



n. 2 / aprile 2020

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

Il valore della solidarietà



Alberto Scuro

Ha già superato il milione e mezzo di euro la campagna di solidarietà per fronteggiare l'emergenza sanitaria organizzata dall'Asi. All'iniziativa concorrono Anci (Associazione Nazionale Comuni Italiani) e Unicef. Il coordinamento è affidato a "Benessere Italia" della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in stretto collegamento con la Protezione Civile.

Il mondo del motorismo storico è fatto di passione e valori positivi e ha messo in moto la solidarietà con un atto concreto finalizzato al bene comune. La nostra donazione sosterrà interventi locali urgenti, come ad esempio l'acquisto di respiratori per le terapie intensive ed altre attività centralizzate. I progetti saranno identificati in un tavolo di lavoro coordinato dai vari protagonisti dell'iniziativa.

In questo difficile momento, abbiamo voluto esprimere il nostro senso di responsabilità e di vicinanza alle istituzioni e alla popolazione italiana. Nel contempo abbiamo sospeso tutte le iniziative in programma nei prossimi mesi. La nostra passione ci porta a tutelare e conservare nei Musei e nelle Collezioni veicoli che sono testimoni della nostra storia ma ci regala anche la sensibilità di capire quanto elevato sia il potenziale del nostro Paese: così piccolo rispetto al resto del mondo, ma ricco come nessun altro di un incredibile patrimonio culturale.

Alberto Scuro

Presidente Automotoclub Storico Italiano

Un'occasione per riflettere

Senza muovervi di casa, per la doverosa prevenzione anti-Covid 19, scoprite sul web i segreti di oltre 200 musei dedicati al motorismo storico italiano. Basta digitare www.asimusei.it e poi cliccare sul tasto blu in alto a destra 'lista musei'. Si aprirà l'elenco delle collezioni e dei musei di auto, moto, camion, treni, aerei, barche, trattori, con migliaia di foto, filmati, schede storiche. L'originale censimento della Commissione Storia e Musei dell'ASI vi farà scoprire dozzine di collezioni grandi e piccole, sparse in tutta la Penisola. In apertura, c'è anche l'elegante numero uno de 'La Rivista dei Musei', con approfondimenti, notizie, curiosità.

In questi giorni difficili asimusei.it apre una finestra per scoprire, riflettere, pensare. Loro, i musei, conoscono bene la dimensione del silenzio, della solitudine, della riflessione. Noi invece siamo sempre presi dall'affanno, soggiogati dal tempo che non basta mai, con la vita che corre come su un 'tapis roulant' e fa vedere tutto in fretta, talvolta senza meditare.

Musei e collezioni ci aspettano, pazienti. Ed offriranno a tutti noi, quando la tempesta sarà finalmente passata, tantissime occasioni per scoprire da dove veniamo e dove potremo arrivare. Insieme. Con qualche ghirigoro in meno e qualche consapevolezza in più.



Danilo Castellarin

Danilo Castellarin

Presidente Commissione Storia e Musei



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Quando il lavoro di una vita diventa museo

Danilo Castellarin

“I musei sono la memoria del futuro perché ci sono troppi ragazzi che ignorano la storia dell’automobile, il genio dei progettisti e la fatica degli operai per conquistare il progresso con la bellezza in movimento”. Parla così Elisabetta Cozzi, direttore del Museo Fratelli Cozzi dedicato alle Alfa Romeo.



La sede è a Legnano dove il padre Pietro ha fondato nel 1955 una delle prime concessionarie del Biscione, a poche decine di chilometri da Arese, sede della casa madre. Ma non si è preoccupato solo del fatturato, di vendere, di fare soldi per fare soldi, come scriveva Giorgio Bocca a proposito della gente lombarda. Ha fatto di più. Ha conservato un'automobile per ogni anno della sua attività, scegliendo tra i modelli più performanti e di carattere e dando il via a quello che sarà poi il Museo Fratelli Cozzi. En passant ne ha acquistato qualcuna, costruita prima, fra la fine dei Quaranta e l'inizio dei Cinquanta, come la meravigliosa Super Sport Farina e la Coppa d'Oro, che un giovane venditore d'automobili dell'epoca vedeva come l'Oracolo di Delfi, sacra, solenne, quasi irraggiungibile, riservata a pochissimi. “Invece nel 1960 capitò un cliente che voleva una Giulietta TI”, racconta Elisabetta, laurea in marketing, chiacchiera fluida, orgogliosa del suo lavoro, “ma pose a mio padre la condizione di liberargli il garage per far posto al nuovo acquisto.

Il garage era occupato da una 6c 2500 Super Sport Farina Cabriolet. Mio padre non credeva ai suoi occhi. Spiegò che l'auto meritava un accurato restauro, ma il cliente non voleva saperne, così la prese lui e oggi è uno dei gioielli della nostra collezione”. Capita. O forse è meglio dire capitava.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Intanto gli affari di Cozzi vanno bene perché tutti vogliono l'automobile. E' l'Italia del boom. E Pietro elabora una Giulietta Sprint 1300 e partecipa a gare di regolarità e rally con la Scuderia Castellotti. Nel 2015 la ditta Fratelli Cozzi ha compiuto i suoi primi 60 anni e Pietro ha spento 80 candeline. In famiglia rendono indimenticabile quel traguardo trasformando la collezione privata in un Museo. E lo aprono al pubblico per condividere la strada percorsa insieme. Una buona idea, certo. Che però bisognava realizzare. Come? Trasformando il vecchio deposito sotterraneo in uno scrigno magico.

“Ci siamo impegnati per realizzare un contenitore suggestivo, capace di esaltare oggetti preziosi”, sottolinea Elisabetta. Ci pensano gli architetti Oscar e Gabriele Buratti che disegnano spazi, design degli arredi, logo e grafica del museo. E i colori? I progettisti ne suggeriscono tre: Il bianco che amplifica la vocazione espositiva dello showroom. Il rosso che profuma di corse e il nero per far esplodere l'arcobaleno cromatico delle auto esposte. Concetti già adottati dallo scenografo svizzero François Confino al Museo Nazionale dell'Automobile e al Museo del Cinema nella Mole Antonelliana di Torino.



Nella vasta area di oltre mille metri quadrati possono essere organizzati eventi. Noto anche il 'Cozzi.Lab', ossia una straordinaria raccolta di opere di Gio Pomodoro, Lucio Fontana, Luciano Minguzzi, Agenore Fabbri, i prestigiosi artisti del Novecento chiamati a suggellare le vittorie dell'Alfa Romeo con le loro opere. Trofei oggi custoditi insieme a riviste d'epoca, modellini e oggettistica dedicata al mondo Alfa Romeo. Noto l'archivio completo di libri, disegni, documenti, filmati, riviste, insegne, fotografie e oggetti.

Oltre 300 poster d'epoca raccontano la comunicazione per immagini firmata Alfa Romeo. Le trasformazioni tecnologiche sono attestate da libretti d'uso e manutenzione, i disegni di prototipi (alcuni mai entrati in produzione), i bozzetti. La documentazione commerciale, custodita con lungimiranza nel corso di 60 anni di attività, racconta la comunicazione e le strategie di marketing Alfa attraverso la seconda metà del '900.

