
Gigon e Guyer

Il Museo Svizzero dei Trasporti a Lucerna

Michele Costanzo

Nel campo dell'architettura museale, Annette Gigon e Mike Guyer hanno manifestato, nel corso dei recenti anni, un notevole spirito creativo e innovativo nelle loro opere: in particolare, riguardo alla configurazione dell'immagine architettonica, nonché alla definizione, all'organizzazione e alla caratterizzazione dello spazio interno. E questo, attraverso una ricerca ricca di temi formali originali, dotati di una interna freschezza e un approccio immaginativo, unito ad un'attenzione particolarmente rivolta alla determinazione del manufatto nella sua fisica concretezza. Tale risultato altamente qualitativo è stato raggiunto tramite una profonda riflessione sulle ragioni e sul senso del processo creativo/costruttivo che punta a combinare insieme, equilibrio, sensibilità figurativa, discrezione formale, raffinatezza costruttiva e quant'altro. In questo modo, i loro edifici, pur nella rimarcata caratterizzazione iconica risultano sempre bene integrati nel contesto urbano o territoriale a cui fanno riferimento. Il loro approccio al progetto, bisogna altresì aggiungere, non conduce mai a soluzioni autoreferenziali che isolano l'oggetto architettonico rendendolo in sé astratto, ma piuttosto alla definizione di una presenza costruttiva invitante, persuasiva, familiare; com'è il caso di numerosi lavori ormai consolidati nel paesaggio urbano e che si contraddistinguono per il rigore logico/espressivo della forma, quali: il Kirkner Museum a Davos (1989-1992); il Museum Liner ad Appenzell (1996-1998); l'Oskar Reinhart Collection, Römerholz, Winterthur (1993-1998); l'Archaeological Museum and Parc Kalkriese a Osnabrück (1998-2002); il Museum Albers-Honegger a Mouans Sartoux (1998-2004).

Il Museo dei Trasporti di Lucerna fa parte di questa rosa di lavori. Il suo percorso ideativo e realizzativo disegna un arco temporale che va dal 2005 al 2009; nella realtà, però, tale periodo è più ampio in quanto il progetto per il concorso nazionale bandito dal governo elvetico per un "Museo dei Trasporti del 2020", vinto dagli architetti svizzeri, risale al 1999.

La proposta concorsuale di Gigon e Guyer per il nuovo museo si sviluppava attorno a due idee che puntavano a definire la specificità dell'organismo, il suo modo di essere vissuto, fruito, conferendo ad esso un'impronta caratteristica: la prima riguardava l'equivalenza di superficie tra lo spazio libero esterno e quello occupato dalle costruzioni, la seconda, la presenza di una fermata della linea ferroviaria accanto alla struttura espositiva.

Tutto questo era in linea con gli intendimenti del bando di concorso che si poneva l'obiettivo di rinnovare il vecchio museo, costruito nel 1959 attraverso una serie d'interventi radicali, al fine di sollecitare l'interesse del pubblico. Si è trattato, dunque, di mettere in risalto la sua felice posizione, appartata rispetto al centro urbano e di fronte al lago dei Quattro Cantoni, ma ben collegata con città e territorio circostante mediante un'efficiente rete dei servizi pubblici e autostradali.

L'ipotesi della fermata ferroviaria in un primo tempo, sarà messa da parte per essere poi ripresa nel 2005, unitamente ad un sostanziale cambio di programma riguardo alla definizione spaziale e organizzativa dei nuovi edifici museali.

La costruzione della fermata ferroviaria sarà ultimata nel 2007.

[architetture/opere/gigon_guyer/1](#)

La realizzazione dell'edificio d'ingresso del Museo dei Trasporti, il FutureCom, lungo la Lidostrasse, avverrà nel 2008.

Il primo segnale distintivo del museo è la fronte d'ingresso, composta di un accumulo di

ruote, turbine, eliche, ruote dentate, cerchioni d'auto e d'autocarri, volanti per la guida, timoni per la navigazione e quant'altro, a formare un enorme ready-made, incapsulato, protetto all'interno di una parete/contenitore composta da un vetro profilato industriale trasparente che lo fa assomigliare ad una delle infinite "accumulazioni" realizzate dall'artista francese Arman. Anche se, in questo caso, vige l'estesa varierà dei soggetti piuttosto che la serialità, l'insistita ripetizione dell'unico solitario oggetto. E poi, qui c'è anche l'esplicita celebrazione dell'*eccesso* attraverso l'impiego simbolico/celebrativo della ruota che è alla base del "movimento", nonché del "cammino" in senso concettuale e reale della civiltà umana.

