

SI

DESIGN4FANS 2019



SICILIA INFORMA

2018-2019 DUE ANNI DI DESIGN INSULARE

A CURA DI DARIO RUSSO

€ 25.00



SICILIA INFORMA

2018-2019 DUE ANNI DI DESIGN INSULARE

DICEMBRE 2019 — N XI

ISBN 978-88-5509-084-1 (stampa)
ISBN 978-88-5509-085-8 (online)

Copyright © New Digital Frontiers srl

Sicilia InForma | 2018-2019 Due anni di design insulare
a cura di Dario Russo

Redazione

Fausto Abbate
Valentina Bonura
Daniele Ficarra
Paolo Toro

Peer Review

I testi sono sottoposti a referaggio in doppio cieco

Progetto grafico

Michele Boscarino

Impaginazione

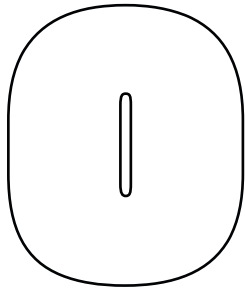
Andrea Abbatino

Editore

Palermo University Press
Viale delle Scienze | Building 16 (ARCA) | 90128 Palermo
www.unipapress.it

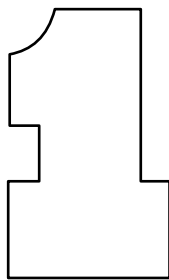
Copertina

Marcello Pulizzotto | DESIGN4FANS 2019



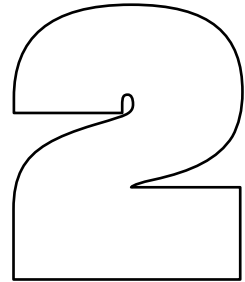
**PRESENTA-
ZIONE**

02-03



**SICILIA IN-
FORMA 08**

04-05



**SICILIA IN-
FORMA 09**

66-67

Sicilia InForma 2018-2019 Due anni di design insulare*

A CURA DI DARIO RUSSO

* Questo volume raccoglie un florilegio di testi che negli ultimi due anni hanno sostanziato l'informazione sul design in Sicilia.

La copertina ripropone una delle più entusiasmanti progetti affrontanti in questo periodo. Si tratta di una immagine dell'ultimo DESIGN4FANS (2019), un progetto, ideato da chi scrive, volto a promuovere temi di interesse cogente, grazie alla presenza scenica degli studenti sapientemente progettata. Quest'anno il tema è una campagna di sensibilizzazione sociale contro l'uso disennato della plastica (monouso): Too Much Waste! Tale progetto coincide con la Tesi di Laurea in Disegno Industriale (Palermo, luglio 2019) di Marcello Pulizzotto, condotta a regola d'arte, anche grazie alla preziosa correlazione di Piero De Grossi. L'immagine in copertina raffigura Luigi Vella, studente di I anno, la cui indignazione si materializza nella stridente assonanza tra le bacchette di plastica gialla e le classiche patatine fritte alla McDonald's, già di per sé simbolo dello sfrenato consumismo alimentare che caratterizza il nostro tempo.

Come dimostra il progetto di Pulizzotto, il nostro interesse verte sulla dimensione etica del design, sulla sua ricaduta sociale. Fin dall'Ottocento, infatti, il design si è nutrito dello sviluppo della tecnica e dell'industria. Materiali, tecniche di lavorazione, processi... sono stati e sono tuttora il suo pane quotidiano. Da sempre, il design evolve intrecciato alla tecnologia. Ciò non toglie, tuttavia, che accanto all'evoluzione tecnologica - prima dell'evoluzione tecnologica - occorra mettere in atto un'evoluzione intellettuale, un'evoluzione culturale, un'evoluzione etica. Altrimenti, non sarà possibile mutare la situazione esistente in una situazione migliore, mettere in forma prodotti, artefatti servizi, strategie, sistemi in grado di migliorare la vita quotidiana. Occorre riflettere sugli effetti delle nostre operazioni, sull'esito a medio e lungo termine dei nostri progetti. Occorre riflettere insieme, anche, lavorando alla costruzione di una rete virtuosa del design siciliano. Perché il nostro intento non è il progetto del prodotto ma il progetto del Futuro.

