



# CLIONET

PER UN SENSO DEL TEMPO E DEI LUOGHI

numero 8, anno 2024

## LA MOTO DALLA STRADA AI MUSEI. TRA CONSERVAZIONE E STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE

The motorcycle from the road to museums.  
Between conservation and enhancement strategies

**Benedetto Fragnelli**

Doi: 10.30682/clionet2408n

### Abstract

Lungo lo stivale sono molteplici le realtà, piccole e grandi, impegnate in attività di conservazione e valorizzazione di motociclette. Queste non sono più riconosciute solo per il proprio valore tecnico-industriale, ma assumono oggi la veste di un patrimonio da tutelare e promuovere, quindi da esporre: la diffusione di questo fenomeno e la domanda proveniente dalla società, compresa quella turistica, evidenziano la possibilità di realizzare progetti di public history per interrogare questo tema con la partecipazione del pubblico.

*In Italy there are many realities, small and large, engaged in activities of preservation and enhancement of motorcycles. These are no longer recognized only for their technical-industrial value, but now take on the guise of a heritage to be protected and promoted, therefore to be exhibited: the spread of this phenomenon and the demand coming from society, including tourism, highlight the possibility of carrying out public history projects to interrogate this issue with the participation of the public.*

**Keywords:** motocicletta, musei, patrimonio, turismo, public history.  
*Motorcycle, museums, heritage, tourism, public history.*

**Benedetto Fragnelli** attualmente è archivistica libero professionista. Collabora con l'Unione Donne in Italia (sedi di Bologna, Ferrara e Imola) e con il Comitato Regionale per le Onoranze ai Caduti di Marzabotto. Ha collaborato con il Museo del Patrimonio Industriale di Bologna. I suoi interessi di ricerca sono principalmente rivolti alla storia del Novecento, ed in particolare alla storia dell'industria, dell'istruzione tecnica e di genere.

**Benedetto Fragnelli** is currently a freelance archivist. He collaborates with the Unione Donne in Italia (Bologna, Ferrara and Imola offices) and the Comitato Regionale per le Onoranze ai Caduti di Marzabotto. He has collaborated with the Museum of Industrial Heritage in Bologna. His interests are mainly in the history of the twentieth century, and in particular the history of industry, technical and gender education.

**In apertura:** esposizione temporanea del Museo del Patrimonio Industriale dedicata alla produzione motociclistica bolognese degli anni Cinquanta (Museo del Patrimonio Industriale, Archivio fotografico, foto di F. Mantovani).

## 1. Introduzione

Da sempre la moto è sinonimo di velocità, di libertà, di emozioni. C'è chi, assecondando questa passione, è riuscito a raccogliere numerosi esemplari in una collezione, della stessa marca o diversi. Altri soggetti, privati o aziende, hanno realizzato un museo. Entrambi, collezioni e musei, sono luoghi di storia o, per meglio dire, di storie. Sono storie che si materializzano nell'oggetto moto e che qualcuno tenta di raccontare oggi, ricordandoci che questi oggetti vengono da lontano e portano con essi altre storie. Si tratta di storie della specifica vettura, del suo proprietario, della fabbrica che l'ha realizzata e del tecnico che l'ha ideata, del territorio in cui quella moto è stata costruita.

## 2. Le motociclette come patrimonio culturale

Nel nostro paese esistono una moltitudine di musei e collezioni dedicate ai motocicli, disseminate qua e là lungo lo stivale. Non è un'operazione semplice censire tutti i soggetti che operano nel campo della tutela, conservazione e valorizzazione di questo oggetto, ma intervengono a favore di ciò almeno tre enti che si occupano, tra le diverse attività in cui sono impegnati, di riunire, censire e promuovere queste realtà. Primo tra questi, la Federazione Motociclistica Italiana (FMI). Si tratta di un organismo che dal 1946<sup>1</sup> disciplina e regola il motociclismo sportivo nel nostro paese e lo rappresenta in campo internazionale. Ha tra le sue missioni la tutela del patrimonio motociclistico nazionale e per questo motivo promuove la ricerca, il restauro e la conservazione dei motoveicoli considerati di interesse storico. Questa sua attività culturale iniziò nel 1987, quando venne istituito il Registro Storico Nazionale. Per raggiungere questi obiettivi, la Commissione Registro Storico promuove eventi storico-culturali e momenti di valorizzazione di questo patrimonio<sup>2</sup>. Il portale della Federazione presenta 17 soggetti "conservatori", di cui otto musei e nove collezioni, tutti di natura privata e perlopiù localizzati nell'Italia centro-settentrionale.

