

*Edoardo Cuppini*  
VB

## **CONNUBIO TRA ARTE E AUTOMOBILE**



“Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità.”

*Filippo Tommaso Marinetti*

“L'Automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità d'una seduttrice.”

*Gabriele d'Annunzio*

*Liceo Classico statale Cesare Beccaria*  
*Esame di Stato A.S 2017/2018*



## Indice:

1

Mappa concettuale

2

Introduzione

3

Storia dell'automobile

4

Automobile nel Futurismo:  
arte e letteratura

5

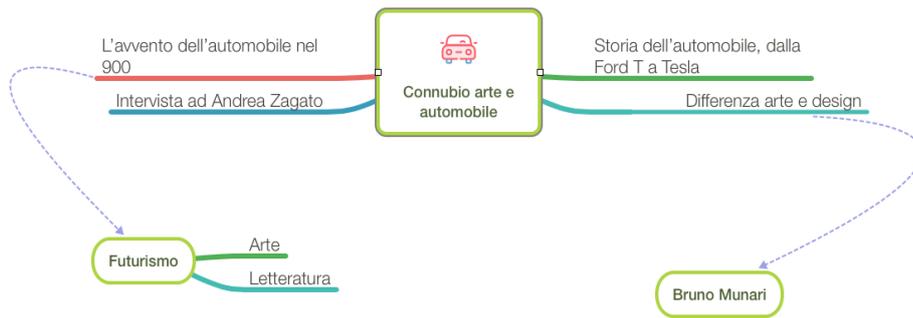
Differenza arte e design:  
Bruno Munari

6

Intervista ad Andrea Zagato

7

Bibliografia e sitografia



## Introduzione

Sono molti i dibattiti su ciò che sia arte e ciò che non lo sia, e ancor più sono quelli che tentano di stabilire quale sia la differenza tra l'arte e il design, quale sia il confine tra queste due discipline. Entrambi hanno una ricercatezza dal punto di vista estetico, ma la particolarità che più le differenzia è l'assenza di funzionalità in un'opera artistica, funzionalità che, invece, diventa fondamentale in un oggetto di design, creato e disegnato per soddisfare una qualsiasi necessità, migliorando la qualità della vita.

Nel mondo dell'automobile il design può diventare una forma d'arte.

## Storia dell'automobile

« Un giorno si sarà in grado di costruire carri in grado di muoversi e di conservare il loro movimento senza essere spinti o tirati da alcun animale» (Roger Bacon, filosofo inglese, XIII secolo)

La **storia dell'automobile** come mezzo di trasporto affermato e funzionante inizia nel XIX secolo, ma si basa su modelli concepiti in precedenza: per questo la data dell'invenzione dell'auto non può essere stabilita con nessuna certezza anche se i primi modelli si fanno risalire agli inizi del XX secolo. Già nel periodo del Rinascimento erano stati ideati e progettati modelli di carri che dovevano essere in grado di muoversi autonomamente senza l'ausilio di una motrice animale o simile ma dei prototipi funzionanti con un motore a vapore furono costruiti solo verso la fine del XVIII secolo.

Le ricerche che portavano a sviluppare nuovi modelli si spingevano nelle più disparate direzioni, alimentate dagli sviluppi storici della industrializzazione soprattutto inglese. Fu così che le città di Londra e Bath si ritrovarono già nel 1828 con un collegamento di autobus, funzionanti a vapore. Un momento di grande importanza fu senz'altro l'invenzione, nel 1876, del primo **motore a combustione interna a quattro tempi di Nikolaus August Otto**. Grazie ad alcune decisive innovazioni e alla fondazione di importanti aziende, fu comunque proprio verso la fine dell'Ottocento che l'autovettura diventava per la prima volta un fenomeno ben conosciuto ed in grado di fare concorrenza alla carrozza. Dal punto di vista estetico l'automobile sviluppava per la prima volta caratteristiche sempre meglio distinguibili da quelli di altri mezzi di trasporto, anche se spesso rimaneva visibile, nel progetto, la struttura di una carrozza adagiata su di un motore:



La concorrenza tra diversi sistemi era sempre maggiore e finiva per essere inscenata davanti al pubblico: fu così che nacquero le prime gare automobilistiche, tra le quali era senz'altro famosissima la Parigi-Rouen. Anche se sembravano profilarsi buone prospettive per il motore a benzina, questo sistema pareva tardare ad affermarsi sugli altri.

