



Il Museo dell'Automobile di Torino

Esporre l'automobile. Architettura museografica o scenografia?

Sull'esposizione dell'automobile si cimentano, già a partire dagli esordi della produzione artigianale delle autovetture, architetti, designer e oggi anche scenografi. Auto-velocità-strada-mobilità, piuttosto che meccanica-catena di montaggio-design sono assi ricorrenti, dalle prime installazioni futuriste e surrealiste alle strutture effimere delle Triennali e ai diorami dei musei tecnico-scientifici, fino agli ambienti sensibili multimediali delle mostre contemporanee. Nel Museo dell'Automobile di Torino si ritrovano, in chiave diversa, alcuni temi museografici riconducibili al rapporto tra architettura, allestimento e scenografia già affrontati, sullo stesso tema espositivo, da altri professionisti italiani e stranieri. I Castiglioni, per citare coloro che sono tra i maestri del design e dell'allestimento in Italia, hanno interpretato l'esposizione dell'auto come un continuo passaggio di scala (dal design, alla grafica, all'architettura); nelle ambientazioni di Carlo Molino invece l'appoggio scenografico è inteso come allestimento scenico cinematografico, nel senso che lo spazio è esposto attraverso la visione disegnata e distorta di un grandangolo che si muove come una macchina da presa. È una prima idea di quello che oggi è comunemente denominato dai museografi «spazio narrativo», sviluppato in tempi più recenti an-

che dall'atelier Brückner, che per il riallestimento e l'ampliamento del Museo BMW a Monaco amplifica il tema della rampa elicoidale progettata nel 1973 da Karl Schwazer, ordinando i contenuti secondo un itinerario che si snoda orizzontalmente attorno a un asse verticale dove sono simbolicamente rappresentati, in direzione ascendente, i passaggi produttivi principali di un'automobile. La strategia messa a punto da François Confino, a Torino già autore dell'allestimento del Museo nazionale del cinema, segue un'altra strada, quella dell'autonomia rispetto all'architettura, sia essa quella concreta dell'edificio e del suo intorno, sia essa assunta come metodo progettuale dell'allestimento museografico, a favore di un percorso articolato dalla concatenazione di scene dal sapore teatrale o da set cinematografico. La luce cangiante che permea la nuova hall d'ingresso introduce il visitatore in una sorta di scatola nera, da cui emergono situazioni e paesaggi composti da un insieme di linguaggi visivi tra loro eterogenei: dal decoro dipinto, alle riproduzioni di oggetti e persone inquadrata da effetti luministici e acustici, fino alle rappresentazioni multimediali e alle aree di apprendimento interattivo dove il pubblico può condurre dei veicoli all'interno di un sistema a cernagliera. **□ Cristina Fioridimela**

Un nuovo museo per raccontare la storia del 900 attraverso l'automobile

Presidente Zunino, 51 anni fa nasceva il primo Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. Oggi possiamo leggere questa architettura come il simbolo di una tradizione italiana? Questo nuovo museo è il simbolo di una tradizione non solo italiana, ma di una storia del Novecento che si sviluppa attraverso l'automobile. L'auto ha segnato tutto: la vita, le abitudini, i costumi, l'autonomia dell'individuo tra le due guerre e negli anni cinquanta e sessanta. L'automobile ha cambiato la storia dell'industria. In mostra vedrete una sezione dedicata al lavoro (non solo quello dei carrozzieri e dei battilastro), dagli inizi fino alla produzione delle linee automatizzate. Il percorso accenna anche alla sfida del nostro secolo, con la ricerca dei motori non a scoppio, attraverso dei prototipi che arriveranno da Ginevra.



Il museo apre come museo per tutti, e non solo per gli appassionati. È legato a questa scelta l'allestimento curato da François Confino?

Museo per tutti è l'obiettivo. Si voleva evitare «l'effetto garage» e rendere invece il senso della velocità. Penso che due ambienti siano particolarmente riusciti: la grande piazza coperta data solo dall'architettura (uno spazio libero per l'aggregazione



Giuseppe Alberto Zunino, presidente del Museo dell'Automobile «Carlo Biscaretti di Ruffia»

ne, eventi culturali e non solo); e fra le trenta sezioni del museo, quella sportiva, dove vedrete una pista semi parabolica e, alle griglie di partenza, dalla FIAT del 1907 che vinse il Gran Premio dell'Automobile Club de France, alla Ferrari 312 T5 con cui ha corso Gilles Villeneuve. Il Centro di documentazione (biblioteca, emerooteca, videoteca), felicemente collocato in panoramica, entrerà in rete grazie allo sponsor Reale Mutua, ed è una delle ricchezze accessibili del Museo.