Nel 2015 un progetto espositivo digitale prende piede all'interno della Federazione. Si tratta di un museo virtuale online, oggi non raggiungibile e forse non più attivo, ma che ha lasciato tracce in numerosi articoli di riviste di settore in rete. Lo stesso periodico "Motitalia", organo mensile della FMI, riporta notizie su questo progetto, il Motorcycle Heritage, che ha come obiettivo quello di

Valorizzare l'eccellenza del patrimonio motociclistico, rappresentato dalle moto iscritte al Registro Storico, attraverso la creazione di un museo virtuale che renda visibile ai cultori del motociclismo storico motoveicoli restaurati con perizia maniacale nel rispetto dell'originalità e moto conservate e preservate nel rispetto del proprio vissuto<sup>3</sup>.

Avrebbero fatto parte del museo i veicoli costruiti entro il 1975 e già iscritti al Registro Storico, di proprietà dei tesserati alla Federazione. Una commissione tecnica avrebbe verificato l'originalità del motociclo affinché fosse certificata l'assoluta genuinità dei veicoli. Questi, se idonei, avrebbero fatto parte del museo virtuale, «Un sito che attribuisce valore ed unicità ad ognuna delle moto presenti rendendole indelebili nel tempo e, naturalmente incrementandone il prestigio e valore»<sup>4</sup>.

Non disponiamo di informazioni sul prosieguo dell'iniziativa, ma si tratta comunque di una proposta ricca di interesse, per diverse ragioni. Innanzitutto segnala un'esigenza avvertita anche a livello istituzionale, quello della FMI, di valorizzare un patrimonio diffuso, nella maggioranza dei casi in possesso

di persone che non sono veri collezionisti, ma che conservano magari anche un solo modello di motociclo. Non secondariamente, attraverso il museo virtuale il Registro Storico si propone di creare una comunità intorno all'oggetto moto che condivide la passione verso i veicoli storici ed anche il sistema di valori che essi recano con loro.

Un altro importante ente è l'Automotoclub Storico Italiano (ASI)<sup>5</sup>. Nel campo del patrimonio culturale, l'ASI «Rappresenta, promuove e tutela gli interessi generali della locomozione e motorizzazione storica in Italia, valorizzandone l'importanza culturale, storica e sociale»<sup>6</sup>. La sua attenzione è rivolta a quei veicoli a motore che abbiano compiuto più di venti anni, ritenendo che

questi mezzi sono stati protagonisti attivi e insostituibili della storia del Ventesimo secolo, esprimendone l'evoluzione tecnica, di costume e sociale.

Per raggiungere questi obiettivi, ASI

organizza e patrocina eventi culturali che hanno per protagonisti i veicoli storici: manifestazioni rievocative, concorsi di eleganza, raduni turistici, mostre e convegni che hanno l'importante funzione di far rivivere i veicoli storici e sensibilizzare l'opinione pubblica sulla bellezza e sul prestigio del patrimonio storico motoristico nazionale. [...] dialoga costantemente con le Istituzioni affinché questi beni culturali non vengano abbandonati, ma venga incentivato il loro recupero e la loro conservazione e se ne consenta l'uso e la circolazione<sup>7</sup>.

Un censimento delle realtà museali e collezionistiche in Italia è stato realizzato dalla Commissione Storia e Musei di ASI: migliaia di veicoli, comprendenti auto, moto, mezzi aerei, natanti e tanti altri sono stati rintracciati e mappati secondo la regione di provenienza. Si tratta di più di 280 soggetti, tra musei e collezioni, talvolta dal contenuto molto settoriale, altre volte assai diversificato<sup>8</sup>. Osservando esclusivamente il mondo delle due ruote, invece, sono quasi 90 i soggetti che conservano motocicli, in maniera esclusiva o meno. Tra questi ve ne sono alcuni monotematici ed altri eterogenei, musei aziendali ed altri nati intorno a nuclei raccolti da collezionisti. La casistica è molto varia, ma è indubbio il movimento culturale e sociale che ruota attorno al mondo delle due ruote.

