# Rassegna Stampa - Agosto 2020
## Press Review - August 2020

THE MOST BEAUTIFUL RACE IN THE WORLD

1000 MIGLIA

# Sommario Rassegna Stampa


| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|---|---|---|---|---|
| **Rubrica** | **MILLE MIGLIA** | | | |
| 110/11 | Auto d'Epoca | 01/09/2020 | *LA FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI E LE GARE DI REGOLARITA': UN MATRIMONIO CHE HA SUPERATO INDENN* | 3 |
| 16/17 | BBC Topgear | 01/09/2020 | *LE AUTO DELLA MIA VITA RICCARDO MEGGIORINI* | 5 |
| 118 | BBC Topgear | 01/09/2020 | *SILVER ARROWS, 1955* | 7 |
| 1 | Il Cittadino (Lodi) | 31/08/2020 | *LA MILLE MIGLIA RENDE OMAGGIO AI SACRIFICI DELL'EX "ZONA ROSSA"* | 8 |
| 1 | Corriere della Sera - Ed. Brescia | 30/08/2020 | *LA FRECDA ROSSA GUARDA AL FUTURO E SCEGLIE IL VERDE* | 9 |
| 58 | la Vallee Notizie | 29/08/2020 | *FOTO D'ANTAN* | 11 |
| 11 | La Voce di Mantova | 29/08/2020 | *DOMANI TORNA A TG2 MOTORI IL LEGGENDARIO SORPASSO DI NUVOLARI SU VARZI* | 12 |
| 16 | La Provincia (CR) | 24/08/2020 | *IL FASCINO DELLA MILLE MIGLIA ALLA CONQUISTA DI PANDINO (S.Sagrestano)* | 13 |
| 11 | Bresciaoggi | 23/08/2020 | *LA MILLE MIGLIA CAMBIA IL PERCORSO DELL'ULTIMA TAPPA* | 14 |
| 6 | Il Giornale di Treviglio | 21/08/2020 | *A TREVIGLIOFIERA ARRIVA LA "MILLEMIGLIA" APPUNTAMENTO IL 25 OTTOBRE CON 400 AUTO* | 15 |
| 28 | In Chiari Week | 21/08/2020 | *TRAVAGLIATO SCALDA I MOTORI IN ATTESA DELLA MILLE MIGLIA* | 16 |
| 6 | In Cremasco Week | 21/08/2020 | *A TREVIGLIOFIERA ARRIVA LA "MILLEMIGLIA" APPUNTAMENTO* | 17 |
| 28 | In Manerbio Week | 21/08/2020 | *TRAVAGLIATO SCALDA I MOTORI IN ATTESA DELLA MILLE MIGLIA* | 18 |
| 17 | La Nazione - Ed. Siena | 20/08/2020 | *TORNANO LE AUTO IN PIAZZA 'NUVOLARI' A SETTEMBRE* | 19 |
| 26 | Il Cittadino (Lodi) | 18/08/2020 | *CENTO ANNI FA "EL NEGHER" VINCEVA LA SUA PRIMA CORSA* | 20 |
| 1 | Gazzetta di Parma | 14/08/2020 | *QUELLA MILLE MIGLIA VINTA DA NUVOLARI A "FARI SPENTI"* | 21 |
| 27 | Liberta' | 14/08/2020 | *STORIE DI PILOTI EROICI ASPETTANDO LA TAPPA DELLA "MILLE MIGLIA"* | 23 |
| 12 | Giornale di Brescia | 13/08/2020 | *DEL BONO: "UNA OFFERTA CULTURALE IRRINUNCIABILE"* | 24 |
| 15 | La Voce di Mantova | 11/08/2020 | *MIGLIAIA DI FANS ACCORSERO IN CITTA' PER DARE L'ULTIMO SALUTO AL GRANDE MITO* | 25 |
| 16 | La Voce di Mantova | 11/08/2020 | *MILLE MIGLIA: LA CORSA IDEALE PER IL CAMPIONE* | 26 |
| 17 | La Voce di Mantova | 11/08/2020 | *VINCITORE MORALE NELLA PRIMA GARA DEL DOPOGUERRA* | 27 |
| 1 | L'Eco di Bergamo | 06/08/2020 | *SORPRESA "1000 MIGLIA" FARA' SOSTA A TREVIGLIO* | 29 |
| 122 | Arbiter | 01/08/2020 | *IL MIO MOTORE E' LA PASSIONE* | 32 |
| 7 | Auto d'Epoca | 01/08/2020 | *LE CORSE VISTE DA DENTRO* | 33 |
| 56/60 | Auto d'Epoca | 01/08/2020 | *DIETRO LE QUINTE* | 34 |
| 8 | Automobilismo d'Epoca | 01/08/2020 | *IL SORPASSO "A FARI SPENTI": LA STORIA DELLA MILLE MIGLIA VA IN RAI* | 39 |
| 22/25 | Automobilismo d'Epoca | 01/08/2020 | *QUANDO PASSA NUVOLARI* | 40 |
| 72/79 | Automobilismo d'Epoca | 01/08/2020 | *PRIMA DELLE BARCHETTE* | 44 |
| 80/83 | Automobilismo d'Epoca | 01/08/2020 | *VINCITORE MORALE* | 52 |
| 16 | Grace | 01/08/2020 | *COPPA DELLE ALPI BY 1000 MIGLIA* | 56 |
| 109/11 | Ruote Classiche | 01/08/2020 | *RIPARTITI DALLE VETTE* | 57 |
| 46/47 | SW Sportweek (La Gazzetta dello Sport) | 01/08/2020 | *LA MITICA GARA FIGLIA NATURALE DEL FUTURISMO* | 60 |
| **Rubrica** | **MILLE MIGLIA WEB** | | | |
| | AmbienteEuropa.com | 31/08/2020 | *FRA SETTEMBRE E OTTOBRE QUATTRO IMPERDIBILI EVENTI IN PROVINCIA DI BRESCIA* | 62 |
| | Corriere.it | 28/08/2020 | *SAN MARINO: IDEE, EVENTI E ATTIVITA' PER VACANZE E WEEKEND ALL'ARIA APERTA* | 64 |
| | Laprovinciacr.it | 24/08/2020 | *IL FASCINO DELLA MILLE MIGLIA ALLA CONQUISTA DI PANDINO* | 69 |

# Sommario Rassegna Stampa


| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|---|---|---|---|---|
| **Rubrica** | **MILLE MIGLIA WEB** | | | |
| | Bresciaoggi.it | 23/08/2020 | *LA MILLE MIGLIA CAMBIA IL PERCORSO DELLULTIMA TAPPA* | 71 |
| | Stylelegends.com | 11/08/2020 | *CANTINE, CENTO... E 1000 MIGLIA: APPUNTAMENTI BRESCIANI* | 73 |
| | Primatreviglio.it | 07/08/2020 | *LA MITICA MILLE MIGLIA FARA' TAPPA A TREVIGLIO* | 76 |
| | Milano.repubblica.it | 06/08/2020 | *1000 MIGLIA 2020* | 78 |
| | Primabergamo.it | 06/08/2020 | *QUEST'ANNO LA "1000 MIGLIA" NON PASSERA' DA BERGAMO, MA SI FERMERA' A TREVIGLIO* | 79 |

Auto d'Epoca

Data 09-2020
Pagina 110/11
Foglio 1 / 2



# La Federazione Italiana Cronometristi e le gare di regolarità: un matrimonio che ha superato indenne le nozze d'oro

Vi sarà certo capitato di partecipare in qualità di concorrenti o di assistere da semplici spettatori a gare di regolarità, spesso ribattezzate gare di auto d'epoca, veri e propri musei itineranti che raccontano la storia dell'automobile e dell'automobilismo sportivo; se lo avete fatto, vi sarete di certo imbattuti in quelle donne e quegli uomini con polo bianca e pantalone blu a cui è affidato il compito di rilevare i tempi di passaggio dei concorrenti, che in queste gare è per lo più al centesimo di secondo, nei vari punti di rilevamento lungo il percorso: sono le donne e gli uomini regolarmente tesserati per la Federazione Italiana Cronometristi, federazione appartenente al Coni sin dal 1921, che con passione si dedicano a questa ed altre manifestazioni sportive sul territorio nazionale e sempre più spesso anche oltre confine. Rilevare i tempi correttamente, con orologi scriventi precisi al centesimo di secondo e sincronizzati tra loro, è ovviamente fondamentale per la buona riuscita della gara, ma è solo la prima parte del lavoro del cronometrista; la seconda, altrettanto importante, avviene al Centro Classifiche: è qui che vengono effettuati tutti i controlli necessari a garantire che i tempi siano conformi con quanto previsto dal regolamento ed è sempre al Centro Classifiche che vengono calcolate le penalità totali di ogni singolo concorrente. Gioca quindi un ruolo fondamentale il dialogo tra i punti di rilevamento in gara ed il Centro; nel corso degli anni la tecnologia a disposizione si è evoluta e la Federazione Italiana Cronometristi ha dimostrato di saper tener il passo: dalla dettatura al telefono degli anni '70-'80, passando attraverso fax, modem, computer si è arrivati all'invio dei dati in tempo reale grazie ai moderni tablet e smartphone; questo ha permesso di ridurre praticamente a zero i tempi di trasmissione e soprattutto di limitare il più possibile l'errore umano permettendo ai cronometristi di arrivare a produrre le classifiche già pochi minuti dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente. Si può quindi intuire che dietro ad ogni gara di regolarità, da quelle di un giorno solo sino a quelle che si svolgono in più tappe, vi è una poderosa macchina organizzativa che accende i suoi motori molto prima del via dei concorrenti. Per darvi la dimostrazione di quanto sia davvero un processo complesso ricorro ai numeri, che più delle parole danno la misura di ciò che vi stiamo raccontando.

Partiamo da uno degli eventi principe nel panorama delle gare di regolarità: la

Mille Miglia Storica, da molti definita come "la corsa più bella del mondo", che ci ha visto partner della manifestazione all'inizio e che da qualche anno siamo tornati a cronometrare con reciproca soddisfazione, nostra ma anche e soprattutto dell'organizzatore. L'edizione del 2019 è durata 6 giornate, 4 di gara e 2 di verifiche tecniche, sportive e punzonature, ma per mettere a terra una gara così importante, anche dal punto di vista mediatico, e farla girare, perdonate il gioco di parole ma è proprio il caso di dirlo, come un orologio, è stato necessario per la Federazione partire almeno un paio di mesi prima del giorno di inizio della manifestazione: è fondamentale infatti muoversi con largo anticipo per preparare e certificare le numerose e differenti apparecchiature di cronometraggio, verificare le singole postazioni per esser certi di avere la copertura di rete per la trasmissione in tempo reale, formare i cronometristi sparsi su tutto il territorio nazionale sulle novità regolamentari; proprio sulla crescita e sull'aggiornamento delle competenze dei singoli cronometristi la nostra Federazione ha investito tempo e risorse in questo periodo, attivando un corposo programma di formazione on line, che ha riscosso un notevole interesse, con lo scopo di far conoscere le novità regolamentari e comportamentali che nel frattempo sono intervenute e di omogeneizzare il modus operandi da tenere in gara sull'intero territorio nazionale per esser pronti alla ripartenza degli sport motoristici, ma anche di tutte le altre numerose discipline ove viene richiesta la presenza della Federazione.

Alla gara vera e propria ed ai "tribute" di contorno gli iscritti erano complessivamente oltre 500, con partenze previste ogni 20"; lungo il percorso, che va ben oltre le 1.000miglia (nel 2019 si sono sfiorati i 2.000km), vi sono state 176 postazioni di cronometraggio, per ognuna delle quali erano previsti due orologi scriventi - uno di backup - certificati (cioè verificati nelle settimane precedenti alla gara per garantirne la precisione e l'affidabilità) e due pressostati (anche in questo caso uno di backup), al fine di garantire la copertura di ogni singola prova per tutta la sua durata, che spesso supera abbondantemente le 6 ore; per consentire la trasmissione dei dati che è stata per la quasi totalità delle prove in tempo reale, sono stati necessari 176 dispositivi di trasmissione (tablet o smartphone dedi-



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto d'Epoca

Data 09-2020
Pagina 110/11
Foglio 2 / 2

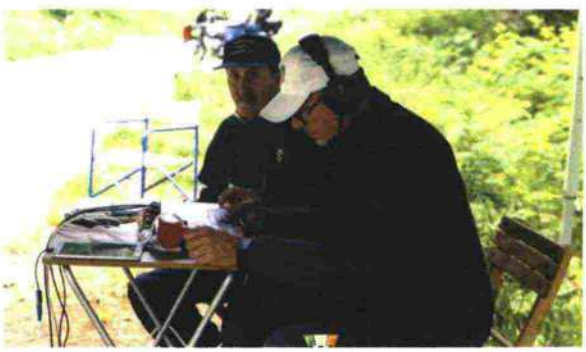


cati); per garantire, certificare e verificare costantemente l'ora ufficiale di gare si sono utilizzati 41 apparecchi sincronizzatori; in taluni casi sono stati impiegati orologi scriventi di ultima generazione, capaci di auto sincronizzarsi e di interfacciarsi ad intervalli regolari con i segnali satellitari per un continuo monitoraggio dell'ora; per determinate postazioni sono stati utilizzati anche 33 tabelloni a led; infine vi è la parte relativa all'elaborazione e alla pubblicazione dei dati (che avviene su internet in tempo reale): per inviare e processare il quasi mezzo milione di tempi che sono stati registrati sul percorso si sono utilizzati 30 pc. Infine, ma non certo per importanza, vi è il capitale umano, assolutamente fondamentale: i cronometristi coinvolti sono stati poco meno di 700, molti dei quali per tutte le giornate gara; un tale dispiegamento di risorse è possibile solo grazie alla capillarità con la quale la Federazione è presente sul territorio nazionale: i tesserati sono infatti circa 5.000, organizzati in associazioni a copertura per lo più provinciale; numeri da far girare la testa, anche in considerazione del fatto che le discipline sportive seguite dalla Federazione sono quasi cinquanta, molto spesso con l'utilizzo della medesima tecnologia che vediamo nelle gare olimpiche o in quelle comunque internazionali come Formula 1 o Moto GP, e a tutte viene garantita comunque copertura nelle stesse giornate della Mille Miglia o di qualsiasi altro grande evento che ci vede coinvolti. Oltre alla Mille Miglia, infatti, alla Federazione Italiana Cronometristi è affidata la responsabilità del servizio di cronometraggio nelle maggiori altre manifestazioni dello scenario del motorismo storico italiano ed anche internazionale: Trofeo Nuvolari, Winter Marathon, Winterace, Coppa delle Alpi, Coppa d'oro delle Dolomiti, Corsa di Alcide, Targa Florio e tutte le più importanti gare del campionato italiano. Tempo, strumenti, risorse, competenze: è questo che la Federazione Italiana mette in campo per gestire al meglio gare così prestigiose ed importanti. E gli stessi elementi fondanti, insieme all'e-

sperienza che necessariamente si acquisisce sul campo quando si è chiamati a gestire gare importanti, la Federazione Italiana Cronometristi li mette a disposizione degli organizzatori anche per le gare di regolarità che sembrano a prima vista minori, ma che alla prova dei fatti sono comunque impegnative perché vedono spesso un numero di postazioni di rilevamento comunque elevato. Ai quattro elementi descritti (tempo, strumenti, risorse, competenze) ne va aggiunto un quinto, altrettanto fondamentale: la capacità di stare al passo con i tempi; per poter affrontare le nuove sfide, la Federazione Italiana Cronometristi sta mettendo in campo alcuni importanti cambiamenti tecnologici sia dal punto di vista hardware che dal punto di vista software; lato hardware, la novità riguarda la tecnologia di tracking delle autovetture sul percorso da utilizzarsi nel rilevamento delle prove di media, con la Federazione impegnata nella ricerca di una partnership per poter offrire un servizio il più possibile completo agli organizzatori alla riapertura dell'attività sportiva; lato software, sta sviluppando al proprio interno un nuovo programma di elaborazione dati, in grado di acquisire i tempi anche da nuovi orologi ora disponibili sul mercato, di ricevere con maggiore tempestività i dati provenienti dai punti di rilevamento, di effettuare in modalità automatica ulteriori controlli sui dati, previsti anche dai nuovi regolamenti.

Esattamente come il tempo che è chiamata a misurare, anche la Federazione Italiana Cronometristi è quindi sempre in movimento, sempre pronta ad abbracciare le ultime novità in fatto di tecnologia nelle discipline nelle quali è chiamata a scendere in campo: piastre da tocco e blocchi di partenza con sensori per il nuoto, fotofinish e chip attivi o passivi per atletica, pattinaggio e ciclismo, fotocellule wireless per l'equitazione e sci, trasponder per le gare in circuito o motoristiche in genere, tabelloni a led e videowall per la visualizzazione dei risultati anche a grande distanza fanno parte da tempo della dotazione standard che viene utilizzata in gara; ma il fattore chiave, permettetemi di sottolinearlo ancora, è la voglia delle donne e degli uomini che ne fanno parte di continuare a studiare come migliorare per rispondere con immediatezza e mediaticità alle esigenze di tutti gli attori coinvolti durante e dopo le manifestazioni, siano essi organizzatori, sponsor, atleti o semplici appassionati, sui campi di gara ma anche a distanza, davanti alla televisione o via web. La nostra promessa è che il nostro impegno e la nostra professionalità nella cura dei dettagli, in ottica della soddisfazione degli organizzatori e dei concorrenti, non mancheranno mai.

**Piero e Gianluigi Celli**





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TopGear

Data 09-2020
Pagina 16/17
Foglio 2 / 2



LE AUTO DELLA MIA VITA

# RICCARDO MEGGIORINI

Seconda punta, ala destra e centravanti con diverse maglie di Serie A. In campo è rapido e scattante, come le auto dei suoi sogni

Quando sono entrato, per la prima volta, al "Museo Nicolis dell'Auto, della Tecnica, della Meccanica" sono stato colpito e trafitto dalla bellezza assoluta che solo le auto d'epoca sanno emanare. Mi guardavo intorno e, pur non avendo conoscenza di tutti quei capolavori, percepivo con una strana consapevolezza il fascino di quelle opere d'arte. La loro storia; l'evoluzione nelle forme e nella tecnica; l'impegno di ingegneri, progettisti e carrozzieri; la capacità di far sentire chi è al volante il vero protagonista della guida. Ero stato invitato dal mio procuratore e non immaginavo che, in un museo a me sconosciuto e a quindici minuti da casa, sarebbe nato l'amore sia per le vetture storiche, sia per quella che poi sarebbe diventata mia moglie. Ricordo, e mi fa sorridere questo particolare, che notai una OM perché mio papà aveva il trattore della stessa marca.

Certo, il seme per questa passione in qualche modo già esisteva. Fin da quando ero piccolo aspettavo con ansia il passaggio della Mille Miglia nel mio paese, Isola della Scala in provincia di Verona. Iniziavo a prepararmi a quell'attesa mesi prima, cercando il punto migliore per godere del passaggio di tutte le auto. Mi piaceva prendere posto dal benzinaio, dove le vetture rallentavano e io potevo assaporare la loro sfilata. Entravo un un universo di emozioni straordinarie. Passavano anche le icone moderne e io, che amo la velocità e l'adrenalina che sa sprigionare, ho sempre trovato incredibile che in quel momento i due mondi, apparentemente opposti, potessero convivere: da una parte il fascino assoluto del tempo e del mito, dall'altra la potenza contemporanea.

Sarà che sono cresciuto osservando macchine da sogno, amando l'accelerazione, leggendo e guardando tantissimi programmi televisivi sui canali specializzati nei motori, ma appena ho potuto, con i miei primi guadagni, ho voluto investire nell'acquisto di una macchina proprio come la desideravo. È indelebile la sensazione della notte prima del ritiro della Audi TT, passata praticamente senza dormire. Andai in una concessionaria, in provincia di Treviso, con una agitazione mista a senso di responsabilità perché tanti cavalli così non li avevo mai domati. Dalla rampa vidi arrivare questa creatura nera, piccola, leggera, dalle forme sinuose. Anche il profumo, una volta a bordo, mi piaceva. Sapeva di nuovo e di un piccolo traguardo raggiunto. Io ho il piede pesante e me la sono gustata veramente, anche nei tragitti brevi da Verona a Cittadella. Una vera e propria compagna di scorribande e spostamenti quotidiani. Bellissima da guidare e, se vogliamo, anche molto semplice. Mi riferisco alla fatica e alla preparazione necessarie per stare al volante di una vettura storica. E a proposito di ricordi legati a questi catalizzatori di bellezza, quello da incorniciare e che è scolpito nella mia testa ha per protagonista una Bugatti del 1931. Pregiata, elegante, raffinata e inimitabile che ho scelto per il giorno del mio matrimonio. Non potevamo avere un elemento migliore per celebrare in maniera eccezionale la felicità.

## IL GARAGE DEI SOGNI DI RICCARDO

**Le sue auto preferite**

**LAMBORGHINI URUS**
Il SUV di lusso e capace di prestazioni di alto livello

**FERRARI 250 GTO**
Rappresenta tutto il fascino del marchio Ferrari

**FERRARI F8 TRIBUTO**
È l'omaggio moderno alla storia e alla velocità

**PAGANI HUAYRA**
La perfezione della tecnologia alla sua massima espressione



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TopGear

Data 09-2020
Pagina 118
Foglio 1

# SILVER ARROWS, 1955

Sir Stirling Moss non è stato solo uno dei migliori piloti della storia ma anche uno dei grandi sportivi inglesi di tutti i tempi. Moss ha corso per lo più negli Anni '50, prima dell'era degli sponsor in cui le livree delle auto erano condizionati dai loro schemi colore. Probabilmente la sua guida migliore è stata al volante della Mercedes-Benz 300 SLR, con la quale vinse la Mille Miglia del 1955. Mi disse una volta: «È stata l'unica gara che mi ha davvero spaventato. Vi partecipavano centinaia di auto, ma non ho dovuto sorpassarle tutte perché metà di loro si sono ritirate. Erano parrucchieri italiani, con auto velocissime. Non si può imparare un percorso di mille miglia, ci sono spettatori lungo la strada e non si riesce nemmeno a vedere l'apice delle curve; si guida con la consapevolezza che, probabilmente, la strada si restringerà dopo la prossima curva. In poche parole, ognuna di quelle mille miglia è stata un'avventura». Moss coprì il percorso in 10 ore, 7 minuti e 48 secondi, con una media di quasi 160 km/h.

Era una bella macchina, la 300 SLR, naturalmente la più famosa di tutte le Silver Arrows. Riguardo al nome, le sue origini risalgono alla scoperta che la nuova e magnifica auto da corsa W25 del 1934 della Mercedes, verniciata di bianco, rischiava di superare il limite di peso regolamentare di 750 kg. In vista del debutto nella gara internazionale dell'Eifel al Nürburgring del giugno di quell' anno, il capo del team Alfred Neubauer ordinò di raschiare via la vernice, lasciando a vista il corpo in alluminio. Funzionò. Manfred von Brauchitsch vinse la gara, dichiarando in seguito che «guidare una Freccia d'Argento è un onore». Anche questo ha funzionato... Jason Barlow

FOTO: GETTY, REX, MOTORSPORT IMAGES



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Cittadino
QUOTIDIANO DEL LODIGIANO E DEL SUDMILANO

Data 31-08-2020
Pagina 1+14
Foglio 1

**L'EVENTO** Il 25 ottobre la classica delle auto d'epoca attraverserà anche la Bassa

# La Mille Miglia rende omaggio ai sacrifici dell'ex "zona rossa"

Il Club Castellotti ha ottenuto che la carovana diretta verso il traguardo finale di Brescia, sfili attraverso il centro di Codogno per dirigersi poi e Castiglione e quindi a Lodi ■ a pagina 14

**L'ANNUNCIO** La carovana delle auto storiche transiterà il prossimo 25 ottobre anche da Codogno e Castiglione

## L'omaggio della Mille Miglia alle città epicentro del Covid

Corrù della Scuderia Castellotti: «Le incognite ancora ci sono, ma lavoriamo fiduciosi per risollevare il Lodigiano»

di **Rossella Mungiello**

Per regalare sogni e bellezza alla prima città di Italia epicentro dello tsunami del nuovo Coronavirus. Non solo si rinnova per il Lodigiano la magia delle Mille Miglia, ma per il passaggio 2020, segnato dalla pandemia Covid-19, farà tappa anche a Codogno e Castiglione d'Adda. Dopo mesi di incertezze, arrivano buone nuove sul fronte dell'organizzazione della 38esima edizione della corsa automobilistica più bella del mondo, come amava definirla Enzo Ferrari. La svolta, per il Lodigiano, è un doppio passaggio ad alto contenuto simbolico previsto per il prossimo 25 ottobre, ultimo giorno della manifestazione, nella quarta tappa tra Parma e Brescia, anche destinazione finale. Perché se il momento del "timbro" per le auto in corsa resterà fisso in piazza della Vittoria, la carovana delle auto storiche, in arrivo da Piacenza, su proposta del presidente della Scuderia Castellotti Alvaro Corrù, devierà verso Codogno, per attraversare la prima zona rossa d'Italia. Il percorso, ancora provvisorio, prevede l'arrivo a Codogno e il passaggio viale Buonarroti, per poi toccare viale Martiri Spielberg, viale Luigi Ricca e ancora via Garibaldi, piazza Repubblica, via Roma, piazza XX Settembre, via Vittorio Emanuele II e viale Volta in direzione di Castiglione d'Adda. Da qui poi si raggiungerà la città del Barbarossa attraverso la strada provinciale 26. Nuovo anche il percorso in uscita dalla città capoluogo: dopo il passaggio in piazza della Vittoria, infatti, le auto storiche dei concorrenti arrivate in piazzale Barzaghi proseguiranno sul ponte il direzione di Pandino, Treviglio e Bergamo per poi dirigersi al traguardo finale di Brescia, regalando così un po' di meraviglia anche all'Oltreadda, mentre nelle edizioni precedenti i bolidi su quattro ruote percorrevano via Defendente e viale Milano per lasciare la città. Le incognite ancora ci sono, per l'evoluzione dei contagi in Italia e nel mondo, ma si lavora perché la magia possa rinnovarsi. «Abbiamo fatto leva sull'organizzazione della Mille Miglia per modificare il percorso da Piacenza e Lodi, deviando per Codogno, città ferita in maniera drastica dalla pandemia - commenta Alvaro Corrù -: sarà un omaggio alle vittime e un segno di riconoscenza verso tutti coloro che sono stati e sono ancora impegnati in questa emergenza da parte delle Mille Miglia. Noi vorremmo dedicare questo passaggio da Codogno anche all'ingegner Umberto Falchetti, presidente della MTA di Codogno e grande appassionato di automobili d'epoca, oltre che amico del nostro club, scomparso all'inizio di marzo a causa del Coronavirus. Le incognite ancora ci sono, ma lavoriamo fiduciosi per risollevare il Lodigiano». ■

> «Un modo per ricordare le vittime e un segno di riconoscenza verso chi è impegnato in questa emergenza

Le auto storiche passeranno come sempre da piazza della Vittoria a Lodi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA
BRESCIA

Data 30-08-2020
Pagina 1+9
Foglio 1 / 2

## Mille Miglia

La Freccia rossa guarda al futuro e sceglie il verde

di **Eletta Flocchini**

a pagina 9

# La Freccia Rossa va in verde

Mille Miglia uguale Romanino. Ma anche Vittoria Alata, Cantine Franciacorta, Capitolium, Terme di Catullo e di Boario, Unesco dei Longobardi e Arte Rupestre della Valle Camonica. Un vero e proprio patrimonio dei bresciani. Come tutti quei simboli, personaggi, luoghi e siti, che non solo storicamente rendono unica Brescia e la sua provincia ma che la rappresentano nel mondo come ambasciatori di qualità.

Un'eccellenza, dunque. Ma dal forte imprinting culturale. Ne è convinto Alberto Piantoni, amministratore delegato di 1000 Miglia, manager del Made in Italy ed esperto di marketing per i più grandi marchi del Belpaese.

Bresciano doc tanto quanto lo è la corsa d'auto d'epoca più famosa al mondo. Nell'immaginario comune, passa per essere un evento d'élite, appannaggio di collezionisti milionari con la passione per i motori vintage. Ma il legame con Brescia è il vero punto, anzi il blocco di partenza di questa gara: «Mille Miglia è un marchio territoriale fortemente legato alla propria identità storica e geografica – spiega Piantoni – non soltanto italiana, ma anzitutto bresciana. È nata a Brescia e qui è cresciuta nel tempo, intercettando la storia di una terra e di una comunità, di cui oggi esporta all'estero valori e principi».

Non solo quindi una corsa sportiva ma un vero e proprio brand che abbraccia storia, cultura, arte, natura e innovazione. E quest'anno Mille Miglia avrà anche una funzione sociale più significativa, quello di diventare un simbolo della ripartenza bresciana, dimostrando come lo spirito competitivo possa diventare sinonimo di tenacia e determinazione. Nonostante infatti il Covid abbia costretto l'organizzazione a non procedere con il tradizionale appuntamento di maggio, la gara tornerà quest'autunno dal 22 al 25 ottobre. Un evidente segnale di intraprendenza e perseveranza, comune ai dna dei bresciani: «La gara si svolgerà da giovedì a domenica – prosegue Alberto Piantoni – lungo lo storico percorso da Brescia a Roma. Parteciperanno circa 400 equipaggi a bordo di auto storiche classiche ma avremo anche equipaggi di Ferrari moderne e di rarissimi modelli di supercar. A dimostrazione che la Mille Miglia non è solo storia, ma è anche un appuntamento dinamico e in continua evoluzione».

