al mondo delle corse. Quella della Minardi ha attraversato più di mezzo secolo. Oggi è sinonimo di F1 e di gare attuali, anche se la carriera agonistica delle macchine costruite da Giancarlo Minardi è finita nel 2005, ma l'esordio in corsa di una Minardi, la GM 75 costruita dal padre Giovanni con motore 750 a 6 cilindri in linea e doppio albero a camme in testa, risale al 1948.

Ognuna delle macchine esposte, così come pure le moto, avrebbe una storia da raccontare, ma per farlo ci vorrebbe un libro e allora lasciamo che a farlo siano le immagini, sperando che per molti questo sia solo il "ripasso" di quanto hanno visto e appreso dal vivo nei due giorni di Old Time Show.



# I Grandi Appuntamenti

1966 • 2016

anni di passione e successi







## *Crame: la squadra vincente coordinata da Giorgio Picchi*



## Sintesi del verbale dell'Assemblea Ordinaria

Il giorno 13 febbraio 2016, presso la sede del Club, si è tenuta l'assemblea ordinaria dei soci per deliberare sui seguenti punti all'ordine del giorno:

- **Relazione del Presidente sull'attività 2015**
- **Bilancio consuntivo 2015**
- **Bilancio di previsione 2016**

Sono intervenuti 66 soci personalmente, 16 per delega, per un totale di 82 soci votanti.

L'Assemblea, presieduta da Luigi Rivola, si è aperta con la relazione del Presidente del Consiglio Direttivo, Sig. Bruno Brusa, sulle attività svolte nel 2015.

Il Presidente ha ringraziato tutti coloro che con il loro lavoro lo hanno aiutato in questo anno particolarmente impegnativo, viste le tante manifestazioni organizzate.

Il Presidente ha posto l'attenzione in particolare sulle serate culturali, sempre affollate di soci e non, per le quali il Club ha ricevuto un riconoscimento dall'ASI.

Successivamente, la D.ssa Sansone ha illustrato all'assemblea il Bilancio consuntivo dell'associazione spiegandone, nel dettaglio, le singole voci.



Infine, è stato presentato il Bilancio di previsione relativo al 2016. L'assemblea, dopo aver ascoltato la relazione del Collegio Sindacale, letta dal Sig. Trerè, ha approvato entrambi i bilanci all'unanimità. In questa occasione, l'assemblea ha preso visione anche dei bilanci, consuntivo e di previsione, della partecipata Crame Service SRL. Il Presidente ricorda che in vista delle elezioni per il rinnovo delle cariche del prossimo anno, sarebbe opportuno modificare l'art. 6 del regolamento circa le procedure

elettorali per far sì che la procedura abbreviata, l'unica sempre usata fino ad ora, divenga la procedura ordinaria. Dopo la lettura del testo attuale del regolamento e della sua variazione, l'assemblea approva. Viene infine informata l'assemblea che, essendo stato posto in vendita un immobile adiacente la sede del Club, verranno presi contatti per valutare se vi sono le condizioni per un eventuale acquisto. L'assemblea si è conclusa alle ore 17.

*La segretaria dell'assemblea  
D.ssa Mariarita Gaita*



## Un'avventura nei paesi dell'Est

# Da Cesena a Budapest (e ritorno) con una "Sport 14" del 1930

**T**utto cominciò quel «maledetto» giorno quando su un cumulo di ferrovecchio pescai una strana testa in bronzo a quattro valvole che risultò essere di una Moto Guzzi «4 V T» da corsa degli anni trenta.

Dopo una conveniente lucidata, essendo veramente bella, la utilizzai come soprarmobile.

In quel periodo, nel '67, correvo in macchina ed avendo vinto un campionato italiano avevo spesso amici a casa, fra questi Baroncelli di Ravenna il quale, possessore di una fantastica collezione di oltre 70 Moto Guzzi di ogni epoca, aveva fra le altre una prestigiosa «4 V T» completa di tutto... meno della testa.

Inutile dire l'interesse immediato che sorse per il mio «soprarmobile», ma dispiacendomi venderlo ci accordammo per uno scambio con un suo doppione.

Entrai così in possesso di una Moto Guzzi 175, un'ottima moto leggera che oggi ben pochi ricordano, costruita fra il 1932 e il 1934, e capace di andare, come dice il pieghevole illustrato d'allora: «Dal passo d'uomo a circa cento chilometri all'ora».

Cominciai ad interessarmi sempre più di moto d'epoca e di tecnica costruttiva e rimasi sorpreso di come la Moto Guzzi avesse progettato già nel 1920 un motore tanto d'avanguardia da essere ancora valido, coi dovuti aggiornamenti, ai nostri giorni.

Mi trovai così pian piano in garage una decina di Moto Guzzi d'epoca e una gran voglia di dimostrare a me stesso e agli altri che una cavalcatura mandeliana primo tipo e cioè una «Sport 14» era ancora in grado di compiere un lungo viaggio, che di lì a poco architettai e che volli pomposamente chiamare: «1° Raid Moto d'Epoca».