A livello regionale, invece, è interessante il caso dell'Emilia-Romagna. L'Emilia, in particolare, fin dall'inizio del secolo scorso ha visto lo sviluppo di un'importante industria motoristica tra Bologna e Reggio Emilia, che ne ha connotato la storia e continua ancora oggi a rappresentare un importante settore per l'economia regionale<sup>9</sup>.

Al fine di valorizzare e creare forme di collegamento tra la moltitudine di soggetti operanti nel campo della motoristica, nel 2005 è nato il progetto MotorValley<sup>10</sup>. Questo, guidato dalla Regione Emilia-Romagna, si proponeva di promuovere il territorio, la ricerca e l'innovazione tecnologica, e di conservare e valorizzare il patrimonio storico locale<sup>11</sup>.

Oggi il progetto è sostenuto dall'associazione Motor Valley Development. Attraverso la ricerca e la comunicazione della cultura del settore motoristico, l'Associazione promuove il territorio affinché la «Motor Valley dell'Emilia-Romagna [diventi] uno degli asset più importanti della promozione turistica sui mercati internazionali, all'interno del progetto La Via Emilia – Experience the Italian Lifestyle»<sup>12</sup>. Sono quindi organizzati eventi come il Motor Valley Fest, convegni e talent talk, gare, e visite presso le collezioni e i musei aderenti alla rete. Sono 31 i soggetti conservatori aderenti al progetto Motor Valley, molti dei quali sono censiti da ASI, altri fanno anche parte del circuito FMI. Sono presenti

raccolte monotematiche e collezioni eterogenee; talune sono dirette a valorizzare la storia industriale del territorio, altre hanno un respiro nazionale e, talvolta, internazionale. Una parte di esse è nata per volontà di singoli soggetti, altre da un lavoro co-partecipato tra più attori. Vale la pena sottolineare che esclusivamente nel caso del Museo Ducati vi è una operazione culturale da parte di un'impresa volta a conservare, valorizzare ed esporre al pubblico il proprio patrimonio tecnico.

Già interessati dall'art. 60 del Codice della Strada che norma i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico<sup>13</sup>, i motoveicoli – storici e non – stanno acquisendo oggi un riconoscimento come beni meritevoli di tutela, conservazione e valorizzazione anche nella società.

### 3. Dal turismo e alla public history

Le attenzioni rivolte al motociclismo, ai suoi aspetti conservativi e alla sua promozione crescono sempre più. Non è casuale lo sviluppo di musei e collezioni, che se certamente è dovuto all'attività di chi è mosso dalla passione o da intenti culturali, è altrettanto vero che questa moltitudine di realtà è sintomatica di un interesse diffuso in tutto il paese. La presenza di guide tematiche online rende manifesta questa sensazione. Il portale Musei Italia, ad esempio, raccoglie oltre 40 soggetti, tra musei e collezioni di motocicli<sup>14</sup>.

Un altro segnale significativo del movimento sviluppato attorno al tema dei motori è la nascita, nel 2008, dell'Associazione Città dei Motori.

L'Associazione si propone di promuovere, valorizzare e tutelare il patrimonio motoristico italiano presente nei diversi territori attraverso progetti e iniziative di divulgazione, di sviluppo e di difesa dell'autenticità e della qualità, per contribuire alla sua valorizzazione anche al di fuori delle aree interessate<sup>15</sup>.

Tra i progetti posti in essere dalla Città dei Motori troviamo il Motor Web Museum, un grande spazio digitale che raccoglie percorsi per quanti vogliano approfondire la storia della motoristica italiana<sup>16</sup>. In altre parole, i motori – e tra questi le moto – non sono più riconosciuti esclusivamente per il loro valore d'uso, ma hanno assunto la veste di beni da tutelare, quindi da conoscere e scoprire. In questo senso è rilevante sottolineare l'iniziativa promossa dalla Città dei Motori che, il 20 maggio 2021, durante la Conferenza nazionale del turismo motoristico promuove la Carta del turismo motociclistico, cogliendo tutte le potenzialità di questo settore in espansione<sup>17</sup>.

