

INAUGURAZIONE DEL MUSEO DELLE COMUNICAZIONI

Cormano - Milano, 11 Novembre 2005

Inaugurazione vuol dire aprire ufficialmente per la prima volta una porta, una mostra, un palazzo, un locale di riunioni, un teatro, una mostra d'arte, di pittura oppure, appunto, un museo.

Nell'Aprile 2002 fu inaugurata la prima parte del Museo delle Comunicazioni: la sala 1 della Alfa Romeo GTA e la sala centrale 2. Molte cose sono cambiate, sia pure in così pochi anni: acquisti di macchine da scrivere pregiate (ed appositamente illuminate), modifiche alla presentazione degli apparecchi radio, un altro telex, dei dittafooni di Edison.



Poi l'acquisto di nuove auto ha mutato l'aspetto della sala 2: la Isotta Fraschini ha significato un passo importante, sia per il suo impatto visivo di auto da corsa datata 1908, sia per gli ottoni lucidati ed opportunamente illuminati, c'è una nuova Lancia Flaminia esposta, una Cadillac a rappresentare la motorizzazione americana, una Alfa Romeo 8C 2,3 cabriolet, le Ferrari 308 e 355 berlinetta F1, una Minimatic, una rara Temperino e una Topolino giardinetta, che ho disposto all'esterno del portone della sala 2.

Erano molte le cose che avevano contribuito a modificare l'aspetto della sala centrale ma la novità assoluta stava all'esterno dei fabbricati del Museo.

Il nastro tricolore è stato steso prima delle rampe di discesa verso il prato che è alla fine dell'area occupata dal Museo. In mezzo al prato, oggi ristretto e piastrellato con blocchetti di cemento traforati per lasciare spuntare l'erba, ho voluto costruire una linea tranviaria della lunghezza di circa quaranta metri, quanto basta per mostrare il funzionamento di uno dei sistemi di comunicazione più diffusi: il Tram.

All'inizio del 2005 ho infatti acquistato una vettura tranviaria del 1918. Si tratta di una delle quattro vetture rimorchiate, che furono trasformate in motrici senza modificare l'interno. Questa è la motrice N° 3, essendo state demolite nel tempo la 1, la 2 e poi anche la 4, mentre la 3 fu salvata, come ho scritto diffusamente nella monografia dedicata appunto al Tram.

Avevo invitato anzitutto il Sindaco di Cormano e diverse persone interessate ad essere presenti alla cerimonia, compresi gli assessori alla Cultura della Provincia e della Regione, collezionisti, appassionati di automobili, amatori di trasporti ferrotranviari, amici e soci del Registro Touring, una trentina di persone in tutto.



Puntuale, alle 11, è giunto il Sindaco accompagnato da un Assessore, con la fascia tricolore per le cerimonie ufficiali. Assieme a me ha tagliato il nastro fra gli applausi degli astanti che avevano già intravisto la vettura sotto la pensilina della stazione di partenza. Al nostro fianco vi era il Prof. Avv. Ogliari, esperto scrittore dei sistemi tranviari italiani per la cui presenza ho gentilmente insistito.

Tutti insieme abbiamo attraversato i binari sull'apposito sovrappasso e siamo saliti sulla scala che porta al livello della vettura. L'interrogativo di tutti era questo: ci farà vedere l'interno del tram, la cabina di guida, l'illuminazione interna e così via?

Avevo a fianco Ogliari ed il Sindaco quando, alzato l'interruttore generale, ho inserito la manetta "chiave" ed azionato il controller e, mentre battevo il piede sulla caratteristica campanella che hanno tutti i tram anche oggi, la vettura si è messa in moto ed ha raggiunto l'altra estremità del prato.

Il Sindaco si mostrò divertito mentre Ogliari era commosso e gli altri passeggeri erano praticamente tutti meravigliati di come io fossi riuscito a restaurare e mettere in funzione anche un tram nel Museo dedicato alle comunicazioni.



Questa vettura è bidirezionale, quindi trasferitomi nell'altra cabina, l'ho riportata sotto il tetto della stazione.

A questo punto ho accompagnato i presenti all'ingresso ufficiale del Museo, la saletta Alfa Romeo, che per l'occasione era tutta scintillante per la cera stesa sul pavimento e per gli specchi che avevo appena fatto pulire, oltre alle vetture (tutte rosse) ben lucidate.

Lo scopo era di portare sia il Sindaco che il Prof. Ogliari ad accomodarsi al tavolo che avevo già disposto nella sala centrale.

