

Il Museo Nazionale dell'Automobile. Un percorso aperto per un museo di tutti

Ilaria Pani

Intervento per il convegno “Opere su carta in mostra: patrimoni accessibili”, Archivio di Stato, Torino, 29 ottobre 2024

Una premessa

Il Museo Nazionale dell'Automobile è un ente di antica istituzione, creato nel 1933 per volere di un gruppo di appassionati che avevano seguito i primi passi dell'innovativa invenzione dell'automobile con fiducia e spirito di progresso. Tra coloro che animano il cenacolo dei pionieri dell'automobile spicca il nome di Carlo Biscaretti di Ruffia, a cui è affidato il compito di dare forma al Museo, attraverso una collezione capace di raccontare la storia dell'automobile non soltanto esponendo vetture e parti meccaniche, ma costituendo anche una collezione documentaria tra le più importanti e specializzate sul tema della locomozione. Il Museo trova una sua sede definitiva solo dopo molto tempo dalla sua istituzione: è inaugurato nel 1960, in un edificio tra i primi in Italia per accogliere una collezione museale.

Il Museo progettato da Amedeo Albertini a metà degli anni Cinquanta, viene completamente rinnovato a partire dagli anni Duemila, per l'esigenza di riposizionare il Museo nel panorama culturale cittadino e nazionale e riaffermare la sua missione documentaria, espositiva e scientifica. La prima riflessione su questa riprogettazione del Museo inizia con una tesi della Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, nell'anno accademico 2001-2002, dal titolo “Il Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia: un'ipotesi di ampliamento e riallestimento”, seguita nel 2005 dal concorso di progettazione vinto dallo studio dell'architetto Cino Zucchi.

Completato nel 2011, il nuovo edificio mette in relazione le esigenze museali con lo spazio esistente tramite soluzioni architettoniche che raccordano passato e presente, attraverso “un lungo nastro di vetro” che abbraccia con la sua pelle serigrafata la struttura e le sue diverse fisionomie. La facciata di vetro, trattata con diversi gradi di trasparenza, unifica e rinnova l'immagine del museo con una grande attenzione al rapporto tra parti esistenti e parti nuove, riunite da un approccio progettuale capace di valorizzare e dare unità al complesso con la corte esistente, trasformata in uno spazio aperto al pubblico e per eventi particolarmente suggestivo ed avveniristico.

Il progetto di allestimento è affidato allo scenografo François Confino, che elabora per il percorso permanente una sintesi tra necessità scientifiche e spettacolarizzazione, ponendo al centro del progetto il concetto di movimento e mobilità, e considerando l'automobile “un'estensione del corpo umano, al quale consente prestazioni non ordinarie; tramite la sua storia (le sue storie), gli spazi, le città, i paesaggi attraversati, può raccontarci vicende incredibili”.

La struttura architettonica e tutto il percorso espositivo sono realizzati per essere accessibili in ogni spazio, con la possibilità di fruire di tutti i servizi, spostarsi sui diversi piani attraverso ascensore o scale mobili, a

seconda delle diverse esigenze, e muoversi all'interno di ogni piano agevolmente lungo il percorso espositivo, con segnaletica e spazi adeguati ad una visita ottimale.

L'accessibilità strutturale è solo il primo passo di un lungo percorso intrapreso dal Museo per un'accessibilità universale, finalizzata a offrire ad ogni visitatore un'esperienza di visita inclusiva all'interno di un luogo complesso e ricco di contenuti come può essere un Museo.

Quali strumenti per una visita inclusiva?

Il progetto di accessibilità sensoriale prende avvio nel 2019 per dare strumenti adeguati a una migliore fruizione dei contenuti del percorso museale, a partire dalla consapevolezza che l'oggetto al centro dell'esperienza di visita - l'automobile – è in sé il più accessibile nella vita quotidiana, un mezzo di cui ogni persona può fare esperienza, senza discriminazione e a qualunque età.

L'allestimento realizzato da François Confino è una scatola del tempo che mette al centro di uno sviluppo storico, tecnico e sociale l'automobile, raccontata attraverso esemplari che vanno dalla fine dell'Ottocento - il mezzo più antico è la carrozza a vapore di Bordino, risalente al 1854 - fino agli anni Duemila, con i prototipi a idrogeno realizzati dal Politecnico di Torino. Le scenografie, le stazioni multimediali, visive e audiovisive, concorrono alla narrazione di una storia che, attraverso l'automobile, racconta il Novecento.

Questa ricchezza sensoriale può rappresentare un limite, o quantomeno una difficoltà, e per assicurare una migliore accessibilità all'informazione è stato innanzitutto analizzato il sistema di comunicazione lungo il percorso museale, per verificare che le dimensioni, i font utilizzati e la posizione dei pannelli descrittivi rispondessero agli standard internazionali e consentissero una fruizione ottimale dei contenuti da parte dei visitatori.

