

Design, l'Italia è "fuori serie"

Auto, sedie, mobili: una storia di oggetti mito
Ma l'industria oggi sembra non crederci più

Evento

MARIA GIULIA MINETTI

Nuovo allestimento
al museo
della Triennale

Museo del design atto secondo. Come promesso all'inaugurazione poco più di un anno fa - era il dicembre del 2007 -, l'allestimento è cambiato. Invece dell'accumulo statico di oggetti, questo museo propone di volta in volta una rassegna a tema, una proposta di «interpretazione» del design italiano. Se l'esordio è stato dedicato alle «ossessioni» del medesimo (ovvero, chiosa il curatore scientifico Andrea Branzi, alle sue radici antropologiche, produttrici di «grandi categorie» all'interno delle quali raggruppare gli oggetti esposti), la nuova mostra vuole leggere il design di casa nostra dentro il sistema produttivo. Ancora Branzi: «Lo scopo è mostrare i rapporti tra cultura del progetto e cultura industriale».

Il titolo dell'esposizione, «Serie Fuori Serie», allude all'influenza continua tra sperimentazione e produzione di massa, tra oggetto «unico» e oggetto ripetuto identico migliaia di volte, e spesso lo spunto per quest'ultimo è suggerito dall'altro, oppure capita addirittura che l'oggetto unico, avanguardistico, si riveli adatto alla serialità, spinto alla serialità da un successo di pubblico imprevi-

sto. A mostrare questa scorrevole sovrapposizione di scopi e risultati, questa germinazione progettuale e industriale, c'è un'esposizione semplicissima, quasi didattica, circolare. Una forma ad anello che appunto suggerisce l'impossibilità di trovare un punto di partenza e uno di arrivo ma allude a un ininterrotto flusso fecondante.

Circolare ma diviso in sezioni, il percorso. Elenca Branzi: «C'è il settore della piccola serie artigianale, della piccola serie industriale, della grande serie, dei "fuori serie" e, im-

BRANZI

«Mostriamo i rapporti tra la cultura di chi progetta e quella di chi realizza»

portantissimi, dei prodotti di serie personalizzati». I primi prodotti di serie personalizzati sono stati, ça va sans dire, le automobili. La pretesa di avere in qualche modo la fuori serie anche in una macchina di serie è tipicamente italiana, concede Branzi, che riconosce la diffidenza italica verso l'anonimato del prodotto di massa. «Eppure - nota l'architetto -, la categoria "serie personalizzata" è oggi una delle frontiere delle nuove strategie industriali, che puntano su una vastissima offerta di optional, i computer in questo sono all'avanguardia, ovvero alla possibilità di una gestione individuale del prodotto da parte del cliente. E questo modo di pensare il prodotto, vede, si ricollega al design sperimentale...».

Tutto si tiene, e a consentire la tenuta c'è un sistema di aziende capaci di straordinaria versatilità e duttilità. Tra il produttore italiano e il designer s'instaura una collaborazione «articolata nella reciproca auto-

nomia», dice Branzi, il che significa che entrambi sfoggiano la propria competenza senza prevaricazioni. «È per questo motivo - spiega l'architetto Antonio Citterio, responsabile dell'allestimento della mostra e come Branzi designer in proprio - che il sistema-design italiano attrae frotte di progettisti stranieri: qui sanno che ogni loro idea, per quanto audace, potrà attuarsi».

Purché, va detto, si tratti di idee d'arredo, di décor. Il sistema del design italiano, partito - come si vede ma-

CITTERIO

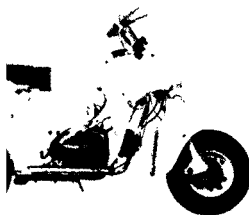
«I designer industriali da noi scompaiono perché non si investe più sul futuro»

gnificamente in questa mostra - non solo da tavoli, sedie e soprammobili, ma anche da aerei, auto, motociclette, radio, televisioni, macchine per scrivere ecc, il design propriamente «industriale», insomma, su questo versante s'è fermato. «Ma non è un problema del design - reagisce, toccato sul vivo, Andrea Branzi - è un problema dell'industria italiana». Dell'industria e della politica: «Né l'industria né il governo investono nella formazione». A parte l'industria dell'auto, che ha ripreso a promuovere con convinzione il design (se-



condo Citterio, «la Fiat ha dato bei segnali»), il resto dell'industria italiana s'è fatto evanescente o ha rinunciato al futuro. «In realtà - sintetizza con crudezza Citterio - siccome non c'è industria elettronica, che oggi è l'industria trainante, non abbiamo più designer industriali».