Ho iniziato a indicare a tutti i convenuti cosa si doveva intendere per "Comunicazioni". Un cartellone fissato alle mie spalle illustrava i sistemi adoperati dall'uomo per comunicare: a mezzo scrittura mediante un grande libro a pagine girevoli, con illustrazioni a colori dei geroglifici rinvenuti negli scavi archeologici, ai caratteri cuneiformi e poi i caratteri arabi,

cretesi, ebraici, romani per giungere agli strumenti per scrivere. Il passaggio alle macchine da scrivere è la logica conclusione, con 36 vetrine e 120 macchine oltre a 70 calcolatrici.

Poi le comunicazioni si sono sviluppate con i segnali telegrafici (con 10 apparecchi esposti) prima di giungere al telefono (con 100 apparecchi esposti) per le comunicazioni a voce, cui fa seguito il fonografo, i registratori su rullo, su disco, su filo, su nastro, e quindi la radio (con 300 apparecchi) e, da ultimo, la nascita e lo sviluppo del computer.

La palazzina separata racchiude la comunicazioni a mezzo immagini: la fotografia, la cinematografia e la televisione, con circa 400 pezzi esposti.

Ma non poteva mancare la strada come via di comunicazione: di conseguenza la storia della ruota, dagli Assiri alle ruote dell'ultima Ferrari e Maserati. Ho indicato sulla balconata di destra oltre alla storia della ruota, la storia del motore e la nascita dell'automobile con una sequenza di pagine sulla vita di Carl Benz e Gottlieb Daimler. Sull'orlo della balconata è esposta una serie di motori Alfa Romeo.

Quanto alle automobili, tutti hanno notato che eravamo circondati da veicoli stradali disposti a raggiera, ad una certa distanza dal tavolo. Ho poi spiegato che la mostra delle automobili prosegue al piano superiore nella sala 3, ove si trova quella che un personaggio, entrando, ha ben descritto esclamando: "Questa è la cavema di Alì Babà!", tanto fu lo scintillio di vernici e cromature, fari e paraurti ben lucidati che vide appena accesi le luci.

Poi ho annunciato la sala n° 4, con accesso dal cortile, con altre interessanti automobili, tutte da ammirare e studiare.

Il mio discorso è stato molto breve perchè lo scopo era quello di dare la parola al Sindaco e poi, a chiusura dei discorsi, al Prof. Ogliari.

Il Sindaco ha rilevato che il Museo ha coperto con accuratezza tutto il progresso compiuto dall'uomo attraverso i secoli, dall'invenzione ai prototipi ed alle soluzioni definitive di ognuno dei sistemi di comunicazione che occupano l'estensione del Museo.

Ha sottolineato come Cormano, città a nord di Milano e abbastanza vicina alla grande città, abbia già ospitato Alessandro Manzoni (nella Villa Imbonati) per l'ultima stesura dei "Promessi Sposi" e per la sua permanenza nei momenti di riposo.

Il Comune di Cormano è in breve orgoglioso di ospitare sul suo territorio il Museo delle Comunicazioni, dove gli allievi delle scuole hanno molto da imparare, oltre che divertirsi e scoprire cose che non hanno mai immaginato.

Da ultimo la parola passò al Prof. Ogliari perchè concludesse questa giornata ufficiale di inaugurazione con le sue osservazioni e le sue eventuali critiche.



Ogliari ha scritto tanti libri sulle tranvie e i mezzi di comunicazione di tutta l'Italia, esaminata regione per regione, e quindi si è subito complimentato per la piacevole sorpresa di aver potuto salire su un Tram del 1918 e vederlo muoversi lungo il binario, che non era puramente decorativo.

Ha apprezzato la fatica richiesta, la passione, l'amore per la ricerca e, non ultimi, gli investimenti necessari per raggiungere quello che oggi tutti possono vedere. Oltre a tutto la necessità di avere conoscenza su una mole di settori diversi ed in pratica, come già ho scritto una volta, di appartenere a quella particolare genia di persone, i collezionisti, che assicurano la sopravvivenza di tutte le opere d'arte.

Ha anche aggiunto che senza l'appoggio ed il pari interesse ed apprezzamento, anziché l'ostacolo, di mia moglie, forse non sarei riuscito a tanto. Di nuovo ha espresso vive congratulazioni per la mia impresa, che non è ancora terminata ma è in continuo sviluppo e perfezionamento.

Unica critica, ma non è colpa mia, è la scarsità di spazio per collezioni così vaste (circa 4000 pezzi) ma qui il problema passerà nelle mani del Sindaco affinché consenta l'ampliamento del capannone ed il prolungamento dei saloni.

Giacomo Tavoletti

Direttore del Museo delle Comunicazioni