Se le auto sono il cuore del Museo, il 'Cozzi.Lab' ne è il cervello e come tale rappresenta una colorato caleidoscopio. Imminente la pubblicazione online, fruibile a tutti.



Gli errori da evitare in un restauro



Roberto Vellani



“Museo, cose morte! Sembrano morte, ma sono invece capaci di farci rivivere un tempo che fu”. Diceva così Vittorio Vicenzi, una delle colonne del Museo di San Martino in Rio e ancora oggi quelle parole rappresentano una delle frasi più significative della funzione museale. I musei racchiudono momenti indimenticabili della nostra storia. Non sempre però quanto esposto è originale ma ha vissuto nel tempo le trasformazioni dovute a restauri eseguiti con canoni diversi dall'epoca di costruzione. Ho vissuto direttamente questa problematica durante il restauro di un'auto probabilmente appartenuta alla Regina Margherita. La riporto in questo scritto a testimonianza di quanto sia difficile una corretta e veritiera ricostruzione storica. Ma procediamo con ordine cronologico. L'auto di cui parlo è un landaulette Zedel modello DB 10HP. Fu immatricolata nel 1928 a Roma (data fuorviante, perché proprio in quell'anno venne istituito il PRA e quindi la traccia amministrativa della immatricolazione) ed acquistata nel 1958 da Domenico Gentili di Bologna, poi da Odetta Bonaretti ed infine dal Museo dell'Automobile di San Martino, dove fu custodita fin dal 1958, per cui da quel momento abbiamo storia certa. L'auto era di colorazione chiara, poi passò al blu e nei primi anni '70 diventò vinaccia e partecipò al raduno europeo delle Zedel (la marca è di progettazione svizzera, ma costruzione francese per ragioni doganali). In quegli anni i canoni di restauro erano meno severi per cui l'importante era che il veicolo si muovesse, poco importa se l'impianto elettrico era dotato di spinterogeno ed il carburatore fosse di derivazione Fiat degli anni 60. Nei primi anni 2000 l'assemblea dei soci pensò di restaurarla secondo canoni più rigidi, anche in considerazione che lo strato superficiale non andava d'accordo con gli strati inferiori ed avevano creato un effetto “cartina geografica” con distacchi di parte di vernice. Personalmente fui contrario al restauro, ma ero in minoranza. A posteriori sono invece felice del risultato, ma mi dicono che solo gli stolti non cambiano mai idea.

La mia contrarietà era dovuta al fatto che la vettura presentava tutte le modifiche che ne testimoniavano la storia nel corso della sua vita, ma soprattutto al fatto che non si sapeva come fosse fatta effettivamente all'inizio. La successiva assemblea decise quindi di procedere al restauro previa indagine storica da parte di un team di cui facevo parte. La Zedel fu una importante fabbrica di bici, moto e poi auto costruite a Pontallier in Francia per ragioni fiscali essendo la Francia il miglior mercato di sbocco. La fabbrica iniziale era svizzera dei soci Zurcher & Luthi le cui iniziali ZL (spelling in tedesco Zet El) divennero poi Zedel. Dopo anni di relativo successo economico nel 1919 si fuse con la Donnet. Ma la documentazione precedente a tale periodo è estremamente scarsa, persino il Club Zedel Europa non aveva dati certi. Ho trovato tracce di tante Zedel con motore monoblocco, la piccola di famiglia, ma nessuna con motore biblocco come quella del Museo di San Martino. Ci rivolgemmo anche a Silvia Nicolis dell'omonimo museo per studiare il modello ivi conservato, più che altro per vedere la tipologia costruttiva della carrozzeria perché la motorizzazione era diversa. Un buon suggerimento arrivò dal bravo Benito Battilani che nel suo libro su Frera aveva ben spiegato come quella Casa fosse concessionaria per l'Italia delle vetture Zedel. Nuovo canale d'indagine che ha portato ad una vecchia pubblicità in cui si decantavano i dati del motore biblocco, della lunghezza del telaio e delle caratteristiche tecniche, quali tipo di carburatore, magnete e tanto altro.





L'auto aveva la targhetta del costruttore del body: "Carrozzeria Alessio Torino", conosciutissima all'epoca, Ulteriori indagini portarono alla scoperta che detta carrozzeria aveva due filiali a Roma ed a Napoli. Nel frattempo siamo riusciti a datare il telaio il cui numero dovrebbe essere stato costruito nel 1909 come riporta una nota del Club Donnet di Francia, nella quale si evince che in Italia arrivò solo il nostro veicolo. Piccola curiosità che tornerà utile poi, il direttore della filiale di Roma era tal Carlo Biscaretti da Ruffia che sarà poi l'ideatore del Museo dell'auto di Torino. Il libretto originale emesso da Circolo Ferroviario di Ispezione con licenza Roma 1906 e relativa targa 45-1906 (45 era il numero di Roma). Grazie all'Aista (Ass, storia targhe automobilistiche) siamo risaliti ad un probabile entrata in servizio del mezzo nel 1911. Qualche anno di differenza tra costruzione ed immatricolazione all'epoca era normale perché i mezzi uscivano dagli stabilimenti solo con l'indicazione del telaio e del motore e successivamente il carrozziere li completava. Nel frattempo sono iniziati i lavori di smontaggio dalla nostra vettura. Prima però un accurato studio aveva evidenziato che il profilo tra l'attacco tra cofano e parafiamma sotto il parabrezza non era tipico dell'epoca come non lo erano i parafanghi che sembravano datati alla seconda metà degli anni '10.

A quel tempo andavano per la maggiore parafanghi tipo baquet, spesso aperti lateralmente e sicuramente non avvolgenti. Si pose la domanda se fosse il caso di cambiare i parafanghi. Le lamiere davano informazioni alternate: la struttura centrale e le portiere erano in lamiera scure, tipiche delle fusioni di inizio secolo con molto carbonio, mentre il posteriore e anteriore avevano lamiere più chiare, tipiche di fusioni successive, quando le tecnologie erano migliorate grazie allo sviluppo portato dalle lavorazioni della

prima guerra mondiale. Era dunque facile ipotizzare qualche incidente che avesse obbligato a sostituire le lamiere anteriori e posteriori. Nel procedere con il restauro la parte meccanica presentava meno problemi "storici", ma ne restavano alcuni pratici. La fortuna vuole che la macchina non avesse subito tanti smontaggi per cui le viti ed i bulloni riportavano ancora le punzonature originali con la Z di Zedel e una lettera con la destinazione del pezzo (M per il motore, F per il cambio, G per il circuito di lubrificazione etc). Ripristinato un magnete dell'epoca, i cinque circuiti di lubrificazione a perdere si è dovuto cambiare la posizione del carburatore perché le attuali benzine sono meno volatili della trementina e non sopportano condotti di aspirazione lunghi e stretti. Si è optato per un carburatore dell'epoca, ma posizionato in alto, più vicino al collettore di aspirazione. Si è provveduto a ripristinare l'extra corsa del pedale della frizione che, essendo del tipo multi-dischi, non garantisce un completo stacco della trasmissione e per questa ragione esiste un freno che, schiacciando a fondo il pedale della frizione,



