

ABITARE NOMADE

RELAZIONI, SCAMBI, SCONFINAMENTI TRA L'ABITARE STANZIALE
E I MODELLI ABITATIVI ALTERNATIVI BASATI SULLA MOBILITÀ.

Università degli Studi di Genova
Scuola Politecnica I DAD Dipartimento Architettura e Design

Scuola di Dottorato in Architettura e Design
XXX Ciclo

Candidato: Davide Ventura
Tutor: Prof. Massimiliano Giberti

GENOVARCHITETTURA


add
genova


Dimensioni: 190x297 mm

Font: Butler, Avenir

Carta: Classic Demimatt patinata opaca 130 g

Carta copertina: Classic Demimatt patinata opaca 300 g

<< L'evoluzione ci ha voluto viaggiatori.
Dimorare durevolmente in una caverna o in castelli è
stata tutt'al più una condizione sporadica nella storia
dell'uomo. [...] siamo viaggiatori dalla nascita.>>

Bruce Chatwin,
Anatomia dell'irrequietezza

O

**PREMESSA
INTRODUZIONE**

Premessa_____	8
Introduzione	
Siamo tutti nomadi_____	12

1

ATLANTE NOMADE

Dispositivi nomadi_____	30
Indossabili, trasportabili, abitabili_____	50
indossabili_____	52
trasportabili_____	70
abitabili_____	90
La strada, la prateria, l'aeroporto	
spazio in movimento o del mito americano_	108
spazio condiviso o della sharing economy__	124
spazio diffuso o dei nodi globali_____	130

2

NOMADI Vs STANZIALI

Dall'oggetto nomade all'oggetto stanziale__	136
Dormire, cucinare, stoccare, stare_____	148
dormire_____	150
cucinare_____	166
stoccare_____	186
stare_____	202
Ibridazione degli spazi:	
dall'open space all'home office_____	216

3

**ABITARE STANZIALE PER
UNA ATTITUDINE NOMADE**

Lacasa comespaziod'erranza_____	228
Trasformabile, incrementabile, adattabile__	246
trasformabile_____	248
incrementabile_____	256
adattabile_____	264
Conclusioni_____	272

FASE

O

PREMESSA

PREMESSA

Viviamo in un'epoca dove il senso contemporaneo dell'abitare disegna artefatti e spazi sempre più provvisori, in cui la mobilità e la velocità dei cambiamenti si combinano ad uno stile di vita nomade¹.

La riduzione dei costi e dei tempi dei sistemi di trasporto e i flussi accelerati dell'informazione hanno cambiato completamente l'idea di viaggiare e incrementato il grado di mobilità degli abitanti del mondo globale. Tutto ciò ha trasformato il turismo in un rito quasi universale, ma ha anche permesso di configurare nuovi modi di vivere, di lavorare, di abitare.

L'abitare oggi non necessariamente deve essere legato ad una residenza permanente ascritta al luogo di nascita², ma si lega ad itinerari diversificati di una flessibilità di vita, che si rivela anche flessibilità lavorativa, flessibilità familiare, sancendo di conseguenza disgiunzione storica dai legami territoriali, familiari, culturali, del lavoro³.

Singoli individui o gruppi di persone abbattano le barriere geografiche, linguistiche e culturali alla ricerca di un benessere economico, alla ricerca di nuove prospettive di vita: vecchi e nuovi nomadi, che lasciano tracce, invisibili o reali, nei luoghi che attraversano e dove si fermano, creando contaminazioni, costruendo e demolendo relazioni; essi seguono vecchi percorsi o ne individuano di nuovi.

Bauman, nel suo libro *Modernità Liquida*, afferma che:

<<nell'epoca dell'istantaneo, dove tutto è possibile subito, il concetto di durata non ha più senso, tutto ciò che ostacola il movimento diventa uno svantaggio. Il tempo delle fabbriche gigantesche e dei corpi obesi è finito; [...] Corpi magri e facilità di movimento, vestiti leggeri e scarpe da ginnastica, telefoni cellulari, beni portatili o usa-e-getta, sono i principali simboli culturali dell'era dell'istantaneità.>>

Si deduce che la modernità contemporanea è caratterizzata dall'immediatezza: lo spazio è raggiungibile all'istante, la differenza tra vicino e lontano viene cancellata e la distinzione tra sfera pubblica e privata è sempre più labile. Il durevole è sostituito dal temporaneo, il sedentario dal mobile. Mangiamo fuori casa, abbiamo conversazioni telefoniche private in spazi pubblici e comunichiamo tramite chat su Internet. La continua ricerca di un benessere economico e di nuove prospettive di vita necessita di un elevato grado di mobilità e flessibilità.

La ricerca pone al centro dell'attenzione i temi della flessibilità nel vivere domestico, della mobilità e della temporaneità, fondando le sue basi su una prima attività di indagine sul tema dell'*abitare nomadico*, da ricercare ed analizzare nel campo del progetto contemporaneo; via via amplia gli orizzonti addentrandosi nella narrazione della storia, all'indagine delle radici dell'oggetto della ricerca, con sconfinamenti nel mondo dell'abitare stanziale.

Si attua così un cambio di prospettiva, utilizzando contemporaneamente due punti di vista: oltre all'approfondimento del tema del nomadismo in contrapposizione al concetto di stanzialità, ciò che la tesi effettua è una catalogazione di un patrimonio progettuale variegato, cercando di comprenderne la complessa evoluzione, i continui sconfinamenti nel mondo dell'abitare stanziale.

L'obiettivo è quindi quello di individuare i caratteri dell'abitare nomadico che sconfinano nell'abitare stanziale (e viceversa), in quanto è funzionale ad una nuova definizione dell'architettura contemporanea, nella quale questi due caratteri sono sempre compresenti e inscindibili. Laddove la prassi progettuale ha sempre considerato la permanenza e la durata come valori fondativi nella fabbricazione del paesaggio artificiale in cui viviamo, la ricerca prende le mosse dall'assunto che l'habitat dell'uomo è stato costruito in termini di spostamento, non meno che di soggiorno⁴.

Nel delineare la contemporanea condizione nomade di contrazione delle distanze globali e di incremento della velocità di connessione, la riflessione indaga i margini e il ruolo del progetto nel definire forme transitorie e decentrate di deterritorializzazione e riterritorializzazione⁵. Rivalutando la mobilità come componente strutturante, si sposta il punto di riferimento analitico verso valori di impermanenza, contingenza e mutamento, scoprendo un territorio di ricerca con cui la cultura del progetto si dovrà sempre più misurare.

La ricerca è svolta attraverso passaggi logici espressi sotto forma di testi analitici e schede sintetiche, che utilizzano come strumenti la campionatura e selezione di scritti e progetti che affrontano ad ampio raggio il tema del nomadismo, a partire dall'ambito dell'architettura a quelli culturale, sociologico, artistico, politico, etc.

Vengono esplorati diversi casi studio di architettura e oggetti della casa, trasportabili, flessibili e multifunzionali, progetti tratti da varietà di culture differenti, prendendo in considerazione differenti epoche e mettendole in relazione alle attitudini nomadiche.

Si è voluto privilegiare il campo del progetto, senza però tralasciare riferimenti ai contesti storico-artistici, evidenziando vari elementi che hanno dato vita a sperimentazioni e a evoluzioni del tema.

Volutamente sono state tralasciate approfondimenti esaustivi sulle singole storie di esperienze progettuali e di personalità nel campo del progetto, in quanto questo tipo di argomentazione avrebbe meritato una trattazione a sé, data l'importanza che questi progettisti hanno avuto nello sviluppo dell'apparato teorico e progettuale della disciplina. Si è voluto invece privilegiare la descrizione dei diversi canali di intervento, della molteplicità di tipologie di progetti e di una possibile catalogazione e suddivisione in tre macro aree progettuali: **i dispositivi, gli oggetti e le architetture**.

All'interno di queste scelte generali, però, si sono rese necessarie alcune messe a punto su esperienze specifiche per rendere più comprensibile e giustificabile la narrazione: non compariranno tutti i progettisti, ma una rappresentanza, una campionatura poco più che simbolica, in grado di esemplificare modalità, connessioni e approcci alla disciplina.

