



club officina ferrarese del motorismo storico

## officina ferrarese

Foglio di informazione per gli iscritti  
Anno XIX N. 143 - Gennaio 2009

### Appuntamenti di GENNAIO

SABATO 24 E DOMENICA 25: MOSTRA - SCAMBIO A FERRARA



Il tradizionale appuntamento per gli appassionati di auto e moto d'epoca – giunto alla sua 16° edizione – si terrà a Ferrara Fiere e Congressi e vedrà la partecipazione del nostro Club con un proprio stand e con l'esposizione di vetture di soci. Quest'anno il "tema" sarà incentrato sui modelli "cabriolet" (spider e decappottabili); i soci che desiderano esporre le proprie vetture – con le caratteristiche inerenti al tema - sono pregati di comunicarlo in segreteria (tel. 0532 200183) con congruo anticipo.

### Appuntamenti di FEBBRAIO

DOMENICA 8: "PRE-VALLI E NEBBIE 2009"

Un traguardo, quello del Valli e Nebbie di questo anno, davvero di grande rilievo; nel 2009, infatti, il Valli e Nebbie compie 20 anni gli e organizzatori e amici del Club partono con lo stesso entusiasmo che ha caratterizzato la prima edizione, proponendo un percorso di "terra ed acqua", di sensazioni nuove, di paesaggi sperduti, alla ricerca delle vecchie tradizioni e della storia del nostro territorio.

In previsione di questo evento, come di consueto verrà dedicata una giornata per "saggiare" l'itinerario della manifestazione e trarre dalla ricognizione eventuali spunti per arricchire il percorso.

Questo il programma della giornata:

- **appuntamento alle ore 9.00 al bar "Roverella 2000" di via Wagner**
- **partenza in direzione di Tresigallo, Mesola (sosta aperitivo), Goro (visita allo stabulario), Gorino e tappa finale alla Sacca di Scardovari dove avrà luogo il pranzo a base di pesce nel ristorante "Marina 70"**

La quota di partecipazione è fissata in 35 euro a persona.

Per la prenotazione telefonare in sede negli orari di ufficio (tel. 0532 200183) o al tesoriere Bruno Godino (cell. 348 5834101) non oltre il lunedì 2 Febbraio.

GIOVEDÌ 12: SERATA CON GINO MUNARON

Non capita spesso di avere l'opportunità di incontrare testimoni di 60 anni di corse automobilistiche. L'occasione ci è data con l'incontro programmato per **Giovedì 12 alle ore 21.30 nella nostra sede con Gino Munaron**, vera icona di un mondo sportivo allora connotato di autentica passione e di spirito di sacrificio, valori - ripete spesso Gino - che hanno perso molto di significato nel corso degli ultimi anni.

L'incontro è aperto a soci e non soci.



G. Munaron

*Gino Munaron ha cominciato a guidare a 6 anni, nel 1934: "Andavo al parco del Valentino con mio padre. Mi metteva sulle ginocchia e mi dava in mano il volante di una Fiat 509 T... la domenica alle 11 papà mi portava al bar Barovero in piazza Carlo Felice, dove si radunavano gli appassionati di auto, assai rari a quel tempo, capitati da Battista Farina, detto Pinin, perché era il più piccolo di tutti ma anche il più grande». A 80 anni non ha ancora smesso, tanto che ha partecipato alla Mille Miglia del 2008 con una Peugeot 203, modello con il quale vinse nel 1953 la sua sottoclasse nella famosa corsa "vera" con il tempo di 14 ore, 17 minuti e 12 secondi (!) Amico fraterno di Tazio Nuvolari, Achille Varzi e Juan Manuel Fangio, **Gino Munaron** si è cimentato con tutte le case automobilistiche (dalla Osca dei fratelli Maserati alla Ferrari, passando per Nardi, Siata, Porsche, Lancia, Peugeot, Alfa Romeo, Fiat) e*

*ha corso tutte le gare più importanti, dalla prima Aosta-San Bernardo nel 1949 fino a gare di F1... e la passione non si è ancora spenta!*

### Curriculum sportivo di **Gino Munaron**

*Nasce il 2 aprile del 1928 a Torino. Suo padre, Ramino Munaron, era rappresentante per l'Alfa Romeo e fu lui a infondere la passione per i motori al figlio.*

- 1949: corre la sua prima gara, l'Aosta-Gran San Bernardo, a bordo di una Ford 4.3litri. In seguito guiderà una Fiat Topolino, vettura a cui è rimasto molto affezionato.
- 1952: partecipa alla Mille Miglia con Franco Rol a bordo di una Siata 208 S berlinetta. 1953: con la Peugeot 203 vince la sottoclasse alla Mille Miglia. Porta al debutto sportivo la Fiat 8V. Successivamente passa alla Lancia e poi alla Ferrari nella squadra ufficiale
- 1955: corre con la Ferrari 500 Mondial alla 12 ore di Hyeres. 1954/58: è pilota della scuderia Ferrari con Eugenio Castellotti e Luigi Musso. Prende il volante delle Ferrari 4 cilindri, 12 cilindri oltre che delle Ferrari 250 e Testarossa
- 1958: lascia la Ferrari e passa alle Maserati fino al 1961. Guida anche le Porsche RS550 ufficiali. Partecipa a gare di Formula 1 con la Cooper.
- 1961: abbandonate le corse, è uno dei tre fondatori della BMW Italia. Passa poi alla TRW per 18 anni.