**“SE VUOI ANDARE VELOCE,
VAI DA SOLO.
SE VUOI ANDARE LONTANO,
VAI CON GLI ALTRI”**

Continua la sperimentazione progettuale, nel segno dell'innovazione, sul territorio siciliano. Il laboratorio di design tenuto da chi scrive, cui è dedicata gran parte di questa rivista, ha prodotto ottimi risultati, che esorbitano dalle consuete rotte accademiche e proiettano l'attività universitaria nel mondo della realtà. Qui, gli studenti di Design si sono confrontati con temi “veri”, concertati con aziende che puntano sulla ricerca e sull'innovazione.

Come saranno i supermercati del futuro? Certamente, la Rivoluzione digitale inciderà e ha già inciso abbondantemente (si pensi al caso Amazon go): le casse non ci saranno più e quindi scompariranno anche le avancasse, insieme a tutto il “secco”, che sarà venduto online; ciò comporterà una trasformazione totale dello spazio, sempre più contrassegnato da occasioni legate alla socialità, all'intrattenimento e all'emozione (spazio emozionale). Questo tema di progetto, il redesign del supermercato, concertato assieme alla multinazionale Epta, è oggetto di una riflessione semiotica a cura di Dario Mangano, indagato all'interno del Triennio in Design, con successo sia didattico sia meta-progettuale; un importante risultato che conferma come il designer si qualifichi, rispetto ad altri progettisti, grazie a una solida formazione socio-umanistica. È per questo che la figura del designer tende a sostituire, oggi, quel che un tempo era il filosofo: colui che ipotizza scenari alternativi tali da cambiare sostanzialmente la società, in meglio. Come i filosofi hanno storicamente elaborato ragionamenti, trattati; i designer si occupano oggi

di sistemi e strategie: ipotesi ovvero progetti, che devono essere soppesati e verificati prima di risolversi in innovazione.

Il tema della sostenibilità ambientale - ormai un classico del design - è rilanciato grazie al coinvolgimento dell'azienda bolognese Divel Italia, che produce occhiali e cerca una soluzione per riusare le migliaia di lenti scartate, apparentemente perfette ma con specifici difetti di carattere tecnico. Da qui, prendono campo due progetti: un set di lampade tali da riprodurre suggestivi effetti luminosi come l'aurora boreale o la cintura di Venere (in riferimento all'ambiente e alla sua salvaguardia); e un oggetto-fossile che emana una luce atmosferica e affida alle generazioni future il compito di decidere come gestire i sofisticati materiali plastici, quando sarà tecnologicamente possibile smaltirli sanamente nell'ambiente e immetterli nel ciclo produttivo. Un'impresa ardua è poi quella prospettata dall'azienda Fogazza, ovvero una mattonella, più precisamente una cementina, sottilissima, ben oltre quelle attualmente in uso. Si comprende qui come il design sia legato alla tecnologia e ai materiali. Si realizza immediatamente che un simile lavoro supera i tempi e le risorse di questo laboratorio, e prelude a una ricerca sul fronte della chimica dei materiali. Nel frattempo, tre studenti lavorano a tre collezioni con l'obiettivo di innovare il catalogo aziendale sul fronte della comunicazione e dell'identità territoriale - la Sicilia - senza perdere di vista il carattere di innovazione del progetto complessivo.