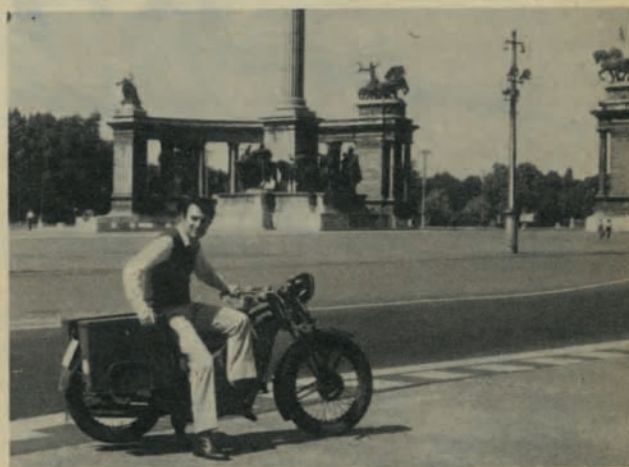
Decisi dunque per una «Sport 14» del 1930 perfettamente restaurata ed assolutamente originale in ogni particolare salvo l'aggiunta dello stop e di due borse laterali.

Percorso: Italia, Jugoslavia, Ungheria, Cecoslovacchia, Austria, Italia.

Indossai così barbour, stivaletti, casco (obbligatorio nei paesi dell'Est) un calcio all'avviamento e via.

Mi ero prefissato di arrivare in tre giorni a Budapest partendo da Cesena e difatti dopo aver fatto tappa a Trieste e Varazdin il terzo giorno arrivò nella bella capitale ungherese praticamente senza alcun inconveniente e con la schiena in condizioni quasi normali nonostante il telaio rigido.

*Franco Severi e la sua fedele «Sport 14» davanti al monumento al Milite Ignoto di Budapest.*



Debbo però confessare che nelle prime tappe mi fermavo ogni 50-100 chilometri per recuperare... l'altezza persa nelle buche e per controllare valvole, viti e ammenicoli vari.

Il mattino successivo mi presento al Museo Nazionale Ungherese con cui tramite il Comune e la Biblioteca di Cesena avevo organizzato uno scambio culturale consistente in libri e quadri.

Mi viene riservata un'ottima accoglienza da parte dei dirigenti del Museo i quali dopo avermi fatto visitare le parti più interessanti del Museo stesso ed avermi preparato un piccolo ricevimento mi mettono a disposizione una automobile (rarietà) con tanto di autista e di funzionario che mi accompagnano a visitare la bellissima città.

Proseguendo poi con la fedele «Sport 14» per gli sterminati rettilinei ungheresi, arrivo in Cecoslovacchia dove essendo italiano sono continuamente inseguito da cacciatori di... lire che offrono fino a tre volte il cambio ufficiale.

Una sera a Bratislava mi ritrovo in compagnia di amici occasionali cechi e italiani che fra una chiacchiera e l'altra mi ricordano che il giorno successivo ci sarebbe stata la discesa sulla Luna di Armstrong e che in Italia avevano organizzato una trasmissione televisiva di 24 ore continue.

Decido di partire ed essendo l'una di notte vado a riposarmi per tre ore, poi al mattino prestissimo salpo le ancore augurandomi che il motore ce la faccia.

Dopo 300 chilometri ininterrotti a velocità sostenuta per il Guzzi (...solo i 70) a metà di una salita il motore essendo appena ripassato gripa; senza scendere aggiungo una fialetta di olio nel serbatoio della benzina, un calcio e via di nuovo.

Purtroppo dopo alcune ore al centro dell'Austria mi si spezza la leva della frizione; non volendomi fermare in una officina per non perdere tempo mi arrango spingendo col piede il disinnesto a destra del carter.

Però dopo alcune partenze a canguro mi vedo costretto ad utilizzare l'altra leva e a sacrificare di conseguenza il freno anteriore.

Così mi ritrovo a dover usare con la stessa mano la frizione, il gas a manettino e la leva del cambio; per fortuna grazie alla grande elasticità del motore non si cambia quasi mai.

Alle 17,30 praticamente senza soste dopo oltre 500 Km. (salvo quelle per la benzina e qualche bicchiere di latte) arrivo in Italia, a Tarvisio, con il motore che gira che è un piacere. Così, dopo essere sceso in un ottimo albergo, mi godo finalmente un meritato riposo e... la discesa sulla Luna.

Bilancio dell'impresa: dieci giorni tra andare e tornare, 2500 Km. percorsi, solo 10.000 lire tra olio e benzina, un po' di indolenzimento alla schiena e nelle parti... basse, ma tanta soddisfazione per l'insolita e riuscita esperienza.

Franco Severi



**Vita di Club**

1966 • 2016

anni di passione e successi

# I nostri auguri







## L'indimenticabile campione

L'incontro della serata di mercoledì 2 dicembre, presso la sede del Crame, ha fornito l'occasione per riaccendere i riflettori su uno dei campioni più amati e compianti della F.1: Gilles Villeneuve. Il tutto, in una stupenda cornice di pubblico, pronto a cogliere ogni piega del dibattito svoltosi sotto la direzione del presidente del sodalizio Bruno Brusa.

Al centro dell'attenzione la presentazione del volume "Gilles Villeneuve-Ritratto di una vita", edito da Giorgio Nada e realizzato da Mario Donnini, scrittore e giornalista di Autosprint, che ha introdotto e animato la presentazione con la sua relazione, la quale ha toccato

momenti caldi della storia gloriosa e anche sfortunata dell'asso canadese della Ferrari, riallacciando l'importanza della sua figura e l'attualità del suo esempio rispetto ai problemi che sembra incontrare a livello di gradimento la F.1 attuale, povera di personaggi della caratura umana e morale di Gilles e soprattutto troppo spesso contrassegnata da gare piatte, noiose e prive delle grandi emozioni che "l'Aviatore" sapeva dare alla gente.

