



**IL CONTRIBUTO
DELL'ARAZZERIA SCASSA
NELL'ALLESTIMENTO DELLE
GRANDI NAVI ITALIANE**



**Politecnico
di Torino**

Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design

Collegio di Design

Corso di Laurea Triennale in
Design e Comunicazione

A.a. 2024/2025

Sessione di Laurea - Febbraio 2025

**Il contributo dell'Arazzeria Scassa
nell'allestimento
delle grandi navi italiane**

Relatore:
Prof. Pier Paolo Peruccio
Co-relatore:
Dott. Ali Filippini

Candidata:
S296362
Giorgia Padellaro

INDICE

INTRODUZIONE	7
1. NAVIGAZIONE NEL LUSO	10
1.1 Le navi italiane dal XIX al XX secolo	
1.2 L'era pionieristica della navigazione italiana	
1.3 Dai <i>Conti</i> al <i>Rex</i>	
1.4 I transatlantici del dopoguerra	
2. L'ARTE DELL'ARAZZO NELLA STORIA DELLE ARTI DECORATIVE	32
2.1 L'arte arazziera	
2.2 Manifattura di Arras	
2.3 L'arte arazziera di Bruxells	
2.4 Manifattura Gobelins	
2.5 Gli arazzi per Leone X	
2.6 Manifattura di Mortlake	
2.7 Real Fábrica de Tapices	
2.8 Manifattura Morris & Co.	
2.9 Edinburgh Tapestry Company	
3. L'ARAZZERIA SCASSA E IL PROGETTO DELL'ARAZZO	56
3.1 Le origini e il Prisma	
3.2 Da Italia Disegno a Arazzeria Scassa	
3.3 Le collaborazioni	
3.4 Dal cartone all'arazzo	
4. L'ARAZZO NELLE NAVI ITALIANE DEL DOPOGUERRA	84
4.1 La Leonardo da Vinci	
4.2 La fine dell'epoca d'oro	
4.3 La Michelangelo	
4.4 La Raffaello	
CONCLUSIONI	121
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	125
RIFERIMENTI ICONOGRAFICI	131

INTRODUZIONE

L'arazzeria Scassa rappresenta un capitolo essenziale nella storia delle arti decorative italiane, incarnando un perfetto connubio tra tradizione artigianale e innovazione moderna. Fondata e guidata da Ugo Scassa, la manifattura di Asti ha avuto il merito di valorizzare l'arte arazziera, traducendo le opere di grandi artisti contemporanei in magnifiche tessiture, che hanno saputo coniugare il linguaggio visivo dell'arte con quello del design.

Il progetto ha preso vita in seguito all'incontro con il nipote di Ugo Scassa, attuale proprietario della manifattura astigiana. Grazie alla sua disponibilità, ho avuto l'opportunità di entrare in contatto con questa straordinaria e unica arte, che viene tramandata e praticata esattamente come agli esordi. Nella suggestiva Certosa di Valmanera, mani esperte e rapide continuano a tessere su antichi telai, mantenendo viva una tradizione senza tempo. Al momento, però, non è possibile accedere all'archivio, in quanto è in fase di ordinamento. In futuro, chi si dedicherà a queste ricerche potrà beneficiare di questa preziosa risorsa, approfondendo lo studio dell'arazziere e del suo rivoluzionario percorso professionale e artistico.

La scelta di approfondire il contributo dell'arazzeria Scassa nel contesto delle grandi navi, nasce dalla consapevolezza che, come suggerito da Gio Ponti, i transatlantici rappresentano una sintesi perfetta delle arti decorative. Attraverso i loro allestimenti, hanno offerto una vetrina straordinaria del design italiano nel mondo, rendendo tangibile l'idea di una "galleria galleggiante". L'arazzeria Scassa, con i suoi arazzi installati su celebri transatlantici come il *Leonardo da Vinci*, ha svolto un ruolo chiave in questo contesto, contribuendo non solo all'estetica ma anche all'identità culturale e artistica di queste navi.

La ricerca storica sul tema degli arazzi ha dimostrato come questa forma d'arte, fin dalle sue origini nelle Fiandre medievali, sia stata strettamente legata alla celebrazione del potere e al prestigio delle élite. Tuttavia, con il progresso tecnologico e i cambiamenti sociali, l'arazzo ha trovato nuove espressioni, diventando uno strumento di dialogo tra passato

e presente. In questo panorama , il contributo di Elda Danese, storica del costume e della moda, si è rivelato prezioso per comprendere come l'arte arazziera sia riuscita a rinnovarsi, mantenendo vivo il legame con le tradizioni senza rinunciare alla modernità.

Il lavoro di Ugo Scassa si inserisce in questa linea evolutiva, proponendo un approccio innovativo che ha saputo tradurre i complessi linguaggi pittorici in opere tessili di spettacolare qualità. Gli arazzi prodotti per la *Leonardo da Vinci* e altre navi transoceaniche testimoniano la capacità di Scassa di adattare la tradizione alle esigenze contemporanee, creando manufatti che non solo decorano, ma raccontano storie.

L'elaborato esplora non solo il contesto storico e artistico in cui si è sviluppata l'attività dell'arazzeria Scassa, ma anche i dettagli tecnici e progettuali che hanno caratterizzato le sue produzioni. Si sono approfondite le specifiche commissioni per le grandi navi, le collaborazioni con artisti di fama come Corrado Cagli e il metodo innovativo adottato per la produzione tessile delle opere pittoriche.

Si conclude, riflettendo sul significato di questa eredità, cercando di delineare il contributo dell'arazzeria Scassa non solo all'arte arazziera ma anche al panorama più ampio del design e delle arti decorative italiane.

1. NAVIGAZIONE NEL LUSO



1.1 LE NAVI ITALIANE DAL XIX AL XX SECOLO

Dal 1838, anno in cui avvenne la prima traversata a vapore dell'Atlantico, sino alla seconda metà del XX secolo si sviluppò una costante competizione tra le principali compagnie di navigazione, ognuna intenta a conquistare la supremazia nelle rotte oceaniche.

Il XIX secolo, segnato da rivoluzioni politiche, una Europa in piena crisi e una continua crescita demografica portò a guardare con speranza alle coste oltre oceano; in particolare, la prospettiva americana divenne spiraglio per nuove opportunità, alimentando un fervore progressivo nel settore ingegneristico e navale che avrebbero agevolato i flussi migratori che seguirono.

Durante l'Ottocento, l'emigrazione italiana subì una crescita significativa, per molti italiani il viaggio transoceanico rappresentava la prima occasione di uscire dal proprio paese e per altri simboleggiava "il viaggio" per eccellenza, un'opportunità per ricominciare e costruire una nuova vita all'estero. Con lo sviluppo della navigazione a vapore i mezzi marittimi assunsero un ruolo strategico per l'economia nazionale e acquisirono un significativo valore politico poiché incidevano sul controllo di spostamenti di informazioni, merci e persone¹.

I primi viaggi oltre oceano avvenivano in condizioni penose, in quanto non vi era alcun tipo di consapevolezza e sensibilizzazione sugli aspetti sanitari, sino all'approvazione della legge il 31 gennaio 1901. I corridoi destinati agli alloggi della terza classe erano spazi angusti e soffocanti, le loro cuccette venivano ricavate lungo due o tre corridoi con soffitti che variavano tra il metro e sessanta e il metro e novanta di altezza. La poca aria disponibile filtrava quasi esclusivamente dai boccaporti, motivo per cui era molto comune il manifestarsi di malattie dell'apparato respiratorio². L'acqua potabile veniva conservata in casse di ferro rivestite dal cemento che, con il movimento della nave, si sgretolava contaminando l'acqua; quest'ultima, entrando in contatto con il ferro arrugginito assumeva una colorazione rossastra che in mancanza di distillatori veniva così assunta dagli immigrati. Non c'era un vero e proprio regime alimentare ma venivano alternati giorni "magri" e "grassi", giorni del "riso" e giorni del

1. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canali, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'utopia*, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, 2016, p.30

2. A. Molinari, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*, Franco Angeli, 1988, pp.139-142

3. *Ibidem*

“caffè” e la razione giornaliera di viveri offriva un apporto dietetico che risultavano sia per qualità che per quantità, superiore all’abituale alimentazione dei passeggeri della terza classe.

La situazione sanitaria dell’emigrazione italiana transoceanica tra il 1903 e il 1925, risulta problematica in gran parte per via della disorganizzazione dei servizi sanitari disponibili, le malattie venivano individuate in viaggio dal medico governativo, escludendo parte dei passeggeri che non si sottoponevano alle visite mediche per una forte diffidenza o per timore di essere respinti nel paese di destinazione.

Le precarie condizioni sanitarie legate al grande flusso migratorio di massa, hanno favorito alla diffusione e trasmissione di numerose malattie tra cui la malaria e il morbillo; in particolare i viaggi diretti e provenienti dal Sud America registravano tassi di mortalità significativi, considerando soprattutto che gran parte dei migranti erano per lo più nuclei familiari³.

1.2 L’era pionieristica della navigazione italiana

A solcare per le prime volte le acque del Mediterraneo, fu la *Ferdinando I*, costruita per la dinastia borbonica dal Regno delle Due Sicilie. Venne varata nel 1818 e fu utilizzata per collegamenti tra Napoli e Palermo, rappresentando il primo tassello di progressione tecnologica e lungimiranza dei Borboni⁴.

Qualche anno dopo, verso la metà dell’Ottocento, quattro importanti figure del mondo economico genovese Giovanni Ansaldo, Raffaele Rubattino, Giacomo Filippo Penco e Carlo Bombrini fondarono la Società in accomandita Gio. Ansaldo & C., che inizialmente concentrava la propria produzione su locomotive a vapore e materiale ferroviario. Nel 1866 raggiunse un primo traguardo con la costruzione del motore per la “Regio Avviso Vedetta”,⁵ prima imbarcazione dotata di uno scafo in ferro e spinta da un motore di 661 cavalli, tra i più potenti dell’epoca.

Negli anni successivi, Ansaldo avviò la produzione dei primi componenti destinati al settore navale, iniziando intorno al 1870 a realizzare piccole imbarcazioni con scafo; a cui seguì l’era delle navi a vapore con gli scafi in ferro.

Ad inizio Novecento il controllo aziendale passò a Ferdinando

4. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canali, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.30

5. Cfr. I. Ugolini, *Ansaldo e la tradizione cantieristica genovese*, Daily Nautica

Fig. 1, La statua della Libertà vista dalle nave degli immigrati

Fig. 2, Ispezione sanitaria per i nuovi immigrati, New York 1920



Fig. 1



Fig. 2

6. *Ibidem*

7. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canali, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.30

8. Cfr. D. Tanzj, A. Bentivegna, *Transatlantici: il design italiano che attraversava l'oceano*, La Voce di New York, 2016

9. *Ibidem*

Maria Perrone orientando la produzione verso il settore militare, per cui vennero costruiti gli incrociatori orazzati "Garibaldi", venduti con successo a paesi esteri come l'Argentina, il Giappone e la Spagna⁶.

Seguì il periodo della "Grande emigrazione" che incise fortemente sul progresso della navigazione a lunga percorrenza, facendo nascere importanti armatori italiani tra cui le famiglie Florio, Piaggio, Raggio, Lavarello e altre che si imbarcarono⁷.

Il 4 giugno 1854 trentuno persone si imbarcarono per la prima volta verso la costa statunitense a bordo del vaporetto Sicilia, la traversata di ventiquattro giorni segnò un momento storico per l'Italia, fu infatti la prima nave a vapore a collegare il Mediterraneo con l'America dando inizio all'epoca delle traversate transatlantiche.

La Sicilia, ricca di risorse come lo zolfo, si affermò rapidamente come un punto strategico per lo sviluppo del settore navale italiano, favorito anche dai proficui rapporti commerciali con l'Inghilterra⁸.

