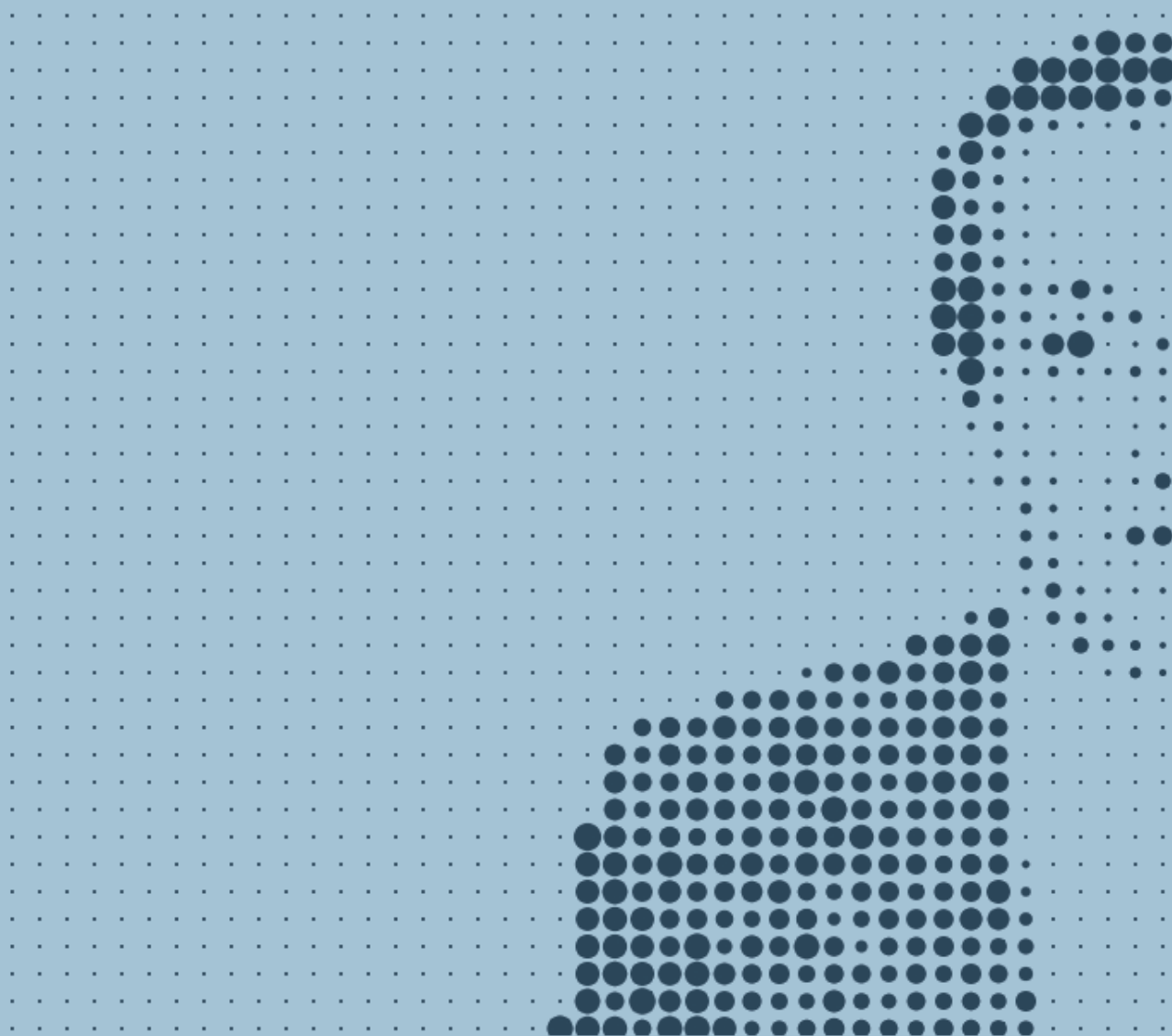

Ais/Design Journal

Storia e Ricerche



AIS/DESIGN JOURNAL
STORIA E RICERCHE

VOL. 5 / N. 9
NOVEMBRE 2017

RIPENSARE ENZO FRATEILI.
MEMORIA E ATTUALITÀ
DI UN INTELLETTUALE DEL
NOVECENTO

ISSN

2281-7603

PERIODICITÀ

Semestrale

INDIRIZZO

AIS/Design
c/o Fondazione ISEC
Villa Mylius
Largo Lamarmora
20099 Sesto San Giovanni
(Milano)