Nella prima parte dedicata all'introduzione verrà specificato l'ambito di ricerca, attraverso la narrazione di quel contesto specifico dell'*abitare nomade*, che verrà indagato, raccontato e ricostruito attraverso i suoi attori e il contesto sociale, culturale e politico per poterne leggere una evoluzione. Il percorso di indagine e di elaborazione si compone poi di tre livelli di approfondimento dei diversi gradi di nomadismo, una per ogni capitolo, partendo da esperienze progettuali strettamente legate al tema del vivere nomadico contemporaneo visto dal corpo dell'abitante, che ne è il soggetto primario, lontano dall'abitazione tradizionale e contestualizzato nella città, tra aree interstiziali, arredo urbano e spazi pubblici, passando per nuovi modi di concepire le funzioni tradizionali dell'abitare stanziale attraverso gli oggetti che si addensano nell'arredamento con la loro potenza funzionale, comunicativa e simbolica, fino ad arrivare al concetto di nomadismo legato allo spazio dell'abitazione, che ne definisce i percorsi e le misure vere e

proprie, attraverso architetture che presentano caratteristiche di mobilità, flessibilità e sono in continuo mutamento⁶.

Nello specifico, il primo capitolo parla di **dispositivi nomadi**, intendendo per dispositivi tutti quei progetti, prevalentemente outdoor, legati ai concetti di mobilità e di nomadismo, in grado di offrire uno spazio "abitabile", con caratteristiche fondamentali di trasportabilità, adattabilità e indossabilità.

Il secondo capitolo presenta progetti definiti **oggetti dell'abitare**, cioè tutti quegli apparati legati alle funzioni del vivere domestico, in grado di modificare gli spazi interni delle abitazioni a seconda degli usi degli utenti. Sono considerati "oggetti" nomadi in quanto esprimono caratteri di modificabilità, reversibilità, leggerezza, temporaneità, mobilità e flessibilità all'interno di un'abitazione stanziale/tradizionale. Il capitolo è corredato di schede di confronto tra i diversi prodotti di arredamento, appartenenti alle quattro azioni dell'abitare (dormire, cucinare, stoccare, stare), che mettono in parallelo la tradizione con il progetto autorale.

Il terzo capitolo vede una lettura di progetti in cui il tema del nomadismo è trasportato direttamente alle **architetture**, arrivando alla casa, all'edificio, andando a scardinare il concetto stesso dell'abitare, che diviene un vero e proprio **spazio d'erranza**.

Più che inseguire un'ambizione di completezza, questo lavoro cerca di riportare un metodo di elaborazione e interpretazione del concetto di nomadismo legato all'abitare, per poter arrivare a ricavare argomentazioni il più possibile esaustive sul suo rapporto con la tradizione e con il concetto dell'abitare stanziale.

La ricerca è consistita in un lavoro d'indagine, lettura, confronto e contaminazione di varie fonti, per leggere le premesse e l'evoluzione di una tematica non priva di incertezze e di ambiguità di definizione e di confini.

NOTE

1 | Cfr. Imbesi, L. *Nomad + Design. Fenomeni*. List Lab. 2016

2 | Burkhardt, F. *Alla scoperta di un nuovo nomadismo*, in *Domus* n. 814/1999

3 | Cfr. Imbesi, L. *Nomad + Design. Fenomeni*. Op. cit.

4 | *Ibidem*

5 | Cfr. Deleuze, G. Guattari, F. *Millepiani. Capitalismo e schizofrenia*. Istituto dell'enciclopedia italiana. 1987

6 | Cfr. Vitta, M. *Dell'abitare. Corpi, spazi, oggetti, immagini*. Einaudi. 2008

FASE

O

INTRODUZIONE

**SIAMO
TUTTI
NOMADI**

INTRODUZIONE

ABITARE E SPOSTARSI: I DUE BISOGNI UMANI FONDAMENTALI

Veniamo tutti dall'Africa, dove 100 mila anni fa, nelle vicinanze di quello che oggi viene chiamato Lago Turkana, in Kenya, visse una donna chiamata Eva¹. Il suo DNA si ritrova in ognuno di noi, uomini e donne sparsi per il pianeta dal primo esodo.

Senza una meta precisa e a piedi nudi, i nostri antenati hanno attraversato il Medio Oriente. Poi si sono divisi. Alcuni sono andati a ovest, verso l'Europa, altri a est, lungo le distese dell'Asia, superando lo stretto di Bering fino a raggiungere le Americhe.

Oggi per ripercorrere la stessa distanza a piedi ci basterebbero due anni. Ma nonostante il nostro DNA universale, avremmo bisogno di 26 visti e due sponsor locali. Dovremmo lasciare le nostre impronte digitali cinque volte, dimostrare di essere stati vaccinati contro la febbre gialla e la meningite, fornire un campione di sangue e sottoporci alla scansione della retina per essere identificati. Senza tener conto di questi fattori, gli uomini continuano a cambiare casa.

Negli ultimi 25 anni il tasso di migrazione mondiale è raddoppiato. Oggi circa 232 milioni di individui vivono lontano dal loro paese d'origine² e, secondo un sondaggio di Gallup, mentre leggete queste righe altri 90 milioni stanno facendo i bagagli³.

Negli anni a venire avremo delle "vite sempre più nomadi", in quanto la breve parentesi costituita dalla condizione sedentaria sta per finire. Ciò può sembrare una forzatura, ma in realtà ad oggi si assiste ad una diffusione del nomadismo⁴: un numero sempre crescente di persone, per un motivo o per l'altro, vive una vita nomade. E di questi alcuni si possono definire "nomadi del consumo": almeno una cinquantina di milioni di persone, che, per piacere o per lavoro, viaggiano dappertutto sul pianeta, equipaggiati di cellulari, carte di credito e computer portatili. Altri, all'estremo opposto, si possono definire come "nomadi del bisogno"⁵: due o tre miliardi di persone si muovono di continuo per sopravvivere. Alcuni si spostano solo di qualche chilometro, altri fanno viaggi lunghissimi, come mostrano gli immigrati che giungono in Europa da paesi lontani. Tra questi due estremi, c'è poi una vasta categoria composta di persone che, sebbene siano ancora sedentarie, vivono il nomadismo all'interno delle proprie abitazioni diventando abitanti dell'effimero e occupando di volta in volta la il suolo domestico⁶. Ci sono ovviamente alcune differenze tra i nomadi del passato, i quali praticavano un "nomadismo collettivo", e i "nuovi nomadi" dove invece prevale un "nomadismo individuale e solitario"⁷ sia per quelli del consumo che per quelli del bisogno.

La **mobilità** sta già modificando le nostre esistenze e il contesto in cui viviamo; ci si sente sempre meno legati alla propria città e non a caso già oggi traslochiamo molto più facilmente di una volta⁸, e grazie a internet disponiamo anche di un indirizzo virtuale slegato da un luogo fisico.

Fino ad oggi una "persona senza un indirizzo fisico" era considerato un "essere errante" e perciò "pericoloso"⁹, ma con la posta elettronica e i cellulari la situazione è cambiata: diventa possibile essere attivamente

integrati alla società pur senza avere una dimora fissa. Questo non è ancora ammissibile sul piano giuridico, ma sul piano pratico è così. L'esistenza personale è riconosciuta indipendentemente da un radicamento in un luogo. Essa è piuttosto legata alla memoria, alla cultura, alle lingue. Tutti elementi che possono essere mobili e indipendenti da un territorio.

I "Nuovi nomadi" [Dagnino 1996] o gli "ipernomadi" [Attali 2006] dominano il territorio policentrico, sono i rappresentanti di una élite per la quale il mondo non è altro che un villaggio, i cui componenti dispongono di più luoghi di residenza. Essi trovano in ogni angolo del pianeta un ambiente di vita conforme alle loro esigenze, plasmate dai modelli dominanti dell'architettura occidentale, per esprimere l'appartenenza identitaria alla società dell'informazione globalizzata, al punto che a New York, a Las Vegas, in un villaggio svizzero o in un emirato arabo non ci si stupirà di trovare gli stessi autori, che rispondono, da soli o in gruppo, a una domanda omologata¹⁰.

Negli anni a venire, le nostre vite saranno sempre più nomadi. Viaggeremo e ci sposteremo di continuo per i motivi più diversi. Anche la nostra identità sarà svincolata da un luogo preciso, mentre a definirci saranno gli oggetti che porteremo con noi, la memoria, la cultura, ma anche le reti a cui saremo collegati.

MOBILITÀ E ABITARE

Per la maggior parte di noi, a livello inconscio l'architettura è associata all'idea di sedentarietà¹¹.