Figura chiave di questo scenario fu l'imprenditore Vincenzo Florio, che grazie al controllo quasi esclusivo nel commercio di zolfo, seppe ben sfruttare la posizione strategica dell'isola gettando le basi per l'ingresso dell'Italia nell'era delle traversate oltreoceano e aprendo nuovi orizzonti per il settore marittimo nazionale.

Qualche anno più tardi, l'imprenditore toscano Raffaele Rubattino, considerato una figura di spicco del Risorgimento, svolse un ruolo determinante offrendo al generale Garibaldi due navi della sua flotta, il Piemonte e il Lombardo per lo sbarco a Marsala.

I primi piroscafi erano di fabbricazione britannica e caratterizzati da dimensioni modeste rispetto ai grandi transatlantici che li avrebbero successivamente sostituiti. Queste imbarcazioni ospitavano quei pochi passeggeri coraggiosi in condizioni rudimentali ma offrivano prestazioni tecnologiche avanzate per l'epoca, la velocità di circa dodici nodi li qualificava come mezzi pionieristici e d'avanguardia⁹.

In seguito all'Unità d'Italia si registrò una notevole crescita nel settore commerciale ed industriale, accompagnata da un significativo progresso nel campo della meccanica navale. Per mano del banchiere genovese Domenico Balduino, il 4 settembre 1881 nacque con l'unione delle due flotte

Rubattino e Florio la ragione sociale “Navigazione Generale Italiana” che insieme alla famiglia Cosulich e l’Ansaldo padroneggiarono il settore ingegneristico e navale¹⁰. La Cosulich Line fu fondata nei primi anni dell’Ottocento dalla famiglia Cosulich, originaria dell’isola di Lussino, nell’arcipelago del Querelelo, allora parte dell’impero austro-ungarico.

Nel 1889, i figli di Antonio Felice Cosulich acquisirono il loro primo piroscafo, l’*Elena Cosulich*, una nave di costruzione inglese. Tale acquisizione fu seguita, qualche anno dopo, da un’unità di dimensioni maggiori, e successivamente da altre nove imbarcazioni, tra cui quattro velieri in acciaio¹¹.

Già nel 1901, i Cosulich possedevano una flotta di quindici piroscafi e riuscirono ad ottenere la gestione della compagnia di navigazione Austro-americana, istituita a Trieste nel 1894 da tre imprenditori stranieri. Quest’ultima, aveva l’obiettivo di creare una linea di trasporto merci stabile tra l’Adriatico, il Nord America e il Golfo del Messico, rappresentando una connessione commerciale strategica per l’epoca.

In seguito alla crisi economica del Novecento, i fratelli Cosulich approfittarono della situazione per acquisire un terzo piroscafo della flotta austro-americana e, successivamente, per ottenere il controllo completo della compagnia attraverso l’acquisizione della maggioranza azionaria; di conseguenza nel 1904, la società assunse una nuova denominazione: “Unione Austriaca di Navigazione già Austro - Americana e Fratelli Cosulich Società Anonima”¹².

A dominare il Novecento furono tre maggiori compagnie della navigazione transatlantica Lloyd Sabaudò, Navigazione Generale Italiana e Cosulich, costruendo le lussuose residenze sul mare.

La Navigazione Generale Italiana (NGI) commissionò al cantiere Gio. Ansaldo & C nel 1913 la costruzione di un nuovo transatlantico, destinato a operare sulla rotta Genova-Buenos Aires. Il piroscafo *Duilio* di oltre 22.000 tonnellate, si affermò come il più grande del mondo e in grado di raggiungere Buenos Aires in tredici giorni. Offrì all’Ansaldo un’opportunità per consolidare la propria competitività, in quanto, contemporaneamente era stata commissionata ai cantieri britannici dalla stessa NGI la costruzione di una nave gemella, il *Giulio Cesare*. Il *Duilio* rappresentava un modello avanzato e in rispetto degli standard di sicurezza grazie ai

10. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canali, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.32

11. Cfr. *Compagnie di Navigazione*, Museo del Mare Trieste 2023

12. Cfr. *Cosulich Line, Italian Liners*

13. Cfr. I. Ugolini, *Costruito a Genova il primo transatlantico italiano: la storia del "Duilio"*, Daily Nautica

14. *Ibidem*

15. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.31

Fig. 3. Sala da Gioco di Prima Classe, motonave Giulio Cesare

Fig. 4. Soggiorno di Prima Classe, motonave Giulio Cesare

suoi 17 compartimenti stagni, che garantivano la galleggiabilità anche in caso di allagamento di quattro sezioni ¹³.

L'Ansaldo acquisì in seguito la licenza per la produzione delle turbine Parsons, che rappresentavano una rivoluzione nel settore navale, poiché erano in grado di convertire il vapore in energia rotativa, consentendo più potenza e riducendo l'usura e i costi di manutenzione. Quelle utilizzate sul *Duilio* lavoravano in configurazione seriale, il vapore attraversava in sequenza le turbine passando da quella ad alta pressione, media pressione e due a bassa pressione, per poi condensarsi e ritornare allo stato liquido.

La motonave era dotata di otto ponti, il primo dei quali sormontato da due grandi fumaioli bianchi e neri. Al livello sottostante, offriva agli ospiti della prima classe un ambiente di lusso con un salone delle feste, una biblioteca e una sala da pranzo. I diversi ambienti erano distribuiti in modo da rispondere alle esigenze delle singole classi; gli alloggi della classe economica erano situati a poppa, seguiti da quelli di seconda classe, mentre i dormitori per gli immigrati si trovavano a prua. Inoltre, a tutti i passeggeri era garantito l'accesso all'acqua potabile durante la traversata ¹⁴.

Con lo scoppio del primo conflitto mondiale e l'entrata in guerra dell'Italia nel 1915, la costruzione del *Duilio* rallentò, in quanto le materie prime erano carenti e difficilmente reperibili. Inoltre molti operai erano impegnati al fronte ma nonostante le difficoltà riscontrate, la nave venne terminata e varata due anni dopo e il 30 ottobre 1923 fece il primo viaggio verso New York.

Durante la seconda guerra mondiale, insieme al gemello *Giulio Cesare*, il *Duilio* venne requisito per rimpatriare i soldati italiani dal Corno d'Africa, terminando le operazioni a Trieste dove nel luglio del 1944 entrambe le ammiraglie vennero bombardate. Nel Novecento, chi progettava questo tipo di navi aveva un chiaro obiettivo, far scordare ai propri ospiti di essere sul mare, motivo per cui i transoceanici erano arredati nello stesso modo dei più importanti alberghi dell'alta aristocrazia. Protagonisti erano gli stili che omaggiavano lo sfarzo e l'opulenza come quelli di Luigi XIV, XV, XVI, il Rinascimento, il Barocco e l'epoca Vittoriana ¹⁵.

I transatlantici di quel periodo erano costruiti riflettendo la premente divisione tra le classi sociali; sotto il livello

dell'acqua alloggiava, ad un passo dalla stiva, la terza classe, un ambiente angusto e lontano da ogni riguardo igienico. Al contrario, salendo ai piani superiori, i fastosi e sontuosi ambienti della prima classe accoglievano nel comfort la nobiltà.



Fig. 3



Fig. 4

1.3 Dai *Conti* al *Rex*

16. Cfr. D. Tanzj, A. Bentivegna, *Transatlantici [...]*. La Voce di New York, 2016, Cit. p. x.

17. Cfr. E. Laciniati, *Storia delle navi da crociera: Il Transatlantico*, 2019

18. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi [...]*, 2016, Cit p.x. p.33

Fig. 5, *Anello degli Argonauti. Storie di Giasone e del Vello d'oro*, interni Conte Biancamano

Fig. 6, *Pescatori di perle*, interni Conte Biancamano

Nel 1914 avvenne il primo grande cambiamento nella qualità della navigazione transatlantica, quando una delle più grandi società di navigazione italiane, il Llyod Sabaudò, annunciò la nuova costruzione di nuovi piroscafi: il *Conte Rosso* e il *Conte Verde*. Queste due nuove imbarcazioni elevarono gli standard di lusso della prima classe con il contributo dell'architetto e arredatore fiorentino, Gino Coppedè che si ispirò all'architettura rinascimentale e barocca, con richiami storici a palazzi del passato come l'Alcazar di Siviglia.

In assenza di uno stile consolidato per l'arredamento nautico, il riferimento a modelli architettonici del passato conferiva agli interni una sontuosità tale, da far dimenticare ai passeggeri nobili di trovarsi a bordo di una nave¹⁶.

Retrocedendo nel tempo, il *Conte Rosso* non fu originariamente progettato per il servizio di trasporto di passeggeri come transatlantico. La sua costruzione risale al 1914 ma ad un anno dal completamento l'imbarcazione fu requisita dal governo britannico e convertita in una delle prime portaerei al mondo, ricevendo il nome di HMS Argus. Nel 1919 i lavori per il nuovo *Conte Rosso* vennero ripresi negli stabilimenti di Dalmuir, in Croazia e due anni dopo, la nave intraprese il suo viaggio inaugurale lungo la rotta Genova-Napoli-Montevideo-Buenos Aires. Con lo scoppio del secondo conflitto mondiale, il *Conte Rosso* fu requisito dalla Regia Marina e destinato al trasporto di truppe verso la Libia. Tuttavia, durante una missione, la nave venne affondata da un sottomarino britannico al largo di Siracusa, dove giace tutt'oggi¹⁷.

Qualche anno dopo, alle due nuove ammiraglie si affiancò il *Conte Grande* che viene ricordato proprio per l'opulenza dei suoi arredi. La nave, apparteneva alla serie chiamata i *Conti* di cui fa parte uno dei primi transatlantici presenti al mondo ed inoltre il primo italiano ad inserire la "classe turistica", il *Conte Biancamano*, che trasformò la terza classe in un ambiente dignitoso e dall'arredamento ricercato che offriva ai viaggiatori un servizio di comfort con bagni privati o comuni, ampi spazi all'aperto, cabine igieniche dai quattro agli otto posti e sale eleganti¹⁸.

Il *Conte Biancamano* fu oggetto di analisi in un'edizione della rivista inglese "The Shipbuilder", che celebrò l'eccellenza del settore navale italiano, in particolare venne elogiata la



Fig. 5



Fig. 6

meticolosa attenzione dedicata al comfort e al benessere dei propri passeggeri. I transoceanici italiani si affermarono come modello di riferimento nel campo tecnologico, eleganza e italian-style, rivoluzionando così il concetto del viaggio per mare.

Dagli anni Venti del Novecento, questo nuovo settore architettonico divenne protagonista delle più importanti riviste di architettura e design italiano come "Domus" fondata da Gio Ponti e la rivista "La Casa Bella" diretta da Guido Marangoni. Queste riviste mostravano come il transatlantico rappresentasse una nuova opportunità in cui l'architetto, libero dalle limitazioni e convenzioni della terra ferma poteva progettare da zero un mondo nuovo, ricco e indipendente. Due nuove motonavi considerate "rivoluzionari", *Vulcania* e *Saturnia* dei Cosulich crearono polemica per le soluzioni di allestimento apportate che rappresentavano un connubio tra l'antico e il moderno.

Tale dibattito mise a luce i diversi spiriti architettonici ed innovatori contrapposti ai gusti più conservatori dell'imprenditoria marittima, che non comprendeva il rinnovamento del nuovo linguaggio artistico nel quale coesistevano tecnica, architettura ed arte ma era additato come provinciale.

Venne imbandito così nel 1930 un concorso per l'allestimento del nuovo transatlantico della famiglia Cosulich, *Victoria*¹⁹ nel quale era stato indicato di rendere protagonista la modernità ed escludere qualsiasi tipo di elemento dal carattere storico. Il concorso venne vinto dallo studio Stuard di Pulitzer che mise assieme un vero e proprio team di artisti e artigiani per la realizzazione dell'allestimento. Ma ad interrompere il pieno fermento artistico, vi erano le ripercussioni della Grande Guerra che misero in crisi la cantieristica navale, aggravata dalla carenza di liquidità e dalle tensioni geopolitiche.

A complicare ulteriormente la situazione, vi era anche la chiusura delle frontiere americane all'immigrazione.