A lui ha fatto eco, nella prestigiosa veste di testimone diretto del tempo di Gilles e di attuale dirigente della Federazione Nazionale, l'ex Costruttore di F.1 Gian Carlo Minardi, che conobbe personalmente Gilles al suo esordio nelle corse europee, a Pau, in Francia, nel 1976: «Mi fece subito una bella impressione e con lui provammo a intavolare anche una mini-trattativa, perché Franco Lini, inviato di Autosprint e già direttore sportivo della Ferrari, mi offrì di farlo correre per permettergli di accumulare esperienza in formula cadetta, ma purtroppo al tempo non avevo i finanziamenti giusti per portare avanti quel programma e la cosa finì lì. Peccato, perché già allora, al suo primo contatto con il nostro automobilismo, il canadese stava rivelando quelle doti che poi l'avrebbero reso un campione ama-



to dalla gente e tenuto in particolare considerazione da Enzo Ferrari». Un altro degli ospiti d'onore della serata, il direttore dell'autodromo di Imola Pietro Benvenuti, ha tracciato un ritratto originale del canadese, alla luce di quella che fu la sua esperienza di giovanissimo tifoso: «Non solo amavo molto Gilles, ma posso aggiungere che alla scuola dell'obbligo il canadese fu per me occasione di riscatto. In quei tempi non andavo benissimo in italiano e ricordo che mi buttai con inconsueto e particolare entusiasmo sullo svolgimento di un tema dedicato alla memoria di un campione scomparso, che per me non poteva che essere Gilles, da poco perito nell'incidente in prova di Zolder 1982. Ebbene, ero così coinvolto nell'argomento, che il tema alla fine mi fruttò un insperato e per me inconsueto voto di sei e mezzo, tante erano la passione e l'anima che avevo messo nel mio ricordo del grande pilota canadese. Questo era Gilles: uno capace di tirare ogni volta il meglio da sé e, a quanto pare, vista la mia esperienza, anche da me...».

È stata quindi la volta dell'editore Stefano Nada, che s'è detto ben felice di aver creduto in un'opera incentrata su Villeneuve, uno dei pochi in grado di fare parte della stessa collana di pubblicazioni dedicata alle leggende delle corse, quali Ayrton Senna e Giacomo Agostini, quest'ultimo non a caso in passato presente nella sede del Crame con lo stesso Mario Donniini per presentare il primo titolo della collana dedicata dalla casa editrice ai campioni indimenticabili.

Una calda testimonianza di affetto nei confronti del campione è stata portata anche dal presidente dell'autodromo di Imola Uberto Selvatico Estense, anche lui presente alla serata e desideroso di stimolare il dibattito chiedendo ai presenti quale potrebbe essere nell'automobilismo di oggi il pilota che ricorda per spirito e capacità, seppur lontanamente, la figura di Gilles. La risposta è stata unanime: Max Verstappen, debuttante nel 2015 a soli 17 anni in F.1 e protagonista

di due quarti posti con la Toro Rosso, non a caso l'ex team Minardi, in sé reca qualcosa della classe e dell'aggressività che resero immenso Gilles.

Un uditorio attento, partecipe e in grado di stimolare i presenti con un nutrito fuoco di fila di domande, ha quindi contribuito a rendere piacevole e ricca di spunti la serata, che è terminata col presidente del Crame Bruno Brusa il quale ha consegnato degli omaggi-ricordo ai presenti, con particolare attenzio-



ne alla figura di Pietro Benvenuti, il quale nel 2016 lascerà la direzione dell'autodromo di Imola per assumere un importante incarico all'interno del team Gresini nel motomondiale.

Complessivamente, una serata intensa, partecipata e gradevole, che ha testimoniato una volta ancora la validità dell'impegno del Crame e la passione e la partecipazione dei suoi affiliati, tutti uniti insieme agli ospiti nell'omaggio a quell'incancellabile campione che fu Gilles Villeneuve.



Da sinistra l'editore Dott. Stefano Nada, il Dott. Giancarlo Minardi, il Dott. Pietro Benvenuti, Bruno Brusa Presidente del Crame, l'autore del libro e relatore della serata Dott. Mario Donnini, il Presidente di Formula Imola Dott. Uberto Selvatico Estense e il Dott. Umberto Ciompi Vice Presidente Crame.



## Come un Autodromo può cambiare una città

*È partita la stagione 2016 di incontri al CRAME, che promuove una serie di eventi attorno al mondo del motorismo, sostenendo ad esempio il Premio "Ezio Pirazzini protagonista di una passione", pronto al varo della quarta edizione.*

*di Gabriella Pirazzini*

E' possibile risollevarlo l'Autodromo di Imola considerandolo un'officina in grado di riaccendere quella passione che per anni ha animato gli appassionati di sport? E' possibile "ruggire" come in passato? Molti ci credono, come dimostra l'adesione al premio intitolato a Ezio Pirazzini, riservato agli studenti delle scuole superiori di Imola, che l'anno passato ha proposto il tema "Come un autodromo cambia una città", con oltre 250 partecipazioni. E il rituale incontro d'inizio anno al Crame, ha portato in scena proprio i vincitori 2015 della sezione multimedia. La 4° ATM dell'Istituto Alberghetti, rappresentata dagli studenti Luigi

Piancaldini e Luca Dal Pozzo hanno presentato al pubblico in sala il video "Nuvolari", primo classificato del concorso, e lo hanno commentato testimoniando proprio quella passione, nel legame profondo con le radici della loro scuola e con l'emblema motoristico di Imola.