La nomea della gara come brand del lusso non svilisce la sua forza partecipativa: «È un marchio inclusivo e non esclusivo. Certamente rappresenta un modo di vivere e di essere, ma Mille Miglia è anche attiva, ironica e aperta soprattutto alla ricerca nell'arte, nel design e nella tecnologia. Si pensa che i valori di questo marchio provengano dal passato ma con l'evento "Mille Miglia Green", che quest'anno avrà eccezionalmente luogo in contemporanea con la Mille Miglia storica e vedrà scendere in campo auto elettriche e ibride, entriamo nella sfera del futuro e della sperimentazione». Dunque, non solo auto d'epoca dal valore milionario: «Guardiamo alla contemporaneità e alla ricerca con costante attenzione. L'elemento "green" però non riguarda solo la tecnologia ma anche il rapporto fisico con l'ambiente. Mille Miglia è un'esperienza che si vive realmente attraversando molte località italiane ed è quindi un racconto che conduce lungo le bellezze italiane, la natura, i saperi, le comunità». Sport e lifestyle si coniugano con l'intento di valorizzazione territoriale: «Mille Miglia rappresenta a tutti gli effetti un'operazione culturale. I valori del Made in Italy sono il volano della comunicazione. Ma questa gara, che è promossa dall'Aci di Brescia, è un patrimonio di questa terra. Basti pensare al nostro Museo, dove esiste un archivio eccezionale di immagini e documenti storici, che tra l'altro testimoniano il suo rapporto non così noto con l'arte, che invece la vede protagonista negli anni del tardo Futurismo». Non a caso 1000 Miglia potrebbe aggiudicarsi un traguardo di prestigio, ma questa volta non sportivo: «L'Aci di Brescia – sottolinea Alberto Piantoni – ha avanzato la richiesta per il suo riconoscimento Unesco. È nata nel 1927 come corsa di velocità per poi diventare la gara di regolarità più importante al mondo. Oggi è un marchio che evoca un sogno. Ma anche italianità e cultura».

**Eletta Flocchini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alberto Piantoni, amministratore delegato di 1000 Miglia svela la svolta green della gara più bella del mondo: «Non solo auto d'epoca ma guardiamo anche alla ricerca e al futuro»

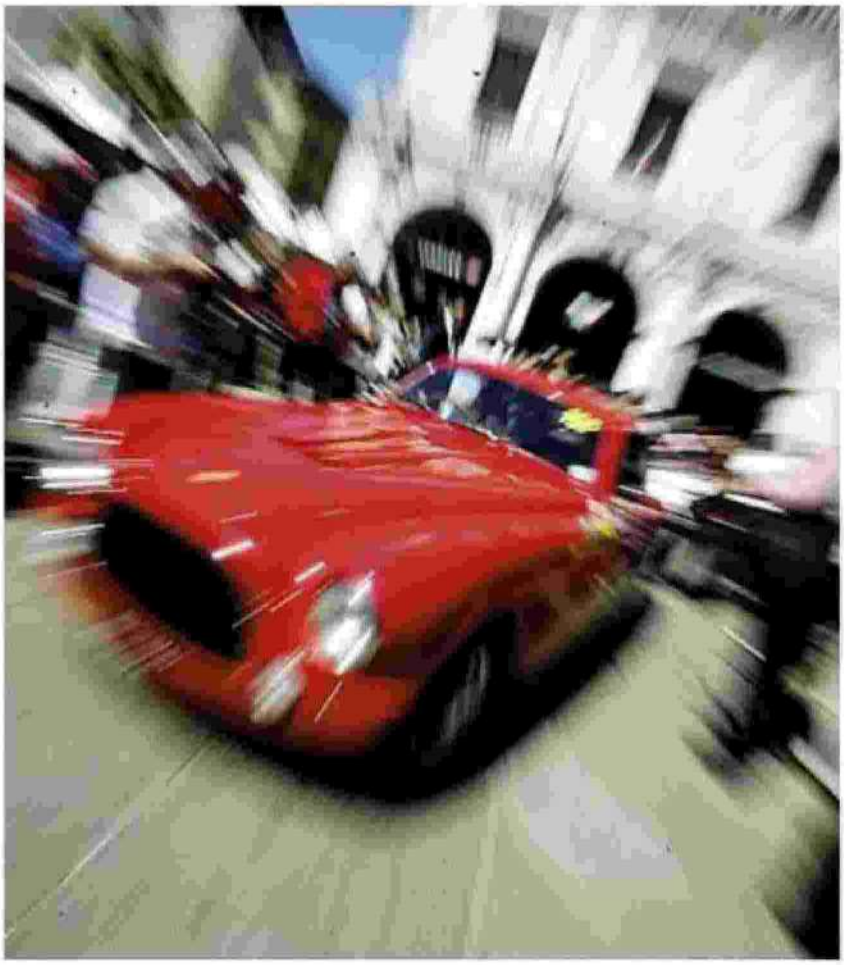
BRESCIA
CORRIERE DELLA SERA
Scuola, a rischio i corsi di recupero

Cultura
La Freccia Rossa va in verde
ANTICHITA' IL CASTELLO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA
BRESCIA

Data 30-08-2020
Pagina 1+9
Foglio 2 / 2



**La sfida**
Posticipata a causa del Covid la gara di disputerà tra il 22 e il 25 ottobre sul tradizionale percorso Brescia-Roma-Brescia. La sfida fra 400 equipaggi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Vallée NOTIZIE

Data 29-08-2020
Pagina 58
Foglio 1

# Foto d'Antan

Domenica 29 agosto 1920 si disputò la prima edizione della gara automobilistica in salita "Aosta-Gran San Bernardo", della quale ricorre oggi, sabato 29 agosto 2020, il centenario. A pagina 55 pubblichiamo un'ampia intervista a Gianni Quattrocchio, l'ultimo dei piloti valdostani che presero parte alla famosa competizione, che richiamò nella nostra regione tutti i più grandi interpreti della storia dell'automobilismo italiano ed europeo. Per l'occasione ecco una fotografia risalente al 1950, quindi a mezzo secolo fa, riguardante la 12esima edizione di domenica 6 agosto: si tratta di Franco Cortese, famoso pilota piemontese impegnato su Cisitalia 1200 in uno dei tanti tornanti della gara valdostana, che concluse al secondo posto assoluto in 25 minuti e 54 secondi, alle spalle di Tony Branca su Simca Gordini, primo in 25 minuti e 30 secondi. La fotografia permette anche di ammirare la partecipazione degli spettatori, alcuni addirittura in piedi sui muretti di protezione, che ogni anno a migliaia seguivano la gara. Franco Cortese, noto per essere stato il primo pilota e collaudatore della Ferrari, vanta il record di partecipazioni alla Mille Miglia, 14 volte dal 1927 al 1956

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Voce di Mantova

Data 29-08-2020
Pagina 11
Foglio 1

ALLE 13.30

# Domani torna a Tg2 motori il leggendario sorpasso di Nuvolari su Varzi

**MANTOVA** La leggenda del mitico sorpasso di **Tazio Nuvolari** su **Achille Varzi** è viva più che mai.

Di questa atavica rivalità motoristica ne riparla la rubricaTG2 Motori Estate. L'affermato programma Rai, in onda ogni domenica alle 13.30 dopo il TG2, ritorna sulle orme del leggendario sorpasso della Mille Miglia del 1930.

Un gesto epico del pilota mantovano arricchito dal mito per essere avvenuto a fari spenti.

La seguitissima rubrica domenicale Rai della Rete Due, conosciuta per la presentazione di auto e moto nuove, è condotta con successo da oltre due decenni da **Maria Leitner,** che anche nella versione estiva riscuote alti indici di ascolto.

La programmazione di TG2 Motori Estate, ripropone l'ampio reportage dedicato alla Casa milanese Alfa Romeo, che celebra i 110 anni della fondazione, avvenuta il 24 giugno del 1910.

La ricorrenza dei 110 anni dell'Alfa ha dato lo spunto alla curatrice della rubrica di ricordare lo strapotere dei bolidi del "Biscione" nella Mille Miglia del 1930 e rievocare lo storico sorpasso di Nuvolari a Varzi. La giornalista Maria Leitner con **Attilio Facconi,** storico della Mille Miglia e nostro collaboratore, hanno ripercorso quel momento fatale sullo stesso tratto di strada, ex statale Padana Superiore, tra Desenzano e Lonato del Garda (Bs), dove Nivola ha attuato il diabolico sorpasso a Varzi. Con il contributo di **Sivio Dell'Aglio** nei panni di Tazio e **Fabrizio Rossi** nel ruolo del driver galliatese, entrambi al volante delle loro stupende Alfa Romeo 6C 1750, affiancati dai copiloti Laitner e Facconi sono tornati sulle orme del leggendario sorpasso.

Le telecamere Rai hanno immortalato la riedizione di quel gesto avvenuto all'alba del 13 aprile del 1930, (attorno alle ore 05,20 e 05,25) per far rivivere un attimo straordinario di storia sportiva, che continua ad appassionare da nove decenni i tifosi dell'Alfa Romeo e di Tazio Nuvolari.

Alla realizzazione delle riprese Rai per la rubrica TG2 Motori ha collaborato il club Camsc di Castiglione delle Stiviere, che ha fornito anche con Giancarlo Casarotto la Giulietta Spider per le riprese a Sirmione dedicate ai 110 anni dell'Alfa Romeo.

La giornalista televisiva Maria Leitner

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Provincia
Quotidiano di Cremona

Data 24-08-2020
Pagina 16
Foglio 1

## LA CORSA PIÙ BELLA D'ITALIA

# Il fascino della Mille Miglia alla conquista di Pandino

Le auto transiteranno domenica 25 ottobre, dalle 10 alle 14, sulla via del rientro a Brescia

Un'auto d'epoca in corsa alla Mille Miglia

di **STEFANO SAGRESTANO**

**PANDINO** Per la prima volta nella storia passerà in paese la Mille Miglia, prestigiosa gara di regolarità per auto storiche giunta alla 38esima edizione, che si tiene ogni anno con partenza da Brescia, arrivo a Roma e ritorno. Una manifestazione di livello mondiale, che richiama ogni volta centinaia di veicoli d'epoca, compresi alcuni esemplari unici e di incalcolabile valore, oltre che personaggi del jet set internazionale e Vip italiani e stranieri. La corsa più bella d'Italia permette ad appassionati e non di rivivere le magiche atmosfere di una competizione che negli anni del secondo dopoguerra infiammava l'Italia. «Abbiamo colto la palla al balzo, accettando subito la richiesta degli organizzatori per fare di Pandino la sede di un punto di controllo orario – commenta il sindaco, **Piergiacomo Bonaventi** –: ciò è stato reso possibile dal fatto che l'iniziale passaggio a Milano è stato escluso. Trattandosi del giorno in cui nel capoluogo lombardo si concluderà il Giro d'Italia di ciclismo, era impossibile la concomitanza. Aspettiamo dunque a braccia aperte gli equipaggi, il cui passaggio in paese è previsto per domenica 25 ottobre, tra le 10 e le 14, sulla via del rientro per Brescia. Stiamo ancora definendo dove allestire il punto di verifica, se nell'arena interna del maniero visconteo oppure in quella esterna, ma non escludiamo piazza Vittorio Emanuele III. L'evento cadrà una settimana dopo la sagra di ottobre, che contiamo di riuscire ad organizzare, nonostante i problemi insorti per l'emergenza sanitaria. Per Pandino (unico centro della provincia ad ospitare la rievocazione storica, *Ndc*), sarà un'imperdibile occasione di promozione turistica, anche internazionale. Faremo l'impossibile per presentare al meglio il nostro paese ai tanti stranieri e non che parteciperanno alla Millemiglia. Ci sarà bisogno dell'impegno di tutti». Le auto in gara arriveranno da Lodi e poi proseguiranno per Treviglio: non è esclusa la chiusura al traffico di alcune strade. «I dettagli della nostra partecipazione – conclude Bonaventi – sono in fase di definizione. Tra qualche settimana potremo essere più precisi». Il percorso della Mille Miglia varia tutti gli anni, fermi restando la partenza e l'arrivo a Brescia e il giro di boa a Roma. Per questa edizione, il corteo di auto storiche attraverserà i Comuni del Lago di Garda, Desenzano e Sirmione, e passerà da Villafranca di Verona, Mantova, Ferrara e Ravenna per concludere la prima giornata a Cervia – Milano Marittima. Il giorno successivo, venerdì 23, procedendo gli equipaggi scenderanno verso le zone che portano ancora i segni del terremoto del 2016, Amatrice compresa. Lo stop per la notte sarà a Rieti, da dove, la mattina successiva, i bolidi d'antan in gara arriveranno a Roma. Sabato 24, comincerà la risalita dello Stivale. Infine, il ritorno in Lombardia domenica 25, con i passaggi da Salsomaggiore Terme, Castell'Arquato, Lodi, Pandino, Treviglio e Bergamo, prima di raggiungere la pedana di arrivo di viale Venezia, nella città della Leonessa.

Piergiacomo Bonaventi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### ECCO IL PERCORSO DELLA MILLE MIGLIA

**LUNEDÌ 19 OTTOBRE**
10:00 - 17:00
Verifiche Sportive e Tecniche consegna dei numeri di gara e dei road-book
Brixia Forum - Brescia

**MARTEDÌ 20 OTTOBRE**
10:00 - 17:00
Verifiche Sportive e Tecniche consegna dei numeri di gara e dei road-book
Brixia Forum - Brescia
11:00
Conferenza Stampa di Brescia - Palazzo della Loggia - Salone Vanvitelliano
14:00 - 17:00
Sala stampa consegna accrediti - Brixia Forum - Brescia
19:45-21:00
Gara di regolarità
5' Trofeo Roberto Gaburri
partenza da Piazza della Vittoria

**MERCOLEDÌ 21 OTTOBRE**
10:00 - 17:00
Verifiche Sportive e Tecniche consegna dei numeri di gara e dei road-book
Brixia Forum - Brescia
10:00 - 17:00
Sala stampa consegna accrediti - Brixia Forum - Brescia
14:00 - 20:00
Villaggio 1000 Miglia - Piazza della Vittoria
15:00 - 20:00
Punzonatura delle vetture - Villaggio 1000 Miglia
18:00
Santa Messa benedizione delle vetture d'epoca - Duomo Vecchio

**GIOVEDÌ 22 OTTOBRE**
7:30 - 8:30
Ultime Verifiche Sportive e Tecniche consegna dei numeri di gara e dei road-book - Brixia Forum - Brescia
7:30 - 14:00
Sala stampa consegna accrediti - Brixia Forum - Brescia
9:00 - 10:00
Verifiche Sportive e Tecniche per vetture in lista di attesa consegna dei numeri di gara e road-book - Brixia Forum - Brescia
8:00 - 12:00
Villaggio 1000 Miglia - Piazza della Vittoria
8:30 - 11:30
Punzonatura delle vetture - Piazza della Vittoria
dalle 12:00
Pranzo di partenza - Museo Mille Miglia
14:30
Inizio 1ª tappa: Brescia, Cervia - Milano Marittima partenza della prima vettura - Viale Venezia
17:00
Partenza ultima vettura - Viale Venezia
19:55
Cena a Ferrara - Centro Città
22:30
Cervia - Milano Marittima, fine tappa: arrivo della prima vettura per Controllo Orario e passerella
dalle 22:30
Cervia - Milano Marittima pernottamento in hotels

**VENERDÌ 23 OTTOBRE**
6:10
Inizio 2ª tappa: Cervia - Milano Marittima, Roma partenza della prima vettura
dalle 12:00
Pausa pranzo a Fabriano - presso il Loggiato di San Francesco
21:00
Roma, fine tappa: arrivo della prima vettura per Controllo Orario e passerella - Via Veneto
dalle 21:45
Roma cena e pernottamento in hotels

**SABATO 24 OTTOBRE**
6:10
Inizio 3ª tappa: Roma, Parma partenza della prima vettura
dalle 12:30
Pausa pranzo a Siena - Palazzo Pubblico
21:15
Parma, fine tappa: arrivo della prima vettura per Controllo Orario e passerella
dalle 21:15
Parma cena in centro città e trasferimento con navette in hotels

**DOMENICA 25 OTTOBRE**
6:50
Inizio 4ª tappa: Parma, Brescia partenza della prima vettura
dalle 12:00
Pausa pranzo a Cernusco sul Naviglio
dalle 16:15
Brescia arrivo al Controllo Orario di fine tappa a seguire sfilata delle vetture - Viale Venezia
dalle 19:00
Cerimonia di Premiazione e Closing Party

L'Ego-Hub

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Bresciaoggi

Data 23-08-2020
Pagina 11
Foglio 1

**LA GARA.** Quest'anno posticipata a ottobre

# La Mille Miglia cambia il percorso dell'ultima tappa

## Il Giro d'Italia coincide con la data e Milano sarà riservata alle bici

**Daniele Bonetti**

La Mille Miglia cambia il percorso dell'ultima tappa che porterà gli equipaggi da Parma a Brescia il prossimo 25 ottobre. Una scelta dettata dalla concomitanza con l'ultima tappa del Giro d'Italia di ciclismo che di fatto rende impossibile l'attraversamento di Milano e di conseguenza anche il passaggio da Cernusco sul Naviglio, città capitale dello sport italiano per il 2020 e per questo motivo inserita nel percorso della corsa più bella del mondo.

**LA CONSEGUENZA** più naturale è stata quindi quella di modificare il tracciato dell'ultima tappa della corsa: da Lodi le 400 auto della corsa bresciana punteranno verso la provincia di Cremona, attraverseranno Pandino prima di raggiungere Treviglio dove sarà osservata una sosta pranzo. Da lì via poi verso Bergamo e quindi a Brescia nel rispetto del tracciato tradizionalmente previsto in sede di presentazione dello scorso autunno. Nel frattempo proseguono i lavori della 1000 Miglia srl per riuscire ad allestire una corsa che abbia nella sicurezza anti Covid il suo punto cardine: nei prossimi giorni infatti è previsto un incontro con l'amministrazione comunale di Siena per valutare l'opportunità di far pranzare gli equipaggi nel Cortile del Podestà. Non fosse possibile per ragioni di spazio e distanziamento, sarà necessario trovare una soluzione alternativa salvaguardando l'esposizione delle auto nella celeberrima piazza del Campo.

Le auto in corso Zanardelli

A due mesi dallo start in Viale Venezia il tracciato è ormai confermato e definitivo e l'evolversi dell'emergenza sanitaria è tenuta costantemente sotto controllo per effettuare per tempo tutte le valutazioni del caso. •

Anche per i bus extraurbani è in arrivo il voucher rimborso

La Mille Miglia cambia il percorso dell'ultima tappa

Agosto Aperto per FERIE

bottega del ferro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GIORNALE di TREVIGLIO

Data 21-08-2020
Pagina 6
Foglio 1

MOTORI

# A TreviglioFiera arriva la «MilleMiglia» Appuntamento il 25 ottobre con 400 auto

**TREVIGLIO** (ces) Oltre 500 auto e più di tremila persone sono attese per il prossimo 25 ottobre a Treviglio che ospiterà – ora è ufficiale – la quarta tappa della mitica «Mille Miglia».

L'appuntamento è per il prossimo 25 ottobre quando in tarda mattinata il corteo, partito da Parma e con ultima meta Brescia, passerà a Treviglio per la quarta e ultima tappa. A «TreviglioFiera» è previsto il pranzo per le oltre tremila persone che solitamente seguono da vicino l'evento storico.

Il corteo sarà formato da 400 auto storiche (rigorosamente prodotte entro il 1957 e iscritte all'originale Mille Miglia corsa dal 1927 al 1957), che saranno precedute da 100 Ferrari moderne e da 10 supercar. Non mancheranno anche 10 grandi auto elettriche per gli appassionati più «green».

La 38esima edizione della «Mille Miglia», dopo il pranzo, ripartirà sfilando per il centro storico di Treviglio prima di procedere verso Brescia.

«Oltre ad essere la conferma del ruolo strategico di Treviglio, sarà anche una ulteriore vetrina e una bella opportunità per tutta la nostra città – ha commentato il sindaco **Juri Imeri** – Ed è per questo che abbiamo già iniziato a lavorare da qualche settimana per farci trovare pronti, con l'obiettivo di coinvolgere tutti per questa grande e prestigiosa occasione».

A sinistra, un'immagine della «Mille miglia», storica gara di regolarità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CHIARI week

Data 21-08-2020
Pagina 28
Foglio 1

Posticipata al 25 ottobre

# Travagliato scalda i motori in attesa della Mille Miglia

**TRAVAGLIATO** (pzv) Travagliato sta scaldando i motori anche per quest'anno: in autunno tornerà l'attesa Mille Miglia.

Programmata per il 16 maggio, la manifestazione è stata posticipata al 25 ottobre a causa del Covid-19. Come lo scorso anno le auto saranno accolte in Piazza Libertà per il controllo del timbro e la sosta delle cosiddette «Supercar».

Saranno 130 tra Mercedes e Ferrari, oltre alle auto storiche, a fermarsi in piazza: l'arrivo è previsto per le 12 e a quel punto i piloti si fermeranno per pranzo, ospitati negli ambienti dell'oratorio, grazie alla disponibilità di don**Mario Metelli** e del Gruppo Alpini.

In questi giorni si stanno definendo gli ultimi dettagli, lavorando agli allestimenti e a tutte le scenografie per rendere ancora più speciale la «corsa più bella mondo».

Gli amanti delle quattro ruote potranno così ammirare per un paio d'ore le auto, che resteranno parcheggiate fino al primo pomeriggio.

**Simona Resconi**, consigliere comunale con delega alla Cultura, l'ha definito «un segnale benaugurante della gran voglia di ripartire di tutti». Quella di quest'anno, infatti, sarà una tappa, nonché un'edizione, ancora più densa di significato, visto che attraverserà i luoghi piú colpiti dalla pandemia.

Ecco il ponte in legno di Lovernato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CREMASCO week

Data 21-08-2020
Pagina 6
Foglio 1

MOTORI

# A TreviglioFiera arriva la «MilleMiglia» Appuntamento il 25 ottobre con 400 auto

**TREVIGLIO** (ces) Oltre 500 auto e più di tremila persone sono attese per il prossimo 25 ottobre a Treviglio che ospiterà - ora è ufficiale - la quarta tappa della mitica «Mille Miglia».

L'appuntamento è per il prossimo 25 ottobre quando in tarda mattinata il corteo, partito da Parma e con ultima meta Brescia, passerà a Treviglio per la quarta e ultima tappa. A «TreviglioFiera» è previsto il pranzo per le oltre tremila persone che solitamente seguono da vicino l'evento storico.

Il corteo sarà formato da 400 auto storiche (rigorosamente prodotte entro il 1957 e iscritte all'originale Mille Miglia corsa dal 1927 al 1957), che saranno precedute da 100 Ferrari moderne e da 10 supercar. Non mancheranno anche 10 grandi auto elettriche per gli appassionati più «green».

La 38esima edizione della «Mille Miglia», dopo il pranzo, ripartirà sfilando per il centro storico di Treviglio prima di procedere verso Brescia.

«Oltre ad essere la conferma del ruolo strategico di Treviglio, sarà anche una ulteriore vetrina e una bella opportunità per tutta la nostra città - ha commentato il sindaco **Juri Imeri** - Ed è per questo che abbiamo già iniziato a lavorare da qualche settimana per farci trovare pronti, con l'obiettivo di coinvolgere tutti per questa grande e prestigiosa occasione».

A sinistra, un'immagine della «Mille miglia», storica gara di regolarità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MANERBIO week

Data 21-08-2020
Pagina 28
Foglio 1

Posticipata al 25 ottobre

# Travagliato scalda i motori in attesa della Mille Miglia

**TRAVAGLIATO** (pzv) Travagliato sta scaldando i motori anche per quest'anno: in autunno tornerà l'attesa Mille Miglia.

Programmata per il 16 maggio, la manifestazione è stata posticipata al 25 ottobre a causa del Covid-19. Come lo scorso anno le auto saranno accolte in Piazza Libertà per il controllo del timbro e la sosta delle cosiddette «Supercar».

Saranno 130 tra Mercedes e Ferrari, oltre alle auto storiche, a fermarsi in piazza: l'arrivo è previsto per le 12 e a quel punto i piloti si fermeranno per pranzo, ospitati negli ambienti dell'oratorio, grazie alla disponibilità di don**Mario Metelli** e del Gruppo Alpini.

In questi giorni si stanno definendo gli ultimi dettagli, lavorando agli allestimenti e a tutte le scenografie per rendere ancora più speciale la «corsa più bella mondo».

Gli amanti delle quattro ruote potranno così ammirare per un paio d'ore le auto, che resteranno parcheggiate fino al primo pomeriggio.

**Simona Resconi**, consigliere comunale con delega alla Cultura, l'ha definito «un segnale benaugurante della gran voglia di ripartire di tutti». Quella di quest'anno, infatti, sarà una tappa, nonché un'edizione, ancora più densa di significato, visto che attraverserà i luoghi piú colpiti dalla pandemia.

Ecco il ponte in legno di Lovernato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA NAZIONE
Siena

Data 20-08-2020
Pagina 17
Foglio 1

A ottobre sarà la volta della Mille Miglia

# Tornano le auto in Piazza 'Nuvolari' a settembre

**Tornano a sfilare** la auto d'epoca in piazza del Campo. L'appuntamento è per sabato 19 settembre, quando transiteranno dal centro della città le circa 150 auto storiche del "Gran Premio Nuvolari" e le venti previste per l'accompagnamento, con passaggio, controllo e timbro in Piazza previsto tra le 12.30 e le 15.30. L'edizione storica della manifestazione si svolse dal 1954 al 1957, poi dal 1991 è stata proposta la rievocazione confermata anche in questo anno complicato. Dal 22 al 25 ottobre toccherà invece alle Mille Miglia: appuntamento a Siena il 24 ottobre, quando è in programma come lo scorso anno la pausa per il pranzo con i mezzi parcheggiati in tutta la Conchiglia.

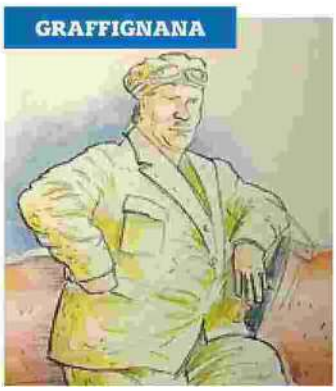
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Cittadino
QUOTIDIANO DEL LODIGIANO E DEL SUDMILANO

Data 18-08-2020
Pagina 26
Foglio 1

# Cento anni fa "El Negher" vinceva la sua prima corsa

GRAFFIGNANA



Cento anni fa, nel 1920, Giuseppe Campari di Graffignana, detto "El Negher" in dialetto lodigiano cioè "Il negro", perché scuro di carnagione, un campione un po' dimenticato che ha contribuito allo sviluppo dell'automobilismo sportivo vivendo da protagonista questa epopea dal 1910 al 1933, vinse la sua prima gara automobilistica, la Parma-Poggio di Berceto, storica gara nata nel 1913, che vide quell'anno sul podio al terzo posto Enzo Ferrari. Campari era un gigante buono, valentissimo pilota Alfa Romeo, che complessivamente conterà più di trenta vittorie, alcune delle quali di assoluto prestigio tra cui due Mille Miglia nel 1928 e nel 1929 e due titoli di Campione Italiano. Amante del canto e della lirica, al teatro di Bergamo, si cimentò nella «Traviata» facendo scrivere che avrebbe abbandonato le corse per il bel canto. Per la verità nel teatro bergamasco la sua interpretazione non fu molto apprezzata, anzi uno spettatore gli gridò: «Vai a correre». Campari, serafico, replicò: «Quando corro mi dicono di andare a cantare, quando canto mi dicono di andare a correre. Cosa devo, dunque, fare?». Vinse il Gran Premio di Francia del 1933, smentendo i francesi che lo avevano definito un "veterano che non vince mai." ed intervistato sul podio, non parlando francese, cantò "O sole mio". Gran pilota come sosteneva decisamente uno che se ne intendeva: Enzo Ferrari nel suo libro "Piloti che gente" ricorda anche altre "Imprese" di Campari come quando era con lui alle prove della Mille Miglia del 1928 in macchina al Passo della Raticosa e «dal pavimento di legno, cominciarono a sprigionarsi schizzi che ci arrivarono al volto» Ferrari si rivolse a Campari in milanese «"Peppin se gh'è?" E lui: "Ohé, te vurrett minga che me fermi intant che sunt in allenament? Bisugna pur allenass a pissass adoss"». La morte colse Campari il 10 settembre 1933 sulla pista di Monza. Al primo giro, scivolò su una macchia d'olio all'ingresso della curva sopraelevata sud e uscì di strada, rovesciandosi nel fossato che fiancheggiava la pista, morendo sul colpo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GAZZETTA DI PARMA

Data 14-08-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

AMARCORD

**Quella Mille miglia vinta da Nuvolari a «fari spenti»**

BUTTASI a pagina 35

# MILLE MIGLIA Una sfida storica Nuvolari e quel sorpasso a fari spenti

## Novant'anni fa, nel 1930, lo storico successo di Nuvolari dopo il lungo duello con Varzi Quell'anno fu anche campione nelle moto e diventò un pilota della scuderia Ferrari

di VANNI BUTTASI

**La Mille Miglia 2020, trentottesima edizione della rievocazione storica della corsa disputata dal 1927 al 1957, si svolgerà dal 22 al 25 ottobre, con partenza e arrivo a Brescia. La Mille Miglia 2020 arriverà a Parma sabato 24 e il giorno successivo ripartirà per Brescia. Un'occasione per gli sportivi parmigiani di ammirare le splendide storiche vetture che parteciperanno a questo importante avvenimento. Ma facciamo un salto di novant'anni.**

Il 1930 è un anno storico per Tazio Nuvolari, già campionissimo con le moto. La vittoria alla Mille Miglia è diventata una leggenda. E, sempre in quell'anno, avviene l'incontro con Enzo Ferrari: lui diventa il pilota della neonata scuderia.