Il processo di analisi, e tutte le fasi successive del progetto, sono state effettuate in collaborazione con l'associazione MAP e Tactile Vision, che ha messo al centro del progetto il dialogo produttivo e costante tra il Museo e le associazioni di settore (in particolare UICI, ENS e l'Istituto dei Sordi) al fine di offrire strumenti per una migliore qualità della visita alle persone con disabilità sensoriale.

L'implementazione di uno strumento già esistente è stato il primo passo per permettere alle persone sorde di fruire dei contenuti del percorso in autonomia. Nell'app museale, attraverso la quale è possibile scaricare gratuitamente l'audioguida in italiano, inglese e francese, con un percorso differenziato per adulti e bambini, è stata integrata nel menù delle lingue la Lingua dei Segni italiana – LIS e quella Internazionale dei Segni - IS. La Lingua dei Segni è una vera e propria lingua, utilizzata dalla comunità segnante, formata da sordi e udenti; è formata da segni delle mani, espressioni del viso e movimenti del corpo, che rendono leggibile con gli occhi quello che non si può ascoltare con le orecchie. Nel mondo esistono 121 lingue dei segni diverse e l'Internazionale è una selezione di 1500 segni, i più conosciuti e utilizzati nel mondo. I filmati con le traduzioni in LIS e IS sono stati inseriti nell'app del Museo in modo da permettere la fruizione di ogni sezione del percorso espositivo.

Per le persone con disabilità visiva era presente uno strumento di ausilio alla visita, una guida con le caratteristiche principali delle vetture che era consentito toccare, in via del tutto eccezionale, solo ai visitatori ciechi e ipovedenti. Una soluzione manchevole sotto molti aspetti, che causava spesso equivoci con i visitatori che si sentivano in diritto di toccare le vetture (cosa che capita già abitualmente, considerando la percezione dell'automobile come strumento di uso comune e non come oggetto esposto in un museo e quindi soggetto a quelle regole che sono essenziali alla sua conservazione). L'esperienza tattile, essenziale strumento per la comprensione degli esemplari in esposizione, non poteva considerarsi soddisfacente su un oggetto tanto complesso, per dimensioni e polimerismo, come l'automobile. La sua percezione doveva passare attraverso un formato ridotto, in scala, che permettesse di coglierne la forma al tatto nell'immediato, e le differenze tra un modello e l'altro nel susseguirsi del percorso museale.

Sono stati quindi realizzati 25 modellini in resina (donati dalla LAM Stile di Rivalta) a partire da 25 esemplari della collezione, uno per ogni sezione del percorso di visita; i modelli sono stati scelti perché rappresentativi delle diverse epoche e in grado di raccontare al meglio l'evoluzione dell'automobile, sia nello sviluppo delle linee e delle carrozzerie sia per le innovazioni tecniche. Ogni modellino, esposto accanto alla vettura di riferimento, è accompagnato da un'audiodescrizione - in italiano e in inglese, scaricabile sullo smartphone attraverso la tecnologia NFC - strumento indispensabile di accompagnamento all'esplorazione tattile, che offre informazioni descrittive dell'oggetto esposto e più in generale sulla sua storia.

L'audiodescrizione diventa uno strumento complementare alle didascalie, e differisce dall'audioguida, permettendo al visitatore di integrare le informazioni sulle principali vetture della collezione: la parola, quindi, guida il tatto, rendendo l'esperienza esaustiva e stimolante per il fruitore e al contempo offre un ulteriore livello di conoscenza dell'oggetto esposto.

Nel corso dell'ultimo decennio l'automobile è cambiata nella percezione della collettività: nuove tecnologie e un nuovo concetto di mobilità devono trovare spazio nel racconto del Museo e completare il percorso offrendo uno sguardo verso il futuro. A questa nuova esigenza se ne aggiunge un'altra ad essa collegata: la necessità di mettere in discussione anche tutto l'apparato di racconto del percorso espositivo, rimettendo al centro della narrazione la collezione, entrando in rapporto con le diverse anime dell'oggetto esposto, dalla poli matericità alla complessità meccanica, dalla bellezza scultorea alla funzionalità, frutto di compromessi tra creatività, estro e design.

Una sfida da intraprendere a partire dal superamento di una coinvolgente quanto inflessibile forma allestitiva, a beneficio della fruizione del suo contenuto, veicolato attraverso nuove soluzioni espositive e adeguati apparati didascalici. Una tale trasformazione non può avvenire senza tenere conto delle differenti esigenze del pubblico, creando soluzioni integrate frutto di un tavolo di lavoro eterogeneo, nel quale la pluralità delle voci e le differenti competenze mettano in campo un modello narrativo che possa modularsi a seconda dei pubblici e che la tecnologia sia utilizzata come strumento a beneficio di una visita inclusiva e un museo di tutti.