Sullo schermo corrono le immagini di un kart costruito nel loro istituto, ripulito e rimesso in moto, pilotato da uno studente con attorno la scuderia al completo, "mimando" i gesti di quel che avviene davvero sui tracciati: meccanici al pit stop, tifosi alle curve con tanto di bandiere, tecnici pronti per ogni emergenza, addirittura la telecamera fissata su quel kart

che percorre i cortili attorno a scuola. Il pilota spinge sull'acceleratore di quel circuito inventato che diventa specchio delle imprese dei grandi



*Il Dott. Vinicio Dall'Ara, Ufficio Stampa del Comune di Imola e componente Comitato organizzatore del concorso.*



rievocate con immagini in bianco e nero che si mixano con la gioia semplice ma tenace di quei ragazzi d'oggi. Rettilinei e sbandate, duelli e vittorie, con quel sottofondo evocativo: il video dura il tempo di una canzone, quel "Nuvolari" di Lucio Dalla che ritma le sgasate come le emozioni.

*...Gli uccelli nell'aria perdono l'ali  
quando passa Nuvolari!  
Quando corre Nuvolari mette paura...  
perché il motore è feroce  
mentre taglia ruggendo la pianura...  
Corre se piove, corre dentro al sole  
Tre più tre per lui fa sempre sette  
Con l'Alfa rossa fa quello che vuole  
dentro al fuoco di cento saette!.....*

E se ci credono i ragazzi, perché fingere che l'impianto imolese resti solo nella nostalgia di coloro che hanno vissuto i tempi d'oro? Nel dibattito continuo della comunità locale, negli accesi schieramenti tra i pro e i contro, nelle equazioni tra rumore e gare, questi studenti sono un esempio di lealtà nei confronti del passato, con un inchino festoso a quei piloti che hanno fatto davvero la storia, ma con lo sguardo in avanti verso la possibilità di un circuito-laboratorio, vivo ad ogni curva.

"Il loro atteggiamento maturo e la passione che hanno messo sono il miglior modo per rendere viva la grande tradizione dell'istituto 'Alberghetti'" ha sottolineato Gianfranco Bernardi presidente dell'Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia dell'Emilia Romagna, che promuove il Premio Pirazzini.

L'occasione è anche quella di ascoltare il neo assessore con delega all'auto-dromo Annalia Guglielmi, che crede

nel futuro dell'impianto imolese e crede nella passione dei giovani: "Questa sera Luigi Piancaldini e Luca Dal Pozzo hanno dimostrato che anche nei giovani l'impegno e la passione hanno solide radici, che fanno ben sperare per il futuro di tutta la comunità".

E comunque si sa, anche i "desiderata" più autentici hanno a che fare con mondi più grandi, "sovracomunali" di sicuro, anzi potremmo definire l'auto-dromo di Imola come un esempio vicino e concreto della globalizzazione, accompagnata da parole ingombranti ma inevitabili come budget e business.

Ci furono i tempi d'oro, in cui Ecclestone diede all'Italia due gran Premi, anche se quello di Imola era camuffato dalla targa San Marino. Ma oggi Monza e Imola reggerebbero al mercato insieme? C'è abbastanza spazio per due in un mercato che non è più così gagliardo? In un paese in cui la parola più abusata è "crisi"?

Ma Formula Uno a parte, proprio il lavoro fatto dalla classe dell'Alberghetti ci racconta altre possibilità, anche quella di creare opportunità di lavoro per i giovani in un impianto che comunque avrà sempre bisogno di competenze tecniche, capacità, idee e tecnologia proprio come hanno raccontato anche molti altri elaborati giunti alla redazione del Premio Pirazzini l'anno scorso: dal secondo classificato, una app per smartphone e Tablet, che ha coinvolto tre classi e 27 studenti sempre dell'Alberghetti ("la tecnologia applicata ai sistemi interattivi per ancorare il passato al presente e disegnare un futuro possibile" come recita appunto una icona della app), e il lavoro primo classificato della sezione cartacea, "Imola in

musica Imola in moto" della Seconda B dell'ITAC Scarabelli-Ghini, una specie di Imola-Expo che vuole lungo il percorso del circuito dei motori creare il circuito della musica e dello sport: ogni curva un evento, un ritmo, uno sport, un personaggio, un piatto tipico... Dal merengue del Tamburello ricordando Senna, verso la Tosa con il rap e gli sport a corpo libero, passando per la Piratella dedicata al jazz, accompagnata da sfide di basket e pallavolo. Alle Acque Minerali rock e atletica leggera, alla Variante Alta balli e cucina tirolese, ricordando Ratzemberger e invitando Niki Lauda. Rivazza e Variante Bassa con musica italiana, cantautori e sapori tricolori insieme a podisti e maratoneti...