I tre principali protagonisti che superarono la crisi furono la società triestina di Navigazione Cosulich, i Llyod Sabaudò e la Navigazione Generale Italiana. Per resistere alle difficoltà economiche, queste compagnie dovettero avviare nuovi programmi di costruzione e ricorrere a finanziamenti

sia pubblici che privati. Tra queste, il Llyod Sabaudo fu l'unico a beneficiare realmente di tali finanziamenti, tanto da acquisire il controllo finanziario del gruppo Cosulich verso la fine degli anni Venti. Quest'ultimo, a sua volta deteneva il controllo anche del Llyod Triestino e di gran parte dell'industria navalmeccanica dell'alto Adriatico.

Nel 1928 fu siglato il cosiddetto "accordo di pool", che prevedeva il coordinamento di prezzi e programmi di viaggio tra le principali compagnie. Questo accordo anticipava una significativa operazione di fusione tra le maggiori società di navigazione a livello nazionale. Il 2 gennaio 1932, il Llyod sabaudo, Cosulich e Navigazione Generale Italiana vennero unite formando la nuova compagnia Italia Flotte Riunite affermando il dominio nazionale²⁰.

Si costituì così la più grande flotta di navi passeggeri: la Cosulich contribuì con diciotto unità, la navigazione Generale Italiana con nove transatlantici e il Llyod Sabaudo con otto navi. A queste si aggiunsero le motonavi *Romolo*, *Remo*, *Esquilino* e *Vilminale* per i collegamenti con l'Australia, oltre a nuove costruzioni come il *Rex*, il *Conte di Savoia*, la *Neptunia* e l'*Oceania*²¹.

Il 28 ottobre 1931 segnò l'inizio di una fresca battaglia con il varo del transatlantico ammirato per la sua bellezza, *Conte di Savoia* da cui ebbe inizio un'epoca d'oro per la navigazione e il design italiano, che pochi mesi dopo seguì il celebre *Rex*. Queste due navi, simboleggiano l'ingegno artistico e tecnico italiano testimoniando la capacità nazionale di combinare funzionalità e sicurezza con lo stile e il lusso.

Il progetto del transatlantico *Conte di Savoia* coincise inoltre con l'affermazione della figura di Gustavo Pulitzer Finali. Di origine ungherese e allievo di Theodor Fisher, fondatore del Werkbund tedesco, Pulitzer propose per il Conte di Savoia un design fresco e moderno, definendo per la prima volta il concetto di "nave Italiana", connubio di qualità conferita dai materiali, eleganza e stile, il tutto accompagnato dalle opere di artisti come Fontana, Campigli, Severini e molti altri che contribuirono a rendere le navi italiane tra le più celebri al mondo²².

Dopo la grave crisi economica seguita dal crollo di Wall Street del 1929, l'impegno profuso nei cantieri navali italiani venne ripagato nell'agosto del 1933 quando il transoceanico

20. Cfr. *Società Italia, Italian Liners*

21. *Ibidem*

22. Cfr. D. Tanzj, A. Bentivegna, *Transatlantici [...] La Voce di New York*, 2016, Cit. p. x.

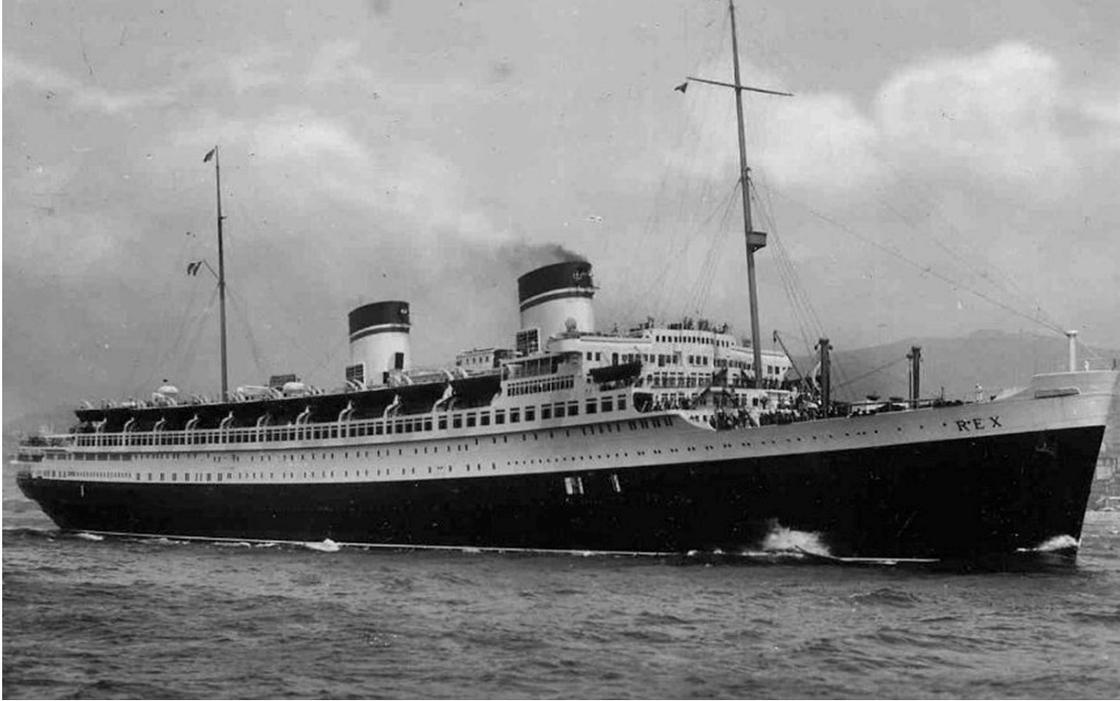


Fig. 7



Fig. 8

Rex conquistò il prestigioso Nastro Azzurro; riconoscimento assegnato alla nave più veloce al mondo, meritato dal Rex grazie alla traversata record verso New York, in soli quattro giorni, tredici ore e cinquantotto minuti, sotto la guida del comandante Tarabotto che seppur con la fitta nebbia dell'ultimo giorno, seppe condurre la nave alle foci dell'Hudson, ai piedi della statua della Libertà.

Tale impresa costituiva un traguardo eccezionale, raggiunto a distanza di appena ottant'anni dal primo e lungo viaggio transatlantico compiuto dalla *Sicilia*²³.

Il Rex si distingueva per una linea elegante e affusolata, ciminiere inclinate e ponti disposti a gradoni; concludendosi con il lungo sbalzo della poppa, scelta progettuale che consentiva una maggiore lunghezza complessiva nonostante la carena fosse ridotta, rendendo possibile l'accesso al bacino di carenaggio dedicato. La struttura dello scafo era interamente in acciaio e includeva il primo bulbo a goccia d'acqua mai costruito in Italia, una soluzione che contribuiva a migliorare l'efficienza idrodinamica. A testimonianza della sua modernità per l'epoca, il Rex disponeva di un sistema di ionizzazione dell'aria e di una delle prime lavastoviglie industriali mai installate su una nave. Inoltre ospitava una tipografia di bordo che garantiva la stampa diretta di tutti i materiali cartacei necessari al servizio come menu e programmi²⁴.

Il transatlantico si spiccava anche per l'allestimento degli interni, fu infatti il primo ad avere tutte le innovazioni che elevavano gli standard del comfort per i propri viaggiatori fornendo ponti per lo sport, centro benessere, piscine, sale con ristorante e orchestra. Facendo di sé una vera e propria città galleggiante controllata da un grande equipaggio di bordo che comprendeva anche pompieri, un argentiere, bagnini, un commissario capo e quattro collaboratori.

Il 1933, oltre a celebrare il premio raggiunto dalla motonave, segnò anche un periodo critico nella storia, coincidente all'ascesa al potere del regime nazista. A partire dallo stesso anno si verificò un significativo aumento dei passeggeri ebrei a bordo del Rex, molti dei quali si imbarcavano dalla costa francese e ligure per fuggire dall'Europa. L'equipaggio, in collaborazione con le organizzazioni ebraiche, si impegnò nell'accoglienza dei passeggeri, assicurando la presenza di

23. *Ibidem*

24. Cfr. C. Lazzari, *Il Rex, storia del transatlantico italiano dei record*. Daily Nautica

Fig. 7, Rex dopo aver vinto il Nastro Azzurro, 1933 **Fig. 8**, Rex, sala delle feste con teatro e cinematografo

25. *Ibidem.*

26. Cfr. *Società Italia*,
[...] *Italian Liners*,
Cit. p. x

un rabbino e di un cuoco specializzato nella preparazione di pasti kosher; poiché molti passeggeri della terza classe rifiutavano i pasti ordinari serviti a bordo arrivando in condizioni di salute precarie ai controlli sanitari dell'immigrazione americana²⁵.

Nel 1936 fu deciso un riassetto definitivo per le linee di navigazione italiane. Dal gennaio 1937 iniziò quindi ad operare la nuova società Finanziaria Marittima, con sede a Roma conosciuta come Finmare, alla quale venne assegnato il controllo di quattro grandi società: il Lloyd Sabaudo Triestino, la Società di Navigazione Tirrenia di Napoli, la ex Italia Flotte Riunite ormai con il nome Società Italia di Genova e la Società di Navigazione Adriatica di Venezia. Tale riassetto mirava ad ottimizzare la gestione delle navi e delle rotte individuando le unità più obsolete da dismettere e predisponendo piani di ristrutturazione e costruzione di nuove navi²⁶.

La diminuzione dei flussi migratori verso la costa statunitense portò alla creazione di una nuova classe di viaggio sui transatlantici della linea Genova- New York *Rex* e *Conte di Savoia*: la "classe turistica".

Pensata per la classe media americana, che non poteva permettersi il lusso della prima classe, questa nuova opzione consentiva di viaggiare in modo confortevole e accessibile.

Le compagnie italiane godevano di un vantaggio naturale grazie alla rotta, che seguiva una latitudine beneficiata dalla corrente del Golfo e caratterizzata da climi miti e mari più quieti; questo permetteva di offrire una moderna esperienza di crociera, completa di piscine all'aperto, cinema, palestre, cabine climatizzate con balcone, centri benessere, e ampi ponti per attività all'aperto.

L'epoca d'oro per la marina italiana venne interrotta nel settembre del 1939, in seguito all'invasione della Polonia da parte della Germania che seguì con la dichiarazione di guerra della Francia e della Gran Bretagna. Tutti i transoceanici vennero requisiti per essere usati dall'esercito e adibiti a ospedali, inoltre durante il conflitto la maggior parte si inabissò sotto i colpi nemici, mentre le poche flotte rimaste passarono alle proprietà dei tedeschi e degli angloamericani per poi essere riconsegnate all'Italia nel 1947 e rimesse a servizio dei passeggeri.

Il destino della guerra si fece crudele anche con il prestigioso

Rex, che inizialmente venne svuotato dalle truppe tedesche che depredarono quanto c'era di valore e affondato inseguito dai caccia della RAF a largo di Trieste. Il conflitto cancellò quasi interamente una delle flotte più rinomate del paese ma che a termine della guerra seppe rialzarsi straordinariamente consentendo alla marina di superare gli obiettivi raggiunti antecedenti alla guerra.

Nel 1949 venne costituita la Società Marittima Nazionale con l'obiettivo di supportare economicamente i nuovi bisogni del mercato marittimo italiano, che non faceva più a capo del settore dei trasporti bensì costituiva un nuovo ramo della sfera turistica. Tuttavia, nel dopoguerra cambiò il gusto e la visione nell'ambito degli allestimenti delle navi, secondo Gio Ponti infatti, gli architetti dovevano seguire un'unica corrente che si discostava dai gusti della terra ferma ma piuttosto un atteggiamento più concreto e tagliente²⁷.