Il nostro racconto comincia dalla Mille Miglia disputata nel 1930 il 12 e 13 aprile con partenza e arrivo a Brescia, con passaggio anche da Parma. Era la quarta edizione e fu storica in quanto tre Alfa Romeo 6 C 1750 si piazzarono nelle prime tre posizioni: al primo posto la coppia Nuvolari-Guidotti, secondo posto per Varzi-Canavesi e terzo per Campari-Marinoni.

L'Alfa Romeo "richiamava" Nuvolari: cinque anni prima lo aveva bocciato; stavolta gli offriva la guida di una macchina ufficiale della casa e lui ripagava la fiducia con una vittoria che entrò negli annali.

Era il primo pilota, infatti, che percorreva i 1600 chilometri del percorso a oltre 100 di media: una sfida avvincente con il compagno di scuderia Achille Varzi, ricca di colpi di scena. E' sempre la stessa competizione che viene ricordata per un curioso episodio, sulla cui veridicità ci sono non pochi dubbi.

«Quando ho corso con lui la Mille Miglia del 1930 - raccontò Gian Battista Guidotti -, che vincemmo, sulle prime mi spaventai. A ogni curva c'era la paura di non farcela, le ruote usavano sino all'ultimo millimetro di asfalto disponibile. Col passare dei chilometri, mi resi conto che era tutto calcolato. E cominciai ad ammirarlo, rendendomi conto di avere a che fare con un pilota eccezionale».

Lo stesso Guidotti parlò, in diverse interviste, del sorpasso a fari spenti: «Eravamo partiti dietro e Nuvolari tirava come un dannato tra Bologna e Firenze, credevo di essere in aereo, sicuramente dovevamo aver preso un bel vantaggio, pensavo, invece al controllo di Firenze ci dissero che eravamo ancora pari con Varzi, a un minuto e mezzo seguiva Campari. Ricominciò il carosello ad Ancona, poco mancò che ammattissimo quando sentimmo che il tempo era sempre lo stesso tra noi e Varzi. A Bologna, invece, scoprimmo che Varzi aveva perduto terreno, adesso avevamo quattro minuti di vantaggio. Nuvolari era sfinito, mi cedette finalmente la guida, adesso si trattava di andare avanti con giudizio e di non compromettere una vittoria sicura. A Vicenza ci avvertirono che Varzi aveva riguadagnato solo un minuto e dieci secondi dei quattro minuti che aveva perso. Nuvolari tornò alla guida e si scatenò un'altra volta, il vantaggio tornò a quattro minuti. A Primolano increduli vedemmo davanti a noi, ormai era notte, i fari di un concorrente che ci precedeva. In principio pensammo che fosse qualche dilettante cacciatosi in mezzo alla corsa, poi non avemmo più dubbi e incominciò il duello finale. Anche se la corsa era decisa diventò un punto d'onore per noi superare Varzi e per lui non farsi superare. A Verona riacquistò un po' di vantaggio lui, poi gli fummo ancora addosso, ma non si riusciva a passare: fu allora che ebbi l'idea pazza e dissi a Nuvolari: «Spegniamo i fari?». Andavamo a centocinquanta all'ora, nel buio della campagna, ci voleva un certo fegato per tentare, ma Nuvolari abbassò la testa e io girai la chiavetta. Varzi credette che avessimo mollato, che fossimo rimasti indietro e si concesse un attimo di respiro, anche lui; nello stesso momento sentì il vento della nostra vettura che lo affiancava, capì tutto e da gentiluomo perfetto si avvicinò alla destra e dette strada».

A ridimensionare un po' la leggenda ci sarebbe comunque l'orario stimato del sorpasso - intorno alle 5 di mattina - quando stava già albeggiando, quindi non proprio nell'oscurità. Lo stesso Nuvolari, del resto - il quale sapeva bene che la leggenda a volte «vale» più della storia - non smentì mai l'aneddoto.

Nuvolari e l'accordo con Ferrari

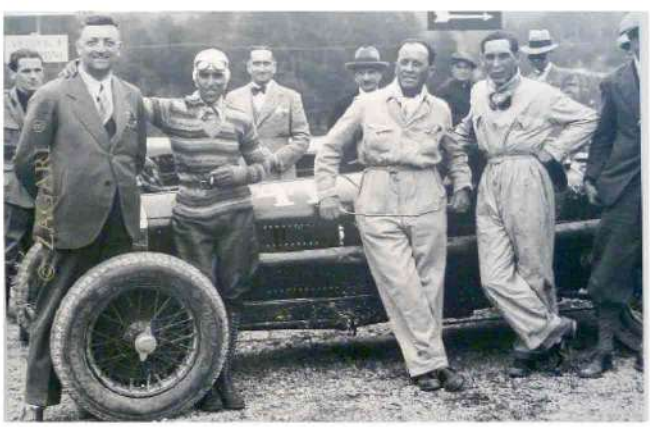
Il 1930 segnò anche il "matrimonio" tra Tazio Nuvolari e la

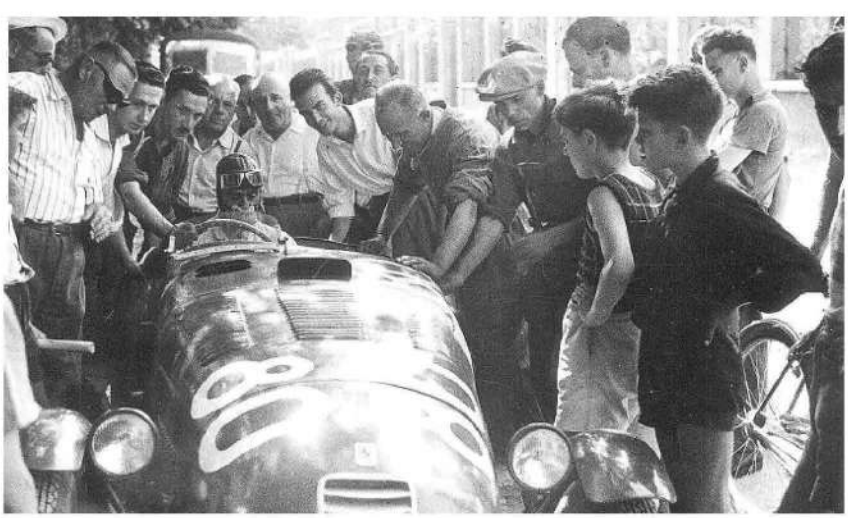
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

neonata scuderia di Enzo Ferrari. «I contatti tra Ferrari e Nuvolari - scrive Luca Dal Monte nel suo libro "Ferrari Rex" - erano iniziati subito dopo la Targa Florio, ai primi di maggio. Tazio aveva terminato solo al quinto posto una gara che era stata vinta proprio da Varzi. Il momento non avrebbe potuto essere più propizio per l'inizio del corteggiamento del mantovano volante. L'unico vero ostacolo sembrò ad un certo punto essere rappresentato dagli impegni con le motociclette che Tazio aveva contratto in precedenza. Ma Nuvolari aveva presto capito che l'offerta di Ferrari avrebbe finito con l'avvantaggiarlo nella lotta a distanza con Varzi e le difficoltà iniziali erano state facilmente superate». Nuvolari, alla guida di un'Alfa Romeo P2, debuttò con la scuderia Ferrari a metà giugno nella corsa Trieste-Opicina e vinse a mani basse. Due settimane dopo si confermò con la vittoria nella Cuneo-Colle della Maddalena. Passarono altre due settimane e il 13 luglio 1930 Nuvolari conquistò il terzo successo consecutivo, alla Vittorio Veneto-Cansiglio, alla guida di un'auto della scuderia Ferrari.

© RIPRODUZ

## PRIMO PIANO/ I BOLIDI DELLA LEGGENDA





**TAZIO NUVOLARI** Alcune immagini alla guida dei bolidi e con la macchina fotografica. In alto a destra, uno storico scatto al fianco di Enzo Ferrari, conservato al Museo Nuvolari di Mantova.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LIBERTÀ

Data 14-08-2020
Pagina 27
Foglio 1

# Storie di piloti eroici aspettando la tappa della "Mille miglia"

L'anteprima del libro in gran parte dedicato ai piloti lodigiani

**Anteprima a Casale del libro "Vivere in sorpasso" con Colonna e Dionigi**

**CASALE**

● Presentato al Cenacolo degli artisti di Casale un capitolo del nuovo libro illustrato "Vivere in sorpasso". E' un altro tassello curato dal disegnatore secugnaghese Alessandro Colonna e del giornalista Francesco Dionigi. «Tra le pagine, tante informazioni dedicate ai piloti lodigiani Giuseppe Campari, Attilio Marinoni e Eugenio Castellotti, trionfatori della mitica Mille Miglia, corsa stradale svoltasi dal 1927 al 1957», spiegano gli autori. In realtà è stata una anteprima perché il nuovo libro di Pmp Edizioni Lodi sarà presentato alla Mille Miglia, con passaggio a Lodi ad ottobre.

«Oltre alla storia dei piloti lodigiani (vincitori di decine di corse automobilistiche e di gare di Formula Uno), tutti tragicamente scomparsi in pista, il volume ripercorre le storie di grandi piloti dell'epoca che resero grande l'Italia nel mondo, come il casalese Francesco Agello "L'uomo più veloce del mondo" che conquistò il record mondiale di velocità di idrovolanti nel 1934 a Desenzano sul Garda a 709, 209 km/h , record imbattuto», spiegano. Il capitolo presentato si intitola "Il maledetto 26 degli Ascari" ed è stato celebrato da una opera dell'artista Roberto Scarioni su fondo rosso Alfa e Ferrari. «E' la storia di Antonio ed Alberto Ascari, padre e figlio, grandi campioni morti nello stesso numero progressivo del giorno, il tragico 26, a 30 anni di differenza, quando avevano entrambi 36 anni e mancava poco più di un mese al loro 37esimo compleanno», concludono gli autori. _pa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GIORNALE DI BRESCIA

Data 13-08-2020
Pagina 12
Foglio 1

# Del Bono: «Una offerta culturale irrinunciabile»

## I commenti

■ «Non era una decisione scontata, visto ciò che abbiamo vissuto e le difficoltà legate alla sicurezza, ma era giusto confermare l'evento». Parole del sindaco Emilio Del Bono nell'incontro per annunciare il ritorno di Librixia dal 26 settembre al 4 ottobre. Brescia, sottolinea Del Bono, pur ferita dal Covid, nel rispetto delle norme per prevenire i contagi, non rinuncia ad andare avanti. Librixia, ma anche la Mille Miglia in ottobre. «La Fiera del libro - aggiunge - è un momento di grande offerta culturale da preservare e sviluppare, anche in vista dell'appuntamento del 2023 quando saremo capitale italiana della cultura». È un evento con nomi di caratura nazionale, «che deve conservare le sue radici piantate nell'editoria locale».

Come sempre, Librixia è frutto dell'alleanza fra Ancos Confartigianato, presidente Eugenio Massetti, e il Comune di Brescia. «Annunciamo la prossima edizione della fiera con anticipo - spiega Massetti - per dare un messaggio positivo agli espositori e agli sponsor». Con l'intento di «restituire ai bresciani una fiera di qualità, una delle prime dell'intero Paese». Brescia, dice Massetti, è la seconda provincia lombarda per industria editoriale, dopo Milano, con 224 aziende legate al settore. «La Lombardia è al quarto posto per lettori dopo il Trentino, il Friuli e la Liguria». Sarà una Librixia «più contenuta, ma non in tono minore. Una rassegna importante, nonostante le limitazioni imposte dal Covid». // E. MIR.

Con gli autori e in sicurezza: in piazza Vittoria torna Librixia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Voce di Mantova

Data 11-08-2020
Pagina 15
Foglio 1

I funerali si tennero a Mantova il 13 agosto 1953

# Migliaia di fans accorsero in città per dare l'ultimo saluto al grande mito

Mantova, 13 agosto 1953, i funerali di Tazio Nuvolari

Tazio Nuvolari nasce a Castel d'Ario il 16 novembre 1892, verso le 9 di mattina ed è il quarto figlio di Arturo e Elisa Zorzi.

Nel 1904 e 1905, si reca a Brescia con lo zio Giuseppe ad assistere alle settimane motoristiche e ne rimane attratto. Durante la Prima Guerra Mondiale, il 10 novembre 1917, sposa Carolina Perina. Nel 1920 esordisce in moto a Cremona, ma si ritira. Dal 1923 si dedica interamente alle corse e piovono vittorie copiose in moto, rare quelle in auto. In sella alle moto Bianchi diventa campionissimo. Tenta in auto con una sua Scuderia, ma con poca fortuna. Solo nel 1930 si afferma come pilota in auto trionfando alla Mille Miglia: è l'inizio di una carriera inimitabile al volante dei bolidi Alfa Romeo. Si impone in Italia e all'estero sui circuiti più prestigiosi come Le Mans, Montecarlo, Monza, Nürburgring, Targa Florio e oltre oceano a New York. Conquista due record mondiali di velocità su terra e per oltre cento volte stabilisce il giro più veloce nei circuiti. Corre ancora nel dopoguerra e conclude la sua attività agonistica nel 1950.

Tazio Nuvolari muore la mattina del 11 agosto del 1953.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Voce di Mantova

Data 11-08-2020
Pagina 16
Foglio 1

MM 1930: novant'anni fa la prima vittoria

# Mille Miglia: la corsa ideale per il Campione

Tazio Nuvolari è il "campione" che evoca trionfi e gesta impareggiabili. Tra tutte le competizioni, la Mille Miglia è la corsa, che più di tutte lo infiamma e ne esalta le doti. Questa affascinante maratona, lunga 1.650 Km, si corre da Brescia a Roma e ritorno su strade strette, sterrate, polverose e con pochi rettilinei.

Quando nel 1927 nasce a Brescia la Mille Miglia, Nuvolari è già un affermato pilota sulle due ruote. Con le auto da corsa non ha ancora vinto gare importanti, ma è l'occasione per cimentarsi con le 4 ruote. Nelle prime tre edizioni, non lascia una traccia significativa, perché corre con auto non performanti.

Il suo destino agonistico cambia nel 1930, quando è ingaggiato dall'Alfa Romeo per gareggiare alla Mille Miglia. Non parte favorito, ma sulla nuova 6C 1750 del "Biscione", diventa subito protagonista. Ingaggia un interminabile e infuocato duello con Achille Varzi, prova che sfocia nel clamoroso sorpasso a "fari spenti", alle prime luci dell'alba, nel tratto finale tra Desenzano e Lonato. Nuvolari vince con un trionfo. È un gesto leggendario, che lo consacra definitivamente nell'Olimpo dei campioni, legandolo per sempre alla Mille Miglia.

Bissa la vittoria solo nel '33, ma per la gente e gli sportivi lui è il "campione", anche quando non vince o non giunge al traguardo.

Corre la Mille Miglia nel dopoguerra, quando non è più giovane e la salute è cagionevole, ma i suoi sterminati tifosi gli sono fedeli e lui li ripaga con gesti da antologia sportiva. Compie azioni uniche, suscitando emozione ed entusiasmo popolare.

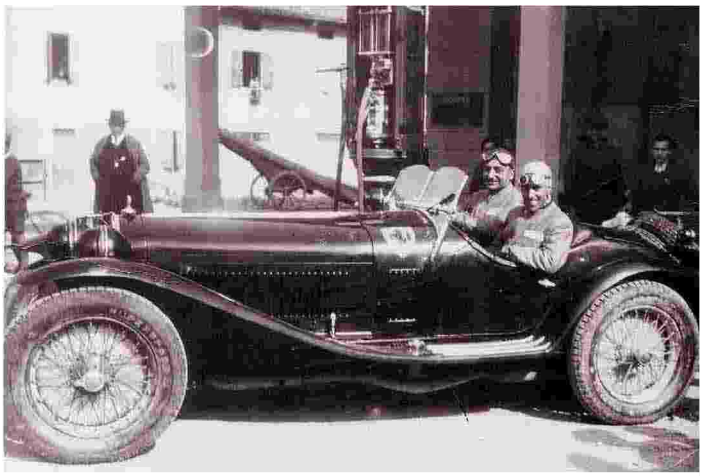
Nel '47, corre ancora tra le rovine della guerra, va in testa con la sua piccola spider Cisitalia 202, poi chiamata "Nuvolari" in suo onore, non regge la furia di un nubifragio e arriva secondo, ma per tutti è il vincitore.

L'anno dopo Enzo Ferrari, gli affida un nuovo bolide del "Cavallino rampante" e lui subito infiamma l'Italia guadagnando la testa e arrivando nella capitale tra applausi e ovazioni con oltre 20 minuti di vantaggio.

Il cofano della sua Ferrari non si chiude, lo sfila e riparte indomito verso il nord. A Bologna è saldamente al comando, ma il bolide malridotto e le condizioni meteo avverse infieriscono su di lui. La pioggia è incessante e Tazio si ritira a Reggio Emilia per un guasto alla Ferrari 166 SC spider.

Questo indimenticabile "canto del cigno" chiude la storia tra il "campione" e la corsa, resa leggendaria dalle sue inimitabili imprese. *(a.f.)*

Passo della Futa, 9 aprile 1932 - Nuvolari su Alfa Romeo 8C 2300 MM Touring, sbanda pericolosamente



Tazio Nuvolari e Decimo Compagnoni posano sull'Alfa Romeo 8C 2300 MM Zagato della Scuderia Ferrari nel 1933

A sinistra i mantovani Nuvolari-Compagnoni in piena azione nella vittoriosa Mille Miglia del 1933

A destra Nuvolari sulla Ferrari 166, senza cofano, al controllo di Firenze nella Mille Miglia del 1948

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Voce di Mantova

Data 11-08-2020
Pagina 17
Foglio 1 / 2

MM 1947 - Arriva 2°, ma i tifosi lo portano in trionfo

# Vincitore morale nella prima gara del dopoguerra

di Attilio Facconi

Nella primavera del 1947, il secondo conflitto mondiale cessato da due anni con esiti gravissimi. Questa situazione non frena la volontà di rinascita del popolo italiano, ambizione che si manifesta anche nello sport automobilistico. Ritornano le gare fra cui la Mille Miglia. La corsa bresciana, nata nel 1927, non è solo una gara automobilistica, ma è ancora l'evento fondamentale per stimolare e trainare l'industria motoristica.

Dei fondatori manca Franco Mazzotti, scomparso nel 1943 in volo di guerra, ma il gruppo rimasto riparte senza esitazioni.

Le difficoltà generali da superare sono molteplici e, su tutte pesa lo stato delle strade ancora interrotte in più tratti con il fondo malridotto e i ponti fissi sul Po inagibili. A queste problematiche, si aggiungono il persistente razionamento del carburante e la difficoltà di reperire i pneumatici, che sono introvabili e costosissimi.

Gli organizzatori non si lasciano intimorire dalle avversità; illustrano ai nuovi governanti che la gara è un forte volano per industria in generale e la corsa riprende.

La XIV edizione si corre il 20 e 21 giugno del 1947: uno slittamento utile per allestire le vetture in gara e, al Genio Civile, per riattivare le strade. Cambia il percorso allungandosi a 1823 Km. Partenza e arrivo a Brescia, giro di boa a Roma per il ritorno al nord con transito da Torino e Milano.

È una gara nazionale in cui debutta la nuova Casa Ferrari con il simbolo del "Cavallino rampante". Esordio per Cisitalia, una giovane marca, con i piloti Piero Taruffi e il "campione" Tazio Nuvolari. Gareggiano Giuseppe Morandi, il pilota mantovano vincitore della corsa del 1927, e Clemente Biondetti, primo nel 1938, e ora sull'Alfa Romeo 8C 2900 B berlinetta.

Gli interrogativi e le curiosità maggiori ruotano attorno a Tazio Nuvolari, che ha già legato il suo nome a vittorie e trionfi indelebili e non può mancare alla corsa, che lo ha reso celebre.

Tazio è già anziano, non gode di buona salute, corre sulla piccola spider 1100 Cisitalia. La sua partecipazione elettrizza l'ambiente e il tifo è tutto per lui.

Vanno in testa Morandi e Nuvolari, che vivacizzano la corsa; a Roma Tazio è al comando ed è accolto con un boato di gioia. Nella risalita al nord, Nuvolari prosegue in testa, inseguito da Biondetti. Verso Asti, si scatena un autentico uragano: la pioggia violenta e torrenziale infierisce sulla piccola vettura scoperta e Tazio è costretto a fermarsi. Indomito, "Nivola" riparte dopo 6 minuti, ma nel frattempo passa al comando Biondetti sull'Alfa chiusa, che taglia vittoriosa il traguardo. Tazio è stoico e irriducibile, riparte ed è secondo assoluto. Al traguardo, lo portano in trionfo, perché è lui il "vero" vincitore morale della prima corsa del dopoguerra.

Piero Taruffi alla partenza sulla nuova Cisitalia 202 MM berlinetta aerodinamica

Clemente Biondetti sulla potente Alfa Romeo 8C 2900 B berlinetta Touring, sul difficile tratto appenninico.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Gazzetta dello Sport

4 PAGINE

BIONDETTI primo assoluto nella MILLE MIGLIA

dopo un epico duello con Nuvolari

Il mantovano, ancora in vantaggio ad Asti, superato in un finale drammatico vissuto nella tempesta - La vittoria della vecchia Alfa Romeo e l'affermazione della Cisitalia

I fiorasi e Cortese ritirati - Brillanti prove della Fiat e di Hernabel, Minetti, Capelli e Della Chiesa - Perfetta organizzazione

Tazio Nuvolari impegnato nei difficili tornanti del Passo della Raticosa, sull'agile spider Cisitalia 202 SMM, dove riesce ad incrementare il vantaggio sul rivale Biondetti.
Sopra, titolo a nove colonne su "La Gazzetta dello Sport" del 23 giugno 1947, dedicato alla prima Mille Miglia del dopoguerra. In risalto l'"epico" duello tra Nuvolari e Biondetti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DI BERGAMO

Data 06-08-2020
Pagina 1+26
Foglio 1 / 3

# Sorpresa «1000 Miglia» Farà sosta a Treviglio

La «1000 Miglia» quest'anno farà tappa anche a Treviglio. L'organizzazione della celebre corsa di auto d'epoca, che parte da Brescia e raggiunge Roma prima di far ritorno al Nord, ha confermato ieri che domenica 25 ottobre la carovana sarà nella città della Bassa, dove trascorrerà la mattinata e la pausa pranzo. Un bel «colpo», riuscito anche grazie al Giro d'Italia: la corsa farà infatti tappa a Milano proprio il 25 ottobre, quando avrebbe dovuto fermarsi inizialmente nel capoluogo anche la «1000 Miglia». Cambiato «in corsa» il calendario, la sfilata delle vecchie glorie a quattro ruote ha scelto Treviglio. Arriveranno 400 auto d'epoca e circa tremila persone al seguito: festeggiano amministratori ed esercizi pubblici.

BOSCHI **A PAGINA 26**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DI BERGAMO

Data 06-08-2020
Pagina 1+26
Foglio 2 / 3

# Complice il Giro d'Italia la «1000 Miglia» farà sosta a Treviglio

**La manifestazione.** Il 25 ottobre nella Bassa la tappa inizialmente prevista a Milano, dove però arriverà la corsa in «maglia rosa». La città della Pianura festeggia

TREVIGLIO
**FABRIZIO BOSCHI**

Con la «complicità» del Giro d'Italia, la «1000 Miglia» quest'anno farà tappa a Treviglio, domenica 25 ottobre. Ieri l'ufficializzazione: nella nostra Pianura sfilerà la manifestazione automobilistica giunta alla 38ª edizione e ideata per dare seguito come gara di regolarità alla mitica corsa di velocità disputata dal 1927 al 1957.

Una bella notizia per la città di Treviglio che nella tarda mattinata del 25 ottobre accoglierà la sfilata di celebri vecchie glorie a quattro ruote, con la carovana di circa tremila persone che si porta dietro e che stazioneranno per la pausa pranzo, dalla tarda mattinata al primo pomeriggio. Treviglio sarà così punto di sosta nel corso della quarta e ultima tappa della rievocazione storica, che partirà da Parma per giungere al traguardo di Brescia.

L'organizzazione della «1000 Miglia» spiega: «Dopo attenta valutazione l'organizzazione ha deciso di stabilire a Treviglio la sosta per il pranzo. Nel programma iniziale era previsto il passaggio a Milano, ma la concomitante tappa conclusiva del Giro d'Italia ha infatti indotto gli organizzatori a cambiare percorso e puntare sull'unica sosta nella città della Bassa Bergamasca». Sono 400 le auto storiche che arriveranno a Treviglio, introdotte da un corteo di cento Ferrari moderne e seguite da dieci supercar; dieci saranno inoltre le auto elettriche che parteciperanno alla «1000 Miglia Green», percorrendo il medesimo tragitto delle vetture storiche. Sosteranno nell'area di «TreviglioFiera», quindi dopo il pranzo il corteo delle auto si muoverà verso il centro storico che sarà poi attraversato.

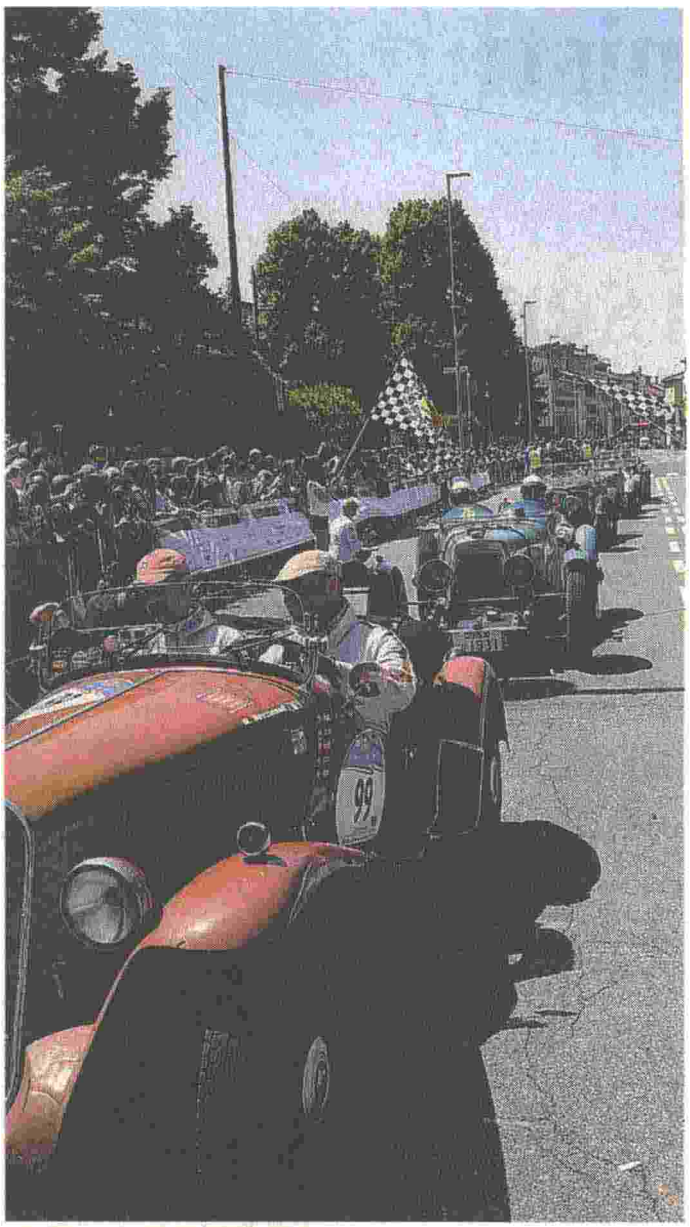
La «1000 Miglia» è stata una competizione automobilistica stradale di granfondo disputata in Italia in 24 edizioni, tra il 1927 e il 1957. Si trattava di una gara di velocità in linea con partenza e arrivo a Brescia e passaggio fino a Roma. Il nome della gara deriva dalla lunghezza del percorso; infatti, nonostante diverse variazioni nel corso degli anni, rimase lungo circa 1.600 chilometri equivalenti a circa mille miglia imperiali.

Dal 1977 la «1000 Miglia» rivive sotto forma di gara di regolarità storica a tappe la cui partecipazione è limitata alle vetture, prodotte entro il 1957, che avevano partecipato, o risultavano iscritte, alla corsa originale. Il percorso Brescia-Roma-Brescia ricalca, pur nelle sue varianti, quello della gara originale mantenendo costante il punto di partenza e arrivo in viale Venezia, all'altezza dei giardini del Rebuffone. Treviglio già lo scorso anno aveva ospitato il passaggio delle auto elettriche partecipanti alla «1000 Miglia Green»: ora un'accoglienza ben più corposa.