Un lavoro corale consegnato all'auto-dromo e alla città.

Ed è proprio scorrendo ad uno ad uno i lavori di tutti questi studenti, dagli studenti sul podio ai lavori non selezionati nella rosa dei finalisti, dai "primini" ai maturandi, che si può comprendere come l'Autodromo Dino ed Enzo Ferrari, e ciò che rappresenta, sia tutt'altro che un fantasma antico. Basti ricordare Ioan Adrian Pop, prima Liceo Scientifico Alberghetti, che rientrò nella piccola città rumena di origine della sua famiglia, incontra l'amico di suo padre che si commuove e si esalta pensando che questo giovane vive in una città come Imola. Ma quante le citazioni possibili, per vivere alla grande questo anfiteatro perfetto, per le gare ma anche per i giovani, "l'auto-dromo di Imola e i suoi gladiatori, "un'eredità complessa, un futuro tutto da inventare", "Spirito romagnolo, aperto alla comunità locale". Commuovono le parole scritte di Beatrice Grillini, prima liceo Alberghetti, che racconta i pensieri dei genitori e dei nonni: "Vorremmo che l'auto-dromo desse di più ai nostri figli e alle generazioni future, che aprisse loro un nuovo mondo, il cuore di Imola a partire dal museo, statue di cera dei piloti famosi, corsi per piloti principianti in collaborazione con la scuola, scuole di lingue per diventare guide dell'auto-dromo, abilitare i giovani alla costruzione di parti meccaniche, ricerca scientifica per nuove



tecnologie. Chiuso da recinzioni ma aperto al mondo!

E forse, come scrive Enrico Di Martino del Paolini Cassiano, citando Enzo Ferrari: "Il meglio deve ancora venire: la vittoria più importante sarà la prossima".

Intanto la serata al Crame non è solo il luogo in cui celebrare i vincitori del 2015, ma è anche l'occasione per varare ufficialmente il tema della edizione in corso: "Vincitori e vinti, lo sport oltre il podio" cui sono chiamati tutti e quattro i poli scolastici imolesi, insegnanti e studenti, per partecipare alla "sfida" che si concluderà il 9 maggio prossimo, con la premiazione proprio in Autodromo, tra la sala stampa, la sala briefing e il Museo "Checco Costa" rinnovato.

Un sottotitolo che dà modo ai ragazzi di esprimersi in ogni ambito sportivo, di raccontare esperienze persona-

li, testimoniare imprese o anche solo desideri e volontà, perché esserci è la vittoria più grande, nei veri e grandi valori che lo sport sa esprimere.

Un comitato organizzatore che ha fatto propria la definizione del concorso, autoproclamandosi in qualche modo come i "nati per passione", con Gianfranco Bernardi e il gruppo degli Azzurri d'Italia, Vinicio dall'Ara e Marco Isola, con il sostegno di buona parte delle istituzioni e dell'economia cittadina, per poter continuare a divulgare l'amore per lo sport e ciò che rappresenta, sull'asfalto di un autodromo o sul linoleum di una palestra, sulla terra rossa di una pista da corsa o sull'erba di uno stadio di calcio, su un materassino da ginnastica, su una bici o con una palla in mano.

Ed è questa profonda capacità di raccontare il lato autentico dello sport, di qualunque sport, che affascina

ogni anno la giuria specializzata, con Pino Allievi della Gazzetta dello Sport e Beppe Tassi del Resto del Carlino, con Ezio Zermiani, Raffaele Dalla Vite, Renato D'Ulisse, giurati eccellenti che rappresentano diverse stagioni e diverse espressioni del giornalismo sportivo.

Me compresa, che pur seguendo per Telesanterno un altro settore (agricoltura ed agroalimentare), ritorno al primo amore: il commento sportivo in diretta, con cui affrontai con un microfono in mano le stupende edizioni della 200 Miglia sulle rive del Santerno.

E in tutti questi mesi potrà sfogliare le pagine più belle, fresche e genuine di giovani che credono sul serio nei valori promulgati dallo sport, in un anno che tra l'altro vedrà anche l'appuntamento per eccellenza, ovvero i Giochi della XXXI Olimpiade.



*Un riconoscimento ai protagonisti della serata ed ai due studenti vincitori del concorso Luigi Piancaldini e Luca Dal Pozzo*



*da sinistra Fabio Maccaferri, consigliere Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia di Imola, Gianfranco Bernardi, presidente Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia Emilia Romagna, Annalia Guglielmi, assessore all'autodromo, gli studenti Luigi Piancaldini e Luca Dal Pozzo, Bruno Brusa, presidente Crame, Gabriella Pirazzini e Umberto Ciompi vice presidente Crame.*

## Serata Drusiani

di Luigi Rivola

Alfonso Drusiani, il geniale tecnico bolognese entrato nella storia del motociclismo assieme alla

Mondial 125 GP che nel 1948 progettò per i fratelli Boselli, pur disponendo di una fervida fantasia che gli permise di creare modelli di moto dalle caratteristiche assai diverse, probabilmente non avrebbe mai immaginato di diventare protagonista di ben cinque libri dedicati, direttamente e indirettamente, alla sua attività. È infatti in libreria l'ultima fatica di Nunzia Manicardi, che questa volta l'ha dedicata, dopo quattro volumi sulla Mondial, alla Comet, l'azienda che Drusiani creò nel 1952 subito dopo aver lasciato la Casa milanese per forti divergenze coi titolari. L'autrice modenese, com'è or-

mai tradizione, ha presentato personalmente questa sua opera il 3 febbraio scorso ai soci del Crame,

un pubblico sempre interessato alle ricerche sempre molto approfondite sul tema delle auto e delle

moto d'epoca.