SEDE LEGALE

AIS/Design
via Cola di Rienzo, 34
20144 Milano

CONTATTI

journal@aisdesign.org

WEB

www.aisdesign.org/ser/

Ais/Design
Journal

Storia e Ricerche

DIRETTORE Raimonda Riccini, Università Iuav di Venezia
direttore@aisdesign.org

COMITATO DI DIREZIONE Fiorella Bulegato, Università Iuav di Venezia
Maddalena Dalla Mura, Università Iuav di Venezia
Carlo Vinti, Università di Camerino
editors@aisdesign.org

**COORDINAMENTO
REDAZIONALE** Marinella Ferrara, Politecnico di Milano
caporedattore@aisdesign.org

COMITATO SCIENTIFICO Giovanni Anceschi
Jeremy Aynsley, University of Brighton
Alberto Bassi, Università Iuav di Venezia
Tevfik Balcioglu, Yasar Üniversitesi
Giampiero Bosoni, Politecnico di Milano
Bernhard E. Bürdek
François Burkhardt
Anna Calvera, Universitat de Barcelona
Esther Cleven, Klassik Stiftung Weimar
Elena Dellapiana, Politecnico di Torino
Clive Dilnot, Parsons The New School
Grace Lees-Maffei, University of Hertfordshire
Kjetil Fallan, University of Oslo
Silvia Fernandez, Nodo Diseño América Latina
Carma Gorman, University of Texas at Austin
Jonathan Mekinda, University of Illinois at Chicago
Gabriele Monti, Università Iuav di Venezia
Vanni Pasca, past-president AIS/Design
Catharine Rossi, Kingston University
Susan Yelavich, Parsons The New School

REDAZIONE Letizia Bollini, Università degli Studi di Milano-Bicocca
Rossana Carullo, Politecnico di Bari
Rosa Chiesa, Università Iuav di Venezia
Giulia Ciliberto, Università Iuav di Venezia
Paola Cordera, Politecnico di Milano
Gianluca Grigatti, Università di Genova
Francesco E. Guida, Politecnico di Milano
Luciana Gunetti, Politecnico di Milano
Chiara Lecce, Politecnico di Milano
Chiara Mari, Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano
Alfonso Morone, Università degli studi di Napoli Federico II
Susanna Parlato, Università degli studi di Napoli Federico II
Isabella Patti, Università degli Studi di Firenze
Paola Proverbio, Politecnico di Milano
Teresita Scalco, Università Iuav di Venezia