Il primo record di velocità terrestre ufficialmente registrato, del 1898, è da attribuire proprio ad un'automobile elettrica: il francese Gaston de Chasseloup-Laubat raggiungeva i 63,14 chilometri l'ora, mentre l'anno successivo, il 29 aprile 1899 Camille Jenatzy superava la bellezza dei cento km/h con La Jamais Contente, anche in questo caso un'auto elettrica. Con la sua spiccata linea appuntita, questa vettura cercava una sua soluzione aerodinamica, anche se prematura. Come visto, il XX secolo si apriva con una ricerca volta nelle direzioni più disparate. Da carburante fungevano anche sostanze come il petrolio e l'alcool. Infatti, l'automobile a benzina finì per diventare il modello più affermato solo a partire dal periodo intorno alla prima guerra mondiale.

La prima auto non carrozziforme fu la Mercedes 35PS del 1901. Raggiungeva i 70 km/ora. Anche in Italia all'inizio del novecento iniziò la produzione industriale della FIAT a Torino, con la consulenza tecnica dell'ingegnere Enrico Bernardi che fin dal 1896 aveva iniziato a realizzare industrialmente automobili con motori a scoppio presso la ditta Miari e Giusti di Padova. Dal 1908, con la realizzazione in America della "Ford Modello T", l'industria automobilistica ha dato avvio alla costruzione in grande serie di autoveicoli (dal 1913 utilizzando una catena di montaggio) incidendo fortemente sulla civiltà del XX secolo, considerando che tale auto è stata in produzione 19 anni con oltre 15 milioni di esemplari realizzati. Non si trattava di sviluppi di natura puramente tecnologica: infatti, di pari passo, la teoria economica del taylorismo introduceva nuovi canoni di produttività, ridefinendo in parte il ruolo del lavoratore e aprendo questioni di natura umana e sociale. Da una parte, la nuova classe operaia si ribellava a queste dinamiche coniato il termine dispregiativo di Fordismo. Dall'altra si faceva il primo passo verso la produzione in massa di autovetture che potessero essere alla portata dei ceti meno abbienti.

Fu un'occasione presa al volo dalle dittature fasciste, che vedevano lo sviluppo di beni di consumo come fattore di piena occupazione e stabilità della base. Si diede così inizio una prima diffusione di autovetture in Italia o in Germania. Il 1936 fu infatti l'anno di nascita di modelli come la Fiat Topolino e la Volkswagen Maggiolino. Enorme era lo sforzo intrapreso da Hitler per dotare negli anni trenta il terzo Reich di una vera e propria rete autostradale: secondo il Führer l'auto era infatti un modo di far conoscere il territorio del Reich alla popolazione tedesca, più che un mezzo di trasporto urbano. L'auto doveva venire a costare meno di diecimila marchi.

Dopo la guerra, lo sviluppo industriale consentì innovazioni sempre diverse e più raffinate: gli pneumatici radiali fecero la loro comparsa sul mercato nel 1948; tre anni più tardi, era la volta del motore ad iniezione. Il secondo dopoguerra fu per molti paesi europei come l'Italia un momento assai importante. Il parziale smantellamento dell'industria di guerra e il boom economico favorirono la diffusione massiccia di questo mezzo di locomozione.



Fiat Topolino



Ford model A

Sviluppi recenti:

La tendenza dei modelli odierni non è affatto contraria alla diversificazione del carburante. Il bisogno di un sistema alternativo alla benzina si fece notare ad esempio durante la crisi del petrolio, nel 1973. Il sistema diesel continuò quindi ad affermarsi accanto a quello a benzina, mentre in tempi successivi anche l'automobile elettrica, quella ad alcool e quella a gas (GPL) tornarono ad essere sviluppate. Sarebbe emersa tra l'altro l'auto ibrida, ovvero alimentata sia da benzina che dal gas o dall'energia elettrica.

