



STORIA DEL MUSEO E DELLA SUA BIBLIOTECA

Adesso che da decenni l'automobile fa parte della nostra consolidata realtà quotidiana, indispensabile e sofisticato mezzo di trasporto individuale, pare normale dedicare musei e collezioni alla sua storia. Ma la sensazione che si trattasse di un oggetto di cui preservare memoria della sua origine ed evoluzione nacque ottant'anni fa, in un'epoca che la nostra fallace memoria colloca in tempi, per l'auto, poco più che pionieristici. Nel 1932 infatti l'Automobile Club di Torino volle celebrare chi avesse conseguito almeno venticinque anni di patente, con un congresso che attribuì a tutti i partecipanti la definizione di "Veterano dell'Automobile". Scorriamo alcuni dei nomi: vi si leggono quelli di Agnelli, Antonielli d'Oulx, Balloco, Bertelé, Bianchi Anderloni, Biscaretti di Ruffia, Cagno, Cappa, Ceirano, Chiribiri, Crespi, De Vecchi, Farina, Ferrero di Ventimiglia, Fabbre, Gorla Gatti, Isotta, Lancia, Martina, Marchesi, Nazzaro, Pirelli, Quagliotti, Stanguellini... Alcuni notissimi a tutti ancora oggi, molti meno noti. Ma è dalla loro lungimiranza, e dalla loro passione, in particolare da quella di Cesare Gorla Gatti e Roberto Biscaretti di Ruffia, che nacque l'idea di un Museo dell'Automobile, che raccogliesse cimeli e testimonianze su una storia che già allora, nel 1932, parve degna di diventare leggenda.

Avevano ragione, questi veterani: perché la distanza, meccanica, tecnica, stilistica, sociale, che divideva le carrozzelle del 1880 dalle automobili degli anni trenta è più grande di quella che divide le vetture degli anni trenta da quelle di oggi. L'idea trovò pronta accoglienza: l'anno dopo il Presidente dell'Anfia e del Salone dell'Automobile Acutis presentò a Thaon di Revel, podestà di Torino, un progetto completo che venne approvato dal Duce (agosto 1933) che volle anche che al nuovo ente venisse imposto il nome di "Museo Nazionale dell'Automobile". L'Atto di fondazione, con deliberazione podestarile, porta la data del 19 luglio 1933. Ordinatore è nominato Carlo Biscaretti, figlio di Roberto, che si era distinto quell'anno come organizzatore di una bellissima retrospettiva allestita al Salone dell'Automobile di Milano. Ecco le sue parole: *"Si pensa giustamente che io sia la sola persona in grado di tentare l'impossibile. Io tento, riesco, e compio il miracolo di portare al Salone di Milano una trentina di modelli di cui il più giovane ha almeno quarant'anni di vita... Da quel giorno l'idea del Museo è entrata nella coscienza della municipalità di Torino. I quattro iniziatori, mio padre, l'avvocato Gorla Gatti, l'avvocato Acutis e l'umile sottoscritto persuadono il sindaco di Torino, Thaon de Revel, a decretarne la fondazione. Ho cominciato subito la mia opera paziente e ostinata, che consiste soprattutto a disturbare discretamente tutte le persone con cui vengo a tiro, per domandare loro: sapete dirmi se da qualche parte è recuperabile una vecchia automobile?* Il lavoro di raccolta delle collezioni durò sei anni.

Le prime auto furono dapprima ospitate presso le officine dell'Aquila Italiana (gloriosa fabbrica automobilistica torinese) di via Andorno; di là, trasportate in gran fretta (stavano abbattendo i muri) furono ricoverate in parte allo Stadio Mussolini, e in parte presso lo Stadium, un struttura nata per la manifestazione ginniche e sportive della Esposizione del 1911. Il materiale alloggiato in questa seconda sede dovette esser nuovamente sgomberato all'improvviso (lo Stadium fu abbattuto nel 1937) e portato in via Vigone. Lo stesso Stadio Mussolini fu ultimato con le vetture già presenti. Invece il trasferimento dei materiali documentari, ossia Biblioteca e archivio, avvenne nel 1938.