ART DIRECTOR Daniele Savasta, Yasar Üniversitesi, İzmir

EDITORIALE	ENZO FRATEILI, UN PROTAGONISTA DELLA CULTURA PROGETTUALE ITALIANA Raimonda Riccini	7
<hr/>		
SAGGI	IL TERRITORIO DEL PROGETTO E I SUOI LINGUAGGI Gianni Contessi	16
	LA CREATIVITÀ NELL'IDEA DI ENZO FRATEILI Isabella Patti	22
	ENZO FRATEILI. UN PERCORSO NELLE ISTITUZIONI DELLA FORMAZIONE DEL DESIGN Anty Pansera	35
	VITE PARALLELE. PIERLUIGI SPADOLINI E LA SCUOLA FIORENTINA DI DESIGN E TECNOLOGIA Eleonora Trivellin	42
	ENZO FRATEILI. APPUNTI SULLA RICERCA ICONOGRAFICA NELLA STORIA DEL DESIGN Giampiero Bosoni	49
	FRATEILI NEL DIBATTITO DELLE RIVISTE Piercarlo Crachi	58
	ENZO FRATEILI E LA PITTURA Giulia Perreca	80
<hr/>		
RILETTURE	ENZO FRATEILI, TRE TESTI Chiara Fauda Pichet	92
	I FRATELLI CASTIGLIONI, OVVERO DEL DESIGN ANTICONFORMISTA (1965) Enzo Frateili	94
	A KASSEL L'UTOPIA HA QUATTRO RUOTE, MA NON È UN'AUTOMOBILE (1978) Enzo Frateili	97
	RIDISEGNARE IL FILO DELLA STORIA (1991) Enzo Frateili	101
<hr/>		
RECENSIONI	ENZO FRATEILI E L'INDUSTRIALIZZAZIONE DELL'EDILIZIA Andrea Campioli	106
	ENZO FRATEILI, ARCHITETTURA E COMFORT. IL LINGUAGGIO ARCHITETTONICO DEGLI IMPIANTI Lucia Frescaroli	118
<hr/>		
MATERIALI D'ARCHIVIO	FONDO ENZO FRATEILI (1958-1993) Valeria Farinati, Renzo Iacobucci	130

Riletture

A KASSEL L'UTOPIA HA QUATTRO RUOTE, MA NON È UN'AUTOMOBILE (1978)

Enzo Frateili

Riproponiamo il testo di Enzo Frateili "A Kassel l'utopia ha quattro ruote, ma non è un'automobile", pubblicato nel 1978 in *Modo*, n.10.

In una grande mostra d'arte una sezione di progetti utopistici di veicoli e carrozzerie pone il problema del rapporto tra arte e design.

Per quante riserve si siano potute muovere, ad opera di buona parte della critica alla scorsa edizione di « Documenta » Kassel. (un filo caldo teso fra Germania; e Stati Uniti; dimostrazione della mancanza di novità sensazionali in fatto di movimenti o personalità, eccetera), va comunque riconosciuto l'interesse contenuto già nella intenzionalità del tema: il panorama dell'arte contemporanea nel mondo dei media (e viceversa). Senonché il concetto di mezzi di comunicazione di massa, che dovrebbe riferirsi ai « portatori di immagini » tecnicamente avanzati (fotografia, films, televisione, eccetera), viene inspiegabilmente attribuito anche ai generi più tradizionali (pittura, scultura, disegno) ugualmente presenti nell'esposizione, con una mancata chiarezza negli assunti programmatici. D'altronde, la prova della validità di questo filo conduttore potrebbe trovarsi nella maggiore significatività delle sezioni che più lo rispecchiano. Così avviene per i video-tapes — con la rivelazione del coreano Nam June Paik, che rende in pieno la giungla aggressiva dei media con trenta stereo funzionanti assieme, ritmati sul boogie-woogie, dagli effetti magistrali di solarizzazione e di sintetizzazione — come pure per la mostra della « metamorfosi del libro », dove quel prodotto industriale di diffusione dell'informazione diviene, nella rimanipolazione inventiva della sua seconda vita (di dadaistica memoria), un metaoggetto, ovvero quell'« antilibro » che di fatto rifiuta il compito informativo della lingua. È ora in quest'ottica di allargamento di nuove tematiche che si inquadra la moda del « design utopico », incentrata sul tema del veicolo (questa volta non più come comunicazione di messaggi, ma nella sua vera accezione).

