

Museo dell'Automobile

Un percorso espositivo che si sviluppa come un nastro e superfici metalliche cangianti per comunicare il mondo dell'automobile attraverso l'architettura. L'ampliamento e la ristrutturazione del Museo dell'Automobile, opera di Amedeo Albertini del 1960, erano gli obiettivi del concorso aperto internazionale bandito dal Comune di Torino e vinto da Cino Zucchi. Un intervento necessario per un edificio che non rispondeva più alle esigenze di una collezione cresciuta nel tempo e non offriva i servizi museali oggi necessari per il pubblico e l'equilibrio finanziario di un museo.

Il progetto proposto da Camerana guarda all'idea generatrice di Albertini che, con il dinamismo della facciata in curva lungo il viale di scorrimento veloce di corso Unità d'Italia, si proponeva di comunicare il carattere dell'automobile attraverso il linguaggio architettonico. Considera inoltre il rapporto del progetto originario con il paesaggio, unica concessione al contesto per un architetto che ispirava la sua ricerca ai modelli di architettura del Nord Europa e del Nord America, evitando riferimenti al linguaggio formale e ai materiali del luogo.

Il museo, affacciato lungo una delle principali direttrici di accesso alla città, è situato in un contesto di forte visibilità, ma è a sua volta un punto di osservazione privilegiato verso il viale, la collina, il fiume e il parco. Il visitatore è introdotto in una corte aperta, percorribile dalle auto e delimitato da una parete vetrata oltre la quale si accede all'interno e alla doppia scala ellittica che organizzava la circolazione verticale del museo. Il progetto di Camerana unisce in un *continuum* l'architettura esistente e il suo ampliamento prevedendo un passaggio coperto che attraversa la corte e conduce nel nuovo edificio, dove un atrio passante a tutt'altezza è il punto di avvio di una rampa che, richiamando quella del Lingotto - simbolo della Torino automobilistica - crea un nuovo percorso inglobando lo scalone ellittico. Una cupola *bird-cage*, anch'essa ispirata al mondo delle automobili, copre lo spazio centralmente vuoto del nuovo volume in cui si muovono gli ascensori per il trasporto dei visitatori al terzo piano, punto di partenza della visita museale che si svolge percorrendo in discesa la rampa fino al piano terreno. Avvolge il nuovo edificio una pelle di acciaio inox micropallinato, con una finitura a effetto satinato di grande durabilità che riflette luci e colori esterni e richiama le superfici delle carrozzerie. Il nuovo e l'esistente hanno il loro punto di tangenza a sud, dove la facciata riprende gli allineamenti, il gioco di arretramento, l'aggetto dei volumi e la verticalità dei segni dell'architettura di Albertini. Le nuove maniche propongono un linguaggio simile a quelle esistenti e la loro copertura riprende, enfatizzandolo, il gioco di pieghettature delle lamiere del tetto del corpo esistente. Il progetto di ampliamento ricerca una integrazione nel tessuto urbano torinese attraverso la ripresa del profilo dell'isolato. Il volume a sbalzo dell'ultimo piano, destinato a funzioni di rappresentanza, si affaccia verso sud con una vetrata a tutta altezza che permette una straordinaria veduta panoramica sul parco di Italia '61. La vetrata è protetta da un rivestimento, ancora in inox micropallinato ma con trattamento a microperforazione, che la protegge dall'irraggiamento solare diretto diurno ma appare quasi impercettibile di notte quando il nuovo volume, illuminato all'interno, appare esternamente come una scatola luminosa.