blocca il cambio per permettere l'inserimento della prima marcia senza grattate. E' bene ricordare che all'epoca i sincronizzatori erano ancora lungi a venire. Per gli interni ci siamo affidati ai consigli di Asi ed in particolare di Umberto Anerdi per le sue conoscenze di storia e di aziende che potevano completare il lavoro. Nell'avanzamento del restauro sono apparsi comici disegni lasciati nel tempo da chi aveva smontato parti, soprattutto in legno, della vettura, una traccia di storia vissuta. Rimaneva il problema dei parafanghi. Finché, un giorno del 2008, mi capita fra le mani la rivista del RACI e vi trovo l'insero con i disegni che Biscaretti



da Ruffia fece ad inizio secolo e fra i bozzetti appare proprio un disegno tale e quale alla nostra Zedel, col raccordo discendente del cofano fra parabrezza e radiatore e con i parafanghi avvolgenti. Riunione urgente degli addetti ai lavori per decidere che gli "anacronistici" parafanghi sono proprio gli originali. Sostituirli sarebbe stato un errore. Col senno di poi, potrebbe essere che Biscaretti da Ruffia, uno dei primi designer automobilistici, nonché direttore di una importante Carrozzeria, avesse disegnato in anticipo gli stilemi che sarebbero diventati di moda negli anni successivi. Rimaneva sempre il dubbio che la vettura fosse quella della Regina Margherita. Sapevo dell'esistenza di qualche documento nelle scartoffie dell'archivio del Museo dell'Automobile di San Martino. Vittorio Vicenzi (detto Vic con la c dolce) me ne aveva parlato anni prima della sua dipartita. Tra i fogli sani trovo una pubblicazione della Zedel come "Provveditore Reali Case d'Italia" con agente esclusivo per l'Italia Autopalace Alessio e tra i possessori di Zedel risulta S.M. la Regina d'Italia quale unico nome italiano, assieme a vari conti e il Primo Ministro di Francia. Subito dopo rinvengo una

lettera che Vic inviò nel 1992 al suo amico Fernando Venturi di Roma che confermava come quel veicolo potesse effettivamente venire da casa Savoia. La morale insegna che non bisogna mai prendere per certa la prima impressione, anche perché si spera che un restauro non sia fatto per un breve tempo, ma rimanga simbolo di una epoca e come mi insegnarono il buon Farneti ed il già citato Battilani: "prima di iniziare restauro bisogna studiare anche la polvere perché potrebbe darci indizi preziosi!".

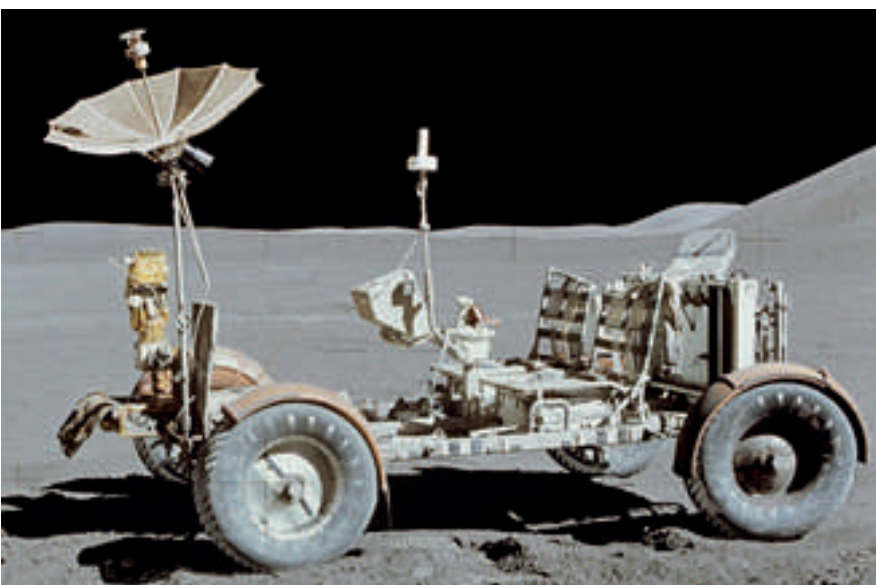


I Musei dello spazio



Giuseppe Valenza

Sin dai tempi più remoti l'Uomo, osservando gli uccelli, ha sognato di librarsi nell'aria per raggiungere rapidamente luoghi distanti. La mitologia ci racconta del tragico tentativo di Icaro che si alzò in volo grazie alle ali costruite dal padre Dedalo per consentirgli la fuga da Creta, dove i due si ritrovarono imprigionati da Minosse. L'idea di volare verrà ripresa tra la fine del 1400 e gli inizi del 1500 dal genio di Leonardo attraverso i suoi studi e disegni descritti nel *Codice di Volo degli Uccelli*. Il progetto di Leonardo si concretizza soltanto il 17 Dicembre 1903 allorquando i fratelli Orville e Wilbur Wright riescono a Kill Devil Hill a far volare con successo il loro primo aereo a motore. Il XX secolo sarà cruciale. Nel ristrettissimo lasso di tempo di appena 50 anni l'umanità non solo recupera un ritardo più che millenario ma raggiunge mete a dir poco inimmaginabili. Nel 1957 con il lancio dei primi satelliti, gli *Sputnik 1 e 2*, l'URSS, per prima, iniziava la sua avventura spaziale. Gli Stati Uniti, in piena guerra fredda, risposero nel corso del 1958 con il lancio di ben tre satelliti. Il primo Aprile del 1961, con la missione russa *Vostok 1* guidata da Yuri Gagarin, si effettuava il primo volo orbitale attorno la Terra. Dopo appena sette anni, con la missione della NASA *Apollo 11*, gli americani mettevano piede sulla Luna. La rincorsa per la supremazia spaziale tra russi ed americani proseguiva, a vantaggio dei primi, allorquando, nel Novembre 1970, veniva depositato sul suolo lunare il primo modulo mobile su ruote, il *Lunakhod 1*. Gli americani recuperavano il gap inviando sulla Luna tra il 1971 ed il 1972, ben tre missioni, l'*Apollo 15, 16 e 17*, con a bordo astronauti destinati alla guida di altrettanti veicoli mobili, i *Lunar Rover*, il cui uso ampliava di gran lunga le possibilità di ricerca sul suolo lunare.



L'esplorazione dello spazio è andata di pari passo con l'istituzione di musei dedicati. I più importanti di essi si trovano ovviamente negli Stati Uniti, Russia, Cina.

E' noto che l'Italia partecipa attivamente all'esplorazione spaziale attraverso l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) ed aderisce all'European Space Agency (ESA) e che ha recentemente inviato sull'ISS ben tre astronauti, Paolo Nespoli, Samantha Cristoforetti e Luca Parmitano, ritagliandosi un ruolo di grande prestigio nel settore.

Anche sul piano museale la nostra penisola vanta, da Nord e Sud e nelle isole maggiori, numerosi e frequentati osservatori astrofisici, planetari e spazi museali, alcuni ritagliati all'interno di più complesse strutture.

Il loro compito è quello di divulgare la storia dell'esplorazione spaziale, permettere l'osservazione dei pianeti attraverso telescopi; organizzare meeting e seminari e permettere la visione artistica di un viaggio interplanetario.