Nel 1939 il Museo venne aperto al pubblico nei saloni sottostanti gli spalti dello Stadio Comunale. Nel descrivere lo sforzo di Biscaretti nei sei anni dal 1933 al 1939, Auto Italiana scrive: *“Da sei anni la vita del gentiluomo piemontese è stata spesa in gran parte alla creazione del Museo...Ha organizzato e compiuto la difficile ricerca dei suoi pezzi in tutta Italia e in mezza Europa; ha scovate, identificate, munite di un curriculum vitae le macchine interessanti; le ha ottenute...è sceso in officina a curare la ricostruzione dei pezzi mancanti, poiché è orgoglio del Museo che siano tutte vetture complete e pronte a funzionare; ha costruito i modellini dal vero in scala ridotta degli esemplari più vecchi...Ha affrontato e vinto i più impensabili problemi di organizzazione, ricognizione, trasporto, recupero, riattamento, difficoltà burocratiche ed economiche. E finalmente dopo sei anni il Museo è aperto al pubblico, ammirato dai visitatori, elogiato entusiasticamente da tutta la stampa”*. Dell'apertura al pubblico del Museo Nazionale dell'Automobile parlarono nel 1939 i giornali di tutta Italia e di tutto il mondo.



Si era fatto un grande passo avanti, ma si trattava di una sistemazione tutt'altro che funzionale. Gli ambienti erano squallidi e poco agibili, anche se dignitosamente ambientati. Gli sbalzi intollerabili di temperatura (caldo torrido d'estate e freddo polare d'inverno) non incoraggiavano l'affluenza dei visitatori, e influivano negativamente sullo stato di conservazione del materiale. La mancanza, per carenza di fondi, di una adeguata pubblicità nonché di attività culturali a cornice della vita del Museo faceva sì che esso fosse poco conosciuto e frequentato. Le elargizioni del Comune erano modeste e garantivano appena un minimo di funzionamento.

Le case costruttrici si limitavano ad intervenire attraverso la loro associazione e in misura non determinante. Con l'entrata in guerra dell'Italia i problemi ingigantirono. La collezione rimase miracolosamente intatta; non così la biblioteca, una parte della quale andò distrutta o dispersa.



Terminata la guerra, una delibera comunale del 15 ottobre 1945 riconfermò Ordinatore Carlo Biscaretti. Venne ripresa in esame l'idea di una diversa sistemazione, questa volta in via definitiva, e anche di una strutturazione dell'ente tale da eliminare il perenne stato di provvisorietà. L'Associazione dei Costruttori di automobili decise di partecipare, provvedendo allo stanziamento di fondi che permettessero l'ampliamento delle dotazioni. All'inizio degli anni cinquanta la collezione superava le cento unità, mentre si proseguiva con impegno anche la costituzione di quello che sarebbe divenuto il Centro di Documentazione. Nel luglio 1955 l'Associazione dei Costruttori decise di affrontare radicalmente il problema della nuova sede e del conferimento di un aspetto giuridico al Museo che potesse permettergli una piena autonomia sul piano economico ed operativo. Mercé la Civica Amministrazione fu trovato il terreno in corso Unità d'Italia, che fu concesso con precario in data 4 luglio 1956. I finanziamenti per la costruzione della nuova sede furono assicurati dalle Fabbriche di Automobili e dalla Famiglia Agnelli, a cui si aggiunsero le case di pneumatici, le Compagnie Petrolifere, le Banche cittadine, enti ed associazioni nazionali. Biscaretti, diventato Presidente, continuava ad occuparsene a pieno ritmo: in una autocaricatura si ritrasse al tavolo di lavoro con la scritta "MUSEO" che gli cinge il collo, quasi a simboleggiare la sua stessa identità fisica con il Museo e anche la fatica che ne conseguiva.