Gino Munaron al salto di San Benedetto del Tronto (AP) - 1000 Miglia 1957

## MERCOLEDÌ 18: "CORSO PER REGOLARISTI"

**Gian Maria Aghem** è un personaggio ben noto nel mondo delle corse di regolarità, avendo partecipato praticamente a tutte le gare che il calendario ASI e CSAI offre, conseguendo in modo costante sempre risultati di grande rilievo. Per capirci: è arrivato terzo assoluto all'ultima Mille Miglia e ha vinto nel 2008 per la quarta volta il Trofeo ASI-Zanon, un vero e proprio campionato italiano della specialità.

E proprio dall'insieme di esperienze di regolarista **Gian Maria Aghem** ha tratto spunto per un'iniziativa imprenditoriale, fondando un'azienda - la Blizz Timing - che fornisce agli appassionati della regolarità gli strumenti più innovativi per questo tipo di competizioni.

Da chi, se non da esperti di questa caratura, possiamo avere indicazioni e suggerimenti in merito al comportamento di guida, ai "trucchi" del mestiere, alle tattiche di gara? Approfittiamo quindi della sua disponibilità a renderci partecipi di questo bagaglio di conoscenze quando sarà nostro ospite

**mercoledì 18 Febbraio alle ore 21.00**

presso la nostra sede per un vero e proprio *corso sulle tecniche di guida nelle gare di regolarità*. Un invito rivolto principalmente a quanti - driver o navigatore - hanno maggior interesse ad approfondire questo specifico aspetto delle manifestazioni di auto d'epoca. **Si richiede di comunicare in segreteria l'adesione al corso.**



## *Cena Sociale 2008*

Hanno aderito alla tradizionale “*serata degli auguri*” più di centotrenta, tra soci ed ospiti: un record di presenze che i saloni della Scuola Alberghiera “Orio Vergani” hanno assorbito in tutta tranquillità, in questo compito facilitato dalla trentina di allievi (tra cucina, servizio sala e ricevimento) magistralmente diretti dai professori di corso.

E, come già sperimentato, riservandoci un trattamento complessivo di alto livello qualitativo, degno di maison da guida Michelin.

Tra gli ospiti ricordiamo Andrea Firrincieli, presidente del Jazz Club di Ferrara, Amedeo Russo, presidente dell’ACI di Ferrara, Sergio Lenzi Presidente della Fondazione Cassa di Risparmio di Ferrara e poi gli amici del club “Bologna Corse” capitanati da Mario Sandrolini. Un breve ma esauriente “*escursus*” di Riccardo Zavatti sull’attività del Club nel 2008 è stato di premessa al momento più significativo della serata: quello che coincide con l’assegnazione del “Trofeo Andrea Sandri”, tradizionalmente attribuito ogni anno a chi si è particolarmente distinto nella attività del Club e nella valorizzazione del patrimonio culturale che fa riferimento all’automobilismo storico. Quest’anno l’ambito riconoscimento è andato all’amico Franco Trocchi, grande appassionato delle auto d’epoca e antesignano delle associazioni amatoriali, nonché presidente del “Ferrari Club” di Cento. Da oltre 40 anni è protagonista del mondo dell’automobilismo, ruolo che gli ha consentito di venire a contatto con i personaggi di maggior rilievo di questo affascinante ambiente. Purtroppo assente per motivi di salute, Franco Trocchi era comunque ben presente nei nostri pensieri; a lui un sincero augurio di pronta guarigione e di Buone Feste!



La preside dell’”Orio Vergani” saluta gli ospiti



Riccardo Zavatti “intervista” Amedeo Cicotti, primo presidente del nostro Club

## *Gare ASI, CSAI ed altre....*

Nel corso dell’ultimo Consiglio Direttivo il presidente Riccardo Zavatti ha rilevato come il nostro Club riesca ad esprimere, a livello individuale, ottime presenze e prestazioni di grande livello nelle gare a calendario ASI, CSAI o di rilevanza nazionale. Ne fanno testo i risultati conseguiti in varie manifestazioni da nostri soci che, in “solitudine” o in pochi equipaggi, si iscrivono e partecipano a raduni con finalità agonistiche e che – più o meno direttamente – contribuiscono con le loro vittorie a dare valore e visibilità al nostro Club. Da queste considerazioni deriva l’ipotesi – di più: una necessità - di prevedere una sorta di coordinamento o di gruppo organizzato a cui fare riferimento per

definire la presenza e la partecipazione del Club alle varie manifestazioni. Non un organismo statutario, ma molto più semplicemente una aggregazione di amici di che consenta una forma di partecipazione più organizzata e rappresentativa dei nostri colori.