Ricorda, Citterio, come la Olivetti - quando già la Ibm faceva le macchine per scrivere con la testina rotante e pensava ai computer - credesse di risolvere i problemi «verniciando di rosso» una macchinetta portatile. L'allusione è alla famosa Valentina di Sottsass, e l'accusa non è a Sottsass, ma all'industria di Ivrea, all'idea di design come «pezzo estetico» invece che «pezzo progettuale». Ecco allora che questa mostra è insieme un'esaltazione e una deprecazione, un'esibizione di competenza e una confessione di impotenza. «Perché facciamo tante sedie?» - si domanda Citterio. La risposta è semplice: «Perché lì abbiamo ancora il know how, siamo dei grandi manifatturieri. Ma l'industria? L'industria se ne è andata». La mostra questi problemi li mette sul piatto, anche nella scelta non estetizzante dell'esposizione, sicché il suo valore didattico è forte, comprensibile. «È un messaggio alla realtà industriale italiana - conclude Citterio -, alla scuola, alla formazione. Se continuiamo a raccontarcela senza agire, fra un po' non faremo più neanche la moda».

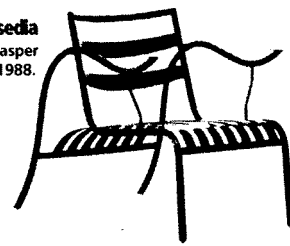


Lo scooter
Formichino, 1954
Carrozzeria portante in lega d'alluminio, modellata sul motore centrale



L'automobile
Phylla, Enrico Pisino, Alessandro Matarazzo, Pietro Camardella, Fiat, 2008. Prototipo di veicolo che trasforma il sole in energia

La sedia
Thinking Man's Chair, Jasper Morrison, Cappellini, 1988.

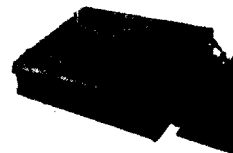


Venerdì a Milano

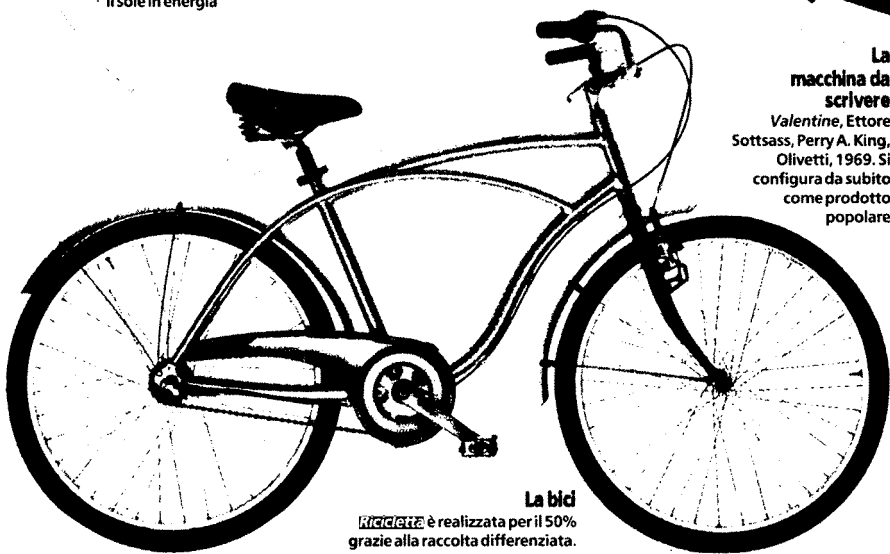
«Serie fuori serie» è il titolo della mostra che si inaugura venerdì prossimo al Design Museum della Triennale di Milano. Curata da Andrea Branzi l'esposizione prosegue il discorso avviato a dicembre 2007 con la mostra dedicata alle «Sette ossessioni del design italiano». Il titolo allude all'influenza continua tra sperimentazione e produzione di massa, tra oggetto «unico» e oggetto ripetuto identico migliaia di volte. Il museo della Triennale è diretto da Silvana Annichiarico. Informazioni sul sito www.triennale.it



La sperimentazione
40/60 HP Aerodinamica, Giuseppe Merosi, Carrozzeria Castagna, 1914. Uno dei primissimi esempi di vettura sportiva, dall'avveniristica forma aerodinamica



La macchina da scrivere
Valentine, Ettore Sottsass, Perry A. King, Olivetti, 1969. Si configura da subito come prodotto popolare



La bici
Riciclette è realizzata per il 50% grazie alla raccolta differenziata.