L'edificio, eretto su progetto dell'Arch. Amedeo Albertini, si componeva di due corpi di fabbricato uniti da due gallerie e di un Auditorium da 300 posti (poi ampliato negli anni novanta a 400). La facciata curvilinea su corso Unità d'Italia si sviluppava per oltre cento

metri. L'area coperta era di 5.600 mq, con un'estensione totale su tre piani di mq 13.300. Si aggiunsero inoltre 8.400 mq rappresentati da zone verdi e cortili per il parcheggio. La superficie espositiva raggiunse i 10.000 mq. Durante i lavori per la costruzione nasceva ufficialmente il 22 febbraio 1957 l'Ente Museo dell'Automobile, la cui personalità giuridica venne riconosciuta l'8 ottobre dello stesso anno con decreto del Presidente della Repubblica. Il Museo apriva ufficialmente al pubblico il 3 novembre 1960. Biscaretti non lo vide: morì improvvisamente il 7 settembre 1959, e da allora il Museo gli fu intitolato.



Nel 1962 entrava in funzione il Centro di Documentazione, mettendo a disposizione degli appassionati circa 3.000 volumi, 10.000 fotografie, 40.000 riferimenti bibliografici. Con gli anni il Centro di Documentazione è diventato il cuore del Museo, non solo contorno o integrazione della collezione. Una delle ragioni d'essere del Museo è proprio questa: non solo avere salvato pezzi altrimenti destinati alla distruzione, ma avere predisposto e reso operanti strumenti per una approfondita conoscenza della storia dell'automobile, da mettere a disposizione di quanti lo desiderino, dagli appassionati agli storici, dai giornalisti agli studenti.

Mentre il Museo continuava la sua attività espositiva con sempre maggior successo, nonostante problemi anche gravi come quelli determinati dal terremoto del 5 gennaio 1980 che lesionò gravemente l'edificio e costrinse alla chiusura per alcuni mesi, il Centro di Documentazione si ingrandiva grazie ad una serie di lasciti, di cui il più corposo provenne da Giovanni Canestrini (Catania 1893 - Milano 1975), decano del giornalismo automobilistico italiano, grande studioso leopardiano e appassionato bibliofilo. L'intera sua biblioteca fu

donata, dopo la morte, al Museo e da allora ne costituisce la raccolta più ampia. A questa donazione ne sono seguite altre, di minor ricchezza ma non per questo meno importanti: il Fondo Cappa, grande progettista industriale torinese attivo tra gli anni dieci e gli anni quaranta; il Fondo Boneschi, con materiali fotografici molto interessanti della Carrozzeria milanese; il Fondo Bernabò (giornalista e storico torinese), ormai interamente integrato nel Centro di Documentazione; il Fondo Bertazzini, consistente in lastre del fotografo torinese soprattutto riferite a Saloni dell'Automobile e del Veicolo Industriale di Torino.

Anche la collezione del Museo si ingrandiva: all'affacciarsi degli anni duemila il Museo poteva vantare una delle collezioni più rare ed interessanti nel suo genere, a livello mondiale, costituita da oltre 170 automobili originali, dalla metà dell'800 ad oggi, di ottanta marche diverse, provenienti dall'Italia, Francia, Gran Bretagna, Germania, Olanda, Spagna, Polonia e Stati Uniti, e di ogni tipo, ossia elettriche, a vapore, a scoppio e persino elettrosolari; vetture da record, sportive, di Formula Uno, da rally, da turismo, da rappresentanza; con carrozzerie duc, vis-à-vis, coupé de ville, landaulet, torpedo, berlina, berlinetta, siluro, monoposto, biposto. Pezzi di assoluto rilievo storico e di antiquariato automobilistico, ed addirittura unici in taluni casi. Il percorso di visita si sviluppava su tre piani per una lunghezza di circa un chilometro e mezzo e permetteva di ricostruire un secolo di locomozione a motore. A questo si aggiungevano i servizi forniti dalla Biblioteca con annessa emeroteca e fototeca, dal bookshop in atrio, dal bar al primo piano, e dal Centro Congressi.