Nel clima sociale, ambientale ed economico stabilitosi alla fine del secolo XX, acquisiscono un ruolo di sempre maggiore importanza i concetti di mobilità sostenibile e di energia rinnovabile puntando verso combustibili come l'idrogeno o addirittura su sistemi fotovoltaici da applicare alle auto. Ad esempio, il Brasile è un paese che in virtù delle proprie risorse utilizza largamente il bioetanolo per autovetture con il motore Flex. Infatti, in questo paese la raffinazione di canna da zucchero è una delle fonti di energia più importanti. D'altro canto, l'utilizzo di terreni agricoli per la produzione di carburante è stato criticato per il fatto di contribuire al disboscamento e alla lievitazione dei prezzi degli alimentari.

L'auto diventa un prodotto sempre più ricco di accessori legati a nuove funzionalità. Per reagire al numero impressionante di incidenti e decessi, la legislazione dei vari Paesi introduce nuove tecnologie come quella delle cinture di sicurezza e dell'air bag. Di conseguenza, a dispetto di un ulteriore incremento degli incidenti, il numero dei decessi in seguito a sinistri inizia a diminuire in maniera significativa. Innovazioni accessorie, come il sistema di parcheggio automatizzato o di frenata del veicolo autonoma in caso di pericolo, stanno avvicinando l'introduzione del pilota automatico.



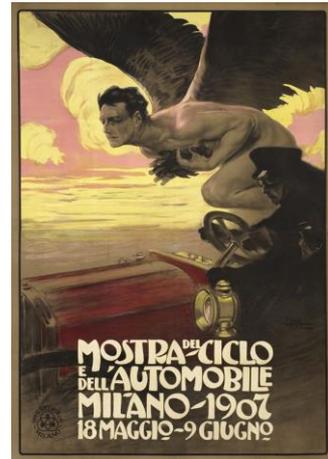
## L'automobile nell'arte: il Futurismo

L'arte moderna e l'automobile sono due fenomeni caratterizzanti il Novecento e sono contemporanee. Non potevano non incontrarsi. All'inizio, l'interesse umanistico degli artisti non trova nell'automobile alcun riscontro: le prime automobili (fine Ottocento, primi del Novecento) erano carrette che si rompevano sempre. Bisogna attendere i futuristi e Giacomo Balla, che nel metallo operoso in movimento vedranno quel divenire da loro stessi anticipato per i tempi futuri. Scrive Filippo Tommaso Marinetti nel 1909: *“L'arte prima di noi fu ricordo, rievocazione angosciosa di un bene perduto (felicità, amore, paesaggio), perciò nostalgia statica, dolore, lontananza. Col futurismo invece diviene arte-azione, realtà brutale, splendore geometrico delle forze, proiezione in avanti. Dunque l'arte diventa presenza, nuovo oggetto, **nuova realtà** creata con gli elementi astratti dell'universo.”* E dice ancora la famosa frase: *“Un'automobile da corsa... un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia”* Dunque l'automobile è più bella della magnifica scultura greca perché esprime il concetto della velocità. Ma Perché Marinetti parla della “mitraglia”? perché parla delle automobili di quegli anni, i cui motori giravano molto piano (500/600 giri al minuto), lasciando sentire gli scoppi con un rumore simile a quello della mitragliatrice. Prima dei grandi sommovimenti del Novecento, tra cui la guerra, le Avanguardie italiane, la Scapigliatura milanese e il Futurismo avevano indicato la via del rinnovamento della vita, di cui l'automobile iniziava a far parte quale protagonista. Nel 1909, Marinetti pubblica il Manifesto del Futurismo, il primo movimento artistico che fa dell'automobile un soggetto e un simbolo, adatta a mutare l'ambiente e la percezione della realtà (grazie alla velocità). Siamo entrati nel secolo nuovo e grandi novità si preannunciano.



1

1 -1925 “Trittico della velocità: il via” (particolare) di Gerardo Dottori.  
*Visione epica dell'automobile che si lancia come un razzo.*



2

2 - 1907 “Manifesto della Mostra del Ciclo e dell'Automobile” di Milano.  
*L'automobile è vista in modo eroico.*

3 - Luigi Russolo :Dinamismo di un'automobile.  
*L'automobile è il simbolo del movimento dell'energia vitale.*



3

## L'automobile nella letteratura

All'inizio del Novecento, l'automobile e l'inno alla velocità comportano delle conseguenze anche sul piano letterario, sul piano della scrittura, c'è un rapporto molto stretto tra la rapidità dell'automobile e questo senso di totale autonomia dello spostamento che dà l'automobile, se pensate a tutta l'organizzazione del treno, gli orari da osservare, la comunità con gli altri.