Si fece emergente la figura dell'architetto Nino Zoncada a fine anni Quaranta venne citato da Ponti all'interno del Domus per via di un allestimento che l'architetto fece per la prima nave della Costa Armatori, *Anna C.* Lo stesso anno Gio Ponti e Nino Zoncada collaborarono per l'allestimento del *Conte Grande* e del *Conte Biancamano*. Quest'ultima, restituita dagli americani, fu sottoposta a degli interventi di riqualificazione che culminarono nell'indizione di un concorso per la progettazione degli interni.

L'iniziativa coinvolse numerose figure artistiche, dando vita a una sintesi armoniosa di stili e sensibilità diverse, che si tradusse in un progetto innovativo.

Lo studio di Enrico Monti su elaborazione di Ponti e Zoncada sviluppò i due ambienti scelti, le due Gallerie di Prima Classe e la Sala da Pranzo di Seconda che erano caratterizzati dall'inserimento di prodotti dell'alto artigianato e opere d'arte tra le quali un fregio circolare in basso rilievo raffigurante Giasone e il vello d'oro di Marcello Mascherini.

Sempre più affermato era l'ambito dell'architettura e l'arredamento navale facendo nascere la necessità di educare e formare nuove figure, venne fondato così a Trieste l'Istituto Statale d'Arte per l'arredamento e la decorazione della nave, diretto dall'architetto Nordio²⁸.

27. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canali, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.44

28. *Ibidem*

1.4 I transatlantici del dopoguerra

29. *Ibidem*

30. Cfr. D. Tanzj, A. Bentivegna, *Transatlantici [...]*, La Voce di New York, 2016, Cit. p. x.

31. *Ibidem*

Fig. 9, Transatlantico Cristoforo Colombo **Fig.10**, Turbonave Andrea Doria

Il dopoguerra vide un grande senso di rinascita e uno scarso numero dei trasporti marittimi che impattava sul guadagno nazionale tanto da dare l'avvio ad un programma di costruzioni navali; le prime furono la *Giulio Cesare* e l'*Augustus* che, costruite dalla Società Italiana Navigazione, coprivano la tratta di collegamento con il Sud America²⁹.

Nello stesso periodo il flusso sociale dei passeggeri a bordo cambiò significativamente, mentre prima della guerra la maggioranza delle persone a viaggiare per mare erano per lo più emigranti in cerca di nuove opportunità, le politiche migratorie degli Stati Uniti e il miglioramento delle condizioni economiche della middle class portarono ad un aumento dei viaggiatori appartenenti alla prima e seconda classe.

Di conseguenza furono migliorati anche i servizi a bordo per rispondere alle aspettative di una classe sociale più esigente, con l'introduzione di stoviglie di pregio, manifatture ceramiche e una maggiore attenzione alla qualità della cucina, elementi che contribuirono a elevare l'esperienza del viaggio verso standard di lusso.

A segnare il riscatto italiano post conflitto mondiale sono state le due ammiraglie *Cristoforo Colombo* e *Andrea Doria* celebri per esser state le "più belle della storia" erano caratterizzate da una ciminiera centrale, una prua affilata uno scafo bianco e nero, e spaziosi ponti esposti all'esterno³⁰.

Il *Cristoforo Colombo* era il primo transatlantico italiano che possedeva un impianto elettrico a corrente alternata e la seconda nave più riconosciuta a livello mondiale per numero di passeggeri; rappresentava infatti il connubio tra tecnologia e bellezza offrendo ai suoi viaggiatori un'esperienza ricercata dove il lusso abbracciava un'ordinata razionalità compositiva. Le due navi vennero progettate da un team senza eguali composto da Gio Ponti, Attilio Lapadula, Gustavo Pulitzer Finali, Carlo Daneri, Guglielmo Ulrich. Pulitzer in quegli anni aveva collaborato con Henry Dreyfuss tra gli esponenti fondatori del design industriale americano e interprete dello stile Streamline in America, dove Pulitzer era scappato per sfuggire alle leggi razziali, nel mentre, Gio Ponti con la sua rivista *Domus* si stava affermando tra i protagonisti del quadro architettonico internazionale³¹.

L'*Andrea Doria* esordì il 16 giugno del 1951, lunga quasi 214 metri, larga circa 28 e strutturata su 11 ponti la turbonave



Fig. 9



Fig. 10

32. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.53

33. *Ibidem*

34. Cfr. D. Tanzj, A. Bentiagna, *Transatlantici [...]*, La Voce di New York, 2016. Cit. p. x.

fu varata nei cantieri del porto di Genova Sestri Ponente. Soprannominata “La Grand Dame of the Sea”, simboleggiava la ripresa delle attività marittime italiane e poteva ospitare sino a 1241 passeggeri con i nuovi comfort tra cui il telefono intercontinentale presente in ogni cabina³².

La vocazione nazionale padroneggiava negli interni dove plasticità, materiali e forme affermarono la maturità raggiunta del design italiano. Le opere d’arte erano realizzate dalla più alta fattura come i mosaici di Lucio Fontana, le ceramiche di Romani Rui, le sculture di Paganin e le opere con cui Salvatore Fiume omaggiò la storia dell’arte nazionale.

Secondo Gio Ponti infatti, attraverso le opere dei migliori artisti e artigiani, la nave avrebbe richiamato “La Leggenda Italiana” di quell’Italia trasportata dall’arte e mossa a far voler dimenticare i drammatici ricordi della guerra.

Vennero investiti oltre un milione di dollari per l’allestimento degli interni, affidando la progettazione di ciascuna sala a diversi architetti. Tra questi, Zoncada e Ponti si occuparono delle sale della prima classe; mentre le sale da gioco e quelle dedicate alla scrittura e lettura vennero arredate da Gustavo Pulitzer che si occupò anche del Belvedere di prima classe.

La classe turistica venne affidata al gruppo A.N.U.A. mentre gli allestimenti delle verande e delle piscine appartenevano a Giulio Monetti. Le sale da pranzo, i vestiboli e gli scaloni furono eseguiti dall’architetto Antonio Cassi Ramelli³³. Lungo il Ponte dei Vestiboli vi era l’ambiente più particolare, una suite, la più sfarzosa e stravagante mai concepita per un transatlantico. Pensati da Ponti e Fornasetti, gli interni, i tendaggi e le poltrone della Zodiaco Suite erano avvolti da riproduzioni di segni zodiacali su sfondo blu³⁴.

Tuttavia, la notte del 25 Luglio 1956 il sogno Italiano si infranse, quando la nave svedese *Stockholm* colpì con la prua rompighiaccio l’*Andrea Doria* che venne lacerata per intera dalla fiancata destra, imbarcando 500 tonnellate d’acqua iniziò così ad inclinarsi rapidamente. Dopo undici sofferte ore, la collisione portò la nave italiana ad affondare a largo dell’isola di Nantucket nel Massachusetts, ripresa dalle telecamere mondiali che per la prima volta filmarono una tragedia simile. Cinquantuno fu il numero delle vittime di cui 5 passeggeri della *Stockholm* e 46 dell’*Andrea Doria*, il resto dei passeggeri fu messo in salvo dal comandante Calamai, il suo

vice Magagnini ed il secondo ufficiale Guido Badano che applicarono correttamente le manovre di evacuazione. Inoltre, contribuirono al salvataggio la stessa *Stockholm*, il transatlantico *Île de France* e le statunitensi *Cape Ann* e *Thomas*³⁵.

Con l'intento di mettere in luce e fare giustizia sulle cause della drammatica fine dell'*Andrea Doria*, nel 1956 si tenne un processo a New York seguito da numerosi interrogatori nei quali emersero errori da entrambe le parti, la turbonave svedese non aveva calcolato correttamente la rotta dell'*Andrea Doria*, mentre quest'ultima non era sufficientemente zavorrata al momento dell'impatto di conseguenza la sua stabilità era sotto gli standard minimi previsti.

Per motivi economici, venne stipulato un accordo che vincolava al silenzio i due capitani delle navi coinvolte, concordando che la causa dell'incidente fu la presenza di nebbia fitta. Indagini successive attribuiscono la tragedia ad una mal interpretazione dei segnali radar da parte del terzo ufficiale della *Stockholm*; ciò nonostante tale avvenimento ebbe un importante impatto sulla sicurezza in mare, per cui vennero imposte nuove norme alle compagnie armatrici per migliorare l'uso del radar e l'addestramento degli equipaggi a bordo. Tutt'oggi il relitto della Gran Dame of the Sea giace a 75 metri dalla superficie nelle acque di Nantucket³⁶.

35. Cfr. I. Ugolini, *Andrea Doria: storia e curiosità sull'affondamento del transatlantico genovese*. Daily Nautica

36. Cfr. C. Cione, *Nave Andrea Doria: storia dei transatlantici italiani*. Marinecue, 2023

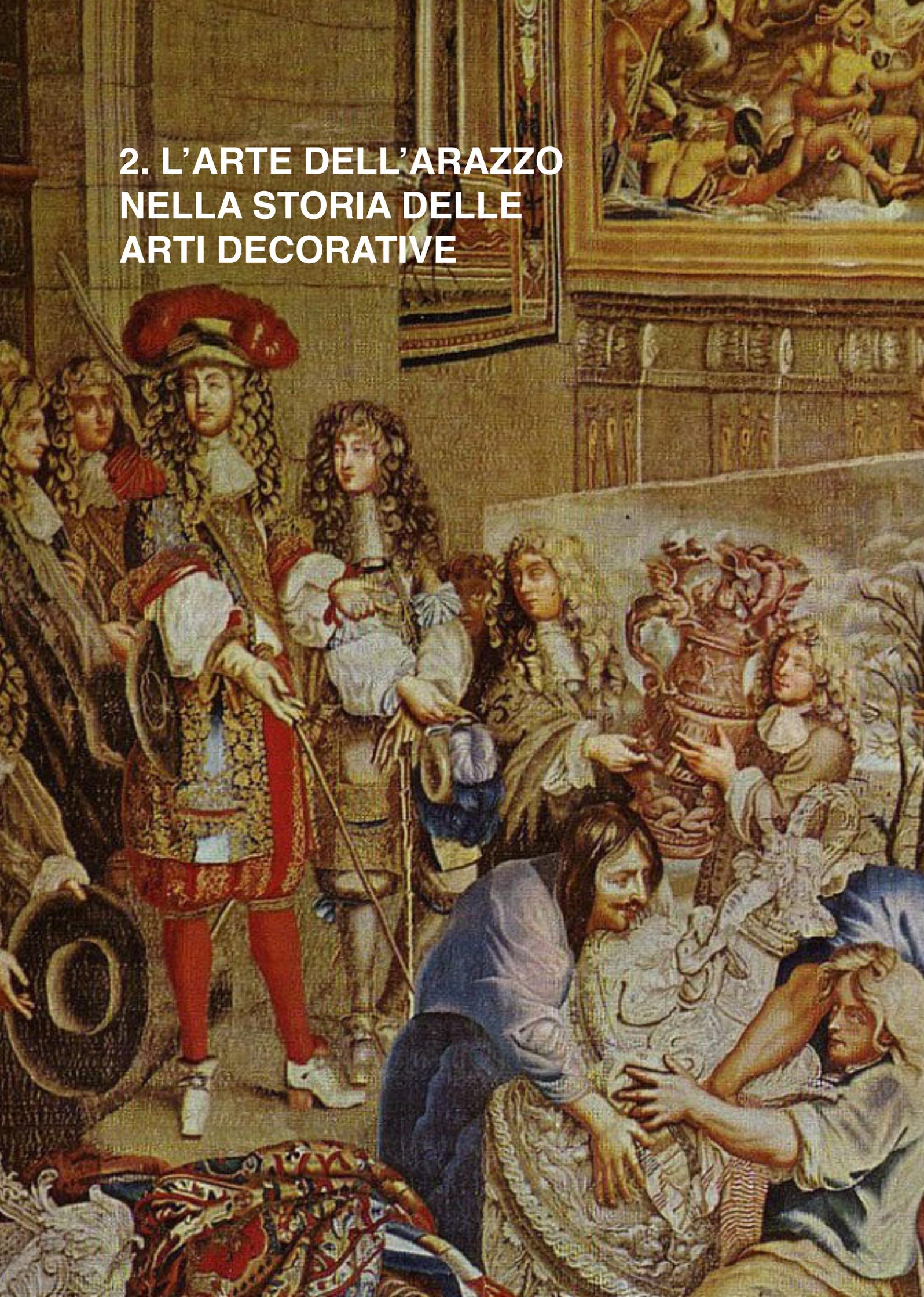


Fig. 11, Andrea Doria, Soggiorno di Prima Classe - arredi firmati Gio Ponti, Nino Zoncada e prodotti da Cassina, alle pareti un dipinto di Salvatore Fiume tratto dai grandi maestri del Rinascimento, 1952 **Fig. 12**, Andrea Doria, Biblioteca, progettata da Gustavo Pulitzer Finali, 1953



Fig. 13, Andrea Doria, Zodiaco Suite, progettata da Ponti e Fornasetti **Fig. 14**, Andrea Doria, Salone delle feste, progettato da Gio Ponti e Nino Zoncada

2. L'ARTE DELL'ARAZZO NELLA STORIA DELLE ARTI DECORATIVE



2.1 L'ARTE ARAZZIERA

L'arte arazziera si colloca tra le esigenze artigianali di sviluppare un'idea in una forma concreta, si interpone tra le arti manifatturiere e l'arte in quanto pura invenzione creativa.