La proiezione sul futuro è esplicitata ancor più dal tema Driverless ovvero la progettazione dello spazio interno di un veicolo a guida assistita, concepito per amplificare l'esperienza e la convivialità grazie all'uso sapiente della tecnologia. Questo brief, piuttosto impegnativo, è stato condotto, all'interno del laboratorio, grazie alla partecipazione di Benedetto Inzerillo, la cui attività nell'ambito del Transportation Design infiamma un numero crescente di studenti. Un'altra occasione è offerta dall'azienda Builddesign, siciliana doc, di mobili su misura, grazie all'invenzione di una formidabile dima che permette la realizzazione di arredi semplici,

leggeri ed economici. Con queste premesse, cinque giovani aspiranti designer si sono destreggiati nel progetto di una cucina ridotta ai minimi termini: piccola, piccolissima, quindi leggera ed economica, ma non per questo poco funzionale e tecnologicamente limitata; anzi, grande attenzione è accordata, ancora una volta, alla sostenibilità e al riuso o meglio al riciclo degli scarti alimentari, fino all'ipotesi di un orto domestico in una dimensione di equilibrio e armonia dal sapore zen.

Un ultimo progetto è quello del coffee dripper. Che cos'è un coffee dripper? Molto semplicemente: un oggetto che raffredda il caffè senza annacquarlo, più veloce e meno ingombrante del frigorifero!

Anche in questo caso, gli allievi del laboratorio hanno puntato sul carattere emozionale: raccontare una storia per mezzo di forme tali da suggerire collegamenti immaginativi sollecitando il gusto dell'osservatore. Ma c'è di più. L'oggetto in questione si presenta come una clessidra. Indica, sì, il tempo che ci vuole per far raffreddare il caffè, ma ci spinge anche a riflettere sullo scioglimento dei ghiacciai dovuto al nostro irresponsabile comportamento nella vita di tutti i giorni, suggerendoci che non c'è più tempo, se vogliamo salvare il pianeta (!): dobbiamo immediatamente ridurre la combustione di carboni fossili e cercare, ogni giorno, tutti i giorni, di riparare, riusare e riciclare.

Descritti i brief del laboratorio e l'attività delle aziende che vi hanno collaborato, nella seconda parte della rivista ci sono quattro articoli per così dire eterogenei. Sono i nostri Elzeviri, dedicati ad argomenti di carattere vario, artistico, storico, erudito, spesso con taglio critico; così chiamati dal carattere tipografico in cui un tempo erano stampati in fondo a un giornale (appunto, perché usato ad Amsterdam dai tipografi Elzevier).

Tra questi, Renzo Lecardane presenta un progetto di riqualificazione del mercato Ballarò (Palermo), lavoro ardito e basato sull'ascolto e co-progettazione degli abitanti, foriero degli insegnamenti dell'architetto Giancarlo De Carlo e il cui processo potrebbe essere assimilato al Design Thinking (LabCity Architecture - DARCH Unipa, con IACP). Luisa Chimenz e Mario Ivan

Zignego raccontano di una stupefacente battaglia artistica che si consuma tra Otto- e Novecento nei mari e nelle strade: protagonisti, due fuoriclasse del mobile, nelle abitazioni e nelle navi, un tripudio di stile ed eleganza: Ernesto Basile e Gino Coppedè. Piero De Grossi ci porta dietro le quinte del Workshop di Fotografia che ha avuto luogo alla fine del laboratorio di design, a vantaggio degli studenti che hanno avuto modo di rappresentare fotograficamente il proprio progetto, mostrando chiaramente che significa, secondo lui, "progettare una foto". Ancora, Fausto Abbate recensisce un utile Manuale di Design Thinking, formidabile metodo di progetto applicato fruttuosamente all'interno del laboratorio. Gli fa eco Miriam Ganci, allieva del laboratorio dell'anno scorso, la quale racconta un'esperienza insolita. Infine, nell'ultima parte della rivista, è dato spazio ad apprezzabili progetti, mostre, libri... collegati al design insulare: le "Segnalazioni"; la doppia-pagina "FuoriLezione", in particolare, promuove progetti, idee e concept elaborati da studenti; infine, per la prima volta, c'è una sezione dedicata ad ADI Sicilia, con progetti scelti dal Direttivo, che ribadisce l'intensificarsi dei rapporti istituzionali tra gli attori del design insulare.