Invece l'automobile dà il senso di autonomia. E tutto questo non è che non abbia conseguenze sul piano della scrittura. Intanto scompare la punteggiatura e inizia uno stile nominale dove i sostantivi sono quasi tutti dei verbali in quanto dal verbo, che è la parte più dinamica del discorso, vengono tratti i sostantivi.

La poesia metrica di Marinetti è stata, di solito, analizzata da questo punto di vista. Marinetti, il manifesto futurista e il movimento futurista quindi hanno il merito di avere profondamente mutato la pagina letteraria del nuovo secolo, del Novecento. Nessuno scriverà più con un metro stabilito, con le rime al punto giusto, con le cesure al punto giusto. Nominando Ungaretti che ha questa formazione accanto ai futuristi sia milanesi che fiorentini. Nella sua pagina a volte il verso coincide con la parola e i versi sono brevissimi.

Una poesia come "M'illumino d'immenso", benché la stesura originaria fosse più lunga, non è concepibile se alle spalle non ci fosse il movimento futurista.

Non è concepibile la valutazione da parte della nuova poesia dello spazio bianco insieme con la scrittura. La pagina non è fatta solo dalle parole scritte ma anche da quelle non scritte, tanto deve essere suggestiva. La velocità ci dà una nuova forma di percezione. Anche i poeti che forse non hanno inteso condividere Marinetti, certamente ne avvertono l'influenza e la pagina è completamente cambiata.

Non ci saranno gli ardimenti di Marinetti, che promuove la pagina anche come momento poetico e dà una funzione anche al carattere. Non è indifferente se una parola è scritta in maiuscolo, in grassetto, o se è in corsivo. Promuovere alla pagina anche il segno, che è poi la caratteristica di tutta l'arte novecentesca.

Il Novecento non comincia certo come secolo, visto che dobbiamo fare qualche bilancio, con il 1° gennaio 1900. Il Novecento comincia, dicono gli storici della letteratura, con la prima Guerra Mondiale. Non a caso è inconcepibile la Grande Guerra senza automobile: non a caso i futuristi hanno inneggiato alla grande "igiene del mondo", la guerra, che era il momento della massa; per l'Italia poi l'esordio di un vero movimento di massa.

Il Risorgimento era consistito in guerre di impatto relativo, sabaude in grande misura. L'unico grande movimento di massa, fu la spedizione dei Mille. Nessun grande movimento di massa l'Italia unita aveva avuto.

È stata per la prima volta la Guerra Mondiale a vedere gli italiani di tutte le parti d'Italia concentrati nelle trincee sul Carso.

Senza l'automobile non è pensabile questo evento che non solo per l'Italia, anche se per lei in particolare vista la nostra storia, ma per tutta l'Europa è stato l'inizio del nuovo secolo, dove l'automobile e l'aereo sono stati protagonisti.

Marinetti guidava l'automobile. Bisogna dare atto ai protagonisti del Futurismo di non essere stati accademici, di non aver osservato in maniera astratta questo fenomeno, ma di averlo praticato.

Marinetti e d'Annunzio sono degli sperimentatori in proprio di queste nuove sensazioni, che tutti definiscono come una nuova dimensione. Questa nuova dimensione avrebbe avuto un grandissimo futuro.

La maggior parte delle persone (il Futurismo era un fatto di avanguardia, di pochi) temeva che l'automobile avrebbe modificato profondamente il nostro rapporto con la realtà. Il merito di Marinetti è quello di avere aperto vie senza ritorno; non si poteva più tornare alle forme precedenti e tutto il Novecento gli ha dato ragione. Tutto quello che è accaduto nel Novecento ha dato certo ragione a Marinetti, un uomo che si è proposto di dare scandalo, ma in realtà quello scandalo era il Novecento.