Le prime forme di tessitura decorativa risalgono alle civiltà antiche come la Grecia, la Mesopotamia e all'Antico Egitto. In queste culture, i tessuti ornati venivano impiegati sia per scopi pratici dell'uso quotidiano sia in contesti cerimoniali e rituali.

L'arte arazziera fece la sua comparsa più tardi, nell'Europa medioevale. Fu in particolare nelle Fiandre, all'interno dei silenziosi conventi, che nacquero le prime manifatture specializzate in cui si iniziarono a produrre arazzi ornamentali, destinati ad impreziosire le mura devote.

I primi arazzi venivano commissionati dai nobili e dalla chiesa, rappresentando scene di vita quotidiana, episodi cavallereschi e scene religiose. Venivano collocati in ambienti pubblici e privati come elemento adornante andando a conferire accoglienza, ma non solo, venivano anche utilizzati per isolare gli ambienti dalle rigide temperature invernali.

La prima attestazione in Occidente si rifà al panno istoriato di S. Gereone, oggi conservato in frammenti presso vari musei europei. Originariamente l'arazzo adornava il coro della chiesa di S. Gereone a Colonia; sebbene inizialmente ritenuto di provenienza orientale, questa ipotesi venne successivamente smentita in quanto gli elementi decorativi presenti sul tessuto, come medaglioni raffiguranti un toro assalito da un grifone, richiamano motivi ornamentali tipici delle stoffe sassanidi, facilmente reperibili a Colonia³⁷.

Altre attestazioni si devono ai panni conservati nel duomo di Halberstadt, realizzati con la tecnica del punto annodato, presentano figurazioni istoriate a soggetto, che segnano una svolta significativa nella storia dell'arazzo occidentale. Il più antico, forse tessuto intorno il 1175, è una striscia rappresentativa di Abramo e l'arcangelo Michele, di qualche decennio dopo risale la striscia che raffigura Cristo tra gli Apostoli. Un terzo arazzo, attribuibile ai primi anni del XIII secolo, rappresenta Carlo Magno affiancato da quattro filosofi. Quest'ultimo si differenzia dagli altri poiché fu tessuto

37. M. Viale Ferrero, *Elite. Arte e stili. Gli Arazzi*, Opportunity books, Santangelo di Romagna, 1995. p.10

disponendo verticalmente i fili dell'ordito, probabilmente per adattare il lavoro alle dimensioni ridotte del telaio utilizzato.

Nel Medioevo le tecniche di lavorazione non ebbero particolari mutamenti, come testimonia la *Passione di Bamberg*, una creazione di manifattura tedesca. Quest'opera presenta un dettaglio iconografico significativo, lungo il bordo sono raffigurate due suore impegnate nell'arte arazziera.

Una delle due sorelle è rappresentata mentre lavora con la tecnica ad alto liccio, una delle prime metodologie impiegate per la tessitura su telaio verticale.

Questa tecnica prevede la tensione dei fili dell'ordito su un telaio disposto verticalmente; i fili vengono divisi in pari e dispari con l'aiuto di apposite barre chiamate cannelli. Per rendere possibile il movimento e la suddivisione, i fili della serie anteriore sono legati a cordicelle note come licci, che consentono lo spostamento manuale del tessuto.

Successivamente si prendono i brocci, piccoli fusi su cui sono avvolti i fili della trama organizzati per materia (al tempo prevalentemente lana e lino) e colore. Questi fili vengono poi fatti passare sulle due serie dell'ordito prima in un senso poi nell'altro sino a ricoprirli completamente.

A controllare la corrispondenza con il cartone, nonché modello di riferimento, vi è la consorella posta in piedi vicino alla tessitrice³⁸.

L'arte arazziera raggiunse il suo apice tra la seconda metà del XIV secolo e la fine del XVIII secolo, periodo in cui le manifatture prosperarono grazie al sostegno delle corti e dell'aristocrazia. Tuttavia, con la Rivoluzione Francese, le difficoltà economiche e i cambiamenti sociali portarono alla chiusura di numerose realtà manifatturiere. Inoltre, l'arrivo della Rivoluzione Industriale segnò ulteriori trasformazioni, l'inserimento di macchinari modificò profondamente il settore tessile e, insieme alla diffusione della nascente borghesia urbana, cambiò anche il gusto e le esigenze abitative.

Gli appartamenti di città, più piccoli e funzionali, rendevano impraticabile l'inserimento di grandi arazzi decorativi, tradizionalmente pensati per ampi spazi nobiliari.

Il processo di creazione degli arazzi coinvolgeva diverse figure artistiche; l'artista, spesso un pittore, elaborava inizialmente dei disegni preparatori a matita o penna, per poi realizzare un bozzetto dettagliato con colori e rifiniture.

Talvolta il bozzetto veniva trasformato in un cartone dipinto a grandezza naturale, che veniva destinato agli arazzieri.

La tessitura, fase centrale della produzione, richiedeva grande maestria e venne perfezionata nel corso del XVIII secolo, grazie all'intervento di artigiani esperti che rendevano gli arazzi sempre più simili ai dipinti, con una resa estremamente dettagliata e raffinata³⁹.

La tecnica di tessitura ha radici antiche, gli arazzieri si servivano di due tipologie di telai, uno "ad alto liccio" e uno "a basso liccio", indipendentemente dal telaio, durante la tessitura le figure apparivano lungo l'asse orizzontale per poi subire una rotazione di novanta gradi ad arazzo completato. L'altezza dell'arazzo veniva impiegata come base da cui incominciare la tessitura in quanto permetteva la resa di panni dalle larghe dimensioni, in grado di rivestire intere pareti. Per l'intreccio si utilizzavano materiali come la lana, talvolta il lino, e in produzioni di particolare pregio la seta. Per la trama, la lana e la seta erano i materiali più comuni, mentre i filati metallici impiegati raramente, erano realizzati avvolgendo una sottile lamina d'argento o d'argento dorato attorno a una base di seta.

Prima della tintura, lana e seta venivano sottoposte ad un processo di "mordenzatura" con sali metallici, che migliorava l'adesione e vivacità dei coloranti alle fibre⁴⁰.

Nei secoli XIII e XIV, la palette cromatica comprendeva circa venti tonalità, ma con il progresso tecnico, nel XVII secolo, si raggiunsero oltre quattordicimila varianti. Le tinte, rigorosamente naturali, venivano sottoposte a test accurati per garantirne la qualità e venivano ottenute dalla combinazione di colori primari e le loro sfumature.

Per aumentare la robustezza dell'arazzo, una volta terminato, venivano applicate fasce di rinforzo e fodere realizzate in lino o canapa. L'affissione dell'arazzo richiedeva l'aggiunta di asole in tela, anelli metallici o fasce cucite lungo la cimosa superiore, una banda di filato scuro che percorre il bordo dell'arazzo. Questa soluzione non solo agevolava la manipolazione e il movimento del manufatto, ma preservava la parte decorativa da eventuali danni durante il montaggio o il trasporto.

Nella tecnica impiegata ad alto liccio, l'ordito veniva disposto verticalmente dai "subbi", due cilindri di cilindri di

39. Viale Ferrero M., *Viale V. Arazzi e Tappeti Antichi*, ILTE, Torino, 1952, p.9

40. Cfr. E. Cerra, *Gli arazzi*, Antiqua

legno sostenuti da montanti; i cilindri erano posizionati parallelamente sopra l'arazziere, uno sopra i suoi piedi e uno sopra la sua testa. I fili dell'ordito venivano tenuti in sequenza da una verga dentellata e separati su due assi, uno formato da fili pari e l'altro da fili dispari, suddivisione realizzata attraverso apposite barre.

I fili del piano anteriore venivano collegati da piccoli anelli di corda, chiamati "licci", fissati ad un'asta, "asta dei licci". Per mezzo della trazione manuale esercitata sull'asta, si creava un varco tra i due piani dell'ordito, in cui veniva inserito il fuso di legno, sul quale era avvolta la trama colorata.

Il cartone, successivamente appoggiato sugli ardit, veniva ricalcato con l'inchiostro su ogni filo ricreando il disegno. Nel processo di tessitura, il cartone originale veniva collocato dietro il tessitore consentendogli di sfruttare le poche linee guida come base interpretativa; ciò richiedeva una notevole maestria da parte dell'arazziere, che doveva tradurre con precisione l'immagine. Per monitorare il lavoro, il tessitore poteva spostarsi davanti al telaio oppure posizionare appositamente grandi specchi per controllare il progresso dell'opera.

L'intreccio delle trame colorate con i fili dell'ordito davano forma all'immagine. Una volta annodato, il tessuto veniva compattato con un pettine per poi essere arrotolato sul cilindro inferiore mentre l'ordito veniva gradualmente srotolato dal cilindro superiore. Questo sistema garantiva un flusso continuo di lavoro e una superficie tessile omogenea, in grado di tradurre i dettagli del cartone in modo fedele e raffinato.

Il telaio a basso liccio si distingueva per la presenza di due cilindri paralleli posizionati orizzontalmente, con il tessitore che lavorava direttamente sopra l'ordito.

A differenza del telaio ad alto liccio, il cartone guida veniva collocato sotto l'ordito rendendo il modello più visibile e facile da seguire. Inoltre l'impiego di leve azionate con i piedi per regolare la tensione dei licci, contribuiva ulteriormente a semplificare e velocizzare il processo di tessitura. Tuttavia, questo metodo presentava alcune limitazioni; il controllo sul tessuto durante la lavorazione era meno accurato rispetto al telaio ad alto liccio, e il modello dipinto doveva essere ribaltato, il che aumentava la complessità dell'esecuzione e poteva influire negativamente sulla precisione dei dettagli

finali dell'arazzo.

A partire dal 1528 si stabilì l'obbligo di apporre sull'arazzo una serie di marchi distintivi, che comprendevano il simbolo della manifattura, il monogramma dell'arazziere e quello del cartonista. Questa pratica serviva a garantire l'autenticità e la provenienza dell'arazzo, tutelandone il valore artistico⁴¹.

41. *Ibidem*

2.2 Manifattura di Arras

Tra il XIV e il XVIII secolo gli arazzi vennero principalmente prodotti in Francia e nelle Fiandre, ma ebbero successo in tutta Europa diventando ambiti oggetti d'arredo ed elementi di status, oltre che per la comodità d'impiego sia in luoghi al chiuso sia all'aperto.

Manifatture di questo tipo venivano per lo più realizzate da monache dei conventi sassoni e nelle zone francesi di Arras e Tournai. La città francese Arras, divenne celebre fin dal XIII secolo per la creazione di arazzi cuciti ad alto laccio, caratterizzati dall'uso di un intreccio di lana e seta arricchito da fili d'oro, che consentiva di ottenere tessuti più raffinati e di alta qualità. Grazie alla fama delle sue manifatture, da il nome Arras ne deriva il termine italiano "arazzo".

