

**Lezioni calabresi e abruzzesi**  
**Prof. Paolo Coen**  
**Università della Calabria, 2014-2015**  
**Università degli Studi di Teramo, 2016-2017**

*Elementi per il concetto di Design. Da Benvenuto Cellini a Ron Arad*

Iniziamo con una domanda alla classe:

- Cos'è il design, secondo voi?

Bene. O meglio: male. Perché in questo caso, a parte chi ha risposto con “industrial design”, siamo abbastanza lontani. Sarà utile perciò partire da lontano, da molto lontano. L'oggetto che vedete è abbastanza spettacolare. Venne realizzato nei primi anni quaranta del Cinquecento da Benvenuto Cellini. Si tratta della *Saliera di Francesco I*, oggi al Museo d'arte di Vienna, ovvero al Kunsthistorisches Museum. In quel momento Cellini, uno dei più celebri orafi e scultori fiorentini del secolo, si trovava a Parigi e la sua bottega, o meglio officina, era in piena attività. Tutto grazie al mecenatismo del re di Francia, Francesco I appunto, che gli forniva denaro e soprattutto materiali preziosi in abbondanza. Come peraltro narra lo stesso Cellini nella sua *Vita*, tuttora molto gustosa da leggere. “Mio gran re (...) unico e liberalissimo”, così tratteggia Cellini al suo interno, all'indirizzo di Francesco, appunto. La *Saliera* è forse il risultato più spettacolare di questo connubio committente-artista.

Cellini non era certo nuovo a imprese del genere. Già in passato aveva dato prove magistrali. Una saliera gli era stata richiesta, per fare un esempio, dal cardinale Benedetto Accolti quando era a Roma. Quasi sempre l'orafo aveva risposto con oggetti d'argento, decorati con motivi fitomorfi o zoomorfi, ovvero vegetali e animali. Un secondo esempio possibile, in qualche modo più vicino alla realizzazione per il re di Francia, era stato quanto progettato per un altro cardinale, Ippolito d'Este, un importante mecenate e collezionista del tempo, per cui Cellini si avvale nel programma iconografico dei consigli di due letterati, Luigi Alamanni e Gabriele Cesani.

Cellini partì dal progetto per il cardinale Ippolito, che mostrò al re non appena vi furono le condizioni più appropriate. Il progetto servì a completare un bacino e un boccale in argento che Francesco aveva ricevuto in dono dallo stesso Ippolito. Il re in persona mise a disposizione i materiali preziosi necessari. Nel 1543 la saliera era finita, anche grazie al concorso di una bottega che si avvaleva della presenza di maestranze internazionali.

Non è questa la sede per descrivere nel dettaglio l'opera. Basterà qui dire che rappresenta due divinità strettamente intrecciate, *Nettuno* da un lato e una seconda divinità – *Gea* oppure una *Ninfa* – dall'altro lato. L'una rappresenta il mare, l'altra la terra, insomma. Il punto è che Francesco “non si poteva saziare di guardarla”, cioè di ammirarla. Anche se a dire il vero il primo a usarla fu proprio

Cellini: lo scultore prima di consegnarla diede una cena per “parecchi cari amici e con essi con grandissima lietitudine desinai, mettendo la saliera in mezzo alla tavola; e fummo i primi a doperarla”. Ne viene fuori, ormai quasi alla metà del Cinquecento, il profilo di un artista che, con legittimo orgoglio, rivendica in pieno la dignità della sua opera.

La *Saliera*, dal 1570 uscita dalla Francia – in quanto donata dal re di Francia Carlo IX all'arciduca Ferdinando del Tirolo e di qui passata, per successione alla casa d'Austria – serve bene a introdurre il nostro discorso di oggi, dedicato. Fin dall'origine si pose infatti come un oggetto capace di stare alla pari con una scultura, con un dipinto e come un dipinto. E dunque superare il divario tradizionalmente esistente fra 'arti maggiori' – come una scultura e un dipinto – e 'arti minori', anche se è decisamente più corretto già ora parlare di 'arti applicate'.

Un altro passo, un altro momento della storia dell'arte che può essere utile in tal senso venne stabilito poco meno di un secolo più tardi a Roma. Mi riferisco ai lavori e più in generale all'intera carriera di Gianlorenzo Bernini, di cui si sta per inaugurare sempre a Roma un'importante mostra, in Palazzo Cipolla. Mostro qui a seguire alcuni disegni, che si riferiscono ad altrettanti progetti Bernini. Tutti i disegni sono nella collezione di Sua Maestà Elisabetta II d'Inghilterra. Ecco il primo, il progetto per il monumento eretto in Piazza della Minerva, con il caratteristico elefantino, che rimonta ai primi anni Trenta. Seguono un paio per la fontana del Moro, di una ventina d'anni successivi, ovvero dei primi anni Cinquanta. Infine, e nel nostro caso è forse il più significativo, il progetto per un candeliere. Esso reca le insegne di Alessandro VII Chigi, il che ci suggerisce una datazione fra il 1655 e il 1667.

A questo punto esistono abbastanza esempi – e immagini – per provare l'assunto di avvio. Grandi artisti nel passato si dedicavano a lavori che andavano ben al di là di pittura, architettura e scultura. Non a caso, proprio Bernini è stato spesso chiamato il padre del design. In effetti questo è vero, se ricollegiamo Bernini, la strepitosa matita di Bernini alla produzione di oggetti d'arte applicata. D'altro canto, Bernini aveva dalla sua una fervida immaginazione e un altrettanto felice matita, o per meglio dire carboncino.