Il Comune già nelle scorse settimane aveva avviato i contatti con gli organizzatori dell'Automobile Club di Brescia per ospitare l'evento, in attesa di ottenere un sì ufficiale che è giunto ieri mattina. Per accogliere la carovana sarà ora predisposta una puntigliosa organizzazione locale, che vedrebbe coinvolti anche il Distretto del commercio e l'Associazione commercianti trevigliesi, professionisti e artigiani, il cui presidente Gabriele Anghinoni ha commentato: «Noi attendiamo l'ufficialità del passaggio della 1000 Miglia a Treviglio che ancora non ci è stata formalmente comunicata, ma ormai certa. Ora dovremo collaborare col Comune per accogliere nel migliore dei modi questo evento: una ghiotta e unica opportunità per la città e per tutti i commercianti».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



La Mille Miglia durante una tappa a Bergamo

## Attese per la mattinata e la pausa pranzo 400 auto storiche e quasi tremila persone

L'ECO DI BERGAMO

Covid, persi 10 mila posti
Dalla Regione 250 milioni

Complice il Giro d'Italia
la «1000 Miglia»
farà sosta a Treviglio

BONUSCASA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Arbiter

Data 08-2020
Pagina 122
Foglio 1

# Il mio motore è la passione

***Roberto Rettani, restauratore di auto storiche e meccanico racing, non ha dubbi: il suo è un mestiere che dona emozioni impagabili. Come rincorrere una Aston Martin sul lungotevere alla 1000 Miglia***

*di Benedetto Colli*

«Mio padre, purtroppo morto giovane, era proprietario di un'officina. Appena finiti gli studi, ho dovuto aiutare mia madre a gestirne l'attività. Diciamo che mi sono "ritrovato" a fare questo mestiere, ma senza la passione non avrei fatto strada». Ed è proprio la passione per i motori a guidare ancora la mente e la mano di Roberto Rettani, 55 anni, varesino, restauratore di auto storiche e meccanico racing sia in pista sia nei rally. Nonostante l'evoluzione costante della tecnica, Rettani conferma come al centro di tutto resti la mano dell'artigiano: «La tecnologia aiuta, ma non condivido l'utilizzo che se ne fa, spesso motivato solo dall'incapacità del restauratore o dalla volontà di risparmiare tempo e denaro. Invece di fondere un pezzo utilizzando gli stampi, per esempio, ormai si privilegiano scanner e stampanti 3D di ultima generazione. Naturalmente, in certi casi l'impiego delle tecniche moderne è l'unica opzione, anche per la difficoltà a reperire i pezzi. Talvolta, io stesso vi faccio affidamento nella realizzazione dei miei prototipi. Ma ormai, quando c'è da fare una riparazione, molti scelgono direttamente di ricostruire. Personalmente, non voglio rinunciare alla soddisfazione di saldare la ghisa con le tecniche di un tempo». Mente e mano, si diceva: malgrado il luogo comune, il mestiere di meccanico richiede uno studio continuo e approfondito. «Consulto costantemente la mia libreria e gli archivi. L'esperienza è fondamentale, ma non si finisce mai di imparare». Nonostante l'impegno fisico e mentale richiesto, quella di Rettani è una professione in grado di donare emozioni impagabili: «Penso a quando ho lavorato come assistente delle Aston Martin anni 30 alla 1000 Miglia. Confermo quel che diceva Enzo Ferrari: è la corsa più bella del mondo. Attraversare l'Italia trasmette delle sensazioni uniche. Ho girato tutto il pianeta seguendo le gare, ma un Paese come il nostro non l'ho mai visto». Con una cornice simile, persino le difficoltà regalano istanti indimenticabili: «Se la vettura va in panne nel bel mezzo della Ztl di un centro storico, il meccanico è costretto a correre a piedi, con la cassetta degli attrezzi in mano, per raggiungerla. Una volta ho dovuto cambiare i magneti alla macchina di un pilota inglese sul lungotevere a Roma. Gli spettatori si sono messi a urlare suggerimenti in inglese a me e al mio assistente. Quando abbiamo risposto in italiano, ci sono rimasti male». E hanno sbagliato: nell'ambito dei meccanici racing, l'essere italiani resta un valore aggiunto riconosciuto in tutto il mondo. «Per inventiva e capacità di adattamento, siamo avanti anni luce rispetto ai professionisti di altri Paesi. Il rovescio della medaglia è fatto di tutte le problematiche che ben conosciamo. Intendiamoci: non sento il bisogno di un sostegno dallo Stato. Non ho né grosse difficoltà, né grandi esigenze. Personalmente, ritengo che le sovvenzioni non siano una soluzione, al massimo vorrei che venissero alleggeriti gli adempimenti burocratici. Tempo fa, mi aveva scritto la Camera di commercio offrendomi un finanziamento per assumere dei ragazzi apprendisti. Risposi che non avevo bisogno di soldi, ma solo che gli studenti fossero in regola con le normative e coperti dall'assicurazione. Da quel momento, non ho più avuto notizie». Ciò non ha impedito a Rettani di trasmettere il proprio sapere e saper fare ai più giovani. Dal 2013, infatti, collabora con la Mts - Motorsport technical school di Monza tenendo il corso base per meccanici, un corso specifico sul racing e introducendo gli allievi ai regolamenti tecnici delle macchine da corsa, essendo anche commissario tecnico nazionale Aci Csai. «Ho dato una mano a fondare questo istituto perché, scomparse le grandi scuole tecniche specifiche come quella dell'Alfa Romeo, serviva una simile realtà che affiancasse l'autodromo. È bellissimo insegnare a ragazzi provenienti da tutta Italia. Non sono garzoni di bottega, ma studenti che si avviano alla carriera nel motorsport e che alle 18.00, invece di scappare dalla classe, non ti lasciano tornare a casa perché ti vogliono rivolgere ancora un'infinita serie di domande. È sicuramente un impegno faticoso, ma mi riempie di soddisfazione». In definitiva, cosa consiglierebbe Roberto Rettani a un giovane appassionato che sogna di diventare un professionista? «Di crederci fino in fondo. Vivere di ciò che si ama è un piacere unico, a prescindere dal ritorno economico. Lavoro più ore di un operaio guadagnando meno, ma il mio mestiere è la mia passione: questo fa la differenza».

**Sopra, Roberto Rettani, 55 anni, varesino, nella sua officina, con una riproduzione in scala di una F1 a motore degli anni 50 per bambini. Nonostante la tecnologia nel motorsport, per lui al centro del mestiere restano mente e mano artigiane, anche se lo studio e e gli aggiornamenti non devono mai mancare.**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto d'Epoca

Data 08-2020
Pagina 7
Foglio 1

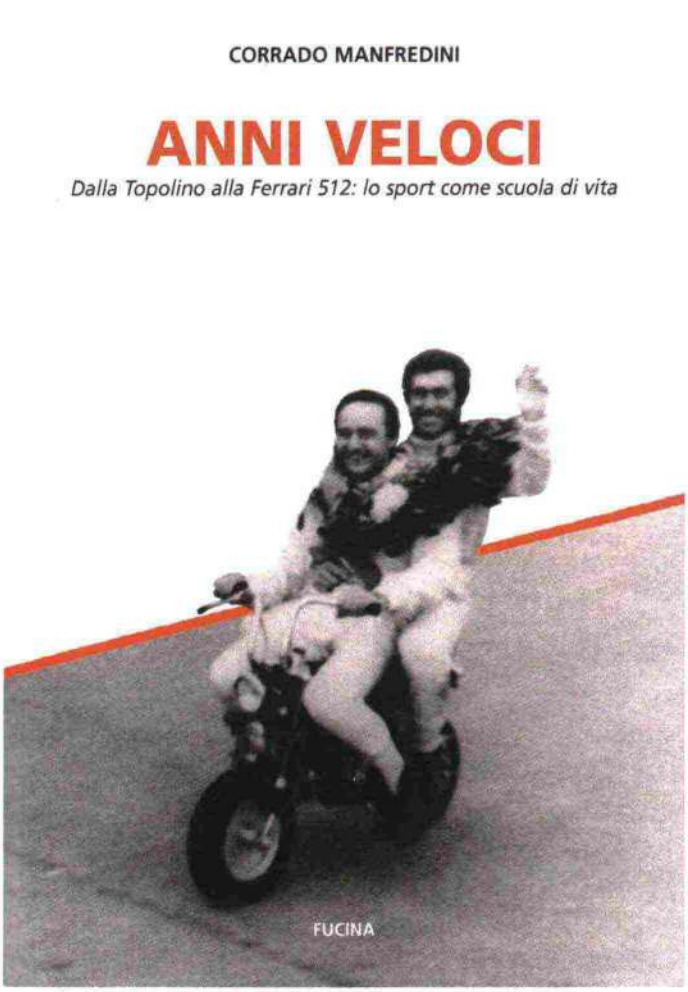
# LE CORSE VISTE DA DENTRO

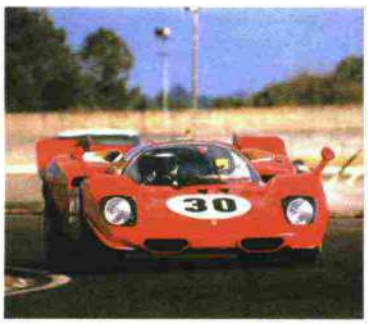
Corrado Manfredini.
Anni veloci, 2019.
Euro 20

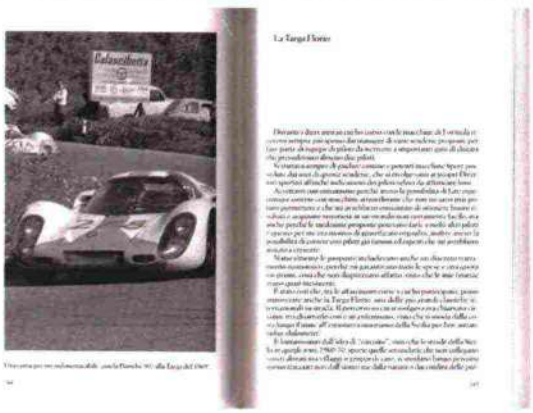
Uno di quei piloti che hanno dato il loro contributo alla crescita dell'automobilismo sportivo italiano negli anni d'oro della specialità. Corrado Manfredini tra l'inizio degli anni '50 e la fine dei '70 si è dedicato con passione ed amore allo sport a quattro ruote prendendo parte a numerose competizioni, comprese vere e proprie icone come la 24 Ore di Le Mans, la Targa Florio e la Mille Miglia, con svariate vetture. Il bel libro "Anni veloci" pubblicato da Fucina Editore è l'autobiografia del pilota che ripercorre l'evoluzione dello sport automobilistico. Pagina dopo pagina si passa dalla Mille Miglia alle corse con le monoposto di Formula Junior, Formula 3 e Formula 2 che negli anni Sessanta regalavano divertimento infiammando il pubblico fino ad arrivare alle più famose gare di durata disputate negli anni Settanta con le potenti Sport Prototipo. Manfredini ci racconta le sue esperienze in gara con vetture iconiche come la Ferrari 512S, la Porsche 907 o la De Tomaso Pantera senza dimenticare la Topolino e la Fiat 1100/103 che lo hanno accompagnato nei primi anni di carriera. Stagioni che lo hanno visto correre assieme ad alcuni dei più bei nomi dell'automobilismo nostrano come, ad esempio, Giampiero "Momo" Moretti o Mario Casoni o, ancora, Giampiero Biscaldi.

Ma il libro non è solo un rincorrersi di cronaca e ricordi: Manfredini nelle sue pagine racconta come i sogni, gli ideali, i sacrifici e le rinunce richiesti dallo sport riescano davvero a plasmare il cuore oltre che il corpo dei giovani che vi si dedicano.

Sono oltre trecento pagine, in vendita al prezzo di 20 euro, con oltre un centinaio di immagini della carriera di Manfredini che vale davvero la pena leggere.







Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MONOGRAFIA | Attilio Marinoni

# DIETRO LE QUINTE

*di Gianni Cattaneo*

**Per tanti anni collaudatore di Alfa Romeo e Ferrari, c'è lui dietro le vittorie di gente come Nuvolari ed Campari, lodigiano come lui.**

«Non è quel che si può dire un campione di bellezza; in compenso è il più completo fra i collaudatori che una casa d'automobili abbia mai avuto. Una macchina provata da Marinoni e da Marinoni messa a punto non si ferma più. Lo vedete bighellonare per l'officina che par non abbia nulla da fare. Ma Marinoni ha cento occhi come Argo e sa sempre tutto. Fu lui a salire per primo sulla Bimotore e a rivelarne le doti di velocità. Se Marinoni dice che tutto va bene, c'è da stare tranquilli».

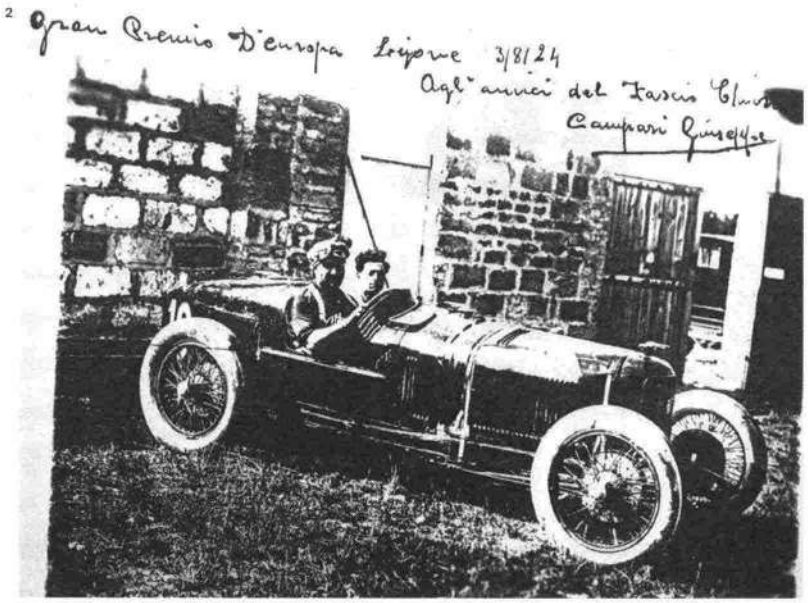
Enzo Ferrari descriveva così Attilio Marinoni da Lodi, classe 1892, arrivato a 18 anni nel mondo dei motori per rimanerci trent'anni da protagonista. Meccanico, collaudatore e pilota sono i ruoli ricoperti all'Alfa Romeo (prima in officina poi alla Squadra Corse), alla Scuderia Ferrari e, infine, ancora all'Alfa Romeo. Ferrari lo volle al suo fianco quando rilevò la gestione dell'attività sportiva della Casa milanese affidandogli, oltre all'onere di preparare e collaudare le vetture per le corse, anche quello di mettersi al volante delle auto nelle gare. Dal 1934 al 1937, è stata una parentesi importante prima del ritorno a casa, all'Alfa Romeo.

Il passaggio dalla tuta di meccanico a quella di pilota (all'epoca le differenze non erano molto rilevanti, soprattutto per Marinoni) risale ai primi anni Venti, dopo alcuni anni, alla conclusione del primo conflitto mondiale, come meccanico nel Reparto Corse Alfa Romeo. Tra i primi impegni, una

1

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

2




1 Un primo piano di Attilio Marinoni durante la 24 Ore di Spa 1929, gara che vincerà dal 1928 al 1930.
2 Con Giuseppe Campari sull'Alfa Romeo in occasione del Gran Premio d'Europa 1924.
3 Ancora a fianco del suo concittadino Giuseppe Campari sempre nel 1929.
4 Gli equipaggi della squadra ufficiale Alfa Romeo per la stagione 1921: Marinoni è sulla quarta vettura da sinistra con Ugo Sivocci.
5 Sivocci e Marinoni alla Targa Florio del 1923 dove finirono noni assoluti e secondi di categoria con un'Alfa Romeo 20-30 ES.

3

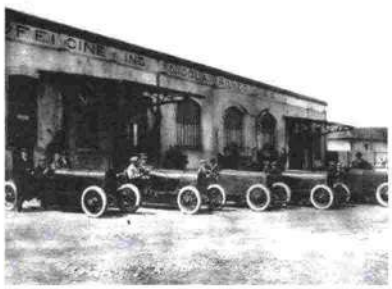
trasferta in Sicilia per partecipare alla Targa Florio. È l'edizione del 1922, la tredicesima, l'auto una Alfa Romeo HP 20-30 ES da condividere con Ugo Sivocci. Il risultato è un buon nono posto assoluto, secondo di categoria. Sivocci avrebbe vinto la classica siciliana un anno più tardi, sempre su Alfa Romeo. In officina, Marinoni incontra un altro lodigiano, Giuseppe Campari, con il quale gareggia in più occasioni come meccanico di bordo. La loro vittoria più bella è senza dubbio quella conquistata nel Gran Premio d'Europa disputato a Lione il 3 agosto 1924 su una P2. Campari e Marinoni si impongono dopo sette ore di corsa davanti alla Delage.

A Ferragosto del 1927 Marinoni vince la prima edizione della Coppa Ciano per vetture Sport Prototipi sul circuito del Montenero, a Livorno. L'auto è una Alfa Romeo 6C 1500. Ma il circuito su cui riesce ad esprimersi al meglio è quello di Spa dove ottiene tre vittorie consecutive, dal 1928 al 1930, nella 24 Ore. Successi condivisi, nell'ordine, con il russo Boris Ivanowski su Alfa Romeo 6C 1500 S, con il francese Robert Benoist su Alfa 1750 S e, infine, con il pilota genovese, passato dalle due alle quattro ruote, Pietro Ghersi su 1750 GS. Tutti grandi interpreti del motorsport degli anni d'oro.

Ma la frequentazione più assidua è quella con il "Negher" di Lodi, l'amico Giuseppe Campari con cui ha alzato al cielo il trofeo dei vincitori del Gran Premio d'Europa a Lione. Campari è protagonista delle prime edizioni della 1000 Miglia, straordinario vincitore della seconda e terza edizione e quest'ultima, nel 1929, è l'ultima che corre con al fianco Giulio Ramponi.

Nel 1930 Campari partecipa con Marinoni, che aveva però già corso per tre volte la maratona bresciana. Nella prima edizione del 1927, proprio con Ramponi, è in gara con una Alfa Romeo RLSS, ma non vede il traguardo di Brescia. Nei due anni successivi sull'Alfa, prima con Gianbattista Guidotti (4° posto), poi con Ferdinando Minoia (6°). Con il "Negher" arrivano due podi, il terzo

4



posto nel 1930 e il secondo nel 1931. Marinoni corse la sua ultima 1000 Miglia, ritirandosi, nel 1932, come partner di Franco Cortese.

Nel frattempo, non disdegna le corse in salita, specialità molto in voga in quegli anni. Alla Cuneo-Colle della Maddalena del 1930 è decimo assoluto, quinto tra le Sport, con la Alfa Romeo 6C; nella stagione successiva, partecipa tra l'altro alla Susa-Moncenisio. Vince Achille Varzi e Marinoni, con l'Alfa 8C, conclude al sesto posto alle spalle di Campari nella classifica assoluta e al primo posto della categoria Sport con record della corsa. Alla salita del Monte Ceneri, a Lugano, è nono assoluto e secondo tra le

5

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

6 Campari, sulla sinistra, e Marinoni in occasione del Gran Premio di Francia 1924.
7 Boris Ivanowski e Attilio Marinoni festeggiano il successo nell'edizione 1928 della 24 Ore di Spa.
8 Robert Benoist e Marinoni ai box dopo la vittoria nell'edizione 1929 della gara belga.
9 L'Alfa Romeo dell'equipaggio Marinoni-Ramponi nella Mille Miglia del 1927.
10 Campari e Marinoni ad un posto di controllo durante l'edizione 1931 della "Freccia Rossa".
11 Marinoni osserva il motore della sua Alfa durante una gara.
12 L'Alfa Romeo bimotore che il collaudatore lodigiano ebbe l'onore di provare per primo.
13 La vettura di Zehender-Marinoni a Le Mans nel 1931.

7

8

9

10

Sport. Sempre su Alfa Romeo.

Le gare di durata sembrano essere particolarmente congeniali a Marinoni, anche se non sempre dall'esito positivo come quelle di Spa. Alla 24 Ore di Le Mans, ad esempio, è buon protagonista insieme a Goffredo Zehender sulla 8C 2.3 LM nell'edizione del 1931. Per l'equipaggio dell'Alfa, però, la corsa sul circuito della Sarthe si conclude dopo 14 ore per problemi alla trasmissione.

Poca fortuna anche a Monza nel Gran Premio d'Italia, prova d'esordio del primo Campionato d'Europa sulla distanza di 10 ore. Alfa Corse schiera due Tipo A (prima monoposto Alfa Romeo) per Nuvolari e Marinoni e due nuove 8C per Campari e Borzacchini. Da battere le Bugatti T51. Marinoni non riesce a prendere il via mentre Nuvolari è costretto al ritiro per un problema meccanico e prosegue la corsa, come previsto dal regolamento, insieme a Campari vincendo davanti alla 8C di Borzacchini e Minoia e alle due Bugatti T51.

Nel 1934, Enzo Ferrari rileva la gestione del reparto corse dell'Alfa Romeo e chiama Marinoni nella nuova Scuderia affidandogli l'incarico di meccanico capo e collaudatore. Oltre a quello di pilota. Nel 1935 è il primo a salire sulla Bimotore, un'idea di Enzo Ferrari per cercare di contrastare la superiorità di Auto Union e Mercedes in Formula Grand Prix. La Bimotore deriva dalla vecchia Alfa Romeo P3 che viene equipaggiata con due motori a 8 cilindri da 3.165 cc, uno davanti ed uno dietro al pilota, uniti da un lungo albero con un solo cambio ed una frizione. Il debutto è il 4 aprile 1935: l'auto viene portata in campagna fuori Modena e Marinoni effettua le prime prove percorrendo la strada tra Formigine e Maranello raggiungendo la velocità massima di 288 chilometri orari. Il 10 aprile la presentazione ufficiale a giornalisti, autorità, tecnici, rappresentanti del Real Automobile Club d'Italia e dell'Alfa Romeo. Appuntamento al casello autostradale di Brescia, Marinoni parte in direzione di Bergamo e dopo un'ottantina di km lascia il volante a Tazio Nuvolari che ritorna a Brescia e percorre poi più volte il tratto autostradale raggiungendo la velocità massima di oltre 330 km orari.

Durante il periodo trascorso con Ferrari, Attilio Marinoni è tra i protagonisti di una corsa molto seguita. Un evento eccezionale organizzato in Brasile nella primavera del 1936 con Ferrari invitato a partecipare con due sue vetture. L'operazione è supportata economicamente da Sabbado D'Angelo, italiano che ha fatto fortuna in Brasile con i sigari Sudan e che punta ad avere le auto ed i piloti italiani in grande evidenza nel "4° Gran Premio Città di Rio de Janeiro", in programma il 7 giugno sul circuito di Gavea. Ferrari accetta l'invito ed invia in Brasile due Alfa Romeo 2.9L Sport con Marinoni e Carlo Pintacuda, grande specialista di gare di durata e trionfatore, l'anno precedente, alla 1000 Miglia. Il Gran Premio brasiliano è però avaro di risultati con Marinoni che non conclude nemmeno il primo giro e arriva a piedi sul traguardo a causa della rottura del differenziale. Pintacuda riesce invece a percorrere 21 giri prima di abbandonare la gara per lo stesso inconveniente tecnico. Per la cronaca, tra i cinque concorrenti superstiti vince l'argentino Victor Coppoli su Bugatti.

Il bilancio dell'operazione è negativo. D'Angelo offre allora un'altra chance ai piloti italiani: la partecipazione al 1° Gran Premio Città di San Paolo in programma un mese più tardi su un circuito cittadino da percorrere 60 volte. Un circuito pazzesco, raccontano le cronache dell'epoca, un percorso rettangolare di 4.250 metri con lun-



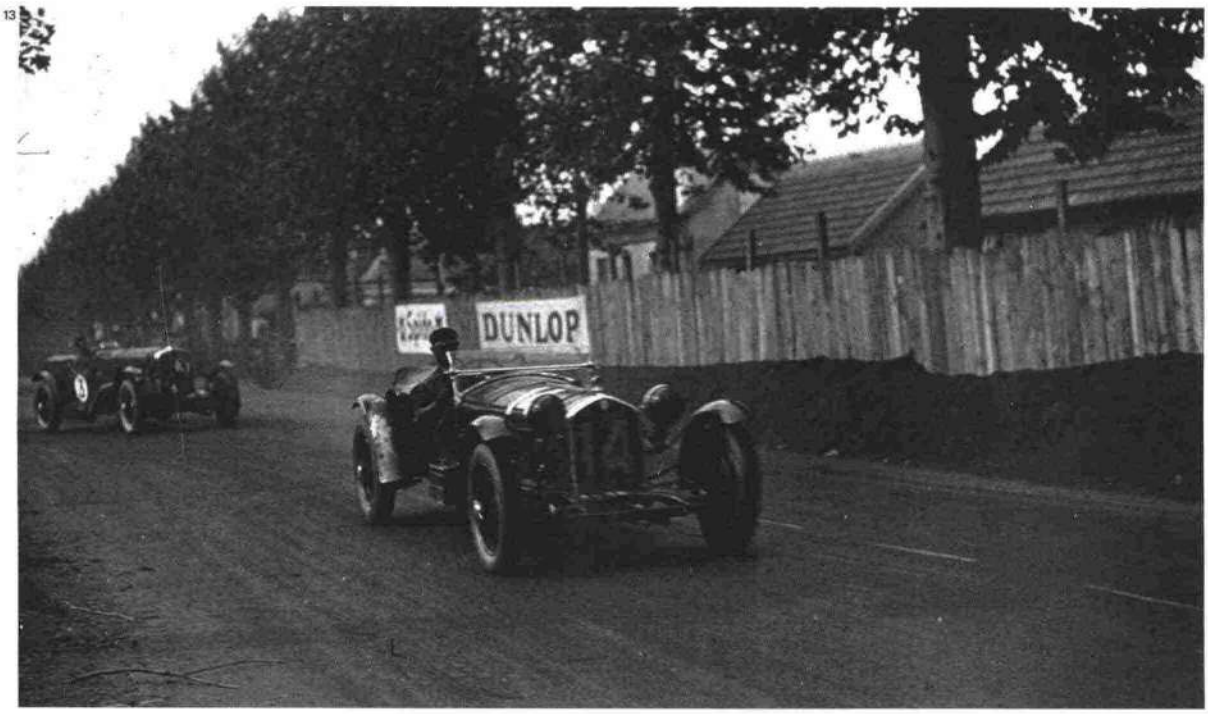
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ghi rettilinei, curve a novanta gradi e una inversione su una rotatoria molto stretta. A sfidarsi sono 20 piloti. Oltre a Marinoni e Pintacuda (ingaggiati - si dice - con 50mila dollari) la francese Hellé Nice (all'anagrafe Mariette Hèlene Delangle), gli argentini Rosa e Coppoli, i brasiliani Manuel De Teffè su Alfa Romeo, Nascimento Junior su Ford e Chico Landi su Fiat.

Il 12 luglio è il giorno della corsa. Il pubblico è quello delle grandi occasioni, circa 150mila persone stipate sulle tribune e le postazioni lungo il percorso. Marinoni e Pintacuda sono i primi a presentarsi per una ricognizione a velocità ridotta, procedendo a fatica tra i tanti spettatori in cerca di un punto per assistere alla gara. L'ordine di partenza viene stabilito per sorteggio e Marinoni e Pintacuda sono in coda al gruppo ma dopo pochi giri sono rispettivamente al sesto e terzo posto. La rimonta di Marinoni è interrotta dallo spegnimento del motore della sua Alfa che riprende a funzionare grazie alla spinta ricevuta dalla vettura di Pintacuda. Il pilota lodigiano è scatenato e batte a più riprese il record della pista raggiungendo la media di 113 km/h. Un record. Pintacuda è al comando con un larghissimo margine sugli avversari e decide di fermarsi per accendersi un sigaro e poi riprendere la rincorsa alla vittoria. L'inseguimento di Marinoni si ferma alla seconda posizione assoluta con oltre 4 minuti di ritardo dal compagno di scuderia.

11

12



13

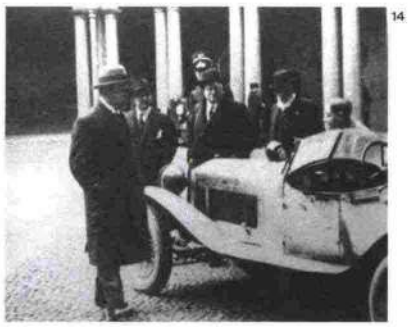


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La corsa viene ricordata anche per un gravissimo incidente. Meno di un minuto dopo il passaggio di Marinoni sul traguardo, sul rettilineo finale arrivano De Teffè e Hellé Nice in lotta per la terza posizione. La francese porta la sua Alfa Romeo 2300, ribattezzata "Flecha Azul", sul lato sinistro del vialone che porta al traguardo e tenta il sorpasso, ma in quel momento un soldato si sporge dalla tribuna per vedere le auto e perde l'equilibrio cadendo sulla strada. Hellé Nice lo investe e la sua vettura vola tra gli spettatori. Il bilancio è tragico: cinque morti e una quarantina di feriti, tra cui Hellé Nice che se la cava con una lunga degenza in ospedale. Marinoni torna in Italia sul piroscafo Neptunia. Il risultato della trasferta sudamericana è positivo per l'ormai quarantaquattrenne collaudatore-pilota lodigiano. Il secondo posto nel Gran Premio gli ha portato 25mila dollari, più altri 5mila per il record sul giro. Di questi, 10mila dollari li ha dovuti lasciare come multa per la spinta, davvero provvidenziale, ricevuta da Pintacuda. Oltre a un premio sicuramente molto gradito per un lodigiano, un orologio ricevuto dal quotidiano degli immigrati italiani in Brasile. Nome del giornale: Fanfulla (Fanfulla da Lodi è stato un condottiero italiano vissuto fra XV e XVI secolo).