# All'Automobile da corsa

*FILIPPO TOMMASO MARINETTI*

Veemente dio d'una razza d'acciaio,  
Automobile ebbrrra di spazio,  
che scalpiti e frirremi d'angoscia  
rodendo il morso con striduli denti...

- 5 Formidabile mostro giapponese,  
dagli occhi di fucina,  
nutrito di fiamma  
e d'olî minerali,  
avidò d'orizzonti e di prede siderali...
- 10 io scatenò il tuo cuore che tonfa diabolicamente,  
scatenò i tuoi giganteschi pneumatici,  
per la danza che tu sai danzare  
via per le bianche strade di tutto il mondo!...  
Allento finalmente
- 15 le tue metalliche redini,  
e tu con voluttà ti slanci  
nell'Infinito liberatore!  
All'abbaiare della tua grande voce  
ecco il sol che tramonta inseguirti veloce
- 20 accelerando il suo sanguinolento  
palpito, all'orizzonte...  
Guarda, come galoppa, in fondo ai boschi, laggiù!  
Che importa, mio dèmonè bello?  
Io sono in tua balìa!... Prrrendimi! Prrrendimi!
- 25 Sulla terra assordata, benché tutta vibri  
d'echi loquaci;  
sotto il cielo accecato, benché folto di stelle,  
io vado esasperando la mia febbre  
ed il mio desiderio,
- 30 scudisciandoli a gran colpi di spada.  
E a quando a quando alzo il capo  
per sentirmi sul collo  
in soffice stretta le braccia  
folli del vento, vellutate e freschissime...
- 35 Sono tue quelle braccia ammalianti e lontane  
che mi attirano, e il vento  
non è che il tuo alito d'abisso,  
o Infinito senza fondo che con gioia m'assorbi!  
Ah! ah! vedo a un tratto mulini
- 40 neri, dinocolati,  
che sembran correr su l'ali  
di tela vertebrata  
come su gambe prolisse...  
Ora le montagne già stanno per gettare
- 45 sulla mia fuga mantelli di sonnolenta frescura,

là, a quella svolta bieca.  
Montagne! Mammut, in mostruosa mandra,  
che pesanti trotate, inarcando  
le vostre immense groppe,  
50    eccovi superate, eccovi avvolte  
dalla grigia matassa delle nebbie!...  
E odo il vago echeggiante rumore  
che sulle strade stampano  
i favolosi stivali da sette leghe  
55    dei vostri piedi colossali...  
O montagne dai freschi mantelli turchini!...  
O bei fiumi che respirate  
beatamente al chiaro di luna!  
O tenebrose pianure!... Io vi sorpasso a galoppo  
60    su questo mio mostro impazzito!  
Stelle! mie stelle! l'udite  
il precipitar dei suoi passi?...  
Udite voi la sua voce, cui la collera spacca...  
la sua voce scoppiante, che abbaia, che abbaia...  
65    e il tuonar de' suoi ferrei polmoni  
crrrrrollanti a prrrrecipizio  
interrrrminabilmente?...  
Accetto la sfida, o mie stelle!...  
Più presto!... Ancora più presto!...  
70    E senza posa, né riposo!...  
Molla i freni! Non puoi?  
Schiàntali, dunque,  
che il polso del motore centuplichi i tuoi slanci!  
Urrrrà! Non più contatti con questa terra immonda!  
75    Io me ne stacco alfine, ed agilmente volo  
sull'inebriante fiume degli astri  
che si gonfia in piena nel gran letto celeste!

## Bruno Munari – Artista e designer - 1971

Prima differenza tra artista e designer: l'artista ha idee soggettive e lavora secondo il proprio gusto, per se stesso, per un'élite, il designer è oggettivo, razionale e logico, lavora in un gruppo per l'intera società e per migliorare la produzione in senso sia estetico che pratico.

Il designer non lavora per un'élite ma lavora anche per produrre oggetti comuni di largo consumo; i suoi lavori sono il risultato di un'accurata progettazione che mira a risolvere tutti i problemi.

Lo scopo è quello di migliorare la produzione in senso pratico ed estetico. L'artista che vuole fare del design lo fa in modo soggettivo.

Mentre l'artista tende a dare un significato alle proprie opere, il designer non attribuisce alcun significato ai suoi oggetti se non la funzione che devono svolgere.