Tuttavia. Tuttavia prima di tracciare un arco così ampio si rende necessario compiere un ragionamento. Al tempo di Cellini e di Bernini vi era una catena di trasmissione precisa, misurabile, fra chi concepiva l'opera e chi la realizzava. Era questa la bottega rinascimentale, su cui avremo modo di tornare. Un sistema di lavoro preciso, gerarchico, piramidale. In questo sistema l'artista era a capo, occupava la sommità, rispondeva dinanzi al committente e alle autorità; era responsabile dei lavoranti; doveva pagare le tasse. E alla fine, naturalmente, ne intascava i guadagni. Tale sistema di lavoro, pur fra le molte varianti e i molti cambiamenti, si mantenne nella sostanza integro fino al tardo XVIII secolo. Fino all'avvento su scala estensiva della cosiddetta produzione in serie, o produzione di massa.

Domanda: mi sapete dire cosa intendo quando alludo alla produzione in serie, o produzione di massa? Abbastanza bene. Ecco comunque la definizione precisa. La produzione di massa è la

produzione di larghe quantità di prodotti standardizzati, ovvero tutti uguali. Naturalmente esiste una storia anche dietro questa definizione. Diversi studiosi si sono dati da fare per trovare precedenti. Ed essi sono anche molto remoti. È venuto fuori, per esempio, che già i Cartaginesi adoperavano prodotti standardizzati e prelaborati per realizzare le proprie navi. Stiamo parlando del IV-III secolo avanti Cristo. Ma non basta. Precedenti alla produzione in serie sono stati rinvenuti in età medievale e rinascimentale. Così, dal tardo Medioevo fino al XVII secolo l'Arsenale di Venezia faceva più o meno come i Cartaginesi, ovvero standardizzava i pezzi per realizzare rimarchevoli quantità di navi. Dall'Arsenale, oggi un monumento della storia del lavoro, veniva fuori una nave al giorno, grazie al lavoro coordinato di circa 16.000 persone.

Tutto questo non era solo appannaggio del mondo delle navi, ma anche del mondo dell'arte. Ovvero del mondo che oggi si crede dominato dall'estro individuale. Pensate a Baldassarre degli Ubriachi, o degli Embriachi, una figura su cui molto ha scritto di recente Michele Tomasi. Baldassarre fra Tre e Quattrocento aveva utilizzato principi di standardizzazione per la produzione di avori e di oggetti in osso. Guardate per esempio questo cofanetto nuziale, oggi nel Bode Museum di Berlino, un classico dono di uno sposo alla sua promessa. Ma lo stesso discorso si potrebbe fare per reliquiari o persino per altari domestici usciti dalla bottega di Baldassarre. Ebbene, le placchette in osso sono per lo più realizzate, concepite, realizzate e inserite secondo questi modelli, secondo questi principi. Standardizzazione, semplificazione, riduzione dei costi, ottimizzazione del lavoro. Perché, ed è qui il trucco, Baldassarre non era un artista, bensì un abile imprenditore. Che proprio a questi principi dovette il suo successo in un mercato altamente competitivo, fino allora dominato dagli avori francesi.

Dunque il concetto di produzione di massa – e i relativi vantaggi sul piano economico – erano conosciuti da tempo. Ma fu solo dal XVIII secolo e ancor più con il XIX che le cose cambiarono davvero. I prerequisiti, le condizioni di partenza per una definitiva affermazione della produzione di massa furono: intercambiabilità dei pezzi; uso estensivo delle macchine, al posto degli uomini; larga disponibilità di energia per farle funzionare, a vapore e poi, ancor meglio, elettrica. Tali condizioni si verificarono appunto per la prima volta nel XIX secolo, in Europa e soprattutto in Gran Bretagna. E non a caso esattamente qui, non altrove, ebbe luogo la sua prima applicazione e diffusione massiccia di oggetti per l'uso della casa prodotti su scala seriale.

Attenti adesso. Abbiamo accennato adesso a condizioni di partenza, o prerequisiti. Ma quel che mancava ancora era la filosofia. Mancava cioè un sistema filosofico che desse ragione di questo passaggio. Perché non si tratta di un passaggio da poco. E, in modo concatenato e interdependente, mancava un sistema estetico. Anche qui non è un passaggio da poco. Perché attraverso il lavoro concreto, l'Uomo si oggettivava e si oggettiva nel produrre, nel far uscire oggetti dalle proprie mani. L'Uomo in quel che fa trovava e trova sé stesso. Il processo può sintetizzarsi in un motto, in una frase classica, riportata in auge durante il Rinascimento. *Homo faber fortunae suae*. Che può anche significare:

L'Uomo fabbrica, costruisce materialmente la propria fortuna. Ora, nel XIX secolo l'Uomo d'improvviso non trovava nulla, non fabbricava nulla. Diveniva parte di una fabbrica che era più grande di lui, dove occupava un ruolo defilato, inconsapevole. Una fabbrica che non era più a misura d'Uomo.

Il passaggio che ho così rozzamente – ma spero non maldestramente – messo in evidenza ha molti e importanti addentellati. Per esempio: la necessità, la domanda da parte dei padroni delle fabbriche di una classe lavoratrice ampia e incolta. Che fornisse manodopera a basso costo, senza chiedere quasi nulla. La classe, il ceto di cui parliamo è naturalmente il sottoproletariato urbano. Ne seguirono contraccolpi profondi, in campo economico e sociale. Le riflessioni di Karl Marx e Friedrich Engels, partirono esattamente da qui, dal sottoproletariato urbano. Di qui partirono le rivoluzioni socialista e comunista.

