

MODO

**SPECIALE SALONE
MOBILI E LUCI**

142

DESIGN MAGAZINE

***Il Salone del mobile di Milano: visto e commentato
L'arredo urbano: un problema di natura sociale
Progetti e progettisti:
noti protagonisti e nuove leve
I linguaggi del design in un periodo di crisi***

***The Milan Furniture Show: reviews and comments
Street furniture: a social problem
Design and designers:
famous names and the new generation
The languages of design in times of crisis***

UN PROBLEMA DI NATURA SOCIALE

Il livello qualitativo degli oggetti destinati alla strada è mediamente assai basso. Perché? Tentiamo di far luce sul repertorio merceologico del settore e sulle sue implicazioni a livello di progettazione e design

di *Virginio Briatore*

Il centro storico che noi italiani abbiamo in memoria era la città di ognuno, nel Sud le donne davano la calce, «allattavano» i muri di facciata, perché la strada era considerata territorio di tutti.

Fuori della porta oggi c'è la terra di nessuno. Tutti possono depositarvi rifiuti. Ai piedi delle facciate di granito e cristallo non si può sostare, non c'è panca perché non c'è tempo, nelle città il gallo non canta più e la notte quindi non ha mai fine.

Ma ora che la mente umana ha ridimensionato il pianeta Terra, il «fuori», il luogo pubblico, il terren vago, tornano a essere, per necessità di sopravvivenza, territorio di ognuno,

davvero bene di tutti.

Si notano segnali incoraggianti di amministrazioni che investono nel bene-città (Nîmes), di altre che ripensano il rapporto città-campagna-vita animale (Manchester) o puntano su un'urbanistica di trasformazione (Barcellona) o riallacciano le periferie al centro (Ravenna); sale la domanda insistente di reale vivibilità urbana e cura dell'ambiente. L'accesso dibattito istituzionale trascina anche gli operatori economici e recentemente la Federlegno-Arredo ha progettato Europolis 92, tecnologie per vivere la città: una rassegna espositiva di dimensione europea che a Bologna, dal 16 al 20 settembre, ospiterà

aziende e tecnologie attive nei settori dell'arredo urbano, ambiente, traffico e mobilità, forestazione urbana e verde attrezzato, impiantistica sportiva e ricreativa.

Nel passaggio dal tema teorico alla sua realizzazione compaiono infine i veri protagonisti: gli oggetti. «Trovarne i confini con esattezza non è poi così semplice come sembra. Alcuni di essi hanno una funzione così simile, se non identica, in ogni città del mondo – la cassetta postale, il cestino dei rifiuti, la fontanella – che

L'illuminazione di piazza San Marco a Venezia, realizzata da Osram.

per loro l'esecuzione di serie è avvenuta molto tempo fa, agli inizi della civiltà industriale, con l'introduzione della fusione in ghisa. E molte fonderie artistiche sono passate già alla fine dell'Ottocento alla produzione di serie di questi oggetti, i quali hanno la caratteristica costante di offrire un servizio gratuito alla comunità e di essere tecnicamente assai elementari» (Giovanni Klaus Koenig, 1970).

Forse perché la storia del loro uso si è ormai stabilizzata e è difficile variare la forma (fatta eccezione per lo hardware dei sistemi informativi per luoghi pubblici), forse perché le pastoie della committenza politica sono mal sopportabili dall'imprenditoria più dinamica o forse a causa del malsano confine tra architettura e arredo, di fatto permane un divario di qualità deprimente tra gli oggetti destinati alla casa o all'ufficio e quelli pensati per la strada. Le aziende leader nel settore arredamento raramente compaiono in progetti di arredo urbano, i designer internazionalmente riconosciuti vi si cimentano raramente anche perché spesso non sono neppure interpellati. Così molti amministratori locali si lanciano nell'acquisto di prodotti orribili ma costosi (sovente provenienti da aziende pubbliche) quali massicce fioriere in cemento, ciclopiche e gelide panche di pietra, cestini in acciaio a corrosione rapida. Dov'è l'origine di un malessere che penalizza un'innocente o distratta collettività? Nel tentativo di conoscere meglio il repertorio merceologico e di trovare risposte ci siamo rivolti ad imprenditori, designer e studi di progettazione interessati o attivi nel dominio dell'AU.