Quando i primi uomini abbandonarono la fase di cacciatore-raccogliatore e diventarono allevatore-agricoltore, cominciarono a realizzare le prime abitazioni, dunque a padroneggiare l'arte del costruire. Per Vitruvio¹² la capanna rappresenta l'origine dell'abitazione. Questo induce ad una visione "restrittiva" e "semplificata"¹³ dell'architettura che, etimologicamente rimanda invece al principio di costruzione.

Alla luce di quanto detto in precedenza, il limitare l'architettura all'ambito del sedentario risulterebbe riduttivo rispetto a una complessità originata dai due bisogni umani fondamentali, **abitare e spostarsi**.

Non si dimentichi che nelle società più sedentarie esiste tradizionalmente un'architettura nomade per eccellenza, quella navale. I due concetti, se osservati da questa prospettiva, non appaiono quindi così antitetici¹⁴. Le imbarcazioni non hanno legami definitivi con l'ambiente circostante e dobbiamo riconoscere il carattere di dimore temporanee, considerandole come "cellule abitative indipendenti"¹⁵.

Riporto qui di seguito la descrizione dello *Spankadillo*, imbarcazione costruita e armata nel 1884:

<<Sul lato sinistro c'è una lunga cassapanca, che forma anche una cuccetta, e sulla destra c'è una branda ribaltabile, la cucina e una Rippingille ed e cardanica, attrezzatura necessaria per una cucina ad olio di un piccolo yacht se si intende usarla con mare mosso. La Cucina costa 10 scellini, e la sospensione è stata fornita da un commerciante di ferramenta per circa la stessa somma. [...]

C'è anche una spiritiera per bollire o scaldare l'acqua in fretta. In cabina c'è il sofà sulla destra, lungo oltre due metri e lo spazio sotto è diviso in tre ripostigli: quello davanti serve per cibi in scatola, minestre ecc., quello in mezzo per le bottiglie, quello dietro per abiti. Anche i cuscini sono in tre pezzi.

Sopra il sofà c'è la cuccetta del proprietario larga 61 centimetri che di giorno si tira su sotto i bagli. Alla testa posteriore del sofà c'è il posto per lavarsi, con lavello in ferro smaltato, portella ecc.¹⁶ >>

Questa descrizione, che può sembrare di un'unità abitativa, racconta come lo spazio è sfruttato in ogni suo centimetro; in ogni angolo dello Spankadillo si nascondono ripostigli, piccoli ripiani e arredi a ribalta da utilizzare quando più se ne ha bisogno.

Le imbarcazioni, inoltre, passando dalla "propulsione a vento" a "quella a motore", assumono "caratteristiche sempre più vicine a quelle di una *Motor Home*"¹⁷.

Sempre relativo all'ambiente acquatico e ancora concettualmente più vicino all'idea di *Motor Home*, è il progetto che Frank Lloyd Wright esegue nel 1922 per la Colonia estiva sul lago Tahoe, progetto che però non venne mai realizzato.

La proposta di Wright comprendeva una serie di abitazioni lungo la riva, sulle vicine pendici montane e quattro abitazioni galleggianti, che si muovevano all'interno della laguna, dalle geometrie esagonali. Vi era un esplicito riferimento alle origini americane, dalla capanna indiana a quella di *mobil home*.

L'architettura nella cultura americana ha sempre sostenuto il concetto di movimento e di nomadismo rispetto ad altre culture architettoniche: la casa americana, infatti, è da sempre più transitoria, più temporanea fino al concetto di *mobile home* o di *caravan*.

<<La storia della architettura europea è fatta di stili litoidei, romanici, gotici, rinascimentali o barocchi, fatti di pietre, di cattedrali, di marmi, di graniti, di porfidi, di castelli e di città murate. La storia dell'architettura americana è invece fatta di strutture leggere di legno o di acciaio e vetro per realizzare villette monofamiliari o alti edifici: dal balloon frame alle strutture reticolari.¹⁸>>

In generale, comunque, la Rivoluzione Industriale ha contribuito ad aumentare la mobilità delle popolazioni su tutto il pianeta. Le grandi invenzioni della fine dell'Ottocento e del primo Novecento, dalla luce al telefono, dalla radio all'automobile o all'aereo, hanno modificato la cultura architettonica tradizionale, statica e permanente, verso una concezione abitativa più flessibile e modificabile nel tempo, o addirittura verso un'edilizia trasformabile con caratteri abitativi di temporaneità. Varie forme di contrattualità moderne hanno poi concretizzato il rapporto tra muoversi ed abitare, come il motel o la locazione temporanea, la multiproprietà, il residence fino al camping ed alla vita di vacanza in camper in roulotte in crociera su imbarcazioni da diporto ecc.

MOBILITÀ, CITTÀ E TERRITORIO

Con l'introduzione dei nuovi mezzi di trasporto e nuovi modi di abitare, la città perde parte del suo carattere di immobilità; una conseguenza di ciò è che lo studio e la programmazione si allargano dalla città al territorio. A sancire questo importante passaggio si può assumere la data del 1909, anno nel quale Burnham e Bennet elaborarono il piano che, avendo come nodo di partenza la città di Chicago, si estende poi a scala regionale.

Wright nella sua autobiografia pubblicata alcuni anni dopo, infatti, mette in evidenza che la mobilità della popolazione americana e la meccanizzazione dei trasporti, sono due fenomeni strettamente collegati e che si potenziano vicendevolmente:

<<La completa mobilità della popolazione americana è una naturale conseguenza della meccanizzazione alla quale ci stiamo rapidamente avvicinando.

Ben presto, all'individuo che torna a casa dal lavoro si offrirà la possibilità di trovare lungo la Strada, in fatto di rifornimenti, tutto ciò di cui può avere bisogno, così come lo straniero potrà trovar distrazioni e un alloggio soddisfacente. In questi nostri Stati Uniti, le grandi autostrade stanno diventando le arterie dell'integrata, ma ciò nonostante decentrata, grande metropoli dell'avvenire: la Città degli Ampi Spazi.¹⁹>>

Se Burnham e Bennet furono i primi a interpretare e a cercare di programmare gli effetti di una così grande trasformazione, i futuristi italiani, proprio a partire da quello stesso anno, in diverso contesto, sono i più appassionati esaltatori dei prodigi suggestivi delle macchine per muoversi concentrando, quindi, il proprio interesse sull'oggetto dinamico e, in un secondo momento, sugli effetti che esso provoca sull'ambiente con il quale entra in relazione.

<<Noi poeti, architetti e giornalisti futuristi>>, si legge nel *Manifesto dell'Architettura Aerea*, uno degli ultimi della lunga serie:

<<abbiamo ideato la grande città unica a linee continue da ammirare in volo, slancio parallelo di aerostrade e aerocanali larghi cinquanta metri, separati l'uno dall'altro mediante snelli abitati rifornitori (spirituali e materiali) che alimenteranno tutte le diverse e distinte velocità mai intersecantesi. Le aerostrade e gli aerocanali (che uniranno i fiumi rettificati con le linee aeree) muteranno la configurazione delle pianure delle colline e delle montagne.²⁰>>

Da questo brano si intende che l'interesse si sia spostato dall'architettura e dalla città ad uno spazio "indifferenziato" percorribile nel modo più libero possibile.

MOBILITÀ: RICERCA TEORICA VS SPERIMENTAZIONE PRATICA

L'interesse spesso con valenze utopiche per quello che possiamo definire un abitare "straordinario" ha dato origine ad affascinanti teorie sviluppate tra gli anni sessanta e i primi anni settanta del Novecento. È significativo che ardite elaborazioni teoriche siano originate da matrici culturali diversissime rispetto a quelle che hanno dato vita agli oggetti mobili concreti. Ancora una volta, quindi, si afferma una diversità operativa nel settore costruttivo tra Europa e America²¹; diversità che, del resto, si era palesata già in tempi più remoti, come scrive a tale proposito Maria Cristina Tonelli:

<<La cultura del progetto nell'America degli anni trenta si vale di dinamiche del tutto opposte a quelle europee: l'adozione dell'innovazione assume qui un ruolo risolutivo per la ripresa economica e produttiva, che sembra non coinvolto da implicazioni di ordine ideologico. [...] Questo atteggiamento non è nuovo per il mondo statunitense, che fin dai suoi esordi di nazione democratica ha fondato la sua crescita di paese libero sulla sperimentazione e sulla pratica dell'invenzione e dell'innovazione.²²>>

In Europa più che in America dunque si mostrava un forte interesse teorico per forme abitative mobili; basta ricordare in proposito il X congresso dei CIAM svoltosi a Dubrovnik nel 1956²³.