Un ruolo determinante nella diffusione dei manufatti tessili fu svolto nel trecento dalla contessa Mahaut d'Artois, che divenne una delle maggiori promotrici di arazzi, in particolare nei centri manifatturieri di Parigi e Arras⁴².

Nel 1313 si riscontra per la prima volta l'uso dell'espressione "haute lice" per indicare la tecnica di lavorazione degli arazzi prodotti ad Arras, attestando che la città fiamminga era promotrice di metodi avanguardisti rispetto a quelli in uso nella stessa Parigi. Si creò un ponte di interessi tra le due città che permetteva un interscambio commerciale, di committenza e produzione; frutto di questa collaborazione ne è testimone il panno *l'Apocalisse di Angers* 1373-1380 per Luigi d'Angio, realizzato a Parigi ma dal laboratorio di Robert Poinçon, un'arazziere di Arras.

Un contributo decisivo allo sviluppo manifatturiero di Arras venne da parte del mecenatismo dei duchi di Borgogna. A partire dal 1384, due anni dopo il matrimonio tra Filippo l'Ardito e Margherita di Fiandra, la famiglia Borgogna acquisì l'Artois, storica provincia della Francia del nord e noto centro

42. Cfr. A. Ghidoli, *Arras*. Enciclopedia dell'Arte Medievale 1991, Treccani

43. *Ibidem*

tessile, rinomato per la qualità del filato e del sostegno tecnico di cui disponeva.

Malgrado le difficoltà affrontate dopo la battaglia di Nicopoli del 1396, i laboratori degli arazzieri non subirono gravi conseguenze. Fu grazie a uno degli arazzi prodotti in quel periodo, che Filippo riuscì persino ad ottenere la liberazione del figlio, poiché il sultano Beyazit I che lo teneva prigioniero, era un grande estimatore degli arazzi.

Alla morte di Filippo l'Ardito, l'Artois fu incorporato nel ducato di Borgogna, un evento celebrato dagli arazzi a tema cortese tessuti tra il 1420 e il 1430. Dopo la sconfitta di Carlo il Temerario a Grandson nel 1476, Luigi XI di Francia fece depredare Arras. Di fronte al crollo economico, i laboratori tessili di Arras si videro costretti ad abbandonare la città, cercando nuove opportunità in Francia, nei Paesi Bassi e in Italia⁴³.

2.3 L'arte arazziera di Bruxelles

44. Cfr. Arazzo di Bruxelles, Sotheby's,

Fig. 15, Arazzo storico di Bruxelles, risalente alla bottega di Jan Van Tieghem, circa 1560

Fig. 16, Arazzo antico della manifattura di Bruxelles, XVI secolo

Tra il XV e il XVI secolo durante la transizione verso il Rinascimento, due correnti artistiche predominanti convivevano. La tradizione pittorica medievale si intrecciava con l'innovazione figurativa ispirata dall'arte italiana.

L'influenza italiana, presente nei disegni di Raffaello si integrò con il gusto dei designer di Bruxelles, i quali privilegiavano l'impiego di motivi estesi, scene narrative complesse e un'attenzione dettagliata ai paesaggi. Bruxelles divenne così il principale centro manifatturiero della «arazzeria fiamminga» rinomata per la perfezione tecnica e la pittura da cui si rifà, mentre, la tessitura presenta una narrazione di tratto plastico non pensato per un arazzo, questa metodologia si riconosce nei «tapis d'or», definiti per l'eccessiva presenza di fili d'oro. Questo periodo di fermento artistico avvenne sotto l'influenza di Margherita d'Austria, mecenate d'arte che esercitò un ruolo cruciale nello sviluppo dell'arte arazziera olandese, promuovendo laboratori tessili di prestigio come quelli di Pieter van Aelst e Pieter de Pannemaker, e il pittore di corte Bernard van Orley che collaborò ai disegni⁴⁴.

L'influenza di Margherita d'Austria è testimoniata nelle serie narrative di inizio Cinquecento, come *Le dodici età dell'uomo* e *La leggenda di Notre-Dame du Sabino*, in cui la sua effigie è visibile in alcuni degli arazzi.



Fig. 15



Fig. 16

45. *Ibidem*

Fig. 17. Arazzo rinascimentale fiammingo, "Davide riceve Betsabea e la partenza di Uria", da *La storia di Davide*, bottega di Bruxelles, probabilmente da Jan van Roome (fl. 1498-1521) primo quarto del XVI secolo, circa 1515-1525

Una figura dominante del panorama artistico del periodo fu Jean van Roome, pioniere del linguaggio rinascimentale negli arazzi, arricchendo le sue opere con composizioni dettagliate, scene narrative e di carattere religioso, come nella celebre serie *Storia di Davide*, realizzata tra il 1515 e il 1525 con il contributo dei tessitori Pierre d'Enhien, Pieter van Aelst e Pieter de Pannemaker. Questi arazzi riflettono la narrazione biblica attraverso una combinazione di elementi iconografici e dettagli che enfatizzano il pathos e il dramma. L'approccio di van Roome si distingue per l'uso di elementi architettonici come balaustre e cornici elaborate che danno struttura alle scene, conferendo al contempo spazialità e un senso di profondità tipicamente rinascimentali. Le figure centrali, dinamiche e cariche di espressività, rivelano una chiara influenza italiana, rintracciabile sia nelle proporzioni armoniose delle figure umane sia nell'impiego del chiaro scuro che richiamano la tecnica pittorica di Raffaello.

L'arazzo *Davide riceve Betsabea e la partenza di Uria*, tessuto in lana e seta, contiene vari dettagli simbolici, tra cui richiami ai cerimoniali della corte dei duchi di Borgogna. Particolare è la presenza delle iniziali "MA" sul collare di un levriero nella scena, interpretate come un possibile riferimento a Margherita d'Austria; le stesse iniziali appaiono anche sulle bardature dei cavalli nell'arazzo *La storia di Davide e Betsabea al castello di Ecoen*, legando questi manufatti all'influenza politica e artistica di Margherita d'Austria⁴⁵.

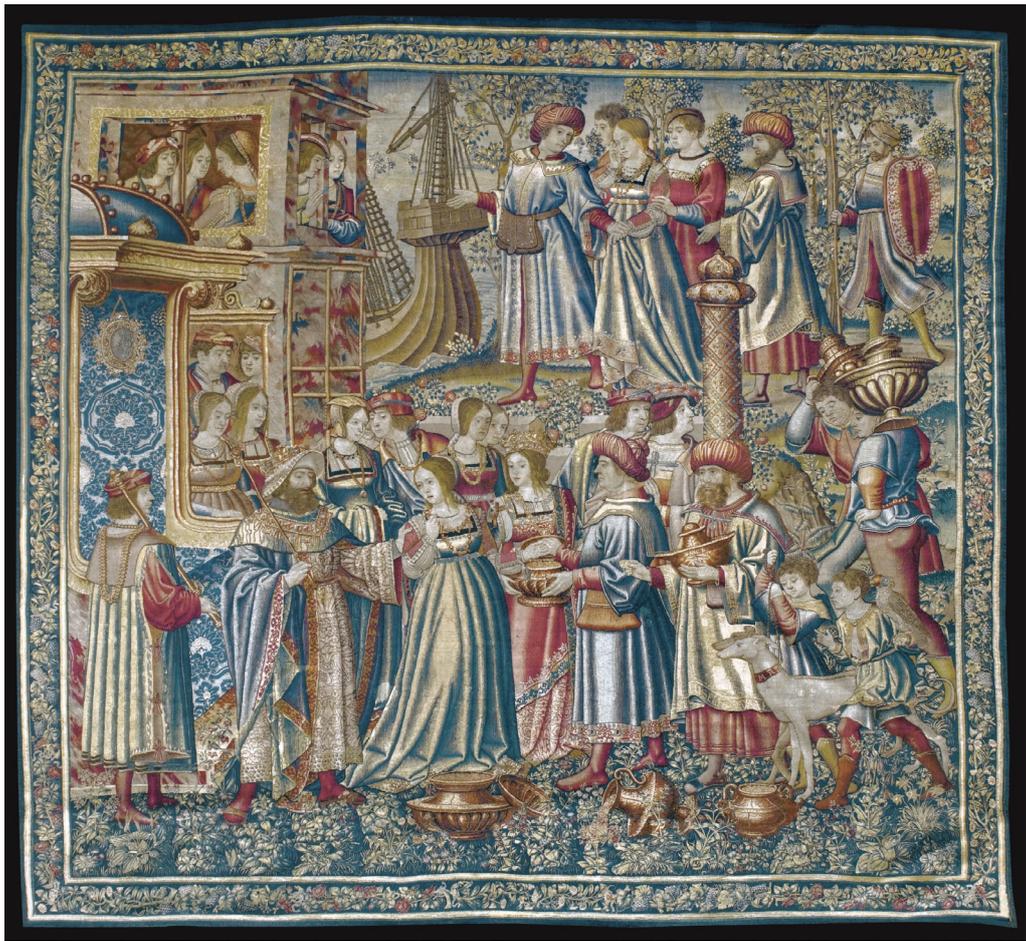


Fig. 17

Nel XIV secolo la figura dell'arazziere godeva di un prestigio pari a quello di un artista.

I pittori fornivano i disegni, ma il tessitore doveva possedere una profonda conoscenza delle proprietà materiche ed estetiche per adattarli alle caratteristiche dei materiali e alla tecnica di tessitura. Questo fenomeno si diversificava dalle altre arti per la sua unicità come espressione del gusto e dell'evoluzione artistica, mantenendo una propria identità lontana dalle poetiche figurative tradizionali.

Con il XVII secolo la perfezione diventa protagonista delle arti facendo decadere i valori delle proprietà che distinguevano l'arazzo. Quest'ultimo iniziò a essere concepito come un «modo» della pittura, con artisti come Le Brun e Oudry che lo trattavano come un nesso subordinato, dove la materia impiegata diventa l'unico elemento a distinguerlo. Questo approccio mise in evidenza i limiti tecnici della tessitura, spingendo verso soluzioni più moderne e tecnicamente avanzate, di conseguenza si fece sempre più radicata la distinzione tra esecuzione e ideazione.

L'aspetto pratico della produzione tessile divenne sempre più autonomo, assumendo valore prevalentemente imprenditoriale. L'arazzo dovette così farsi spazio come oggetto dal valore decorativo, sottostando alla possibilità espressiva che gli lasciava la pittura, considerata più versatile e libera.

Anche i criteri di valutazione dell'arazzo subirono un'evoluzione, il giudizio assunse un valore critico, orientandosi sempre più verso aspetti commerciali e legati ai costi di produzione, mettendo in secondo piano il valore estetico e artistico dell'opera. Il tempo e le risorse necessari per realizzare un arazzo finivano per prevalere sull'apprezzamento per la sua qualità artistica, spostando l'attenzione dal contenuto creativo al peso economico della sua realizzazione.

2.4 Manifattura Gobelins

Originario di Reims, Jean Gobelins aprì a inizio XV secolo un laboratorio di tintura nel Faubourg Saint- Marcel.

Successivamente, i suoi discendenti svilupparono l'attività costruendo officine lungo il fiume Bièvre, rinomato per le acque, ideali per la tintura. La famiglia Gobelins divenne famosa per l'amaestria nella lavorazione della lana in partico-

lare nella produzione del pregiato scarlatto veneziano e della ciniglia.

Tuttavia, con il tempo, i membri della famiglia abbandonarono progressivamente l'attività artigianale, dedicandosi a incarichi amministrativi e sociali di maggior prestigio.

Nel XVII secolo, il re Enrico IV promosse un ambizioso programma per rafforzare la produzione manifatturiera francese, con l'obiettivo di incentrare la produzione e l'acquisto nel Regno di Francia, limitando la vendita estera. In questo contesto, nel Faubourg Saint-Marcel, il re fece istituire laboratori di arazzi guidati dai due maestri fiamminghi, Marc de Comans e François de la Planche, che operarono negli edifici appartenuti ai Gobelins.