Nunzia Manicardi ha raccontato che per il debutto della sua mar-

ca, Drusiani optò per una 175, ma bicilindrica e con distribuzione monoalbero in testa comandata

da catena. Il progettista però si lanciò nella nuova impresa con eccessiva avventatezza: tutto preso dall'ansia di gestire finalmente in prima persona, senza dover fare i conti con finanziatori "invasivi", il suo progetto industriale, partì solo con capitali propri che si rivelarono decisamente insufficienti per una simile iniziativa.

Realizzato a tempo di record un prototipo di 160 cm<sup>3</sup>, il progettista ne aumentò la cilindrata a 175 cm<sup>3</sup> in tempo per il debutto al Salone di Milano del 1952. I giudizi della stampa e del pubblico al primo apparire della Comet furono esaltanti e sulla fiducia, molti ordinarono subito la Comet; la consegna si fece attendere un po', e quando finalmente i felici possesso-

rano subito la Comet; la consegna si fece attendere un po', e quando finalmente i felici possesso-



ri cominciarono a farsi vedere in giro, orgogliosi e soddisfatti delle prestazioni, arrivò per loro la doccia fredda di un'inattesa e tragica inaffidabilità meccanica. Drusiani, spinto dalla necessità di passare nel minor tempo possibile dalla fase di industrializzazione a quella produttiva e commerciale, per cominciare a recuperare i capitali spesi e forse anche per pagare alcuni fornitori, non aveva collaudato sufficientemente le moto e furono i clienti a svolgere questo delicato e spiacevolissimo compito anche se si videro riparare quasi sempre gratuitamente le moto.

Queste traversie, commentate dai personaggi che assisterono Drusiani nello sforzo di porvi rimedio, rendono il libro di Nunzia Manicardi particolarmente interessante. L'autrice è evidentemente una convinta sostenitrice del genio bolognese e lo difende a spada tratta, tuttavia non cade nell'errore di esporre per questo i fatti in una luce diversa dalla realtà. Drusiani, che fu apprezzato progettista non solo della Mondial, ma anche della Bianchi e della MiVal, con la sua Comet scivolò pesantemente e fu costretto al fallimento, anche se ne uscì con onore pagando tutti i creditori a rischio della propria rovina.

Il libro si intitola "La Comet di Drusiani", ma non si limita alla Comet: nella parte finale ricostruisce la carriera del progettista e i segni lasciati dalla sua genialità nelle diverse aziende presso le quali prestò opera. 272 pagine ricchissime di documenti e immagini, mol-

te delle quali inedite. Il volume, edito ancora una volta dalla Casa Editrice "Il Fiorino" di Modena (te-

lefono e fax 059-282732 – email [info@edizioniilfiorino.com](mailto:info@edizioniilfiorino.com)) è in vendita al prezzo di 20 euro.





## La Vespa e la Libellula

Un anno fa, Luigi Rivola aveva presentato al Crame un suo primo video il cui argomento, assai poco trattato nonostante l'interesse del materiale e l'ampia documentazione disponibile, erano le connessioni storico-tecniche fra motociclismo ed aeronautica. Siccome aveva riscosso un buon successo, si era poi messo al lavoro su un altro video, questa volta basato sulla vita di Corradino d'Ascanio, uno dei più prolifici ingegneri dell'Italia del Novecento.

Il documentario – completamente realizzato con mezzi propri e cercando di sopperire con la buona volontà e con l'indubbia capacità di coinvolgimento dei temi trattati alle carenze tecnico-informatiche – è stato presentato al Crame nella serata del 2 marzo alla presenza di un pubblico come sempre attento e numeroso.

Ancora una volta, Rivola ha proposto, incentrando l'argomento su Corradino d'Ascanio, l'abbinamento che gli sta particolarmente a cuore, ossia motociclette e velivoli, o meglio, in questo caso, uno specia-

lissimo veicolo motorizzato a due ruote e un mezzo aereo fra i più originali, utili e complessi. Il protagonista della sua storia inventò infatti nel 1945 lo scooter Vespa e quindici anni prima si era imposto

aveva ancora volato col "più pesante dell'aria" e Corradino, dopo aver studiato attentamente la conformazione alare e la struttura ossea e muscolare degli uccelli che il padre cacciatore gli procurava, sperimentava

libratori auto-costruiti. Intrapresi gli studi tecnici e laureatosi in ingegneria a Torino nel 1914, si arruolò subito nel "Battaglione Aviatori" e si mise immediatamente in luce come tecnico di altissimo valore rimediando brillantemente a difetti di progetto e strutturali di aeroplani appartenenti alla nascente aviazione italiana.

Per questo, in coincidenza dell'evento americano

nella prima guerra mondiale, fu inviato a Indianapolis a gettare le basi di una produzione aeronautica nel grande Paese in cui il primo aeroplano a motore era riuscito a sollevarsi da terra e a volare, ma poi non si era impegnato a promuoverne lo sviluppo. La guerra terminò, e con essa scomparvero gli ordini governativi di aeroplani militari.

all'attenzione mondiale stabilendo con un elicottero di sua esclusiva concezione i primi tre record della storia dell'ala rotante.