Un anno dopo si forma a Parigi il *Groupe d'études d'architecture mobile*, GEAM formato da Yona Friedman, David George Emmerich, Camille Frieden, Gunter Gunschel, Jean Pierre Pecquet, Werner Ruhnau. Il gruppo nel 1960 stese il *Programma per un'architettura mobile* nel

quale sono presenti alcuni punti estremamente interessanti e dal carattere eminentemente applicativo, oltre a elementi da peculiarità più utopiche²⁴, come ad esempio la proposta di una riforma dei diritti di proprietà delle aree fabbricabili e dello spazio aereo allo scopo di ottenere una più semplice intercambiabilità, unita all'utilizzazione stratificata dello spazio aereo da parte degli abitanti; la volontà di unità spaziali realizzate con strutture variabili e intercambiabili nel loro impiego; la proposta che agli abitanti debba essere data la possibilità di adattare personalmente le proprie abitazioni secondo le proprie esigenze di vita; la richiesta che i singoli quartieri urbani devono realizzare la fusione non solo di abitazioni e posti di lavoro, ma anche dei luoghi dell'educazione fisica e intellettuale.

La casa mobile è stata, tuttavia, in molte occasioni, trattata come un caso particolare, ma non a sé stante, degli studi sugli alloggi modulari non convenzionali da parte del Vecchio Continente. Si ricordi, ad esempio, che tra i progetti proposti per la casa ideale dagli architetti del gruppo BBPR pubblicati nel 1942 dalla rivista *Domus*, Gian Luigi Banfi propone un'abitazione che cerca di mediare i vantaggi della mobilità con quelli della stanzialità:

<<essa è infatti composta da due parti ben distinte come funzione e come costituzione: i servizi ed il soggiorno; fanno parte della prima la cucina il gabinetto, bagno, doccia e lavabo. Il guardaroba il pranzo il soggiorno e il riposo della seconda. I servizi sono montati sull'autocarro a rimorchio ed hanno tutte le caratteristiche, per esempio, del vagone letto: spazio minimo ma armadi, dispensa, tavoli a ribalta, refrigerante, cucina, acqua corrente, riscaldamento, luce elettrica ecc. Il vano posteriore del rimorchio (mq 6) serve durante il viaggio a riporre gli elementi costitutivi del soggiorno e in stazioni come locale guardaroba.²⁵>>

Negli anni sessanta l'interesse per la *mobile home* viene visto come una delle possibili esperienze di abitare e di vivere. "La ricerca di quegli anni", scrive Cherubino Gambardella riferendosi al contesto europeo, "costituisce un rutilante mondo di immagini che i più avvertiti progettisti trasformeranno in un problema sostanziale: come ridisegnare una casa per la società delle masse liberate dalle convenzioni borghesi dopo la rivoluzione de 1968"²⁶.

La volontà di tutte queste esperienze di ricerca teoriche e progettuali su nuovi spazi abitativi è stata quella di contribuire a far progredire il concetto di abitazione temporanea, con la speranza, ben espressa da Ettore Sottsass, che

<<qualcosa si farà, prima o poi, per mettersi addosso una casa quasi come si indossa un vestito, ogni giorno come si sceglie un libro da leggere oppure un teatro dove andare. Qualcosa si farà. Prima o poi, perché si possa scegliere una casa, come si sceglie una giornata da vivere.²⁷>>

NUOVE DIMENSIONI DI MOBILITÀ E COMPLESSITÀ

Il nomadismo si definisce come una modalità di popolamento. All'origine era associato alla ricerca di pascoli, allo spostamento degli animali; nel nostro mondo globale questi bisogni sono spariti, ma l'uomo li ha riscoperti sotto la spinta della necessità. A mano a mano che nella nostra società segmentata riappare un'organizzazione di tipo tribale, i valori tradizionali dell'architettura si frammentano. Il popolamento, sia

negli spazi interstiziali delle città sia negli orizzonti infiniti del cyberspazio, si distribuisce secondo una ripartizione che tenta di sfuggire a ogni 'territorializzazione' dello Stato, a ogni definizione spaziale. L'architettura è soggetta a un errare senza meta: abitare non esprime più il legame con la terra, il radicamento, ma la manifestazione di un bisogno umano elementare, il sogno di un'architettura istantanea.

La questione fondamentale è sapere se nel 21° secolo dovranno essere inventati nuovi tipi di spazi architettonici flessibili: il processo di urbanizzazione intensiva che conosciamo, e i cambiamenti introdotti dalla società della conoscenza e della virtualità, potrebbero richiedere forse altre forme abitative per ospitare le nostre esistenze, svolgendo un ruolo importante nella vita contemporanea.

I pensieri e le azioni della nostra società sono sempre più influenzati dalle connessioni globali, con la conseguenza di nuove dimensioni di mobilità e complessità. In alcuni settori quali le telecomunicazioni, le scienze naturali e i trasporti, questi cambiamenti si verificano molto rapidamente. In realtà, questi settori sono i catalizzatori effettivi di tali sviluppi. Al contrario, i cambiamenti nell'architettura e nell'interior design seguono ad un ritmo più lento; le abitazioni tendono ad essere coinvolte attraverso investimenti costosi e a lungo termine, che riflettono la reattività più lenta del mercato immobiliare. Questo è il motivo per cui le idee di architetti e progettisti d'avanguardia, come Frank Lloyd Wright, Gerrit Rietveld, Richard Buckminster Fuller, Charles e Ray Eames, Jean Prouvé e altri, hanno avuto una ritardata influenza sulle caratteristiche fondamentali delle nostre abitazioni. Vale la pena riscoprire i loro suggerimenti per le forme di vita più flessibili e mobili, che sembrano più pratiche per le condizioni e le esigenze mutevoli degli stili di vita di oggi²⁸.

Se addirittura, come fa Andrea Branzi (2006), si considera l'architettura al pari di una "categoria intermedia di organizzazione", forse siamo arrivati a uno stadio che ha superato l'architettura, in una città senza fine fondata su uno schema ripetitivo, dai centri multipli. Il territorio nomade non ci offre più una gerarchizzazione degli oggetti: essi sono accatastati, accumulati su una superficie i cui confini rimangono fluidi. La struttura aperta auspicata da Branzi e il momento ultimo in cui l'uomo arriva a liberarsi dall'architettura come struttura formale, sono inseparabili dal concetto contemporaneo di nomadismo; questo è un elemento che permette di avanzare oltre

<<i i limiti della modernità e della sua paura di andare verso l'impensato e l'inabitabile, categorie ancora definite sulla base di un'idea del tutto tradizionale del rapporto organico tra le differenti parti del progetto: programmare, costruire, arredare.²⁹>>

NOTE

1 | Analizzando il DNA mitocondriale di 147 persone appartenenti ai principali gruppi etnici, la genetista statunitense Rebecca Cann è riuscita a individuare un antenato comune: una donna preistorica chiamata Eva Mitocondriale.

2 | Cfr. AA.VV. *Quando i nostri antenati sono partiti dall'Africa non esistevano confini*. In *Colors* n° 89, 2014, pp. 1

3 | Cfr. AA.VV. *Quando i nostri antenati sono partiti dall'Africa non esistevano confini*. Op.cit.

4 | Jaques Attali in un'intervista con Fabio Gambaro per la Repubblica afferma che "l'uomo esiste da centomila anni, ma è sedentario solo da settemila. Oltretutto, il nomadismo non è mai scomparso del tutto, basti pensare ai molti popoli che hanno difeso accanitamente la loro esistenza nomade, ma anche alle tante forme di nomadismo individuale, quello dei mercanti o dei viaggiatori".

5 | Burkhardt, F. *Alla scoperta di un nuovo nomadismo*. in *Domus* n. 814/1999

6 | Valenti, A. *Case disperatamente contemporanee*. 22Publishing. Milano. 2012

7 | Cfr. AA.VV. *Quando i nostri antenati sono partiti dall'Africa non esistevano confini*. Op.cit.

8 | Secondo un'indagine condotta su un campione di oltre 5.000 individui

dal portale Immobiliare.it, se in media ogni italiano trasloca 2,5 volte nel corso della vita, un quarto dei nostri connazionali lo fa più di quattro e quasi il 13% addirittura sei volte o più.

9 | Cfr. Burkhardt, F. *Alla scoperta di un nuovo nomadismo*. Op.cit.

