

IL MUSEO DELL'AUTOMOBILE

ARCHITETTURA E CITTÀ

Elogio dell'auto oltre il mito della velocità

Il progetto di Cino Zucchi reinterpreta il vecchio edificio e propone soluzioni urbane innovative. L'inaugurazione con Napolitano

di Giorgio Santilli

La straordinaria performance del Guggenheim di Bilbao negli anni Novanta ha consacrato l'idea che il museo sia per la cultura quel che l'aeroporto è per la mobilità: un'infrastruttura-cerniera capace di tenere insieme lo sviluppo locale di un territorio con le dinamiche di un mercato globale. Da una parte è un pezzo di città che cresce o si rinnova, dall'altra parla con il mondo, se ha qualcosa di nuovo o di diverso da dire nella competizione con l'offerta di musei già esistente. Il discorso non cambia se, anziché di arte, parliamo di automobili. Cino Zucchi ha affrontato la questione in termini di dilemma - più città o più auto - a Torino, quando nel 2005 ha vinto il concorso di architettura per riqualificare ed estendere il museo nazionale dell'automobile, ora concluso e pronto per l'inaugurazione del 19 marzo alla presenza di Giorgio Napolitano.

Il tema città-museo si è presentato a Zucchi in termini ancora più complessi perché Torino è una capitale dell'automobile che da almeno un decennio cerca di convivere con l'auto andando oltre l'auto, nella consapevolezza progressiva che - prescindendo dalle polemiche recenti sugli investimenti a Mirafiori - l'industria automobilistica ha ridotto il suo peso nell'economia urbana e la città, a partire dal progetto Olimpiadi, ha cercato nuove vocazioni nell'economia dei servizi e della cultura. Stimolante e sottile metafora era, allora, scrollarsi di dosso un po' del peso identitario dell'auto per questa città, partendo proprio da un luogo sacro dell'auto.

L'architetto milanese, 55 anni, ha scartato dall'inizio l'idea di un edificio che ignorasse il contesto urbano presentandosi come puro oggetto di design e ha messo da parte anche l'ipotesi progettuale di un legame troppo stretto fra la forma del contenitore e la forma del contenuto. «Non volevo usare una metafora molto spinta come ha fatto Future System per il museo Maserati e la casa di Enzo Ferrari a Modena, con quella forma di grande cofano ricoperto di pelle gialla». Scartate anche soluzioni considerate «troppo spettacolari» come quella di Coop Himmelbl(j)au per la sede Bmw a Monaco o il museo Mercedes Benz a Stoccarda. «Il museo di Torino è un museo nazionale, non di impresa»: questo tratto storico e non commerciale consentiva un approccio più riflessivo sul futuro del rapporto uomo-macchina, evitando di strillare ancora il culto dell'auto proprio mentre l'auto si fa silenziosa ed ecologica, «assume in sé nuovi stili di vita». A Zucchi piace la sua 500, con quel gusto «un po' vintage, ma al tempo stesso proiettata nel futuro con la tecnologia del rispetto ambientale». Sta lì a rappresentarci bene una macchina in cerca di dialogo con quel che gli sta intorno.

Meglio, allora, partire dalla città che qui trova la sua porta sud: dietro, una struttura

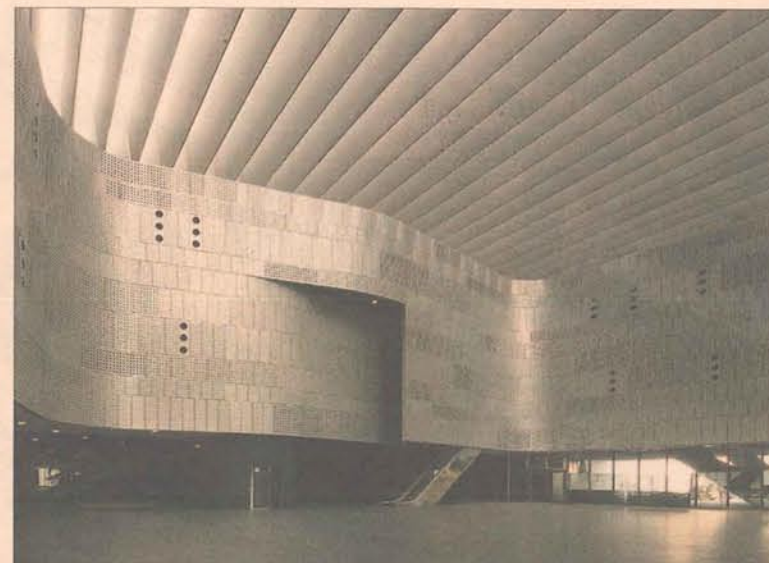
urbana molto forte, siamo vicini al Lingotto all'ospedale delle Molinette, un'area tagliata da un'arteria a doppia corsia; davanti, il Po poi la natura avvolgente delle colline. No che il progetto, realizzato con Recchi Engineering e Proger, abbia rinunciato del tutto a una mimica automobilistica: la lunga facciata curva in pietra verde dell'edificio originale del museo, 114 metri che guardano il fiume e la parkway, è tagliata da una vetrata retroscalfata in due toni di grigio-verde e ricorda immediatamente i finestrini di certe auto sportive. Questi richiami presentano tuttavia un tono educato e ricordano discretamente alla città il rapporto privilegiato con l'auto. «I miei allievi cinesi - dice Zucchi che insegna progettazione architettonica al Politecnico di Milano - mi considerano un sarto, capace di calare il vestito ben rifinito addosso a chiunque, ma per gli architetti italiani il contesto merita di essere letto sempre attentamente perché porta una ricerca rigorosa di adattamento linguistico».