Per tornare tuttavia nel seminato, ovvero nella sfera artistica, anche qui vi furono contraccolpi profondi. Un primo colpo venne suonato proprio in Inghilterra. Qui, per porre rimedio al dilagare della produzione in serie, a scapito dell'arte, si mossero addirittura la regina Vittoria e il suo amato marito Alberto. Insieme, i due fondarono un nuovo museo, il Victoria and Albert Museum a Londra. Il V&A, com'è normalmente chiamato, serviva anche a questo, a ridare fiato a una produzione artistica e artigiana ormai allo stremo. Come pure, a fornire modelli concreti di bellezza alla produzione industriale. Per questo motivo il V&A non si fece scrupolo di mescolare originali anche preziosi, come i cartoni di Raffaello per gli arazzi vaticani, a calchi e copie in gesso: un buon esempio in tal senso è la sala dedicata a Michelangelo.

Restando nella seconda metà del XIX secolo, la reazione inglese si esprime soprattutto con il movimento degli Arts and Crafts. Anche qui qualche esempio concreto, una carta da parati del 1862, disegnata e messa in produzione da William Morris; un set di posate per la frutta, siamo già dei primi del Novecento, di C. R. Ashbee; infine, una recente ricostruzione della Morris Chair. Fra tutti, William Morris, l'ideologo degli Arts and Crafts, era una mente vera. Morris capì fra l'altro cose, dei concetti e dei processi nel mondo della produzione di oggetti che effettivamente sarebbero poi stati chiave del futuro. Per esempio la necessità di un vincolo stretto fra la forma e la funzione, a scapito dell'ornamentazione sovrapposta. Nel complesso, però, quello degli Arts and Crafts fu un movimento retrospettivo. I risultati concreti, pur talora apprezzabili, non avevano possibilità di imporsi in termini commerciali. Ironicamente, pur nati per dare una risposta alla produzione di massa, si posero come un prodotto di élite.

Una proposta vera e convincente a questo tema, che è un tema ancor oggi attuale, venne trovata a Weimar, nel cuore della Germania. Siamo nel 1919 e Walter Gropius, fondendo due istituti diversi, fonda il Bauhaus, un'istituto per l'insegnamento e la produzione di arte. Bauhaus era una scuola di nuovo genere, un vero pioniere della modernità, destinata ad avere un impatto formidabile nel futuro. Quattro anni più tardi, nel 1923, Gropius stesso avrebbe sintetizzato la sua visione in una formula

radicale: “Arte e tecnologia – una nuova unità”. Alla base vi era l’idea di abbattere ogni barriera, ogni resistenza fra le varie arti, a cominciare dall’architettura, di cui Gropius era espressione.

L’esperienza di Bauhaus durò molto poco. A Weimar l’istituto rimase fino alla primavera del 1925. In quell’anno, in seguito ai cambiamenti politici del *land*, Bauhaus fu costretto a spostarsi a Dessau, dove diventò un college, una scuola per arte e design e dove sarebbe rimasto fino al 1932. Dopo un ulteriore spostamento a Berlino, nel 1932-1933, con l’avvento del Nazionalsocialismo, sarebbe stata completamente spazzata via, in quanto creduta un alveo di comunisti. Eppure, questi pochi anni di fatto rivoluzionarono il concetto di rapporto fra artista e industria. Partendo naturalmente dall’insegnamento.

La prima idea fondante di Bauhaus fu di creare un concetto "totale" di arte. Un concetto dove tutte le arti, inclusa l’architettura, erano portate avanti insieme, senza separazioni e soprattutto senza gerarchie fra arte, architecture, *graphic design*, design di interni o tipografia. Una seconda idea fondante fu l’abbandono di ogni rifugio nel passato, nella tradizione artigiana: esattamente al contrario, bisognava abbracciare in pieno la produzione industriale. Un’altra dichiarazione di Gropius: "vogliamo che l’architettura si adatti al nostro mondo, che è un mondo di macchine, radio e auto veloci”, una dichiarazione che peraltro risente ed è vicina a quanto proclamato una decina di anni prima dai Futuristi. Un terzo concetto, in qualche modo ripreso dall’esperienza di Morris, fu il rifiuto dell’ornato come ornato sovrapposto. La forma doveva corrispondere alla funzione, in modo armonico e coordinato: punto. Gli oggetti dovevano essere concepiti per l’ottimizzazione, l’economia e la produzione di massa.

Al di là di questi elementi comuni e della obiettiva brevità della sua esistenza, l’esperienza di Bauhaus risentì molto degli orientamenti ideologici, politici ed estetici dei suoi tre direttori, Walter Gropius, Hannes Meyer e Ludwig Mies van den Rohe. Gropius, per esempio, non aveva visioni particolarmente radicali e sempre professò che la scuola doveva tenersi al di fuori della politica. Meyer, al contrario, aveva un orientamento marxista e impegnato: curiosamente, proprio sotto la sua direzione, a Dessau, l’istituto fu contraddistinto da un sostanziale pareggio di bilancio.

Non ha senso, almeno in questa sede, soffermarci sulle figure dei singoli *contributors* a Bauhaus, siano essi Gropius oppure Paul Klee, Wassily Kandinsky o Johannes Itten. Da solo, infatti, Bauhaus meriterebbe, merita un intero corso. Faccio una piccola digressione, dunque dedicata a Marcel Breuer. Giulio Carlo Argan, uno dei principali critici italiani del Dopoguerra, ha messo giustamente in rilievo l’impatto di Breuer. Breuer si formò e successivamente avrebbe lavorato principalmente come architetto. Vi mostro qui solo un esempio, il Whitney Museum of American Art, a New York. Nella parte iniziale della carriera fu tuttavia uno dei primi e più longevi collaboratori di Bauhaus, sposandone appieno i principi e dedicandosi perciò alla progettazione e realizzazione di mobili. Il principale contributo di Breuer fu la sua abilità nel riconoscere e mettere in evidenza la potenzialità dei materiali.