Tra i più rilevanti Musei dello Spazio in Italia citiamo il Museo Nazionale delle Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci a Milano, il padiglione dello Spazio ed Astronomia di Volandia a Malpensa e il Museo dell'Aria e dello Spazio nei dintorni di Padova.

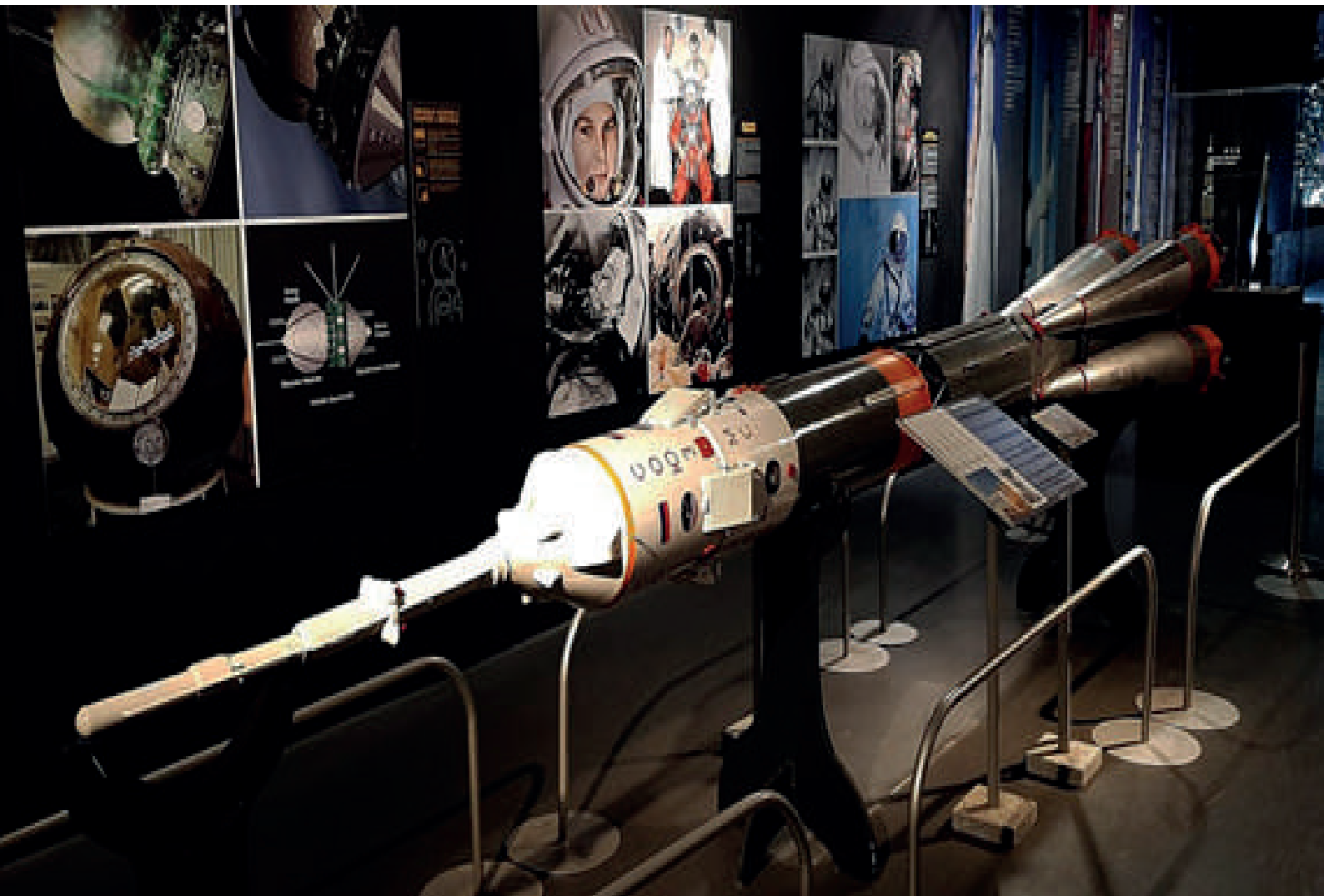
Il settore dedicato alla conquista dello Spazio di Volandia è stato inaugurato il 2 marzo 2019 alla presenza dell'astronauta italiano Paolo Nespoli con più di 500 visitatori presenti.

In 2000 mq. di esposizione bilingue e con codici QR-code per ogni sala rappresenta il più grande padiglione tematico in Italia e permette di passeggiare nel planetario alla scoperta di stelle e pianeti, osservare la volta celeste con splendidi filmati full-dome a 360°, rivivere tutte le missioni per conquistare lo spazio e proiezioni divulgative e didattiche di Astronomia. Le sale tematiche sono quattordici e cominciano con diorami museali in scala 1:1 sulle osservazioni del cielo di Galileo Galilei nel 1609, del suolo marziano di una grande sala del sistema solare con le sue caratteristiche, le ultime scoperte e una serie di vetrine che espongono meteoriti di ogni tipo come quelle lunari, marziane e fossili di vario tipo e varie epoche. Le sale poi proseguono con i primi precursori dei voli nello spazio, dai cosmonauti russi alla ISS (Stazione Spaziale Internazionale), passando per il programma Apollo, che portò il primo uomo sulla Luna.



Non mancano le imprese italiane per lo spazio, come il progetto San Marco e progetti di satelliti e sonde, fino alla nostra partecipazione alla costruzione della ISS. Inoltre sono esposti i progetti e imprese internazionali che hanno condotto satelliti, sonde e l'uomo nello spazio dalla conquista della Luna fino ai giorni nostri.

Narrate anche le storie dei famosi astronauti, esposte le loro tute in un'apposita scenografia museale in scala 1:1 della zona di atterraggio dell' Apollo 11, le ricostruzioni dei lanciatori Saturn V e Soyuz ricostruiti in scala 1:10, non manca il primo satellite artificiale russo lo Sputnik e del primo Americano l'Explorer 1 in scala 1:1 e il primo satellite italiano San Marco sempre in scala 1:1, la sonda Giotto in scala 1:2 e i satelliti italiani Italsat F1-F2 in scala 1:10 e COSMO-SkyMed quattro satelliti radar di osservazione terrestre in scala 1:2, infine è stato allestito all'esterno con la sua rampa di lancio il lanciatore italiano VEGA in scala 1:3. Nella sala dove è esposto il Saturno V è stata allestita una parete lunga 25 mt. dove sono esposti trenta modelli realizzati da IPMS Legnano.



Le ultime due sale sono dedicate alla ISS e al futuro dell'uomo nello spazio con una scenografia d'immaginazione di una futura stazione spaziale al cui centro c'è un grande monitor con domande e risposte che mettono alla prova le conoscenze acquisite durante la visita al padiglione. Infine sono esposti diorami costruiti in Lego dei quali i più grandi sono quello del Saturno V da 3x1mt. con oltre 3.000 mattoncini e di uno Spazio Porto da 4,5 x 3,5 mt. con più di 35.000 tra mattoncini e figure. Il padiglione ha una nuovissima sala per conferenze eventi e manifestazioni da 80 posti a sedere gestito dal responsabile e coordinatore delle attività Roberto Crippa, in collaborazione con il responsabile scientifico Luigi Bignami, i volontari di Volandia e gli appassionati di Astronomia e Astronautica.