Zucchi aveva un altro problema progettuale da risolvere per il suo museo: la nuova struttura doveva convivere con quella pre-esistente realizzata nel 1960 su progetto di Amedeo Albertini. Un edificio a sbalzo, «un po' alla Nervi», dice Zucchi, probabilmente riferendo-

Scartate scelte spettacolari, dai particolari al richiamo discreto all'evoluzione dei modelli

si all'atteggiamento vagamente scultoreo degli elementi strutturali, che dal lato del Po vengono valorizzati «con un restauro filologico». L'architetto cerca un delicato equilibrio tra permanenza e trasformazione, un gioco di apparire e scomparire tra vecchio e nuovo, che è la vera cifra definitiva dell'opera. «La soluzione non doveva risultare troppo opprimente verso l'edificio esistente, ma voleva piuttosto darne un'interpretazione nuova», riassume Zucchi. La vecchia struttura praticamente non si vede più dal lato della città, nascosta da un nastro in vetro temperato con pannelli dritti e curvi, mentre la corte originaria è stata coperta diventando un grande spazio per eventi che introduce il nuovo percorso museale. Già, perché, alla fine questo rinnovamento anche gestionale dell'edificio, allarga lo spazio espositivo, lo rinnova radicalmente facendo spazio anche ad attività ricreative, formative ed educative con l'auditorium, la libreria, il ristorante. È a questo rinnovamento gestionale non è forse estraneo il contenimento dei costi, 16 milioni di euro per 18mila metri quadrati, 800/900 euro al metro quadrato che sono quasi dieci volte meno del Maxxi di Zaha Hadid a Roma. A conferma che in Italia, quando il committente sa cosa vuole, si può fare buona architettura anche low cost.

PASSATO E PRESENTE
In alto, un'immagine del nuovo allestimento del Museo, realizzato da François Confino (nella foto, una Fiat 500 Multipla nella sala dedicata agli anni del boom del dopoguerra). A destra, la struttura del Museo, progettato da Cino Zucchi



Comune di Sesto
Fondazione Museo del Paesaggio di Sesto
Università degli Studi di Sesto
Accademia Musicale Chigiana
Istituto Polacco di Storia
Università di Bonn - La Sapienza
Casa di Goethe - Bonn

L'ANIMA MUSICA
e la
MUSICA
L'ESPERIENZA ROMANTICA E L'ETA' DEL RISORGIMENTO

12 Marzo - 19 Giugno 2011
SIENA Complesso museale
Santa Maria della Scala
Informazioni e prenotazioni 0577/286300

www.museoauto.it

IL MUSEO DELL'AUTOMOBILE

L'ALLESTIMENTO

Confino: uno spazio che racconti la società

di Paola Pierotti

«In giro per il mondo i musei dell'automobile sono curiosi cimiteri dove oggetti un tempo vivi si trovano imbalsamati come mummie. Ho visitato molti musei, da Mulhuse a Los Angeles, da Le Mans al Reno, e ho assistito a catastrofi», ammette François Confino, architetto e scenografo francese che ha firmato l'allestimento della nuova architettura progettata da Cino Zucchi. Per questo, quando gli hanno chiesto di curare l'esposizione all'interno del museo di Torino, ha pensato che «le auto dovevano essere un pretesto per allargare lo sguardo sulla società e sui suoi comportamenti. Dovevo ricreare il tema del movimento», spiega. «Essendo impossibile far muovere gli oggetti, è stato ricreato il tema della mobilità attraverso espedienti museografici e scenografici innovativi. Grandi e piccoli potranno rivivere la storia di un'epoca attraverso l'evoluzione dell'automobile».

