

**TORINO
MUSEO DELL'AUTOMOBILE
"CARLO BISCARETTI DI
CONCORSO
DI PROGETTAZIONE
PER LA RISTRUTTURAZIONE E L'AMPLIAMENTO
DELLA SEDE DEL MUSEO**

Per il Museo dell'Automobile proponiamo una soluzione che punti a determinare un nuovo elemento caratteristico del paesaggio urbano torinese.

Il Documento preliminare di progetto indica la logica dell'impianto funzionale della futura struttura: ne abbiamo interpretato il layout in maniera semplice e diretta garantendo con considerevole ampiezza funzioni e prestazioni richieste, incentrando quindi la ricerca su questioni propriamente formali, per quanto la forma altro non sia che il modo in cui esprimere senso, messaggi e significati.

L'immagine architettonica dell'attuale Museo si intreccia con forza nella morfologia del suolo. Il programma di progetto delineato nel Regolamento del Concorso prevede interventi che impongono un ripensamento complessivo a scala paesaggistica del futuro complesso, per mettere in valore quanto preesiste e nello stesso tempo assicurare un senso di unità a scala superiore, non semplice giustapposizione di parti.

1A2B3C



Nel paesaggio, le questioni rilevanti sono sostanzialmente tre:

1. come rendere intelligibile a scala urbana il Museo dell'Automobile, anche tenendo conto del desiderio di conservarne sostanzialmente l'attuale immagine verso Corso Unità d'Italia
2. come evitare che le esigenze di agibilità ed illuminazione naturale per i locali dell'attuale piano terra si traducano in alterazione della collina verde dalla quale oggi emerge l'edificio o tradiscano i rapporti architettonici del manufatto che oggi si intende tutelare. Come introdurre le rampe di accesso ed uscita al futuro parcheggio interrato minimizzandone l'impatto visivo. Come coprire le due terrazze al 2°livello, come introdurre un passaggio coperto in attraversamento della corte, senza intaccare la forza dell'impianto originario. Secondariamente, come eliminare le superfetazioni dovute alle attuali scale di sicurezza, alle canne fumarie o altro, evitando che quanto le sostituisca appaia ancora una volta improprio.
3. come articolare le immagini dell'ampliamento sia in rapporto con i percorsi pedonali che si sviluppano lungo il perimetro dell'area, sia alle visioni a distanza.

La soluzione proposta dà un senso di distacco di circa quattro metri fra l'attuale edificio ed il suo ampliamento a nord-ovest. In questo spazio sono previste rampe lineari che collegano i diversi piani, all'occorrenza anche carrabili, ma sostanzialmente previste per un'agevole discesa pedonale. Verso ovest questa frattura si conclude con il totem-montavetture che, avvalendosi di una struttura in fibre di carbonio illuminate internamente, si innalza nettamente al di sopra dell'ultimo piano di copertura, assume carattere forte nello skyline dell'intorno, diviene supporto di antenne di collegamento con Detroit e Shangaj o qualsiasi altra parte del pianeta, di apparecchiature laser ed altri elementi tecnologici.

La fascia di frattura, nella quale si colloca anche la discesa al futuro piano interrato di deposito in prosieguo della breve rampa di servizio esistente, ingloba gli ascensori per il pubblico, panoramici, studiati per favorire l'inizio del percorso di visita dal piano più in alto e la sua conclusione al piano terra.

Il parcheggio interrato al di sotto dell'attuale prato inclinato verso Corso Unità d'Italia - che per motivi costruttivi ed architettonici è più ampio del minimo richiesto - non altera i rapporti architettonici dell'edificio preesistente. Le sue distinte sottili rampe di accesso e di uscita assumono posizioni tali da non incidere sui prati inclinati che fortemente caratterizzano il complesso.

Il nuovo corpo di fabbrica si estende verso il limite stradale, conservandone l'attuale configurazione a doppio muro; al livello intermedio avrà articolazioni arretrate per consentire la viabilità di servizio ed opportuni spazi di manovra nell'area del montavetture. La sua sagoma superiore si inclina inglobando la rampa esterna di collegamento alla copertura più elevata.

Sotto il profilo funzionale

il progetto si articola nei diversi livelli richiesti pervenendo a massima ampiezza e continuità a ciascun piano. L'impianto strutturale adottato si basa su maglie con un ordine di grandezza doppio rispetto all'attuale: il secondo livello, quello con altezza interna di m. 5,80, lo spazio espositivo si presenterà addirittura privo di qualsiasi pilastro intermedio, un unico grande ambiente di eccezionali dimensioni.

Come già accennato, nella fascia di frattura fra l'edificio preesistente ed il nuovo corpo di fabbrica, i diversi livelli saranno fra loro collegati da rampe anche carrabili. Le coperture potranno essere utilizzate con funzioni espositive: per questa opportunità sono raggiungibili sia con il montavetture, sia tramite le rampe e gli ascensori per il pubblico.

Nella fascia di frattura fra l'edificio preesistente ed il nuovo corpo di fabbrica - che come detto accoglie le rampe ai piani, montavetture, ascensori, rampa di accesso al deposito interrato destinato a deposito - si determinano spazi interni di particolare intensità.

Il complesso attuale - la sua immagine lo dimostra e le pubblicazioni dell'epoca ben ne documentano il processo - testimonia uno straordinario impegno culturale e tecnologico. Sotto molti aspetti esprime forte tensione verso innovazioni e soluzioni inedite. Dopo cinquant'anni da quel progetto, l'ampliamento non può sottrarsi a questo compito, deve riassumere in sé elementi della contemporaneità attuale, sperimentati, sicuri nel tempo, ma ancora una volta carichi di tensione verso il futuro.

Al di là del totem-montavetture prima accennato nei suoi caratteri funzionali, tecnologici e figurativi (rielaborazione da produzione industriale tipo Thyssen Palis), il progetto si avvale di elementi inconsueti se non con caratteri innovativi.

- **camino di luce e di ventilazione** per aerare il deposito interrato riportandovi luce da sud
- **camini di sole** per illuminare le pareti di fondo al 1°livello del nuovo spazio espositivo
- **muri d'aria** per il collegamento protetto fra l'atrio principale e gli spazi del Museo
- **fontana con acqua nebulizzata** per il raffrescamento di circuiti impiantistici

Va anche segnalata l'attenzione alle problematiche strutturali, che determina, nel caso degli edifici esistenti, l'adozione di soluzioni calibrate con la massima cura per evitare la circostanza, impercorribile dal punto di vista di tutela del bene, di adeguamento sismico dei manufatti, che diventa obbligatorio per legge quando la natura degli interventi è tale da alterare il comportamento strutturale originario ovvero da determinare incrementi di carico significativi. Scaturiscono così le soluzioni per la copertura dei due terrazzi al 2°livello e la copertura del collegamento fra l'atrio principale e gli spazi museali: differenti fra loro - le prime con archi in alluminio e copertura leggera; la seconda con strutture a cavo; utilizzo strutturale anche di elementi secondari, copertura in teli. Di contro, per il nuovo corpo di fabbrica, si sono ricercate soluzioni che, nell'intreccio tra tipologie e tecnologie diverse, consentano di conseguire la massima ampiezza di spazi, con luci libere doppie e triple rispetto a quelle esistenti, pur nel rispetto della coerenza delle quote e degli spessori strutturali.

RELAZIONE RIASSUNTIVA