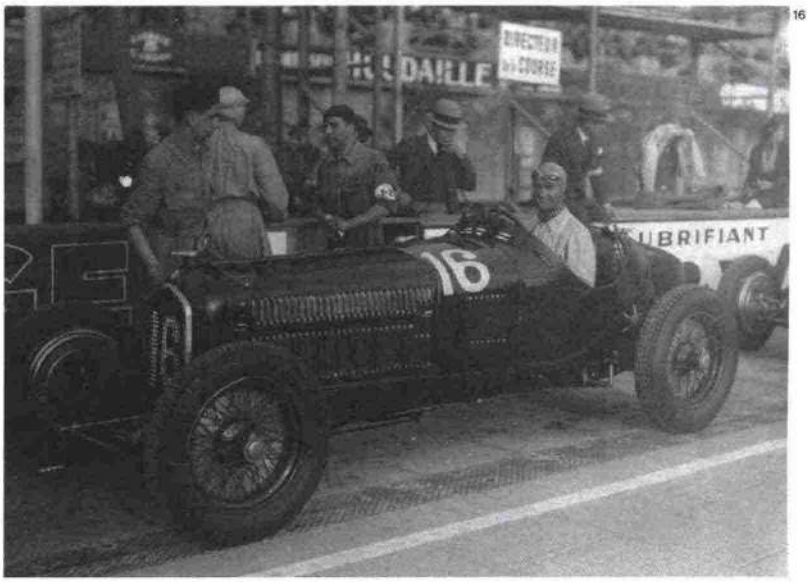
Lasciata la Ferrari, Marinoni ritorna all'Alfa Romeo e continua la sua avventura nel mondo delle corse. Sono gli anni della Alfa Romeo Tipo 158, conosciuta come Alfetta, nata nel 1937 nelle officine della Scuderia Ferrari. Progetto di Gioachino Colombo con la collaborazione dell'ingegnere Alberto Massimino. Marinoni segue lo sviluppo della monoposto di 1500 cc, otto cilindri in linea e compressore volumetrico per 195 cavalli. Le prime Tipo 158 vengono sostituite da sei nuove monoposto all'inizio del 1939, riviste nel 1940 per preparare la nuova stagione di corse, nonostante la chiusura ufficiale dell'Alfa Corse nei primi giorni di settembre 1939, a causa dell'inizio della guerra. Tra le novità della vettura modificata, un motore in grado di erogare circa 225 cavalli e il ponte De Dion disegnato per le 512 e 162. Le prove con questo prototipo non si fermano con l'inizio della guerra e Attilio Marinoni prosegue nella ricerca della migliore messa a punto.

Il 18 giugno 1940 è un altro giorno di prove sull'Autostrada dei Laghi. Il capo dei collaudatori dell'Alfa Romeo si mette al volante della 158D con l'impegno di sempre. Ma senza fortuna, quel martedì. Attilio Marinoni perde la vita in uno scontro contro un camion.

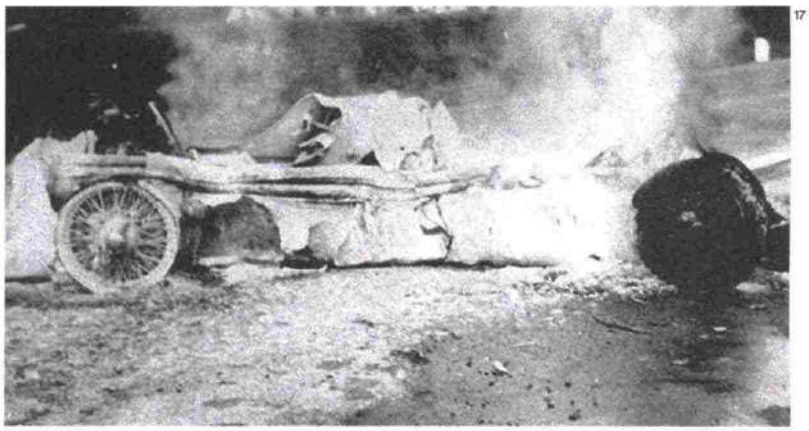

14

15

14 Marinoni, dietro la vettura presenta a Benito Mussolini l'Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia carrozzata Zagato.
15 Un primo piano di Marinoni che ha diviso la sua carriera tra Alfa Romeo e Scuderia Ferrari.
16 Marinoni osserva Louis Chiron durante un'edizione del GP di Monte Carlo.
17 Quel che resta della vettura dopo il rogo che è costato, ne 1940, la vita al pilota lodigiano.



16


17



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

automobilismo D'EPOCA

Data 08-2020
Pagina 8
Foglio 1

## Il SORPASSO "A FARI SPENTI": LA STORIA DELLA MILLE MIGLIA VA IN RAI

L'articolo sulla Mille Miglia del 1930, con l'accesa battaglia tra Nuvolari e Varzi culminata nell'episodio del sorpasso del mantovano al pilota di Galliate "a fari spenti" ha stuzzicato l'interesse perfino della RAI. Maria Leitner, conduttrice della nota trasmissione domenicale TG2 Motori, si è avvalsa della consulenza del nostro collaboratore Attilio Facconi (studioso della Mille Miglia e della vita di Nuvolari): i due *(a destra, la Leitner mentre intervista Facconi)* hanno ripercorso quel momento fatale sullo stesso tratto di strada, l'ex statale Padana Superiore, tra Desenzano e Lonato del Garda (Bs), dove Nivola attuò il diabolico sorpasso a Varzi. Naturalmente sono state usate due Alfa Romeo 6C 1750 come quelle protagoniste del fatto, con il contributo di Silvio Dell'Aglio nei panni di Nuvolari e Fabrizio Rossi in quelli di Varzi, affiancati dai copiloti Leitner e Facconi.

Le telecamere Rai hanno immortalato la riedizione del gesto avvenuto all'alba del 13 aprile del 1930 (tra le 05,20 e le 05,25) per far rivivere un momento straordinario di storia sportiva, tra l'altro nella

ricorrenza dei 110 anni di Alfa Romeo e nei 90 della Mille Miglia.

La puntata di domenica 21 giugno a quanto pare è stata una delle più seguite nella storia di TG2 Motori, seguitissima rubrica domenicale di RaiDue condotta da anni, con competenza e grazia, da Maria Leitner che ogni settimana illustra le novità del mercato auto e moto, con frequenti incursioni anche nella storia dell'auto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

automobilismo D'EPOCA

Data 08-2020
Pagina 22/25
Foglio 1 / 4



# QUANDO PASSA NUVOLARI

Grazie al patrocinio di Eberhard & Co., una straordinaria mostra di immagini scattate da un fotografo locale alla Cuneo - Colle della Maddalena ci restituisce l'atmosfera di vita e corse di fine anni Venti

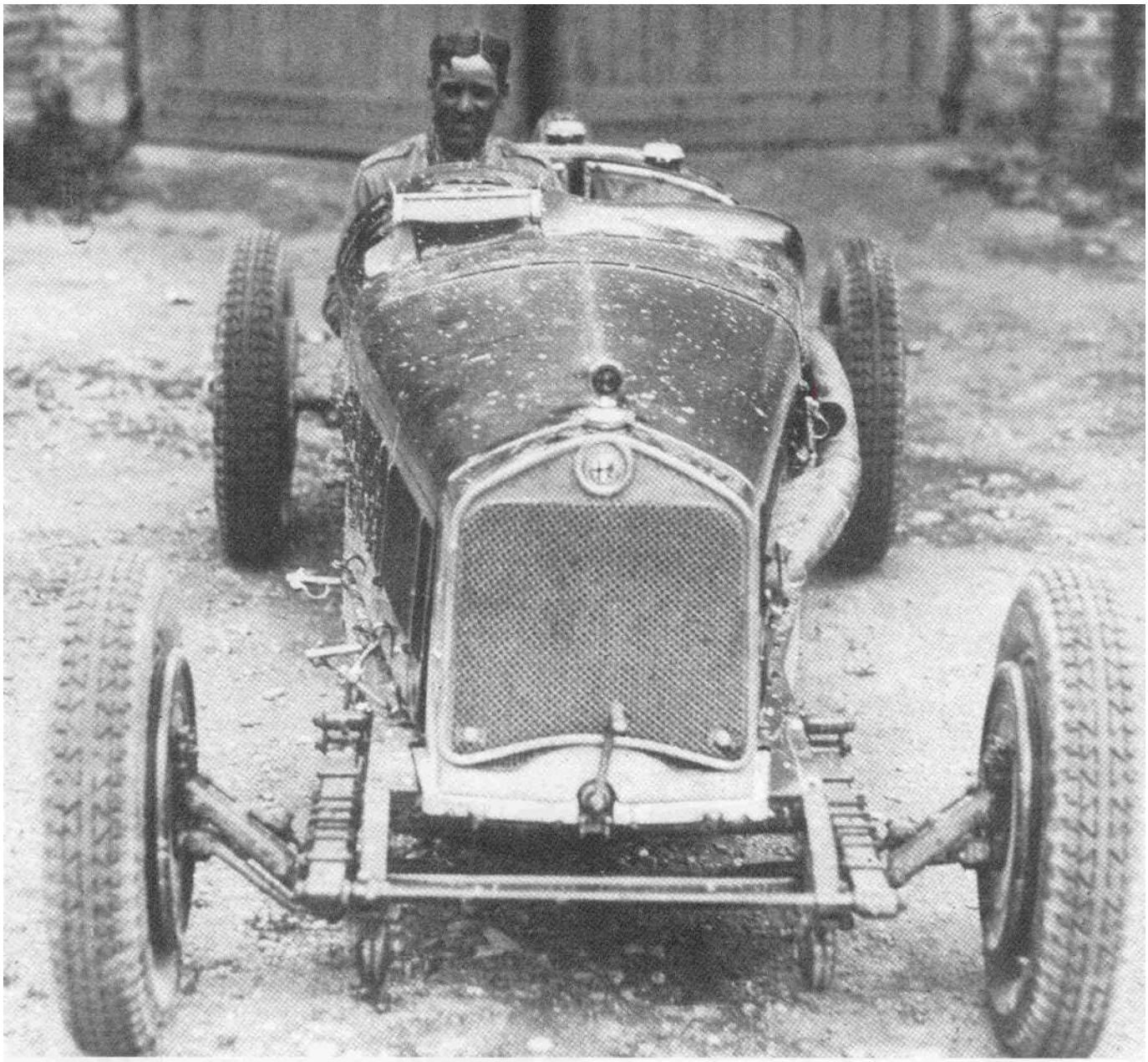
DI FRANCESCO PELIZZARI

Quando la fotografia era ancora soltanto in bianco/nero e le automobili avevano l'accensione a magnete, la cronaca di una piccola città poteva essere, per molti, quella del mondo intero. Il mondo di ciascuno.
Così doveva essere al tramonto degli anni Venti a Cuneo, che non era Milano o Torino però era il capoluogo della "Provincia Granda" (la quarta d'Italia per estensione) del regio Piemonte, sopravvissuta nella sua storia a sette assedi (e un altro, quello nazifascista dall'8 settembre a fine conflitto, le è valso la medaglia d'oro al valor militare dell'Italia repubblicana). Un cuneese doveva quindi sentirsi orgogliosamente parte di qualcosa di grande, un proprio mondo che bastava a sé stesso.
In siffatto ambiente, il fotografo "di città" non era una persona qualunque, era una piccola grande personalità. Era colui che rendeva immortale la cronaca di eventi che da fuori, dal mondo conosciuto soltanto all'immaginazione, arrivavano a volte a portata di mano, tangibili, portando un'ondata di meraviglia. Come nel caso della Cuneo - Colle della Maddalena, gara automobilistica che si disputò tra il 1925 e il 1930, anno in cui fu inserita nel neonato Campionato europeo della Salita e vinta da Tazio Nuvolari, su Alfa Romeo P2. Il tempo fatto segnare allora dal "Mantovano volante" ha dello straordinario, considerando che la gara piemontese era la più lunga del campionato con i suoi 66,5 chilometri: Nuvolari li percorse in 38'21"4.
Lo straordinario è che la strada che dalla città portava al valico di confine con la Francia, come quasi tutte all'epoca, non era asfaltata: per questo Nivola e gli altri piloti che gareggiavano erano "Quei temerari delle strade bianche", titolo dato giustamente alla mostra delle immagini di Adriano Scoffone, il fotografo di provincia (granda) che immortalò le scene della gara del 1930 (e anche di alcune edizioni precedenti).
La mostra, fino al 29 settembre prossimo (dal martedì alla domenica, dalle 15.30 alle 18.30), giorno di San Michele patrono della città, è realizzata dalla stessa Cuneo insieme al Museo dell'Automobile di Torino (MAUTO) dove sarà trasferita nel 2021. Con tutto il rispetto per il nostro museo nazionale, però, è qui che consigliamo di viverla, per apprezzarne appieno l'allestimento, che è degno di nota.

## Allestimento da... Scala

Sede dell'esposizione è infatti il meraviglioso complesso di San Francesco, monumento nazionale nato attorno a una chiesa del Trecento, nel quale si è lavorato al meglio per creare un percorso espositivo di primo livello, con il fondamentale contributo di Eberhard: "Il nostro sostegnoalla mostra dedicata al Fondo Scoffone rispecchia la vocazione della Maison a favore di iniziative di grande spessore culturale, che riportino alla luce un patrimonio ancora celato e lo rendano fruibile al pubblico. Inoltre il nostro legame di lunga data con Nuvolari ci vede sempre coinvolti in eventi che ne celebrino la figura" ha detto Mario Peserico, direttore generale di Eberhard & Co.
Un contenitore di tale livello andava adeguatamente sfruttato, come hanno fatto qui grazie alla collaborazione di Angelo Sa-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**ALLA CORDA**
Sopra, Tazio Nuvolari ripreso al volante della Alfa Romeo P2 con cui vincerà la Cuneo - Colle della Maddalena nel 1930. La foto probabilmente fu scattata il giorno precedente la corsa, o poco prima della partenza. Qui a fianco, l'ingresso all'allestimento della mostra e, più a sinistra, la Lancia Lambda di Bona che affronta un tornante in sbandata controllata, con notevole perizia arrivando al limite del punto di corda e lasciando dietro di sé una lunga scia di polvere.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la, a lungo direttore dell'allestimento scenico del Teatro alla Scala di Milano, e di Marco Robino e gli Architorti per la musica: una vera sinfonia di 11 minuti che accompagna il visitatore quasi come stesse volando sopra il colle della Maddalena mentre assiste alle evoluzioni degli eroi del volante. Un allestimento eccellente che ha i suoi vertici nella nuvola di polvere bianca che esce dalle ruote dell'Alfa Romeo P2, ricreata artisticamente con dei tendaggi, e nello sfondo di una Bugatti T35 creato su due piani (erba vicino, montagne lontano) che scorrono dietro la macchina creando la prospettiva che si avrebbe correndo di fianco alla Bugatti stessa; e c'è un'altra Alfa Romeo esposta, una 6C 1500 che disputò la gara del 1930 condotta da tale Emilio Gola, naturalmente sullo sfondo dell'immagine scattata da Scoffone in quel giorno. Tutto questo orchestrato dalla entusiastica regia di Giosuè Boetto Cohen, giornalista e regista appunto (La storia siamo noi, RAI) di origini cuneesi, che ha avuto la ventura di imbattersi nel fondo fotografico di Adriano Scoffone un po' per caso, mentre cercava immagini per un altro progetto.

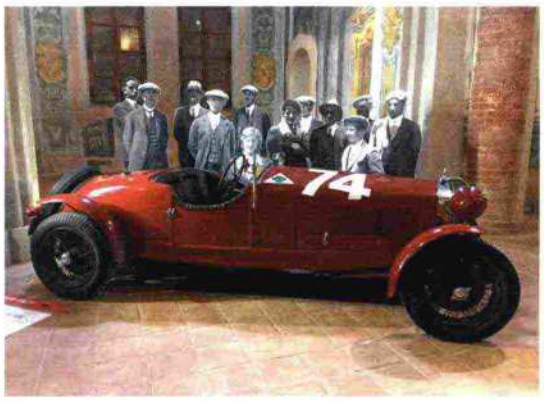
Ma chi era questo Adriano Scoffone le cui foto riempiono le navate di San Francesco? Nato ad Asti il 29 maggio 1891, fin da giovane è avviato, come i fratelli, all'attività di fotografo nello studio di un uno zio di Acqui. Dopo il servizio militare e la Grande Guerra, a cui prende parte attiva, nel luglio 1919 apre a Cuneo lo studio fotografico situato in via Emanuele Filiberto 16. Partecipa attivamente alla vita cittadina tanto che nel 1936 è nominato Direttore del Museo Civico di Cuneo (che ha sede nel complesso di San Francesco). Dal 1954 al 1955 è Direttore artistico della rivista "Cuneo Provincia Granda" e nel 1959 cessa l'attività di fotografo lasciando lo studio ad un collaboratore. Muore a S. Nazzaro Sesia (NO) il 18 luglio 1980.

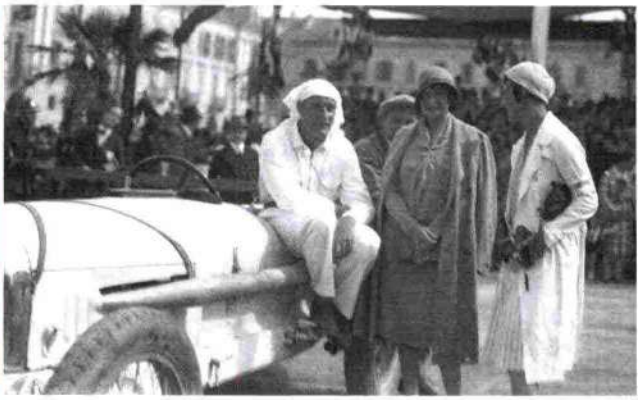
Con questa mostra ancora una volta l'automobile e il suo sport si dimostrano veicoli di cultura, contribuendo alla riscoperta di un archivio fotografico che nonostante l'impegno passato della cittadinanza, rischiava di andare dimenticato: si parla di quasi 40mila lastre fotografiche che sono una miniera di memoria e raccontano pezzi di vita di una intera città, di provincia ma... "granda".

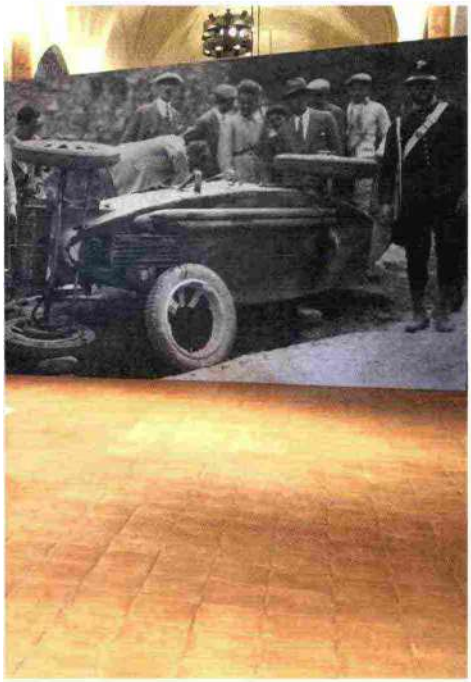
**DOMENICA ALLE CORSE**
In alto, un'altra immagine della gara, mentre un concorrente taglia alla perfezione una curva sotto gli occhi di un numeroso pubblico. A fianco, un orologio Eberhard dello stesso modello che aveva Nuvolari nell'astuccio che fu del pilota mantovano.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.







## MONUMENTO NAZIONALE

Il Complesso Monumentale di San Francesco in Cuneo è monumento nazionale, testimonianza architettonica di epoca medievale e sede del museo civico (di cui fa parte il fondo di Adriano Scoffone).

Ad una trecentesca "chiesa antica", poi inglobata nello spazio conventuale oggi adibito a museo, si sostituisce la "chiesa nuova" del secondo Quattrocento e il chiostro seicentesco.

Nell'ex convento si snoda il percorso del museo: la sezione archeologica, articolata in Preistoria, Romanità e Medioevo, costituita da donazioni storiche, oggi arricchite dalle acquisizioni di scavi recenti, esposte con moderne tecnologie di comunicazione e provenienti in gran parte dal tracciato autostradale dell'Asti-Cuneo (necropoli romane e depositi votivi da Montanera, Bombonina, Castelletto Stura; corredi di età longobarda di Sant'Albano Stura).

All'interno una pavimentazione trasparente rende visibili i resti della Chiesa più antica, evidenziando il punto di giunzione fra le due costruzioni lungo l'attuale muro perimetrale.

Per visite: martedì-domenica 15.30 - 18.30, con guida sabato e domenica.

**KING OF MOUNTAINS**

Nella foto grande al centro, la Bugatti 35 esposta sullo sfondo di quella di Avattaneo/Scagliotti, ribaltata in località "Le Pianche". In alto, Emilio Gola al volante dell'Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Speciale che vediamo, a fianco, esposta oggi alla mostra; più a destra, Hans Stuck in versione… Lawrence d'Arabia seduto sulla sua Austro Daimler bianca da 5 litri. Stuck era soprannominato "king of mountains" per le sue numerose vittorie nelle gare in salita. Nelle foto qui sopra, un gruppo di Fiat 508, che dominarono la loro classe, prima della partenza; un angolo dell'allestimento; Giosué Boetto Cohen intervistato sulla mostra e il gruppo degli artefici della stessa: da sinistra il sindaco di Cuneo, Boetto Cohen, il presidente del Mauto Camerana e il direttore Mengozzi, il direttore generale di Eberhard Peserico.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

automobilismo D'EPOCA

Data 08-2020
Pagina 72/79
Foglio 1 / 8

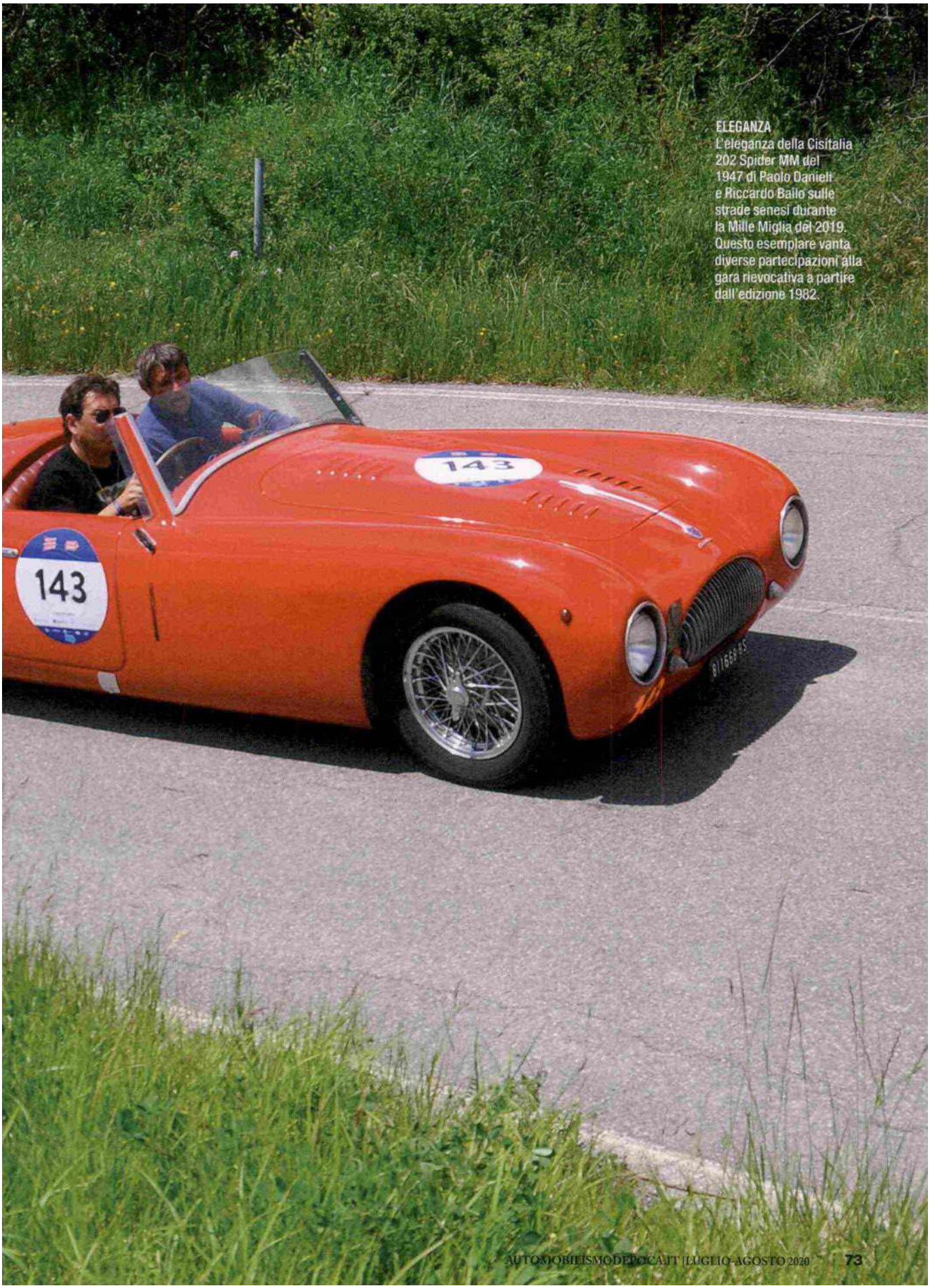
# Prima delle "BARCHETTE"

Dopo i successi della D46, la Cisitalia conferma con la 202 di essere una Casa giovane ma tecnicamente brillante. La spyder è grande protagonista alla Mille Miglia del 1947

DI FRANCESCO PELIZZARI – FOTO FACCONI, CUCÉ, DEIAS, FEDERICI, PERIN E SERRANO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.




**ELEGANZA**
L'eleganza della Cisitalia 202 Spider MM del 1947 di Paolo Danieli e Riccardo Bailo sulle strade senesi durante la Mille Miglia del 2019. Questo esemplare vanta diverse partecipazioni alla gara rievocativa a partire dall'edizione 1982.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La storia della Cisitalia di Piero Dusio, astigiano di Scursolengo nato il 13 ottobre 1899, è una storia di passioni, di uomini, di intuizioni geniali.

Uomo lungimirante, è animatore di un sogno, diventato mito dopo una realtà durata pochissimo. Oggi di Dusio si direbbe che fu un "visionario", una specie di Steve Jobs dell'automobile; come altro definire uno che nel 1946 pensa di costruire un'automobile da corsa, la D46, per creare un campionato automobilistico di cui sarebbe la sola protagonista?

Noi li chiamiamo "trofei monomarca"; all'epoca, con l'Europa ancora calda degli incendi dei bombardamenti, era un miracolo. Non bastasse, l'idea della "Compagnia Industriale Sportiva Italia" (il significato dell'acronimo Cisitalia), risale al 1943, anno denso di significati nella storia italiana, non certo quello più propizio a immaginarsi un futuro di corse automobilistiche…

Eppure, con quel pizzico di casualità che si vuole aiuti gli audaci, Dusio incontra l'ingegnere Dante Giacosa della Fiat e, visto che tra bombe e tradimenti la realtà non offre molto di che sognare, i due parlano di automobili, passione comune, e mettono giù tante idee.

Per paradosso, il brillante Giacosa, sotto le bombe eppure libero dalle costrizioni a cui devono sottostare i conti della grande industria, immagina soluzioni avveniristiche per la piccola monoposto, che sfrutta materiale esistente (in primis il 4 cilindri Fiat 1.1) ma assemblato in modo assai originale e con alcune soluzioni tecniche geniali e avveniristiche, come il cambio a tre marce con preselettore, che dimezza i tempi di cambiata, e il volante con una cerniera che permette di ribaltarlo per agevolare la seduta del pilota nell'abitacolo (e causerà come vedremo un famoso episodio con protagonista Nuvolari).

La raffinatezza e l'originalità rimarranno per sempre i tratti distintivi della Casa torinese, dalla vita breve (formalmente la Casa cessò di esistere nel 1964, ma già nel 1949 la sua avventura si poteva considerare conclusa) ma intensa.

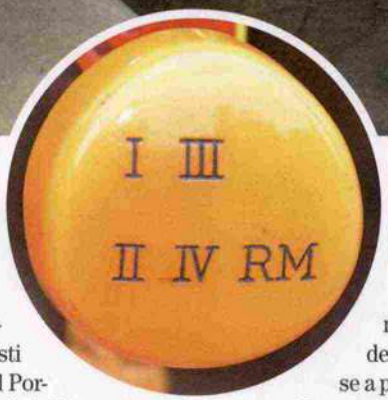


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**ASSETTO BASSO**
Nella foto frontale della pagina a fianco è ben visibile l'assetto basso della Cisitalia 202 Spyder MM, mentre Danieli-Bailo percorrono lo sterrato sull'argine del fiume Oglio tra Canneto e Piadena nella Mille Miglia 2017. In alto, le linee filanti della Cisitalia 202 S Spider MM, senza codine aerodinamiche, e sopra particolare del posto guida a destra. Il disegno della 202 Spyder si deve a Pinin Farina, ma nel corso dello sviluppo dell'idea ci saranno contributi importanti anche di Motto e Vignale, oltre alla progettazione e supervisione di Savonuzzi.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.




## Uomini famosi

Una vita straordinaria, intrecciata con uomini che faranno la storia dell'automobile a tal punto da essere universalmente noti, mentre il nome di Dusio per uno scherzo del destino rimarrà noto soltanto agli appassionati. I nomi di questi uomini sono, oltre a Giacosa, quelli di Ferdinand Porsche, Carlo Abarth, Rudolph Hruska e Tazio Nuvolari. Proprio il grande "Nivola", seppure verso il tramonto della sua carriera straordinaria, porterà la piccola Cisitalia sotto le luci della ribalta, non soltanto per le imprese sportive, ma anche per quella capacità anche scenica di guidare sempre sopra i problemi, come la volta che a Torino fu immortalato con il volante in mano nonostante fosse ancora in movimento: "Sull'auto di Nuvolari si è staccato il volante, l'asso mantovano la guida con una chiave inglese!" sarà la narrazione mitologica. La foto farà il giro di un mondo tutt'altro che "connesso" e la D46 diventerà l'auto da corsa per eccellenza dei gentleman driver della sua epoca, grazie al rapporto tra economia e competitività e a dispetto del fatto che il "trofeo monomarca" di levatura internazionale, per il quale erano stati messi sotto contratto sedici piloti, visse un solo appuntamento, quello del 9 marzo 1947 al Cairo, in Egitto. La monoposto, a dispetto dei soli 1089 cc, era molto facile da guidare e veloce grazie a soluzioni come il leggero telaio in tubi di acciaio al cromo-molibdeno, al differenziale rovesciato che permetteva di abbassare l'albero di trasmissione e quindi il baricentro, alle sospensioni derivate da Balilla e Topolino ma ben messe a punto e molto efficienti.

