

Ais/Design Journal

Storia e Ricerche



"ITALY: THE NEW DOMESTIC LANDSCAPE". I PRIMI CINQUANT'ANNI

AIS/DESIGN JOURNAL
STORIA E RICERCHE

Rivista online, a libero
accesso e peer-reviewed
dell'Associazione Italiana
degli Storici del Design
(AIS/Design)

VOL. 10 / N. 18
OTTOBRE 2023

**"ITALY: THE NEW DOMESTIC
LANDSCAPE".**

I PRIMI CINQUANT'ANNI

a cura di Fulvio Irace

ISSN

2281-7603

PERIODICITÀ

Semestrale

SEDE LEGALE

AIS/Design
Associazione Italiana
degli Storici del Design
via Candiani, 10
20158 Milano

CONTATTI

caporedattore@aisdesign.org

WEB

www.aisdesign.org/ser/

Ais/Design

Journal

Storia e Ricerche



DIRETTORI Giampiero Bosoni, Politecnico di Milano
Elena Dellapiana, Politecnico di Torino
Jeffrey Schnapp, Harvard University
direttore@aisdesign.org

COMITATO DI DIREZIONE Imma Forino, Politecnico di Milano
Antonio Labalestra, Politecnico di Bari
Ramon Rispoli, Università degli Studi di Napoli Federico II
Marco Sironi, Università degli Studi di Sassari
Davide Turrini, Università degli Studi di Ferrara
editors@aisdesign.org

**COORDINAMENTO
REDAZIONALE** Rita D'Attorre
caporedattore@aisdesign.org

COMITATO SCIENTIFICO Giovanni Anceschi
Paola Antonelli, Dipartimento di Architettura e Design, MoMA, New York
Helena Barbosa, Universidade de Aveiro
Alberto Bassi, Università Iuav di Venezia
Giampiero Bosoni, Politecnico di Milano
Fiorella Bulegato, Università Iuav di Venezia
Maddalena Dalla Mura, Università Iuav di Venezia
Elena Dellapiana, Politecnico di Torino
Kjetil Fallan, University of Oslo
Silvia Fernandez, Nodo Diseño América Latina
Imma Forino, Politecnico di Milano
Antonio Labalestra, Politecnico di Bari
Grace Lees-Maffei, University of Hertfordshire
Priscila Lena Farias, Universidade de São Paulo
Fabio Mangone, Università Federico Secondo, Napoli
Jonathan Mekinda, University of Illinois at Chicago
Gabriele Monti, Università Iuav di Venezia
Ramon Rispoli, Università degli Studi di Napoli Federico II
Catharine Rossi, Kingston University
Susan Yelavich, Parsons The New School
Jeffrey Schnapp, Harvard University
Marco Sironi, Università degli Studi di Sassari
Davide Turrini, Università degli Studi di Ferrara
Carlo Vinti, Università di Camerino

GRAFICA Francesco E. Guida, Politecnico di Milano
Marco Sironi, Università degli Studi di Sassari
Roberta Sironi, élitradesign

A CURA DI Fulvio Irace

REVISORI Sergio Pace, Michela Rosso, Dario Scodeller, Marco Scotti, Angelo Maggi, Mauro Mussolin, Ali Filippini, Francesca Picchi, Giampiero Bosoni, Carlo Bonfanti, Massimiliano Savorra, Andrea Maglio, Ramon Rispoli, Aurosa Alison.

EDITORIALI	ITALY: THE NEW DOMESTIC LANDSCAPE RELOADED	7
	Fulvio Irace	
	LOOKING BACK TO SEE AHEAD	10
	Emilio Ambasz	
<hr/>		
SAGGI	ITALY: THE NEW DOMESTIC LANDSCAPE	13
	Barry Bergdoll	
	UN RACCONTO LUNGO 55 PAGINE. BREVE STORIA DEL DESIGN ITALIANO PER IL PUBBLICO AMERICANO	18
	Bibiana Borzi	
	ITALY: THE NEW DOMESTIC LANDSCAPE. UN CONTROLUCE	37
	Chiara Carrera	
<hr/>		
RICERCHE	"DENTRO L'OGGETTO". ALDO BALLO PER ITALY: THE NEW DOMESTIC LANDSCAPE	52
	Raissa D'Uffizi	
	QUEL "NEW ITALIAN DOMESTIC LANDSCAPE": DE PAS D'URBINO LOMAZZI E LA TAPPA FONDAMENTALE DI UNA GENERAZIONE	74
	Maria Teresa Feraboli	
	L'ENI AL MOMA: "UN CONFLITTO DI MENTALITÀ". IL SUPPORTO ALLA MOSTRA ITALY: THE NEW DOMESTIC LANDSCAPE TRA CULTURA E STRATEGIA AZIENDALE	93
	Gabriele Neri	
	L'INDUSTRIA ITALIANA "DESIGN BASED" E LE CASE MOBILI FIAT PER L'ESPOSIZIONE AL MOMA DEL 1972	115
	Chiara Lecce, Letizia Pagliai	
<hr/>		
MICROSTORIE	DESIGN COME NUOVI COMPORTAMENTI: DALL'AZIONE ESTETICA DI FILIBERTO MENNA AL CRITICAL DESIGN	148
	Isabella Patti	
<hr/>		
IMMAGINI	UN ALTRO MOMA 1972: LE IMMAGINI DI CRISTIANO TORALDO DI FRANZIA	164
	(con una nota di Marco Sironi)	
<hr/>		
BIOGRAFIE AUTORI		

Ricerche

L'industria italiana “design based” e le case mobili Fiat per l'esposizione al MoMA del 1972

CHIARA LECCE

Dipartimento di Design,
Politecnico di Milano

chiara.lecce@polimi.it

Orcid ID: 0000-0002-3825-4642

LETIZIA PAGLIAI

Università degli Studi di Torino,
Dipartimento di Management
“Valter Cantino”

letizia.pagliai@unito.it

Orcid ID: 0000-0002-6586-7567

Il presente contributo affronta attraverso un'analisi storica generale quello che fu l'apporto allo sviluppo economico italiano delle imprese coinvolte nella mostra “Italy: New domestic landscape” tenutasi al MoMA di New York nel 1972, nell'orizzonte della Programmazione industriale del 1971-75.

Portavoce delle istanze critiche a questo piano di sviluppo fu l'esperto di politica industriale Ruggero Cominotti, il quale si rivolse ai designer italiani per responsabilizzarli circa il loro apporto al mutamento sociale che andava prospettandosi come conseguenza della crisi economica italiana. All'appello risposero con dei prototipi anche progettisti che decisero di offrire soluzioni ai problemi della mobilità e della abitabilità.

La seconda parte di questo lavoro si rivolge proprio al caso specifico della Fiat, al suo supporto alla mostra attraverso il finanziamento dei progetti legati al tema della Casa Mobile, provando a ricostruire anche alcuni degli sviluppi di tale collaborazione, avvenuti negli anni immediatamente successivi all'esibizione americana.

This paper addresses through a general historical analysis what was the contribution to Italian economic development of the companies involved in the exhibition “Italy: New domestic landscape” held at the MoMA of New York in 1972, within the horizon of the Industrial Planning of 1971-75.

The spokesperson for critical instances of this development plan was the industrial policy expert Ruggero Cominotti, who appealed to Italian designers to empower their contribution to the social change that was looming as a consequence of the Italian economic crisis. Designers answered to the call also designing prototypes which were offering solutions to the problems of mobility and habitability. Therefore, the second part of the paper turns to the specific case of Fiat, to its support for the exhibition through the financing of projects related to the Mobile Home theme, trying to reconstruct also some of the developments of this collaboration, which occurred in the years immediately following the American exhibition.

PAROLE CHIAVE

Fiat
Imprenditoria
Industria
Mobile Environments
Museum of Modern Art
Alberto Rosselli
Ruggero Cominotti

KEYWORDS

Fiat
Entrepreneurship
Industry
Mobile Environments
Museum of Modern Art
Alberto Rosselli
Ruggero Cominotti

*Dalle capanne alle case mobili e smontabili,
breve è la via.
(Rocca, 1910, p. 572)*

1. Introduzione

"Italy. The New Domestic Landscape" ci richiama oggi a uno dei momenti cruciali nella storia e nell'affermazione internazionale del design italiano, a partire dall'importanza e dai risvolti che implica il suo titolo in riferimento al "paesaggio domestico". Grazie a questa mostra, curata da Emilio Ambasz (1997, 2009), tenutasi nel prestigioso MoMA di New York nella primavera del 1972, un paese come l'Italia, dalla "modernità ancora debole e controversa" (Annichiarico, 2022), diventò all'improvviso un punto di riferimento mondiale di una disciplina così intrinsecamente moderna come il design, ridefinendo un modello e un metodo progettuale e produttivo che sarà, di lì in poi, ripreso e imitato per i decenni a seguire.

Uno degli aspetti forse meno indagati di un episodio così centrale e tra i più conosciuti della storia del design italiano, è quello dell'influenza che ebbero le aziende e gli imprenditori italiani coinvolti nella realizzazione ed esposizione della mostra. Si trattò dell'ultimo segmento di una generazione dalle forti soggettività imprenditoriali, in grado di rovesciare le situazioni a loro vantaggio e di spezzare equilibri consolidati, quando già dalla metà del Novecento il management era diventato la chiave e il fulcro dell'impresa sulla scena statunitense (Berta, 2018). Quanto alla struttura e ai contenuti dell'esposizione, a questo primo paragrafo introduttivo di presentazione della materia, seguono altri sei paragrafi e uno di conclusioni.

Il primo aspetto che viene affrontato è quello, ancora di notevole interesse, e ancora intensamente studiato, dell'analisi dei contesti; quelli del triennio tumultuoso (1970-73), apertosi con la crisi monetaria importata dall'America che si abbatté sull'economia reale e sulla società italiana, provocando una selezione dura delle imprese, una disoccupazione in salita ed un eccesso di capacità produttiva. Verranno poi passate in rassegna e discusse, con mero intento di richiamo, le imprese che collaborarono a vario titolo per la presentazione dei 180 oggetti di design ideati nell'arco della decade 1960-1970 e per l'allestimento degli undici ambienti commissionati dal MoMA. Le valutazioni date sono riferibili a quello che fu il loro apporto allo sviluppo economico del paese. Si trattava infatti di società composite per settore e per classi dimensionali, alcune già consolidate nei settori chiave della seconda rivoluzione industriale italiana, come la Fiat per l'industria automobilistica e la Pirelli per i cavi e la gomma, oltre a una società a partecipazione statale come l'ENI,

patrocinatrice della mostra, oppure come a gruppi privati industriali (Gruppo Industriale Busnelli spa e Snaidero), a imprese in fase di cruciale sforzo di crescita (Olivetti) e a PMI (Kartell e Arteluce).

Alla riflessione economica segue lo studio di un caso specifico, quello delle case mobili Fiat che richiama a sé quasi tutti gli aspetti salienti fino ad ora citati, ossia: lo sforzo di una grande industria che affrontò, ancora una volta,¹ dei cambiamenti epocali i cui protagonisti erano le nuove generazioni e il loro stile di vita votato alla contestazione dei modelli consumistici del dopoguerra. Infatti, le sinergie tra Ambasz, i progettisti Marco Zanuso, Alberto Rosselli e Mario Bellini e la Fiat, diedero di fatto luogo a una delle sezioni più iconiche della mostra del MoMA, quella dei "Mobile Environments". Qui presero forma tre prototipi che in modi diversi ripensavano la casa, l'abitare, trasformandola nel tempo e nello spazio, lavorando sull'alternanza di aperto/chiuso, compatto/dispiegato, sull'arredo leggero e trasformabile, arrivando a proporre un nuovo modello di domesticità, come nel caso dei progetti di Rosselli e Zanuso, fondato sulla capacità di autodeterminazione dell'abitante, prefigurando modi di vivere insieme radicalmente diversi, collegati a esperienze di comunità aperte, inclusive e informali (Percoco 2022, p. 94).

Questa analisi è stata possibile grazie alla documentazione conservata presso l'Archivio Alberto Rosselli di Milano e l'Archivio Storico Fiat² di Torino; il materiale di quest'ultimo fondo è costituito da una copiosa corrispondenza che prende le mosse dal periodo preparatorio e organizzativo della mostra, ma prosegue anche oltre, sulla scia degli eventi successivi, fino al triste epilogo del 1976 che registrò la scomparsa di Alberto Rosselli, tra i principali protagonisti di questa ricostruzione.

2. Civiltà industriale

Nei primi anni Settanta, dopo un decennio di crescita contraddistinta da un costante rinnovamento delle tecnologie produttive, si assistette al tentativo di portare l'esplorazione progettuale italiana a livello internazionale, non soltanto per iniziativa di singole imprese e in ordine sparso, ma coordinate in modo da poter individuare una immagine autonoma a livello di design. I prototipi realizzati dai progettisti per la mostra attinsero ad innovazioni sia tipologiche sia formali, rielaborando forme e materiali che andavano a intaccare la struttura base di modelli consolidati e che nella loro esecuzione coinvolsero un alto numero di aziende italiane.

In tal senso la mostra che si tenne a New York nel maggio-settembre 1972 appare ancora oggi di fondamentale importanza. Lo fu non soltanto perché il Made in Italy raggiunse il vertice della sua affermazione (Lyndon, 1973; Fixsen, 2021), ma anche per via della collaborazione di quei produttori manifat-

turieri che, dando prova di saper riconoscere la catena sovranazionale del valore, riuscirono a farsi identificare con una ben chiara immagine (Vidari, 1993). Se dunque la maggior parte della letteratura ha interpretato l'evento curato da Ambasz (2009) dal punto di vista dell'identità nazionale (Fallan & Lees-Maffei, 2016, p. 12) e da quella dei designer, i quali si trovarono per la prima volta in forma collettiva su uno scenario internazionale, tanto più occorre soffermarsi su questo specifico aspetto, peraltro finora trascurato. Il sostegno pubblico di un ente parastatale (ICE) e di uno statale (ENI) nel 1972, evidenziò una presa di coscienza istituzionale, volta a superare le tante iniziative di prodotti "portati in fiera" come promozione di vetrina ma senza una sostanziale visione strategica. Le imprese italiane, eccellenti nel prodotto, si mostravano infatti deboli nel momento in cui si trattava di esercitare un certo potere di mercato, o per meglio dire, di riuscire a fare una strategia di marchio, immagine e prezzo in modo tale da costruire un programma autentico di penetrazione commerciale e posizionamento sul mercato globale. Le imprese della filiera del Made in Italy operavano peraltro in un paese dalla grande capacità di trasformazione industriale, capace di competere su una vasta gamma di produzioni su larga scala e ad alta intensità per qualità e design. Interrogarsi su cosa costituisse la spina dorsale dello sviluppo del paese, significa riaffermare come con "sviluppo" si identificasse essenzialmente quello industriale divenuto il settore centrale della modernizzazione economica.

