

La storia che si muove

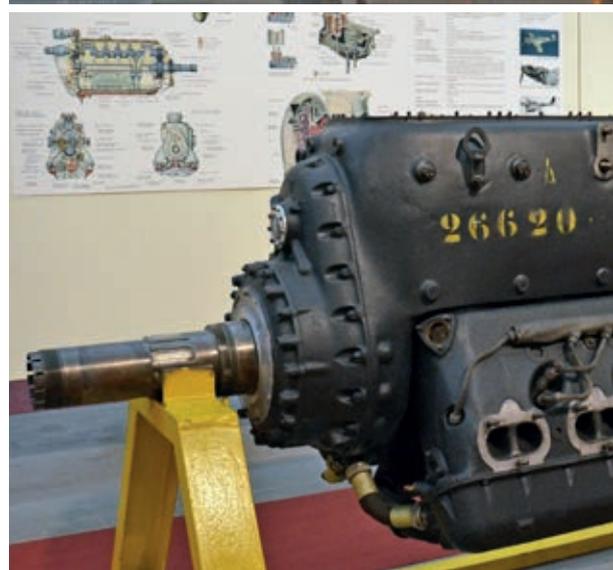
BENVENUTI AL MUSEO DEI MOTORI DELL'UNIVERSITÀ, UN GIOIELLO CHE CI INVIDIA TUTTA EUROPA. LA CURIOSITÀ DI UNA MATRICOLA DI INGEGNERIA DIETRO A QUESTA STRAORDINARIA COLLEZIONE. E OGGI L'EX STUDENTE GIUSEPPE GENCHI È DIVENTATO IL CURATORE DELLA STRUTTURA INSERITA NEL SISTEMA MUSEALE UNIVERSITARIO

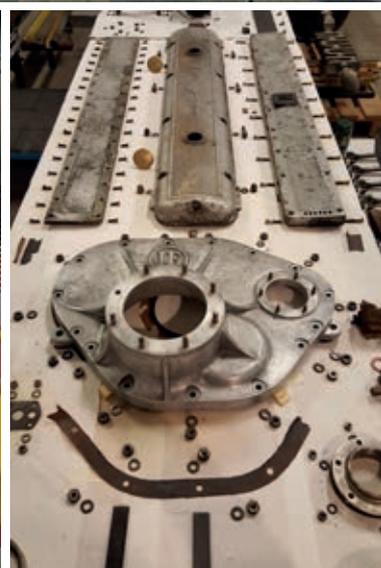
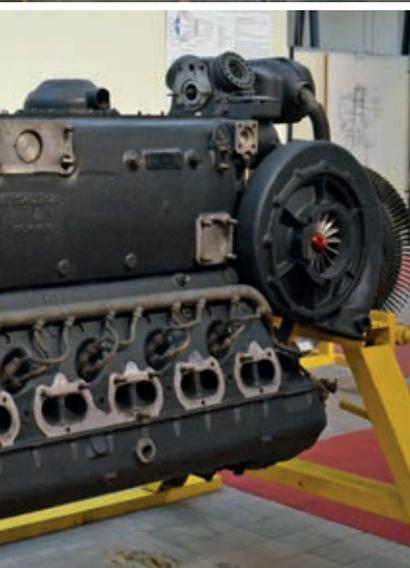
Provate a non restare ipnotizzati dinanzi all'incantesimo di viti, bulloni, cilindri e pistoni che insieme danno vita al movimento. Tentate di sfuggire alla malia del rombo, alla seduzione della potenza, al sortilegio del progresso. Non ci riuscirete, i motori sono un miracolo creato dall'uomo, di fronte al quale persino il più scettico e insensibile ritorna bambino. Pensate quindi cosa si possa provare girando fra le sale del bellissimo Museo dei Motori dell'Università di Palermo, conosciuto in tutto il mondo, forse un po' meno dalle nostre parti. È storia di uomini che credevano nella possibilità di inventare il futuro partendo da sogni concreti, proprio come il conservatore di questo museo incredibile, che si trova in viale delle Scienze, al piano terra dell'edificio 8 del Dipartimento di Ingegneria.

Se Giuseppe Genchi, giovane studente di Ingegneria, non avesse sbirciato in magazzini abbandonati, nulla di tutto questo ci sarebbe. "Nel 2008 - racconta l'ingegnere, conservatore del museo - seguivo le lezioni nelle aule al piano terra attiguo all'officina. Nel corridoio c'erano alcune finestre da cui si vedevano resti di motori in condizioni così disastrose che il panorama sembrava quello di uno *sfascia carrozze*. Da lontano si leggeva un'insegna sbiadita, passavo giornate intere a chiedermi cosa ci fosse, sino a quando con la complicità del capo officina mi sono intrufolato e ho scoperto un tesoro".