10 | Cfr. Purtois, C. *Architettura e nomadismo*. Enciclopedia Treccani, 2010. Web. Aprile 2017. <http://www.treccani.it>.

11 | Cfr. Derrida, J. *Faxitexture*. Noise. 1994

12 | Vitruvio, *De Architettura*. Einaudi. Torino. 1992

13 | Cfr. Purtois, C. *Architettura e nomadismo*. Op. cit

14 | *Ibidem*

15 | Cfr. Trivellin, E. *Abitare on the road*. Alinea editrice. 2003

16 | Kemp, D. *Manual of yacht and boat sailing*. 1895

17 | Cfr. Trivellin, E. *Abitare on the road*. Op. cit

18 | Cfr. Ruffilli, M. *Il neo nomadismo tra architettura e design*. In Trivellin, E. *Abitare on the road*. Op. cit.

19 | Cfr. Wright, F.L. *An Autobiography*, 1932, trad. it. *Una Autobiografia*, Jaca Book, Milano, 1985, p.294.

20 | Marinetti, F.T.,

Mazzoni, A., Somenzi, M. *Manifesto futurista dell'architettura aerea*, 1934.

21 | Cfr. Trivellin, E. *Abitare on the road*. Op. cit

22 | Tonelli, M.C. *L'avventura dell'innovazione*. Allinea. 1996

23 | *Habitat: the problem of relationships*. Nel dibattito emerse la posizione dell'architetto olandese Jaap Bakema, che delineò il ruolo dell'architetto-urbanista nel mettere a punto nuovi ordinamenti spaziali, politici ed economici della società.

24 | Conrads, U. *Manifesti e programmi per l'architettura del XX secolo*. Vallecchi, Firenze, 1970.

A. Le difficoltà catastrofiche dell'urbanismo moderno sono determinate da una serie di circostanze che vengono caratterizzate come segue: 1- i sistemi di costruzione esistenti ed ancora oggi impiegati sono troppo rigidi e difficilmente possono adattarsi alla vita reale. 2- l'aumento della popolazione non è prevedibile né pianificabile. 3- il traffico cresce a dismisura. I diritti della proprietà sono invecchiati e i rapporti di proprietà parzialmente congelati. 5- i prezzi delle unità d'abitazione sono troppo alti. 6- una discrepanza sempre più grande tra città e pianificazione urbana da un lato, e il rapido progresso della scienza e della tecnica dall'altro.

B. Di queste circostanze ne risente la vita quotidiana della popolazione. Ciò è riconoscibile nei seguenti fenomeni: 1- il traffico è congestionato e

in certi momenti rasenta la paralisi. 2- Le abitazioni sono diventate in parte prigioni in muratura per famiglie. 3- la fuga all'aperto il fine settimana acquista dimensioni sempre maggiori. 4- Il ritmo di vita è aumentato ed è pressoché impossibile plasmare personalmente il proprio ambiente. 5- Un gran numero di abitanti delle città si sente solo e isolato. 6- I rapporti di vicinato si sono creati in maniera del tutto casuale e rimangono difficilmente influenzabili.

C. Al fine di un miglioramento generale di queste condizioni, vengono proposte dal GEAM delle linee direttrici e vengono formulate le seguenti proposte: 1- una riforma dei diritti di proprietà delle aree fabbricabili e dello spazio aereo allo scopo di ottenere una più semplice intercambiabilità. Introduzione dell'utilizzazione stratificata dello spazio aereo da parte degli abitanti. 2- Le strutture devono essere variabili e intercambiabili. 3- Le unità spaziali realizzate con queste strutture devono essere parimenti variabili e intercambiabili nel loro impiego. 4- Agli abitanti deve essere data la possibilità di adattare personalmente le proprie abitazioni secondo le proprie esigenze di vita. 5- L'industria e la prefabbricazione devono essere impiegate pienamente nella produzione di strutture come mezzo per ridurre i prezzi. 6- Città e pianificazione urbana devono essere suscettibili di adattarsi agli sviluppi del traffico 7- I singoli quartieri urbani devono realizzare la fusione non solo di abitazioni e posti di lavoro ma anche dei luoghi dell'educazione fisica e intellettuale.

D. Per la realizzazione dei principi enunciati il GEAM propone di elaborare le seguenti tecniche: 1- sviluppo di elementi strutturali variabili e intercambiabili come ad esempio: a) pareti esterne, b) pareti interne c) pavimenti e soffitti mobili, 2- sviluppo di possibilità facilmente variabili per l'approvvigionamento di energia e d'acqua, per l'eliminazione dei rifiuti. 3- sviluppo di unità spaziali formanti una città di maggiori dimensioni come: a) recipienti intercambiabili (trasportabili per terra per mare per acqua), b) edifici galleggianti, c) edifici costruiti a forma di ponte, d) spazi liberi climatizzati.

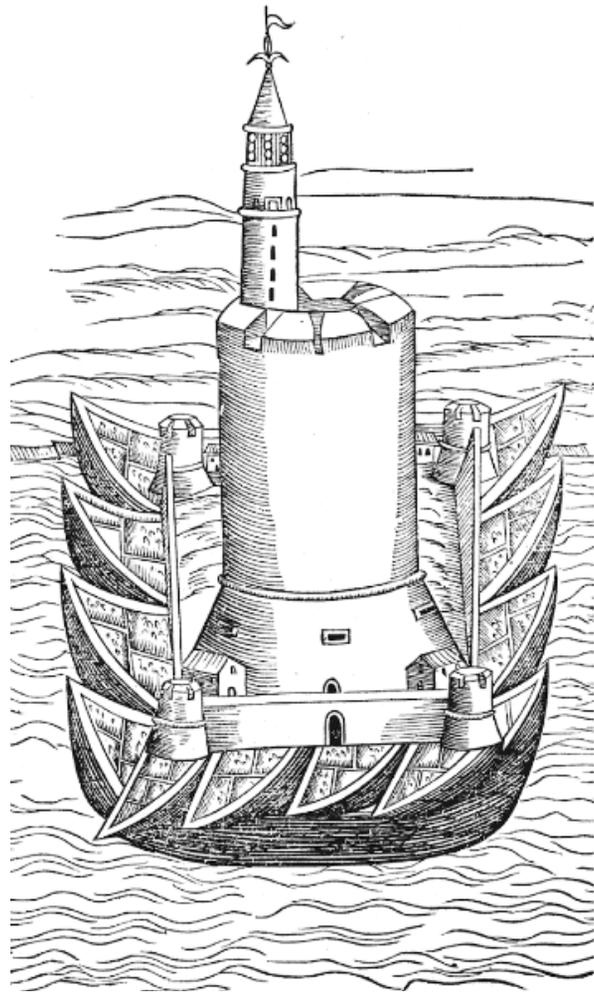
25 | Banfi, G. L. *La casa e l'ideale. La casa ideale dell'arch. Gian Luigi Banfi*. In *Domus* n. 176, agosto 1942, p318.

26 | Gambardella, C. *La casa Mobile*, Electa, Napoli, 1995

27 | Cfr. Ruffilli, M. *Il neo nomadismo tra architettura e design*. In Trivellin, E. *Abitare on the road*. Op. cit.