Nel video, intitolato "La vespa e la libellula", si sviluppa l'intera esistenza di D'Ascanio, nato a Popoli, in Abruzzo, nel 1891 e appassionato studioso del volo fin dalla più tenera età. Allora nessuno al mondo



Mercoledì 2 Marzo 2016 ore 21  
presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53 - Imola) avrà luogo una serata sul tema

**LA VESPA E LA LIBELLULA**  
Vita e invenzioni di Corradino d'Ascanio un genio del Novecento

Relatore Luigi Rivola




D'Ascanio tentò allora, acquistando un motore Harley Davidson da motocicletta, di mettere in produzione un piccolo velivolo per uso privato, ma non trovò finanziamenti adeguati e dovette tornare in Italia. Fino al 1930 si dedicò con successo a progetti su commissione di ogni genere – tutti originalissimi e tecnicamente avanzati – ma soprattutto portò avanti le sue ricerche e sperimentazioni sull'elicottero, culminate nei primati del 1930. Espostosi notevolmente dal punto di vista economico in queste esperienze che si rivelarono improduttive a causa della cecità dei vertici dell'aeronautica, D'Ascanio per sopravvivere dovette accettare l'offerta della Piaggio di dedicarsi alla progettazione di eliche a passo variabile per i motori d'aereo della grande industria di Pontedera. Quello fu l'inizio di un rapporto felicissimo che, alla fine della seconda guerra mondiale, portò Enrico Piaggio e Corradino d'Ascanio ad accordarsi per la nascita di un inedito mezzo di trasporto popolare che l'ingegnere abruzzese riuscì a concepire e a realizzare in appena tre mesi: la Vespa.

La Vespa fu il suo grande capolavoro, assieme all'Ape, lo scooter a tre ruote polivalente da trasporto, al Moscone, motore fuoribordo Piaggio, e alla Vespa 400, l'automobile utilitaria che avrebbe dovuto anticipare il boom della Fiat 500 e che invece, per decisione aziendale, le cedette il passo.

Un video intenso perché intensa fu la vita di questo eccezionale progettista scomparso nel 1981. Nove anni prima, aveva realizzato nel garage di casa il suo ultimo elicottero.





Campagnola Emilia.  
Casalmaggiore  
Boretto, Sabbioneta  
Campagnola Emilia

## 41° Neve e Ghiaccio

di Grazia Brusa

All'insegna dell'amicizia, della cordialità e dell'allegria, il 41° "Ghiaccio e Neve" che possiamo dire abbia accontentato veramente tutti gli oltre 40 equipaggi partecipanti all'evento.

Silvana e Gianni Torelli, superando se stessi, hanno infatti saputo creare atmosfere che ormai solo nei piccoli centri, ancora autentici e a misura d'uomo, è possibile creare.

Autenticità che abbiamo potuto respirare già all'arrivo a Campagnola dove l'Associazione "Il cicciolo d'oro" si è prodigata nella preparazione di "gnocco fritto" (specialità della zona) servito con salumi e formaggi. Tutto dedicato alla cultura, il pomeriggio a Casalmaggiore, cittadina della provincia cremonese sull'argine del Po, il cui giovanissimo Sindaco, dott. Filippo Bongiovanni, nell'inedito ruolo di Cicerone, ha illustrato le caratteristiche del territorio soffermandosi sui personaggi casalesi effigiati nella sala consiliare dove ha accolto gli equipaggi.



I partecipanti all'arrivo a Campagnola



Operazioni di verifica





Ha catturato soprattutto l'attenzione e l'interesse delle signore il "Museo del bijou", unico nel suo genere in Europa, che raccoglie, conserva e valorizza oltre 20.000 oggetti pro-

dotti da fabbriche presenti a Casalmaggiore dall'800 al 1970.

Atmosfera d'altri tempi si è respirata durante il pranzo a bordo della motonave "Stradivari" allietato da una

chitarra ed un mandolino che hanno saputo, con la loro musica, coinvolgere i presenti tanto quanto la banda di Campagnola durante la cena del sabato all'Hotel Biffi.



*Il Sindaco di Casalmaggiore Avv. Filippo Bongiovanni illustra le opere d'arte della Sala Consiliare*



*I partecipanti in piazza a Casalmaggiore*



*La gita sul Po con la motonave "Stradivari"*



*La consegna della targa ricordo al Sindaco di Casalmaggiore...*



*...ed al Sindaco di Campagnola, Ing. Alessandro Santachiara*



*La Banda Musicale di Campagnola*



*La consegna del piatto dei 50 anni del Crame a Silvana e Gianni Torelli che coincide con i loro 50 anni di lavoro*

Domenica 13 Marzo, visita a Sabbioneta (MN), la città ideale di Vespasiano Gonzaga, dal 2008 dichiarata dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità. La visita era libera ed ognuno ha potuto scegliere tra i tanti luoghi e monumenti di interesse che la città offre. La manifestazione, da sempre quella che dà l'avvio agli appuntamenti Crame, si è conclusa a Cogneto, località rurale nei pressi di Campagnola Emilia, con la visita all'officina di Gianni Torelli a cui nessuno dei partecipanti ha saputo rinunciare.