L'iniziativa di questa sezione — non nuova fra l'altro, perché nell'edizione del 1964 Documenta 3 aveva già dedicato un settore al design (inteso allora, diversamente da questa occasione, nel senso più ortodosso di disegno industriale) — può aver rilanciato in Arnold Bode, autore nel voluminoso catalogo di una prefazione con la storia di Documenta, l'idea di patrocinare la proposta di un « Documenta urbana », tale da raccogliere l'intervento creativo sull'intero dominio dell'intorno progettato. Ma qui sta il punto nevralgico del carattere e del destino della « mostra dei cento giorni »; se questa, cioè, debba spostare il proprio baricentro verso una sorta di « progettazione ambientale », oppure rimanere sul terreno delle arti plastico-figurative allargando il proprio raggio e

facendo sempre il punto sulla attualità più avanzata. Ed è appunto di questa formula finora seguita — che è poi l'etichetta più congeniale per Kassel — che la mostra «Utopisches Design» rappresenta un'espansione, sia pure forzata in una sua ala; il che spiega l'equivoco in cui sono incorsi gli ordinatori nel mobilitare con una certa disinvoltura una disciplina e una scala operativa indubbiamente « tirate » nel loro significato, per utilizzarle ai fini di un attendibile maggiore successo di richiamo e di curiosità dell'esposizione. Operazione piuttosto spericolata che ha valso fra l'altro un massiccio attacco da parte di «Form» (la rivista tedesca di disegno industriale) motivato in ultima analisi dal fatto che nella mostra non si tratta di design né di utopia. In realtà la giustificazione data dall'ordinatore Gerhardt Bott, non a caso direttore generale dei musei di Colonia, per questa inclusione in Documenta, starebbe nell'intento di nobilitare il design a disciplina artistica in quanto giudicato « una delle più forti estrinsecazioni dell'arte del nostro tempo». Altra improprietà sta nell'affinità acrobaticamente e opinabilmente ricercata fra « design» e «di-segno», inteso come «bianco e nero» solo per il fatto che le due mostre coabitano nello stesso edificio, l'Orangerie, una delle tre sedi su cui è distribuita l'intera manifestazione. La mostra si articola in sintesi su due parti: il team dell'auto espresso in funzione della sua linea aerodinamica, e quello dei veicoli fantastici concepiti e realizzati da artisti, ambedue in un'accezione del design che vuole spiegarsi rispettivamente come elaborazione della componente formale interessante la carrozzeria, sia pure integrata dai fattori scientifici o sperimentali, e come progettazione di opere d'arte. L'interrelazione delle parti stesse è lasciata piuttosto alla capacità di illazione dei visitatori «addetti ai lavori» di quanto non sia chiarita nel catalogo; dove poi la scelta del tema dell'auto trova una quantità di spiegazioni: come assunzione di un feticcio del nostro tempo, che ha concentrato l'interesse di artisti e di designers (da simbolo del progresso per i futuristi al ruolo avuto nell'America degli anni '30, dalla sua linea della velocità assunta ad attributo di modernità esteso a tutto un mondo di oggetti fermi), come mezzo plurisignificante, proprietà, aspirata in cui al limite ci si identifica, come oggetto addirittura di odio-amore, come al centro della civilizzazione tecnica attuale. La concezione e l'ordinamento delle due sezioni contigue si possono spiegare tornando alla mentalità beauxartistica di Gerhardt Bott e del suo collaboratore Maek Gérard, che interpretano il processo del design secondo la chiave storica dell'arte applicata (come estensione, cioè dal «disegno» dell'opera artistica a quello di un oggetto utilitario). Secondo questo «percorso» abnorme, che ignora del tutto la genesi autonoma del design (industrial) come tipica progettazione interdisciplinare, si vorrebbe pretendere che l'intervento estetico sulla carrozzeria aerodinamica sia una specie di Eva generata dalla costola di Adamo, l'atto creativo cioè dell'artista nella configurazione del veicolo, ancora a monte della sua funzione. È nel senso opposto invece che può intendersi un filo che partendo dalla «auto-chimera»[1], fa di essa l'oggetto una parafrasi compiuta dagli artisti nelle varie chiavi: di accusa, di minimizzazione demistificata, di versione naïve, di rielaborazione fantastica della struttura tecnica dell'automezzo.

