



# Confusione



• **Lamberto Angelini è un designer bolognese che ha lavorato, tra l'altro, per BMW, Ducati, Volkswagen, KTM, Piaggio, Roncato, Meliconi, Nilfisk-Advance (macchine per la pulizia). Oggi è titolare di uno studio indipendente di design a Bologna**

• Mentre si crea aspettativa intorno alla prossima ennesima «novità» di gusto retrò, i Saloni abbondano di proposte futuribili che interpretano veicoli a basso impatto ambientale, prototipi e concept esposte per esibire, provocare, educare, tranquillizzare. Propulsione ibrida, elettrica, fuel cell, idrogeno: tanta tecnologia in vetrina, a volte mimetizzata da abiti anonimi, a volte esibita da silhouette fuorvianti. Vedo confusione nelle strategie delle case costruttrici e le in-decisioni della politica non aiutano a fare chiarezza. Di conseguenza il pubblico è disorientato. È una

fase di transizione che, a posteriori, sarà considerata particolarmente vitale e stimolante per le sue contraddizioni, ma al momento non è facile capire quale sia la rotta. Emergenza ambiente, allarme mobilità: l'ultimo modello più potente e più grande staziona immobile in garage e l'entusiasmo si trasforma in frustrazione. Non è che i Gruppi automobilistici stiano a guardare: la sperimentazione si muove su più fronti perché non c'è una tecnologia vincente in assoluto e lo sviluppo deve prevedere anche il supporto di un'adeguata rete d'infrastrutture

che permetta all'automobilista di domani di tornare a casa anche se, ad esempio, le batterie al litio richiedono una rete a 500 V... che oggi non c'è. I grandi cambiamenti hanno tempi lunghi, mentre nell'immediato l'unica risposta è una soluzione ibrida che risolve i problemi in modo blando, ma in compenso ci permetta di fare il pieno al solito distributore. Anche il design vive uno stato confusionale, una fase di transizione che porterà certamente a una nuova evoluzione formale, che però ancora non si vede. È normale aspettarsi che le nuove tecnologie influenzino la forma dell'automobile e che il designer diventi interprete di questo cambiamento. Invece, e purtroppo, l'invasione di queste applicazioni alternative non è tale da stravolgere i volumi e giustificare una rivoluzione dello stile. A quanto pare, l'auto che verrà non sarà costretta ad assumere l'aspetto di una bat-mobile e il designer resta spiazzato

tra la richiesta di una rassicurante normalità e la tentazione di enfatizzare il contenuto con un involucro futuristico ma ingiustificato. Se alcune nuove architetture proposte dai nostri carrozzieri (Fioravanti Thalia e Giugiaro Vadhò) rappresentano i primi passi incerti verso un'interpretazione razionale delle nuove tecnologie, sono ancora numerosi gli esempi negativi che sfoggiano linee tormentate per nascondere mancanza d'idee. Corpi inospitali che non fanno venire voglia di entrarci e forme che mi guarderei dall'accarezzare, per paura di farmi male.

**Recenti esempi di design «avanzato»; in senso antiorario, la Giugiaro Vadhò, la Fioravanti Thalia e la Toyota FT-HS. Angelini invoca anche più «coerenza tra ricerca stilistica e tecnologica: se l'energia è pulita, dovrebbe esserlo anche il design»**