A tutti gli effetti gli anni Cinquanta-Settanta avevano rappresentato un periodo di rilevanti mutamenti allorché il paese era stato caratterizzato da una crescita senza precedenti nel settore manifatturiero e nei servizi; ciò aveva promosso fra gli studiosi precisi interrogativi sulla teoria delle scelte del consumatore e sulla funzione del consumo, ossia su quello che dominava i flussi di reddito tra le famiglie e le imprese (Di Fenizio, 1958).

A tale rapida crescita del paese avevano contribuito in modo determinante alcuni fattori essenziali che, in ordine di importanza, è possibile riassumere così: una manodopera a basso costo, un forte mercato estero e un'ampia domanda di beni durevoli. Era stato relativamente facile creare delle industrie in presenza di abbondante offerta di lavoro, forti vantaggi comparati e con il sostegno diretto e indiretto dello Stato. In termini più ampi, potremmo anche dire che la crescita aveva rappresentato il riflesso delle positive strategie di investimento perseguite da aziende pubbliche e private. L'intreccio fra le grandi imprese private e le nuove e piccole imprese era stato di vitale importanza dal punto di vista dell'innovazione (Amatori et al., 2013). Artefici di questa prima fase di espansione erano stati anche i medi e piccoli gruppi industriali che erano riusciti a compensare le difficoltà e, talvolta, gli arretra-

menti delle maggiori imprese italiane, sebbene l'Italia non si fosse fatta "portatrice di un peculiare modello di sviluppo fondato sulla piccola dimensione" (Amatori, 2022, pp. 29-30).

Nonostante il determinarsi di una più diffusa ed intensa proiezione all'estero tramite le esportazioni, il grande processo di sviluppo del lungo dopoguerra all'inizio dei Settanta era ormai in fase calante (Castronovo, 1980, pp. 303-307; Gregotti, 1982) le difficoltà cui andò allora incontro l'Italia costituivano la contropartita negativa dell'alto tasso di sviluppo realizzato negli anni che andavano dal 1950 al '63. Gli avvenimenti che avrebbero impresso la svolta furono, nell'ordine, le crisi monetarie, energetiche ed economiche. Il movimento recessivo dovuto alla crisi energetica, le tendenze inflazionistiche e lo sconvolgimento della tradizionale struttura delle bilance dei pagamenti internazionali in seguito al crollo del sistema monetario di Bretton Woods nato nel 1947, avevano egualmente colpito Francia, Germania e Stati Uniti. Nell'autunno 1969 si era inoltre aperta la lunghissima vertenza sindacale Fiat,³ emblematica di una serie di rivendicazioni che riveleranno alla lunga l'incapacità di governare le trasformazioni e il conflitto sociale del sistema politico-istituzionale italiano negli anni Settanta.

3. Programmazione economica e ingegneria sociale

Il nodo dei problemi sociali ed economici dell'Italia fu affrontato in un saggio per il Catalogo della mostra dall'economista Ruggero Cominotti (Mansoor, 2016, pp. 99-100), il quale estese le riflessioni critiche dei vari esperti di settore⁴ sulla natura del progetto. Ambasz non intendeva infatti circoscrivere il contenuto del Catalogo alla stessa esposizione, ma ambiva a dilatarne i contenuti con implicazioni aperte all'ingegneria sociale del paese.

Il design [in Italia] ha avuto un'enorme importanza, facendo sì che i produttori adottassero sempre le soluzioni più razionali e producessero beni che soddisfacessero appieno le minime esigenze dei consumatori; ha anche dato loro quel leggero vantaggio sui concorrenti che era necessario per mantenersi nella produzione di massa. (Cominotti, 1972, p. 345)

In tali termini va data lettura di *Italian Design in Relation to Social and Economic Planning*, affrontato da un esperto di economia industriale come Cominotti (1925-2017), il quale intese illustrare il legame intercorso fra programmazione economica nazionale e design. Il tema era quello della prestazione intellettuale del progettista e, per meglio comprenderlo, è utile far ricorso all'analisi di John Friedmann (1960, pp. 513-154), il quale mise in stretta relazione dialettica il ruolo degli intellettuali con lo sviluppo economico. Nel

pensiero dell'economista e sociologo americano, la narrazione economica era stata travolta dall'irrompere della teoria di Joseph A. Schumpeter (1955) che aveva resa centrale la figura dell'imprenditore "creativo, audace e innovativo", la cui condotta negli affari generava una serie di mutamenti definiti con il concetto di "distruzione creatrice".

L'attenzione esclusiva per il ruolo dell'imprenditore aveva però oscurato la funzione degli "intellettuali", i quali vi si affiancavano come protagonisti nel promuovere i mutamenti nella società. Il compito dei designer verso i molti nodi sociali da affrontare della crisi italiana trovava un suo specifico peso nella scelta dei mezzi più idonei a stimolare lo sviluppo. "Forse il progettista non si è reso conto di quanto [sia] essenziale la sua funzione - affermava Cominotti (1972, p. 346) - né ha compreso l'importanza del suo lavoro". Se, durante il miracolo economico spontaneo degli anni Cinquanta e Sessanta, "con pochissime eccezioni, [il progettista aveva accettato] senza protestare il suo ruolo di divulgatore di un nuovo mondo" - continuava ancora - in quel momento aveva il compito di avanzare proposte alternative e suggerimenti per un diverso approccio allo sviluppo economico del paese.

In molti ambiti i progetti esposti al MoMA tendevano a rappresentare in forma dialettica le questioni più urgenti del paese: dal problema della mobilità territoriale, a quello della necessaria rigenerazione urbana indotta dalle masse espulse dall'agricoltura e a quello dell'emersione di nuove domande sociali. Non a caso, la Mostra metteva in scena l'abitare sperimentale (una nuova domesticità) a metà fra design e utopia, rendendo centrali i prototipi delle Case mobili.⁵ Essi disegnavano un abitare in condizioni di mobilità e di transitorietà e, sciogliendo ogni legame con il luogo stabile, si montavano e rimontavano dando idea di potersi portar dietro un rifugio a misura di sé, ovunque ci si spostasse.

Se l'esposizione al MoMA cercava di individuare nuove tendenze e guardare al futuro del design, la chiave di lettura offerta da Cominotti si spingeva ben oltre a queste scelte creative. Nell'appello alla responsabilità rivolto agli intellettuali/progettisti egli metteva in relazione la politica di programmazione, la stabilità sociale e le realizzazioni delle imprese manifatturiere. Il suo saggio sui problemi della pianificazione ricuciva tutte queste componenti interrelate e apriva uno varco alla critica sulla politica industriale del paese. A partire dalla Ricostruzione, in cui la programmazione aveva costituito il "cemento" dell'avvio postbellico,⁶ l'analisi di Cominotti arrivava dritta al Piano economico nazionale 1971-1975 in cui si manifestava l'esigenza di una profonda ristrutturazione dell'industria italiana e si poneva l'accento sui "problemi urbani": tempo libero, trasporti, scuola, formazione professionale, assistenza sociale e servizi sanitari pubblici.

L'idea della programmazione economica come ingegneria sociale e del programmatore come un "tecnico" distante dalle pressioni politiche, era stata oggetto del dibattito culturale negli anni Sessanta. Il tema veniva ripreso da Cominotti per arrivare a identificare come causa principale del fallimento della programmazione l'estrema debolezza delle strutture di elaborazione dei progetti di intervento da parte dell'operatore pubblico. Una pianificazione completa e coerente avrebbe assunto importanza nella misura in cui sarebbero esistite agenzie e mezzi per realizzare efficacemente le sue premesse; cioè, soltanto se le strutture della produzione e della società fossero state in grado di muoversi nella direzione desiderata.

All'opposto, era un luogo comune all'inizio degli anni Settanta, quando l'Italia stava scivolando verso una crisi determinata da più fattori, a partire dalla tenuta del cambio della lira che aveva minato l'equilibrio estero,⁷ fino a quello dello shock petrolifero e a due anni di mercati finanziari ristagnanti,⁸ impuntare la causa della crisi all'imprenditorialità e al management come "tigri di carta" del miracolo economico, smascherate dalle prime difficoltà interne e dall'efficienza dei mercati internazionali. L'economista disattendeva però questa analisi, chiamando in causa non le imprese ma la *governance* della politica industriale italiana; egli puntava il dito contro la mancata azione coordinata da parte degli enti pubblici, nazionali o locali, che andava a cozzare contro gli obiettivi di una programmazione trascinatasi da tutto un decennio, e finiva per accusare quella politica dei redditi sostenuta dal governo di centro-sinistra che mal si conciliava con i livelli di produttività. Adesso sappiamo che l'economia mondiale ed europea stava sperando un nuovo equilibrio critico, quello della stagflazione (1973), che consisteva nel fenomeno della disoccupazione, di più alto livello dei prezzi, più basso livello della produzione e di maggiore inflazione.

L'incisività della critica di Cominotti aveva un particolare peso politico per la caratura del personaggio. Ex dirigente comunista, aveva svolto un importante ruolo come responsabile per il lavoro di massa della federazione torinese del PCI. Durante la ricostruzione era stato il segretario del Coordinamento dei Consigli di gestione Fiat, che rappresentavano il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalla legge, alla gestione delle aziende, ed erano stati creati dal Comitato di liberazione Alta Italia nel 1945. Laureatosi in Economia a Torino, dal 1965 al 1970 era stato assistente di Politica Economica presso quella università; intanto aveva collaborato con il Centro studi e ricerche sulla struttura economica italiana appartenente all'Istituto Giangiacomo Feltrinelli di Milano, per il quale aveva pubblicato un'indagine sui mutamenti verificatisi nel modello dei consumi in rapporto alle variazioni nell'occupazione e nel reddito (Cominotti & Garavini, 1961). Dal

1966 era stato il primo ad occuparsi in Italia delle imprese a capitale estero, si era poi dedicato alla riduzione dell'orario di lavoro e al mercato globale dell'informatica. L'aspetto più qualificante della sua attività professionale era quello di occuparsi di innovazione e strategie dello sviluppo industriale, come direttore generale della SORIS di Torino, il più importante istituto di ricerche di mercato.

Fondata nel 1960 da Olivetti, la SORIS⁹ raccoglieva i migliori ricercatori italiani di statistica e di economia applicata, fra i quali, tutti politicamente eterogenei, il presidente Franco Momigliano, già alto dirigente della Olivetti, Francesco Forte (1929-2022), professore di Scienza delle Finanze a Torino dal 1960, vicepresidente Eni dal 1971 che lì dirigeva il settore degli studi socio-economici e Siro Lombardini, il quale era stato membro nell'agosto 1962 della Commissione nazionale per la programmazione economica presieduta da Ugo La Malfa e nel 1967 aveva poi pubblicato *La programmazione. Idee, esperienze, problemi*. L'eccezionalità del gruppo di specialisti e ricercatori raccolta presso l'istituto torinese, aveva contribuito non poco a modificare le prospettive di Cominotti sullo sviluppo industriale italiano modellandole in una prospettiva meno ideologica, sebbene radicate nell'alveo della cultura riformista comunista.

Il sistema economico delineato dal pensiero di Cominotti conferiva centralità al ruolo dello Stato-imprenditore per investimenti di risorse nella programmazione urbanistica: "Lo Stato moderno - affermava - ha un tale potere di controllo e di coercizione sul singolo cittadino e una tale influenza sull'economia da svolgere un ruolo dominante nella società".

Il quanto di sfida, che era stato lanciato ai designer della mostra al MoMA, era quello di affrontare le implicazioni dell'economia di piano nata per contribuire allo sviluppo italiano. Terreno del confronto avrebbe dovuto essere, da un lato, il passaggio dall'arredo per gli interni domestici a un design per la vita di "fabbrica", per il quale si richiedevano soluzioni finalizzate a creare ambienti industriali in cui i lavoratori potessero vedere l'utilità di un lavoro socialmente coordinato; da l'altro, per rimuovere "dal lavoro di fabbrica e dall'industria pesante quella qualità disumana e aliena che oggi gli è propria".

Come non riconoscere tracce del pensiero di Adriano Olivetti, il quale aveva voluto si realizzasse una "fabbrica a misura d'uomo", nella riflessione di Cominotti. Il suo discorso, diretto sia agli industriali che ai designer, mostrava come il percorso di sviluppo economico da perseguire dovesse declinare le regole dell'organizzazione d'impresa e le tecnologie più aggiornate con il fattore umano e la responsabilità sociale.

Se queste erano le linee generali della strategia di crescita dell'Italia, ai designer veniva fatto carico di un obbligo particolare, quello di sciogliere il dilem-

ma che la situazione di crisi aveva posto con urgenza: "rimanere circoscritto all'élite ed essere coinvolto solo da poche aziende con una piccola produzione caratterizzata da una lavorazione semi-artigianale, distribuita principalmente nelle metropoli a una clientela ristretta ed esportata attraverso poche grandi agenzie; oppure "allargare notevolmente il mercato, sia in patria che all'estero, il che richiederebbe la centralizzazione e la specializzazione della produzione e un maggiore impatto a livello di distribuzione" (Cominotti, 1972, p. 347). Industria e progettisti avevano dunque, in questa visione, destini incrociati sullo sfondo di un sistema di spesa pubblica di qualità che avrebbe dovuto favorire un rapporto significativo con il design, inteso come espressione visiva delle idee sulla società e sul suo sviluppo.

Il contributo del riformista Cominotti era senza dubbio ascrivibile alle idee più quotate di Olivetti, forse "utopiche", ma non del tutto anomale sulle comunità di lavoro (Castronovo, 2010, pp. 59-62). La SORIS, cui apparteneva Cominotti, era una partecipata della Olivetti, azienda internazionalizzata già dagli anni Sessanta.

L'azienda di Ivrea, che aveva acquisito la maggioranza azionaria (1959) della Underwood, società americana di macchine per ufficio, era stata tra i patrocinatori della mostra, conferendovi diversi oggetti, fra i quali la macchina per scrivere portatile Valentina di Ettore Sottsass, il tagliacarte in melamina di Macello Nizzoli del 1960 e il posacenere in plastica di Albert Leclerc. Tale contributo dimostrava quanto fosse rilevante il lascito di Adriano Olivetti che, scomparso nel 1960, aveva dotato l'azienda di un buon apparato di ricerca e sviluppo, promuovendo la progettazione dei prodotti e potenziandone il marketing (Fabbri & Greco, 1988). I rapporti con il MoMA furono tenuti da uno fra i primi collaboratori di Adriano Olivetti, il giornalista Giorgio Soavi incaricato per le "Relazioni culturali, disegno industriale, pubblicità".¹⁰ Soavi non aveva soltanto collaborato con la rivista *Comunità*, organo del movimento di cooperazione sociale, ma era stato sollecitato alla progettazione di prodotti - un fermacarte in acciaio inossidabile (fig. 1) e un posacenere in plastica - esposti in mostra (Design Process Olivetti, 1983, pp. 202-203).