La casa torinese morì per l'ambizione dello stesso Dusio di costruire un'auto di F1, com'è noto: quella disegnata da Ferdinand Porsche e per il cui progetto egli pagò una cifra altissima, la quale fu girata dai Porsche ai francesi per ottenere la libertà del Professore incarcerato in quanto "filo nazista". Altre difficoltà insormontabili crearono il dissesto che portò alla chiusura, non prima però di aver creato, in termini automobilistici, il "made in Italy".

## Prima della Ferrari

Si, perché è con la Cisitalia 202, disegnata da Pinin Farina, che appare il linguaggio tecnico-formale delle GT "all'italiana" degli anni '50/'60, Ferrari in primis, che oggi sono universalmente considerate le auto più belle della storia, come dimostrano anche i valori che raggiungono alle aste di tutto il mondo. E simile importanza riveste, dal lato competizioni, la 202 Sport, nelle sue varie



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**POMELLO D'AMBRA**
Nella pagina a fianco, il cruscotto e la strumentazione della Cisitalia 202 Spyder MM, con il particolare del raffinato pomello di ambra sulla leva del cambio. La ricca strumentazione comprende tachimetro con due contakm, indicatore benzina, orologio, contagiri, termometro acqua e manometro olio. Sopra, in senso orario, i dettagli del fanale anteriore, della leva apri portiera, del marchio sul cofano anteriore, della pedaliera e, a fianco, delle ruote a raggi Borrani.

interpretazioni: una "barchetta" che, prima ancora della più nota Ferrari 166 del 1948, a cui si riconosce la primogenitura della definizione (si dice grazie alla fantasia del giovane Agnelli), porta in sé il seme della tradizione delle Sport italiane belle e vincenti. In questo sta la grande importanza di questa Casa che fu apparentemente una meteora.
La 202 Spyder nasce dall'allungamento e allargamento del telaio della D46, per ottenere appunto una biposto sport (inizialmente concepita soltanto come vettura chiusa). È ancora Giacosa a tracciarne i primi schizzi sommari, in un fine settimana d'estate del 1946, poi tornerà a tempo pieno in Fiat, e il suo posto sarà preso dall'ingegnere Giovanni Savonuzzi, da quel momento responsabile tecnico del progetto portato avanti sulla falsariga dell'esperienza accumulata con la D46. Il telaio è infatti a traliccio di

**Intuizioni esatte**
Sopra, due immagini di una Cisitalia 202 MM Coupé Aerodinamica, come quella che fu guidata da Taruffi alla Mille Miglia del 1947, con poca fortuna. La realizzazione della carrozzeria con le caratteristiche "pinne" si deve a Vignale, su disegno di Savonuzzi. Si tratta di un'aerodinamica molto efficiente, come hanno dimostrato recenti prove in galleria del vento. D'altra parte quest'auto raggiungeva i 200 km/h, pur con un motore 1.1 da 60 Cv . Notare come lo studio aerodinamico, pur basato per lo più su intuizioni, abbia portato a montare un piccolo alettone in fondo al padiglione, per "pulire" il flusso d'aria verso la coda dell'auto.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**LA SPYDER DEI FACETTI**
La 202 Spyder # 2 oggi degli olandesi Tom e Tineke Ottevanger alla MM 1947 fu 4^ assoluta con Eugenio Minetti / Piero Facetti (padre di Carlo e Giuliano). Nella foto in bianco e nero, la stessa auto nel cortile dell'officina Facetti a Cormano (MI): da sinistra il cugino Mario, la sorella Rosadele, un operaio, Carlo, un altro operaio, lo zio Venanzio Pozzi e Giuliano.

tubi, le sospensioni anteriori indipendenti con balestra trasversale che assolve sia al molleggio sia al supporto della struttura, quelle posteriori a ponte rigido; e il baricentro è molto basso. Savonuzzi, che ha esperienze aeronautiche, ritiene poi che la carrozzeria vada modellata in modo che il controllo dell'aria aiuti le prestazioni: così disegna un "muso" schiacciato e deportante, due grosse pinne posteriori e sigilla il fondo della vettura in modo che l'aria calda proveniente dal motore s'incanali tutta lungo l'albero di trasmissione sfogando al posteriore; inoltre il sigillo tra il suolo e il fondo vettura creando una sorta di estrazione dell'aria che scorre sotto la vettura, producendo anche una piccola spinta in avanti; c'è anche un piccolo spoiler sul lunotto posteriore, per pulire il flusso, e le ruote posteriori sono completamente carenate. Sono soluzioni di avanguardia, che infatti il tecnico torinese deposita in brevetto dopo aver ottenuto gli attesi riscontri nella galleria del vento del Politecnico di Torino.

## Un modello, tante varianti

Le Cisitalia 202 Spyder fanno sempre bella mostra alla Mille Miglia rievocativa, permettendo agli appassionati e al pubblico in generale di ammirarle nelle varianti delle carrozzerie. La sequenza fotografica di seguito ci permette di vedere, in senso orario dall'alto a sinistra, le spider finite dai diversi carrozzieri: 202 Spyder MM (1947, esemplare del Museo dell'Automobile di Torino); 202 Spyder Colombo 1100 Sport (1948); 202 MM Spider Savonuzzi (1947); 202 SC Cabriolet Pinin Farina (1952, il modello che avrebbe dovuto essere di più ampia serie, derivato dalla D46 e dalle 202 coupé e spyder); 202 S Spider MM (quest'ultima di fattezze simili allo Spyder a passo lungo che comparve in Argentina nel 1951, cfr. libro "Cisitalia" di Nino Balestra, Nada editore).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La prima 202 coupé, detta "aerodinamica" ha la carrozzeria realizzata da Rocco Motto ed è lo stesso Savonuzzi ad occuparsi dei collaudi per le strade di Torino, uno dei pochi tecnici della sua epoca a farlo (come Rudolf Uhlenhaut della Mercedes e Andrea Fraschetti della Ferrari). Quattro decenni dopo, provata nella galleria del vento della Pininfarina, la macchina rivelerà il Cx 0,29, bassissimo, a conferma delle intuizioni del tecnico torinese, che affida poi a Vignale la costruzione definitiva. La macchina conferma anche all'atto pratico l'efficacia della veste aerodinamica, quando durante i collaudi sull'autostrada Torino-Milano raggiunge la velocità di 201 km/h, eccellente per una 1100 da 61 Cv. Un terzo esemplare della coupé avrà il motore maggiorato a 1.2, e resterà l'ultimo: la convulsa vicenda della Cisitalia è già indirizzata verso nuovi approdi, che ci riportano alla figura di Tazio Nuvolari.

## Mille Miglia

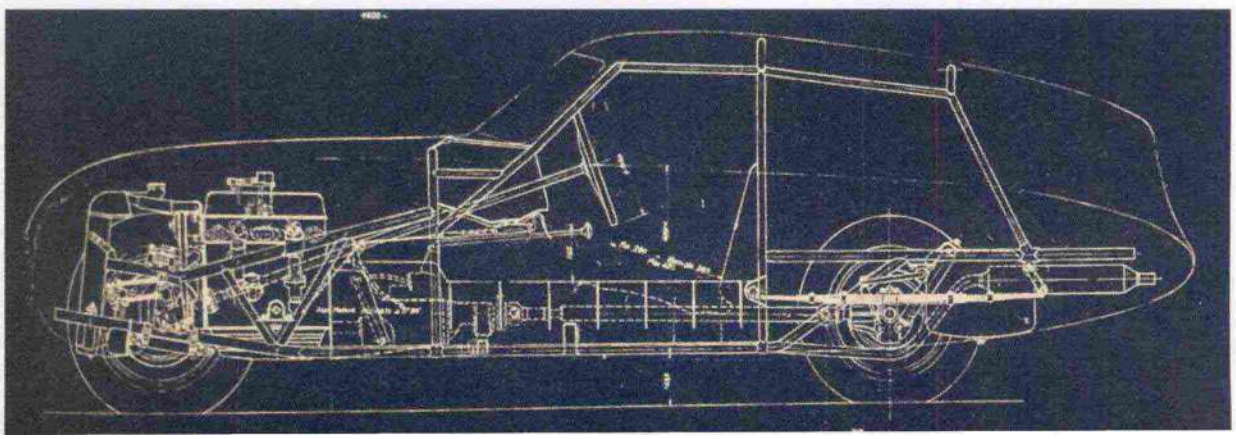
È il 1947 quando le 202 coupé sono definite, e una di esse, (telaio 001, motore 009), parteciperà alla Mille Miglia di quell'anno con Piero Taruffi, che però si ritirerà a Cattolica per la rottura di un pistone (in fabbrica avevano esaurito la scorta di quelli stampati, essendo così costretti a montare quelli fusi, che non ressero evidentemente alle fatiche della corsa). Ma tra il 1946 e il '47 a Torino si decide di realizzare anche una versione aperta della 202, per i percorsi meno veloci, meno comoda in caso di pioggia ma decisamente meno calda con il tempo asciutto estivo. La macchina ha fiancate alzate per compensare la mancanza del tetto e mantenere la giusta rigidità, le pinne posteriori sono attenuate e la coda è più raccolta. Della fattura si occupa la carrozzeria Garella di Torino e la macchina è denominata a tutta prima Spyder Sport Special. È lo stesso Piero Dusio a guidarla al debutto il 15 maggio 1947. La gara successiva è la Mille Miglia e la Spyder #001 è affidata a Tazio Nuvolari; sappiamo che il motore ha 60 Cv e una coppia leggermente migliore rispetto agli altri quattro esemplari iscritti alla gara. Che diventerà una colonna portante della narrativa sul "caso Cisitalia" e rafforzerà vieppiù la leggenda del "Mantovano volante", a cui soltanto un problema al magnete, sotto la pioggia, nega la vittoria davanti alla ben più potente Alfa Romeo 8C 2900 di Clemente Biondetti, il quale approfitterà del problema tecnico del rivale. In ogni caso la Cisitalia vince a mani basse la categoria. A seguito di quella che resta comunque un'impresa che dà grande lustro alla Casa torinese, sarà allestita una serie di una ventina di Spyder, allestite dagli Stabilimenti Farina, il cui nome ufficiale sarà "Spyder Nuvolari", a seguito della richiesta al campione di usare il suo nome, cosa che egli accorda senza nulla pretendere.

**CARBURATORI WEBER**
**Nelle foto a lato, il motore di derivazione Fiat 1100 con valvole in testa. L'esemplare fotografato monta i carburatori Weber 36DR4SP che presto sostituirono il singolo Zenith 36 VIF/C. Sugli ultimi esemplari la potenza arrivò a 65 Cv, sufficiente a ottenere ottime prestazioni con affidabilità adeguata, grazie alla leggerezza dell'auto. Alle spalle del motore si nota il serbatoio della benzina.**

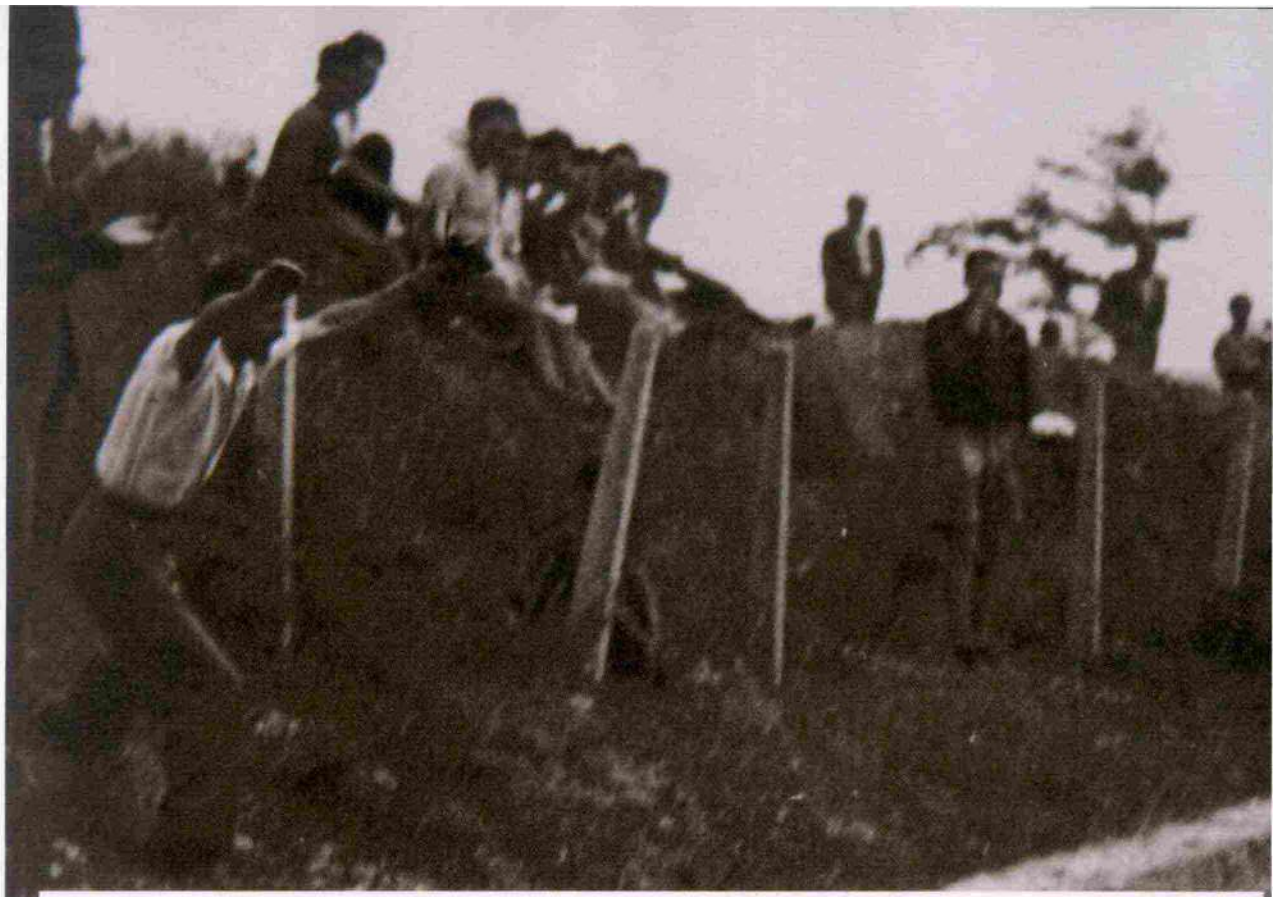
# SCHEDA TECNICA

**CISITALIA 202 SPYDER MILLE MIGLIA (1947)**

**Motore:** anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 68 x 75 mm, cilindrata 1089 cc, distribuzione ad aste e bilancieri, albero a camme nel basamento, due valvole per cilindro, rapporto di compressione 9,8:1 Accensione magnete A.T. Marelli MVE4 Alimentazione un carburatore Zenith 45 DCOE Lubrificazione a carter secco, capacità litri 7,2 Potenza 60 Cv a 5500 giri **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM Pneumatici anteriori 3.50 x 15, posteriori 5.00 x 15 **Corpo vettura:** carrozzeria spyder due porte due posti in alluminio su traliccio tubolare in acciaio al cromo-molibdeno Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti con balestra trasversale superiore e triangoli inferiori, ammortizzatori idraulici; posteriori ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici Freni idraulici a tamburo sulle 4 ruote **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.400, carreggiate ant / post 1.258/1.247, lunghezza 3.300, peso 660 kg **Prestazioni:** velocità massima circa 180 km/h



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# VINCITORE MORALE

Soltanto la pioggia sconfigge Tazio Nuvolari alla Mille Miglia del 1947, disputata a giugno
La sua Cisitalia ammutolisce prima di Torino. È secondo, ma i tifosi lo portano in trionfo

DI ATTILIO FACCONI

Nella primavera del 1947, i sinistri boati del secondo conflitto mondiale sono cessati da due anni, ma gli esiti per il nostro paese sono gravissimi. Il difficile stato di cose non inibisce la volontà di rinascita del popolo italiano, che si manifesta anche nello sport, automobilistico e no; anche il Giro d'Italia e il Tour de France sono in preparazione.

Tra le tante gare che rinascono ha un posto rilevante la Mille Miglia. La corsa bresciana, nata nel 1927, è un evento fondamentale anche per l'industria motoristica che, è chiaro a tutti, dovrà trainare il paese nella ricostruzione. A Brescia gli organizzatori si stanno muovendo con determinazione, nonostante del gruppo fondatore non faccia più parte Franco Mazzotti, morto nel 1943 mentre era in volo sul Mare di Sicilia; il suo posto è stato preso dal cognato, Giulio Binda. Le difficoltà da superare sono molteplici: una viene dalla condizione della rete stradale nazionale, con diversi tratti interrotti e fondo stradale in generale malridotto. Quasi tutti i ponti sul fiume Po sono inagibili.

La Gazzetta dello Sport
4 PAGINE

BIONDETTI primo assoluto nella MILLE MIGLIA
dopo un epico duello con Nuvolari

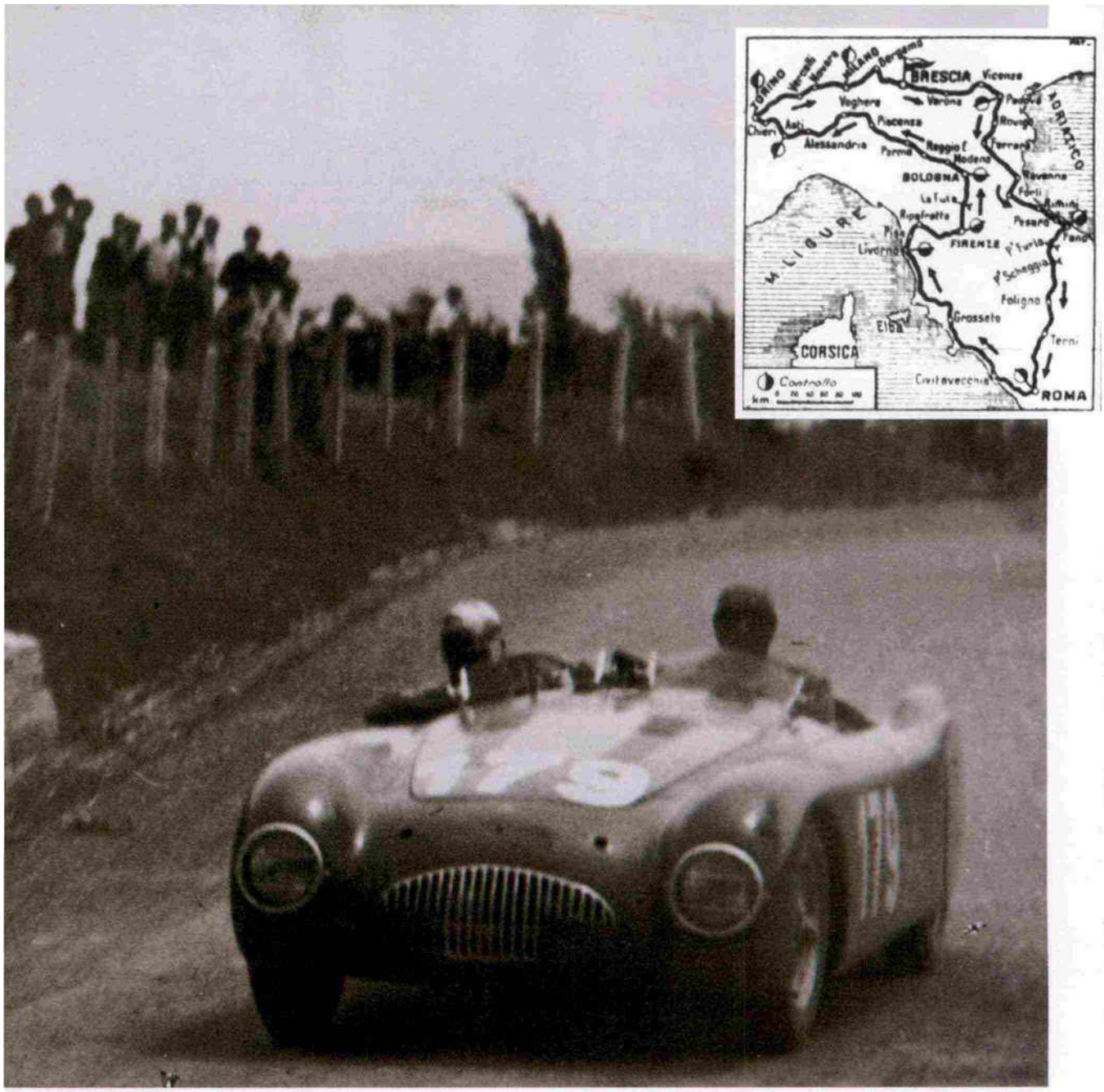
Il mantovano, ancora in vantaggio ad Asti, superato in un finale drammatico vissuto nella tempesta - La vittoria della vecchia Alfa Romeo e l'affermazione della Cisitalia

Fiorasi e Cortese ritirati - Brillanti prove della Fiat e di Bernabei, Minetti, Capelli e Della Chiesa - Perfetta organizzazione

**FORZA NIVOLA!**
Tazio Nuvolari con la Cisitalia 202 impegnato a fondo sul Passo della Raticosa, dove incrementa il vantaggio su Biondetti, con l'incitamento del pubblico. Sopra, "La Gazzetta dello Sport" del lunedì 23 giugno 1947; in alto a destra, il percorso di quell'anno.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.




Un grosso problema viene dal persistere del razionamento del carburante, poiché l'ente americano fornitore non fa deroghe di assegnazioni extra per le competizioni motoristiche, a cui si aggiunge la difficoltà di reperire i pneumatici: sono rarissimi e costosissimi.
Gli organizzatori tuttavia non si lasciano intimorire, sostenuti dagli appassionati e dall'industria e perfino dal settore turistico, in lieve ripresa. Gli organizzatori illustrano ai nuovi governanti in modo convincente che la gara è un grosso traino per tutti… e la corsa riprende!

## Si corre in senso orario

La XIV edizione della Mille Miglia, la prima del dopoguerra, è fissata per il 20 e 21 giugno del 1947, più avanti del solito aprile per dare tempo di allestire le vetture e di riattivare i punti interrotti sulle strade. Cambia il percorso, perciò la lunghezza è maggiore delle canoniche 1000 miglia: 1.823 chilometri. I punti fissi restano Brescia e Roma; per la prima volta la gara passa da Torino e Milano e si viaggia in senso orario, passando quindi prima dalla costa adriatica, da Fano, il Passo del Furlo e, lungo la vecchia consolare via Flaminia, si tocca Foligno, Spoleto e Terni poi Roma. Da qui si percorre la via Aurelia fino a Pisa, poi l'Autostrada del Mare per Firenze, la Futa e la Raticosa per arrivare a Bologna. Dal capoluogo emiliano si viaggia lungo la via Emilia fino a Piacenza, poi a Torino si attraversa il Po su uno dei pochi ponti rimasti in piedi e da qui si viaggia in autostrada fino a Brescia, passando da Milano.

## Mercato nero

Il nuovo regolamento è semplificato con due sole categorie ammesse: Sport e Turismo Internazionale; sono escluse le au-



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

to sovralimentate. Gli organizzatori ottengono buoni carburante per i concorrenti, nonostante il razionamento vigente, e forniscono un "treno" di gomme nuove e speciali agli iscritti. L'iniziativa promozionale ha successo: si iscrivono ben 245 equipaggi; tuttavia molti si tengono gomme e benzina per rivenderle al mercato nero. Al "Via!" sono in 155. La gara è "nazionale", perché i contatti con Federazioni, piloti e Case stranieri sono molto scarni. Fiat fa la parte del leone, con le irrobustite berlinette 508 C MM. Suscita curiosità la nuova Casa modenese Ferrari, il cui simbolo è il "Cavallino rampante" che campeggiava prima della guerra sulle Alfa Romeo: debutta con il modello 125 S spider a dodici cilindri. Maserati iscrive la nuova berlinetta Sport A6 GCS, con motore sei cilindri, nella classe 2000. Le attenzioni maggiori della vigilia sono rivolte però alla Cisitalia, giovane marca torinese di Piero Dusio: e non tanto per la novità in sé, quanto perché tra i suoi piloti ci sono Piero Taruffi e

La Gazzetta dello Sport

RINASCE LA MILLE MIGLIA

*La corsa dei piloti audaci e dei prodigi tecnici*

"Ultime" da Brescia

A Wimbledon

GLI INSEGNAMENTI DEL "GIRO"

Pensiamo per tempo al GIRO D'ITALIA del 1948

Corridori italiani al Giro di Francia

Sette sono già pronti

Le 21 tappe del "Tour"

TRASFERIMENTI E... CIFRE

Sondaggi al Milan e all'Inter

1947: 21-22 giugno. 1.827 km. Partiti 155, arrivati 54. Nebbia intermittente sino a Ravenna. Uragano nel tratto Asti-Brescia.

| Piazzamento e piloti | | Vettura | Tempo | Media |
|---|---|---|---|---|
| 1° | Romano-Biondetti | Alfa 8C 2900 B | 16 16′ 39″ | 112,240 |
| 2° | Nuvolari-Carena | Cisitalia 202S MM | 16 32′ 35″ | 110,439 |
| 3° | Bernabei-Pacini | Cisitalia 202S MM | 16 38′ 17″ | 109,808 |
| 4° | Minetti-Facetti | Cisitalia 202S MM | 17 00′ 40″ | 107,400 |
| 5° | Capelli-Gerli | Fiat 1100 S | 17 17′ 38″ | 105,644 |
| 6° | Della Chiesa-Brandoli | Fiat 1100 S | 17 26′ 04″ | 104,793 |
| 7° | Ermini-Quentin | Fiat 1100 S | 17 27′ 37″ | 104,638 |
| 8° | Comirato-Comirato | Fiat-Comirato 1100 | 17 27′ 45″ | 104,624 |
| 9° | Balestrero-Bracco | Fiat 1100 S | 17 31′ 44″ | 104,228 |
| 10° | Salice-Cornaggia Medici | Alfa 6C 2500 SS | 17 51′ 55″ | 102,265 |

**TARUFFI SFORTUNATO**
In alto, la "Gazzetta" il giovedì 19 giugno 1947 annuncia che "Rinasce la Mille Miglia". Sopra: a sinistra, la Cisitalia 202 spider "Razzo" pilotata da Piero Dusio; a destra, Piero Taruffi poco prima della partenza al volante della 202 berlinetta aerodinamica. Qui a fianco, la tabella riassuntiva della Mille Miglia del 1947. Nell'altra pagina, Clemente Biondetti sulla potente Alfa Romeo 8C 2900 e Tazio Nuvolari a confronto sul tratto appenninico; poi ancora Biondetti, sotto la pioggia battente che fermerà Nuvolari, nel tratto finale della gara.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

soprattutto "il" campione: Tazio Nuvolari. La Ferrari si affida a Franco Cortese, mentre sulla Maserati c'è Gigi Villoresi. Al volante di una Fiat 1100 S berlinetta c'è anche Giuseppe Morandi, il mantovano vincitore della prima Mille Miglia nel 1927. All'ultimo momento compare nell'elenco iscritti anche Clemente Biondetti, vincitore nel 1938, su un'Alfa Romeo 8C 2900 B berlinetta Touring. La curiosità maggiore è per Tazio Nuvolari, ormai avanti con l'età e provato dalla vita e dai polmoni malandati. È una sfida nella sfida. La sua partecipazione è così importante che rende elettrizzante l'ambiente della corsa e il tifo è tutto per lui.

## Curiosità Cisitalia

Alle 20 e 11 di sabato 21 giugno 1947 parte da Brescia la Fiat 500 di Caratti-Navoni: comincia la XIV Mille Miglia e il sogno si avvera. Le partenze dei piloti accreditati alla vittoria avvengono in piena notte. Poco prima della mezzanotte inizia la corsa Morandi, un'ora dopo Taruffi, poi Dusio, Nuvolari poco prima delle due e Biondetti quasi un' ora dopo. Al primo controllo, a Padova, Morandi è secondo e Nuvolari settimo. Tutti con poco più di un minuto dal battistrada Gilera, che successivamente rallenta la sua marcia. Piero Taruffi, sulla Cisitalia berlinetta, partito in condizioni fisiche non perfette, si ferma per la rottura di un pistone. Morandi affonda sull'acceleratore e va al comando, seguito da Nuvolari. Nel tratto appenninico, Morandi lamenta problemi ai freni della sua Fiat, mentre Nivola entra in simbiosi con la leggera spider e si scatena.