Il bell'edificio progettato a fine anni cinquanta da Amedeo Albertini, posato su una pianta curvilinea con una galleria, rimane affacciato sul Po e la collina, rimane comunque un'architettura introvosa. Oggi il museo si apre a un'idea sempre più attuale di landscape: è un segno di riconciliazione in atto tra l'uso dell'auto e l'ambiente?

Il luogo suggerisce questa direzione, ma è tutto merito di Cino Zucchi. Perché la nostra priorità era quella di riuscire a conciliare il nuovo con l'architettura esistente.

■ Intervista di Michela Comba

Il progetto? È un processo che va organizzato



«La qualità del processo è fondamentale per la qualità di un'opera, qualunque sia la scala d'intervento». Questo, in sintesi, il pensiero che Emanuela Recchi, vice presidente della Recchi Ingegneria e Partecipazioni Spa, sottolinea più volte quando racconta l'esperienza della progettazione del nuovo Museo dell'Automobile di Torino. Un progetto elaborato e seguito, insieme a Cino Zucchi Architetti (CZA), da Recchiengineering Srl e Proger Spa, due delle società partecipate della holding che ha sede a Torino, specializzata nella fornitura di servizi nei vari ambiti dell'ingegneria civile, delle costruzioni e del settore immobiliare. «La qualità del processo di realizzazione di un'opera si può ottenere solo attraverso un costante accompagnamento di tutte le fasi del progetto e della sua costruzione, affiancando la committenza, ascoltando e verificando le esigenze, supportandola nella gestione e nella riduzione dei rischi connessi

alla realizzazione», continua Recchi. Per il Museo, Recchiengineering e Proger oltre alle attività di progettazione, direzione lavori e coordinamento della sicurezza, hanno dunque assunto anche un ruolo da «cabina di regia», coordinando i diversi attori coinvolti nella complessa organizzazione dell'intervento, definendo tempi e modalità di azione, calibrando le esigenze e le risorse di un intervento peculiare per almeno tre aspetti: il confronto con la preesistenza, la volontà di realizzare una nuova idea di museo (luogo d'incontro, spazio pubblico), il rapporto con la zona di Italia '61 e il paesaggio collinare rafforzando l'ingresso sulla città. Si è dunque applicato (senza che fosse richiesto dal bando di gara) il project management, una tra le principali attività del gruppo che oggi opera a livello internazionale.

«Spesso si ha fretta di iniziare i lavori, rimandando va-



lutazioni di eventuali rischi a scelte che apparentemente non devono essere prese subito: questo atteggiamento si rivela molte volte dannoso, causando ritardi e problemi in corso d'opera. Sono fermamente convinta che il momento della «riflessione» iniziale, dell'analisi delle competenze disponibili, della loro compatibilità rispetto al progetto da realizzare, delle innovazioni che si devono o si possono apportare non è mai tempo perso. Anzi. È una risorsa preziosa», conclude Recchi. **□ Giulietta Fassino**



IL GIORNALE DELL'ARCHITETTURA
MONOGRAFIA A CURA DI GIULIETTA FASSINO
ALLIGATA A «IL GIORNALE DELL'ARCHITETTURA», N. 91, APRILE 2011
SOCIETÀ EDITRICE UMBERTO ALLEMANDI & C. SPA
8 VIA MANCINI, 10131 TORINO
TEL. 011 8199111 FAX 011 8191990
e-mail: allemandi@allemandi.com
COORDINAMENTO REDAZIONALE
LUCA GIRELLO
IMAGINAZIONE
ELISA BUSSI
IN COLLABORAZIONE CON
RECCHI
INGEGNERIA
ANCO
CAOLO
SIEMENS

Ampliamento e ristrutturazione del Museo dell'Automobile «Carlo Biscaretti di Ruffia»

Committente: Museo dell'Automobile «Carlo Biscaretti di Ruffia»
R.u.p. e Responsabile dei lavori: Marco Dioguardi
Supporto al R.u.p.: Enrico Bertoletti (Pro Engineering Srl)

Progettazione, direzione lavori e sicurezza nel cantiere: Raggruppamento temporaneo di prestatori di servizi: Cino Zucchi Architetti CZA (progetto architettonico), Recchiengineering Srl (coordinamento e direzione lavori), Proger Spa (ingegneria)

Progetto architettonico: Cino Zucchi con Pietro Bagnoli, Maria Rita Solimando Romano e Maria Nazarena Agostini, Cristina Balet Sala, Gianni Caggini, Michele Corno, Filippo Carcano, Francesco Cazzola, Maria Silvia Di Vita, Luca Donadoni, Stefano Goffi, Linda Larice, Diego Martinielli, Filippo Facchinetto (render) - CZA

Struttura e ingegneria civile: M. Angelucci, Sergio Spagnoli con Daniele Bertani, Claudio Brunni, Massimo Cadorin, Andrea Castelnuovo, Luca