Il contenuto divulgativo è completato dalle nuove proposte di lezioni e laboratori didattici di astronomia ed astronautica che portano più di 7.000 studenti all'anno di ogni ordine e grado, guidati dai volontari. Importante è la collaborazione con le scuole per l'alternanza scuola-lavoro, l'Agenzia Spaziale Italiana, l'European Space Agency, la NASA e la Leonardo S.p.A.





Nel Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci a Milano esiste un settore dedicato all'Astronomia ed allo Spazio. La prima parte dell'esposizione racconta l'osservazione del Cosmo dalla Terra, dove sono esposti oggetti storici fra cui l'importante collezione dell'Osservatorio astronomico di Brera, quali il grande telescopio rifrattore Merz - Repsold, finanziato nel 1878 dal Parlamento italiano, grazie al quale il celebre astronomo Giovanni Schiaparelli tra il 1886 e il 1890 osservò e descrisse la superficie di Marte; il Telescopio Settore equatoriale di Jeremiah Sisson del 1774 con cui Schiaparelli scoprì l'asteroide denominato Esperia; il modello originale in legno fatto costruire da Ruggero Giuseppe Boscovich (1711-1787) per illustrare al rettore del Collegio dei Gesuiti di Brera il suo progetto per il costituendo Osservatorio Astronomico; una coppia di globi che rappresentano la Terra e i corpi celesti

del 1688 del celebre cartografo Vincenzo Maria Coronelli; la replica fedele di uno dei cannocchiali progettati e costruiti da Galileo Galilei ed un modello in scala 1:1 del lanciatore Vega, aggiunto nel 2019. Nella seconda parte è raccontata la conquista dello Spazio, dalla conquista della Luna testimoniata dal frammento di Luna raccolto dal comandante dell'Apollo 17, Eugene Cernan, nel dicembre 1972, e donato all'Italia nel 1973 dal presidente Richard Nixon, fino all'attività della Stazione Spaziale Internazionale (ISS).

Nella scenografica ambientazione del Castello di San Pelagio, in località frazione Due Carrare (Padova) è ospitato il Museo dell'Aria e dello Spazio inaugurato il 20 settembre 1980. Qui un'apposita sezione ricorda i primi tentativi di volo spaziale ad opera dell'Unione Sovietica – che mandò in orbita il primo cosmonauta Yuri Alexeievich Gagarin (1961) – e il successo della missione statunitense dell'Apollo 11 che portò Neil Armstrong a posare per primo i piedi sulla Luna (1969). Sono esposti anche un oblò e una chiavetta d'accensione di uno Soyuz sovietico e un modello in scala del LEM, il mezzo utilizzato per sbarcare sulla Luna. Molte le foto e le documentazioni e un'interessante riproduzione di uno Shuttle. Oltre queste citate realtà sulla penisola italiana da nord a sud si trovano, come anticipato, anche numerosi osservatori astrofisici e planetari.



Fra quest'ultimi si menziona il Centro Internazionale per le Scienze Astronomiche *Gal Hassin* ad Isello. Il Centro include un planetario digitale con una capienza di 70 posti; una terrazza d'osservazione con cupola mobile; una struttura museale interattiva; aule didattiche; un radiotelescopio; il parco del tempo e dello spazio; un laboratorio solare all'aperto ed uno astronomico. In un prossimo futuro è prevista l'istallazione del più potente telescopio europeo in grado di scoprire e seguire le traiettorie degli asteroidi.



Un ricordo di Giancarlo Morbidelli



Paolo Marchinelli
(Registro Storico Benelli)

A metà degli anni Cinquanta Giancarlo Morbidelli inizia a costruire macchine automatiche per la lavorazione del legno e negli anni Settanta la sua azienda contava già oltre 250 dipendenti e soprattutto una certa notorietà per l'efficienza delle proprie macchine. Morbidelli non aveva lavorato nel settore motociclistico ma le motociclette erano una passione oltre ad un hobby, e la sua genialità lo porterà ad elaborare sulla fine degli anni Sessanta dei modelli da competizione. Nel 1969, con la collaborazione del tecnico e pilota milanese Franco Ringhini, nasce la prima moto interamente progettata e costruita in casa Morbidelli, una 50 cc due tempi portata in pista nelle competizioni valide per il titolo mondiale anche dal giovane pilota pesarese Eugenio Lazzarini. Fu l'inizio di un periodo travolgente fatto di vittorie e sconfitte, di gioie ma anche di dolori, tra cui la morte del pilota triestino Gilberto Parlotti al Tourist Trophy dell'Isola di Man nel 1972 quando sembrava già dopo 4 gare destinato all'alloro mondiale con la Morbidelli 125.



Rally FIVA al Museo Morbidelli, 2012.

La squadra corse di Giancarlo Morbidelli parteciperà ininterrottamente al circus mondiale per oltre 10 anni e vincerà quattro titoli mondiali: tre nella categoria 125 dal 1975 al 1977 con i piloti Paolo Pileri e Pier Paolo Bianchi e uno nella categoria 250 nel 1977 con Mario Lega. Nel 1976 l'accordo fra Morbidelli e la Benelli Armi permetterà la costruzione in serie di motociclette da corsa (MBA dalle iniziali della due aziende) che monopolizzeranno per diversi anni la categoria 125.

Anche il papà di Valentino Rossi, Graziano, salirà in sella alle Morbidelli da competizione e con la 250 contenderà l'alloro mondiale fino alla fine del campionato alle Kawasaki ufficiali. Per Morbidelli un grosso rammarico: gravi errori tecnici di inizio stagione vedranno sfumare il sogno di un binomio pesarese sulla vetta del mondo motociclistico.





Giancarlo Morbidelli e lo storico Augusto Farneti al Museo Benelli.

Morbidelli allestirà anche una 350 e addirittura una 500 quattro cilindri due tempi che non saranno però in grado di ripetere le imprese vincenti delle piccole cilindrato. Negli anni Ottanta Giancarlo Morbidelli si staccherà dalle competizioni per seguire più da vicino il figlio Gianni che con i go-kart inizierà la sua brillante carriera di pilota delle quattro ruote fino alla formula uno dove correrà con la Minardi, la Footwork Arrows e una gara con la Ferrari in Australia nel 1991; oltre ad essere collaudatore ufficiale della Ferrari.

Sul finire degli anni Ottanta cede definitivamente l'azienda di macchine del legno, probabilmente quando la stessa è leader nel mondo, per dedicarsi a tempo pieno ad un suo sogno: Museo di moto.

Giancarlo Morbidelli grazie ai concessionari della sua azienda aveva raccolto per oltre vent'anni motociclette in ogni angolo del mondo. Era arrivato il momento di restaurare quelle motociclette e di trovare una collocazione. Facile, il reparto corse diventava reparto di restauro e parte dell'azienda, circa 3000 metri quadrati, veniva trasformata in esposizione. E che esposizione, sul finire degli anni 90 circa 350 motociclette di tutte le marche del mondo posizionate su eleganti piedistalli facevano bella mostra con tanto di espositori pieni di cataloghi, disegni e fotografie.