*Sabbioneta: sullo sfondo la Galleria degli Antichi*



*Sabbioneta: due epoche a confronto*



*Visita all'officina "Il Restauro" di Gianni Torelli*



*La consegna del tagliando all'Associazione "Il Cicciolo d'Oro"*

**Imola - Martedì 26 Aprile 2016 - ore 21**

presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53) avrà luogo la presentazione del libro

## VITE DI CORSA di Pino Allievi

INCONTRI IN PISTA CON PILOTI, MANAGER, ASTRONAUTI, CANTANTI, GENTE STRANA

Interverranno alla presentazione:  
**PINO ALLEVI** - Autore del libro e giornalista, da anni firma della Gazzetta dello Sport e opinionista in RAI per la Formula 1.  
Personaggi del mondo della F1

Giorgio Nada Editore

**Festeggiamenti per il 50°  
22 Maggio 2016**

anni di passione e successi  
**1966•2016**

**Mercoledì 4 Maggio 2016** ore 21

presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53 - Imola) avrà luogo la presentazione del libro

## LA 200 MIGLIA DI IMOLA

"Corsa dei sogni 1972-1985"

presenta la serata l'Avv. Carlo Costa, con la presenza del Dottor Marcello Claudio Costa, dell'addetto stampa Mattia Grandi e del regista del film Mario Fiumi

interverranno alla presentazione:  
**Angelo Dal Pozzo** e **Claudio Ghini** relatori ed autori del libro e personaggi legati al mondo del motociclismo

Bacchilega Editore

**11-12 GIUGNO 2016**

**IMOLA**  
CIRCUITO STORICO TRE MONTI ED  
AUTODROMO INTERNAZIONALE  
ENZO E DINO FERRARI

**90°**  
1926•2016  
RIEVOCAZIONE STORICA  
CIRCUITO DEI TRE MONTI

Riservato alle Moto costruite entro il 1945

**Mercoledì 1 Giugno 2016** ore 21

presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53 - Imola) avrà luogo la presentazione del libro

## FERRARI SEGRETO

IL MITO AMERICANO

Relatore ed autore: **Dott. Italo Cucci**  
Fotografie di Walter Breviglieri - Editore Minerva

## Comunicazioni



### ORARI APERTURA CLUB

La Segreteria è aperta tutti i mercoledì dalle 14,30 alle 16, mentre il primo mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.  
I Commissari tecnici sono presenti in sede tutti i primi mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.  
I Soci si riuniscono tutti i primi mercoledì del mese a partire dalle ore 21.

### SESSIONE OMOLOGAZIONI AUTO:

Il C.R.A.M.E. organizzerà ad Imola presso la Carrozzeria Autodromo - Via Nicoli  
**SABATO 14 MAGGIO 2016**  
una sessione di verifica per il rilascio del Certificato di Identità

*I Soci sono invitati ad inviare alla segreteria materiale da pubblicare nel nostro giornalino.*

# Autodromo di Imola

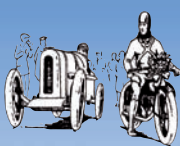
## 9-10-11 Settembre 2016

Organizzazione  
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo  
Auto Moto d'epoca



Città di Imola



# 40° IMOLA mostra® scambio



FONDAZIONE  
Cassa di Risparmio di IMOLA

INCONTRO CON ESPOSIZIONE E SCAMBIO  
DI ACCESSORI D'EPOCA E RICAMBI DI AUTO - MOTO - CICLI

### ESPOSITORI

**SOLO CON PRENOTAZIONE**

Entrata riservata Curva Rivazza  
(seguire indicazioni per Rimini)

**ORARIO**

**VENERDÌ 9 SETTEMBRE**  
ore 7,00 / 17,00

**SABATO 10 SETTEMBRE**  
ore 7,00 / 18,00

**DOMENICA 11 SETTEMBRE**  
ore 7,00 / 18,00

### VISITATORI

Ingresso principale Viale Dante  
e ingresso sotto le tribune  
Nuovo ingresso Variante Alta

**ORARIO**

**VENERDÌ 9 SETTEMBRE**  
ore 13,00 / 18,00

**SABATO 10 SETTEMBRE**  
ore 7,00 / 18,00

**DOMENICA 11 SETTEMBRE**  
ore 7,00 / 18,00



PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

Ufficio Gruppi - Incoming  
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY  
Tel. +39 0542 35850 - 32372  
Fax +39 0542 23882  
patty@viaggiisanterno.com

*Prenotazione pacchetti completi per alberghi, escursioni e visite guidate ad Imola e dintorni.*



**Gli autocarri che accederanno alla mostra  
non dovranno essere di massa complessiva,  
a pieno carico, superiore ai 50 q.li**

*Il materiale esposto dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio*

### EDIZIONE 2016

**L'accesso alla mostra è consentita  
esclusivamente agli espositori  
con prenotazione**

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

- FAX: 0542 698315

- E-MAIL: [mostrascambioimola@crame.it](mailto:mostrascambioimola@crame.it)

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 9 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori muniti di pass.

### INGRESSO VISITATORI

Euro 10,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)



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



# FONDAZIONE

## Cassa di Risparmio di IMOLA