Bieffeplast, divisione contract della Bieffe, è un'azienda che con i suoi sistemi di seduta Transit e Trax ha conquistato commesse per alcuni dei più importanti aeroporti del mondo, ha arredato stazioni, tribunali, ospedali, ristoranti, navi, parchi pubblici in Italia, Europa, Asia, Nord America. Perché quindi non produrre anche elementi per l'AU? «Perché vi è il rischio di non trovare il giusto canale di vendita o meglio di entrata», dice Anna Anselmi, titolare dell'azienda. «Avevamo progettato una linea per l'AU, ma poi è rimasta nel cassetto perché ci siamo resi conto che troppo macchinoso e a noi ignoto era l'interlocutore politico. Difficilmente riusciamo a vincere un appalto in Italia, anche di modeste dimensioni. Eppure siamo stati scelti per arredare aeroporti a Londra, New York, Boston, Amburgo, Marsiglia, ecc. e la nostra seduta Transit, da otto anni

Sotto, sistema di panche Wait and hope di Perrotti Dissociati per Moroso.

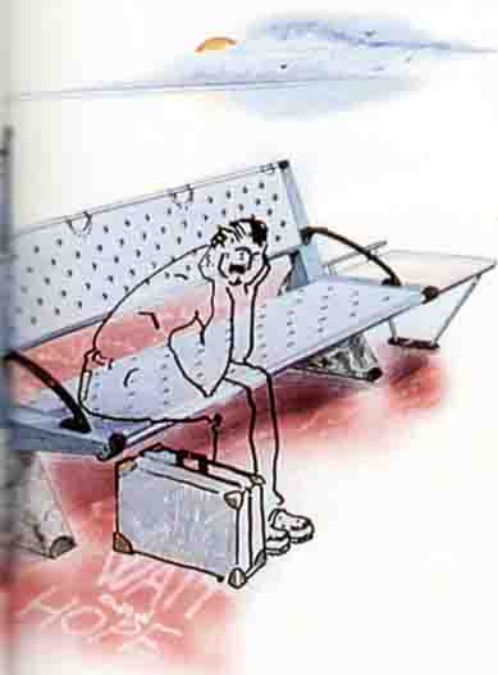
A destra, lampade Park, design Alfredo Pollice, produzione Leg Illumination.



Sulle ragioni dell'arredo urbano

Arredo urbano o pratica preformativa di intervento sulla città? AU o ricerca di immediato consenso da parte delle amministrazioni? AU o strumento politico di facile applicazione nella città della crisi? Per rispondere a questi dubbi legittimi tenteremo di analizzare teoricamente il problema. Tutto può partire da una semplice constatazione: l'uso della parola arredo legata a quella di città, il largo uso che se ne fa, il proliferare di progetti e concorsi, proposte convegni pubblicazioni; la nascita degli assessorati all'AU e soprattutto l'osservare che operazioni di semplice manutenzione e di ordinaria amministrazione da una parte, dall'altra progetti anche importanti sulla città vengono oggi presentati e divulgati in modo nuovo. Anche se in realtà non si tratta di novità assolute poiché è nota, già nella città greca e in quella romana, l'esistenza di una forma di cura per la città e la sua immagine. Oltre quelli storici, i primi esempi che possiamo citare per individuare la nascita del nuovo AU risalgono alla fine degli anni Settanta: i piani del colore di Torino e Novara, il piano di AU per la città di Firenze nati in concomitanza con l'espansione delle politiche culturali, delle grandi feste di massa, fino ai numerosi concorsi di idee degli anni Ottanta. L'AU esce cioè dalla sia pur labile tradizione italiana di manutenzione urbana e non è più una delle tante variabili del progetto architettonico ma si inserisce improvvisamente tra l'architettura, l'urbanistica, il disegno urbano e la pratica amministrativa