Il settore dedicato in sostanza alla sua linea aerodinamica esordisce con un precedente lontano (quasi sessant'anni) che stabilisce la priorità assoluta alla sua determinazione scientifica. Fu infatti grazie ad una verifica alla penetrazione nell'aria nella camera a vento che l'ingegnere viennese Paul Jaray della Zeppelin-Werk mise a punto nel 1921 il primo modello della linea a goccia, una Limousine ignorata nove anni più tardi dalla

celebre Adler cabriolet di Gropius nel suo assetto rigido a schema parallelepipedo di stretta osservanza razionalista[2]; così da quell'episodio quasi ignorato, tanto più precorritore quanto meno utopico, si passa lungo l'esibizione di disegni di auto aerodinamiche degli anni '30, ad ambientare l'elaborazione della « streamline » — come integrazione, questa volta, dei risultati della forma ottimale ottenuta nella camera a vento, con la conformazione plastica ideata dal designer— presso gli uffici sviluppo delle grandi case americane, la General Motors e soprattutto la Ford, dove il disegno della carrozzeria è portato ad un alto grado di tecnicizzazione grazie all'impiego del « computer graphic ». Questo intervento degli apparati elettronici nello svolgimento di un processo dal contenuto estetico emergente, si può leggere come uno degli innumerevoli aspetti della collusione più generale forma-tecnologia che questa edizione di Kassel, per il solo fatto, di rivolgersi ai mass media, ha implicitamente enfatizzato, con il suo epicentro — diremmo — in questa mostra. La rassegna si completa con i progetti e i prototipi di tre designers: — uno americano, Sidney Mead, che espone un progetto, dichiaratamente utopista nella sua indifferenza alla realizzabilità, di Landyacht (un minipullman abitabile con parabrezza, a prua di nave e le sembianze di un cabinato su ruote dotato di ogni confort) del più smaccato styling, insieme a due sviluppi di idee pure avveniristiche e fantascientifiche per « autobus del futuro »: da un giromobil ad un veicolo azionato per via elettrochimica, sospeso sopra un piano stradale elettromagnetico e guidato da un computer: — gli altri due, italiani, sono veri progettisti di modelli di auto sperimentali nei quali viene puntualizzata la condizione vantaggiosa per la libera creatività derivante dall'operare l'uno in una officina meccanica artigianale, e l'altro presso il centro studi di una grande azienda, ma con carattere di fucina di idee. Il primo, Nuccio Bertone, un autentico couturier della lamiera, espone il prototipo al vero della sua, Lancia Stratos dalla linea prodigiosa di effetto galvanizzante. L'altro, Giorgio Battistella, partecipa con gli studi e il modellino per un'auto elettrica, progettata nel Centro Stile Fiat, presso il quale appunto, prima del 1969, anno della sua tragica scomparsa, Pio Manzù disegnò fra l'altro il City-taxi, evidente progenitore degli sviluppi di questo tema. E veniamo finalmente ai veicoli fantastici che, oltre che più di casa a Documenta rappresentano il nucleo più inconsueto e stimolante della mostra. Si tratta, beninteso, di oggetti d'arte, creazioni o immaginazioni fuori da ogni razionalità funzionale, un'ennesima espressione se si vuole, del controdesign, con la differenza però che è fatto da artisti. Essi commentano con ottica e impegno differenti — quando ideologico, quando operativo — il tema dell'auto, dell'assonanza mimetica reinterpretata nella forma esterna o nell'anatomia interna, all'astrazione simbolica ridotta a struttura elementare. Qui l'utopia non ha senso certo in quanto coscienza di una mancata producibilità dei modelli o loro utilizzabilità, ma assume significato solo nelle opere dove ha senso negativo, di rifiuto cioè implicito di un'utopia, quella del « Traurtywagen » auto del sogno. Verificando ora le opere esposte per individuarne le linee di tendenza, si avverte, nei veicoli simbolici rispettivamente di Hans Hollein e di Joachim Bandau, un atteggiamento polemico e denunciatorio nei riguardi dell'automobile. La barella su ruote del primo — già nota perché introduttiva al padiglione austriaco alla Biennale veneziana del '72 nella raffinata eleganza della linea allude allo strumento di tortura e di morte, mentre le cabine mobili del secondo, simili a sarcofagi tagliati sulla misura della figura umana ivi imprigionata secondo diverse posture obbligate e alla mercé del comportamento casuale del veicolo scorrevole su rotelle elettrocomandate, indicano l'azione condizionante e alienante