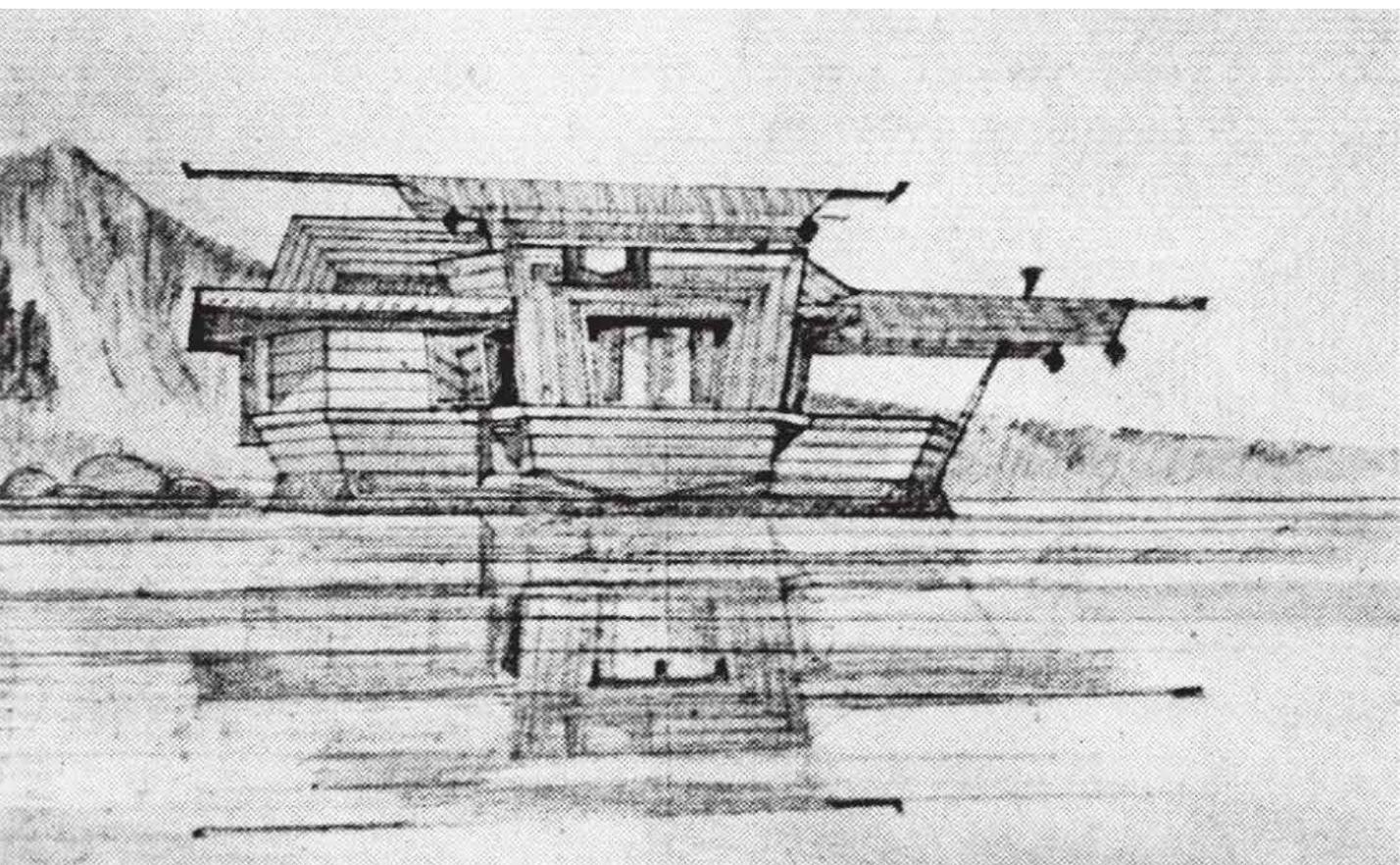
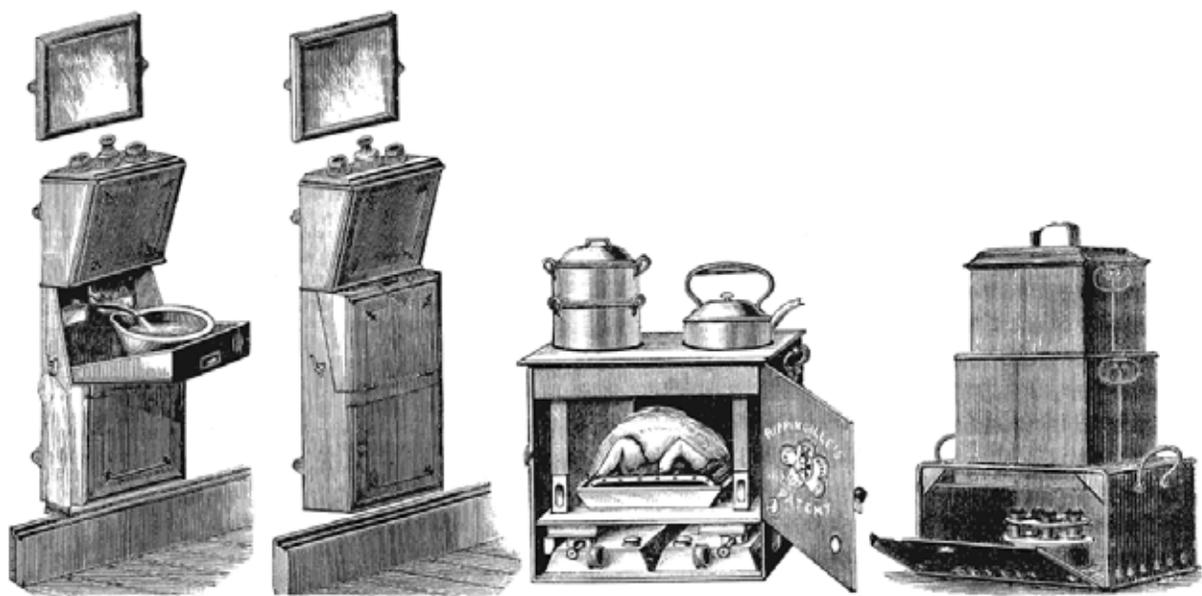
28 | Cfr. AA.VV. (2003). *Living in Motion. Design and Architecture for flexible dwelling*. Catalogo della mostra, primavera 2013. Vitra Design Museum Berlino

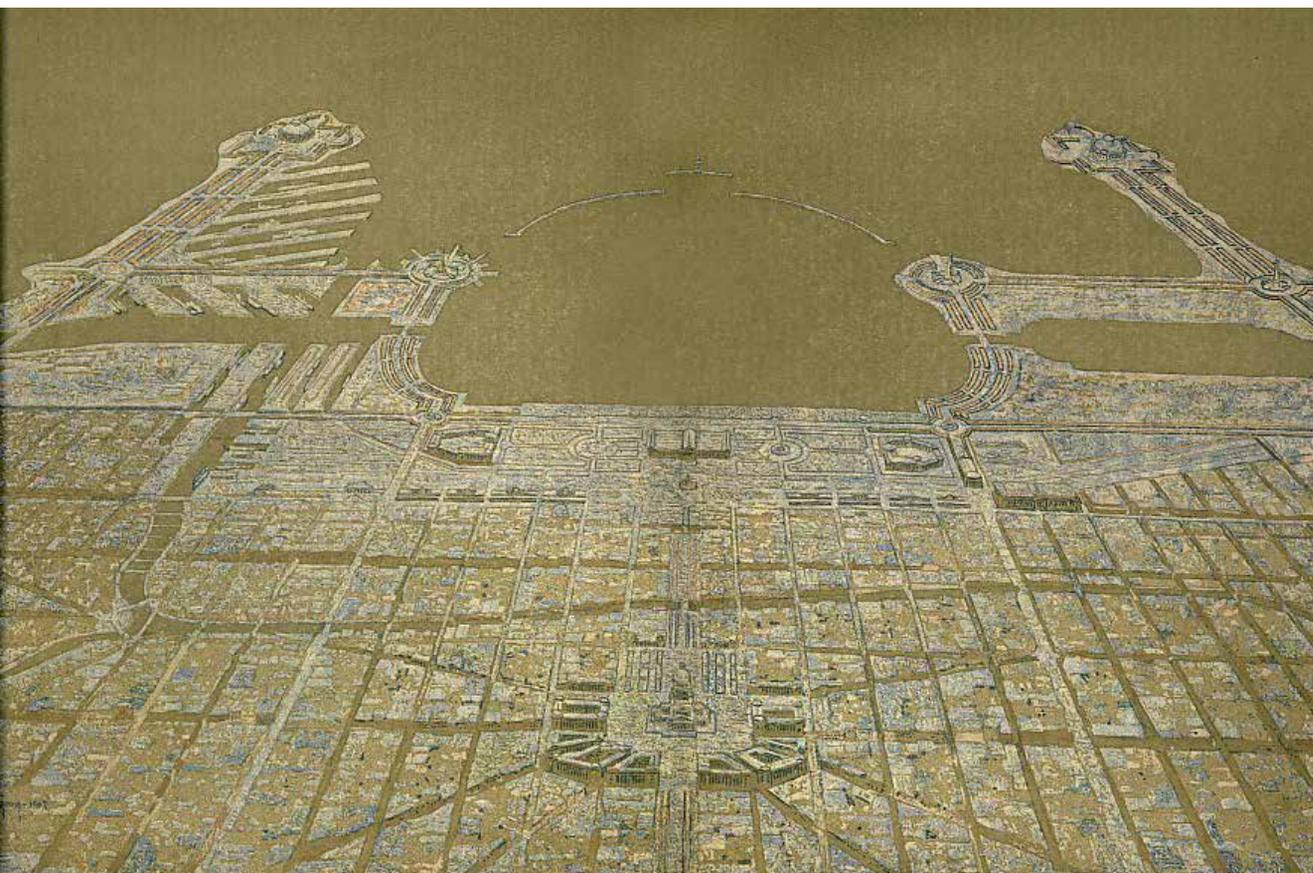
29 | Branzi, A. *No-stop city*. Archizoom associati, Orléans 2006



Marc Antoine Laugier, frontespizio dell'Essai sur l'architecture ed. 1755.