Materiali che quasi sempre non erano mai stati impiegati nella progettazione di mobili. Egli raggiunse il successo nel 1925: a quell'anno risale la progettazione di mobili con struttura in tubo d'acciaio, come la *B3 Wassily* e la *B9*, in entrambi i casi due sedie, due capisaldi del *design* e tuttora molto imitate.

Come detto, l'esperienza di Bauhaus si concluse bruscamente nel 1933. Nelle settimane, nei mesi a seguire si assistette all'esodo degli insegnanti e degli allievi. Un esodo che ebbe un impatto enorme per le sorti dell'arte e ancor più dell'architettura e del design in Occidente. Una parte del personale, fra cui gli stessi Gropius e Mies, si diresse negli Stati Uniti e in Canada. Ma una parte almeno altrettanto consistente ebbe come meta la Palestina del Mandato Britannico, la futura Israele. Nei decenni a seguire Israele e ancor più la sua città principale, Tel Aviv – al tempo in piena realizzazione – divennero un laboratorio decisivo per lo 'stile' Bauhaus. Nulla perciò di strano che Tel Aviv nel 2004 sia stata inclusa nella lista UNESCO dei beni da tutelare proprio in virtù del numero – circa 4000 – e la qualità dei suoi edifici Bauhaus. Oggi, eccezion fatta per alcuni edifici realizzati a Dessau al tempo di Meyer, chi desideri studiare dal vero questa importante fase dell'architettura europea deve dunque recarsi in Israele.

---

Ron Arad si contorce per entrare nella sagoma argentea di una FIAT 500. Passa dai finestrini e infine sbuca dal tettuccio per concedersi ai fotografi, da solo o in compagnia di amici e conoscenti (**FIG. 00**). Tempo di flash, sorrisi, interviste. Il *vernissage* non è però solo questo. Per lunghi minuti lo vedi girare silenzioso attorno alle opere fino a riempire ogni metro quadro della mostra, falcata su falcata, più o meno come un leone in gabbia. Durante il cammino, a intervalli regolari, getta un occhio alla vetrina con alcuni rottami in metallo, fra cui uno giallo-nero di un'auto giocattolo della polizia, vecchio e ormai arrugginito (**Fig. 1**). Sembra una cosa da nulla, un passaggio a vuoto nella carriera di una stella internazionale dell'arte e del *design*. Eppure il seme della sua carriera giace esattamente lì, quando negli anni Sessanta del XX secolo un ragazzino israeliano notò quel relitto e magari dopo averlo preso a calci ne fece il primo numero della sua collezione. Immagini da copertina e resurrezione di un'auto giocattolo: Ron Arad significa le due cose insieme.

L'incontro con l'artista cade all'inaugurazione della mostra *In Reverse*, realizzata nella Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli di Torino<sup>1</sup>. Arad, nato a Tel Aviv nel 1951, dopo il diploma all'Accademia Bezalel di Gerusalemme abbandonò Israele nel 1974 per specializzarsi presso all'Architectural Association di Londra, che da quel momento divenne la sua città adottiva. Il 1981 segnò l'apertura di One Off – uno spazio di lavoro, sperimentazione e vendita ubicato nei dintorni di Covent Garden – e, insieme, il principio del rapporto d'affari con Caroline Thorman, responsabile della parte commerciale, talmente proficuo da aver resistito fino ad oggi. Il 1989 fu l'anno di fondazione di Ron Arad Associates, affiancata nel 2008 da Ron Arad Architects per le commissioni architettoniche di scala più ampia. L'artista, per lungo tempo docente in *design* applicato alla produzione presso il Royal College of Art di Londra, si è visto riconoscere nel 2002 il premio di Royal Designer for Industry (RDI) per la “sustained excellence in aesthetic and efficient design for industry” e nel 2011 la London Design Week Medal: nel 2013 è divenuto membro della Royal Academy of Art.

*In Reverse* è l'esposizione più ampia e significativa mai dedicata in Italia a Ron Arad, ma la cosa non sembra toccarlo, né renderlo particolarmente orgoglioso. “L'idea delle retrospettive non mi è mai andata particolarmente a genio, soprattutto perché mi sento appena all'inizio”, replica anche nella circostanza, a sottolineare la forte proiezione verso il futuro<sup>2</sup>. D'altronde, al momento di inaugurare qualche tempo addietro una personale al Museum of Modern Art di New York, dal titolo *No Discipline*, ha scelto di vestire una maglietta con la frase “I Don't Want No Retrospective” e la riproduzione dell'omonimo quadro di Ed Ruscha del 1979<sup>3</sup>. In questo caso si è dovuto però arrendersi. I quarantadue lavori riuniti a Torino, disseminati lungo un arco temporale che dal 1981 arriva al presente, mettono il visitatore nelle condizioni di riflettere su alcuni gangli del suo linguaggio. Un primo tema nodale consiste nei processi di recupero, rielaborazione e restituzione alla vita, in un taglio perlopiù anticonsumista, di oggetti di natura industriale successivamente considerati obsoleti e perciò scartati. Si tratta notoriamente di un'asse portante dell'intero XX secolo, capace, dopo l'avvio nel segno di Marcel Duchamp, d'innervare la poetica di maestri Pop come Andy Warhol e Robert Rauschenberg, non meno che di un congruo novero di esponenti del Nouveau Réalisme, quali ad esempio Arman, César e Jean Tinguely<sup>4</sup>. Arad, laureatosi a Londra con una tesi dedicata proprio ai *ready made* di Duchamp, nella mostra di Torino vi fa riferimento con diverse opere. Buone dimostrazioni giungono da *Aerial Light* – una lampada alogena attaccata a un'antenna dell'auto e regolabile con un telecomando – e ancor più da

---

<sup>1</sup> *Ron Arad. In Reverse*, catalogo della mostra (Torino, 2013-2014), a cura di Ron Arad Associates, Torino, Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli 2013.