Enzo Bianco, come Presidente del consiglio nazionale Anci, nell'occasione sosteneva che

È assolutamente necessario avere una linea guida che è quella di avere consapevolezza che il turismo legato ai motori è importante per il Pil del nostro Paese ma anche per le regioni e per i nostri territori, se riusciamo a legare a quello motoristico le altre tipologie di turismo: gastronomico o legato a arte, ambiente, cultura<sup>18</sup>.

Il turismo rappresenta un importante volano per la promozione del patrimonio motoristico, ivi comprese delle motociclette. Tra gli strumenti più diffusi, i raduni, le gite, i concorsi e le fiere che accolgono veicoli storici sono sicuramente una vetrina rilevante per mettere in mostra questo patrimonio. Ma non sono gli unici. Vi sono infatti anche le riviste di settore e tra queste, specificatamente dedicata alle moto del passato, è oggi ancora attiva "Motociclismo d'Epoca" (1995). È invece rivolta a tutte le

realtà che conservano motori “La rivista dei musei”, organo della Commissione Storia e Musei di ASI, che dal 2020 promuove la conoscenza del patrimonio motoristico italiano.

Nel primo editoriale della rivista, Alberto Scuro, Presidente di ASI, presenta così il periodico:

La “Rivista dei Musei” vuole essere un tributo e un riconoscimento ai Musei e alle Collezioni italiane che interpretano il prestigioso ruolo di custodi della storia del motorismo. La nostra comune passione ha le stesse radici: i musei raccolgono, restaurano e proteggono ciò che l'ASI tutela e promuove<sup>19</sup>.

La valorizzazione del patrimonio motoristico passa soprattutto attraverso la conoscenza dei veicoli e delle storie che essi portano con loro. Anche il turismo motoristico concorre a questo obiettivo. Ciò significa riportare alla luce una storia sommersa e restituirla alla comunità nel suo insieme, perché questa storia è anche una storia sociale e dei territori, quindi di tutta la cittadinanza, soggetto verso cui devono tendere i progetti di valorizzazione in atto e futuri.

È d'altronde vero che la storia della motorizzazione tocca da vicino la dimensione dell'uomo comune e della vita quotidiana di ognuno di noi. Muovendo da questa premessa, si potrebbero applicare metodologie proprie della public history per interrogare questa tematica, approfondire gli studi con la partecipazione del pubblico, quindi valorizzare il patrimonio culturale motociclistico. La storia motociclistica sembra ben prestarsi a progetti di storia pubblica e la stessa diffusione di realtà legate al motociclismo testimonia la voglia di storia del pubblico. In larga parte ancora sconosciuta, l'eredità delle due ruote sopravvive soprattutto attraverso l'azione privata di collezionisti, e in qualche caso di aziende, che valorizzano la moto attraverso diversi strumenti, in primo luogo con la costituzione di musei. Le soluzioni adottate per queste narrazioni si mostrano però, nella maggior parte dei casi, eccessivamente focalizzate sull'oggetto in quanto tale, mancando di una visione organica d'insieme. Accade, inoltre, che la fruizione del patrimonio avvenga in modo passivo, cioè acquisendo nozioni senza una partecipazione viva del pubblico alle attività del museo.