Girolamo Maggi, Fortezza galleggiante cinese – 1563.





1901, BY COMMERCIAL CLUB OF CHICAGO
CXXXVII. CHICAGO. VIEW OF THE PROPOSED DEVELOPMENT IN THE CENTER OF THE CITY, FROM TWENTY-SECOND STREET TO CHICAGO AVENUE, LOOKING TOWARDS THE EAST OVER THE CIVIC CENTER TO GRANT AND LAKE MICHIGAN.
Painted for the Commercial Club by Jules Guerin.

Esempio di lavabi ribaltabili e di cucine ripiegabili per imbarcazioni.
Frank Lloyd Wright, progetto per la Colonia estiva sul lago Tahoe - 1922.
D. Burnham e E.H. Bennet, piano per la città di Chicago - 1909.

Manifesto Futurista dell'architettura aerea

Oggi il genio dell'Architettura futurista Antonio Sant'Elia, creatore della nuova architettura mondiale, impone dovunque lo splendore geometrico, lirico dei nuovi materiali da costruzione.

Il Lingotto Fiat è stata la prima invenzione costruttiva futurista. Fortunato Depero creò a Monza nel 1924 il Padiglione Pubblicitario per una Casa Editrice ispirato dai caratteri tipografici. Nel 1928 Enrico Prampolini realizzò il Padiglione Futurista all'Esposizione Nazionale delle Arti decorative. La prima mostra di architettura futurista fu allora organizzata da Filippo sotto l'alto patronato di Mussolini.

Trieste nel 1921 a Parigi il Padiglione Coloniale dell'Architetto futurista Guido Fiorini, arricchita all'interno con plastiche murali di Enrico Prampolini. Fiorini inventò poi nel 1922 la Tensostruttura, prima architettura meccanica di ferro senza cemento armato, la quale sostiene i suoi lati mediante un albero centrale di acciaio a tiranti e permette la circolazione sotto la sua luce, quasi tutta sospesa.

L'Architetto futurista Angiolo Mazzoni costruì in Italia i primi grandi edifici pubblici futuristi (Palazzo postelegrafonico e Stazione di Littoria, Colonia Marina di Calabrone).

Sulle architetture della Triennale di Milano aleggiava il genio di Sant'Elia: vi brillò «L'Aeroporto Civile» di Enrico Prampolini per la sua perfetta armonia dell'interno con l'esterno.

Al glorioso e indispensabile manifesto dell'Architetto futurista Antonio Sant'Elia lanciato dal Movimento Futurista Italiano nel 1914 e al quale si sono ispirati tutti gli architetti novatori, si aggiunge oggi un fatto importante: l'Aviazione.

Questa, civilmente e militarmente, modifica il mondo, inventa nuovi problemi artistici, sociali, politici, industriali, commerciali, e quindi una nuova atmosfera spirituale, partorisce questo secondo manifesto che amplifica le ali aperte del primo.

Così l'urbanismo di Sant'Elia nutrendosi di ruralismo veicolizzato, di aeroposita, aerocultura, aerocultura, fa nascere la Città unica a linee continue da ammirare in volo.

Quasi tutte le belle città cospicue dagli automobilisti, essendo state costruite da uomini che ignoravano o curavano malamente il volo, hanno, se volessero dall'alto, un aspetto povero e malinconico.

Al volatore, infatti, sembrano macchi di rotondi, affastellamenti di calcestruzzo, sparpagliamenti di molini e piaghe slabbrate.

Né colore, né carattere, né geometria, né ritmo.

Le città più vive appaiono avvolte in un cerchio ammarcato. Le città antiche mostrano una pietificazione di begonie in gramaglie e neri monaci prastrati in cerchio sotto un campanile ammantato.

Se afferriamo nel loro odore di benzina muffa cucina invecchiata e bruciata, sentiamo la calce bianca dei muri arderci da un desiderio di verde fresco libero volo, incapace come noi di vivere in quel luogo: tormentati frangimenti di cielo!

Le città nuove e rinnovate hanno il torto di copiare, ingrandendo e imbruttendo, i rupestri conigliabili di case del passato.

Se entriamo in una di quelle abitazioni ci angoscia la pigrizia degli individui, aguzzo a disagio, ognuno schiacciato, non vivificato dall'altri umani.

Assurda pazzia di un simile incoincanto antipersonale, antipersonale, antipersonale. Antiche, nuove o rinnovate città sono tutte indifese e distruggibili a capriccio d'una squadriglia nemica.

Sono tutte antipersonali perché pirano luffandose l'uomo nella massa sedentaria degli spettatori della sport invece di applicare le sue individuali qualità sportive.

Noi poeti, architetti e giornalisti futuristi abbiamo ideato la grande Città unica a linee continue da ammirare in volo, slancio parallelo di Aerostate e Aerocanali larghi ciascuna metri, separati l'una dall'altro mediante anelli abitati riformatori (abitati e materiali) che alimenteranno tutte le diverse e distinte necessità mai intercedenti. Le aerostate e gli aerocanali (che uniscono i fiumi rettilinei in armonia con le linee aeree) muteranno la configurazione delle pianure delle colline e delle montagne.

A scopo estetico e per armonizzare sempre più pateticamente la vita della terra colla vita del cielo, poeti e idraulici non avranno più scegliere radicate, ma mobili molli d'acciaio per offrire in ogni anno un abbraccio agli idrovolanti e organizzare plasticamente i lunghi ranghi d'onde tagliate dai voli bianchi dei gabbiani, le iridescenti azzurre di schiume dei decollaggi e le cascate di diamanti che ornano gli ammaraggi sul verde inteso delle profondità marine.

Verranno congiungentemente abilitate le sorveglianti strade di polvere e fango; coperte le irrigazioni; liberati i campi dalle quattro pareti d'alberi, sfidando così qualsiasi lungo atterraggio.

Le aerostate, di giorno, visibili a distanza per il loro colore vivace, e di notte accese da luci radenti e proiettori, saranno munite ogni cinquanta chilometri di Abitati Riformatori che si allungeranno per congiungersi l'uno all'altro, toccando, in

ogni punto, la solitaria pura tecnica campana offrendo quindi in ogni punto evasione e rifugio in caso di bombardamento aereo.

Al lati delle aerostate e degli aerocanali si apriranno gli aerocanali sotterranei e gli idraulici blindati.

Le aerostate correranno lungo la penisola, angolaranno dall'Appennino al mare, diventeranno, su colline e piagge, da cima a cima, immensi facili atterraggi montani con numerose terrazze pianoramiche.

Ogni abitato riformatore avrà una sua fisiologia caratteristica, autonoma.

La città unica a linee continue mostrerà al cielo il suo parallelismo di aerostate turchine oro arancione, aerocanali lucenti e lunghi abitati riformatori a superfici mobili, i quali comunicheranno così più alti aeroplani letterariamente, plasticamente, giornalmente, mediante armonie polimeriche di metalli cristallini marini acque immobili agitate o cocenti, elettricità senza razi e una gradiente esplosione di fumi polimerici.

Ogni abitato riformatore avrà una forma geometrica ed un distinto ritmo originale.

Né leggi di verticalità né leggi di orizzontalità. Gli edifici in forma di sfera, cono, piramide, prisma dritto triangolare, prisma obliquo quadrangolare, triangolo scaleno, triangolo isoscele, poliedro, losanga, avranno una individualità estetica e pratica, ma subiranno il tema dominante dell'abitato riformatore. Questo apparirà ai volatori simile ad una freccia, un azzurro, un'elica, un'elica, un cono, un crogiolo, un brillante, una matrice. Scombrerà imbutiforme, fibroscopio, radice, radice, radice, sferizzata, scaliforme o soffiato. Speciali curve ne favoriranno il galleggiamento di riflessi serici gialli sotto i raggi del sole.