L'artista non deve rendere comprensibile a tutti il messaggio che nasconde nelle sue opere, mentre il designer deve creare oggetti la cui funzione debba essere compresa necessariamente da tutti.

Quando l'artista opera nel suo mondo di arte pura, non si preoccupa del pubblico che osserverà la sua opera. Tutto preso dalla forza realizzativa in cui cerca di non perdere niente dell'idea pura che lo ha spinto ad operare non può preoccuparsi del fatto di essere capito o meno dal pubblico; la sua unica preoccupazione è di dar forma (pittorica o scultorea) alla sua idea artistica. Il pubblico capirà più tardi, quando avrà abbandonato i suoi pre- concetti scolastici.

Gli esempi di artisti capiti e museificati dopo la loro morte e disprezzati in vita, addirittura considerati come pazzi, sono molto numerosi. E, guarda caso, fra loro troviamo tutti i capiscuola, tutti quelli che vengono in seguito considerati come maestri.

Il designer invece si deve preoccupare di essere capito subito dal pubblico, il suo messaggio visivo deve esser ricevuto e capito addirittura senza possibilità di false interpretazioni.

La scienza delle comunicazioni visive lo aiuta nella scelta di quelle forme, di quei colori, di quei movimenti, che oggettivamente portano certi messaggi non altri.

L'artista puro sogna per tutta la sua vita di arrivare a fare la porta del Duomo (se è uno scultore); se invece è un pittore sogna di fare una pittura enorme, alta come una casa di trenta piani, così che tutto il mondo possa vedere la sua Arte, la sua bravura. L'artista puro sogna di fare il ritratto al Re alla Regina al Papa. Oppure riempie le proprie opere di significati, spesso non letti dal pubblico, filosofici o politici ad altissimo livello, convinto con ciò di lasciare una traccia nella storia dell'arte, di far qualcosa di eterno, da mandare ai posteri. L'artista sogna che, come oggi i pellegrini vanno a visitare i monumenti famosi delle varie epoche, allo stesso modo vadano anche, in futuro, a vedere le sue opere. Il sogno dell'artista è quindi quello di aggiungere alle piramidi egizie, al Giudizio Universale di Michelangelo alla Gioconda di Leonardo, al Campanile di Giotto, al Duomo di Costantinopoli eccetera, anche una sua opera.

Un designer si preoccuperebbe, invece, di fare opera utile al prossimo, di mettere la sua creatività al servizio della collettività, non nel senso di far vedere a tutti quanto bravo, ma per migliorare effettivamente dei servizi collettivi. Il designer infatti se sogna qualcosa, è di arrivare a progettare un oggetto che svolga in pieno le sue funzioni pratiche ed estetiche, che sia facile da usare, che costi così poco che si possa facilmente comperare e usare. Il designer si preoccupa della massima diffusione di un buon oggetto, fino al limite dei mercati nazionali. Quest'arte, questa estetica, può essere somministrata anche a piccole dosi, per mezzo degli oggetti di uso quotidiano.



## Intervista ad Andrea Zagato

### L'azienda

Azienda storica del panorama automobilistico milanese e italiano, Zagato ha realizzato numerose tra le più belle auto sportive dell'ultimo secolo, oggi contese fra i collezionisti e gli appassionati. Alfa Romeo, Aston Martin, Lancia, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Bugatti, Bentley, Rolls-Royce, Isotta Fraschini, Abarth, Bristol e molti altri hanno affidato all'Atelier Zagato la realizzazione di modelli in tiratura limitata di valore collezionistico superiore.

Ugo Zagato, fin dalla fondazione a Milano della sua azienda nel 1919, intese creare un vero e proprio Atelier, una sartoria dedicata agli aerei e alle automobili da corsa per la realizzazione 'su misura' di carrozzerie leggere e aerodinamiche. Oggi, dopo quasi cento anni di attività ininterrotta, sempre nelle mani di un membro della famiglia, il marchio Zagato è ancora sinonimo di indipendenza, coerenza e di elevato valore artistico delle sue creazioni.

Funzionalità e razionalità sono i principi che ispirarono Ugo Zagato e che tuttora guidano la creazione dello stile e la produzione presso l'Atelier milanese, facendone elementi distintivi nel settore delle automobili sportive top di gamma.