Nel 2007 la grande svolta: il Museo decise una ristrutturazione completa e radicale, sia dell'edificio sia dell'allestimento, che avrebbe portato a quattro anni di chiusura e ad una vera e propria rifondazione. Il 19 marzo del 2011, in occasione delle celebrazioni per il Centocinquantesimo dell'Unità d'Italia, il Museo ha riaperto al suo pubblico alla presenza del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. L'opera di restyling ne ha cambiato radicalmente il volto: non si è infatti trattato di una semplice ristrutturazione architettonica ma di un intervento che si poneva l'obiettivo di trasformare la posizione del Museo all'interno del panorama culturale torinese e italiano. L'intervento sulla struttura architettonica è stato ideato e progettato dall'architetto milanese Cino Zucchi e l'innovativo spazio espositivo è firmato dallo scenografo francese François Confino, che a Torino ha già allestito il Museo Nazionale

del Cinema. L'investimento complessivo necessario alla ristrutturazione è ammontato a 33 milioni di euro, di cui 22 milioni destinati alla ristrutturazione dell'edificio (finanziati dalla Città di Torino e dalla Regione Piemonte) e 11 milioni agli allestimenti interni (finanziati da Regione Piemonte, Provincia di Torino, Compagnia di San Paolo, Fondazione CRT, Automobile Club Italia e Camera di Commercio di Torino). Gli spazi del Museo sono quasi raddoppiati passando dai 10.000 mq della struttura originale agli oltre 19.000 mq di quella attuale, per raccontare una storia dell'automobile che è anche storia di una società e di una cultura, attraverso un percorso unico al mondo per linguaggio e per patrimonio. E il pubblico ha risposto, con interesse, entusiasmo, curiosità. Sono già oltre duecentomila le persone che da marzo hanno visitato il Museo. Numeri che non erano mai stati raggiunti nella storia della nostra Istituzione.

Poteva il Centro di Documentazione, cuore del Museo stesso, rimanere estraneo a questo enorme sforzo di rifondazione e di comunicazione che nel Museo aveva trovato espressione in un percorso completamente ristudiato, emozionale, intenso, ricco di stimoli e spunti? Era infatti emersa con chiarezza e con sempre maggior urgenza la necessità di migliorare l'accessibilità e la visitabilità del Centro, accedendo a quelle tecnologie che oggi permettono agli studiosi di collegarsi tramite il web allo scibile mondiale. Sulla base di quanto dispone lo stesso Statuto del Museo, all'articolo 2, e con il determinante contributo di Reale Mutua di Assicurazioni, si decise di porre mano ad una riorganizzazione del materiale librario ed archivistico, sulla base di un progetto che aveva come obiettivi:

- La catalogazione informatizzata di tutto il patrimonio librario e documentario
- Il riordino, l'inventariazione, il condizionamento di tutto l'Archivio
- L'acquisizione digitale delle immagini nel formato prescritto dagli standard della Biblioteca Digitale Italiana, oltre che in formato utile per la fruizione in rete
- Il riversamento in rete (web) dei dati per una consultazione on-line.
- La ricollocazione dei materiali e rinnovo sia delle unità di conservazione sia degli arredi.



Non poteva esserci periodo migliore dei quattro anni di chiusura forzata del Museo per i lavori di ristrutturazione per affrontare questi impegnativi compiti. Fu così iniziato, nella sede

provvisoria di Torino Esposizioni dove il Centro fu traslocato dal 2008 al 2011, un complesso intervento per una riorganizzazione informatizzata e una rifunzionalizzazione dell'intero Centro di Documentazione che, senza intervenire sui criteri originali di ordinamento che ne avevano permesso il buon funzionamento in quarantacinque anni di attività e rivestivano anche valore di testimonianza storica, adottasse quanto la tecnologia mette oggi a disposizione per **preservare al meglio le raccolte, renderle più fruibili e funzionali**.

Il risultato è ora al vaglio del pubblico degli studiosi. Il Centro di Documentazione riapre alla consultazione a partire dal 1° dicembre 2011.