Ma dobbiamo fare di più, lucidamente, assieme... UpDesign!

Dario Russo

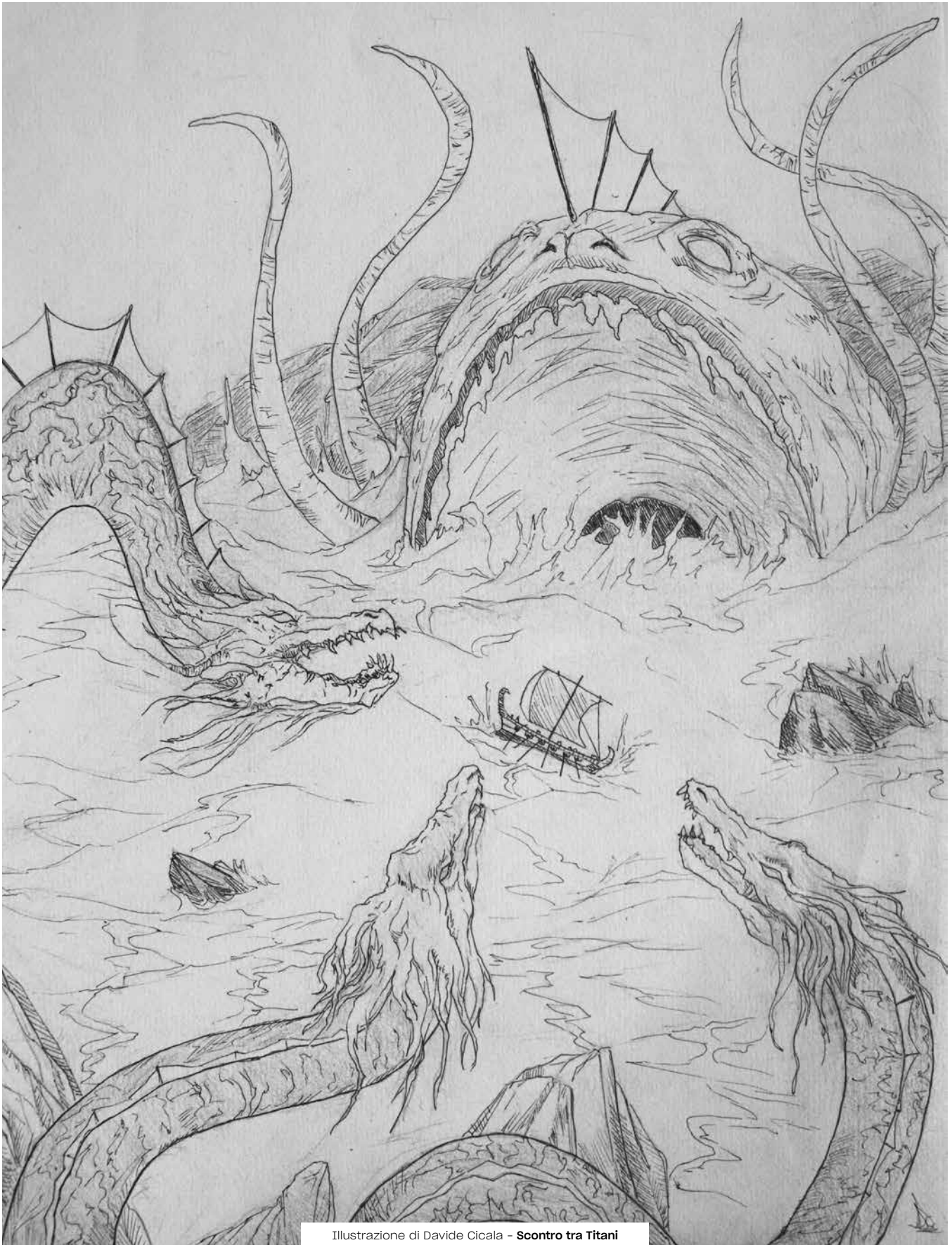


Illustrazione di Davide Cicala - **Scontro tra Titani**

Secessione del Sud: battaglia di stile ed eleganza sui mari e nei palazzi.