Ma Zagato oggi è anche un Total Design Studio che fornisce soluzioni chiavi in mano a tutti gli operatori nei vari settori dell'industria.

### 1) Chi è il designer e di cosa si occupa ?

#### **Definizione di designer come colui che progetta arte.**

“La traduzione di *Design* è quella di progettazione artistica. Non significa disegno (drawing) e neppure progetto (project) ma appunto progetto con una connotazione artistica in seguito classificato design industriale in quanto rivolto a un prodotto con caratteristiche di iterabilità cioè di ripetibilità. Un designer sarebbe dunque un progettista artistico di oggetti industriali.

La miglior definizione dell'attività di un Designer è quella di Tomas Maldonado che dice essere colui che si occupa dell'attività di sintesi tra le diverse variabili che influenzano il processo di design industriale.

Una sorta di *problem solver* - si direbbe oggi - tra le diverse competenze che influenzano il processo di creazione di un oggetto industriale: Tecnica, Tecnologica, Economica, di mercato e simbolica (o di percezione).

La Sintesi consiste nel bilanciare le diverse variabili che influenzano un prodotto industriale mantenendo però la sua visione artistica. A capo del Design della Boeing c'è oggi uno psicologo.... “

## 2) Quale differenza tra arte e design?

“L'arte per definizione dovrebbe essere libera. Molto spesso gli “artisti” dicono di non incontrare i clienti per non esserne influenzati. Sono i galleristi a farlo.

Dovendo invece creare un prodotto industriale – ripetibile in n. pezzi – si devono affrontare oltre alla tecnica e alla tecnologia di costruzione gli aspetti economici legati al suo costo e quelli legati alla sua vendita ed anche gli aspetti psicologici legati alla percezione del pubblico. Questi ultimi possono essere molto diversi a seconda dei numeri di produzioni stabiliti. Prodotti per tutti, prodotti per pochi, per molti followers o per pochi pioneers.”

## 3) L'automobile può considerarsi una forma d'arte?

“Se il design industriale è considerato una forma d'arte allora anche il design automobilistico è forma d'arte.

Per anni la grafica non è stata considerata una forma d'arte e così il design industriale. Oggi - dal nostro punto di vista - assolutamente sì ma se la componente artistica non può essere messa in discussione la libertà – tipica dell'arte – potrebbe ancora esserlo.

Nelle Automobili prodotte in grande serie la componente artistica è meno evidente, perché la libertà del designer è limitata tanto che a volte i designer sono stati appellati “stilisti” mentre nelle auto d'Atelier la sintesi artistica del Designer è molto più evidente.

Le auto d'Atelier poi sono realizzate per durare nel tempo e nel tempo acquistano valore. Le auto di massa sono invece prodotti consumabili, influenzate dai clinic test e dai focus group per poter piacere a tutti i potenziali consumatori. Sono anche guidate dall'obsolescenza programmata in modo da insinuare negli stessi consumatori il bisogno di sostituirle col modello successivo che spesso si limita ad un semplice re-styling dei dettagli.

Le auto d'Atelier devono piacere a pochi, pochissimi e quindi il Designer è più libero proprio come un artista. Ma davvero oggi nessun pittore o scultore non pensa poi alla vendita del suo prodotto ? Pensa solo a crearlo e vive alle spalle di un mecenate ? “

#### **4) Quanto è importante l'estetica in un'automobile e quanto la praticità?**

“Ci sono diverse scuole di pensiero nell'ambito del Disegno Industriale. C'è chi pensa che un buon prodotto industriale debba necessariamente essere pratico e funzionale e c'è chi invece crede che si debba abbellirlo applicando l'arte sul prodotto.

La prima tendenza nasce in Germania alla Bauhaus nei primi del Novecento e si sviluppa in Germania alla Ulm School e in Italia – a Milano – col movimento razionalista ispiratore del concetto di Bellezza necessaria (essential beauty) che ha informato le Alfa Romeo degli anni '50 e '60. Ad essa si attribuisce il decalogo di Dieder Ram – designer Bosch – che descrive appunto le regole per un buon design.

La seconda scuola - quella dell'Arte Applicata appunto - è tipicamente francese e si riconosce nei movimenti di Art Nuveau e Art Decò.