Da allora Genchi ha impiegato ogni weekend, ogni momento libero dallo studio, per restaurare questi pezzi, svolgendo contemporaneamente una ricerca storica e indagini private per arricchire questa collezione che oggi è la più grande d'Europa e una delle più importanti del mondo. Non lo dice perché ha troppo rispetto per le istituzioni, ripete con orgoglio che questo patrimonio di rarità è di tutti, dello Stato. Alla caparbia e determinazione di questo lavoro dobbiamo la possibilità di viaggiare nella storia della rivoluzione industriale, senza la quale oggi non ci sarebbero i nostri smartphone, i frigoriferi, la Formula Uno, le lavatrici.

Nel 2011 finalmente è arrivato il riconoscimento come museo d'ateneo, è entrato nel sistema museale dell'Università di Palermo e da lì in poi la struttura è diventata riferimento internazionale nel settore, con continue e cospicue donazioni pubbliche e private e





PARTNER DELL'AERONAUTICA MILITARE, NEL 2017 È STATO L'UNICO MUSEO ITALIANO CHE HA RICEVUTO IL PREMIO INTERNAZIONALE ASME PER LA RARITÀ E L'IMPORTANZA DELLA SUA COLLEZIONE

collaborazione di grande prestigio come quella con l'Aeronautica Militare. Nel 2017 il museo ha ricevuto il premio "Historic Mechanical Engineering Heritage Collection", per la rarità e l'importanza "dei suoi elementi che nel loro insieme rappresentano l'evoluzione del settore motoristico negli ultimi 150 anni". A conferirlo è stato l'Asme - American Society of Mechanical Engineers - l'associazione statunitense di stampo ingegneristico che conta oltre 130 mila membri in tutto il mondo. Per essere più precisi, quello di Palermo è l'unico museo in Italia ad avere ricevuto questo premio, a conferma della sua unicità.

"Oggi abbiamo una proiezione internazionale, importanti collaborazioni e soprattutto siamo uno spazio didattico riconosciuto. Ogni anno, prima della pandemia, centinaia di studenti venivano qui e confidiamo che presto questo aspetto fondamentale della nostra missione possa riprendere da dove si è interrotto" dice fiero l'ingegnere Genchi che per mano ci guida - e in questo caso, mai termine fu più appropriato - in una favola moderna. Il percorso si snoda secondo un asse cronologico. Fra i pezzi del primo nucleo museale spicca quello da cui tutto è iniziato, un motore aeronautico Siemens costruito fra il 1917 e il 1918, usato per i velivoli della Prima Guerra Mondiale e oggi pressoché introvabile, dato che ne sono rimasti soltanto una ventina di esemplari in tutto il mondo. Era questo l'oggetto misterioso che Genchi da studente vedeva durante le lezioni ed è stato uno dei primi che ha restaurato. Poi ci sono le macchine a vapore: tra queste la grande macchina a vapore "Neville", un motore costruito nella seconda metà del XIX secolo nell'antica fonderia E.G. Neville & C. di Venezia, che è stata in funzione a partire dalla rivoluzione industriale sino alla prima metà del '900. Veniva utilizzata per azionare i macchinari in un impianto produttivo: i telai di una fabbrica tessile, le macchine utensili di



ALL'INTERNO DEL MUSEO C'È UN LABORATORIO DI RESTAURO CHE STA LAVORANDO AL RECUPERO DI UN ISOTTA FRASCHINI 8A. IL DIRETTORE ANDREA CAMMALLERI: "I PRINCIPI DELLA MOTORISTICA HANNO RIVOLUZIONATO LA STORIA"

una industria meccanica, un generatore elettrico o le pompe per l'estrazione dell'acqua nelle miniere. Degli anni '20 del '900 è invece la grande turbina a vapore proveniente dalla centrale elettrica di via Alessandro Volta a Palermo. Grazie a questa macchina, rimasta quasi illesa durante i bombardamenti aerei nella Seconda guerra mondiale, Palermo è stata illuminata per decenni sino alla dismissione della centrale nel 1952.