di questo mezzo; del quale poi il polacco Krzysztof Wodiczko escogita una presa in giro corrosiva, ideando, sulla base dell'umorismo dell'assurdo, una sorta di carrello in legno realizzato con le tecniche dell'arte povera, sul quale camminare avanti e indietro per essere trasportato fino a competere con le macchine negli ingorghi del traffico. La via della smitizzazione è stata scelta da Gianni Piacentino che, nei suoi modelli non funzionanti, ridotti agli schemi della minimal art, dalle forme museali di veicoli di una storia ancestrale solo da contemplare, sembra alludere all'assenza nell'auto di qualsiasi utilità. Un contenuto forse smitizzante ha anche il carro lunare di Hans Salentin, una scultura, meccanica fatta di pezzi esistenti dalla forma strutturale meticolosamente calcolata. Un'infatuazione ingenua, e magari ironica nel sottofondo, per la macchina da corsa trasparente dall'« auto di gomma » — particolarmente accurata nella tecnica di produzione per colata unica in stampi — di Panamarenko, l'olandese più conosciuto come autore di macchine per il volo, progettate da profano senza cultura tecnologica, dove il calcolo naïf si sostituisce alla speculazione scientifica. E finalmente una mimesi poetica dell'ingegneria, dell'automobile messa a nudo la troviamo nell'americano Don Potts costruttore appassionato di modelli rappresentati da quattro chassis di versione differente pur restandone pressoché invariata l'intricatissima struttura a traliccio: due muniti di alettature quasi alianti terrestri, un altro limitato al puro telaio e infine lo « chassis archetipo » con motore, organi di trasmissione, sospensioni eccetera, e un marchingegno di avviamento pneumatico avvolto in plastica trasparente, dall'assemblaggio dei quali risulta un oggetto meccanico biomorfo, equidistante fra l'anatomia di una macchina-veicolo e quella di un organismo che realizza il punto di incontro, portato alla massima tensione, fra la carica fantastica e lo sviluppo tecnologico. In sostanza questa iniziativa dell'« Utopisches Design » segna il punto di catalizzazione fra due poli, quello negativo della disomogeneità nei contenuti, del « gap » fra assunti programmatici e risultati (che li hanno superati), e l'altro positivo della indubbia curiosità suscitata, di certi aspetti inediti inattesi offerti dal tema all'impegno inventivo degli artisti.

NOTE

1. In effetti il senso dell'utopia riferito alle auto aerodinamiche che risulta - stando agli ordinati - dalla linea del « dream car » come oggetto di aspirazione sognata, e insieme dalla considerazione contingente dei prototipi non realizzati, come dire design interrotto». Il vero significato di stato di perfezione e felicità agognati e conseguibili con un oggetto (come l'auto ideale nel nostro caso) di natura più fantastica che razionale e considerato praticamente inattuabile, appare per lo più eluso.↵
2. Altro fatto curioso è che Reyner Banham - nel suo «Theory and Design in the First Machine Age » (London 1960), dove illustra la sequenza dei modelli di carrozzerie che, partendo appunto dalla Adler, arrivano al Taxi-Dimaxion di Fuller considerato, nella brillante tesi del critico inglese, come punto di trapasso alla seconda età della macchina - abbia ignorato questo significato precedente.↵

AIS/DESIGN JOURNAL
STORIA E RICERCHE
VOL. 5 / N. 9
NOVEMBRE 2017

RIPENSARE ENZO FRATEILI.
MEMORIA E ATTUALITÀ
DI UN INTELLETTUALE DEL
NOVECENTO

ISSN
2281-7603