Due architetti, due famiglie, due diverse fortune. Come all'inizio di una tragedia shakespeariana le vicende di Ernesto Basile e Gino Coppedè¹ si intrecciano con quelle di due famiglie, i genovesi Rubattino e i palermitani di Casa

Florio, e determinano qualcosa che avrebbe potuto essere imperituro sui mari, mentre lo è (diversamente negletto) sui libri di storia. Quella tra i due architetti è una battaglia di stile che si compie nelle strade e sulle acque, con risultati diversi ma medesima *audience*: una borghesia che desidera godere del bello e stupire quanti a ciò non possono arrivare.

Nel 1881, il 4 Settembre, anche fortemente voluta dal governo Crispi, nasce la Navigazione Generale Italiana, dall'unione della flotta dei Florio e dei Rubattino. Ignazio Florio senior e Raffaele Rubattino conferiscono in misura del 40% delle azioni della Società, mentre il restante 20% viene assunto dal Credito Mobiliare. Con i suoi 83 piroscafi, o *liners* - presto incrementati a 100 - la Navigazione Generale Italiana si presenta come il complesso armatoriale più forte di tutti i tempi. La fusione non è indolore e solleva molte critiche sul territorio dell'isola: in passato è stata osteggiata, ma ora è necessaria. Scrive Rosario Lentini: «Il Florio fu uno dei più avversi a fondere la sua Società con le altre; e per mille ragioni; forse ci entrava anche un po' l'amore del nato loco. [...] Nel 1881 la fusione fu fatta. Chi ne ha profittato? Non oserei dirvelo. Posso però assicurarvi che, se la fusione non si fosse fatta, la Rubattino sarebbe morta»². Mentre gli altri armatori italiani, preoccupati, non

applaudono l'impresa, sulle navi della società di NGI si compie un duello che al pari si sta compiendo per le vie di Roma, giovane capitale, e di Messina, distrutta dal terremoto del 1908. Una battaglia di stile, che porterà Ugo Ojetti a esprimere quanto ammirasse la dimensione di lusso "elefantastico" dei *liners* italiani, per quanto egli preferisse viaggiare sui francesi. Sarebbe un grave errore pensare che quelli italiani, solo perché riuniti in una società, fossero unitari nell'espressione: lo stile è talvolta l'aggraziato Liberty di Ernesto Basile e del suo studio, con un misurato funzionalismo e le eleganti fioriture, talaltra l'Eclettismo di Coppedè, che si fregia di coniare una propria cifra stilistica. Si troveranno uniti, in un modo o nell'altro, dall'azienda Ducrot, che infatti necessita di aprire altre sedi di produzione, dopo l'originaria, per rispondere alle molte richieste del mercato e al favore che i disegni degli architetti, con i quali collabora, riscuotono.

Se è vero che le "città galleggianti" hanno rispecchiato, seppur con tempi diversi, l'evoluzione degli stili architettonici passando dall'Eclettismo al Liberty, e poi in tempi più recenti al Razionalismo, interpretati secondo le leggi nautiche caratterizzanti la produzione navale, è altrettanto vero che tutte le compagnie d'Europa hanno solcato gli oceani con transatlantici di gusto Neoclassico, Neogotico, Neorinascimentale. La nave, infatti, era il luogo adatto per far rivivere i fasti e gli splendori di epoche passate: per la breve durata di una traversata anche le persone semplici potevano vivere da re. In questo senso, ancora una volta sono dirompenti e distanti dalle attese le scelte

stilistiche di Ernesto Basile, il quale con il suo gruppo, esattamente come i Secessionisti d'Oltralpe, sceglie di stupire, di coccolare i suoi ospiti, secondo uno spirito del tempo assolutamente innovativo nell'espressione elegante coniugata a funzionalità.