Un progetto di public history, attraverso un approccio multidisciplinare e trasversale, potrebbe mostrarsi adatto per meglio valorizzare la storia del motorismo a due ruote (e non solo) e il suo lascito patrimoniale. I musei e le collezioni sono soggetti con i quali gli storici dovrebbero instaurare un dialogo affinché i beni conservati siano maggiormente studiati da un punto di vista storico-culturale e, contemporaneamente, siano raccontati ai visitatori in modo coinvolgente e puntuale. Alcune proposte per migliorare la fruizione di questo patrimonio potrebbero consistere in pannelli informativi, audio-guide, visite guidate, momenti di approfondimenti tematici e magari la formazione di gruppi di studio dove appassionati e amatori, con una guida competente da punto di vista sia storico che tecnico, possano cimentarsi con la metodologia della ricerca storica. D'altro canto, i soggetti conservatori non di rado custodiscono assieme al patrimonio tecnico anche ricchi fondi documentali (riviste, cataloghi, dépliant o veri e propri archivi aziendali) e fotografici, fonti fondamentali per la ricostruzione del fenomeno studiato. Messi a disposizione dello storico e di quanti ne facciano richiesta renderebbero la fruizione di questo patrimonio un'esperienza più profonda e la ricezione del visitatore-utente meno passiva. I musei sono per natura intrinseca formidabili canali di comunicazione per la valorizzazione culturale e le esposizioni possono essere un vero valore aggiunto per coinvolgere il pubblico in un'esperienza attiva e formativa, avvicinando quel pubblico alla storia oltre che al patrimonio esposto.

La storia scritta e prodotta dagli allestimenti museali ha uno straordinario impatto sul pubblico, di certo ben superiore a quello di monografie o articoli scientifici<sup>20</sup>.

L'azione degli storici all'interno dei musei è oggi viva e prolifica, testimoniata dalle sempre più numerose pubblicazioni di cataloghi relative a mostre storico-documentarie. Gli oggetti museali non sono più visti dagli storici solo come tali, anche quelli che si qualificano per il loro uso quotidiano assumono un rinnovato valore. Partendo da essi, lo studioso può avviare un percorso di ricerca più ampio coinvolgendo il pubblico interessato.

Un progetto di public history potrebbe dare vita ad esiti culturali interessanti come una più efficace disseminazione dei risultati di una ricerca, l'adozione di pratiche comunicative nuove per la promozione culturale del patrimonio, la sua divulgazione presso un pubblico più generalista e anche una riduzione della distanza che intercorre tra il mondo della ricerca storica e la società. Ma non solo. Una valida iniziativa potrebbe riannodare i fili della memoria di una comunità con il suo passato, dare impulso ad attività di riscoperta del proprio territorio e accendere nuovi interrogativi negli interlocutori circa le proprie radici, alimentando uno sviluppo virtuoso delle attività progettuali e di ricerca.

#### **4. Il progetto "Moto bolognesi"**

Tra i soggetti che in Emilia-Romagna hanno l'obiettivo di valorizzare il patrimonio motociclistico locale, un ruolo importante è svolto dal Museo del Patrimonio Industriale di Bologna.

Nel 1996, un numero di "ScuolaOfficina", semestrale del Museo, riservava ampio spazio alla storia del motociclismo locale, con un primo tentativo di censire i costruttori di motocicli del XX secolo. Iniziò così una ricerca sull'industria motociclistica del tessuto bolognese, in larga parte sconosciuta e dimenticata dal pubblico più generalista. Il progetto nel 2003 prese il nome di "Moto Bolognesi", ideato e coordinato da Maura Grandi (responsabile del Museo) e Antonio Campigotto (responsabile dell'archivio e della biblioteca), con la consulenza scientifica di Enrico Ruffini. Da allora sono state realizzate otto esposizioni fino al 2022.

Nella presentazione al numero monografico di "Scuolaofficina" pubblicato in occasione dell'esposizione relativa agli anni Cinquanta, Maura Grandi riassume efficacemente il progetto:

I cruciali decenni di vita della "Bologna dei motori", dal 1920 al 1960, sono stati studiati, analizzati e divulgati seguendo una consolidata linea di intervento museografico: il prodotto-moto, in quanto sintesi significativa della realtà che lo esprime, è il punto di partenza per ricostruire i processi progettuali e produttivi, sia artigianali che imprenditoriali, seguendo i percorsi di vita e professionali dei protagonisti; è anche testimone degli aggiornamenti tecnologici, dell'introduzione di macchine operatrici e materiali innovativi; infine, ci fa conoscere e comprendere la diffusione di nuovi stili di vita, legati allo sport, al lavoro e allo svago, che hanno interessato la popolazione bolognese e italiana nel suo complesso<sup>21</sup>.