<sup>2</sup> R. Arad, *Fast Forward*, ivi, p. 21.

<sup>3</sup> L. Lee, *In Retrospect*, ivi, p. 75.

<sup>4</sup> J. Carrick, *Nouveau Réalisme, 1960s France, and the Neo-avant-garde: Topographies of Chance and Return*, Ashgate Press, London 2010; *New Realisms, 1957–1962: Object Strategies Between Readymade and Spectacle*, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Madrid 2010.

*The Rover Chair* (Figg. 2 e 3), entrambe del 1981. Egli stesso ne ha riportato la genesi in una conversazione con il critico Hans Ulbrich Obrist:

Mi recai ad Haverstock Hill e dietro la Roundhouse c'era un incredibile deposito di rottami, gestito da un tizio greco<sup>5</sup>. L'idea mi era sempre gironzolata per la testa, ma non avevo mai avuto il tempo di realizzarla. Buttavano via sedili in pelle dal *design* perfettamente ergonomico. Pensai allora di farci qualcosa. Andai a sceglierne uno. Ricordo che pensai che non avrei preso un vecchio sedile di automobile a casaccio, ma che lo avrei scelto con attenzione e metodo, prima una Morris, poi una Vauxhall e così via. Andai e scelsi la Rover, e questo per diverse ragioni. Una su tutte: era in vera pelle. Così è nato il mio primissimo mobile. Era il 1981. Comprai due sedili rossi a 29 sterline l'uno. Pensai di star buttando via i miei soldi. Quando li acquistai, avrei dovuto sapere che sembravano poltrone Prouvé, quelle che nessuno ha mai visto se non in fotografia. Invece non ricordo di aver pensato a Prouvé. Mi misi a fare un disegno, con struttura e morsetti, trovai il punto per abbozzare le due curve e feci queste due poltrone<sup>6</sup>.

*The Rover Chair*, visibile a Torino nell'esemplare della raccolta di Assaf Raviv, rappresenta in parallelo una cartina al tornasole per valutare il grado di adesione dell'artista alla cultura londinese coeva. Va in tal senso sottolineato come a cavallo fra l'ottavo e il nono decennio Arad fosse in genere assimilato ai cosiddetti Creative Salvage, un'etichetta di comodo per riunire alcune future promesse dell'arte e del *design* quali Tom Dixon, André Dubreuil e Danny Lane accomunate da un chiaro derivato dalla sottocultura punk, ossia l'attitudine a realizzare mobili fai-da-te partendo da materiali di risulta<sup>7</sup>. Su questo ceppo Arad tuttavia innestò una chiave originale. Significativi risultano ad esempio gli insegnamenti appresi all'Architecture Association, in particolare da Peter Cook e Bernard Tschumi, i quali anziché imporre modelli precostituiti orientavano gli allievi verso un pieno quanto meditato sviluppo dei propri mezzi espressivi<sup>8</sup>. Venne in tal modo a crearsi un clima ideale per la maturazione di notevoli talenti individuali appartenenti al medesimo contesto, da Nigel Coates a Zaha Adid<sup>9</sup>. Fruttuoso risultò poi il recupero di alcuni fermenti acquisiti da Arad fin da giovane, incluse alcune opere di César e Tinguely. Lo studio di Tinguely, in particolare, già iniziato nel 1965 – quando la scultura *Eos XK 3* era stata installata nel giardino dell'Israel Museum di Gerusalemme – si approfondì nel 1982, anno della

---

<sup>5</sup> Haverstock Hill e la Roundhouse sono rispettivamente un quartiere a nord ovest di Londra e un ex deposito di locomotive trasformato in tempi moderni in teatro e sala da concerti. Nel 2011 Arad ha installato nella Roundhouse *Curtain Call*, uno schermo sospeso costituito da oltre 5000 cavi di silicone, sul quale è possibile proiettare filmati, animazioni e performance dal vivo, successivamente utilizzato anche all'Israel Museum di Gerusalemme.

<sup>6</sup> H.U. Obrist – R. Arad, *Per sempre Arad*, in *Ron Arad. In reverse*, cit., p. 193.

<sup>7</sup> G. Williams – N. Wright, *Cut and Shut: the History of Creative Salvage*, Williams & Wright Publishing, London 2012.

<sup>8</sup> B. Tschumi, *Architecture and Disjunctions: Collected Essays 1975-1990*, MIT Press, London.

<sup>9</sup> L. Lee, op. cit., in particolare p. 175.



retrospettiva organizzata alla Tate<sup>10</sup>. *The Rover Chair* fu l'occasione per una prima, clamorosa affermazione critica e commerciale.