In ogni caso, l'Eclettismo come fenomeno da una parte e la composta ricercatezza Liberty dall'altra sono conseguenza delle profonde "rivoluzioni" che tra la fine del Settecento e la metà dell'Ottocento modificheranno profondamente la società dal punto di vista economico, culturale e nelle sue espressioni artistiche. La borghesia, divenuta la protagonista della scena, padrona indiscussa dell'industria e del commercio, è aperta a chiunque, indipendentemente dalla nascita e dalle condizioni di partenza, fosse stato capace di acquisire efficienza, ricchezza e potere. Esattamente come accade in origine a Casa Florio.

Sulle grandi navi degli ingegneri, particolarmente preparati sul calcolo delle strutture, sulla progettazione degli impianti propulsivi e tecnologici, sulle forme di carena, viene tralasciato l'aspetto compositivo delle sovrastrutture, non comprendendo che l'impatto visivo della nave risulta dai volumi dell'opera morta sovrapposti a quello di carena. Il termine stesso "opera morta", coniato per indicare la parte della nave fuori dall'acqua, è sintomatico dell'interesse che i progettisti le rivolgono. In questo tempo e su questo territorio in evoluzione, nessuno ha provato a estrapolare i fattori invarianti della composizione, i rapporti dimensionali, le valenze di vuoto su pieno e viceversa; nessuno ha provato a codificare e racchiudere le proprie e le altrui esperienze in un vademecum utile alle future progettazioni. Così, le grandi esposizioni, nazionali e internazionali, non considerano il transatlantico come architettura, come espressione del sapere e dell'arte umana; lo presentano unicamente come macchina, come oggetto utilizzato al sol scopo di navigare, rinnegando addirittura questa sua qualità. Testimone di ciò è la tendenza di tutte le compagnie armatrici verso

l'annullamento della nave all'interno della stessa. Gli arredi nascondono le strutture, simulano improbabili palazzi, sbalordiscono il passeggero trasportandolo in un mondo irreali, quasi fiabesco.

Gli stessi Basile e Coppedè, ricordati per le loro realizzazioni architettoniche a Roma come a Messina, solo dagli *amateur* vengono poi citati per la loro impronta netta sui mari. Coppedè si occupa, per la Navigazione Generale Italiana, di molte delle navi prodotte nei cantieri di Genova per i Rubattino, tra cui la serie dei Conti; Basile dell'Esperia, del Siracusa, dell'Ausonia, così come degli *yachts* di Casa Florio. Attraverso l'associazione con Ducrot, Basile «mette in atto uno dei rari esperimenti riusciti in ambito internazionale, di parziale "riorganizzazione del visibile" atto a connotare, propagandisticamente in maniera unitaria l'immagine colta di una impresa produttiva»³. Come per la Secessione d'Oltralpe, presso Ducrot si progettano le carte intestate, i locali per la vendita, e molte partecipazioni a esposizioni nazionali e internazionali. Dal 1919 inizia presso l'azienda la produzione degli arredi navali, non più e non soltanto secondo logiche figurative ormai radicate sul territorio siciliano, ma anche pronte a compiacere una committenza che sui mari come nei grandi hotel cerca lusso e sfarzo. Ed ecco che in Ducrot antichi contrasti si compongono: «La fabbrica Ducrot (con la sua oramai celebre Sezione Navale dell'Ufficio Tecnico e tutti i suoi laboratori specializzati nell'adattamento alle strutture navali dei più aulici e fantastici repertori eclettici e delle palazziali configurazioni spaziali) dimostra una sorprendente capacità ad accordare il proprio intervento con»⁴ altri più mitteleuropei e ad aprirsi a un nascente Razionalismo. Tutta la cultura ottocentesca sarà caratterizzata da questa coesistenza di vecchio e nuovo, uniti da una comune tecnica, che è contemporaneamente causa ed effetto delle trasformazioni in atto. Le vecchie tipologie si sposano ai nuovi materiali, innescando la lotta tra la scuola degli architetti e quella degli ingegneri. L'Art Nouveau si affranca