## Tutti per Nivola

A Roma, il grande pubblico accoglie l'arrivo di Nuvolari con un boato: è al comando con la media eccezionale di 112 km/h e ha staccato di oltre 6' l'Alfa 2900 di Biondetti. Si prospetta un testa a testa per la vittoria, ma la strada per Brescia è ancora lunga e molto impegnativa, inoltre le condizioni meteo si preannunciano molto avverse, cosa che sfavorisce Nuvolari alla guida di un'auto aperta. Al controllo di Firenze le posizioni si mantengono, poi sulla Futa e la Raticosa Nuvolari sfrutta l'agilità della Cisitalia aumentando il vantaggio, che mantiene anche sugli infiniti rettilinei della via Emilia. Il meteo però peggiora, verso Asti si scatena una tempesta, la pioggia è violenta e torrenziale; Tazio è costretto a fermarsi con il magnete bagnato.
La Cisitalia sembra abbattuta, ma il pilota mantovano, insieme al meccanico Francesco Carena, rimettono in ordine l'impianto elettrico e ripartono dopo sei minuti di sosta. Pochissimi, ma sufficienti a Biondetti per superarli e arrivare per primo a Torino. Sull'autostrada verso Brescia non ha bisogno di forzare e taglia il traguardo da vincitore. Nuvolari è irriducibile, ma senza curve la sua Cisitalia non ha possibilità: è secondo. Non per il pubblico, però, che riconosce nel suo idolo il vincitore morale e lo porta in trionfo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Coppa delle Alpi
# by 1000 Miglia

La seconda edizione della *Coppa delle Alpi by 1000 Miglia*, regolarità organizzata da *1000 Miglia srl*, si svolgerà da giovedì 21 a domenica 24 gennaio 2021. Le frazioni di gara saranno ancora una volta caratterizzate dagli spettacolari panorami montani dell'arco alpino. Il tutto per una competizione all'insegna della bellezza e dell'adrenalina, in cui non mancheranno però sfide sportive di precisione cronometrica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# RIPARTITI DALLE VETTE

La tradizionale gara di regolarità per auto storiche, alla trentacinquesima edizione, ha segnato il ritorno alle competizioni dopo la pandemia. Nell'insuperabile scenario dolomitico è arrivato primo assoluto il team Crugnola-Crugnola

Testo di **Himara Bottini** - foto di **Courtesy of Canossa Events**

È stata un'edizione davvero speciale quella della Stella Alpina 2020. Il messaggio che gli organizzatori volevano trasmettere è arrivato forte e chiaro: si può ricominciare, anzi si deve. E infatti questa 35esima edizione è stata la prima gara di regolarità per auto storiche e moderne a rompere gli indugi dopo il fermo da Covid-19. Canossa Events, presieduta da Luigi Orlandini, che negli ultimi anni è stata di appoggio nell'organizzazione della Stella Alpina alla Scuderia Trentina, condotta da Fiorenzo Dalmeri, non ci ha pensato due volte dopo le insistenti richieste di appassionati e regolaristi di ricominciare a gareggiare. Certo le incognite erano parecchie e nessuno poteva garantire il regolare svolgimento dell'intera manifestazione, ma alla fine è andato tutto splendidamente, sia dal punto di vista dell'o-

**I due capolavori di Pininfarina**
Tra i tornanti trentini sbuca la Lancia Aurelia B24 di Montagni-Rulli, seguita dalla Dino 246 GTS di Gritti Morlacchi-Fossati.

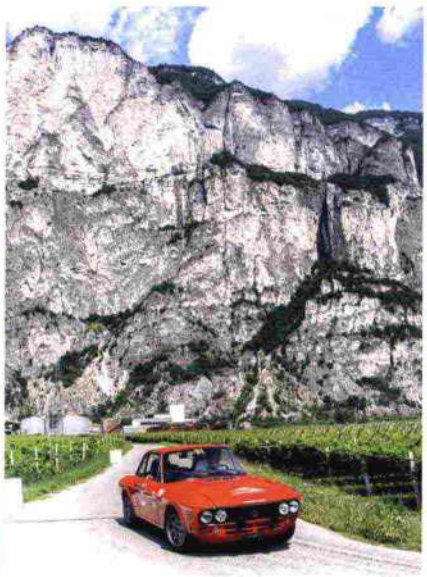
**LA GARA IN CIFRE**

| | |
|---|---|
| Equipaggi | 69 |
| Km percorsi | 473 |
| Prove di abilità | 45 |
| Rilevamenti prove di media | 10 |



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Paesaggi incantevoli**
Sulla strada che lambisce il Lago di Toblino, la BMW 328 di Facchini-Olivetti (sotto). Qui a destra, la Lancia Fulvia HF vincitrice della Stella Alpina (Crugnola-Crugnola). Più a destra in alto, la Fiat 1100/103 (Roversi-Bellini) seconda classificata, e, sotto, la Lancia Fulvia Coupé (Lafortezza-Carturan) piazzatasi terza sul podio.



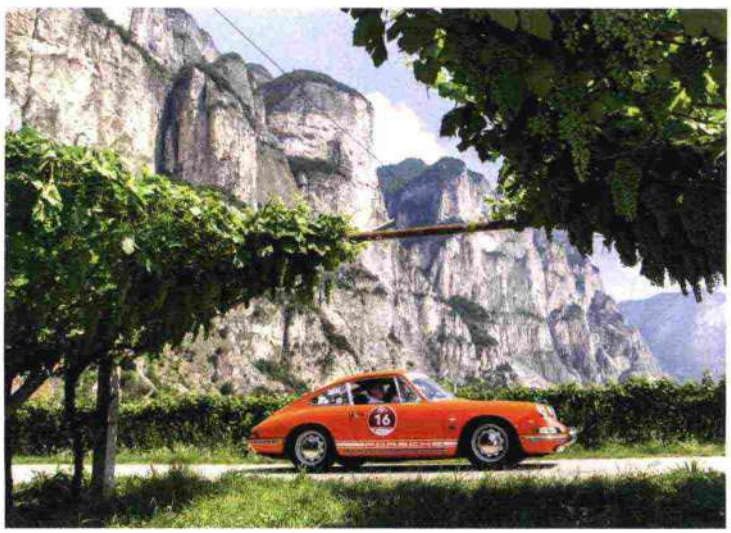
spitalità sia da quello sportivo. La Stella Alpina si è svolta come da tradizione su tre tappe: è partita venerdì 26 giugno dall'Aeroporto Gianni Caproni di Trento. Una settantina gli equipaggi iscritti, di cui più della metà Ferrari moderne, e poco più di una ventina le storiche.

## SCAMBIO AL VERTICE

La parte sportiva ha visto un percorso di 473 km intervallati da 45 prove a cronometro e 5 prove di media con 10 rilevamenti nascosti. Se alla fine della prima giornata di sfide a condurre la classifica erano gli inossidabili Riccardo Roversi e Michele Bellini con la loro Fiat 1100/103 del 1954, all'arrivo a Madonna di Campiglio la sera del sabato, a commettere meno errori sono stati Roberto Crugnola insieme al papà Mario, su Fulvia 1600 HF del 1971. Un vantaggio che si sono tenuti ben stretto fino al C.O. finale di questa Stella Alpina, nonostante il coefficiente non giocasse a loro favore. Roversi-Bellini si sono così dovuti accontentare, molto sportivamente va detto, del secondo gradino del podio, seguiti da Michele Lafortezza e Ilaria Carturan a bordo della Lancia Fulvia Coupé 3 del 1976, giovane coppia che, dopo una splendida stagione lo scorso anno al Trofeo Nazionale Regolarità, non si è lasciata intimidire dai numerosi "Top" presenti al via ed è stata autrice di un'ottima prestazione. Primi nella classifica delle prove di media, Andrea Giacoppo e Daniela Grillone Tecioiu su Mercedes 230 SL del 1965. Il percorso ha permesso a tutti gli equipaggi, e non solo ai numerosi stranieri iscritti, di apprezzare ancora una volta la bellezza scenografica delle Dolomiti. La prima tappa della Stella Alpina, Trento-Madonna di Campiglio, ha visto le storiche signore affrontare il tracciato della celebre cronoscalata Trento-Bondone, passando dalle romantiche rive del Lago di Toblino, per le Terme di Comano, Tione e attraverso la Valle Rendena, fino alla perla delle Dolomiti di Brenta. Sabato 27 giugno la manifestazione ha regalato la gioia di guidare la propria auto storica lungo alcune delle strade più belle della Val di Sole, della Val di Non e della Valle dell'Adige, sfiorando il Lago di Cles, Mezzolombardo e Cavalese e affrontando passi meno noti ma non per questo meno privi di fascino, come quello di Pramadiccio, fino a Sarnonico e infine rientro a Campiglio. Domenica 28 giugno la tappa conclusiva ha visto partire gli equipaggi da Madonna di Campiglio in direzione Carisolo. Dopo aver affrontato il Passo Duron si sono diretti nella verde Val Lomasona per poi ridiscendere dal Passo del Ballino verso il Lago di Tenno, caratteristico per le sue acque turchesi. La Stella Alpina si è conclusa nella magnifica Villa Bortolazzi di Trento, ciliegina sulla torta di questa edizione post Covid-19.

## LA CLASSIFICA

| Pos. Equipaggio | Vettura | Anno | Punti |
|---|---|---|---|
| 1. Crugnola-Crugnola | Lancia Fulvia HF | 1971 | 323,38 |
| 2. Roversi-Bellini | Fiat 1100/103 | 1954 | 336,08 |
| 3. Lafortezza-Carturan | Lancia Fulvia Coupé 3 | 1976 | 371,52 |
| 4. De Angelis-Del Gaudio | Alfa Romeo Giulia 1300 TI | 1969 | 374,21 |
| 5. Giacoppo-Grillone | Mercedes 230 SL | 1965 | 390,55 |
| 6. Facchini-Olivetti | BMW 328 | 1938 | 485,24 |
| 7. Tosi-Ballini | Triumph TR3 | 1957 | 570,94 |
| 8. Converso-Ameglio | Lancia Fulvia Coupé 1.3 | 1972 | 576,08 |
| 9. Bottini-Di Giusto | Porsche 911 T | 1966 | 591,38 |
| 10. Bersella-Stecconi | Triumph TR3 A | 1960 | 1772,00 |



**Porsche sugli scudi**
A fianco, la Porsche 911 T (Bottini-Di Giusto) che ha concluso la gara in nona posizione assoluta.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL CALENDARIO

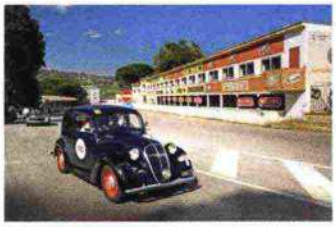
# COI CRONOMETRI DOPO LE VACANZE

### GRAN PREMIO NUVOLARI

La 30ª edizione è confermata dal 17 al 20 settembre. La gara porterà la parata di auto classiche da Mantova all'Emilia, alla Riviera Adriatica, alla Toscana, all'Umbria, alle Marche, alla Romagna e di nuovo a Mantova, il tutto in un quadro di alto livello. Su un totale di 1.050 km, 90 prove cronometrate, sette di media (con 15 rilevamenti) e 16 controlli a timbro. Cambia il time keeping: al debutto Tag Heuer. *(gpnuvolari.it)*

### G.P. TERRE DI CANOSSA

La decima edizione è stata riprogrammata dal primo al 4 ottobre. Si parte dalla cena di gala del giovedì a Salsomaggiore Terme (Parma) firmata dallo chef stellato Massimo Spigaroli, per concludere con il tradizionale beach party in Versilia. Bello il percorso, che comprende l'attraversamento degli Appennini e della suggestiva zona della Garfagnana. Su un totale di oltre 600 km verranno disputate 71 prove a cronometro e 6 di media. *(granpremioterredicanossa.it)*



### TARGA FLORIO CLASSICA

La "Cursa", voluta, creata e organizzata da Vincenzo Florio, si è disputata 103 volte; dal 1906 al 1977 come competizione di velocità. Questa edizione si svolge dal 15 al 18 ottobre. Dopo le verifiche tecniche e il briefing di gara, si terrà la prima tappa da Palermo a Marsala ("Sulle strade delle saline") e ritorno ("Sulle strade di Garibaldi"). Sabato la seconda tranche col Circuito delle Madonie. Nell'ultima giornata la Rievocazione del Circuito della Favorita. *(targa-florio.it/classica)*

### MILLE MIGLIA

La "Freccia Rossa" è stata riprogrammata dal 22 al 25 ottobre. Prima tappa da Brescia verso Ferrara, Ravenna e conclusione a Milano Marittima. Seconda giornata verso San Marino, Urbino, Macerata e Amatrice, per poi arrivare a Roma. Terzo giorno: passaggio da Viterbo, Radicofani e Castiglione d'Orcia, piazza del Campo a Siena, Lucca e Viareggio, poi il Passo della Cisa, per raggiungere Parma. Ultima giornata con Salsomaggiore, Castell'Arquato, Lodi, Bergamo e arrivo a Brescia. *(1000miglia.it)*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# La mitica gara figlia naturale del Futurismo

**IL NUMERO MILLE NEI MOTORI RIMANDA SUBITO ALLA MILLE MIGLIA, LA CORSA PER AUTO DI SERIE BRESCIA-ROMA-BRESCIA CHE PIACEVA A MUSSOLINI E GLI SOPRAVVISSE, FINCHÉ UN INCIDENTE CON 11 MORTI NEL 1957 NE DECRETÒ LA FINE**

**I PADRI FONDATORI**
Gli ideatori e organizzatori della Coppa delle Mille Miglia: da sinistra, Aymo Maggi, Franco Mazzotti, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto.

testo di
**ANDREA FANÌ**

Quando il 2 dicembre del 1926 il conte Franco Mazzotti pronunciò per la prima volta la parola "Coppadellemillemiglia", erano passati 17 anni dal Manifesto del Futurismo di Marinetti. Non è esercizio di stile: perché quel costante anelito al mito della velocità, dell'ardimento e della meccanica – poi maldestramente fatto proprio dal fascismo – era penetrato in profondità nella cultura italiana dei ceti medioalti. Prima le biciclette, che da fine Ottocento erano diventate mania fino a sfociare nel Giro d'Italia; poi le automobili, pieno compimento dell'ideale futurista: così veloci da cambiare il concetto di tempo e distanza. E infatti le corse, dai primi raid ai primi Gran Premi, trovavano sempre maggiore consenso, un fascino che dall'alta borghesia colava fino ai ceti popolari.

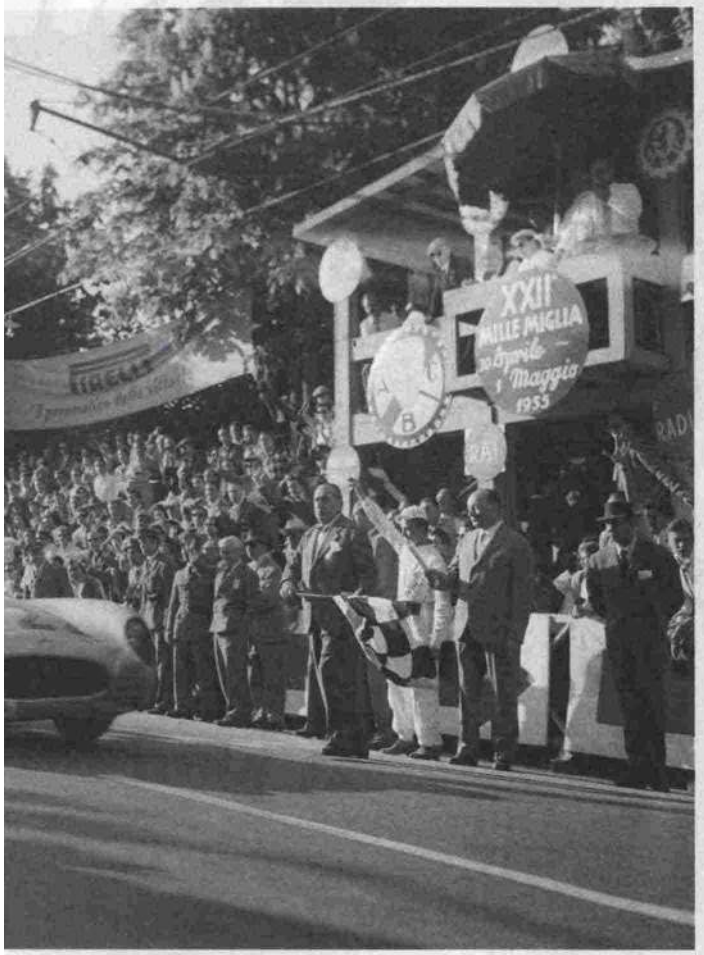
### «SI RIPETA!»

Così quel 2 dicembre 1926, nella casa milanese di Giovanni Canestrini, capo della redazione motori della *Gazzetta dello Sport*, si ritrovarono gli altri amici Aymo Maggi, Franco Mazzotti – appena tornato dall'America – e Renzo Castagneto, questi ultimi tre bresciani e decisi a non piegarsi alla decisione del Regio Automobile Club Milano di organizzare un GP d'Italia a Monza, dove nel 1922 era nato un circuito permanente. Così i quattro da tempo pensavano a una corsa così importante da oscurare il GP. S'era deciso un percorso impegnativo, su strade pubbliche, destinato ad auto di serie.

Un percorso che partisse e finisse a Brescia, ma dopo aver toccato Roma – valore simbolico per il Regime di Mussolini – per unire l'Italia. Quella sera, in via Bonaventura, c'erano l'idea e la misura, circa 1600 km senza tappe (pilota superuomo...). Ma non c'era il nome. «Mazzotti, sprofondato in una poltrona – si legge nei documenti messi a disposizione dall'Archivio Club Mille Miglia – sembrava non partecipare. D'un tratto, come colpito da un'ispirazione, esclamò: Coppa delle Mille Miglia!». La misura in effetti corrispondeva (1.600 km uguale 1.000 miglia circa), e il miglio era stato dell'Impero Romano ben prima che dell'Impero Britannico, inviso alla retorica fascista. Così, dopo aver ottenuto l'ok di Augusto Turati, segretario del PNF e n° 2 del



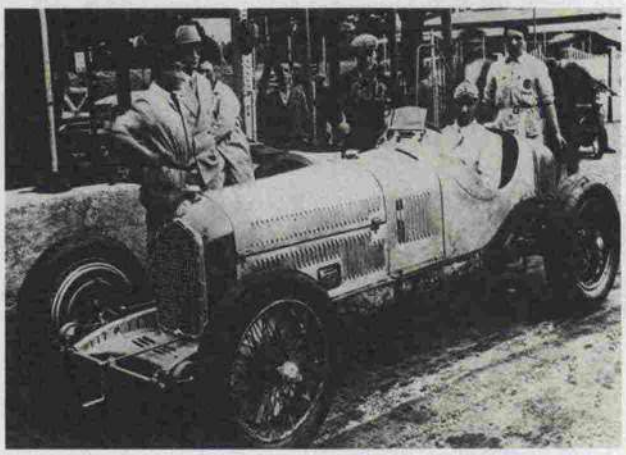
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Sportweek #31

**NUVOLARI E MOSS**

Nella foto grande, Stirling Moss primo sul traguardo della Mille Miglia del 1955 su Mercedes alla media record di 157 km/h. Accanto, l'incidente del 1957 secondo la copertina della Domenica del Corriere e, sotto, Tazio Nuvolari, vincitore di due edizioni nel 1930 e nel 1933 alla guida dell'Alfa Romeo.



regime dietro al solo Mussolini, la corsa fu organizzata. Sopralluoghi, propaganda, collaborazione dei prefetti, segnaletica meticolosa (le famose Freccia Rossa di Castagneto) e illuminazioni capillari (persino la gente in strada faceva luce con le torce), fecero sì che la mattina del 26 marzo 1927 in piazza della Loggia a Brescia ci fossero 77 equipaggi (pilota e copilota/meccanico, meno dei 101 iscritti) pronti a sfrecciare verso Roma e tornare. Era la Mille Miglia. La prima fu vinta da Minoia-Morandi su una bresciana OM 665 in poco più di 21 ore, alla media di 77 orari. Fu un successo, l'esaltazione dell'audacia e dell'acciaio, della velocità e del coraggio: l'entusiasmo era così grande che il regime ne fece largo uso e Mussolini mandò una lettera agli organizzatori dove c'era scritto solo: «Si ripeta».

**I NOMI**

La Mille Miglia fu un evento internazionale fino al 1957, quando ne fu decretata la fine. Dal 1977 resiste come affascinante gara di regolarità, cui possono prendere parte solo auto iscritte alla corsa originale. Se Clemente Biondetti è il recordman, avendola vinta 4 volte, è Tazio Nuvolari la leggenda: 2 vittorie (su Alfa Romeo 6C e 8C, primo uomo a superare i 100 orari di media) e 2 secondi posti, ma il romanzo è del 1948. Partito su una Ferrari 166SC, Nuvolari perse il cofano e altri pezzi della macchina ma a Bologna aveva ancora mezzora di vantaggio sul secondo (Biondetti su Ferrari 166S Allemano), prima di spaccare una sospensione e ammettere che sì, avanti non si poteva andare. Anche Ascari, due volte iridato di F.1, ha vinto la Mille Miglia: nel 1954, su Lancia D24. Mentre Stirling Moss fu primo nel 1955 con una Mercedes 300SLR alla media di 157,6 km/h: nessuno è mai andato più veloce alla Mille Miglia, Brescia-Roma-Brescia, 1.597 km in dieci ore su strade "normali".

**TROPPE VITE**

Quando il 3 aprile 1938, davanti a Porta Zamboni a Bologna, la Lancia Aprilia di Magnanego-Bruzzi sbandò e si rovesciò sulla folla, l'impatto si portò via 10 vite, tra cui 7 bimbi. Un'altra bimba morì poche ore dopo, nel padovano, travolta da una Fiat 1100. La corsa fu congelata per due anni, e riprese solo dopo la Liberazione. Ma il 12 maggio del 1957 nei pressi di Guidizzolo (Mantova) la Ferrari 335S di De Portago-Nelson si infilò a oltre 250 in un canale, rimbalzando sulla gente dall'altro lato della strada: 11 morti, tra cui i piloti e 5 bambini. La vera Mille Miglia è finita quel giorno.

**La prima edizione nel 1927 fu un successo cavalcato dal regime: l'esaltazione dell'audacia, dell'acciaio e della velocità**

RAOUL FORNEZZA



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ambiente europa

in collaborazione con

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

Parlamento Europeo

- HOME
- Rivista
- In agenda
- Richiesta informazioni
- Contatti
- Archivio articoli
- Privacy
- RUBRICHE
- Ambiente
- Bellezza Salute e Benessere
- Casa e Design
- Cinema,Tv e Spettacolo
- Cultura e società
- Food and Wine
- Mobility (terra, acqua, aria)
- Moda e tendenze
- Scienza e Medicina
- Sicurezza sul Lavoro
- Stasera si dorme in...
- Stasera si mangia in...
- Tecnologia e Web
- Turismo, una vacanza in:
- 4 chiacchere con.....
- Sport
- PARTNERSHIP

.eco l'educazione sostenibile

astoria ecolabel hotel Riva del Garda

ecocentrico IL VILLAGGIO SOSTENIBILE

allEVENTS GROUP

## Direttiva europea sulla Privacy

Questo sito utilizza cookies per gestire l'autenticazione, la navigazione e per altre funzioni. Navigando su questo sito accetti l'utilizzo di questi cookies.

Accetto

# Fra settembre e ottobre quattro imperdibili eventi in Provincia di Brescia

**Festival dei Sapori, Centomiglia, Festival Franciacorta in Cantina, 1000 Miglia**

visit brescia

Fra sport e gusto, la provincia di Brescia è animata in settembre ed ottobre da alcune manifestazioni di grande richiamo. Un'occasione in più per visitare questa straordinaria e accogliente terra e scoprire il fascino della città, del lago di Garda e della Franciacorta, che faranno da scenario ad eventi che si preannunciano imperdibili: il **Festival dei Sapori**, la **Centomiglia**, il **Festival Franciacorta in Cantina, la 1000 Miglia.**

**FESTIVAL DEI SAPORI**

La suggestiva ambientazione del piazzale della Locomotiva nel **Castello di Brescia** farà da quinta, dal **1 al 6 settembre**, al **Festival dei Sapori**, l'appuntamento annuale legato al progetto East Lombardy, che metterà in scena quanto di meglio e più tipico offre in tavola la provincia di Brescia. La manifestazione, che rientra nella rassegna We Love Castello, si articolerà **in** una serie di appuntamenti, per grandi e per piccini, fra cui presentazioni del territorio bresciano con degustazioni dei relativi prodotti e vini, Laboratori per famiglie con Slow Food, Arte e food (tutti i giorni a partire dalle 16.00). Domenica 6 settembre, dalle 10.00 alle 21.00, si chiuderà con un grande Mercato dei sapori a cura dei produttori East Lombardy.

**CENTOMIGLIA**

La Centomiglia del Garda tornerà il 5 e 6 settembre con la sua 70a edizione, confermandosi la regata più longeva della vela italiana e la più lunga su laghi europei. I migliori equipaggi europei scivoleranno sulle acque del Garda nella combattutissima e spettacolare sfida sulla distanza che dà il nome alla regata, che richiama ogni anno un foltissimo gruppo di spettatori per quella che è

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

BALLARINI 1889
OSSERVATORIO GIORNALISTICO
LA FAMIGLIA ZUEGG DAL 1890
PC SYSTEM
Banner
Lausanne TOURISME
terrafutura VIII mostra-convegno internazionale

una grande festa dello sport. A fare da preludio sarà, domenica 30 agosto, il Test Event del 54° Trofeo Gorla-50 Miglia del Garda. Grande spazio sarà riservato alle classi monotipo dei laghi, quelle barche che da sempre affollano la partenza dal porticciolo di Bogliaco di Gargnano, Asso, Dolphin, Ufetti 22, Protagonist. Non mancheranno velisti stranieri, che arriveranno da Austria, Svizzera, Germania e Ungheria, troppo innamorati del lago per non essere al via delle sue regate regine. Sia al Trofeo Gorla, sia alla Centomiglia (sabato 5 settembre) si salperà alle 8.30 dal porticciolo di Bogliaco. L'attuale record di percorrenza è del catamarano The Red, barca per metà ungherese del lago Balaton, per metà di un equipaggio dello Yacht Club di Cortina d'Ampezzo. Dopo la Centomiglia, il 13 settembre si correrà la festa della Childrenwindcup, di cui da 13 anni sono protagonisti i piccoli del reparto di Oncoematologia Pediatrica dell'Ospedale dei bambini di Brescia. Sarà il ringraziamento da parte della gente del Garda agli eroi del Covid, operatori, volontari, infermieri e medici del Civile di Brescia.

**FESTIVAL DEL FRANCIACORTA IN CANTINA**

Il **12/13 e il 19/20 settembre** appuntamento con il **Festival Franciacorta in Cantina**. Cantine aperte, gustose proposte gastronomiche, coinvolgenti iniziative culturali e sportive: un doppio weekend per immergersi appieno nella magica atmosfera della Franciacorta, dove tra monasteri, castelli e dimore storiche immerse nei vigneti, nasce un vino unico. 62 le cantine partecipanti, che organizzeranno visite guidate con degustazione ed eventi speciali come tour nei vigneti, pic nic tra i filari, gite in bicicletta… La prenotazione sarà obbligatoria, contattando direttamente le singole aziende. Un appuntamento adatto a tutti: dagli enoappassionati, che potranno partecipare a verticali e degustazioni a tema, agli amanti del buon cibo, che godranno delle gustose proposte di ristoratori locali e chef, tra tradizione e innovazione. La sera di sabato 19 settembre ci sarà una "Open Night" in occasione della quale alcune cantine e ristoranti rimarranno aperti fino a tarda sera con proposte esclusive.

**1000 MIGLIA**

Dalla primavera all'autunno: anche in quest'anno così particolare la **1000 Miglia**, la "corsa più bella del mondo", non ha voluto mancare all'appuntamento con i suoi fans e, in luogo della consueta data di maggio, svolgerà la sua 38° e attesissima edizione **da giovedì 22 a domenica 25 ottobre.** A sfilare e gareggiare saranno stupende auto costruite fra il 1927 e il 1957. Momenti clou saranno la punzonatura e la partenza: circa 400 equipaggi provenienti da una trentina di paesi del mondo si ritroveranno per dare vita a un corteo di auto storiche che attraverserà i suggestivi paesaggi del lago di Garda attraversando Desenzano e Sirmione, si spingerà fino a Roma per poi fare ritorno a Brescia. La competizione si concluderà sulla pedana di arrivo di Viale Venezia, dove tutto ebbe inizio 93 anni fa con la prima Coppa delle 1000 Miglia.
Per saperne di più su questa affascinante gara entrata nel mito, si può visitare il **Museo della Mille Miglia**, ricavato dalla ristrutturazione di uno splendido ex monastero benedettino nella zona di S. Eufemia, a est del centro cittadino, e diventato custode della sua storia. Il museo coinvolge non solo gli appassionati di auto storiche e della celebre corsa, ma anche visitatori e famiglie che percorrendo i suoi ampi spazi si trovano immersi in un'epoca che ormai non c'è più, qui custodita con la massima cura. Le auto in esposizione (dal 1927 agli anni '60), sfilano metaforicamente, avvolte da allestimenti e scenografie che richiamano i vari periodi e le epoche toccati dalla corsa. Ai visitatori viene fornito un tablet audioguida che illustra le varie sezioni del museo con spiegazioni e filmati.

Per informazioni: www.visitbrescia.it

cerca... Cerca

Copyright © 2020 - Ambiente Europa. All Rights Reserved.

Designed by Gian Paolo Capra - PC System.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Data 28-08-2020
Pagina
Foglio 1 / 5



DOVE



ITINERARI E LUOGHI DOVE PER VISIT SAN MARINO

# San Marino: idee, eventi e attività per vacanze e weekend all'aria aperta

Sara Bovi 20 Luglio 2020

Dai tour nel centro storico ai concerti all'alba fino alle gare di rally e alla celebre Mille Miglia, ecco gli appuntamenti da non perdere da qui a fine anno nella Repubblica al confine tra Emilia-Romagna e Marche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Con più di **millesettecento anni** alle spalle è la più antica Repubblica del mondo. Un lembo di terra di **60 km quadrati**, arroccato sul Monte Titano, al confine tra Marche ed Emilia Romagna.

Un territorio, quello della **Repubblica di San Marino**, dalla superficie limitata, se paragonato con altre nazioni. Ricchissimo, però, di storia, arte e cultura come conferma il suo inserimento, nel 2008, nella lista dei **Patrimoni dell'Umanità dell'Unesco**.