Per noi, l'estetica è importante quanto la praticità ma per conseguirla si possono seguire strade diverse a volte opposte. Un ponte di Parigi è un esempio di oggetto pratico e bello dove l'arte è stata applicata dopo. Un ponte di Calatrava in vece nasce conciliando – sintetizzando – bellezza e praticità.

Noi come Alfa Romeo e prima di Alfa Romeo seguiamo la scuola funzionalista e razionalista milanese. Prima di Alfa Romeo perché fino al 1935 Alfa non assemblava le carrozzerie internamente soprattutto tutte quelle delle auto da corsa. Enzo Ferrari - che aveva scelto la Carrozzeria Zagato per tutte le Alfa Romeo della sua Scuderia Ferrari – aveva detto che: L'auto che vince è la più bella. Significa che l'auto che raggiunge lo scopo per il quale è stata progettata è un buon design.”

#### **5) Siamo entrati nell'era della personalizzazione (scarpe, vestiti ecc) come influisce questo valore sul mercato delle automobili?**

“La personalizzazione è una reazione alla globalizzazione. Più si cerca di standardizzare il mercato con il jeans, le scarpe da tennis e la global car più il mercato richiede di riaffermare la singolarità dei consumatori che desiderano distinguersi – non uniformarsi – alla massa. Nascono così innumerevoli versioni di jeans, di scarpe da tennis e di global car. Oggi le auto di massa sono consumabile che nascono tutte dalla estrema standardizzazione delle componenti che non si vedono o non si percepiscono. Un Audi è assemblata con le stesse componenti di una Volkswagen, di una Skoda e di una Seat e gli elementi di differenziazione sono quelli che vediamo e tocchiamo. Sotto la pelle sono uguali. I primi realizzare componenti tutte uguali sono stati però i Giapponesi grazie al loro Ministero del Trasporto e dell'Industria che impose ai vari player - negli anni '80 e '90 - la standardizzazione a monte delle

componenti e quindi dei fornitori. Più questa pratica si diffonde più il Design diventa il principale elemento di differenziazione.”

**6) Se si devono seguire le richieste del cliente che confine c'è tra l'esecuzione della richiesta e l'arte del designer?**

“Più il designer realizza il suo progetto liberamente e indipendentemente dai condizionamenti, più il suo processo di creazione è assimilabile al quello artistico. Se dunque il cliente si limita a comprare la donor car e non influenza il processo di progettazione artistica il Designer è nelle condizioni ideali. Questo è il nostro caso. Quello di un Atelier vero che realizza multipli da 9 a 99 pezzi. Un cliente che chieda invece una one-off e guidi l'esecuzione trasgredisce la regola della iterabilità del prodotto e quella della libertà del designer. “

**7) L'artista diventa esecutore?**

“Nell'ultimo caso citato – quello delle one-off - il rischio è che il designer diventi esecutore mentre dovrebbe esprimere la sua arte senza farsi condizionare dalle richieste e puntare a progettare un'opera eterna. Nel nostro caso – quello delle few-off – invece la possibilità dei multipli mette al riparo il designer da condizionamenti eccessivi. Come il caso di un ristorante per pochi che apprezzano le sue ricette verso il caso di un cliente che entri in cucina per guidare il cuoco.”



**Bibliografia:**

Zagato Europe Collectibles Leica (Piotr Degler)  
Zagato masterpieces of style (Giorgio Nada editore)  
Zagato Milano 1919-2014 (Giorgio Nada editore)  
Artista e Designer (Bruno Munari)

**Sitografia:**

<http://www.aisastoryauto.it/wp-content/uploads/2015/02/Aisa-88.pdf>

[https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_dell%27automobile](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_dell%27automobile)

<http://www.zagato.it/it/>

[http://www.adnkronos.com/immediapress/economia-e-finanza/2018/02/06/via-nuovo-fondo-investimento-automobili-collezione\\_KwSI2j5VaiM7yB4fKsfIfO.html](http://www.adnkronos.com/immediapress/economia-e-finanza/2018/02/06/via-nuovo-fondo-investimento-automobili-collezione_KwSI2j5VaiM7yB4fKsfIfO.html)