Franceschini, Andrea Ginelli, Roberto Michelotto, Nicola Radice, Alessandro Rebughini, Genziana Salvatori, Daniela Serini, Massimo Toscano, Elisa Zaffalon (Proger Spa)
Impianti elettrici: Walter Mauro, Giorgio Finotti, Massimo Cadorin (Proger Spa)
Impianti termomeccanici: Walter Mauro, Viliam Stefanutti, Roberto Michelotto (Proger Spa)
Coordinatore sicurezza in fase di progettazione: Luca Franceschini (Proger Spa)

Project and Construction Management: Emanuela Recchi, Davide Sportoletti Baduel, Davide Donato (Recchiengineering Srl), Massimo di Russo, Lorenzo Miscia (Proger Spa)
Direttore dei lavori: Remo Mendolichio, con Cinzia Ferrero (Recchiengineering Srl)

Coordinatore sicurezza in fase di esecuzione: Antonio Alvigini (Recchiengineering Srl)
Direzione operativa (art. Cino Zucchi CZA): Direzione operativa opere edili e strutture: Aldo Bottini, Diego Borroni (Proger Spa)
Direzione operativa impianti: Remo Mendolichio, Antonio Alvigini (Recchiengineering Srl)

Recchi Ingegneria e Partecipazioni Spa

Il gruppo è strutturato come un network integrato di società specializzate in grado di definire, progettare, gestire e realizzare grandi progetti, opere e infrastrutture, partendo dalla business idea fino alla sostenibilità finanziaria dell'opera.

Tre sono i principali aree di attività: il project construction management (coordinamento delle fasi del progetto e dei momenti di sviluppo dell'investimento), **il real estate** (servizi di sviluppo e promozione del settore immobiliare) e **l'IT engineering** (ingegneria dei servizi informativi). **Sei le società partecipate:** Recchiengineering Srl, Proger Spa, Piniinfarina Recchi Buildingdesign Srl, Avalon Real Estate Srl, Prima Srl, Recchi Informatica Spa.

Recchiengineering Srl
È la società di engineering management del Gruppo Recchi dedicata alla gestione delle commesse d'ingegneria. Nasce dalla decennale esperienza della **Recchi Costruzioni** nella realizzazione di grandi opere in Italia e all'estero da oltre 75 anni. Oltre all'esecuzione e alla gestione di servizi di progettazione e direzione lavori, Recchiengineering svolge attività di project management e di engineering coordinator delle attività intergruppo. Tra le principali commesse si ricordano gli incarichi di consulenza per le attività di **planning e project control** svolte in occasione dei **XX Giochi Olimpici Invernali di Torino 2006**, le attività per il progetto sicurezza riferito alla costruzione della **Torre Intesa Sanpaolo** in Torino; le attività di due diligence e coordinamento di sviluppi immobiliari per committenti privati e fondi d'investimento (tra i principali, **Pirelli RE, F21, Lingotto Fiere, Li-mitless**).

Proger Spa
Società d'ingegneria multidisciplinare partecipata dal Gruppo Recchi che fornisce servizi integrati di engineering e management a clienti privati e pubblici. Ha realizzato oltre 1.000 progetti come consulting engineering, main contractor e project & construction manager. Oggi rappresenta una delle maggiori società d'ingegneria italiane. È attualmente impegnata su progetti di edilizia sanitaria in **Turchia**, d'infrastrutture di trasporto in **Algeria**, di opere impiantistiche in **Congo e Russia**, di edilizia residenziale e commerciale in **Kazakhstan e Emirati Arabi**, di studi per la mobilità e la sicurezza in **Iraq**. In Italia ha in corso importanti progetti nel settore dell'**oil&gas**, studi d'impatto ambientale e impianti per la produzione di energia alternativa, infrastrutture per la mobilità e interventi di edilizia civile, quali strutture turistiche ricettive nel Mezzogiorno, agenzie e filiali per gruppi bancari su tutto il territorio nazionale.

Consulente per il restauro: Michela Catalanò

Impresa esecutrice dei lavori: Associazione temporanea di imprese fra Arcas Spa (mandataria, opere edili), Siemens Spa (impianti elettrici e speciali), Bogetto Engineering Srl (impianti meccanici), D'Arcano Sergio (strutture metalliche)
Direttore tecnico: Cesare Casassa
Direttore di cantiere: Attilio La Porta
Capocantierista: Alberto Formaro

Novembre 2004: bando del concorso
giugno 2005: assegnazione all'Ati composta da Cino Zucchi Architetti (CZA), Recchiengineering Srl, Proger Spa
giugno 2005-inizio 2007: progetto
luglio 2007: bando della gara d'appalto
novembre 2007: assegnazione all'Ati composta da Arcas Spa, Siemens Spa, Bogetto Engineering Srl, D'Arcano Sergio
gennaio 2008-marzo 2011: cantiere
19 marzo 2011: inaugurazione