Fig. 1 — Fermacarte con sfera in acciaio inossidabile. Design di Giorgio Soavi, 1964. Realizzato da Sampa di Novara. Foto di Serge Libiszewski, presso Fondazione Adriano Olivetti, Archivio Storico del Gruppo Olivetti, UA48 "Soavi, Museum of Modern Art".

4. Le imprese al MoMA in rappresentazione del sistema produttivo italiano di alta qualità

La visione sul paese consegnata da Cominotti nel 1972 agli industriali e ai designer prospettava anche linee strategiche di sviluppo a medio e lungo termine. Occorreva infatti incorporare negli strumenti di politica industriale crescita e competitività più elevate. Nel futuro, di fronte alle difficoltà del mercato internazionale, il vantaggio sarebbe andato a quelle imprese che sarebbero riuscite a mantenere le proprie realizzazioni a un alto livello di

superiorità, attraverso la programmazione di una continua innovazione e l'aggiornamento di prodotti "design based".

Dobbiamo chiederci se il sistema produttivo che si delineò con tanta forza tramite la presenza delle imprese manifatturiere al MoMA abbia accolto le istanze provocatorie di Cominotti degli anni Settanta. Per rispondere, la prima questione metodologica che abbiamo trovato sul nostro cammino ha riguardato, non a caso, delimitare proprio il soggetto prescelto, cioè il campo di indagine a cui dovevamo rivolgerci. Riguardo al complesso delle aziende manifatturiere che parteciparono alla manifestazione statunitense del 1972, la metodologia operativa è stata innanzitutto quella di procedere con una prima selezione delle imprese indicate fra i collaboratori e i patrocinatori della mostra, così come riportata dall'architetto Ambasz (1972, pp. 426-427). Abbiamo di conseguenza deciso di espungere da questo elenco alcuni produttori non attinenti al nostro obiettivo: quelli facenti capo ad aziende estere (Autovox, Citroën,¹¹ Ideal Standard)¹², quelli del settore dei trasporti e della logistica (Alitalia, Gondrand), i gruppi a controllo pubblico come ANIC (settore chimico), ENI (holding nel campo energetico) e Lanerossi (tessile) che pur contribuirono durante il miracolo economico alla crescita economica italiana, impegnandosi sia nella ricerca che nel suo riequilibrio della bilancia dei pagamenti. Infine, abbiamo espunto dal campo d'indagine gli studi di designer e i collettivi di giovani professionisti, come Archizoom (Firenze, 1966),¹³ il Gruppo Architetti e Urbanisti Città Nuova (Bologna, 1960), il Gruppo G,¹⁴ il Gruppo Strum (Torino, 1966),¹⁵ Internotredici (Firenze, 1968),¹⁶ gli Studi BMP,¹⁷ RTG, OPI e Superstudio (Firenze, 1966).¹⁸

Al termine della selezione, sono state individuate ben settanta aziende. Possiamo anticipare come l'individuazione specifica delle loro attività settoriali non abbia potuto avvalersi dei dati industriali, rispecchianti la struttura produttiva ed economica del paese, del censimento Istat 1971, in quanto ancora sprovvisto di una classificazione con un alto livello di articolazione.¹⁹

L'elenco delle imprese ci ha comunque permesso di rilevare quali fossero i più grandi e importanti Gruppi industriali a capitale italiano (Monotti, 1975), indicativi di quei settori di crescita che stavano forgiando l'offerta di beni di consumo privati nel paese. Questi nove gruppi industriali, aventi un centro decisionale in Italia, erano rappresentati dalla Cedit (Cedit-Ceramiche d'Italia e Ceramica Scala),²⁰ dalla F.lli Borletti, dal Gruppo Industriale Busnelli, da Guzzini (Fratelli Guzzini, I Guzzini), da Minerva (industria chimica), Necchi (meccanica), Olivetti, Pirelli-Dunlop e Snaidero (sistemi d'arredo per cucina). Per quanto riguardava, invece, la Abet-Print di Bra (CN),²¹ che patrocinò al MoMA la proposta degli Archizoom Associati e l'intervento di Ugo La Pietra nelle sezioni "macroenvironments" e "microenvironments", essa faceva parte

del sottogruppo delle concerie napoletane Audisio, in riferimento alle sue origini precedenti gli anni Cinquanta, allorché si occupava di estratti tanninici (Lecce, 2014).

Bisogna avvertire inoltre che per quanto riguarda gli ordini di grandezze, se per il fatturato dei Gruppi industriali non si pongono problemi, esistendo i corrispettivi bilanci consolidati, manca invece spesso lo stato dell'informazione economico-finanziaria delle PMI, costituenti la maggior parte fra le settanta aziende in elenco. Una buona fetta di queste imprese era riuscita, tramite l'azionariato, complice un prolungato boom della Borsa, a canalizzare a proprio vantaggio il risparmio privato, rifornendosi di risorse finanziarie in una misura senza precedenti.

La tipologia produttiva delle imprese è dominata dalla manifattura tradizionale; essa riguarda nella maggior parte il settore dell'arredo-casa, soprattutto quello della fabbricazione dei mobili. La produzione per la casa, tramite i bassi livelli di imposizione fiscale del dopoguerra e il vivaio preesistente di mobilifici tradizionali, aveva costituito il traino affinché fosse relativamente facile la nascita di nuove e piccole imprese, capaci di realizzare elevati saggi di rendimento interno del capitale; un esempio fra tutte, la Poltronova nata ad Agliana (Pistoia) nel 1957 per iniziativa dell'imprenditore e designer Sergio Cammilli.

L'industria italiana aveva infatti conosciuto un generale rafforzamento con il passaggio dalle botteghe artigiane all'industria, in modo che negli anni d'oro dell'economia internazionale i falegnami-ebanisti - Acerbis (1870), Castelli (1877), Cassina (1932) - si erano trasformati in fabbricanti di mobili. Tra il 1950 e il 1954 la linea italiana aveva conosciuto i primi anni di crescita concreta con il settore dell'arredamento, pur stentando ancora ad affermarsi nel campo delle esportazioni; e infatti fa qui eccezione un'impresa come quella di Vittorio Necchi che, già conosciuta per i brevetti delle proprie macchine, ottenne dal Piano Marshall importanti finanziamenti.

Le novità tecnologiche dovute all'impiego di nuovi materiali, sulla scia della collaborazione con i progettisti, costituirono infatti un incremento della presenza sui mercati, anche quelli internazionali, di alcune imprese che avevano percorso la via della ricerca, avvalendosi di specifici uffici tecnici e centro studi; si pensi al Gruppo industriale Snaidero di Udine e a quello Busnelli di Milano, così come al Centro Cesare Cassina, la cui azienda era stata inizialmente avviata con mobili per forniture navali e alberghiere. Un posto rilevante era stato assunto dalla Arflex (ARredamentiFlessibili) di Milano, restata famosa per la poltrona "Lady" di Marco Zanuso a cui nel 1951 in occasione della IX Triennale viene conferita la medaglia d'oro. La Arflex era stata costituita nel marzo 1951 per volontà della Società Pirelli in Corso di Porta Vitto-

ria di commercializzare il gommapiuma e dargli forma di mobili. Si doveva infatti alla Pirelli il deposito nel 1948 del brevetto del nastro elastico Cord a deformazione controllata dovuto all'ingegnere Carlo Barassi, fondatore della Arflex.

Per quanto riguarda il settore della fabbricazione dei vetri, esso venne rappresentato dalle Vetriere Venini, dalla Ditta Salviati e Vistosi per il Veneto, e dalla Cristal Art a Torino.

Le apparecchiature per l'illuminazione, ad alto contenuto di design, erano costituite da imprese d'impianto più recente che si erano ritagliate un ruolo decisivo nell'ambito dell'arredamento come l'Artemide, la Stilnovo, la Candle, la O-Luce di Ostuni Giuseppe, tutte di Milano. Fra queste, esemplare il caso della ditta Arredoluce, una piccola impresa artigiana, specializzata nella lavorazione del metallo, fondata a Monza da Angelo Lelli (Lelii), il quale aveva partecipato alla prima Triennale del secondo dopoguerra.

In altri rami della produzione, segnaliamo la Brionvega spa di Milano che - affine a quello degli elettrodomestici - si era sviluppata nel secondo dopoguerra come officina di componenti elettrici ed elettronici, la Terrailon di Pianezza-Torino con le bilance, l'Italora spa di Milano, produttrice di orologi realizzati anche per la Olivetti e la Solari di Udine con gli orologi elettrici. A queste aziende si affiancavano quelle dei prodotti intermedi, con ciò intendendo il settore industriale delle "materie plastiche", il cui tasso di accrescimento della produzione era stato fra i più elevati e notevolmente superiore a quello dell'acciaio, essendo riuscite a fornire un mezzo per ridurre i costi di realizzazione. Alcuni dei campi di impiego di abs e policarbonato erano andati da allora di continuo ampliandosi, a seguito dello sviluppo, relativa sperimentazione e progettazione delle parti plastiche. A metà degli anni Cinquanta questa produzione italiana non solo faceva parte della cintura industriale del Nord, insieme alla produzione di automobili, ma era arrivata negli anni Sessanta a ramificarsi nel settore manifatturiero italiano come componentistica dei prodotti di design che, commercializzati durante il miracolo italiano insieme a quelli degli pneumatici e dei lavori di gomma avevano segnato un buon andamento nelle esportazioni.

Collaborarono alla mostra del MoMA 1972 come produttori di materie plastiche: Gufram di Torino, Minerva di Milano, Ponteur spa di Bergamo, Sicart di Vicenza, Sintesis di Varese, Zilema di Vicenza; per l'acciaio la Robots di Milano e la RB di Bergamo.

Un discorso ulteriore coinvolge invece le aziende che fecero un largo e innovativo impiego di materie plastiche, realizzando prodotti di accurato design (Bosoni, 1983; 1990). Il marchio Veglia-Borletti di Milano, prodotto dai Fratelli Borletti che facevano parte del Gruppo Magneti Marelli, caratterizzò con

la plastica la propria produzione di orologi. La Zanotta spa fondata a Lissone dall'industriale Aurelio Zanotta (1925-1991) era approdato al mondo dell'arredamento dal commercio internazionale di tessuti e già negli anni Sessanta aveva iniziato a sperimentare materiali alternativi come l'acciaio inox e il perspex; la C & B Italia di Como si era lanciata nell'impiego della fibra di vetro e del poliuretano, così come a Milano la Cinova, Driade e Flexform avevano iniziato l'impregnazione con materie plastiche delle impiallaccature del legno. Riguardo alla longevità, diverse aziende si qualificavano come imprese familiari, storiche già alla terza generazione di attività. Le più antiche erano, nell'ordine, la Acerbis (mobili, 1870), la Pirelli (gomma e cavi, 1872) e l'Anonima Castelli (mobili, 1877); nel Novecento era comparsa, invece, la marchigiana Fratelli Guzzini (1912). Al primo dopoguerra appartengono la carrozzeria Boneschi di Cambiago (Milano, 1919), la carrozzeria modenese di Renzo Orlandi (1921) e le vetrerie Venini di Murano (1922). Durante il periodo fascista venne fondata (1932) a Meda, nel centro della Brianza, la "Cassina figli di Amedeo, di Umberto, Cesare Cassina e C.", la cui produzione era principalmente dedicata all'artigianato del legno. Una prima riflessione su questo nucleo di aziende riguarda la loro composizione familiare e il fatto che nel secondo dopoguerra oppure negli anni Settanta questo capitalismo familiare trovò eredi qualificati che impressero una svolta tecnologica alla produzione, e una diversa visione dell'azienda che ne qualificò il valore aggiunto sul mercato. In tal senso, non si tratta di ripercorrere figure di eccezione come quella di Leopoldo Pirelli e, prima di lui, di Adriano Olivetti, ma profili di imprenditori meno noti che segnarono la crescita in determinati settori. Un esempio è costituito dalla ditta di Benvenuto Acerbis che nella seconda metà dell'Ottocento aveva avviato ad Albino presso Bergamo, una falegnameria tradizionale, la cui attività fu poi trasmessa al figlio Marino e infine al nipote Lodovico. Costui, nato nel 1939, e laureato in Economia all'Università di Milano avrebbe dato una decisiva svolta al settore tradizionale, virando dalla produzione di mobili artigianali in stile "antiquariato italiano", verso tecnologie all'avanguardia e aprendosi alla collaborazione con i designer. Affiancò inoltre l'attività di manager a quella di designer, pur avvalendosi dei servizi di famosi designer come Giorgio Stoppino, e svolse ruoli di primo piano nell'Associazione Piccole e Medie Imprese (API).

Per quanto riguarda la loro distribuzione territoriale, l'area geografica di attività più densamente popolata non stupisce sia la Lombardia (32.20%), a scalare il Veneto (4.9%), già di molto arretrato e così il Piemonte (3.5%) e l'Emilia-Romagna (2.8%); il centro Italia fu modestamente rappresentato da un 3.43%. Tale sistema discende direttamente dalla grande tradizione artigianale del paese che nel Nord si contaminò a poco a poco con l'industrializzazio-

ne, imparando l'uso dei macchinari, sebbene restando sempre radicata nella cultura del prodotto di qualità, su piccola scala. Il profilo che ne esce complessivamente conferma si tratti di aziende legate a esperienze di "distretti industriali" nel proprio territorio di riferimento e che anzi alcune di esse ne abbiano raccolto l'eredità di successo diventando l'interfaccia attiva fra territorio e mercato internazionale (*clusters*) (Porter & Ketels, 2009; Zamagni, 2020). È possibile stabilire la valenza del commercio estero sia dalle esportazioni che dal processo di brevettazione dei prodotti. In quest'ultimo senso, vanno intese le attività della Kartell di Noviglio, della Giovenzana Style di Milano, della Acerbis International di Serrate che tra il 1970 e il 1972 registrarono "design patentees" negli Stati Uniti (Index of Patents. United States Patent Office, 1971), mentre la BBB Design di Renzo Bonacina operante a Meda registrò propri brevetti sia in Germania (1973) che in America del nord (1975). Inoltre, la Cassina di Meda, che aveva un proprio centro di sviluppo tecnico e che già agli inizi degli anni Sessanta aveva acquisito i diritti da un'impresa norvegese per usare un materiale come il polistirolo, nell'agosto 1973 richiese USA la registrazione del marchio per sedie e divani. Un discorso a parte deve essere riservato alla Abet Industries Corporation che, orientata verso il laminato plastico decorativo, negli anni Sessanta si rivolse al mercato statunitense per la manifattura dei fogli in plastica e informazioni tecnologiche sull'uso della melamina e delle resine fenoliche, acquistando infine nel 1965 la licenza e la tecnologia di produzione dell'americana Reiss Associates Inc. (Lowell, Mass.). L'impiego del laminato plastico decorativo sarebbe stato poi caratterizzante dei mobili della I.C.F. De Padova di Milano.