Un giorno – narra ancora l'artista anglo-israeliano –, durante la chiusura per la festività di Santo Stefano, un tipo batté sulla porta [di One Off] e mi disse in un accento francese: 'Voglio comprare quelle sedie'. Le aveva viste attraverso la porta stessa. Non sapevo chi fosse. Non ne avevo proprio idea. E ne ordinò sei. Così dovetti trovare il modo di farle. Il tipo era Jean-Paul Gaultier. (...) Dopo quell'episodio la poltrona divenne una sorta di best-seller. Iniziammo ad acquistare tutti i sedili Rover su cui riuscivamo a metter mano e a portarli a un tizio, a Kentish Town, che li preparava. Avevo quasi paura che diventasse troppo...<sup>11</sup>.

Un secondo tema caratteristico in Ron Arad è ben rappresentato in Pinacoteca Agnelli è la spiccata attenzione verso i materiali e la cura con cui affronta il delicato passaggio dal progetto alla messa in opera. “Quando pensi a quale materiale darebbe i risultati migliori – ha dichiarato nel 2011 – può succedere una cosa, come anche la cosa opposta. Alle volte è il materiale stesso a richiedere la funzione, altre volte invece la funzione a richiedere il materiale”<sup>12</sup>. Nel volgere degli anni la ricerca si è appuntata sulle plastiche e i metalli, assumendo uno spirito, un carattere sempre più costruttivi. Ottime dimostrazioni vengono fra l'altro da *Well Tempered Chair* del 1986 (**fig. 4**), *Tinker Chair* del 1988 (**fig. 5**), *Wrinkly Fish* del 1991 o, infine, da *High Tilt* e *No Spring Chicken*, prototipi realizzati sempre nel 1991 per la *Spring Collection* della Moroso. *Well Tempered Chair*, concepita nel 1986 per Vitra, deve il nome al materiale impiegato, fogli di acciaio inossidabile sagomati e tenuti insieme grazie a particolari incassi e rivetti. Le *Tinker Chairs* partono da una lastra in metallo, battuta a mano con un martello in gomma fino a divenire una sedia confortevole o, lasciando la parola all'autore, “fino a quando non confessa di essere una sedia”<sup>13</sup>. Proprio la fase realizzativa ha visto dagli anni novanta del secolo passato il frequente ricorso ad alcuni laboratori italiani, dal Politecnico di Milano ai Marzorati Ronchetti di Milano, fino alla Realize di Cantù. Tale apporto, approfonditosi nel tempo e divenuto particolarmente fecondo con Roberto Travaglia, spiega altre moderne creazioni dell'artista. Si pensi allo speciale trattamento per le fasce in acciaio corten che avvolgono l'esterno del Design Museum di Holon (**Fig. 6**), alla periferia meridionale di Tel Aviv; o a *Cage Sans Frontière* (**Fig. 7**), una monumentale scultura installata nel 2009 nella sala d'ingresso del Free Port di Singapore, ottenuta traducendo un sofisticato modello digitale in 3D in una maglia di trafilato in acciaio ultra-lucido: “I componenti in metallo sono prodotti a macchina – chiosa l'artista anglo-israeliano –, ma il solo modo per assemblarli e trasformarli nella scultura finale si

---

<sup>10</sup> Jean Tinguely. *Werkkatalog. Skulpturen und Reliefs*, a cura di C. Bischofberger, 3 voll., Galerie Bruno Bischofberger, Zürich 1982-2005; L. Lee, op. cit., p. 175.

<sup>11</sup> H.U. Obrist – R. Arad, op. cit., p. 122.

<sup>12</sup> C. Ho, *Ron Arad at his studio in Camden*, in “The Huffington Post”, 14 gennaio 2011, ultimo accesso *on line* nel febbraio 2014.

<sup>13</sup> L. Yee, op. cit., p. 177.

deve a questi incredibili, geniali, amorevoli artigiani: essi realizzano cose dinanzi alle quali noi possiamo soltanto sederci da una parte e stupirci di come hanno fatto a farle”<sup>14</sup>.

Un terzo tema caratteristico nel percorso di Arad è la compressione degli oggetti metallici. Almeno dagli anni Sessanta l'operazione è anche qui caratteristica di altre figure del Novecento. Particolarmente significativa è in tal senso l'esperienza di John Chamberlain, il principale esponente nelle tre dimensioni dell'espressionismo astratto americano. Chamberlain installò nello studio quel che egli stesso denominò “art machine”, un apparecchio appunto in grado di compattare oggetti metallici, nel suo caso molto spesso parti di automobili. Da tale processo nacquero molte e importanti opere, inclusa *The Devil and the Deep Blue Sea*, realizzata nel 1983 e oggi nella Kunsthalle Weishaupt di Ulm, in Germania<sup>15</sup>. In modo sostanzialmente analogo lavorarono diversi esponenti del Nouveau Réalisme e in particolare César, che letteralmente folgorato dall'osservazione diretta di una pressa idraulica per automobili, attraverso continue variazioni sul tema fece dei lavori di matrice industriale e meccanica la chiave di volta della sua ricerca: *Compressions*, non a caso, si chiama una sezione dell'importante mostra su César realizzata nel 2008 presso la Fondation Cartier a Parigi per la cura di Jean Nouvel<sup>16</sup>. A Torino, la simpatia di Arad con questo filone ma anche l'originalità del suo contributo possono cogliersi in lavori come *Caddy Compression* del 1987 (**Fig. 8**), *Squashed Vipp Cans* del 2008 (**Fig. 9**) o, ancora, *Fake Stamped Genuine* del 2013. *Caddy compression* è cucito a doppio filo con un progetto fra i più ambiziosi dell'artista, *Stick and Stones*. Messa per la prima volta in opera al Centre Georges Pompidou di Parigi nel 1987, *Stick and Stones* era al tempo medesimo una *performance* e una mostra. L'artista installò nello spazio messogli a disposizione dal museo una “art machine” molto vicino a quella di Chamberlain, ossia un nastro trasportatore accoppiato a una pressa per imballaggi. Invitato il pubblico a recarsi in mostra portando con sé poltrone, sedie e altri pezzi di mobilio, egli iniziò dunque a produrre blocchi squadrati in metallo, legno, pelle o plastica, con i quali costruì intorno alla macchina un muro sempre più alto. *Squashed Vipp Cans*, in mostra negli esemplari custoditi presso la Ben Brown Fine Arts di Londra, sono il risultato della compressione lungo l'asse verticale di piccole pattumiere cilindriche in metallo, attuata in vario grado, talora fino a renderle iriconoscibili. In questo caso la deformazione controllata diviene un tutt'uno con il tema del gioco. Rivelatrice in tal senso è una foto (**Fig. 10**) in cui Arad, come una sorta di novello Popeye, sembra poter comprimere i cestini con l'uso delle proprie sole forze – un chiaro omaggio a Tristan Tzara e, per ricaduta, alle poetiche d'ispirazione ludica caratteristiche del Dada e del Neo Dada.