Fino a due anni fa, quando nonostante la malattia riusciva a stare con le sue amate motociclette, Giancarlo Morbidelli era nel suo museo a fare da guida e a raccontare non solo la meccanica della motocicletta ma anche la sua storia per il restauro. Inutile dire che il tutto era affascinante perché il modo di raccontare di Giancarlo era piacevolissimo e coinvolgente. Dalle moto americane a quelle inglesi, dalle moto francesi a quelle tedesche e nel salone dedicate alle Morbidelli da competizione con i numerosi trofei delle vittorie capivi perché Giancarlo Morbidelli era definito il "Genio della Meccanica".

Fra l'altro nel 1989 Giancarlo Morbidelli assieme a Paolo Prospero, Luciano Battisti e Augusto Farneti dava vita al registro storico Benelli, club ASI nell'anno 2000 e non risparmierà consigli proprio quando al club si apriranno le porte del vecchio edificio Benelli di viale Mameli nella zona centro-porto di Pesaro per allestire un museo dedicato appunto alle moto Benelli e MotoBi. I due Musei di Pesaro avevano avviato un piano di collaborazione e gli scambi di gruppi erano frequenti.

Al Museo Morbidelli di via Fermo erano esposte anche alcune sue creazioni, che lui definiva "i miei giochi da bambino adulto", nate dai suoi lampi di genio e dalla voglia di mettersi in gioco. La Ducati 60 trasformata a monoalbero in testa e la Laverda 100 trasformata Bialbero. Con entrambe le moto partecipò alle rievocazioni del Motogiro d'Italia. In esposizione anche una Moto Morini Corsarino che venne trasformata con un sistema di alimentazione bialbero in testa, comandato a cinghia e con valvole a ghigliottina. La Morbidelli 850 V 8 cilindri, unica nel panorama motociclistico mondiale che, non a caso, è esposta nei più grandi musei del mondo. La sua mente era un vulcano dal quale uscivano sempre idee che, per gran parte di noi "poveri mortali", potevano sembrare assurde, ma non per un genio come Giancarlo. Purtroppo, a causa della sua malattia, non è riuscito ad ultimare l'ultima "Pazza idea": un motore 12 cilindri a V, talmente compatto da poter essere montato su di un telaio di una moto 4 cilindri. Un vero capolavoro di ingegneria, e forse l'unico "sogno" che non è riuscito a portare a termine.

Oggi sappiamo tutti la situazione, le moto non sono a Pesaro, ma gli appassionati vogliono pensare che le oltre trecento motociclette possano riprendere la strada per ritornare dove erano rinate, grazie a Giancarlo Morbidelli.



La Collezione Azzini racconta la storia della bicicletta



Alfredo Azzini



La Collezione dei velocipedi e delle biciclette antiche prende avvio nel 2005 dalla passione per la storia e per la meccanica di Alfredo e Carlo Azzini, padre e figlio. Dal 2014 hanno ordinato a Soresina (Cremona) la loro raccolta di velocipedi dando luogo ad una bellissima mostra aperta al pubblico gratuitamente che rappresenta, in rigoroso ordine filologico, la storia dei velocipedi dal 1817 al 1950. Nella collezione sono oggi presenti oltre 200 velocipedi e biciclette che coprono più di 150 anni di storia: dalla draisina del 1817 alle bici da corsa che parteciparono al Giro d'Italia dei tempi eroici del ciclismo. La collezione è suddivisa in dieci sezioni: le origini, le classiche, i freni a leva rovescia, le curiosità, le bici da bambino, da lavoro, da corsa, i tricicli, le Taurus e l'antica officina.

Tra i molti pezzi significativi vale la pena ricordare la Bianchi modello B del 1888, uno dei più antichi velocipedi conosciuti di questa marca. Importante anche la presenza dei tricicli dal primo Coventry Rotary di Starley del 1877, all'Howe con differenziale del 1881, al triciclo Cripper, da corsa del 1889, unico in Italia è poi il triciclo Double seat della Singer del 1884.

Importante il gruppo delle biciclette a cardano costruite tra il 1896 ed il 1910.

Molto particolare anche la Giraffe dell'inglese Humber la prima bicicletta la mondo con telaio trapezoidale regolare del 1893, la Quadrant del 1889 ed una rarissima Overman modello Victor del 1889 con la forcella anteriore ammortizzata. Nel "reparto corse" sono custoditi degli autentici gioielli unici quali la FB (Fratelli Brivio) di Milano del 1925 realizzata in pochissimi esemplari per il Giro d'Italia di quell'anno. Ma anche molte biciclette da pista tra cui spicca la Dei Pista del 1928, che si è aggiudicata molti riconoscimenti anche all'estero, per il suo stato di conservazione che la fa sembrare appena uscita dalla fabbrica. La rappresentanza delle marche italiane di importanza nazionale è pressoché totale con Bianchi, Atala, Dei, Frera, Stucchi, Legnano, Monterosa, Biks, Maino, Cinelli, Frejus, Gloria, Cimatti, Masi, Velox, Fiat, Ganna, Ligier e tante altre ancora.

Un'intera sezione è stata dedicata alla Taurus, casa nata nel 1908. Questo marchio si è sempre distinto per l'eccellenza meccanica e l'impiego di materiali d'avanguardia come il duralluminio. Di questo brand è presente pressoché tutta la produzione tra cui spiccano tre rari modelli 25 che rappresentano tutte le varianti di produzione. Ed un modello Superlautal da turismo in alluminio avional che pesa meno di 10 Kg. compresa di parafanghi, carter cambio. Suggestiva ed appropriata la cornice in cui è situata la collezione: il centralissimo Palazzo Vertua-Robbiani costruito nei primissimi anni dell'800 e situato esattamente a metà strada tra la centrale piazza Garibaldi e la chiesa prepositurale.

La collezione è sempre visitabile nei fine settimana su appuntamento (tel 0374/344250 - ore ufficio o mail a info@velobiciantiche.it) per gruppi di minimo cinque persone. Inoltre è fissato un calendario di aperture al pubblico senza bisogno di prenotazione che potete trovare sul sito velobiciantiche.it assieme a tutte le altre notizie della collezione. Le visite sono sempre guidate e gratuite. La segreteria della collezione è inoltre a disposizione per agevolare il tour cittadino con la visita al vicino Teatro Sociale (1840) e all'interessante sito dei Canali Irrigui detta delle Tombe morte (1245-1893).



Nastro rosa al Museo Bonfanti-Vimar



Stefano Chiminelli



E' arrivata in questi giorni, ad arricchire il patrimonio museale, una specialissima, anzi unica, Volkswagen Scirocco GSI 1800 del 1983. L'autovettura e' stata donata dagli eredi del conte Giangirolamo Capra, per tutti "Momo", che la acquistò a fine stagione '83 dalla RAS Sport di Chatelet (B), a cui era affidata la preparazione delle auto ufficiali che la Volkswagen schierò nel Campionato Europeo Turismo, vincendone la classe. "Momo" la utilizzò ad inizio del campionato Europeo '84, salvo poi sostituirla con la più competitiva AUDI 80. Da allora la vettura è sempre stata conservata nella barchessa della villa del suo copilota di allora fino a che non e' stata donata al nostro museo. Ma chi e' questo affascinante proprietario/pilota? Il conte Giangirolamo "Momo" Capra , vicentino di antica e nobile famiglia, esordisce non piu' giovanissimo nel 1955 con una Fiat 1100/103 al XV Giro di Sicilia.