Nel 1662, la corona acquistò e centralizzò i laboratori trasformandoli nella "Manufacture Royale de Meubles de la Couronne". Questa manifattura, sotto la direzione del pittore di corte Charles Le Brun e la supervisione di Jean-Baptiste Colbert, divenne centro nevralgico della produzione, insieme al centro manifatturiero di Beauvais, con lo scopo di incoraggiare la produzione degli arazzi ad esaltare la corona⁴⁶.

Le Brun ampliò l'attività introducendo artisti, artigiani e tecnici specializzati come orafi, incisori ed ebanisti per creare arredi destinati alla corte. Gli arazzi prodotti, spesso impreziositi con fili d'oro, ebbero un enorme successo internazionale, arredando palazzi reali e accumulando una produzione di oltre settecento pezzi.

Questo periodo florido fu interrotto nel 1694 a causa delle difficoltà economiche legate alle guerre, che portarono alla chiusura temporanea delle manifatture.

Nel XVIII secolo, le manifatture Gobelins, sotto varie direnze, adattarono la loro produzione all'evoluzione dei gusti artistici, acquisendo stili più delicati e ornamentali, come nella celebre storia di Don Chisciotte nel quale il soggetto protagonista è contornato da una cornice di fiori.

Tra le opere più significative, si ricordano gli arazzi Alba e Tramonto di François Boucher, meglio conosciuto come *Arazzo degli Dei* e il ritratto di Luigi XV, basato sul dipinto di Louis-Michel Van Loo.

Con la Rivoluzione Francese, le attività vennero interrotte e molti arazzi furono distrutti. Tuttavia, durante l'impero e la Restaurazione, le manifatture si reinventarono producendo

46. Cfr. Fabbrica dei Gobelins, Mobilier National



Fig. 18



Fig. 19

opere monumentali per edifici pubblici e decorazioni imperiali, rivestimenti di poltrone, paracamini e scenografie decorative.

Nel XIX secolo, la manifattura Gobelin collaborò strettamente con quella di Bauvais sotto la direzione di Pierre-Adolphe Badin contribuendo alla decorazione di palazzi imperiali e di altre sedi di prestigio.

Alla fine dello stesso secolo, la manifattura Gobelin visse un periodo di rinnovamento culminato nella produzione di venti arazzi per il Parlamento della Bretagna. All'inizio del XX secolo, sotto la direzione di Gustave Geffroy, ex critico d'arte e sostenitore dell'impressionismo, la manifattura si aprì alla modernità, coinvolgendo artisti contemporanei come Raoul Dufy e Jean Lurçat. Quest'ultimo ebbe un ruolo centrale nel "Rinascimento degli arazzi" degli anni Trenta e Quaranta del Novecento, un movimento che combinava tecniche tradizionali con una nuova visione creativa.

Questo rinascimento, che vide la collaborazione di figure come Gromaire e istituzioni come il Mobilier National e la scuola di arti decorative di Aubusson, contribuì a rivitalizzare l'arte arazziera fino agli anni Sessanta.

Dal 1937 la manifattura Gobelin è annessa all'amministrazione nazionale del mobile e continua a realizzare arazzi su opere contemporanee portando avanti un simbolo di eccellenza fondato su tradizione e innovazione⁴⁷.

2.5 Gli arazzi per Leone X

Nel passaggio tra il XV e il XVI secolo, si intensificò il ricorso a grandi artisti per la creazione di cartoni preparatori destinati alla produzione di arazzi. In Italia, nel tardo 1515, Papa Leone X commissionò a Raffaello una serie di arazzi rappresentanti episodi delle vite dei santi Pietro e Paolo con l'obiettivo di arricchire la decorazione della Cappella Sistina.

In quel periodo, gli arazzi rivestivano un ruolo fondamentale sia nelle celebrazioni ecclesiastiche sia negli eventi laici, fungendo da elemento decorativo e narrativo durante le apparizioni pubbliche di imperatori e sovrani.

Inoltre, si ipotizza che nella Cappella Sistina potessero contribuire a migliorare l'acustica del coro. Raffaello realizzò i cartoni, successivamente inviati alla bottega dell'arazziere Pieter van Aelst a Bruxelles, dove vennero tessuti⁴⁸.

47. *Ibidem*

Fig. 18, *Arazzo allegoria della primavera dei Gobelins*, tessuto da Jean Leuvre o dai suoi figli, su disegno di Charles Le Brun, fine del XVII/inizio del XVIII secolo

Fig. 19, *Arazzo letterario reale Luigi XV, da la Storia di Don Chishotte*, manifattura Gobelins, sotto la direzione di Michel Audran (1701-1777)

48. Cfr. *La Storia dei cartoni di Raffaello*, Victoria and Albert Museum

49. *Ibidem*

Fig. 20. Cartone di Raffaello, *La pesca miracolosa*: Luca capitolo 5: versetti 1–11, colore su carta applicata su tela, Raffaello, 1515–16, Italia, collezione privata Sua Maestà Carlo III

Fig. 21. Arazzo *La pesca miracolosa*, 420 x 480 cm, realizzato dalla manifattura di Lefebvre, 1653-1661 circa, Urbino, Salone del Trono del palazzo Ducale

I primi sette arazzi, completati a fine 1519, furono esposti nella Cappella Sistina in occasione della messa di Santo Stefano, e includevano opere quali la *Pesca miracolosa*, il *Pasce oves meas*, la *Guarigione dello storpio*, la *Lapidazione di Santo Stefano*, la *Conversione di Saulo*, la *Conversione del Proconsole dopo l'accecamento di Elymas* e il *Sacrificio di Lystra*. I restanti tre arazzi, la *Morte di Anania*, *San Paolo in prigione* e la *Predica di San Paolo all'Areopago di Atene*, vennero consegnati poco prima della morte di Leone X. Tuttavia, alcune scene previste come la *Liberazione di San Pietro dal carcere* non furono recapitate, probabilmente a causa della morte di Raffaello nel 1520.

La serie, ispirata agli Atti degli Apostoli, si articola in due sequenze, una narra le imprese dell'apostolo Pietro, che si ipotizza fosse posta sotto la "Vita di Mosè", a simboleggiare la Chiesa derivata dal popolo ebraico, ex popolo; la seconda dedicata all'apostolo Paolo, probabilmente situata sotto la "Vita di Cristo" e rappresenta la Chiesa nata dalle genti, ex gentibus.

Con questa commissione, Raffaello aprì una sfida con i più grandi pittori dell'epoca, da cui si distinse dando vita a un linguaggio visivo che superò i confini della tradizione teologica dell'epoca, fondendo una nuova sensibilità artistica con la narrazione religiosa conferendo una nuova autenticità alle gesta apostoliche.

Gli arazzi sono stati tessuti da Pieter van Aelst e i suoi orditori, che dovettero tagliare in strisce le pitture di Raffaello, ricomposte successivamente su tela nel 1690⁴⁹.

Dopo la morte di Leone X, gli arazzi furono impegnati per finanziare il conclave, e in seguito riscattati da Papa Adriano per la sua incoronazione. Nel tempo gli arazzi subirono numerose vicissitudini, come il sequestro durante il Sacco di Roma nel 1527 e le spoliazioni napoleoniche nel 1798. Furono recuperati nel 1808 dal segretario di Stato di Papa Pio VII e, dal 1932, sono esposti nella Pinacoteca Vaticana.



Fig. 20



Fig. 21

2.6 Manifattura di Mortlake

50. Cfr. *Arazzi di Mortlake*

51. *Ibidem*

Fig. 22, Arazzo, *Vulcano e Venere*, Mortlake, Inghilterra, 1620-1625 circa. **Fig. 23**, Arazzo, *Notizie del cervo*, 347,3 × 463,6 cm, dalla serie *Caccia al cacciatore*, Mortlake, Inghilterra, 1645-1675 circa

Nel 1619 In Inghilterra, Sir Francis Crane acquistò due proprietà che risiedevano lungo la riva settentrionale di Mortlake, un distretto di Londra. In quel periodo, la fama delle manifatture francesi aveva raggiunto la Gran Bretagna, suscitando l'interesse di Giacomo I, che decise di emulare quei successi affidando a Crane la direzione della nuova manifattura di arazzi. La posizione dei laboratori, situati vicino al fiume, favoriva il trasporto sia delle materie prime che degli arazzi terminati.

Per avviare l'attività, vennero reclutati oltre cinquanta tessitori fiamminghi, in gran parte luterani olandesi, il cui numero crebbe fino a centoquaranta entro il 1636. Francis Crane oltre a dirigere, era responsabile dei disegni collaborando con il tessitore Philip de Maecht, incaricato di supervisionare la produzione⁵⁰.

Gli arazzi di Mortlake si distinsero per la qualità eccezionale, seguendo cartoni di artisti famosi come Raffaello e Rubens. I dettagli decorativi erano impreziositi da contributi di artisti di talento, i bordi riccamente ornati erano disegnati da Van Dyck, i volti espressivi che urlano e sussurrano, erano opera di Louis Vermoule e i nudi venivano tessuti da Peter de Craight. Materiali di pregio come fili d'oro, sete variopinte e la rinomata lana inglese venivano impiegati nella produzione.

Ad aprire la strada alla manifattura di Mortlake fu una serie di nove arazzi che raccontavano gli *Amori di Vulcano e Venere*, commissionati per il Principe di Galles. Tra i soggetti ricorrenti figuravano temi biblici come gli *Atti degli Apostoli* e la *Storia di Abramo*, accanto a scene mitologiche.

La manifattura raggiunse il suo apice nel 1623 ma iniziò a declinare dopo la morte nel 1636 di Sir Crane. La direzione passò al fratello Richard, che non fu in grado di pagare i tessitori spingendoli a presentare una petizione, gli arazzi furono acquisiti da Carlo I e la manifattura divenne nota come King's Works.

Durante il Commonwealth, la produzione continuò, ma con un numero ridotto di lavoratori e crescenti difficoltà finanziarie. Nel 1703, la manifattura di Mortlake chiuse definitivamente, e nel 1751 venne demolita la Lower Dutch House, il principale edificio della manifattura⁵¹. Questa struttura ospitava alloggi per i tessitori al piano terra, laboratori di tessitura al primo piano e altre due gallerie al secondo piano dedicate

alla produzione.



Fig. 22



Fig. 23

2.7 Real Fábrica de Tapices

52. Cfr. Janis A. Tomlinson, *Cartoncini per arazzi Goya*

Un altro importante centro manifatturiero dell'Europa del settecento si trova in Spagna, nato precisamente nel 1721, la Real Fábrica de Tapices venne fondata a Madrid per volontà di Filippo V con lo scopo di adornare gli edifici reali. I lavori per la nuova istituzione manifatturiera vennero affidati alla famiglia fiamminga Vandergoten, facendo produrre opere d'arte che da subito si sono affermate per la qualità e l'abilità impiegata dagli artigiani.

Dal 1774 al 1793 Francisco de Goya collaborò con la Real Fábrica de Tapices realizzando sessantatré cartoni preparatori per gli arazzi. Tale incarico, aprì la strada alla corte di Carlo III e dei principi delle Asturie, difatti Carlo IV e sua moglie María Luisa divennero i suoi più importanti acquirenti. Goya disegnò i primi sette cartoni per gli arazzi destinati ai palazzi reali di Carlo III, San Lorenzo de El Escorial, dove il re si stabiliva a cacciare da settembre a dicembre e il palazzo El Pardo, poco distante dalla capitale, che ospitava la corte dal 7 gennaio alla domenica delle Palme.

Nei primi arazzi sono rappresentate scene di caccia, nei successivi scene di intrattenimento nelle campagne spagnole e scene di fiera e a seguire le quattro stagioni, episodi celebrativi e di divertimento di villaggio. A coniugare l'intera serie è un preciso schema gerarchico dimensionale, inoltre ogni ambientazione veniva meticolosamente divisa per importanza quindi il tema principale era sviluppato nelle tele più grandi mentre negli spazi più piccoli delle soprapporte veniva introdotto un tema secondario. I cartoni di Goya ad oggi sono esposti al museo del Prado mentre gli arazzi sono custoditi in residenze reali spagnole⁵².