La campagna di ricerca storico-archivistica sull'articolazione del comparto motociclistico locale ha permesso di ricostruire un quadro storico dagli anni Venti agli anni Sessanta del Novecento. Inoltre, cosa non meno importante, ha portato alla acquisizione o riproduzione di una grande quantità di documenti cartacei e fotografici. Tutto ciò non sarebbe stato possibile senza la collaborazione di collezionisti che hanno messo a disposizione la documentazione in loro possesso, raccolta in anni di lavoro appassionato, e soprattutto le motociclette, gelosamente conservate, prestate per le esposizioni temporanee al Museo affinché fosse restituita alla città una parte della sua storia. È infatti la città di

Bologna il principale destinatario degli esiti di questo progetto. La ritrovata memoria del suo passato industriale riconsegna alla cittadinanza una storia del settore motociclistico che riguarda, contemporaneamente, le singole officine e la comunità intera. Il pubblico fruisce di un racconto in cui le motociclette rappresentano un pretesto per raccontare le storie di personaggi che attraverso le proprie capacità tecniche, imprenditoriali o artigianali, hanno affrontato sfide, percorso strade tortuose e raggiunto traguardi, non solo sportivi.

Il successo riscontrato nel pubblico dal progetto “Moto bolognesi” non è esclusivamente rintracciabile nelle capacità di mettere in mostra questo spaccato della storia bolognese, presentato al pubblico attraverso diversi media, testuali, iconografici, multimediali, informatici, e veicolato da pubblicazioni specificatamente dedicate alla valorizzazione del patrimonio e dell’attività svolta<sup>22</sup>.

“Moto bolognesi” ha intercettato una domanda del mondo del collezionismo che chiedeva di uscire dagli spazi privati in cui già agiva, spesso in maniera poco conosciuta o limitata agli addetti ai lavori, riconoscendo loro il fondamentale ruolo svolto nell’ambito della salvaguardia, tutela e conservazione di questo patrimonio altrimenti destinato alla dispersione. La partecipazione attiva dei collezionisti, dalla messa a disposizione di materiale documentale e dei motocicli sino allo scambio di conoscenze e informazioni tecnico/storiche ha dato vita ad un progetto in cui l’esito si rivela essere il prodotto di un’azione partecipata da storici e specialisti (nonché grandi appassionati) del settore, attività volta a (ri)scoprire la propria storia, valorizzarla e metterla in scena. Le pratiche collaborative hanno consentito la formazione di una rete di collezionisti che trova nel Museo del Patrimonio Industriale un punto di incontro e una realtà con cui instaurare un proficuo dialogo.

Grandi e piccoli, questi soggetti contribuiscono alla conservazione e valorizzazione dell’oggetto moto, in modo autonomo e collettivo. “Moto bolognesi” cogliendo gli stimoli diffusi nel territorio, attraverso una rigorosa ricerca storica e sollecitando la comunità ad assumere un ruolo attivo, restituisce alla città una storia di tutti, contribuendo al rafforzamento dell’identità collettiva e delle memoria locale.

## Note

<sup>1</sup> La FMI si costituì nell’immediato secondo dopoguerra (Montecatini, 23 marzo 1946), ma ha radici più profonde. Nella primavera 1911 nacque a Milano il Moto Club Italia. Trasferita la sua sede a Roma nel 1928, divenne ente morale nel 1931. Cambiò denominazione prima in Reale Moto Club d’Italia, nel 1932, poi in Reale Federazione Motociclistica Italiana (RFMI) nel 1933. La RFMI fu attiva fino al 1943. La Federazione agisce sotto l’egida del Coni dal 1942. Oggi sono oltre 200.000 i veicoli iscritti al Registro Storico FMI.

<sup>2</sup> La Federazione Motociclistica Italiana e il Registro Storico FMI, <https://registrostorico.federmoto.it/chi-siamo/>, ultima consultazione di tutti i link: 3 novembre 2023.

<sup>3</sup> *Il Registro Storico FMI si mette in mostra*, in “Motitalia”, novembre 2015, n. 10, pp. 46-47.

<sup>4</sup> R. Pontiroli Gobbi, *Heritage: la moto entra nel museo*, in “Motitalia”, dicembre 2016-gennaio 2017, n. 11, pp. 46-47.