5. La Fiat alla mostra "Italy: The New Domestic Landscape"

Per introdurre il tema della collaborazione Fiat al MoMA 1972, è necessario premettere come nell'ambito del Piano 1971-75 una sezione particolare fosse stata dedicata allo studio dei progetti pilota, i quali tentavano di affrontare concretamente singoli problemi. Essi rappresentavano, da un lato, un cambiamento nella tecnica di progettazione, in quanto segnavano il definitivo abbandono di indagini economiche astratte, tendevano a individuare problemi specifici, proponevano studi concreti per le loro possibili soluzioni, aprivano un campo d'azione molto vasto ai progettisti italiani. In tali termini del problema, è possibile comprendere i risvolti che portarono alla presentazione dei prototipi di Case Mobili al MoMA 1972, legati alla soluzione della mobilità territoriale e delle difficoltà abitative, di cui è rilevante approfondire alcuni retroscena evincibili dalla corrispondenza di carattere commerciale intercorsa tra Ambasz, i progettisti, la Fiat e le altre aziende coinvolte nella loro produzione.

5.1. "Design as postulation"

Le ricerche preliminari di Ambasz relativamente al panorama progettuale italiano furono estese, ma soprattutto non si fermarono a una mera osservazione ed elencazione di cose e persone.

Per mettere a fuoco gli atteggiamenti progettuali del complesso panorama del design italiano, Ambasz delineò un Design Program. Al gruppo del "Design as postulation" (Gae Aulenti, Ettore Sottsass Jr., Joe Colombo, Alberto Rosselli, Marco Zanuso con Richard Sapper e Mario Bellini), Ambasz aveva chiesto di esplorare il paesaggio domestico in relazione alle nuove forme e modelli d'uso che stavano emergendo, in seguito al cambiamento degli stili di vita, alle relazioni sociali e familiari più informali e all'evoluzione delle nozioni di privacy e territorialità, nonché all'esplorazione di nuovi materiali e tecniche di produzione (Ambasz 1972, p. 137).

Riportando il discorso sul ruolo che ebbero una grande azienda come la Fiat e i progettisti ad essa collegati, appare particolarmente pertinente riportare un ultimo estratto del Design Program di Ambasz, che cita un brano della lettera ricevuta dal sociologo e psicologo francese Abraham Moles nel gennaio 1971:

The question of urban society is to be taken seriously because we should not take it for granted that we shall live in a true urban environment in the sense we take it now. The domestic environment appears to be more readily the basic unit or individual cell, for it acts as the direct connection between the individual and urban environment. (Ambasz 1972, p. 143)

5.2. L'inizio del dialogo

Seguendo l'ordine cronologico secondo il quale gli eventi si svilupparono, la Fiat viene contattata nella primavera del 1970 dal curatore Emilio Ambasz, che contemporaneamente avvicina anche l'ENI, la Olivetti e la Montecatini-Edison. La sua proposta prevedeva il patrocinio per ognuna di esse di 100 mila dollari per diventare gli sponsor principali della mostra, la stessa somma sarebbe stata investita dal MoMA e dal governo italiano, attraverso il ministero del Commercio.

I rapporti che Ambasz porta avanti con un esteso numero di aziende e progettisti italiani, definiscono man mano uno scenario ben più ampio ed esteso di quello inizialmente previsto dallo stesso curatore, la cui bravura sarà anche quella di riuscire ad ottenere sostanziosi finanziamenti dalle succitate aziende e dal governo italiano, che a tutti gli effetti resero possibile la produzione di una mostra di grandissima risonanza.

Inizialmente programmata per la primavera del 1971, la mostra "Italy: The New Domestic Landscape", venne posticipata di un anno proprio alla luce

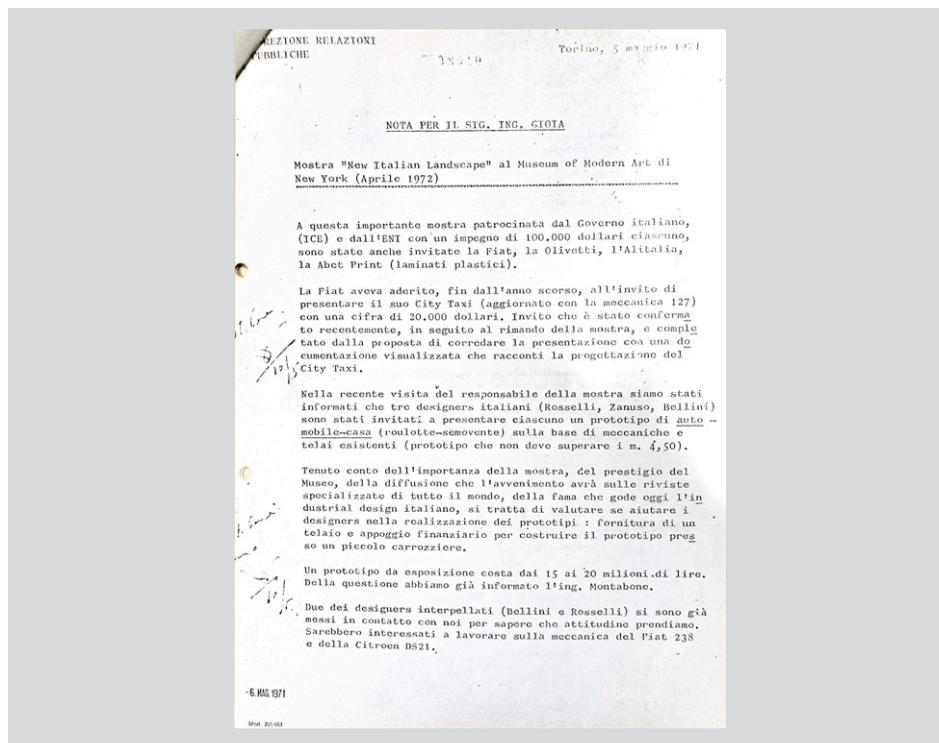
della crescente complessità e ricchezza di contenuti che si erano andati ag-
giungendo.

Se quindi da una parte Ambasz promuoveva ampiamente la mostra, questa a
sua volta veniva sin da subito percepita dalle aziende italiane come una im-
portante occasione di risonanza mediatica internazionale, oltre che politico-e-
conomica per molti versi.

Nel caso specifico della Fiat il primo a intuirne le potenzialità fu Oddone Ca-
merana,²² personaggio chiave nelle relazioni che si instaurarono tra la gran-
de azienda e tutti gli altri interlocutori che contribuirono ai prototipi portati
al MoMA. L'apertura e dimensione culturale di Camerana può accomunarlo a
figure altrettanto strategiche afferenti ad altre aziende italiane coinvolte nel-
la mostra, quali quella di Giorgio Soavi per Olivetti, Franco Briatico e Carlo
Robustelli per ENI o Guido Jannon e Francesco Comoglio di Abet Laminati,
soltanto per citarne alcuni.

Camerana, in carica all'ufficio pubblicità e pubbliche relazioni Fiat, firmò uno
dei primi documenti ufficiali - presenti nell'Archivio Fiat -, relativi all'espe-
rienza di *sponsorship* della mostra "New Italian Landscape" (la mostra viene
sempre indicata con questa titolazione in tutte le lettere analizzate). Si tratta
infatti di una accorata lettera di Oddone Camerana diretta all'ingegnere Nic-
colò Gioia, all'epoca direttore generale della Fiat (fig. 2):

Fig. 2 — Copia della lettera
dattiloscritta di Oddone
Camerana indirizzata all'ing.
Gioia, Torino, 5 maggio 1971.
Archivio Storico Fiat, Torino.



A questa importante mostra patrocinata dal Governo italiano, (ICE) e dall'ENI con un impegno di 100.000 dollari ciascuno, sono state anche invitate la Fiat, la Olivetti, l'Alitalia, la Abet Print (laminati plastici).

La Fiat aveva aderito, fin dall'anno scorso, all'invito di presentare il suo City Taxi (aggiornato con la meccanica 127) con una cifra di 20.000 dollari. Invito che è stato confermato recentemente, in seguito al rimando della mostra, e completato dalla proposta di corredare la presentazione con una documentazione visualizzata che racconti la progettazione del City Taxi.

Nella recente visita del responsabile della mostra siamo stati informati che tre designer italiani (Rosselli, Zanuso, Bellini) sono stati invitati a presentare ciascuno un prototipo di automobile-casa (roulotte-semovente) sulla base di meccaniche e telai esistenti (prototipo che non deve superare i m. 4,50).

Tenuto conto dell'importanza della mostra, del prestigio del Museo, della diffusione che l'avvenimento avrà sulle riviste specializzate di tutto il mondo, della fama che gode oggi l'industrial design italiano, si tratta di valutare se aiutare i designers nella realizzazione dei prototipi: fornitura di un telaio e appoggio finanziario per costruire il prototipo presso un piccolo carrozziere. [...]. Si fa notare che i tre designer sono stati scelti dal Museo con molta cognizione di causa. In effetti sono tra i migliori in Italia per questo compito (Rosselli, ad esempio, lavora abitualmente per il carrozziere Orlandi). Inoltre, che aderendo alla proposta si disporrebbe di tre progetti ai puri costi di esecuzione con immediato riscontro giornalistico e di opinione. E sarebbe un peccato che fossero costretti a rivolgersi alla concorrenza in questa occasione unica.

Di questa proposta abbiamo parlato, come detto, con l'ing. Montabone prima di prospettarla al direttore generale. Egli non è negativo sul problema, perché anche lui ne avverte la modernità e l'opportunità di evitare possibilmente che questi progetti siano presentati con altre macchine [...].²³

Camerana non nasconde poi che l'unico problema naturalmente è la spesa, che sarebbe stata comprensiva dal costo intrinseco dei telai, ma soprattutto della realizzazione dei prototipi che su una previsione a quel momento di tre progetti si aggirava sui 60 milioni di lire totali (20 milioni a prototipo).

Nel giugno 1971 compare nella corrispondenza, come diretto interlocutore, l'ingegnere Angelo Orlandi, della omonima Carrozzeria modenese. Come anticipato nella lettera di Camerana, infatti, Rosselli nella primavera di quell'anno si era già rivolto a Orlandi per la realizzazione del prototipo di Casa Mobile da presentare alla mostra del MoMA.

Orlandi comunica quindi a Oscar Montabone, allora vicedirettore generale Fiat, che la spesa complessiva per il progetto sarebbe stata affrontata congiuntamente da tre ditte: lo studio Rosselli, la Carrozzeria Boneschi di Cambiago e la Car-

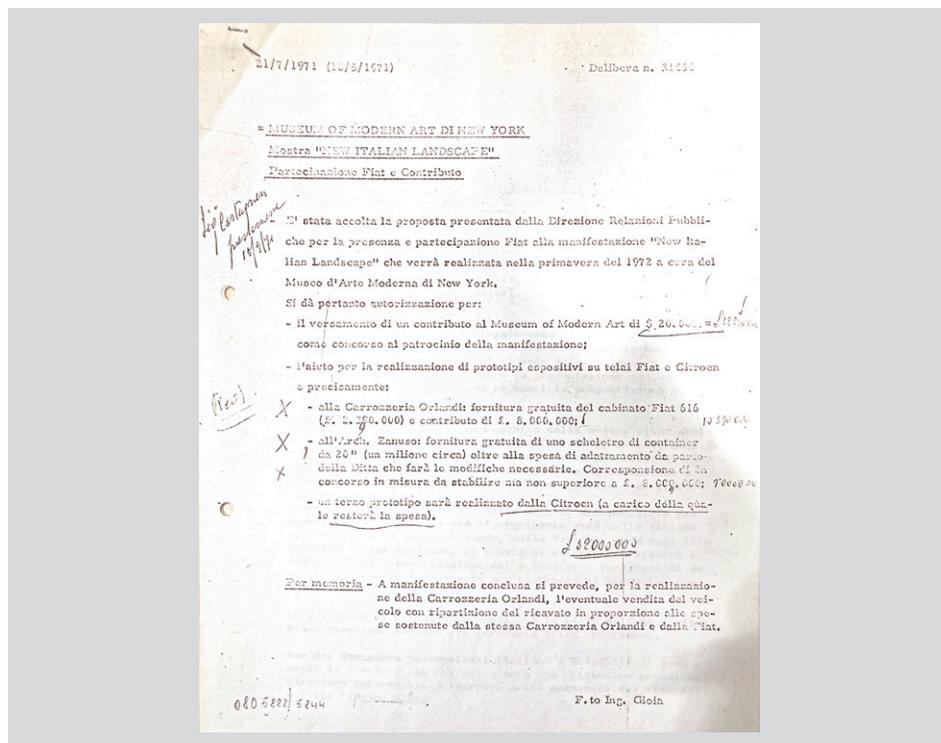
rozzeria Orlandi di Modena. Il preventivo, comprese le spese di trasporto, era di 18 milioni di lire. Contestualmente, nella stessa lettera, Orlandi faceva richiesta alla Fiat di assegnargli il telaio del cabinato sul quale avrebbero apportato le opportune modifiche unitamente a un contributo di dieci milioni di lire. Infine, Orlandi sottolineava anche l'importanza strategico-commerciale dell'operazione:

[...] questo sensibile aiuto da parte di Fiat ci costringerebbe di allestire l'originale e di accollarci la forte differenza delle spese preventivate. Al rientro del mezzo si potrebbe tentare un parziale recupero, cercando di collocare lo stesso veicolo: ma riteniamo la cosa non certamente facile e in ogni caso non a prezzi remunerativi. Rimango in attesa di conoscere il punto di vista della Fiat, anche in considerazione del fatto che lo studio che noi intendiamo effettuare verrebbe eseguito in modo da potere dare un seguito commerciale a questa iniziativa, qualora la stessa, come noi tutti ci auguriamo, ottenesse un certo successo e un riconoscimento sul mercato americano ed eventualmente su quello nazionale.²⁴

5.3. I "Mobile Environments"

Gli accordi tra Fiat e i diversi interlocutori proseguirono attivamente fino al 21 luglio 1971, data in cui venne firmata ufficialmente dall'ingegnere Gioia, la delibera n. 31454 (fig. 3), che accoglieva la richiesta presentata a maggio dal-

Fig. 3 — Copia della delibera n.31454 dattiloscritta, Torino, 21 luglio 1971. Archivio Storico Fiat, Torino.



la direzione Relazioni Pubbliche, inerente alla presenza e partecipazione Fiat alla manifestazione "New Italian Landscape":

Si dà pertanto autorizzazione per:

- il versamento di un contributo al Museum of Modern Art di 20.000 dollari (12.240.000 di Lire)
- l'aiuto per la realizzazione di prototipi espositivi su telai Fiat e Citroen e precisamente:
- alla Carrozzeria Orlandi: fornitura gratuita del cabinato Fiat 616 (2.390.000 Lire) e contributo di 8.000.000 di Lire;
- all'arch. Zanuso: fornitura gratuita di uno scheletro di container da 20" (un milione circa) oltre alla spesa di adattamento da parte della Ditta che farà le modifiche necessarie.