Poi non smette piu per 40 anni, sino al 1995 quando appende il casco al chiodo dopo oltre 400 gare disputate con ogni tipo di vettura. Dalla Fiat 1100/103 dell'esordio, all'Alfa Romeo 1900 TI e ancora 1100 Zagato, Abarth 700 bialbero, Giulietta SZ, Giulia TZ1, Lancia Fulvia HF e Zagato, Alfa Romeo Duetto, Renault Alpine A 110, Porsche nelle versioni 911 2000 S, 2200, 2400, RS 2800, RSR 3000, 934 Turbo e inoltre Ford RSI 1600 e 2000, VW Scirocco GSI 1800, AUDI 80, BMW 635. Ha corso in Italia ed all'estero, in salita e su pista, gare minori ed altre famose come la Targa Florio, la 1000 Miglia, le salite del Mont Ventoux, Gaisberger, Ollon-Villars, la 1000 Chilometri del Nürburgring, il circuito del Mugello, la 6 Ore di Zeltweg, la Coppa Intereuropa a Monza, la 6 ore di Silverstone, la 500 Chilometri di Monza e di Vallelunga.

Ha spesso raggiunto la parte alta delle classifiche, giungendo molte volte sul podio (anche con una gamba ingessata ... e nascosta !), ha corso spesso da solo e a volte , sulle gare di durata, in coppia con il conte Giovanni da Schio, figlio di un suo fraterno amico, che e' stato il geloso custode di alcune sue auto, tra cui la Scirocco, fino ai giorni nostri. Nel mondo dell'automobilismo sportivo "Momo" Capra ha lasciato un segno indelebile, grazie alla sua passione genuina per questo sport e per la sua rettitudine sportiva assolutamente cristallina. Sin dall'inizio è stato vicino al Museo dell'Auto "Bonfanti-Vimar", che frequentava assiduamente, con lunghe chiacchierate con chi, debuttante, aveva il piacere di incontrarlo. E' venuto a mancare nella sua Vicenza nel 1997, dopo aver donato al Museo vari suoi cimeli che fanno parte della Galleria del Motorismo Veneto. Ora, dopo circa 25 anni, e' arrivata questa Scirocco, per raccontare un'altra pagina di passione senza confini. E pare non sarà l'unica.



Consigli utili per migliorare l'accoglienza museale *(parte seconda)*



Costantino Frontalini

Nel primo numero della Rivista dei Musei ho accennato a qualche accorgimento per migliorare le proposte museali. In aggiunta a quanto detto vorrei ora suggerire qualche consiglio che i direttori di musei potrebbero valutare: non si tratta di una dissertazione ma di proposte leggere, quasi giocose, per riflettere un po'. Ho stilato una sorta di dizionario provvisorio che ognuno può arricchire secondo la propria esperienza.

GLOSSARIO

ABBATTERE le barriere psicologiche, oltre a quelle architettoniche. Le donne pensano che il museo motoristico sia una cosa per uomini, i bambini pensano che sia per gli adulti, i non appassionati pensano che siano cose che non li riguardano. Riuscire a coinvolgere queste categorie rappresenterebbe un enorme successo. Scherzando si può dire che portare una donna vale doppio (perché coinvolgerebbe il marito, il fidanzato, un amico) mentre il bambino vale triplo (coinvolgendo i genitori o i nonni).

ALLESTIRE, ove possibile, un "baby corner": uno spazio dedicato ai bambini. Può essere un forte elemento di attrazione, specialmente in presenza di giochi a tema.

APPROFONDIRE la storia dei trasporti. Se il direttore o la guida hanno conoscenza approfondita della storia della mobilità umana sapranno collocare perfettamente i veicoli esposti all'interno del contesto storico generale. Potranno pertanto trasmettere messaggi corretti e proporre una visita coinvolgente.

CONSENTIRE al visitatore di approfondire un suo interesse personale. Ognuno dovrebbe trovare argomenti validi e soddisfare la propria curiosità. Non esiste infatti un solo pubblico ma molti pubblici, dei quali occorre individuare i gusti e le aspettative.

CONSIDERARE il museo come un prodotto dell'attitudine umana a raccogliere beni di particolare interesse o rilevanza. I visitatori riconoscono il loro passato ed appagano l'istinto vitale di superare la precarietà umana.

CREARE insieme ad altre eccellenze locali un polo di attrazione turistica nel territorio. Una delle missioni principali del museo è qualificare un luogo o una comunità.

FACILITARE il processo mentale che porta il visitatore alla ricostruzione storica: il veicolo, da solo, non è sufficiente ma occorrono foto, filmati, diorama. Si possono affrescare pareti che fanno da sfondo al veicolo esposto stimolando maggiormente l'aspetto emotivo.

FAVORIRE la comprensione di alcuni concetti-chiave. Se vediamo il visitatore prendere cognizione di ciò che vede abbiamo centrato l'obiettivo.

INDIVIDUARE il punto di incontro tra il collezionista che sa "tutto di poco" ed il comunicatore che sa "poco di tutto". Questo può servire per facilitare la divulgazione, catturare l'attenzione e raggiungere l'immediatezza espressiva.

INTERAGIRE con i visitatori. Le nuove tecnologie hanno rivoluzionato il modo di informare il pubblico che può immergersi completamente dentro il museo, ascoltarlo, esplorarlo. Il visitatore che partecipa attivamente all'esperienza museale è inevitabilmente più coinvolto.

INTERESSARE le scuole. I direttori dei musei possono fare lezioni raccontando la storia dei trasporti nelle scuole di ogni ordine e grado, ovviamente utilizzando formule diverse a seconda del pubblico.

INTRATTENERE il pubblico, ricercare quello che gli inglesi chiamano "entertainment", ossia la base di ogni attività a cui ci dedichiamo nel tempo libero. Parallelemente si cerca di EDUCARE il pubblico. Dalle parole "education" ed "entertainment" nasce la parola che sintetizza l'attività ideale di ogni museo: l'EDUTAINMENT, educare divertendo.

IPOTIZZARE e gestire trasformazioni radicali. Ora si può mostrare il museo anche attraverso i nuovi sistemi di comunicazione. La sempre maggiore diffusione di nuove applicazioni o di nuovi social media suggeriscono la scelta del "museo virtuale" accanto a quello tradizionale. Già oggi i visitatori "virtuali" sono molti di più di quelli reali. Tale differenza è destinata ad aumentare nel corso degli anni.

ORGANIZZARE eventi collaterali (la Giornata del Museo, la Giornata dell'educazione stradale, proiezioni di film a soggetto motoristico, mostre tematiche, raduni, convegni, incontri con le scuole, ecc.).

PREDISPORRE sistemi analogici, a costo zero, che possano aiutare il visitatore a comprendere meglio il singolo oggetto (inserire alcuni dati relativi al veicolo: una scheda con l'anno di produzione ed il costo, un confronto con veicoli simili, il parere degli esperti, i principali avvenimenti accaduti all'epoca, il suo rapporto con la Storia).