va quasi come una nuova disciplina volta a riorganizzare e riqualificare l'immagine esteriore della città contemporanea. AU è però termine ambiguo. Possiamo infatti citare interventi pur diversissimi fra loro ma definiti con lo stesso termine come l'inserimento di oggetti vari d'arredo (panchine fioriere dissuasori di sosta segnaletiche tettoie fermate cabine illuminazioni ecc.), il rifacimento o la riorganizzazione non solo di piccole aree ma di interi quartieri o centri storici o vie o piazze. L'unico dato comune, dal progetto del quartiere Magliana a Roma al taglio della siepe del giardino pubblico, è che tutti intervengono sul già costruito. L'AU agisce nell'immagine esteriore e estetica della città riorganizzando i flussi di consumo, la circolazione accelerata di persone di merci e della cultura, rispondendo così a esigenze di mercato, al linguaggio di persuasione dei mass-media. L'AU nella maggior parte degli esempi realizzati somiglia all'allestimento di una mostra. È spesso pratica amministrativa capace di ottenere un immediato ma effimero consenso, lavora per il presente non per il futuro. Ma spesso l'AU mostra la sua inconsistenza disciplinare. Spesso lezioso o manierato o mal copiato e peggio applicato, «Il nuovo arredo urbano è già ricco di insuccessi che alcuni teorici del sociale urbano dicono ben meritati» (Serini), e i pericoli sono molti: lo stravolgimento del luogo o della memoria individuale e collettiva, l'omologazione degli spazi collettivi per l'inserimento massiccio di progetti fatti in serie possono facilmente rendere simili una piazza medievale alla hall di un aeroporto (vedi le Fußgänger tedesche); la museificazione dei



centri storici in funzione di esigenze legate al turismo (vedi Firenze), ai flussi di consumo e di mercato (vedi Boston e le sue copie europee); ma soprattutto il pericolo più grave è il rischio di creare un centro vetrina disgregando la socialità urbana o modificandola in senso negativo. Perché l'attenzione dei moderni «arredatori urbani» si rivolge ai centri storici e non piuttosto al grigiore delle nostre periferie? Hanno ragione De Seta e Portoghesi che criticano questa continua dedizione al centro, di fronte agli spazi mal progettati e spesso dequalificati delle periferie derelitte. Solo il ritorno al progetto diminuirà il tragico rischio di errori irreparabili e solo così si potrà ristrutturare «per ricreare ancora con buona volontà una dimensione tuttavia sociale dell'architettura» (Giancarlo De Carlo) o «per consentire con luoghi ancora adatti all'aggregazione sociale, o rispondenti alle funzioni, o configurati artisticamente in opere indimenticabili, la formazione di una cultura sociale futura» (Sernini). L'AU è strumento adeguato a una simile strategia? Sì, se è parte integrante e non esclusiva di questa progettualità forte tesa alla ricerca e all'individuazione di spazi e luoghi di libertà per i cittadini. No, se è visto come strumento capace di risolvere autonomamente i problemi urbani. Per concludere si porrà allora il tema: se sia possibile, al di là dell'ottimismo di chi plaude all'avvento delle nuove tecnologie, al di là di vecchie ideologie urbane o di fastosi giochi postmoderni, una progettazione tesa alla difesa, alla ricerca, alla riorganizzazione di spazi fisici di libertà per tutti i cittadini.