Corresponsione di un concorso in misure da stabilire ma non superiore a 8.000.000 di Lire;

- un terzo prototipo sarà realizzato dalla Citroen (a carico della quale resterà la spesa).

Per memoria - A manifestazione conclusa si prevede, per la realizzazione delle Carrozzeria Orlandi, l'eventuale vendita - nota scritta a mano che indica la cifra di 32.000.000 di Lire - del veicolo con ripartizione del ricavato in proporzione alle spese sostenute dalla stessa Carrozzeria Orlandi e dalla Fiat.

Si delinearono in maniera definitiva i tre progetti che sarebbero stati presentati al MoMA con il titolo di "Mobile Environments", inseriti all'interno della sezione "Design as Postulation", insieme agli "House Environments", progettati rispettivamente da Gae Aulenti, Ettore Sottsass Jr. e Joe Colombo.

Il prototipo di Casa Mobile progettato da Rosselli (fig. 4) in collaborazione con il designer giapponese Isao Hosoe, sarebbe quindi stato patrocinato dalla Fiat e prodotto dalla Carrozzeria Renzo Orlandi e dalla Carrozzeria Boneschi. Gli interni sarebbero stati realizzati con altre aziende con le quali Rosselli collaborava all'epoca: Industria Arredamenti Saporiti, Boffi, Valenti, Nonwoven e Raxedil. Il Mobile Environment di Zanuso con Richard Sapper (fig. 5) sarebbe stato invece patrocinato e prodotto da ANIC-Lanerossi, Fiat, Kartell e Boffi. Infine, l'altrettanto noto prototipo Karasutra di Mario Bellini (fig. 6) fu patrocinato da Cassina e C&B Italia con il supporto di Citroën e di Pirelli (quest'ultimo progetto si sviluppò senza alcun supporto della Fiat e, per questo motivo, non lo si ritrova più nei carteggi successivi alla delibera del 21 luglio 1971) (Ambasz, 1972).

Lo stesso giorno della delibera partì la richiesta - sollecitata dallo stesso Rosselli - di inviare al più presto alla Carrozzeria Orlandi un cabinato Fiat 616

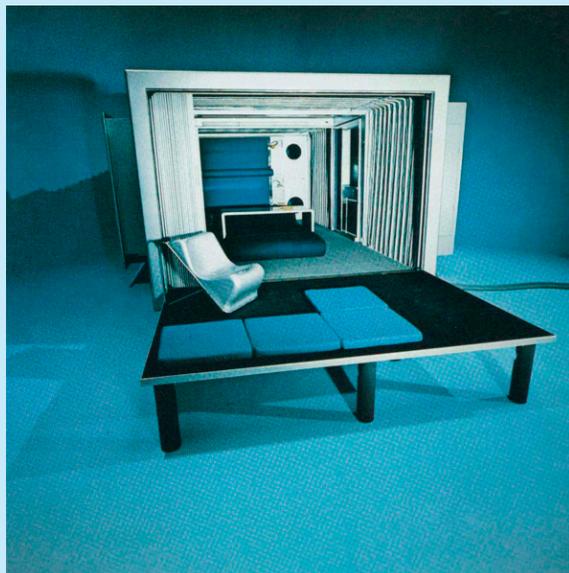


Fig. 4 — Immagini della Casa Mobile progettata da Alberto Rosselli con Isao Hosoe, 1972 (patrocinato da Fiat, produzione Carrozzeria Renzo Orlandi e Carrozzeria Bone-schi, arredi e componenti in-terne Industria Arreda-menti Saporiti, Boffi, Valenti, Nonwoven e Rexedil). Fonte: Ambasz (1972).

Fig. 5 — Immagini della Casa Mobile progettata da Marco Zanuso con Richard Sapper, 1972 (patrocinato e prodotto da ANIC-Lanerossi, Fiat, Kartell e Boffi). Fonte: Ambasz (1972).

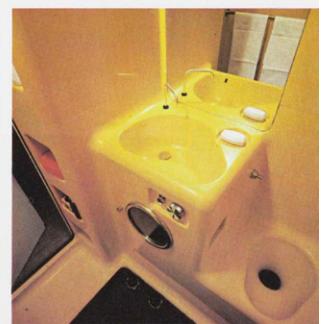
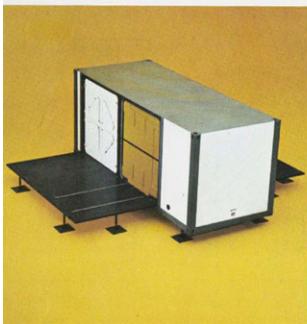
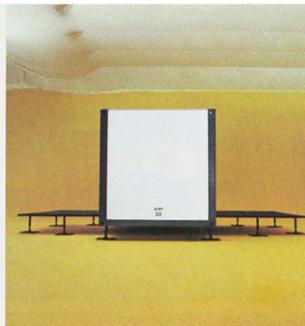
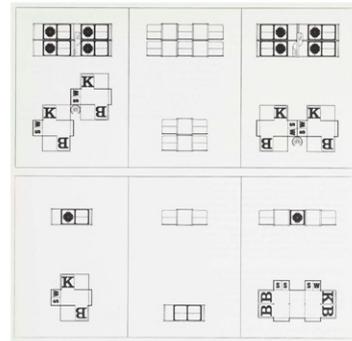
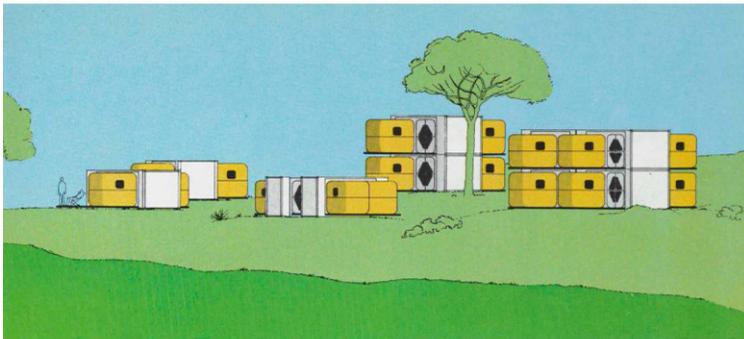




Fig. 6 — Disegno e immagine del prototipo Karasutra di Mario Bellini, 1972 (patrocinato da Cassina e C&B Italia con il supporto di Citroën e di Pirelli). Fonte: Ambasz (1972).

N3/4, da addebitarsi ai fondi concessi dalla delibera n. 31454. La costruzione del prototipo di Rosselli ebbe così inizio a partire dall'estate del '71.

La sezione dei "Mobile Environments" fu a tutti gli effetti uno dei focus principali della sezione dedicati agli ambienti sperimentali che, insieme alla più citato e noto gruppo del Counterdesign, apriva il tema del progetto della casa all'immaginazione degli abitanti di pensare al proprio spazio domestico qualcosa in continuo cambiamento, determinato dall'impermanenza, tanto nel modo di articolare gli interni, quanto nella determinazione del non-radicalamento in un luogo (Percoco, 2022).

5.4. Alberto Rosselli e il progetto industriale dell'abitare in movimento

Appare utile ai fini di un migliore inquadramento delle preesistenti relazioni tra alcuni dei protagonisti di questa esperienza, fare un breve excursus sull'esperienza maturata da Rosselli²⁵ nel campo della progettazione di nuovi modelli di mobilità per l'industria. Uno degli ambiti più complessi della ricerca di Rosselli, al quale si affianca per tutto questo ambito l'ingegnere e designer giapponese Isao Hosoe, è proprio quello dedicato agli spazi abitati in

movimento: "collettivi come un pullman, o microambienti come la cabina di camion, o semplicemente unità abitative mobili" (Bosoni, 2022, p. 445). Questo percorso dal carattere fortemente sperimentale si sviluppa, sin dall'inizio, con la Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi (CREO) di Modena.²⁶ Il progetto che risale al periodo 1968-70 è quello dell'autobus turistico Meteor²⁷ (realizzato su meccanica del Fiat 343) (fig. 7), il quale rappresentò uno dei primi tentativi volti a migliorare la qualità del design e il comfort dei passeggeri e per questo motivo vinse nel 1970 il Compasso d'Oro ADI. Un secondo notevole progetto sviluppato da Rosselli con Hosoe per la Carrozzeria Orlandi è quello della cabina per autocarro del 1971 (Rosselli, 1970; Bosoni, 2022).

Fig. 7 — Alberto Rosselli con Isao Hosoe, autobus Meteor, produzione Carrozzeria Orlandi, Italia, 1970. Archivio Isao Hosoe.



Il terzo progetto dedicato al tema della mobilità è quello che diventerà poi in un certo senso il manifesto della sua visione del design: la Casa Mobile sperimentale alla mostra del 1972 al MoMA.

Non vuole essere questa la sede di una descrizione approfondita del progetto, sul quale molto è stato scritto (Percoco, 2022; Bosoni, 2022; Nunziante, 2022). Sinteticamente, la visione di Rosselli era legata al concetto di una nuova territorialità in cui gli insediamenti abitativi uscivano dal controllo della progettazione urbana, proponendo soluzioni provvisorie e mobili all'insegna del fenomeno del nomadismo. In tal senso la casa mobile doveva per Rosselli rispondere a dei criteri di massima trasformabilità e espansione dello spazio.²⁸ Tale scenario si sarebbe dovuto avvalere di una produzione di massa (compresa tra le 450/500 mila unità annue), di capsule d'acciaio compatte, trasportabili da una località all'altra su un autocarro, da abitare dispiegandone la volumetria nelle quattro direzioni principali grazie a una combinazione di semplici azioni: il ribaltamento dei pavimenti, lo scorrimento dei fronti in alluminio abbinato all'allungamento delle fiancate-diaframma a soffietto in tessuto plastico coibentato, lo spostamento verso l'esterno delle due capsule

contenenti i servizi e gli arredi²⁹ (figg. 8, 9, 10). In sintesi, quello che Rosselli tenta di coniugare è un approccio pragmatico (proponendo una nuova tecnologia dell'abitare producibile in serie) con una nuova idea di domesticità che svincola la casa da un approccio consumista e individualistico, quello che "in termini macro proponeva Yona Friedman così come Victor Papanek alla scala micro e sullo sfondo la ricerca sull'autonomia delle soluzioni spaziali di Richard Buckminster Fuller" (Nunziante, 2022, p. 466).

Come però emerge chiaramente dagli sviluppi successivi alla mostra del MoMA questa visione entrerà in conflitto con un contesto industriale che all'epoca non era pronto, né in termini produttivi ma soprattutto in termini di allineamento politico-economico, che sarebbe poi stato ulteriormente messo in crisi dalla crisi petrolifera del 1973.



Fig. 8 — Alberto Rosselli con Isao Hosoe, schizzi di progetto per Casa Mobile (identificativi: B026162S; B026419S; B053148S). Fondo Alberto Rosselli (CSAC, Centro Studi e Archivio della Comunicazione, Università di Parma).

Ultimo progetto legato alla mobilità, sviluppato ancora con Hosoe (insieme ad Antonio Barrese, Pietro Salmoiraghi, Angelo Torricelli e Antonio Locatelli), è quello per l'autobus Spazio, prodotto da Iveco e Carrozzeria Orlandi nel 1977. La genesi di questo progetto può essere rintracciata proprio nella corrispondenza che segue (1973-1976) la mostra del MoMA, come si evince da una lettera che Rosselli indirizzò a Camerana:

fra le ricerche effettuate negli ultimi anni nel settore design quelle a cui tengo in modo particolare sono quelle fatte in collaborazione con la Fiat, per tutte quelle ragioni che mi hanno condotto nell'approfondimento di temi di interesse sociale. Sia il Meteor che la Cabina per autocarro e la Casa Mobile, sono state aperture e promesse di un lavoro che potrebbe dare nuovi risultati. In questo momento, quando la Fiat è alla ricerca di nuovi impegni produttivi nel settore dei treni e nei trasporti pubblici, come vedo spesso annunciato, mi sarebbe molto gradito

Fig. 9 — A fianco: Alberto Rosselli con Isao Hosoe, relazione di progetto e modellino per Casa Mobile. Fondo Alberto Rosselli (CSAC, Centro Studi e Archivio della Comunicazione, Università di Parma), Archivio Isao Hosoe.