Superata la parete d'ingresso i diversi spazi contenuti nell'organismo sono: un'ampia entrance hall, un ristorante, un museum shop, un cinema (dedicato al tema ferroviario), una sala espositiva, un foyer, una sala conferenze, una sala riunioni, un locale tecnico.

Superato il grande e spettacolare muro si entra in un edificio, organizzato su tre livelli, dalla spazialità complessa, in quanto assomma in sé numerose e differenti funzioni.

Il museo, bisogna considerare, è una struttura espositiva rivolta prevalentemente alle scuole. E' concepito per stimolare l'interesse, la curiosità, la fantasia dei giovani nei riguardi della tematica del trasporto, delle tecnologie che lo riguardano, nonché delle problematiche nei confronti della società che di esso si serve in maniera differenziata e continua. Lo spazio interno è, dunque, disegnato per consentire un movimento fluido e continuo dei visitatori che interagiscono con i sofisticati strumenti tecnici messi a disposizione e dislocati nei diversi ambienti come un unico, grande, coinvolgente gioco, in un incrociarsi di bagliori luci e di suoni; mentre, per altro verso, tale insieme è volto a stimolare l'attenzione e la riflessione.

architetture/opere/gigon_guyer/2

L'Arena, è un grande cortile interno, che viene utilizzato come spazio per mostrare al pubblico veicoli di vario genere ed, anche, come playground dove i bambini possono divertirsi con macchinari/gioco o reali (pur con le limitazioni imposte dalle necessità di sicurezza).

architetture/opere/gigon_guyer/3

Il Padiglione del Trasporto Stradale, infine, è stato ultimato a luglio 2009 in coincidenza con le celebrazioni per i 50 anni del museo. Si presenta, a un tempo, come un volume semplice ed originale in quanto è rivestito per tre lati da 344 cartelli segnaletici stradali, provenienti da ogni parte della Svizzera. Le facciate sono suddivise secondo tre tipizzazioni di traffico: lungo percorso, percorso locale e percorso urbano; e contraddistinte rispettivamente dai colori, azzurro, verde e bianco. Alcuni di questi cartelli nascondono un errore; si tratta di un gioco, ma rappresenta anche uno scarto rispetto alla banale riproduzione del reale. Il lato est, corrispondente al retro della costruzione, non ha cartelli.

Internamente la struttura ha due piani espositivi che ospitano: lo Scaffale-mostra, ossia un deposito automatizzato, composto da alti scaffali che raccolgono più di 80 oggetti (dalla carrozza alla bicicletta, all'automobile) che testimoniano il periodo che va dal 1860 al 2005; l'Autoteatro, che è un sistema di parcheggio robotizzato che, attraverso un disco girevole, avvicina al visitatore il veicolo preferito estraendolo dall'assortimento disposto negli scaffali perché possa essere osservato da vicino; e, infine, delle isole tematiche, che vanno da quelle dedicate alla sicurezza, al traffico utilitario, al mondo professionale dell'automobilismo, fino alle visioni nel corso del tempo.

architetture/opere/gigon_guyer/4

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna

Committente

Swiss Museum of Transport, Lucerne

Progetto	Annette Gigon / Mike Guyer, Architects, Zurich
Collaboratori	Caspar Bresch (Project Architect) Mark Ziörjen, Damien Andenmatten, Gaby Kägi, Gilbert Isermann
Architettura del paesaggio	Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zurich
Ingegneria civile	Henauer Gugler AG, Lucerne
Impianti	Wirthensohn AG, Lucerne
Strutture	Ragonesi Strobel & Partner, Lucerne
Contractor	Karl Steiner AG, Lucerne

Autore	Data public azione	Volume public azione
COSTA NZO Michele	2010-01 -15	n. 28 Gennaio 2010