Claudio Palmi Caramel



Multistrato per gallerie

Una delle problematiche di più difficile risoluzione nella costruzione di strade e autostrade a lunga percorrenza è quella relativa all'ottimizzazione della visibilità notturna. Particolarmente in corrispondenza di tratti stradali come curve pericolose o gallerie non è sempre facile risolvere in maniera economica e efficace il problema di un buon livello di illuminamento di sicurezza. Per la risoluzione di questo genere di problemi due diverse società (Pla Lam di Bernareggio e Isomat di Segrate) hanno messo a punto, congiuntamente con Du Pont, una nuova famiglia di laminati metallici accoppiati a caldo con un coating multistrato permanente. Si tratta di un tipo particolare di laminato, denominato Plalight, che (grazie a una tecnologia di coal-coating) abbina a un supporto metallico pretrattato, di diversa natura, un film multistrato di elevate proprietà ottiche. Il film viene trattato chimicamente sul lato interno per rendere possibile l'adesio-

ne al supporto, mentre esternamente è composto di microsferi di vetro a elevato potere rifrangente, annegate in un film flessibile colorato e trasparente di elevata resistenza alle intemperie, a sua volta applicato su un supporto opaco. Il tutto viene protetto da uno strato anadesivo di polivinilfluoruro (denominato Tedlar e prodotto dalla Du Pont) resistente in particolare agli ultravioletti e che impedisce il deposito dello sporco. I pannelli in laminato catadiottrico, manutenibili con un semplice getto d'acqua, sono in grado di aumentare fino al 40% rispetto a pareti grezze, la normale luminanza del piano stradale in galleria a proiettori accesi.

La superiore visibilità garantita dai rivestimenti per gallerie che utilizzano pannelli Plalight è chiaramente visibile in questa fotografia, dove sono messi a confronto alcuni normali pannelli riflettenti (a sinistra, i primi tre) con una serie di pannelli rifrangenti Plalight rivestiti con «Tedlar» (a destra, i successivi quattordici pannelli), il film in polivinilfluoruro della Du Pont.



installata a Gatwich, ha superato la prova più severa: quella dell'utenza! Di conseguenza l'imprenditore preferisce competere là dove il suo prodotto viene correttamente stimato e ponderato, anziché inseguire interlocutori fantasma che valutano in base a altri parametri. E l'AU viene prevalentemente scelto in base a parametri politici, anche se, data la vastità e l'importanza globale, non tutti i settori pubblici sono penalizzanti e sicuramente esistono criteri di scelta che privilegiano la performance di prodotto, come abbiamo avuto modo di constatare nell'ambiente dell'Università e delle F.S.».

Franco Perrotti ha lavorato nove anni nel Centro Progetti Tecno SpA, oggi è uno dei titolari dello Studio Perrotti e Dissociati, team di persone polivalenti, in grado di risolvere in proprio complessi problemi di prototipazione così come di assemblare «intrepide» sequenze di rendering illustrato. Attualmente lo studio lavora con Faram, Moroso, Poltrona Frau e altre aziende. Per Moroso hanno disegnato un sistema di panche in alluminio e, come dice Franco Perrotti, «l'AU è un tema stimolante, in quanto presenta numerose incognite, è un terreno poco calpestato e c'è il gusto di scoprire qualcosa di nuovo. Ma il progettista è uno degli ultimi soggetti a intervenire. A monte ci deve essere una richiesta umana, basata sul concetto di comunità relativa, perché la cultura della città, del contesto sociale, prevede una «relazione politica» nel senso positivo che tale termine comporta. Oggi l'arredo urbano andrebbe indirizzato ai pianerottoli, uno dei rari luoghi d'incontro, o agli ascensori, testimoni quotidiani dell'imbarazzo sociale. I migliori esempi di design-urbano si trovano in Fiera, all'Expo, a Disneyland o durante le Olimpiadi. È come se fosse necessaria una situazione di festa, come se per vivere dignitosamente bisognasse investire in un avvenimento eccezionale o in un carrozzone allegro e permanente. Altro elemento da non dimenticare, è che l'AU dev'essere gratuito, altrimenti si chiama bar. Ma proprio tra questi oggetti di «bene-pubblico» ci sarebbe un notevole sviluppo da apportare. Avete mai usato una colonnina S.O.S.? Vi auguro di no. E le cabine del telefono? Perché sono così brutte e poco accoglienti, soffocanti d'estate e ghiacciate d'inverno, con porte che per entrare servono tre mani? Eppure hanno un volume da microarchitettura sul quale si potrebbe lavorare egregiamente, fuori e dentro. Quando parliamo di arredo urbano