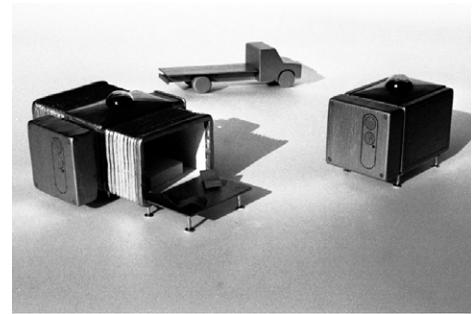
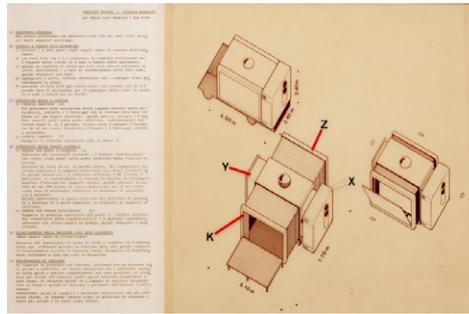
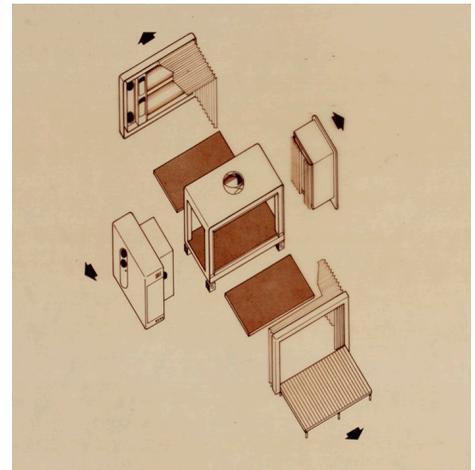
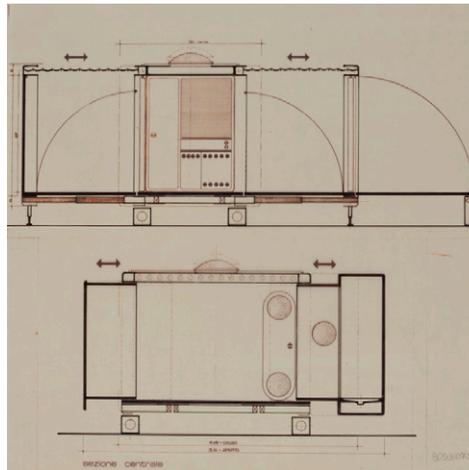


Fig. 10 — A fianco: Alberto Rosselli con Isao Hosoe, disegni tecnici e assonometria (identificativi: B053107S; B053106S). Fondo Alberto Rosselli (CSAC, Centro Studi e Archivio della Comunicazione, Università di Parma).



poter riprendere un rapporto di competenze che mantengo ancora nel mio studio in attesa di una occasione favorevole. [...] Il mio impegno sarebbe sempre nelle tradizioni del massimo con lo staff di collaborazione già sperimentato.³⁰

Rosselli qui appare quindi consapevole dell'importanza dei suoi studi sul tema della mobilità e non ha timore di proporsi alla Fiat per collaborare a nuovi progetti. L'autobus Spazio rappresenta quindi un punto di arrivo - anche purtroppo forzato dagli eventi personali di Rosselli - che viene premiato con un secondo Compasso d'Oro nel 1979.

6. Dopo il MoMA: 1973-1976

A mostra conclusa si cercano di rilevare gli esiti di questa imponente operazione. La Fiat porterà i prototipi di Zanuso e Rosselli in diverse occasioni espositive nell'arco dell'anno successivo. L'archivio conserva, ad esempio, un dépliant sulla Casa Mobile di Rosselli, realizzato in occasione del VII Salone Internazionale delle Vacanze e del Turismo (Torino, 2-12 marzo 1973). L'opuscolo promuove il prototipo come "uno studio di unità abitativa che si propone di conciliare le esigenze di mobilità e facilità di trasporto, con quelle di abita-

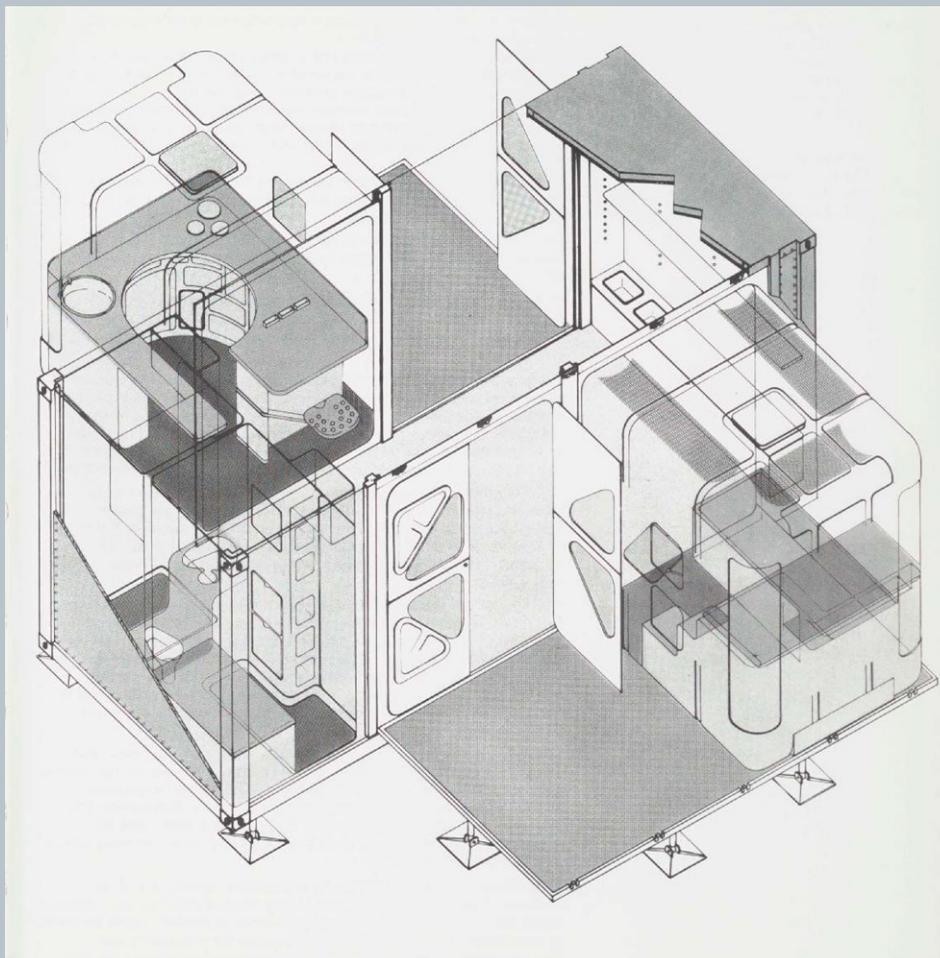


Fig. 11 — Pagina precedente, in alto: immagini del dépliant sulla Casa Mobile di Alberto Rosselli, realizzato in occasione del VII Salone Internazionale delle Vacanze e del Turismo (Torino, 2-12 marzo 1973). Archivio Storico Fiat, Torino.

Fig. 12 — Pagina precedente, in basso: Marco Zanuso con Richard Sapper, assonometria della Casa Mobile, 1972. Fonte: Ambasz (1972).

bilità e di adattamento anche psicologico all'uomo e all'ambiente circostante", riportando integralmente la descrizione presentata in occasione della mostra MoMA, insieme ad alcuni scatti inediti del prototipo originale (fig 11).

Contestualmente vi è traccia nella corrispondenza datata 1973, di diverse lettere di interesse da parte di compratori o investitori esterni verso entrambi i prototipi.

Arriva dall'azienda DATA della provincia di Imperia la richiesta di informazioni riguardo la produzione della Casa Mobile progettata dall'arch. Zanuso (fig 12). La gentile risposta di Camerana sottolinea come il progetto era stato realizzato dalla Fiat in collaborazione con l'ANIC, nell'ambito di un programma espositivo - la mostra al MoMA - ed era a quel momento fuori da qualsiasi programma di realizzazione. Si trattava quindi di un prototipo di studio per il quale Fiat aveva contribuito alla costruzione, la cui proprietà intellettuale era però esclusivamente dei progettisti (Zanuso e Sapper), esplicitando che per questo motivo non era previsto da parte di Fiat alcun utilizzo commerciale del progetto.³¹

Poco dopo arriva una seconda richiesta di informazioni ancora per il prototipo di Zanuso, da parte della Fiberglas Italy spa (Milano), alla quale Camerana ripete quanto già spiegato alla precedente azienda, sottolineando in questo caso (e forse per la prima volta implicitamente ammettendo lo scarso successo dell'operazione in termini commerciali), che il prototipo in questione non aveva suscitato particolari interessi di terzi sotto il profilo di individuare la possibilità di costruirlo per la commercializzazione: "questo forse perché molto costoso e non autonomo nel trasporto come similari ma più pratiche realizzazioni statunitensi direttamente collegate al veicolo che lo trasporta".³² Infine, Camerana fa nuovamente presente che per quanto riguardava i disegni tecnici e costruttivi si sarebbero dovuti rivolgere direttamente a Zanuso e che in quel momento la Casa Mobile in questione era esposta alla Mostra delle Arti Domestiche di Torino, nonché sempre visibile presso la Fiat.

Alcuni mesi dopo, nel settembre 1973, ha inizio quella che sembra essere l'unica occasione concreta di vendita di una delle case mobili.

L'interesse arriva da oltreoceano, a firma dell'americano George Becker, il quale dichiara di aver visto la mostra del MoMA tenutasi l'anno precedente, è che i modelli di case mobili lo avevano favorevolmente colpito. Nella lettera Becker dichiara la sua intenzione di usarli in una sovrastruttura di case per villeggiatura che stava progettando, per cui chiede alla Fiat se e quando i modelli sarebbero stati messi in produzione e preannuncia che di lì a breve sarebbe partito per l'Europa e che quindi ne avrebbe approfittato per fermarsi a Torino per poter "discutere in persona dell'affare".³³

La pronta risposta di Camerana conferma quanto già esposto ai precedenti

interlocutori interessati, rimandandolo ai progettisti per ulteriori dettagli e informazioni sui progetti.

La vicenda si sviluppa quindi al di fuori della competenza della Fiat, Becker infatti prova a contattare Zanuso e Rosselli, ottenendo una risposta solo da quest'ultimo. Temporalmente però, si ha testimonianza di un contatto tra Becker e Rosselli solo due anni dopo.

Nel mentre infatti prosegue un lungo scambio di lettere tra Fiat, la Carrozzeria Orlandi e lo stesso Rosselli.

Da una parte, infatti, arrivano diversi solleciti da parte dell'ingegnere Angelo Orlandi sulla possibilità di "alienazione" dei prototipi della casa mobile così come dell'autocarro 616, ricordando che il ricavato della loro vendita doveva essere ripartito al 50 per cento. In effetti, se da un lato Fiat aveva in qualche modo sfruttato le case mobili in diverse occasioni espositive, ricavandone quindi un certo ritorno di immagine,³⁴ la Carrozzeria Orlandi era rimasta nascosta dietro le quinte di tutta questa operazione, percependo quindi solo gli "svantaggi" economici di un investimento di non poco conto. È comprensibile quindi la "pressione" che quest'ultima rivolge agli interlocutori della Fiat.

Nella primavera del 1974 arriva poi direttamente da Rosselli la richiesta di poter acquistare la Casa Mobile.³⁵ D'accordo con Orlandi la cifra (di riguardo), pattuita è di 3 milioni di Lire per la sola casa mobile, Rosselli, infatti, non era interessato al veicolo 616 che era stato valutato invece per 6 milioni.³⁶

Rosselli risponde circa un mese dopo a causa di alcune difficoltà che emergono circa la collocazione della casa mobile. L'architetto, infatti, aveva inizialmente pensato di collocare quest'ultima all'aperto acquistando un terreno nelle vicinanze di Milano. Ma dopo un consulto con la Carrozzeria Boneschi, Rosselli ha la conferma che non era possibile rendere a tenuta d'acqua la cabina poiché il prototipo era "carente di tutti quegli accorgimenti che occorrono per una utilizzazione pratica", la cui modifica era per lui troppo costosa.³⁷ L'unica soluzione era quindi quella di posizionare la casa mobile in un ambiente protetto o in un magazzino, cosa che comportava una notevole difficoltà per Rosselli, che nella stessa lettera avanza l'ipotesi di poter chiedere di sistemare il prototipo presso il nuovo stabilimento della ditta Saporiti (che aveva realizzato alcuni degli arredi).

La questione probabilmente non si risolve, perché non si ha più traccia per diversi mesi della proposta di Rosselli e solo a seguito di un ennesimo sollecito da parte di Orlandi, nel novembre 1974, al quale però Camerana non ha ulteriori informazioni da aggiungere rispetto a quelle risalenti all'estate.

Durante il 1975 torna all'attenzione degli stessi interlocutori la richiesta di George Becker che riesce a mettersi in contatto solo con Rosselli, il quale, a sua volta, scrive a Camerana:

dopo la visita fatta a Torino presso i magazzini dove è conservata la Casa Mobile, ho potuto avere un incontro con un operatore di New York che era interessato già da tempo a questa proposta. Come ho già detto alla signorina Martina, questa persona deciderebbe procedere all'acquisto del prototipo ed al trasporto a New York ed al colloquio presso un centro di studi dell'università. In questo senso, qualora si realizzasse questo programma, io vedrei collocato in un ambiente più idoneo questo prototipo e potrei anche intravedere uno sviluppo della proposta negli Stati Uniti, dove questo tema ha una tradizione ed un campo di realizzazione molto vasti. Io le chiederei quindi una conferma della somma richiesta per l'acquisto e, qualora esista una possibilità del trasporto negli Stati Uniti tramite Fiat, come già fatto, le spese che si dovranno sostenere. Io sarei infatti molto più tranquillo se questo prototipo potesse essere da voi consegnato a New York, da persone di vostra fiducia, evitando le vie di trasporto commerciali che presentano per le caratteristiche del pezzo notevoli difficoltà e pericoli. Non appena io potrò comunicare questi costi complessivi, la persona interessata potrà procedere all'acquisto che, secondo un programma esposto, dovrebbe avvenire entro la primavera.³⁸

Anche qui, purtroppo, le comunicazioni si fermano per un probabile mancato accordo con Becker, e toccherà sempre a Orlandi, quasi un anno dopo, chiedere aggiornamenti sulle trattative di vendita del prototipo di Rosselli. L'epilogo però è amaro: Fiat resta infatti in attesa di aggiornamenti che purtroppo non arriveranno: la corrispondenza si chiude drammaticamente con il telegramma, inviato da Camerana a Gio Ponti, in cui si rammarica per la prematura scomparsa di Rosselli il 10 luglio 1976.

7. Conclusioni

La mostra del 1972 porta il segno del percorso industriale e della crisi economica italiana. Dopo questa lunga congiuntura, che avrebbe rappresentato così un punto di svolta fondamentale, e il fallimentare piano del 1971-75, il sistema industriale avrebbe innestato una marcia sempre più bassa. Fra gli esperti chiamati a redigere il Catalogo, la presenza di un "policy advisor" come Cominotti richiamò ad un ruolo di responsabilità, oltre le implicazioni creative, i designer. Denunciò anche come in sede politica i progressi del sistema industriale non fossero stati pienamente percepiti e avanzò una ridda di perplessità su una pianificazione economica non propriamente guidata in termini di poteri pubblici. Alla luce dei fatti, le imprese manifatturiere ad alto contenuto produttivo, nella maggior parte PMI appartenenti alla filiera del Made in Italy, risposero autonomamente all'appello dell'esperto industriale, contribuendo ad assicurare al paese un posto nelle fila dei più avanzati

La disamina delle imprese e dei marchi presenti al MoMA è infatti partita dal dato cruciale della relativamente alta percentuale di quelli tuttora attivi, a prescindere dal loro assetto societario e dalla composizione proprietaria, per comprendere quanto sia stata determinante la loro strategia di creare vantaggi competitivi derivanti dall'innovazione, ricerca di settore e tensione sperimentale come motore per il raggiungimento di questo obiettivo.