PROPORRE riferimenti con discipline diverse (Tecnica, Storia, Geografia, Arte, Economia, ecc.). Solo inserendo la nostra storia tra le altre discipline possiamo aspirare al posto di rilievo che ci spetta. Un veicolo non è solo un oggetto e non fornisce un messaggio unico; rappresenta invece uno stadio dell'evoluzione umana dal punto di vista tecnico, stilistico, economico, sociale, sportivo, e come tale va proposto.

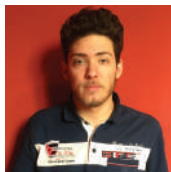
SFRUTTARE pienamente i collegamenti telematici per riunire ricercatori, utenti, appassionati, visitatori occasionali. I nuovi social consentono una diffusione a livello mondiale in pochissimo tempo.



Carlo Biscaretti di Ruffia, un racconto a motore



Ilaria Pani



Matteo Brandolini

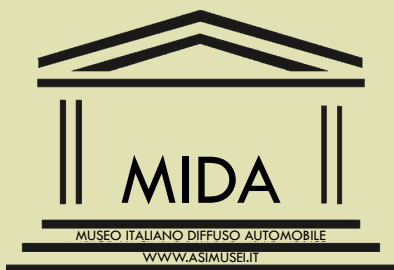
Come si può racchiudere una vita intera, con tutte le sue gioie, le difficoltà e i colpi di genio, nel breve spazio di pochi minuti? Il collezionista – o il curatore - che aspiri a coinvolgere il visitatore deve possedere capacità molto simili a quelle del buon sceneggiatore.



Come si può racchiudere una vita intera, con tutte le sue gioie, le difficoltà e i colpi di genio, nel breve spazio di pochi minuti? Il collezionista – o il curatore - che aspiri a coinvolgere il visitatore deve possedere capacità molto simili a quelle del buon sceneggiatore. Sono trascorsi 140 anni dalla nascita di Carlo Biscaretti di Ruffia, e il MAUTO ha deciso di inaugurare uno spazio dedicato al suo fondatore per sviluppare un viaggio nel tempo fino alla nascita della collezione del museo, raccolta quasi interamente attraverso le donazioni dei proprietari e delle case automobilistiche dell'epoca, come Lancia, Ferrari, Maserati, Fiat, Itala, e tante altre, convinte dalla passione contagiosa e travolgente con cui Biscaretti si dedicò a questa sua missione. La protagonista indiscussa della sua vita è sempre stata l'automobile, vero primo amore di un ragazzo emozionato dalla scoperta dell'invenzione che avrebbe cambiato il mondo, compagna nelle sue esperienze di giovane pilota negli anni eroici fatti di polvere e di rischi senza fine, e ancora musa ispiratrice per pubblicità ironiche e sagaci vignette umoristiche, e sempre al

centro di una prolifica attività scientifica quando, ormai in età matura, Biscaretti si dedica all'attività di divulgatore della storia dell'industria automobilistica. Come riuscire a trasmettere al visitatore il significato di una collezione così importante? Inizialmente si pensò ad un filmato che narrasse la storia di Biscaretti e la sua epoca. Ma tale strumento appariva limitato rispetto ai tanti contenuti da illustrare e anche la collocazione dello schermo poteva limitare la fruizione del filmato. Si arrivò così ad una nuova sezione espositiva in cui il fondatore "in persona" dà il benvenuto al visitatore e lo introduce nella storia del Museo dell'Automobile, modernamente pensato sin dal principio come spazio vivo per la città, di formazione e divulgazione. La sfida era rappresentata dall'inserimento della nuova installazione in uno spazio complesso (un atrio con ascensore, colonne e vano scala, già connotato da un allestimento precedente), dalla necessità di mantenere un linguaggio coerente con l'intero percorso espositivo del museo, caratterizzato da ambientazioni immersive e di grande impatto visivo, e riuscire a intrattenere il visitatore per 5-10 minuti prima ancora che la visita vera e propria abbia inizio. La scelta è stata quella di presentare Carlo Biscaretti attraverso il suo ologramma, in modo che sia lui stesso a raccontare alcuni momenti fondamentali della sua vita, creando una relazione empatica. L'installazione, ideata e realizzata da Frame Communication, oltre alla proiezione tridimensionale del fondatore comprende vari elementi. Innanzi tutto lo sviluppo grafico dell'intero spazio, incentrato su frasi e scritti originali di Biscaretti, con la proiezione di un filmato che contestualizza il racconto dell'ologramma, attraverso la ricostruzione dell'epoca in cui Biscaretti ha vissuto e la narrazione degli eventi storici più significativi che hanno attraversato il suo cammino. C'è poi l'ambientazione dell'ologramma nello studio, un luogo accogliente dove il fondatore amava dedicarsi alla sua grande passione, il disegno, mai abbandonata neanche quando l'impegno del Museo lo costrinse a lasciare la sua professione di pubblicitario. Presente anche un triciclo De Dion e Bouton, esposto nella sala come elemento chiave per raccontare la stagione di pionieri dell'automobilismo sportivo. Non mancano alcune opere grafiche di Biscaretti, ironiche e delicate, espressione imprescindibile della sua personalità, selezionate con cura tra le centinaia conservate presso il Centro di Documentazione, di cui alcune sottoposte a restauro per ripristinare la nitidezza del tratto a china e i luminosi colori delle tempere e degli acquerelli. Una particolare teca protettiva è stata realizzata da Arteria per l'Incidente, un'opera lunga oltre 5 metri, per assicurarne l'ottimale stato di conservazione. Il compito cruciale di ridare voce al personaggio e alla sua storia è stato affidato a un gruppo di brillanti studenti della Scuola Holden di Torino, specializzata nell'insegnamento delle forme di narrazione contemporanea. Ai giovani autori si sono spalancate le porte del Centro di Documentazione del MAUTO, che conserva proprio nell'Archivio Biscaretti una raccolta documentaria capace di restituire la giusta complessità alla personalità del suo fondatore. Gli studenti hanno così avuto a disposizione la corrispondenza sia pubblica sia privata di Biscaretti (commoventi e divertentissime sono le lettere indirizzate all'amato figlio Rodolfo, spesso arricchite da piccole illustrazioni e vignette), sue pubblicazioni di argomento automobilistico, opere grafiche e numerose fotografie. Ispirati da questi materiali, e affiancati dallo staff del museo, gli autori hanno potuto seguire da vicino la traccia indelebile lasciata da Biscaretti e sono riusciti nell'impresa di decidere quali parti della storia raccontare: dall'innamoramento per l'automobile, avvenuto grazie a un elegante triciclo a motore De Dion Bouton portato a casa dal padre, alle ricerche dei primi esemplari per la collezione del museo, spesso scovati in polverosi pagliai sperduti nelle campagne piemontesi e italiane, fino alla donazione da parte di Enzo Ferrari della prima monoposto Campione del Mondo di Formula 1 nel 1952. Hanno quindi elaborato i due progetti narrativi, relativi all'ologramma e al filmato storico – indipendenti ma complementari - che costituiscono il nucleo tematico del nuovo allestimento. Non manca la risposta di Biscaretti a chi gli chiede la giusta ricetta per fare un museo. "È un'impresa che richiede doti eccezionali, quali il cervello di un veggente, il cuore di un artista, la tenacia di un animo temprato ad ogni battaglia, la superba fede di un pioniere."





www.asimusei.it