---

<sup>14</sup> Ivi, pp. 87-88.

<sup>15</sup> *John Chamberlain: Choices*, catalogo della mostra (New York, 2012), a cura di S. Davidson, The Solomon R. Guggenheim Museum, New York 2012.

<sup>16</sup> *César. Anthologie par Jean Nouvel*, catalogo della mostra (Paris, 2008), a cura di J. Nouvel, Xavier Barral, Paris 2008.

I tre gangli appena messi in evidenza trovano la sintesi a Torino nel progetto 500, una serie di lavori degli ultimi anni che orbitano intorno allo storico modello automobilistico di casa FIAT. La cosa non deve stupire. La 500, prodotta in quattro milioni e duecentocinquantamila esemplari fra il 1957 e il 1975, è ormai giudicata un capolavoro dello stile italiano e uno dei simboli del *made in Italy*<sup>17</sup>. La sua genesi si lega al Vittorio Valletta, amministratore delegato dell'azienda torinese per la prima volta nel 1938 e poi responsabile del suo rilancio nel secondo dopoguerra, fino al 1966<sup>18</sup>. Valletta intuì che la piccola borghesia e il ceto operaio industriali italiani dei primi anni Cinquanta rappresentavano un potenziale bacino di domanda per un'utilitaria dai costi e consumi ridotti al minimo, in grado cioè di porsi come una seria e credibile alternativa agli scooter e ancor più alle motociclette. In tale prospettiva *marketing* nacque la prima idea della 500, disegnata nel 1954 dalla matita di Hans Peter Bauhof, un giovane impiegato della Deutsche FIAT di Weinsberg, ed evidentemente debitrice del Maggiolino della Volkswagen. Chi tradusse l'intuizione commerciale di Valletta e i primi schizzi di Bauhof in un'automobile fu un terzo uomo FIAT, Dante Giacosa<sup>19</sup>. Giacosa, entrato in azienda a soli ventidue anni, si era già distinto come una delle menti più brillanti e innovative, in particolare nelle fasi dello sviluppo e dell'ottimizzazione dei prodotti. "Progettare – questa la sintesi del suo pensiero – è anche valutare le difficoltà, individuare i problemi essenziali, ricercarne le diverse soluzioni possibili e selezionare quelle che appaiono in grado di risolverli nel modo più semplice e completo". Nei mesi a seguire, fino all'ingresso in catena di montaggio nel 1957, Giacosa tirò fuori dai piani di Bauhof ogni potenziale, incidendo profondamente sul piano funzionale non meno che sull'estetico. Le qualità della 500, attestate dalla *maquette* (**Fig. 11**) in legno a grandezza naturale ancor oggi patrimonio del Centro Stile FIAT, furono ben presto individuate dalla critica e valsero nel 1959 a Giacosa il Premio Compasso d'Oro. La passione di Arad per questo modello affonda le radici nel passato.

Una trentina di anni fa, nel tornare da Roma in aereo meditavo sulle FIAT 500. 'Perché Roma è piena di queste vecchie macchine degli anni Cinquanta, mentre a stento si trova sulle strade anche una sola Fiat 600?', riflettevo. A mio avviso, infatti, le FIAT 600 non soltanto sono anche un poco più belle, ma anche un poco più confortevoli: 'Ma perché mai allora non sono sopravvissute?', continuavo a chiedermi. 'La ragione è che le idee non debbono scendere a compromessi', conclusi. È appunto quest'idea, la cosa più piccola qualificabile come macchina (anche se mai qualificata come tale negli Stati Uniti), ad avere avuto il sopravvento sulla sorella, soggetta invece a compromessi.

---

<sup>17</sup> E. Deganello, *Fiat 500*, Giorgio Nada, Vimodrone 2005; A. Sanna, *Fiat 500: piccolo grande mito*, Gribaudo, Terzo 2007.

<sup>18</sup> V. Castronovo, *Giovanni Agnelli – La Fiat dal 1899 al 1945*, Einaudi, Torino 1977 pp. 511-513.

<sup>19</sup> R. Felicioli, *FIAT, 1899-1999: la creatività, il design, il successo*, Automobilia, Milano 1999; L. Dova, *Dante Giacosa, l'ingegno e il mito. Idee, progetti e vetture targate FIAT*, Araba Fenice, Boves 2008.