In alto, seduta Lestrusa in estrusione di alluminio di De Ferrari, Jacomussi, Germak, Laurini per Alucasa, e panchina Coeso Meg di PL di Vertemate, ai giardini pubblici di Bra.



Il colore come arredo

Ritorna il tema del colore urbano. A più di dieci anni dal suo ingresso nel progetto della città (le prime esperienze di riqualificazione cromatica delle città compiute a livello europeo risalgono alla fine degli anni '70 e fanno seguito ai grandi progetti di ristrutturazione urbana sviluppati durante quel decennio) il progetto del colore riafferma oggi la propria importanza. Come testimonia anche la nutrita bibliografia del recentissimo «The color of the city» (curato da Ed Taverne e Cor Wagenaar dell'Università di Groningen per Sikkens Foundation e presentato in aprile a Noordwijk, in occasione del bicentenario della società olandese leader europea nel campo delle pitture murarie) il tema del colore nella città non è un tema recente. Nell'ultimo quarto di secolo architetti e studiosi della materia hanno sviluppato diversi progetti destinati alla riqualificazione cromatica di numerose città europee: le architetture di città come Torino, Roma, Mosca o Parigi a esempio sono state, tutte o singolarmente, oggetto di ricerca da parte di esperti del colore urbano. Ma si potrebbe allo stesso tempo ricordare progetti assai precedenti, come quelli degli anni '20 di Bruno Taut per Berlino. Ciò che è nuova tuttavia, è la consapevolezza del ruolo strategico che può assumere oggi il colore nella definizione di una scena urbana qualitativamente ricca e non più statica ma in continuo divenire. Fondendo vecchio e nuovo, materiali naturali e artificiali in unicum di identità «olistica» della città. Il colore dell'architettura e dei compo-



zioni, enti pubblici, imprese di gestione e produzione: piani dell'AU e della scena urbana (Fossano, Mestre); pianificazione di sistemi (sistema affissioni all'Aquila, sistema illuminazione a Chioggia, attrezzature a terra per la Trasporti Torinesi); progetti ambientali e consulenze (Città di Torino, Parco Nazionale del Gran Paradiso, Parc de la Villette a Parigi); progettazione e design.

Con Giorgio De Ferrari, professore associato di disegno industriale alla Facoltà di architettura del Politecnico di Torino e che da sempre svolge ricerche sul rapporto ambiente-design il discorso sembra assumere una piega meno immobilizzante: «Anzitutto la disciplina AU richiede un approccio metodologico, anche mirato alla valorizzazione delle potenzialità espressive e emotive dell'ambiente e alla configurazione delle attrezzature idonee. È necessario leggere l'ambiente circostante, nelle diverse scale operative, dopodiché è utile elaborarne le immagini di riferimento che ne individuino i valori e le peculiarità. Questa lettura è la matrice comune per le scelte sia complessive che specifiche. Tale approccio tende così alla definizione di un piano dell'arredo urbano in grado di offrire ai differenti livelli di intervento quella chiave armonica che li configuri in una scena voluta, pensata, desiderata. A questo punto, con il progetto pensato, da e per l'ambiente, in dettaglio e in insieme, ci si rivolge alla produzione industriale affinché possa trarre specifiche indicazioni. Ne nasce un confronto difficile, ma stimolante, sicuramente innovativo per il rapporto ambiente-design in quanto capovolto rispetto a quello consueto: è ora l'ambiente, non la produzione, a condurre le scelte». In un'accelerazione divorante, materiali e oggetti si rincorrono per disegnare il nuovo habitat umano: la scommessa è migliorare la vivibilità senza spremere troppo le non illimitate risorse. All'ambiente, o meglio alla sua ipertrofia, fanno riferimento le inedite panchine e cestini in materiale plastico di riciclo prodotte da Complar, un'azienda che è l'ultimo anello di una catena che nel recupero della plastica ha il suo inizio. Parallelamente la Siv, Società italiana vetro, per vincere le diffidenze che ancora accompagnano l'utilizzo del vetro in luoghi pubblici, promuove una migliore conoscenza delle qualità dei propri prodotti. Vetri di sicurezza a alto comfort ambientale per situazioni come cabine telefoniche, pensiline di attesa per autobus e treni di superficie, percorsi pedonali coperti, dove le esigen-