A Torino torna in scena in questi giorni, dopo i lavori per il nuovo allestimento, la collezione del Museo nazionale dell'automobile, attraverso una sequenza narrativa di stanze ricche di immagini e oggetti curata da Confino con lo studio torinese Litt. Il racconto inizia dalla progressiva sostituzione della forza muscolare dei cavalli con quella meccanica dei motori. Le sperimentazioni tecnologiche sono legate agli effetti diretti sui rapporti tra le persone, sul commercio e sugli stili di vita. All'inizio del secolo scorso, ad esempio, l'automobile è stata fonte di ispirazione per molti artisti, in particolare i Futuristi, e qui l'allestimento si scatenava nell'uso dei colori. La scena si fa sontuosa quando racconta che l'automobile è anche oggetto di lusso. Attraversiamo gli anni della Grande guerra, quando i principi dell'aerodinamica furono applicati anche alla costruzione automobilistica. La motorizzazione e la migrazione delle grandi masse dalla campagna è rappresentata con modelli di Fiat Balilla (1933) e Fiat 500 (1936). L'excurso sulla storia dell'automobile è presentato al secondo piano del Museo, e tra le tappe più vicine a noi c'è anche quella che ricorda Berlino prima della caduta del Muro. Oggi quasi tutti i modelli appartengono a grandi gruppi e le vetture sono composte da elementi fabbricati in diversi paesi. È la globalizzazione, che apre una riflessione sul futuro, senza tralasciare il tema dell'inquinamento come minaccia per lo sviluppo del pianeta.

«Quando ho realizzato l'allestimento del Museo del cinema, sempre a Torino - aggiunge l'architetto francese - ho pensato che doveva essere un museo per tutti. Così deve essere quello per l'automobile. I visitatori che entrano, diventano parte integrante del set».

LA STORIA

Passione e tradizione attraverso il tempo



Tutto ebbe inizio nel 1932: due aristocratici torinesi, Cesare Goria Gatti e Roberto Biscaretti di Ruffa, decisero di incaricare il figlio di Roberto, Carlo, di raccogliere e valorizzare in un unico luogo modelli, oggetti e documenti in grado di testimoniare la tradizione della città nel settore automobilistico. Negli anni Cinquanta le fabbriche di automobili e la famiglia Agnelli pensarono di promuovere la costruzione di una sede permanente in corso Unità d'Italia. La sede storica fu costruita dall'architetto Amedeo Albertini, nei pressi del Lingotto, e venne inaugurata nel 1960. Il «vecchio» museo aveva una superficie di 11mila metri quadrati. Il nuovo edificio realizzato da Cino Zucchi supera invece i 19mila metri quadrati. Dopo quattro anni di lavori e un investimento complessivo di 33 milioni, la nuova sede aprirà al pubblico il 19 marzo prossimo, alla presenza del presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Il Museo sarà aperto il lunedì dalle 10 alle 14, il martedì dalle 14 alle 19; il mercoledì, il giovedì e la domenica dalle 10 alle 19; il venerdì e il sabato dalle 10 alle 21; biglietti da 2,50 a 8 euro.

LA COLLEZIONE

Due secoli di mobilità in 200 modelli



Il nuovo allestimento ideato dall'architetto Confino ha l'ambizione di valorizzare al massimo la ricca collezione del Museo, considerata una delle più rare e complete nel suo genere. Ospita quasi 200 automobili originali di 80 diverse marche provenienti da otto paesi: oltre all'Italia, la Francia, la Gran Bretagna, la Germania, l'Olanda, la Spagna, la Polonia e gli Stati Uniti. La maggior parte delle marche e dei modelli presenti è scomparsa, acquisendo valore storico come testimonianza dell'evoluzione della mobilità tra il 1769 e il 1996. Su uno spazio di quasi 20mila metri quadrati, il percorso espositivo racconta la storia non solo dell'auto, ma anche della società e della cultura occidentale in quest'arco di tempo. Tra le marche presenti, la più rappresentata è Fiat, con 27 modelli, ma non mancano le icone di Alfa Romeo, Jaguar, Renault, Austin, Priniti e Stucchi, Delage, Maserati, Rolls Royce, Bentley, Demeester, Mercedes Benz, Stanley e molte altre. (Nella foto, modelli Diatto 30 del 1925, Isotta Fraschini 8 del 1920, Isotta Fraschini 8A del 1929, Rolls Royce 40/50 HP del 1914, ospitati nella sezione dei folli anni Venti e Trenta).