Nel tornare da Heathrow, ne vidi una – una 500 – ferma a un semaforo. ‘La vende?’ gridai al guidatore e lui mi rispose: ‘Sì’. ‘A quanto?’ ‘500’. Per un colpo di fortuna l’indirizzo fornito si trovava nel mio quartiere. Ancor oggi quell’auto è parcheggiata nel vialetto davanti a casa. Si sta arrugginando e coprendo di muschio, ormai non va più da nessuna parte; ciò che una volta era funzionale, è adesso diventato inutile, ma non di meno incantevole. A un certo punto della sua esistenza due miei studenti, Arash e Eddie, l’hanno ridipinta con una vernice fosforescente.

Arad parte da un’idea artistica forte e vi torna a più riprese, ogni volta espandendola attraverso esperimenti con tecniche e materiali diversi, fino a prendere direzioni sempre nuove e a volte inattese. Questo, in sintesi, il suo metodo di lavoro. Nel caso specifico l’idea forte è appunto il modello in legno di Giacosa, che ha richiesto e ottenuto in mostra a Torino, a mo’ di pietra di paragone. La 500 è affrontata attraverso la compenetrazione fra processi digitali e creazioni fisiche. D’altro canto, il titolo e il senso stesso della mostra sono figli di tale processo interattivo.

*In Reverse* – spiega l’autore – è una mostra sul passaggio dal fisico al digitale – solo che qui è realizzato in direzione invertita. Anziché manipolare i materiali per renderli funzionali o realizzare modelli digitali in vista di un oggetto funzionale, io ‘inverto’ la funzione degli oggetti e li faccio diventare inutili, cioè privi di funzione<sup>20</sup>.

Il primo risultato sono alcune opere in digitale. Significativa è ad esempio la 500 – da intendersi in questo caso nel modello appena uscito – che simula fotogramma per fotogramma il *crashing process*. Più spazio godono comunque le opere fisiche, concrete. *Roddy Giacosa* (Figg. 00 e 12) e *Blame the Tools* (Fig. 13), entrambe del 2012-2013, hanno il loro principio in una sofisticata scansione in digitale della sagoma in legno di Giacosa, la cui sagoma inconfondibile viene suggerita e riproposta in tondini in metallo del diametro saldati e tirati a lucido oppure con losanghe sagomate e intrecciate: sia nell’uno che nell’altro caso gli oggetti concreti sono il risultato della collaborazione con l’italiana Realize. Protagonista dell’intera mostra di Torino rimane comunque il progetto *Pressed Flowers* (Figg. 14-16): sei FIAT 500 sono state trasportate nei cantieri navali Centralstaal di Groeningene sottoposti a una compressione controllata, più o meno come giocattoli; ne derivano altrettante sagome da appendersi alle pareti, ciascuna dello spessore di circa 10 centimetri. Un oggetto funzionale, destinato al trasporto e all’uso in esterno, viene perciò sottoposto al processo di musealizzazione e trasformato nell’oggetto di decorazione borghese per eccellenza, il quadro.

---

<sup>20</sup> R. Arad, *Fast Forward*, cit., p. 151.

*In Reverse* ha avuto una prima installazione nel Design di Museum di Holon. La tappa di Torino presenta comunque forti elementi di novità, il più importante dei quali è certamente il contesto. Com'è noto, la Pinacoteca Giovanna e Marella Agnelli, comunemente detta "lo scrigno" o "l'astronave", è stata realizzata da Renzo Piano nel 2002 all'ultimo piano del complesso del Lingotto. Tecnicamente la mostra è dunque inserita in una ex fabbrica di automobili, tanto importante per FIAT quanto per l'ancor giovane industria italiana, per i quali lo stabilimento del Lingotto incarnò il passaggio a un sistema produttivo 'americano', capace cioè di "realizzare un avanzamento pianificato e costante del prodotto attraverso i vari reparti"<sup>21</sup>. D'altro canto, tutto questo comportava un cambiamento epocale di concepire, di vivere la fabbrica. Scomparso l'artigiano, anche il binomio manovale-operaio di mestiere volgeva a una rapida obsolescenza: il lavoratore, secondo quanto ricorda un articolo comparso su "La Stampa" il 23 maggio 1923, ne usciva trasformato in "una cellula assegnata a un dato posto che non ha bisogno di muoversi. Il pezzo di sua lavorazione giunge a lui lungo un piccolo binario ricco di rulli, viene lavorato e poi riparte e va da un altro operaio a farsi raffinare o aggraziare". La strada era aperta per il gradino successivo, ovvero per l'affermazione dell'addetto al controllo macchine. La storia del Lingotto, una stratificazione dove le capacità imprenditoriali di una famiglia si alternano all'impegno, al sudore e talvolta alla sofferenza delle migliaia che vi hanno lavorato, si percepisce ancor oggi. L'elemento caratterizzante dell'edificio, anche dopo la trasformazione e il riadattamento, rimane l'autopista per il collaudo finale delle vetture posta alla sommità, costruita nel 1921 da Giacomo Mattè Trucco: due ampie curve paraboliche collegate a rettifili di 443 metri formavano e formano un circuito da percorrersi a velocità costante, fino a un massimo di 90 chilometri all'ora. Il lungo nastro in asfalto e cemento armato gira attorno all'astronave di Piano, sino a caratterizzarne ogni panorama. Arad stesso continua a farvi riferimento, ogni volta che getta lo sguardo dalle vetrate: perché esattamente qui, non altrove, risiede la chiave di lettura di *In Reverse*, l'elemento che la fa 'risuonare' ed a metterla in sintonia con l'intera città di Torino.

---

<sup>21</sup> M. Pozzetto, *La Fiat Lingotto: un'architettura torinese d'avanguardia*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1975, pp. 34, 51-55; V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano 1999, pp. 285-288.