**Rivolgiamo quindi un sollecito ai soci “corsaioli” affinché si rendano disponibili ad istituire un organismo con queste finalità, rivolgendosi direttamente a Riccardo Zavatti che raccoglierà le adesioni.**

## *La reimmatricolazione (2^ parte)*

Come avevo promesso nel numero di Settembre del nostro news, riprendo l’argomento relativo alla reimmatricolazione dei nostri veicoli storici, prendendo in esame altre due situazioni abbastanza ricorrenti

## **Caso N° 1, veicolo radiato d'ufficio o privo di documenti**

Prima di entrare nel dettaglio, vorrei ricordare agli amici soci il significato della dicitura: radiazione d'ufficio.

Ovviamente, letteralmente, sta a significare che l'ufficio del PRA ha cancellato d'ufficio l'esistenza di un determinato numero di targa (in origine ogni numero di targa, rappresentava un foglio di un registro custodito appunto presso gli uffici del PRA). La cancellazione d'ufficio consiste nell'applicazione di un adesivo su questo foglio dove oltre al numero di targa vi sono scritte le motivazioni di questo provvedimento.

Le cancellazioni o radiazioni d'ufficio hanno origine nel lontano 1982 quando si decise di verificare quanti dei veicoli presenti in quella data fossero in regola con il pagamento dei bolli relativi agli ultimi 4-5 anni (ex D.L. 30/12/1982 n. 953 conv. Legge 28/02/1983 n. 53).

Ecco quindi la possibilità di trovarci con un veicolo che a suo tempo è stato coinvolto in questo provvedimento e che ha perso la possibilità di circolare ma che mantiene TUTTA la sua documentazione originale (targhe, libretto, foglio complementare).

Per poter "rimettere in vita" questi veicoli la procedura da seguire è la seguente:

fare un Estratto cronologico generale in bollo - iscrivere il veicolo all'ASI ed ottenere l'attestato di iscrizione - allegare la ricevuta di pagamento dei bolli pregressi (ultimi tre anni, escluso quello in corso, maggiorati del 100 %). Vi consiglio di recarvi al PRA, all'Ufficio Assistenza Bolli e farvi fare i conteggi da un addetto in quanto bisogna sapere esattamente l'importo di ogni singolo anno e poi raddoppiarlo. Bisogna fare un bollettino per ogni anno. Allegare il vecchio foglio complementare se è ancora intestato a chi presenta la domanda, oppure una dichiarazione di vendita tra l'intestatario e chi presenta la domanda.

Recarsi presso gli uffici del PRA e presentare il tutto.

Se si è smarrito il libretto o il foglio complementare, allegare la copia della denuncia di smarrimento inoltrata alle forze dell'ordine. Se si è smarrita anche solo una targa, generalmente non si può procedere (ma basta non dichiararlo e si rimette in vita l'auto).

## **Caso N° 2, veicolo privo di documenti o demolito.**

Trattasi di situazione abbastanza frequente e purtroppo molto complessa da gestire.

Le possibilità di successo sono veramente limitate, azzarderei a meno del 10% dei casi presentati.

Un veicolo privo di documenti, è per lo Stato un "oggetto" non destinato alla circolazione, anche se in passato lo stesso magari ha percorso centinaia di migliaia di chilometri. Non solo, ma oggi la motorizzazione pretende di sapere le motivazioni della sua demolizione, quando è stata effettuata, da chi è stata effettuata e quale era il numero di targa antecedente la demolizione. Solo chi ha personalmente presentato questa pratica ed ha mantenuto i documenti di ricevuta saprà rispondere a questi quesiti, chi ha acquistato il veicolo da terzi, ovviamente non conosce nulla di tutto ciò. E' capibile, in quanto la demolizione di un veicolo avviene a seguito di grave incidente, o a causa di ruggine perforante o per esportazione. Nei primi due casi è ovvio che vengano meno le caratteristiche di sicurezza che un veicolo deve avere.

Il tutto si è complicato da quando lo stato ha deciso di erogare gli incentivi per la rottamazione. Se lo Stato ha pagato il proprietario per eliminare dalla circolazione quel determinato veicolo, è impensabile che autorizzi lo stesso veicolo ad una nuova immatricolazione, anche se riconosciuto di interesse storico.

In ogni modo, chi desidera percorrere questa strada (e lo consiglio solo a chi è in possesso di un veicolo di alto valore collezionistico) dovrà presentare per la parte tecnica la dichiarazione delle caratteristiche tecniche rilasciata dall'ASI e un atto che ne comprovi la proprietà. Ogni singolo caso sarà vagliato dall'ufficio della Motorizzazione Civile competente e, a seguito della documentazione prodotta, valuterà la possibilità di sottoporre a nuova visita di collaudo il veicolo.

Vi ricordo comunque che siamo sempre a disposizione per valutare assieme la documentazione di cui siete provvisti ed a consigliarvi sulle azioni da fare.

Stefano Bendandi