<sup>5</sup> L’ASI nacque a Bardolino (Vr) il 25 settembre del 1966, dalla fusione del Veteran Car Club d’Italia (Torino) e la FIAME (Milano). Trova sin da subito la sede presso il Museo Nazionale dell’Automobile di Torino. ASI fa parte della Federation Internationale Vehicules Anciens, soggetto internazionale che si occupa della tutela del motorismo storico. Promuove e valorizza la cultura e la storia del motorismo attraverso la propria casa editrice, ASI Service. “La manovella” (1961) è il suo organo d’informazione ufficiale. Nell’ambito del motorismo storico, organizza diversi eventi, tra cui la Giornata Nazionale del Veicolo d’Epoca e l’ASI Moto Show a Varano de’ Melegari. Ad oggi sono oltre 150.000 i tesserati ASI, circa 290 i club federati e 55 gli enti aderenti.

<sup>6</sup> Automotoclub Storico Italiano, *Statuto*, art. 1, 2022.

<sup>7</sup> Automotoclub Storico Italiano, <https://www.asifed.it/storia/>.



- <sup>8</sup> Automotoclub Storico Italiano, Commissione Storia e Musei, Lista musei, <https://asimusei.it/lista-regioni/>. Recentemente è stata pubblicata la *Strada dei Musei. Guida alle collezioni e ai musei di mezzi di trasporto in Italia*, a cura di D. Castellarin, Torino, ASI, 2022. Si tratta dell'esito di una ricerca pluriennale volta a documentare oltre 250 Musei e Collezioni dedicati ai più vari tipi di veicoli.
- <sup>9</sup> Solo per fare qualche esempio, tra i marchi più prestigiosi troviamo Ducati, Ferrari, Lamborghini, Maserati.
- <sup>10</sup> Tra i contributi più recenti sulla Motor Valley si veda: A. Socini, *L'altra Terra dei Motori*, Modena, Il Fiorino, 2023; S. Ferrari, M. Buriani, *Motor Valley: viaggio nella terra dei motori*, Argelato, Minerva, 2022; M. Degli Esposti (a cura di), *E-Valley: volti e storie della terra dei motori*, Modena, Artestampa, 2021.
- <sup>11</sup> Si veda Iscom, Ervet, *Motor Valley. Monitoraggio del sistema motoristico in Emilia Romagna*, Bologna, D. U. Press, 2006.
- <sup>12</sup> Motor Valley, Associazione, <https://www.motorvalley.it/associazione/>.
- <sup>13</sup> Si veda il Codice della Strada, Titolo III – dei veicoli, Art. 60. Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico. Appare rilevante richiamare quanto stabilito al comma 4: "Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI".
- <sup>14</sup> Musei Italia, Motocicli, <https://www.museionline.info/musei/motocicli>.
- <sup>15</sup> Città dei Motori, L'Associazione, <https://www.cittamotori.it/lassociazione/>.
- <sup>16</sup> Motor Web Museum, <https://www.motorwebmuseum.it/>.
- <sup>17</sup> La Conferenza nazionale del turismo motoristico, trasmessa in streaming, è visionabile su YouTube al link: <https://www.youtube.com/watch?v=kSblKMqllL0>.
- <sup>18</sup> Motor Web Museum, Press, <https://www.motorwebmuseum.it/press/>.
- <sup>19</sup> A. Scuro, *Musei e Collezioni come "Motori di Cultura"*, in "La rivista dei musei", gennaio 2020, n. 1, p. 2.
- <sup>20</sup> M. Millan, *I musei tra public history e uso pubblico della storia*, in "E-Review", 2013, n. 1, <https://e-review.it/millan-musei-tra-public-history-e-uso-pubblico-della-storia>.
- <sup>21</sup> M. Grandi, *Il progetto "Moto bolognesi"*, in "Scuolaofficina", 2021, n. 1-2, pp. 4-5.
- <sup>22</sup> Le esposizioni sono state illustrate con articoli sulla rivista "Scuolaofficina". L'editore Giorgio Nada ha inoltre pubblicato una serie di volumi, che riprendono i titoli delle mostre, dedicati alle Moto bolognesi degli anni Venti (2004), 1930-'45 (2006), del dopoguerra (2008), Cinquanta (2023), oltre alle C.M (2017).