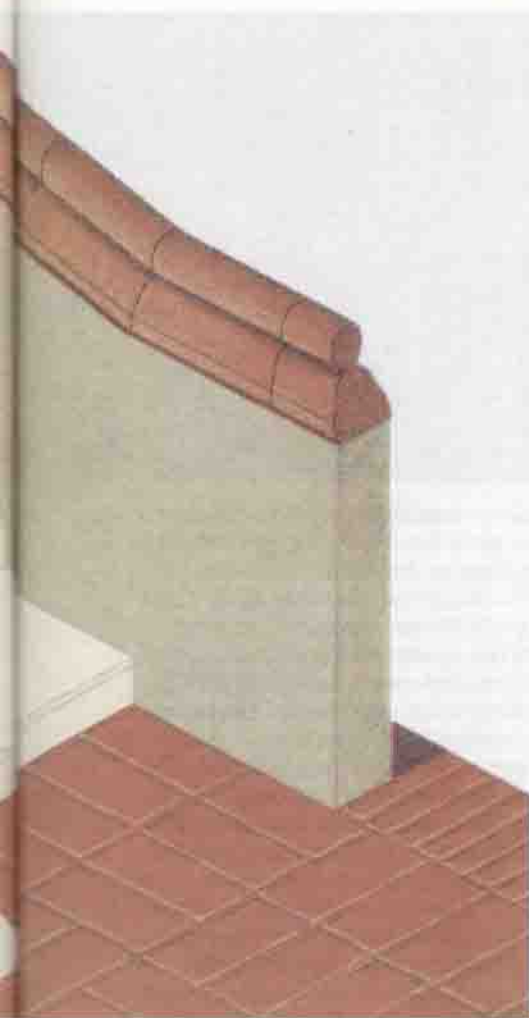
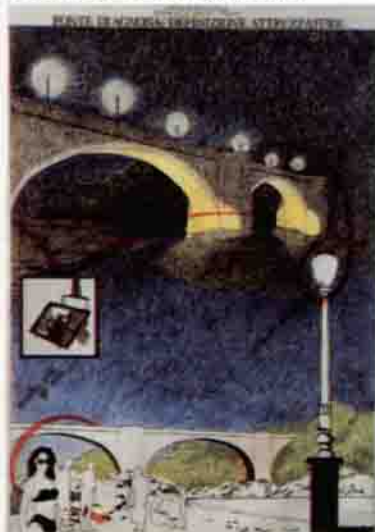
ze di protezione si accompagnano a quelle di luminosità.