Il tema dominante dell'abitato riformatore obbedirà o farà da complemento al paesaggio e al clima armonizzando, per esempio, un abitato riformatore azzurro col deserto arancione, abitati riformatori cilindrici con triangoli di rocce sul mare, piatti orizzonti con verticalità di fasce di azzurro per chiostri.

Nel sostanziale conduttore d'acqua marina, aria montana, posta, ecc.

L'interno della casa insieme meccanico plastico luminoso trasparente, sempre variabile con mobili a sfere o pareti automatiche doppie e triple, renderà possibile anche il silenzio e l'imitazione. Nessuna stanza da letto, da pranzo o da ricevere ma plasmazione a volontà di tutti gli ambienti immaginabili. Un duellino polimerico cromatico dei pavimenti e dei soffitti.

L'abitato riformatore avrà un equilibrio perfetto tra le diverse parti concepite all'abitazione, l'edificazione, l'arte, la vita militare, la vita politica, l'industria, il commercio, l'agricoltura, lo sport, ecc.

Quali vaste sculture colorate e dinamiche ricche di giardini e frutteti pensili su gradinate e spirali, gli abitati riformatori incorporeranno esteticamente nelle loro uniche forme, luci, colline, cima, ghiacciaie.

Ogni edificio però esprimerà, con la varietà sua palmatica mobile e il suo giardinaggio complementare, l'assenza del suo proprietario che apparirà e proclamerà rossa senza violi vaniglia ecc. Una foresta attraversata una montagna valicata e uno speciale abitato riformatore costituiranno Famaggio dal popolo a un grande uomo o avvenimento glorioso. Abiliteremo la notte mediante enormi proiettori o soli artificiali volanti o immobili, per ottenere la continuità del giorno e la distribuzione scientifica del sonno.

Sulle più alte terrazze, radiazioni elettriche e elettromagnetiche serviranno a sfollare nuvole e nebbie a plumarle e colorarle elegantemente.

Le aerostate cogli abitati riformatori a sostrute di ferro vetro cemento armato, rivestimenti di marmo, pietre, cristalli, metalli, terracotta, elettricità, gas luminosi, ceramiche, porcellane, linoleum, materiali grevillati, giardini fioriti, specchi e cascate d'acqua, abiliteranno anche ogni regionalismo campanilistico ruralismo e daranno all'Italia una città unica a linee continue di velocità salubrità piacere di vivere, veramente degna dell'aviazione fascista e del suo Capo Benito Mussolini.

Le aerostate saranno prevalentemente dipinte di uno sgargiante oro ottinista e imperiale, coccicchi, volando, sembreranno le acie sicche del sole nell'oceano mescolato d'aria azzurra e soffice verde terrestre.

Volando di notte a soli spenti, le avremo sotto di noi come brillanti vie lattee stilate dalla quiete esplosione delle fulgenti lettere di questa parola, lunga dalle Alpi a Mezzogiorno: ITALIA.

F. T. MARINETTI
della Reale Accademia d'Italia

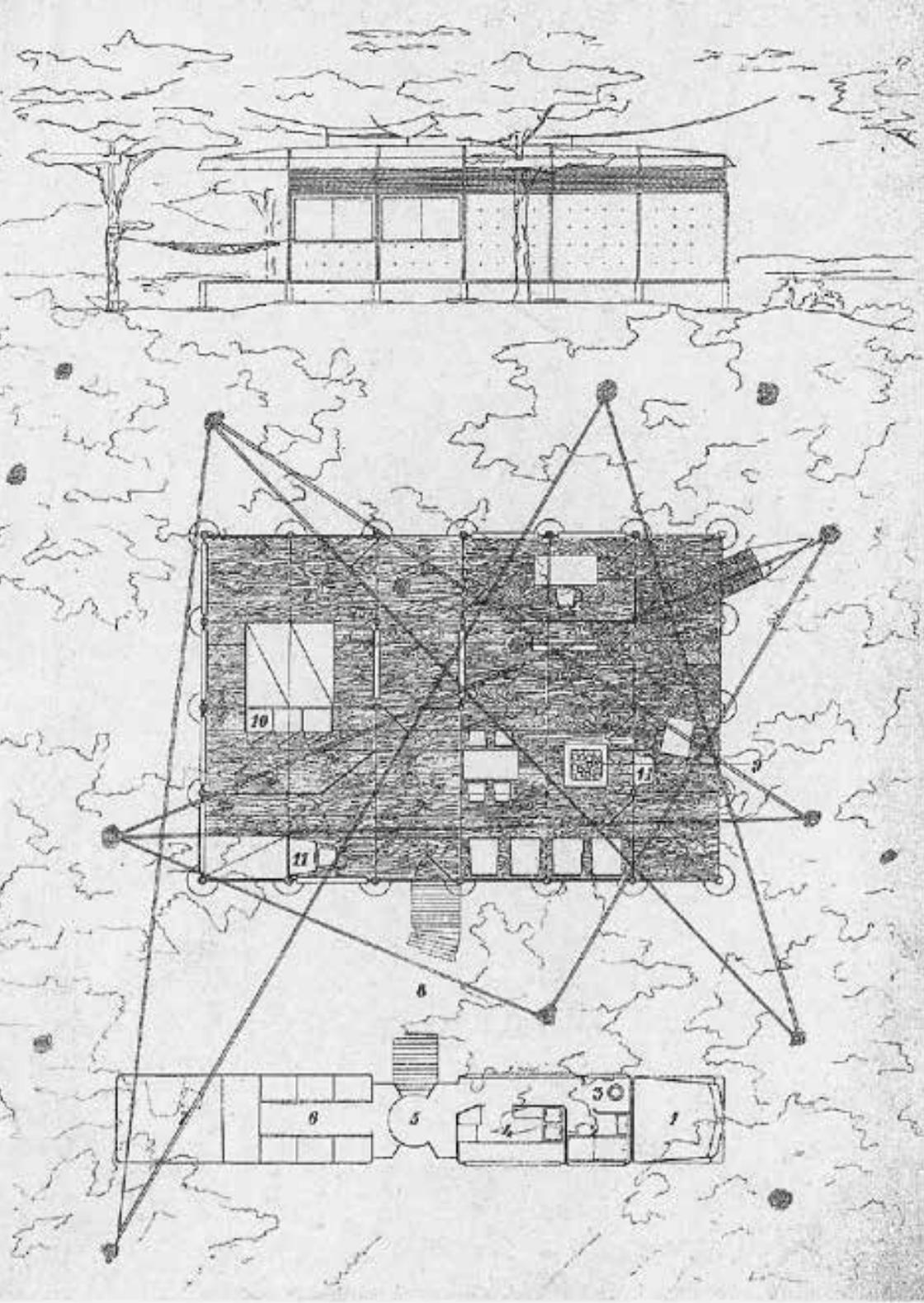
ANGIOLO MAZZONI
Architetto

MINO SOMENZI
Giurista Architetto

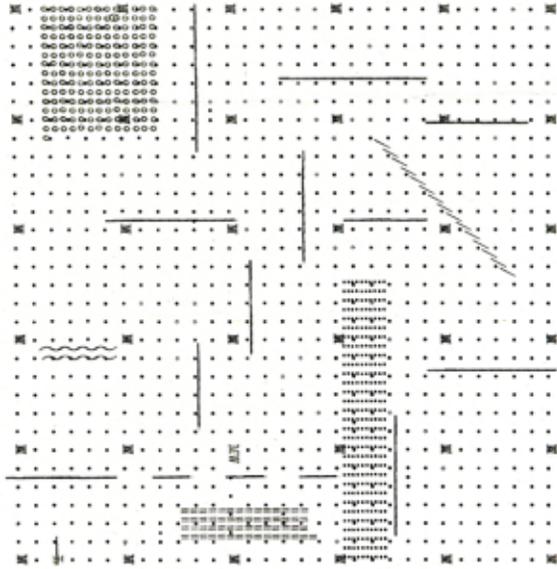
F.T. Marinetti, A. Mazzoni, M. Somenzi, Manifesto futurista dell'architettura aerea – 1934.

Umberto Boccioni, La città che sale – 1910-11.





Gian Luigi Banfi, La "casa ideale", composta da una parte mobile e una parte prefabbricata e smontabile - 1942.



Archizoom, No Stop City, diagrammi abitazioni omogenee – 1970-71.

Gian Luigi Banfi, La "casa ideale", composta da una parte mobile e una parte prefabbricata e smontabile – 1942.