L'estate è la stagione ideale, anche se non l'unica, per andare alla scoperta del territorio sammarinese. E se, in questo periodo così particolare, le attività outdoor sono il punto di forza della Città-Stato, non mancano gli spunti di carattere culturale. Ricco,

**Guide**

EUROPA
Estonia

ITALIA
Vacanze in Calabria: cosa vedere e dove andare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

infatti, è il patrimonio architettonico e artistico della repubblica, cui si aggiunge quello paesaggistico con l'incantevole vista che si gode dall'alto del **Monte Titano,** una terrazza naturale affacciata a 360 gradi sul territorio circostante, dall'Alta Valmarecchia e Montefeltro alla Costa Adriatica per arrivare fino alla Croazia.

Chi preferisce affidarsi all'esperienza di una guida può scegliere tra i vari tour nel centro storico della Città-Stato e nei suoi dintorni. C'è il **percorso romantico** dedicato alle coppie – due ore tra leggende, aneddoti e aperitivo stellato – e quello serale, con brindisi al tramonto. Quello dedicato al Monte Titano e ai monumenti più famosi della città  e quello che, dopo una pedalata con l'e-bike, prevede una degustazione di prodotti a km zero. E ancora: il tour dei vigneti e i percorsi di trekking in cerca dei panorami più belli, per soddisfare anche i viaggiatori più esigenti.

Ma è il calendario ricco di **eventi** a offrire diversi spunti per fare le valigie, soprattutto tra luglio e settembre, anche se non mancano le occasioni per partire a ottobre e durante le feste di fine anno.

## San Marino in musica: gli appuntamenti da non perdere

Appassionati di jazz? C'è tempo fino al 22 agosto per assistere al **San Marino Ace Jazz Festival**, tra gli eventi principali dell'estate sammarinese. Tanti gli ospiti, dai Dirotta su Cuba e Ginevra Di Marco a Rita Marcotulli e Dado Moroni fino alla Tower Jazz Composers Orchestra. È in programma per il 9 agosto, invece, **Jamiromania in Concerto**, con la Jamiroquai International Tribute Band a rendere omaggio al gruppo inglese.

Chi è in cerca di un'esperienza originale, invece, può segnare in agenda **Alba sul Monte**, una serie di concerti mattutini, nell'affascinante cornice degli Orti dell'Arciprete, in programma ogni domenica dal 26 luglio al 23 agosto con le luci del sorgere del sole a rendere ancora più suggestiva l'atmosfera.

*San Marino è la destinazione ideale per chi cerca una vacanza all'aria aperta (foto @VisitSanMarino)*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Per gli appassionati di musica anni 80 e 90, invece, l'8 agosto c'è l'**80s90s Summer Party**. Sono le orchestre romagnole con la loro musica folk, invece, ad animare il centro storico dall'11 al 13 agosto e il 16 dello stesso mese durante il **San Marino Goodbye Festival**. Un paio di giorni dopo, il 17 e 18 agosto, tocca al **Visionnaire Performing Arts Festival** accogliere turisti e residenti con esibizioni di musica, danza, physical theatre, illusionismo e circo contemporaneo.

## San Marino nella storia: gli appuntamenti

Ma non è solo la musica la protagonista delle serate sammarinesi. La Repubblica è la location anche di diverse rievocazioni storiche, dal **Torneo dei Castelli** con l'ormai celebre gara di tiro con la balestra (25 luglio) alla **Disfida del Tricorniolo** (1° agosto) fino alla **Festa di San Marino e di Fondazione della Repubblica** (3 settembre), con il Palio delle Balestre Grandi e lo spettacolo pirotecnico. Bisogna aspettare il 1° ottobre, infine, per la **Cerimonia di Investitura degli Eccellentissimi Capitani Reggenti**, antica manifestazione che celebra, ogni sei mesi, l'insediamento dei Capi di Stato della Repubblica di San Marino tenendo fede allo storico protocollo.

## Fumetti e buon cibo nell'antica Città-Stato

Fumetti e food sono i protagonisti di due diversi appuntamenti di fine estate. Il primo, il **San Marino Comics Festival**, è in calendario dal 28 al 30 agosto e prevede una serie di attività – giochi da tavolo e concerti, per esempio – tra le contrade. **Mi Gusto**, invece, è dedicato ai palati gourmand e accoglie i turisti, dall'11 al 13 settembre, con percorsi culinari dedicati, menù tipici, stand con prodotti locali e aree dedicate allo street food.

## San Marino, terra di motori

Con l'arrivo dell'autunno, poi, si accendono i motori e sventolano le bandiere a scacchi. Prima con il **Gran Premio Octo di San Marino e della Riviera di Rimini**, una tre giorni di spettacolo e adrenalina al Misano World Circuit "Marco Simoncelli" (11-13 settembre). Poi, quasi un mese dopo, con il **Rally Legend**, evento che riunisce i piloti e le auto che hanno fatto la storia del rally e che vede esibirsi i campioni del volante

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

davanti a migliaia di appassionati (8-11 ottobre).

Il 15 ottobre, invece, San Marino è il punto di partenza della tappa del **Giro E-2020** – competizione ciclistica dedicata alla pedalata assistita – che porta fino a Cesenatico mentre il 23 ottobre l'antica Città-Stato vede sfilare, tra le contrade del suo centro storico, le vetture storiche della mitica **Mille Miglia**.

## Natale a San Marino, tra mercatini e contrade

Con l'arrivo dell'inverno San Marino si anima con **Il Natale delle Meraviglie 2020-2021.** Per l'occasione il centro storico della Città-Stato si veste di spettacolari luminarie e accoglie i visitatori con mercatini, attività e spettacoli vari nelle contrade e nelle piazze, in un'atmosfera davvero suggestiva.

Per info: visitsanmarino.com

TAG

ARTE E CULTURA LUOGHI

Ti è piaciuto questo contenuto?
Condividilo con chi vuoi!

POTREBBERO INTERESSARTI ANCHE Raccomandato da outbrain

AMERICAN EXPRESS

Carta Oro: quota gratuita il 1°anno e numerosi vantaggi! Richiedila ora

AMERICAN EXPRESS

Richiedi Carta Verde: acquisti sicuri online e in negozio. Quota 0€ il 1° anno.

SALUTE INTESTINALE

Nutrizionista rivela: "è come un super carburante per il vostro intestino"

NESTLESALUTE.IT

Con OPTIFAST torni in forma: codice SCONTO del 30% iscrivendoti alla…

BANCA IFIS

Hai bisogno di risorse per sostenere la tua impresa? Ottienile con il factoring di…

COMPARASEMPLICE.IT

Prezzi Luce a partire da 0,035€ kwh. Confrontali tutti qui!

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il tuo browser (Apple Safari 4) **non è aggiornato** e potrebbe **non visualizzare correttamente** le pagine di questo e altri siti. Aggiorna il tuo browser! Ti consigliamo di scaricare Google Chrome o Mozilla Firefox X

Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie clicca qui. Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie Ok

**Altre notizie da questa sezione**

CREMA
La denuncia: "Attenti al finto veterinario"

CREMA. VARCHI ZTL
Per sviare le telecamere le auto vanno contromano

LA CORSA PIU' BELLA D'ITALIA
Il fascino della Mille Miglia alla conquista di Pandino

CREMA

LA CORSA PIU' BELLA D'ITALIA

A A A

# Il fascino della Mille Miglia alla conquista di Pandino

## Le auto transiteranno domenica 25 ottobre, dalle 10 alle 14, sulla via del rientro a Brescia

PANDINO (24 agosto 2020) - Per la prima volta nella storia passerà in paese la Mille Miglia, prestigiosa gara di regolarità per auto storiche giunta alla 38esima edizione, che si tiene ogni anno con partenza da Brescia, arrivo a Roma e ritorno. Una manifestazione di livello mondiale, che richiama ogni volta centinaia di veicoli d'epoca, compresi alcuni esemplari unici e di incalcolabile valore, oltre che personaggi del jet set internazionale e Vip

COSA TI SUSCITA?

0 0 0 0

La Provincia Digitale

Più letti

Il giallo di Sabrina, il fermato è Alessandro Pasini

Scomparsa nel Cremasco, la sorella: 'L'hanno ammazzata'

Sabrina, fermato un uomo con l'accusa di omicidio e distruzione di cadavere

RSS TWITTER FB MAIL

Oggi... 24 agosto 1949

L'entrata in vigore del Patto Atlantico

Le necrologie

IN CORSO:

«Mangiare sano» rafforza le difese immunitarie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

italiani e stranieri. La corsa più bella d'Italia permette ad appassionati e non di rivivere le magiche atmosfere di una competizione che negli anni del secondo dopoguerra infiammava l'Italia. «Abbiamo colto la palla al balzo, accettando subito la richiesta degli organizzatori per fare di Pandino la sede di un punto di controllo orario – commenta il sindaco, **Piergiacomo Bonaventi** –: ciò è stato reso possibile dal fatto che l'iniziale passaggio a Milano è stato escluso. Trattandosi del giorno in cui nel capoluogo lombardo si concluderà il Giro d'Italia di ciclismo, era impossibile la concomitanza. Aspettiamo dunque a braccia aperte gli equipaggi, il cui passaggio in paese è previsto per domenica 25 ottobre, tra le 10 e le 14, sulla via del rientro per Brescia. Stiamo ancora definendo dove allestire il punto di verifica, se nell'arena interna del maniero visconteo oppure in quella esterna, ma non escludiamo piazza Vittorio Emanuele III. L'evento cadrà una settimana dopo la sagra di ottobre, che contiamo di riuscire ad organizzare, nonostante i problemi insorti per l'emergenza sanitaria. Per Pandino (unico centro della provincia ad ospitare la rievocazione storica, Ndc), sarà un'imperdibile occasione di promozione turistica, anche internazionale. Faremo l'impossibile per presentare al meglio il nostro paese ai tanti stranieri e non che parteciperanno alla Mille Miglia. Ci sarà bisogno dell'impegno di tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA DI TESTI, FOTO E VIDEO

Leggilo su ***La Provincia*** del 24/8/2020

23 Agosto 2020

## Lascia il tuo commento

A discrezione della redazione il tuo commento potrá essere pubblicato sull´edizione cartacea del quotidiano.

Testo

Caratteri rimanenti: 1000

INVIA

## SULLO STESSO ARGOMENTO

Principio di incendio in banca, fiamme domate dai dipendenti

L'omaggio di Pandino ai protagonisti della lotta al Covid

Terremoto alla Calleri. Dimissioni in massa dal Cda

Cremasco investito da bomba d'acqua, tromba d'aria a Spino

Rotoballe a fuoco, incendio alla cascina Besarda di Nosadello

## TAGS

mille miglia 2020, pandino

scopri le
INIZIATIVE EDITORIALI

Tempolibero

CREMA CAFFÈ LETTERARIO
[TERMINATO] Per il nostro benessere meglio i classici di una Spa
Lunedì 20 gennaio in

OGGI / DOMANI
I FILM IN SALA

Blog

ROCKISMI
FABIO GUERRESCHI
Luppolo in Rock: ecco i leggendari Testament

NICOLA ARRIGONI
Risonanze poetiche con Ermanna Montanari alla ricerca del teatro perduto nella terra dei Gonzaga

#SPORTIVAMENTE
LUCA PUERARI
La scommessa del calcio e la nuova normalità dello sport

SPECIALI
Publi Pubblicità
SOCIETÀ EDITORIALE CREMONESE
SFOGLIO freepress

PRONTO SOCCORSO ODONTOIATRICO
ANDI Cremona
Patrocinato da
Ordine dei Medici Chirurghi ed Odontoiatri della Provincia di Cremona

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Newsletter | Segnala | Accedi a Bresciaoggi Premium | Abbonati | Necrologi

Bresciaoggi | Seguici | Sezioni CITTÀ | Servizi | Cerca

OGGI IN CITTÀ

23.08.2020 Tags: Brescia

# La Mille Miglia cambia il percorso dell'ultima tappa

FUTURO e INNOVAZIONE FESTIVAL del FUTURO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Le auto in corso Zanardelli

Tutto Schermo

Aumenta
Diminuisci
Stampa
Invia

La Mille Miglia cambia il percorso dell'ultima tappa che porterà gli equipaggi da Parma a Brescia il prossimo 25 ottobre. Una scelta dettata dalla concomitanza con l'ultima tappa del Giro d'Italia di ciclismo che di fatto rende impossibile l'attraversamento di Milano e di conseguenza anche il passaggio da Cernusco sul Naviglio, città capitale dello sport italiano per il 2020 e per questo motivo inserita nel percorso della corsa più bella del mondo. LA CONSEGUENZA più naturale è stata quindi quella di modificare il tracciato dell'ultima tappa della corsa: da Lodi le 400 auto della corsa

**Attenzione:** L'intervento non verrà pubblicato fino a quando il moderatore non lo avrà letto ed approvato. I commenti ritenuti inadatti o offensivi non saranno pubblicati.
**Informativa privacy**: L'invio di un commento può comportare il trattamento di dati personali: per maggiori informazioni sulle modalità di trattamento e l'esercizio dei diritti consultare le nostre Informazioni sulla Privacy e l'informativa estesa sui cookie presenti in calce al sito web.

INVIA



**I PREZZI PIÙ BASSI**
**PER UN'AMPIA VARIETÀ DI RICAMBI AUTO!**
Solo su www.EuAutoPezzi.it

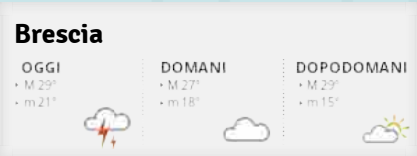
Klima Home, la casa che dialoga con la natura

Rivivi l'evento con Roberto Cotroneo

ATHESIS DIGITAL EVENTS

Pandemia: una punizione di Dio?

IL METEO




SPORT

Una vita nel calcio e adesso la sfida in biancazzurro

CULTURA

Pahor compie 107 anni "Un compleanno diversissimo"

SPETTACOLI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo user agent sono condivisi con Google, unitamente alle metriche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

11 agosto 2020

# Cantine, Cento... e 1000 Miglia: appuntamenti bresciani

La 1000 Miglia (Photo pagina Facebook 1000 Miglia)

Sport, gusto e leggenda: la provincia di Brescia vivrà tra settembre e ottobre 2020 alcune manifestazioni di grande richiamo. Un'occasione in più per visitare questa terra e scoprire il fascino della città, del lago di Garda e della Franciacorta, che faranno da scenario ad eventi che si preannunciano imperdibili: il Festival dei Sapori, la Centomiglia, il Festival Franciacorta in Cantina, la 1000 Miglia.

La suggestiva ambientazione del piazzale della Locomotiva nel Castello di Brescia farà da quinta, dal 1 al 6 settembre, al Festival dei Sapori, l'appuntamento annuale legato al progetto East Lombardy, che metterà in scena quanto di meglio e più tipico offre in tavola la provincia di Brescia. La manifestazione, che rientra nella rassegna We Love Castello, si articolerà in una serie di appuntamenti, per grandi e per piccini, fra cui presentazioni del territorio bresciano con degustazioni dei relativi prodotti e vini, laboratori per famiglie con slow food, arte e food (tutti i giorni a partire dalle 16.00). Domenica 6 settembre, dalle 10.00 alle 21.00, si chiuderà con un grande Mercato dei sapori a cura dei produttori East Lombardy. La Centomiglia del Garda tornerà il 5 e 6 settembre con la sua edizione n.70, confermandosi la regata più longeva della vela italiana e la più lunga su laghi europei. I migliori equipaggi europei scivoleranno sulle acque del Garda nella combattutissima e spettacolare sfida sulla distanza che dà il nome alla regata,



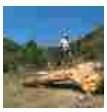
Top News

Friuli Venezia Giulia Via dei Sapori: La Nuova Cucina

Benetti Luminosity, yacht di 107 metri. Palazzo di vetro

J.K. Place Paris riapre e svela la sua nuova Sisley Spa

Neve d'estate ai Mondi di Cristallo Swarovski. Wattens


Arteparco d'Abruzzo: "Un tempo è stato". Con Bmw

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

richiamo annuale per un foltissimo gruppo di spettatori, appassionati e non.

A fare da preludio sarà, domenica 30 agosto, il Test Event del 54° Trofeo Gorla-50 Miglia del Garda. Grande spazio sarà riservato alle classi monotipo dei laghi, quelle barche che da sempre affollano la partenza dal porticciolo di Bogliaco di Gargnano: Asso, Dolphin, Ufetti 22, Protagonist. Non mancheranno velisti stranieri, che arriveranno da Austria, Svizzera, Germania e Ungheria, troppo innamorati del lago per non essere al via delle sue regate regine. Sia al Trofeo Gorla, sia alla Centomiglia (sabato 5 settembre) si salperà alle 8.30 dal porticciolo di Bogliaco. L'attuale record di percorrenza è del catamarano The Red, barca per metà ungherese del lago Balaton e per l'altra metà di un equipaggio dello Yacht Club di Cortina d'Ampezzo. Dopo la Centomiglia, il 13 settembre si correrà la festa della Childrenwindcup, di cui da 13 anni sono protagonisti i piccoli del reparto di Oncoematologia Pediatrica dell'Ospedale dei Bambini di Brescia. Sarà il ringraziamento da parte della gente del Garda agli eroi del Covid: operatori, volontari, infermieri e medici del Civile di Brescia. Il 12/13 e il 19/20 settembre appuntamento con il Festival Franciacorta in Cantina. Cantine aperte, gustose proposte gastronomiche, coinvolgenti iniziative culturali e sportive: un doppio weekend per immergersi appieno nella magica atmosfera della Franciacorta, dove tra monasteri, castelli e dimore storiche immerse nei vigneti, nasce un vino unico.

Photo Consorzio del Franciacorta

62 le cantine partecipanti, che organizzeranno visite guidate con degustazione ed eventi speciali come tour nei vigneti, pic nic tra i filari, gite in bicicletta… La prenotazione sarà obbligatoria, contattando direttamente le singole aziende. Un appuntamento adatto a tutti: dagli enoappassionati, che potranno partecipare a verticali e degustazioni a tema, agli amanti del buon cibo, che godranno delle gustose proposte di ristoratori locali e chef, tra tradizione e innovazione. La sera di sabato 19 settembre ci sarà una “Open Night” in occasione della quale alcune cantine e ristoranti rimarranno aperti fino a tarda sera con proposte esclusive. Dalla primavera all’autunno: anche in quest’anno così particolare la 1000 Miglia, la "corsa più bella del mondo", non ha voluto mancare all’appuntamento con i suoi fans e, in luogo della consueta data di maggio, svolgerà la sua 38° e attesissima edizione da giovedì 22 a domenica 25 ottobre. A sfilare e gareggiare saranno stupende auto costruite fra il 1927 e il 1957.

Hotel green, Svart aprirà i battenti nel 2023. Norvegia

Bellezza, aperti i tesori di Villa Carlotta. Lago di Como

Shake by Mendini per Tucano: incontro moda-design

Musicisti di strada, il Ferrara Buskers Festival (limited)

Evo R6 Open al Cannes Yachting Festival. Leggerezza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Photo Pagina Facebook 1000 miglia

Momenti clou saranno la punzonatura e la partenza: circa 400 equipaggi provenienti da una trentina di Paesi si ritroveranno per dare vita a un corteo di auto storiche che, prima, attraverserà i suggestivi paesaggi del lago di Garda e, poi, si spingerà fino a Roma (con ritorno a Brescia). La competizione si concluderà sulla pedana di arrivo di Viale Venezia, dove tutto ebbe inizio 93 anni fa con la prima Coppa delle 1000 Miglia. Per saperne di più su questa affascinante gara entrata nel mito, si può visitare il Museo della Mille Miglia, ricavato dalla ristrutturazione di uno splendido ex monastero benedettino nella zona di S. Eufemia e diventato custode della sua storia. Il museo è interessante non solo per gli appassionati di auto storiche e della celebre corsa, ma anche per visitatori e famiglie che percorrendo i suoi ampi spazi si trovano immersi in un'epoca che ormai non c'è più, qui custodita con la massima cura. Le auto in esposizione (dal 1927 agli anni '60), sfilano metaforicamente, avvolte da allestimenti e scenografie che richiamano i vari periodi e le epoche toccati dalla corsa. Ai visitatori viene fornito un tablet audioguida che illustra le varie sezioni del museo con spiegazioni e filmati.

www.visitbrescia.it

Home page Post più vecchio

contatto[at]stylelegends.com

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL 25 OTTOBRE

# La mitica "Mille Miglia" farà tappa a Treviglio

*Oltre 500 auto e più di tremila persone sono attese in città per la quarta tappa della storica rievocazione su quattro ruote.*

**Treviglio città**, 07 Agosto 2020 ore 16:09

*(nella foto la prima tappa dell'edizione 2019)*

Oltre 500 auto e più di tremila persone sono attese per il prossimo **25 ottobre** a Treviglio che ospiterà – ora è ufficiale – la quarta tappa della mitica **"Mille Miglia"**.

## La Mille Miglia fa tappa a Treviglio

Una buona notizia per la città e per TreviglioFiera che incassa il primo successo di spessore, proprio a pochi giorni dalla notizia del maxi finanziamento regionale da 10 milioni di euro. Una bella notizia anche per il commercio trevigliese che verrà coinvolto nell'organizzazione di un evento che promette grandi soddisfazioni.

L'appuntamento è per il prossimo 25 ottobre quando in tarda mattinata il corteo, partito da Parma e con ultima meta Brescia, passerà a Treviglio per la quarta e ultima tappa. A **TreviglioFiera è previsto il pranzo** per le oltre 3mila persone che solitamente seguono da vicino l'evento storico. La "Mille MIglia", infatti dal 1977 risulta gara di regolarità storica, una rievocazione

TURISMO 2020

LAGO MAGGIORE
La sponda lombarda è un susseguirsi di bellissimi borghi e verde incontaminato

LAGO DI ANTRONA - PIEMONTE
Un'emozionante escursione come nei più classici film d'avventura

VAL DI FASSA
Avventura, benessere, cultura e gastronomia nel patrimonio naturale delle Dolomiti

VALLE D'AOSTA
Tanto sport all'aria aperta e un'impareggiabile cucina

SPONSORIZZATO
Novità estate 2020: pic-nic gourmet in Valchiavenna VIDEO

Altre notizie »

TOP NEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

del passato che gli amanti delle quattro ruote d'epoca non possono proprio perdersi.

## Quattrocento auto storiche in corteo

Il corteo, infatti, sarà formato da **400 auto storiche** (rigorosamente prodotte entro il 1957 e iscritte all'originale Mille Miglia corsa dal 1927 al 1957), che saranno annunciate da **100 Ferrari** moderne e da **10 supercar.** Non mancheranno anche **10 grandi auto elettriche** per gli appassionati più "green".

La 38esima edizione della "Mille Miglia", dopo il pranzo, ripartirà **sfilando per il centro storico di Treviglio** prima di procedere verso Brescia.

> *"Oltre ad essere la conferma del ruolo strategico di Treviglio, sarà anche una ulteriore vetrina e una bella opportunità per tutta la nostra città – ha commentato orgoglioso il sindaco **Juri Imeri** – Ed è per questo che abbiamo già iniziato a lavorare da qualche settimana per farci trovare pronti, con l'obiettivo di coinvolgere tutti per questa grande e prestigiosa occasione".*

TORNA ALLA HOME

*Per rimanere aggiornato sulle principali notizie di tuo interesse, **seguici** cliccando sui social che preferisci!*

Lista WhatsApp | Pagina facebook | Gruppo facebook | Instagram

**Leggi Anche**

Smartfeed

**Investendo 250€ su Amazon potrai avere un'entrata fissa ogni mese**
MarketsGuide

**Questo orologio collegato sorprende l'intero paese. Il suo prezzo? Ridicolo!**
World Watch

**Investi ora 250€ in Amazon ed ottieni un reddito mensile. Ecco...**
Azioni Amazon

"LUCA"
**Pixar sceglie la Riviera Ligure (e un regista italiano) per il suo nuovo film d'animazione**

SENTENZA DISCUSSA
**Lockdown violato? Il giudice annulla la multa perche lo stato di emergenza era "illegittimo"**

DA NON PERDERE
**Lombardia dal sapore orientale: impazzano i ponti tibetani**

INTERVENTI ECCEZIONALI
**Durante l'operazione al cervello c'è chi suona, chi disegna e... chi prepara le olive all'ascolana**

CAMPAGNA ENPA
**Stop al retino in spiaggia: i sei buoni motivi per dire "no" ai giochi con gli animaletti marini VIDEO**

Altre notizie »

GLOCAL NEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica MILANO.it

Data 06-08-2020
Pagina
Foglio 1



# 1000 Miglia 2020

Viale Venezia a Brescia - Viale Venezia - Brescia

**PERIODO EVENTO**

Data Inizio
giovedì 22.10.2020
Data Fine
domenica 25.10.2020
Vedi tutti gli orari

Facci sapere se ci andrai

Dalla primavera all'autunno: anche in quest'anno così particolare la 1000 Miglia, la "corsa più bella del mondo", non ha voluto mancare all'appuntamento con i suoi fans e, in luogo della consueta data di maggio, svolgerà la sua 38° e attesissima edizione da giovedì 22 a domenica 25 ottobre.

A sfilare e gareggiare saranno stupende auto costruite fra il 1927 e il 1957. Momenti clou saranno la punzonatura e la partenza: circa 400 equipaggi provenienti da una trentina di paesi del mondo si ritroveranno per dare vita a un corteo di auto storiche che attraverserà i suggestivi paesaggi del lago di Garda attraversando Desenzano e Sirmione, si spingerà fino a Roma per poi fare ritorno a Brescia. La competizione si concluderà sulla pedana di arrivo di Viale Venezia, dove tutto ebbe inizio 93 anni fa con la prima Coppa delle 1000 Miglia.

Per saperne di più su questa affascinante gara entrata nel mito, si può visitare il Museo della Mille Miglia, ricavato dalla ristrutturazione di uno splendido ex monastero benedettino nella zona di S. Eufemia, a est del centro cittadino, e diventato custode della sua storia.

Il museo coinvolge non solo gli appassionati di auto storiche e della celebre corsa, ma anche visitatori e famiglie che percorrendo i suoi ampi spazi si trovano immersi in un'epoca che ormai non c'è più, qui custodita con la massima cura.

Le auto in esposizione (dal 1927 agli anni '60), sfilano metaforicamente, avvolte da allestimenti e scenografie che richiamano i vari periodi e le epoche toccati dalla corsa. Ai visitatori viene fornito un tablet audioguida che illustra le varie sezioni del museo con spiegazioni e filmati.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

DOMENICA 25 OTTOBRE

# Quest'anno la "1000 Miglia" non passerà da Bergamo, ma si fermerà a Treviglio

*La competizione farà prima tappa alla Fiera della città della Bassa, poi il corteo di automobili attraverserà il centro storico*

06 Agosto 2020 ore 10:06

A sorpresa torna la "1000 Miglia", la storica corsa automobilistica definita da Enzo Ferrari come «la più bella del mondo». Quest'anno la 38esima edizione della manifestazione farà tappa a Treviglio, nella tarda mattinata di domenica 25 ottobre.

Dalla pausa pranzo fino al primo pomeriggio, la principale città della Bassa accoglierà la carovana di automobili e i circa tremila appassionati che ogni anno seguono da vicino la corsa. Treviglio sarà il punto in cui sosteranno i veicoli nel corso della quarta e ultima tappa della competizione, che quest'anno partirà da Parma e si concluderà a Brescia.

Il programma iniziale della manifestazione prevedeva una sosta a Milano ma, stante la concomitanza della tappa conclusiva del Giro d'Italia, gli organizzatori hanno deciso di cambiare il tracciato del percorso. Le auto storiche attese alla Fiera di Treviglio sono circa 400, guidate da un centinaio di Ferrari moderne e scortate da una decina di supercar, così come 10 saranno le auto elettriche che prenderanno parte alla "1000 Miglia

TURISMO 2020

LAGO MAGGIORE
La sponda lombarda è un susseguirsi di bellissimi borghi e verde incontaminato

LAGO DI ANTRONA - PIEMONTE
Un'emozionante escursione come nei più classici film d'avventura

VAL DI FASSA
Avventura, benessere, cultura e gastronomia nel patrimonio naturale delle Dolomiti

VALLE D'AOSTA
Tanto sport all'aria aperta e un'impareggiabile cucina

SPONSORIZZATO
Novità estate 2020: pic-nic gourmet in Valchiavenna VIDEO

Altre notizie »

TOP NEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Green". Dal polo fieristico le vetture si sposteranno poi verso il centro storico della città, attraversandolo.

*Per rimanere aggiornato sulle principali notizie di tuo interesse,* ***seguici*** *cliccando sui social che preferisci!*

Lista WhatsApp | Pagina facebook | Instagram

NUMERI SHOCK

**Indagine sierologica in Italia, i risultati: a Bergamo una persona su quattro ha avuto il Covid-19**

E' STATO INDIVIDUATO

**Il video del turista austriaco che ha rotto una statua del Canova**

IL NUOVO VIADOTTO

**Crollo Ponte Morandi: il giorno della rinascita IL VIDEO DELL'INAUGURAZIONE**

CORSA CONTRO LA PANDEMIA

**Vaccino italiano Covid 19: due diversi team già pronti per la sperimentazione**

SCONCERTANTE

**Donna si dà fuoco in un campo: i passanti la filmano invece di salvarla**

Altre notizie »

GLOCAL NEWS

BODY SHAMING

**Prende in giro la Meloni per l'aspetto fisico: ex sindaca si dimette dall'organizzazione filantropica**

FUORI CONTROLLO

**Costretta a uccidere a coltellate il cane di casa mentre azzanna la mano del marito**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.