Alcuni oggetti provengono da donazioni private come il motore a gas Langen & Wolf di fine '800. "Nel 2012 ci ha contattati la signora Gaetana Saporito Scalia dicendoci che nel giardino della sua villa di famiglia da moltissimo tempo si trovava questo macchinario - racconta l'ingegnere Genchi - appena siamo andati a fare il sopralluogo ci siamo resi conto del suo valore, nonostante fosse ricoperto di erbacce e del tutto arrugginito. È infatti uno dei primi modelli di macchine a combustione interna ad essere diffusi ed impiegati come alternativa ai motori a vapore. Un pezzo di storia della meccanica che oggi è visibile a tutti".

La storia del progresso della meccanica riserva uno spazio speciale all'industria italiana e a rivederla con gli occhi di oggi, sembra impossibile che il nostro Paese da eccellenza qual era, oggi abbia rinunciato a questo settore così importante. Il marchio Fiat, quella degli anni d'oro, di quell'epoca in cui la fabbrica italiana dava vita a un sogno poi purtroppo tramontato, è visibile in tanti motori esposti al museo. "Nell'estate del 2020 - ci racconta il professore Marco Cammalleri, direttore del Museo - abbiamo perfezionato la nostra collaborazione con FCA, ora Stellantis, anche rispetto alla loro collezione di motori". Ma il pezzo più suggestivo di quest'esposizione non è frutto di questa partnership ma del caso, o per meglio dire, della sciattezza con cui per anni le istituzioni pubbliche hanno trattato questo segmento scientifico. Risale al 1909 il bellissimo motore "Fiat Torino", in funzione nel sommergibile Medusa della Regia Marina Militare Italiana. Il sommergibile fu affondato al largo di Venezia, poi fu ripescato durante operazioni di bonifica nel secondo dopoguerra

ra e il motore dopo varie peripezie arriva a Palermo, per poi finire all'Arsenale Borbonico.

Li l'occhio attento di Genchi lo nota e con la benedizione di un amante della meccanica come il compianto assessore ai Beni Culturali, Sebastiano Tusa, il reperto nel 2020 viene trasferito, restaurato ed esposto nella nuova sezione navale del Museo dei Motori insieme ad altri reperti molto importanti. Accanto al museo c'è il laboratorio in cui si scava nel passato, a mo' di archeologi dei motori. Dal 2018 il Museo è impegnato nel restauro di una perla rara, il motore della Isotta Fraschini 8A, protagonista di una sorta di cold case scientifico. "È stato "riscoperto" per caso, grazie alla segnalazione di un amico e appassionato di motori. Con il Comune di Erice abbiamo fatto subito un accordo per il restauro e la valorizzazione del motore. A partire dagli anni '50 era stato usato nella vecchia funivia che collegava Trapani ed Erice, in disuso dagli anni '70 e poi sostituita da quella attuale. Dopo decenni di abbandono - ricorda un emozionato Genchi - ritrovarlo ancora integro sembrava un miracolo. Ci rendemmo conto che era il motore di una macchina storica, utilizzato come macchinario di emergenza. Era così rovinato da non potersi leggere il numero di serie, tanto che abbiamo chiesto alla Polizia Scientifica di Palermo di risalirci attraverso le loro attrezzature e confermare le indagini che avevamo svolto grazie al supporto dei colleghi del Laboratorio di Tecnologia Meccanica. Oggi i lavori di restauro sono ancora in corso perché è un'operazione di estrema complessità. Ma quando termineranno, sarà esposto questo tesoro di enorme valore".

La parte finale del percorso è dedicata alle meraviglie contemporanee, come il motore della Lamborghini, L539 - Aventador in grado di raggiungere da ferma 100 km/h in 2.9 secondi e 200 km/h in 8.6 secondi. O il Motore Ducati Monster 600, primo modello della famosa motocicletta naked Monster, di cui la Ducati avviò la commercializzazione nel 1993. Del museo fa parte anche un velivolo addestratore FIAT G. 59, uno dei simboli della rinascita post-bellica dell'industria aeronautica italiana. Di quest'aereo velivolo, fra gli ultimi di grandi prestazioni dotati di motore alternativo prima dell'avvento dei moderni turbogetti, ne rimangono soltanto altri 5 esemplari completi. "Dalla rivoluzione industriale a oggi, il meccanismo base è rimasto lo stesso - commenta il professore Marco Cammalleri - quella che si è via via perfezionata è la modalità in cui questo avviene, con progressi tecnologici e scientifici che hanno reso possibile l'attuale società digitale. Dalla trasformazione dell'energia, che poi è il principio della motoristica, è stata trasformata la storia".