Le proposte di Rosselli e Zanuso di risolvere mediante sistemi industriali prefabbricati i problemi abitativi dell'epoca si confrontarono con l'incapacità delle strutture politico-economiche italiane di pianificare e risolvere i bisogni sociali.

Così come molti degli "Environment" presentati al MoMA nel 1972, i progetti delle Case mobili rappresentano il lascito di un'epoca estremamente viva e captiva, dalla quale è stato possibile ereditare un vero e proprio "alfabeto metodologico, anti-tipologico, visionario e aperto" (Nunziante 2022, p. 469). È questa una delle molte storie che si erano evolute, a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta, in risposta alle carenze dell'industria e alla mancanza di un vero "sistema" del design.

Le Case mobili e il sistema di edilizia industrializzata furono un tentativo estremo di mettere in crisi dei modelli stabili e formali, proponendo quella che Paolo Fossati (1972, p. 133) identificava - riferendosi nello specifico al progetto di Rosselli - come:

un passo ulteriore verso un'idea elastica di architettura dove la questione posta da questi contenitori non è tanto il loro utilizzo immediato, la messa in opera di tali proposte. Contano invece le indagini e le prospettive aperte nella direzione informale o di atipia strutturale che comportano, come elasticità di congegni costruttivi e quindi di utilizzazione di procedimenti tecnici in atto, come infine, messa in crisi di un modello ideologico e formale.

Quando una vasta gamma di case mobili sarebbe stata in esposizione a Torino presso il primo Salone professionale europeo dei caravan nel 1975, sarebbe emersa la buona tenuta di un comparto specializzato legato alla motorizzazione che, per la sua economicità, si avviava a diventare di massa.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AMATORI, F. (1987). Per un dizionario biografico degli imprenditori marchigiani. In S. Anselmi (a cura di), *Le Marche* (pp. 589-627). Torino: G. Einaudi.
- AMATORI, F. (2022). *L'impresa italiana*. Roma: Treccani.
- AMATORI, F., BUGAMELLI, M., & COLLI, A. (2013). Tecnologia dimensione d'impresa e imprenditorialità. In G. Toniolo (a cura di), *L'Italia e l'economia mondiale dall'Unità a oggi* (pp. 631-671). Venezia: Marsilio.
- AMBASZ, E. (a cura di). (1972). *Italy: The New Domestic Landscape. Achievements and Problems of Italian Design*. New York, N.Y.: The Museum of Modern Art; Florence: Centro Di.
- https://www.MoMA.org/documents/MoMA_catalogue_1783_300062429.pdf?_ga=2.82967126.1337703196.1656063324-788044958.1656063324
- AMBASZ, E. (1997). Paesaggio domestico 1972-1997/Domestic Landscape 1972-1997. *Ottagono*, 122, numero speciale G. Bosoni (a cura di), 1972-1997, *Italy: The New Domestic Landscape*.
- AMBASZ, E. (2009). The Elusive Mr. Ambasz. *Architect*, 98 (6) 60-65.
- ANNICCHIARICO, S. (2022). 50 anni dopo "The New Domestic Landscape", la mostra che cambiò il design. *Domusweb*, 4 febbraio. <https://www.domusweb.it/it/design/2022/02/03/cinquanta-anni-dopo-italy-the-new-domestic-landscape.html>
- BAGLIONI, A. (1976). Il messaggio di Alberto Rosselli. *Prefabbricare edilizia in evoluzione*, 4, 35.
- BANFI, G. (1942). La casa ideale di Gian Luigi Banfi. *Domus*, 176, 318-323.
- BENNA, C. (2022). Morto Oddone Cemerana, l'intellettuale "atipico" che diffuse l'immagine di Fiat nel mondo. *Corriere della Sera*. Torino, 22 set. https://torino.corriere.it/cronaca/22_settembre_05/morto-oddone-cemerana-l-intellettuale-atipico-che-diffuse-l-immagine-fiat-mondo-c80fb4-2d41-11ed-82e8-8adda605a86c.shtml
- BERTA, G. (2018). *L'enigma dell'imprenditore (e il destino dell'impresa)*. Bologna: il Mulino.
- BONI, M. (1999). *La Carrozzeria Orlandi di Modena: 140 anni di storia e prospettive future*. Tesi di laurea. Dipartimento di Economia Marco Biagi. Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia.
- BOSONI, G. (1983). La via italiana alle materie plastiche / The Italian Way to Plastics. In P. Sparke (ed. by), *The Plastic Age. From Modernity to Post-Modernity*. London: Victoria & Albert Museum.
- BOSONI, G. (2022). La ricerca dell'essenza delle cose al servizio di tutti. In P. Rosselli (a cura di), *Alberto Rosselli: architettura, design e "Stile Industria"* (pp. 399-454). Macerata: Quodlibet.
- CASTAGNOLI, A., SCARPELLINI, E. (2003). *Storia degli imprenditori italiani*. Torino: Einaudi.
- CASTRONOVO, V. (1980). *L'industria italiana dall'Ottocento a oggi*. Milano: Mondadori.
- CASTRONOVO, V. (1999). *Fiat 1899-1999. Un secolo di vita italiana*. Milano: Rizzoli.
- CASTRONOVO, V. (2010). *L'Italia del miracolo economico*. Roma-Bari: Laterza.
- COMINOTTI, R. (1972). Italian Design in Relation to Social and Economic Planning. In Ambasz, E. (a cura di), *Italy: The New Domestic Landscape. Achievements and Problems of Italian Design* (pp. 345-351). New York, N.Y.: The Museum of Modern Art; Florence: Centro Di.
- COMINOTTI, R., GARAVINI, R. (1961). *Occupazione, redditi e consumi di una grande centro industriale (Torino)*. (Volumi 1-2). Milano: Feltrinelli
- Design Process Olivetti. (1983). *Design Process Olivetti 1908-1983*. Milano: Edizioni di Comunità.
- DI FENIZIO, F. (1958). *Le leggi dell'economia. La funzione del consumo*. Milano: Editrice Lindustria.
- DRAGONE, A. (1973). L'anno meraviglioso del design italiano. *I Mesi: rivista bimestrale di attualità economiche e culturali dell'Istituto bancario San Paolo di Torino*, 1(2), 36.
- FABBRIO, M., GRECO, A. (a cura di) (1988). *La comunità concreta: progetto ed immagine. Il pensiero e le iniziative di Adriano Olivetti nella formazione della cultura urbanistica ed architettonica italiana*. Roma: Fondazione Adriano Olivetti.
- FALLAN, K., LEES-MATTEI, G. (2016). Real imagined Communities: National Narratives and the Globalization of Design History. *Design Issues*, 32 (1), 5-18.
- FIXSEN, A. (2021). Newsmaker: Emilio Ambasz. *Architectural Record*, 209(1), 23.
- FOSSATI, P. (1972). *Il design in Italia 1945-1972*. Torino: Einaudi.
- FRIEDMANN, J. (1960). Intellectuals in a Developing Societies. *Kyklos*, 13 (4), 513-544.
- GARGIANI, R. (2007). *Archizoom associati, 1966-1974. Dall'onda pop alla superficie neutra*. Milano: Electa.
- GARIBALDO, F. (2015). *Il Made in Italy come organizzazione industriale*. In D. Balicco (a cura di), *Made in Italy e cultura. Indagine sull'identità italiana contemporanea*, (pp. 27-36). Palermo: G.B. Palumbo editore.
- GREGOTTI, V. (1982). *Il disegno del prodotto industriale: Italia 1860-1980*. Milano: Electa.
- HORWICH, G. (1996). Reflections on the Twentieth Anniversary of the 1973-1974 Oil Price Shock. In *The Energy Crisis. Unresolved Issues and Enduring Legacies*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, pp. 81-87.
- ISSAWI, C. (1978-79). The 1973 Oil Crisis and After. *Journal of Post Keynesian Economics*, 1(2), 3-26.
- KOENIG, G. K. (1981). Alberto Rosselli. In A. Fracassi, S. Riva (a cura di), *Stile Industria: Alberto Rosselli* (pp. 23-24). Parma: Artegrafica Silva.
- LECCE, C. (2014). Abet Laminati: il design delle superfici. *AIS/Design Journal. Storia e Ricerche*, 2(4), 150-193.
- <https://www.aisdesign.org/ser/index.php/SeR/article/view/91>
- LYNDON, J. (1973). Book Review: Italy: The New Domestic Landscape. *Urban Studies*, 10 (2), 282-284.
- MANSOOR, J. (2016). *Marshall Plan Modernism: Italian Postwar Abstraction and the Beginnings of Autonomia*. Durham: Duke University Press.
- MONOTTI, C. (1975). *I gruppi industriali in Italia*. Torino: Editoriale Valentino.
- MORK, K. A., HALL, R. E. (1979). Energy Prices, Inflation, and Recession, 1974-1975. National Bureau of Economic Research, *NBER Working Papers*, 0369.
- NUNZIANTE, P. (2022). Design per architetture elastiche. In P. Rosselli (a cura di), *Alberto Rosselli: architettura, design e "Stile Industria"* (pp. 455-469). Macerata: Quodlibet.
- OKUN, A. M. (1975). A Postmortem of the 1974 Recession. *Brooking Papers on Economic Activity*, 1 (75), 207-221.
- PERCOCO, M. (2022). La casa come prodotto di serie nella visione umanistica di Alberto Rosselli. In P. Rosselli (a cura di), *Alberto Rosselli. Architettura, design e "Stile Industria"* (pp. 75-94). Macerata: Quodlibet.
- PORTER, M., KETELS, C. (2009). Clusters and Industrial Districts: Common Roots, Different Perspectives. In G. Becattini, M. Bellandi & L. De Propris (a cura di), *A Handbook of Industrial Districts* (pp. 172-183). Cheltenham: Elgar.
- PROGRAMMA (1972-1979). Ministero del Bilancio e della programmazione economica, *Programma economico nazionale, 1971-1975*. Roma: Istituto Poligrafico dello Stato, 2 v.
- ROCCA, G. (1910). Il problema delle case popolari. *La Riforma Sociale*, 17(21), 571-578.
- ROSSELLI, P. (a cura di). (2022). *Alberto Rosselli. Architettura, Design e «Stile Industria*. Quodlibet.
- SARACENO, P. (1948). *Elementi per un piano economico 1949-52. Relazione al Comitato interministeriale per la ricostruzione*. Roma: Istituto poligrafico dello Stato.
- SCHUMPETER, J. A. (1955). *Capitalismo socialismo e democrazia*. Milano: Edizioni di Comunità.
- VERGANTI, R. (2006). Innovation Through Design. *Harvard Business Review*, 84(12), 114-122.
- VIDARI, P. P. (1993). The Late Great Tradition of Corporate Design. *Print*, 47(6), 28-39.
- ZAMAGNI, V. (2020). *Forme d'impresa. Una prospettiva storico-economica*. Bologna: il Mulino.