completamente dalle forme del passato. Così, tra le principali componenti che a ciò contribuiscono si possono identificare l'accettazione della moderna tecnologia, anzi la volontà di "piegarla" al nuovo gusto, e il nuovo modo d'intendere il rapporto artificio-natura - *Einfühlung* - nonché l'associazione di vecchi e nuovi contenuti fusi in un'inedita volontà d'arte. Inoltre, è importante ravvisare come nell'Art Nouveau vi sia paritetica considerazione per tutti i settori toccati dal nuovo gusto, dall'abbigliamento alla grafica, dalle arti figurative al teatro, dalla pubblicità all'arredamento, dall'architettura all'urbanistica. Si realizza quell'ideale unificazione tra arti maggiori e minori, cosiddette pure e applicate auspicata da tutta la cultura ottocentesca. Lo stile floreale nelle sue declinazioni fortemente regionalistiche unifica i vari contributi, superando il preconetto di artigianato-industria e istituendo il fenomeno della "moda". Viene fissato, in questo momento storico, il principio della necessaria qualità nel prodotto industriale, determinando un cambiamento sostanziale nel rapporto artista-fabbricante, ove al primo è devoluto il compito del progetto e al secondo l'onere di una realizzazione di qualità nei manufatti. In questo contesto, i due rivali, Basile e Coppedè, imprimono il loro stile, elegantemente Liberty il primo, fantasticamente eclettico, il secondo, seguendo un disegno che si irradia a tutto ciò che compete il design, dall'arredo alla creazione di spazi scenici grandi o piccoli, dall'offerta e gestione dei servizi a bordo a tutta la comunicazione visiva collegata al viaggio e al target, secondo una logica di continuità e di opera d'arte globale che è stata ricercata per tutto l'Ottocento ed è prodromica di comportamenti di design contemporaneo. Ma come la Secessione viennese e la Wiener Werkstätte a questa collegata, la Secessione del Sud svanisce con i suoi mecenati ed estimatori. I Florio vanno incontro a un rapido quanto inesorabile declino; ugualmente Ducrot. La Navigazione Generale Italiana, dopo avere sbaragliato gli avversari e superato la guerra anche fornendo servizio al neonato paese,

chiude nel 1932. Ernesto Basile muore nello stesso anno: *annus horribilis* per la storia del design⁵. La stella di Basile e Coppedè resta ancora per qualche tempo sui mari, destinata anch'essa a essere presto sorpassata da altri gusti e altri stili. Gli ultimi fasti di questa fulgida epoca dei *liners*, su altri territori e altre distanze temporali, vengono venduti all'asta nel 2013: ormai solo oggetti vintage e nostalgiche memorie di un lontanissimo tempo che fu.

Luisa Chimenz
Mario Ivan Zignego

1. In realtà, Gino Coppedè lavora ai progetti architettonici così come a quelli di design, che includono le arti applicate e l'arredamento, con i fratelli Carlo e Adolfo.
2. Cfr. gli Atti Parlamentari, Camera dei Deputati - Discussioni. Tornata del 9 maggio 1885: 13560, riportati da Rosario Lentini, *E la nave va. Crispi, Florio e la nascita della Navigazione Generale Italiana*, 1 gennaio 2019 ("Dialoghi Mediterranei", 35), [Online: <http://www.istitutoeuroarabo.it/DM/e-la-nave-va-crispi-florio-e-la-nascita-della-navigazione-generale-italiana/>].
3. Ettore Sessa, *Ducrot, mobili e arti decorative*, in Eliana Mauro, Ettore Sessa (a cura di), *Collezioni Basile e Ducrot: mostra documentaria degli archivi*, Plumelia, Bagheria (PA) 2014, p. 76.
4. Ibidem, p. 78.
5. Nello stesso anno, il 1933, chiudono le Wiener Werkstätten e il Bauhaus di Dessau.