Comunicazione e flussi di persone richiedono nuovi sistemi informativi: anche la classica cassetta postale si va adeguando, Zwick, azienda storica del settore, ha progettato impianti autoportanti che oltre al servizio postale possono ospitare bacheche, quadri elettrici, elementi di custodia. Banche, stazioni, autogrill diffondono sistemi distributivi di prodotti e servizi, non più meccanizzati come gli ormai scomparsi (in Italia) distributori di sigarette o dolci, ma informatizzati. Fortunatamente si cominciano a vedere anche strumenti di informazione telematica a disposizione degli utenti pubblici: orari, viabilità, informazioni turistiche. Alfredo Ronchi, dello studio milanese Consulenza & Sviluppo è uno dei progettisti di Telemaco, prodotto da Moduloquattro, un micro sistema informativo di tipo self-service, basato su tecniche con estensioni multimediali. Telemaco funziona con dispositivo di interrogazione touch-screen e può emettere moduli stampati di vario formato. Pensato per la pubblica amministrazione, aziende di trasporto, uffici del turismo, banche, strutture sanitarie, centri commerciali, viene fornito in stazioni stand alone, può lavorare abbinato a immagini video riprese con camera ma-





Da sinistra, la pavimentazione Safetyfloor di Pirelli nella metropolitana di Genova; display informazioni Telemaco di Modulo 4; bacheca con cassetta per lettere di Zwick di Bolzano e (sotto) panchine Transit di Rodney Kinsman per Bieffe. Qui sotto, particolare del piano per l'arredo urbano di Borgosesia, studio De Ferrari, Jacomussi, Germak, Laurini. In centro sotto, elementi della serie Il laboratorio de Il ferrone.



gnetica. Fruibile con tessera d'accesso per i servizi privati o liberamente per quelli pubblici, fa parte di quella realtà semivirtuale con cui può essere oltre che utile anche divertente convivere.

Un materiale debuttante nel panorama dell'AU è Coeso Meg, prodotto da P.L., un componente costituito da un laminato a alta pressione del tipo Meg (material exterior grade). Il materiale di base è un laminato stratificato decorativo a alto spessore, realizzato in Print HPL e messo a punto dai laboratori della Abet Laminati. Per le caratteristiche meccaniche e per la particolare adattabilità e progettualità Coeso Meg può essere utilizzato nell'AU, in particolare per panchine, raccogli rifiuti, pensili.

Chiudiamo con il primo elemento di AU: la pavimentazione, che a seconda del contesto e dell'uso spazia dai materiali più antichi a quelli decisamente inediti.

Forte di una ricerca avviata nel 1984 con Il Laboratorio al cui progetto hanno lavorato all'inizio Andrea Branzi e oggi Adolfo Natalini, l'azienda Il Ferrone vanta una consolidata esperienza nell'AU, dimostrata anche dai recenti interventi: la metropolitana di Roma e di Berlino, il Museo di Colonia, la Piazza di Santa Chiara a Assisi. La gamma dei prodotti, in cotto lavorato da Il Ferrone,

per l'AU si è adesso arricchita di una nuova serie di pezzi realizzati sotto la direzione di Natalini, autore anche del volume «Appunti per piazze d'Italia» da poco pubblicato e che illustra le realizzazioni dell'azienda nel recupero dei centri storici e nella progettazione di opere pubbliche contemporanee. I nuovi prodotti, flessibili nell'uso e aggiornati nel segno si legano al filo sottile della tradizione. Un'altra azienda attiva nel recupero urbano e nella cura dei valori storico-culturali che da esso derivano è Cottoimpruneta, protagonista della pavimentazione di Piazza S. Domenico a Firenze e di quella del nuovo porto turistico di Pescara. La «pelle» originale del Cottoimpruneta, generata dal processo di trafilatura e essiccazione, resta intatta e restituisce il piacere dell'aspetto naturale.

La sensibilità per la sicurezza del cittadino è evidente nel nuovo pavimento in gomma Safetyfloor di Pirelli. È una pavimentazione con superficie a rilievo a altezza crescente che permette al nonvedente, ipovedente, e a tutti gli utenti di percepire, con qualsiasi tipo di calzatura, una zona di dichiarata pericolosità. Safetyfloor è impiegato come mezzo di informazione di aree pericolose quali le segnalazioni di fine banchina nelle stazioni ferroviarie e metropolitane e di altri ostacoli a rischio. ■