NOTE

- ¹ La prima l'aveva vista protagonista di quella rivoluzione della mobilità di massa, cardine del boom economico italiano del dopoguerra.
- ² Le autrici desiderano ringraziare la prof.ssa Elena Dellapiana (Politecnico di Torino) verso la quale hanno maturato un debito di riconoscenza per il reperimento dei documenti conservati presso l'Archivio Storico Fiat e l'Archivio Storico del Gruppo Olivetti di Ivrea.
- ³ Sullo sviluppo generale della Fiat e sul suo gruppo dirigente, si rimanda a Castronovo (1999).
- ⁴ Giulio Carlo Argan, Italo Insolera, Alessandro Mendini, Germano Celant, Manfredo Tafuri e Filiberto Menna.
- ⁵ Interessante a tal proposito ricordare l'episodio italiano precursore del concetto di casa mobile ideato da Gianluigi Banfi e proposto come progetto di "casa ideale" che era stato sollecitato dalla rivista "Domus" nel 1942 e pubblicato sul numero 176, nell'agosto del 1942. Nel progetto di Banfi erano stati anticipati sia il tema della casa nomade che prefabbricata, concepita come assemblaggio di moduli divisi per funzioni e quindi poi facilmente trasportabile e flessibile a seconda delle necessità (Banfi, 1942, pp. 318-323).
- ⁶ Ricordiamo come già tra la metà del 1947 e del '48 Pasquale Saraceno (1948) avesse diretto i lavori del *Centro di studi e piani tecnico economici* dell'IRI che fu impegnato a formulare un piano a lungo termine finalizzato a forzare gli investimenti, specialmente nel campo delle infrastrutture e dei beni capitale, per comprimere i costi ed aumentare le esportazioni; facendo sì da poter risolvere e riequilibrare in modo duraturo la bilancia dei pagamenti e fronteggiare la concorrenza, durante il processo di liberalizzazione dei mercati internazionali che si sarebbe verificato.
- ⁷ La congiunzione degli effetti dell'abbandono della parità aurea da parte degli Stati Uniti, con la conseguente fine del sistema di Bretton Woods e la svalutazione del dollaro (15 agosto 1971); cfr. Okun (1975).
- ⁸ Primo shock petrolifero quando il prezzo del petrolio quadruplicò in un trimestre a cavallo tra il 1973 e 1974. Cfr. Mork & Hall (1979); Issawi (1978-79); Horwich (1996). I due anni di mercati finanziari ristagnanti fanno riferimento al gennaio 1973-dicembre 1974.
- ⁹ La SORIS Spa fu messa in liquidazione nel 1977, in seguito a un inutile tentativo nel 1975 di ricapitalizzazione da 100 a 250 milioni di lire, dopo il subentro nell'IMI.
- ¹⁰ I rapporti con G. Soavi, art director in quegli anni delle Cultural Activities Olivetti, furono tenuti a partire dal 30 marzo 1970 con diversi rappresentanti del MoMA: con John Garrigan, assistente della sezione di Graphic Design e con Ambasz ed Emily Fuller del dipartimento Architettura e Design. Ambasz nel maggio 1970 si recò a Milano per un colloquio con Soavi per concertare alcuni aspetti della programmazione della mostra "di design italiano contemporaneo". Conosciamo dalla corrispondenza che l'esposizione avrebbe dovuto tenersi nel 1971 e che, invece, per i notevoli ritardi fu inaugurata il 1° aprile 1972 (Fondazione Adriano Olivetti, Archivio Storico del Gruppo Olivetti, UA48 "Soavi, Museum of Modern Art").
- ¹¹ La presenza della casa automobilistica al MoMA 1972 era dovuta alla Fiat, la quale alla fine degli anni Sessanta aveva siglato un accordo con la Michelin in base a cui aveva acquisito parte della quota azionaria della Citroën posseduta dalla Michelin.
- ¹² Particolare era la situazione di Autovox spa, storica industria produttrice di autoradio fondata a Roma nell'immediato dopoguerra, che nel 1971 vendette la maggior parte del suo azionario al gruppo statunitense Motorola (elettronica). Fino al 1973, fatturato e utili di Autovox registrarono una crescita costante e continuarono a seguire la programmazione della proprietà italiana.
- ¹³ Andrea Branzi, Dario e Lucia Bartolini, Gilberto Corretti, Paolo Deganello, Massimo Morozzi. Cfr. Gargiani (2007).
- ¹⁴ Gianfranco Facchetti, Umberto Orsoni, Gianni Pareschi, Pino Pensotti, Riccardo Rosso.
- ¹⁵ Giorgio Ceretti, Piero Derossi.
- ¹⁶ Carlo Bimbi, Gianni Ferrara, Nilo Gioacchini.
- ¹⁷ Luigi Massoni.
- ¹⁸ Alessandro e Roberto Magris, Piero Frassinelli, Adolfo Natalini, Cristiano Toraldo di Francia.
- ¹⁹ Solo dopo il "Censimento dell'industria e del commercio" del 1971, l'Istat tenne conto della classificazione statistica internazionale dell'ISIC (International Standard Industrial Classification) e, nell'ambito della Comunità europea, della Nomenclature générale des activités économiques (NACE).
- ²⁰ Nata nel 1811 dall'antico nucleo della Manifattura Ceramica Galvani, insieme alla Ilcas, la Ceramica Scala con 2 mila addetti all'inizio degli anni Settanta, era appena confluita per il 40 per cento nel marchio Ideal Standard della multinazionale statunitense American Standard.
- ²¹ La Abet Laminati promosse e organizzò, inoltre, una tavola rotonda a Pesaro nel maggio 1973 sulle tendenze dell'architettura in rapporto alla progettazione dell'industria del mobile.
- ²² Oddone Camerana (Torino, 1937 - ivi, 2022), figlio del vicepresidente della Fiat, nonché nipote di Gianni Agnelli, è stato pubblicitario, scrittore, e amico di artisti (da Carlo Mollino a Italo Cremona e Guido Ceronetti). Entrato nell'ufficio stampa Fiat nel 1962, guidò dal 1976 al 1994 la pubblicità e l'immagine Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Tra le tante innovazioni da lui suggerite: il marchio Fiat a rombi blu inclinati, la pubblicità della Uno affidata a Giorgio Forattini, i progetti con Pio Manzù e Gae Aulenti, le pubblicità in USA con Ally & Gargano. Oltre all'esercizio della professione, Camerana condusse negli anni un percorso parallelo come collaboratore di quotidiani e riviste fino alla scrittura di diversi romanzi, nella descrizione dei cui ambienti si avvale della sua posizione di *insider* della grande industria (Benna, 2022).
- ²³ Lettera di O. Camerana a N. Gioia, 5 maggio 1971, datt. (Archivio Storico Fiat).
- ²⁴ Lettera di A. Orlandi a O. Montabone, 11 giugno 1971, datt. (ivi).
- ²⁵ Per una esaustiva lettura dell'opera di A. Rosselli, si veda Rosselli (2022).
- ²⁶ La Carrozzeria Orlandi, dedicata alla costruzione di carri e carrozze, venne fondata nel 1859 a Crespellano (Bologna) dal falegname e fabbro Angelo Orlandi; la ditta si spostò poi nel 1881 a Modena sulla via Emilia Ovest. Nel 1921 a causa di dissapori tra gli eredi di Angelo Orlandi ci fu una divisione dell'azienda in Carrozzeria Giovanni Orlandi e Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi. Quest'ultima proseguì con successo la costruzione di autobus, autocarri e furgoni di notevole eleganza formale e di grande diffusione e popolarità dagli anni Trenta fino agli anni Sessanta del Novecento. Nel 1972 la Fiat acquisì la quota azionaria di maggioranza dell'azienda emiliana, la quale cedette il restante 30 per cento nel 1988, venendo definitivamente accorpata con la IVECO. (Boni, 1999).
- ²⁷ A. Rosselli, I. Hosoe, Veicolo per grandi itinerari "Meteor"; relazione di progetto dattiloscritta, 1973 (Archivio Alberto Rosselli).
- ²⁸ A. Rosselli, Relazione di progetto dattiloscritta, 1973 (Archivio Alberto Rosselli).
- ²⁹ *Ibidem*.
- ³⁰ Lettera di A. Rosselli a O. Camerana, 2 aprile 1974 (Archivio Storico Fiat).
- ³¹ Lettera di O. Camerana alla ditta "DATA", 24 marzo 1973, datt. (ivi).
- ³² Lettera di O. Camerana a Fiberglass Italy Spa, 2 aprile 1973, datt. (ivi).
- ³³ Lettera di G. Becker alla FIAT, 10 settembre 1973, datt. (ivi).
- ³⁴ Lettera di O. Camerana a O. Motabone, 26 aprile 1974, datt. (ivi).
- ³⁵ *Ibidem*.
- ³⁶ Lettera di O. Camerana a O. Motabone, 30 maggio 1974, datt. (ivi). Una missiva da parte di Fiat Direzione Pubblicità, datata 21 febbraio 1975, aveva ufficializzato l'alienazione definitiva del cabinato 616 - che risultava di proprietà Fiat al 50% e di Orlandi al 50% - a suo tempo impiegato nell'esposizione al MoMA, per l'importo di un milione di lire in capo alla Carrozzeria Orlandi spa.
- ³⁷ Lettera di A. Rosselli a O. Camerana, 8 luglio 1974, datt. (ivi).
- ³⁸ Lettera di A. Rosselli a O. Camerana, 31 marzo 1975 (ivi).

Biografie autori

Emilio Ambasz

Emilio Ambasz è architetto e designer. Dal 1969 al 1976 è stato Curator of Design al Museum of Modern Art, New York, dove ha curato, tra l'altro, la mostra *Italy the new domestic Landscape*. Ha insegnato presso la Princeton University's School of Architecture e alla Hochschule für Gestaltung di Ulm. Precursore dell'architettura green, ha ricevuto per la sua ricerca progettuale e critica numerosi riconoscimenti internazionali. Ha pubblicato numerosi libri, tra cui *Natural Architecture, Artificial Design* (Electa 2001). È autore di molti progetti di prodotto, tra cui la pluripremiata seduta per ufficio Vertebra (con G. Piretti, 1978), che ottiene nel 1981 il Compasso d'Oro.

Barry Bergdoll

Barry Bergdoll è Meyer Schapiro Professor of Art History alla Columbia University. I suoi interessi si concentrano sulla storia dell'architettura moderna con una particolare attenzione a Francia e Germania dal 1750. Come curatore presso il Canadian Centre for Architecture e il Museum of Modern Art, dove è stato Philip Johnson Chief Curator dal 2007 al 2013 ha diretto una serie di mostre con lo scopo di offrire una visione più ampia e inclusive di casi come Mies van der Rohe, il Bauhaus, Henri Labrousse, Le Corbusier, l'architettura Latino Americana del dopo guerra e, più recentemente, Frank Lloyd Wright.

Bibiana Borzi

Bibiana Borzi, PhD, ha concentrato la sua ricerca nell'ambito della storia dell'architettura e del design. Laureata in Storia dell'arte presso La Sapienza, ha conseguito il Master Internazionale in Restauro Architettonico e Cultura del Patrimonio, Università degli Studi Roma Tre. Ha partecipato a convegni e seminari internazionali, pubblicato saggi su riviste scientifiche, ed è autrice di monografie dedicate all'architettura e al design. Insegna Storia dell'architettura presso il Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell'Ateneo di Catania.

Chiara Carrera

Chiara Carrera si laurea in Architettura nel 2020 presso l'Università IUAV di Venezia con la tesi "Italy: The New Domestic Landscape. New York 1972 - Venice 2020". Dal 2021 è PhD student presso la Scuola di dottorato Iuav nel curriculum di architettura Villard d'Honnecourt, dove indaga la storia e le potenzialità del medium espositivo. È stata coinvolta al corso di Storia delle mostre e degli allestimenti (IUAV) e al corso Exhibiting exhibitions (Università di Camerino).

Raissa D'Uffizi

Raissa D'Uffizi, PhD in Design, è ricercatrice, graphic designer e docente a contratto del corso History of Visual Communication Design presso l'Università di Roma "La Sapienza". Le sue ricerche si concentrano sulla storia del design e della grafica in ambito italiano. Tra le sue recenti pubblicazioni: *The memory of Italian graphic design history: digital dissemination and immaterial circulation of a visual communication heritage* (2023), *Visualizing the italian way of life: italian design products through the pages of Domus, 1955-1975* (2023) e *'From Italy, with love and splendor'. Il design italiano e le riviste di Progetto americane tra gli anni Cinquanta e Settanta* (2023).

Maria Teresa Feraboli

Architetta e professoressa associata presso il Dipartimento di Design del Politecnico di Milano, si occupa dal 2002 dello studio degli archivi di design e architettura del Novecento, approfondendo il tema dell'abitare in relazione al design degli interni e del prodotto. Collabora con il CASVA del Comune di Milano e con la Soprintendenza Archivistica per la Lombardia. Appartiene al comitato scientifico per il Patrimonio del XX Secolo di Icomos Italia e ha fatto parte del comitato scientifico di AAA-Italia (Associazione Archivi di Architettura).

Fulvio Irace

Fulvio Irace è professore emerito di "Storia dell'Architettura e del Design" presso il Politecnico di Milano e visiting professor all'Accademia di Architettura di Mendrisio. Redattore e collaboratore delle principali riviste di architettura italiana. Studioso di storia e storiografia dell'architettura, i suoi studi si sono orientati sulla storia del progetto italiano tra le due guerre e nella prima metà del secolo scorso aprendo percorsi di ricerca, scoperta e messa a sistema di autori come Gio Ponti, Carlo Mollino, Giovanni Muzio, Emilio Ambasz, Franco Albini, Alessandro Mendini, a cui ha dedicato monografie e mostre, tra cui la recente "Gio Ponti. Amate l'architettura" al MAXXI di Roma (2019).

Chiara Lecce

Chiara Lecce, PhD e Rtdb in Architettura degli Interni e Allestimento presso il Dipartimento di Design del Politecnico di Milano, è docente di Storia del Design e di Interior e Spatial Design presso la Scuola del Design del Politecnico di Milano. Dal 2010 svolge ricerca e collabora con i maggiori archivi del progetto italiani e internazionali, è autore di diversi saggi e articoli scientifici e della monografia *The Smart Home. An exploration of how Media Technologies have influenced Interior Design visions from the last century till today* (2020, FrancoAngeli, Milano). Dal 2021 è co-fondatore e editore della casa editrice di architettura, design e arti visive Cratèra. Dal 2022 è membro del Consiglio Direttivo di AIS/Design (Associazione Italiana Storici del Design).

Gabriele Neri

Gabriele Neri è storico dell'architettura e del design, curatore e architetto. Insegna Storia dell'architettura al Politecnico di Torino. È stato *Weinberg Fellow dell'Italian Academy for Advanced Studies* in America, Columbia University, New York (2022); professore a contratto al Politecnico di Milano (2011-2022) e *Maitre d'enseignement et de recherche* presso l'Accademia di architettura di Mendrisio, Svizzera (2019-2022), dove tuttora è docente invitato.

Letizia Pagliai

Insegna Storia economica presso l'Università degli studi di Torino, I suoi temi di ricerca affrontano la storia della commistione tra dinamiche economiche nazionali e internazionali e i processi produttivi, la definizione, la circolazione e la comunicazione delle merci; i ruoli e le burocrazie di personalità che promuovono i processi, con particolare attenzione all'Italia del periodo tra le due guerre. Tra le sue pubblicazioni, *La Firenze di Giovanni Battista Giorgini. Artigianato e moda fra Italia e Stati Uniti*, Firenze: Edifir, 2011; *Per il bene comune. Poteri pubblici ed economia nel pensiero di Giorgio La Pira*, Firenze: Polistampa, 2009; ha curato, con A. Moioli, Jacopo Mazzei. *Il dovere della politica economica*, Roma: Studium, 2019.

Isabella Patti

Storica dell'Arte e del Design, è professoressa associata del Dipartimento di Architettura DIDA della Università degli Studi di Firenze, dove insegna Storia e Critica del Design. Si occupa di design indagandolo nelle sue relazioni con il tessuto storico, culturale e artistico: da questa dimensione, le tematiche più recentemente trattate sono collegate al Game Design, sviluppato attraverso le metodologie di retorica procedurale e narrativa ludica (*Serious Game Design. Teoria e pratiche sull'esperienza ludica applicata*, FrancoAngeli, 2018); al contributo di G. Klaus Koenig alla storia del design (*Teoria e pratica del dissenso* in G.K. Koenig, 2020, Op-Cit., *Design per la comunità. Il Contributo di G.K. Koenig*, 2020, AIS/Design. Storia e ricerche); alla valorizzazione del design come bene culturale (*Tutela e valorizzazione del design: analisi per una classificazione più legittima*, SID, 2022).

Marco Sironi

Designer formato all'Isa di Monza e laureato in lettere a Pavia, fondatore con Roberta Sironi di élitradesign, piccolo studio che si è occupato di segni, di marchi, di libri, di oggetti leggeri. È ricercatore al Dadu - Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica di Alghero (Università di Sassari), dove da anni insegna Comunicazione visiva e Design del prodotto. Tra i suoi scritti, *Geografie del narrare. Insistenze sui luoghi di Gianni Celati e Luigi Ghirri*, Reggio Emilia 2004 e *Sul luogo del design. Intorno al lavoro dei fratelli Castiglioni*, Milano 2014. Scrive per doppiozero.it.

AIS/DESIGN JOURNAL
STORIA E RICERCHE

Rivista online, a libero
accesso e peer-reviewed
dell'Associazione Italiana
degli Storici del Design
(AIS/Design)

VOL. 10 / N. 18
OTTOBRE 2023

**"ITALY: THE NEW DOMESTIC
LANDSCAPE".**

I PRIMI CINQUANT'ANNI

a cura di Fulvio Irace

ISSN
2281-7603