2.8 Manifattura Morris & Co.

Nel 1861 il designer e artigiano britannico William Morris, fondò con sei soci la Morris, Marshall, Faulkner & Co.

La società si dedicava alla produzione di arti decorative e arredamenti. Dopo un successo iniziale, Morris assunse il pieno controllo negli anni Ottanta dell'Ottocento ribattezzandola Morris & Co. Morris si distinse per la sua capacità di combinare funzionalità ed estetica nei suoi progetti, sostenendo che l'arte e la società fossero strettamente legate.

Questa visione diede origine al movimento artistico nato in

Gran Bretagna, Arts and Crafts che si faceva promotore dell'artigianato e del design come espressione culturale diffondendosi in tutta Europa e successivamente in America⁵³.

Nel 1881 Morris trasferì l'attività a Merton Abbey, ex fabbrica di lavorazione della seta, dove ampliò la manifattura includendo la tessitura di panni e arazzi. La nuova sede era strategicamente posizionata lungo il fiume Wandle, le cui acque furono utilizzate per la creazione delle tinture e il trattamento dei tessuti.

Attratto dalle tecniche di tessitura medievale, Morris cominciò a ricreare tessuti con motivi intrecciati e tonalità ispirate ai manufatti antichi. A partire dal ricamo, Morris iniziò a sperimentare tecniche di cucito su panni rudimentali, sviluppando una serie di tessuti per arredamento destinati alla sua casa, la *Red House*. La produzione crebbe, includendo opere per interni di privati e per numerose chiese inglesi. Dai primi anni Settanta dell'Ottocento, Morris collaborò con artisti come Edward Burne-Jones, che disegnò le illustrazioni per i grandi pannelli istoriati, e le tessitrici crearono i primi panni floreali come *Jasmine Trellis*.

La Morris & Co. si distingueva per la maestria nel saper tradurre i motivi delle sue carte da parati in complessi disegni per arazzi. Nel 1877 Morris iniziò a dedicarsi alla tessitura manuale, installando un telaio nella sua camera da letto per impararne autonomamente l'utilizzo. Il primo arazzo *Tulip and Rose*, segnò l'inizio di una produzione di tessuti con nuovi metodi d'intrecciare le fibre di seta, lana e mohair.

Morris adottò la lavorazione "jacquard", una tecnica che consiste nel tessere il pattern decorativo direttamente nella trama del tessuto ottenendo un effetto in rilievo, perfetto per evocare il fascino medievale che amava.

Tuttavia gli arazzi di grandi dimensioni si vendevano meno rispetto a pannelli più piccoli e cuscini, che erano particolarmente apprezzati nello show-room di Oxford Street.

Il culmine dell'attività di Morris fu la decorazione degli interni di Stanmore Hall, per cui realizzò arazzi medievali figurativi.

La sua passione si estese anche nella creazione di piccoli tappeti, gli *Hammersmith*, realizzati con l'annodatura manuale. Il più celebre, il *Bullerswood*, fu commissionato dal mercante di lana John Sanderson e rappresenta una delle opere più rappresentative dello stile di Morris⁵⁴.

53. Cfr. William Morris Gallery, *William Morris*

54. Cfr. Victoria and Albert Museum. *Tessuti di William Morris*

Fig. 24, Telaio in miniatura utilizzato da William Morris, fine del XIX secolo, Inghilterra. **Fig. 25**, *Tulip and Rose*, tessuto d'arredamento, disegnato da William Morris, prodotto da Heckmondwike Manufacturing Company, 1876, Inghilterra.

Fig. 26, Tappeto *Bullerswood*, William Morris e John Henry Dearle, circa 1889, Inghilterra.

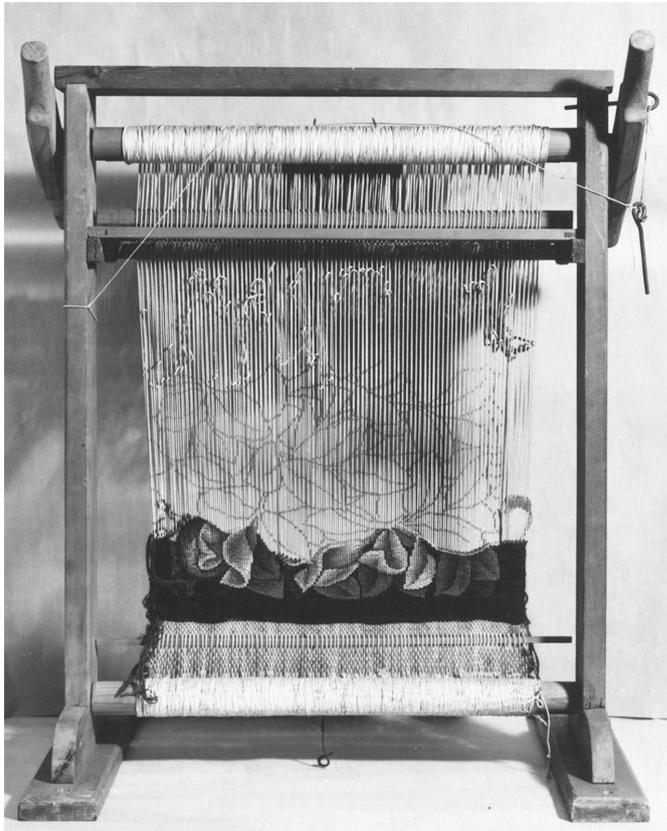


Fig. 24



Fig. 25



Fig. 26

2.9 Edinburgh Tapestry Company

55. Cfr. Dovecot,
*Edinburgh Tapestry
Company.*

Fig. 27, Stampa
su gelatina
d'argento di Lida
Moser, Dovecot
Studios, *Edinburgh
Tapestry
Company*,
25,50 x 30,40 cm,
1949

Uno dei principali centri manifatturieri emergenti del XX secolo e del Regno Unito, venne fondato a Edimburgo nel 1912, la Edinburgh Tapestry Company, per volontà di William Morris e John Crichton Stuart, terzo marchese di Bute. A dirigere la manifattura vennero chiamati Gordon Berry e John Glassbrook provenienti dai laboratori di Morris. Ad oggi conosciuta come Dovecot Studios, la manifattura si affermò fin da subito per l'eccellenza nella produzione artigianale di tappeti e arazzi.

Durante il primo conflitto mondiale Berry e Glassbrook persero la vita e la tessitura venne sospesa, successivamente, negli anni Venti iniziavano ad affermarsi i primi tessitori di Dovecot. Nel 1946 Dovecot si unì alla Edinburgh Tapestry Company e la struttura venne trasformata in un laboratorio contemporaneo, che unisce le tecniche innovative con la tradizione della tessitura manuale, producendo tutt'oggi opere contemporanee per pubblici e privati⁵⁵.



Fig. 27

3. L'ARAZZERIA SCASSA E IL PROGETTO DELL'ARAZZO



3.1 Le origini e il Prisma

Ugo Scassa, originario di Portacomaro, in provincia di Asti, nacque nel 1928 e conseguì il diploma presso l'Istituto Tecnico, Commerciale e per Geometri. Negli anni successivi al diploma, si affermò come geometra e consulente tecnico del Coni, progettando già in giovane età lo stadio di Asti.

Negli anni Cinquanta, convinto di non voler proseguire la carriera da geometra, decise di abbandonare il suo studio, avvicinandosi progressivamente al mondo architettonico con le riviste "Casabella" e "Domus" che spesso dedicavano ampio spazio all'arte figurativa.

Per approfondire tali passioni, si iscrisse alla facoltà di architettura e in quel periodo entrò in contatto con il pittore Filippo Scropo, frequentando un corso nel suo studio di Torino.

Nel 1956, Scassa si unì a un'importante collaborazione con Scropo e la signora Tron, titolare della manifattura di tappeti Redan di Pinerolo. Insieme al designer Ettore Sottsass, fondarono la galleria d'arte Prisma, situata in via Viotti, nel cuore di Torino. La galleria si dedicava alla promozione dell'arte moderna, esponendo opere pittoriche e vendendo i tappeti prodotti dal laboratorio della signora Tron.

Il Prisma venne aperto al pubblico il 9 maggio, con una mostra inaugurale dedicata alle sculture e bozzetti di Sandro Cherchi, e proseguì con esposizioni personali di artisti contemporanei di rilievo come Enrico Baj, Lucio Fontana, Arnaldo Pomodoro, Asger Jorn, Erich Keller e altri. Lo spazio rispecchiava la passione di Scassa per l'arredamento e l'architettura, includendo mobili, tessuti e oggetti decorativi. Nel frattempo, stava nascendo in Scassa un interesse crescente per l'attività della manifattura Redan, affascinato da questa forma d'arte, di tradurre i cartoni di pittori contemporanei in raffinati tessuti.

Nel 1957 fondò la società, Italia Disegno insieme a Sottsass e alla signora Tron, che incorporò la sua manifattura sotto il nuovo marchio⁵⁶.

Una delle prime commissioni significative arrivò da parte di Felice Casorati, personaggio di spicco del contesto intellettuale torinese, che per omaggiare il proprio medico, affidò a Scassa la realizzazione di un arazzo aspirato a un suo dipinto.

56. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne. Storia dell'Arazzeria Scassa*, arabAFenice, Boves, 2010, p.37

57. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p.88

58. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. p.42

Fig. 28. *I giocattoli*, da Felice Casorati, arazzo 192 x 196 cm, 1985, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione Intesasanpaolo, Torino

I giocattoli, è un arazzo che si rifà al quadro realizzato durante il periodo della prima guerra mondiale, evocando il contesto e l'innocenza dell'infanzia attraverso una rappresentazione simbolica. In una scena statica è raffigurato su un tappeto di linee, un villaggio composto da casette, modelli di animali e una figura femminile, in cui le proporzioni volutamente distorte riflettono uno sguardo fanciullesco. Soldati immobili alti quanto il campanile della chiesa, si stagliano su uno sfondo nebbioso e in uno spazio che sembra essere sospeso; quest'atmosfera in cui si avverte la pesantezza di un tempo fermo e indefinito, suggerisce un destino incerto enfatizzando il dualismo tra la staticità del momento e la tensione storica sottostante⁵⁷.

Gli anni del Prisma furono segnati anche da un'amicizia profonda con Luigi Spazzapan, che rispettava e apprezzava particolarmente la visione artistica di Scassa, affidandogli persino il compito di arredargli il proprio studio ma il progetto non arrivò a termine per la sua morte improvvisa nel 1958.

Tempo addietro, l'ammirazione reciproca portò Spazzapan a richiedere che durante una mostra a Roma, presso la Galleria Gregoriana, venisse esposto tra le tele, un tappeto di Scassa realizzato su un suo quadro. Questo successo attirò l'attenzione del gallerista romano de La Bussola, Sergio Pogliani che commissionò a Scassa una serie di tappeti, destinati a debuttare con successo a una mostra a Dallas, nel quale venivano celebrati i prodotti di manifattura italiana. Questa collaborazione proseguì negli anni, consolidando la reputazione della manifattura di Scassa anche a livello internazionale⁵⁸.

3.2 Da Italia Disegno a Arazzeria Scassa

L'incostanza lavorativa della signora Tron, portò Scassa a prenderne le distanze, aprendo un proprio laboratorio in una piccola abitazione di via Carducci, ad Asti. Questo spazio, composto da due stanze, divenne il nuovo centro manifatturiero, dove Lucetta, figlia della signora Tron, insegnava la tecnica di tessitura alle nuove ragazze assunte tramite l'ufficio di collocamento.

Nell'autunno del 1957 il gruppo di tessitrici si ampliò con l'arrivo di giovani apprendiste, tra cui Laura Gerbi, Lidia Chiusano



Fig. 28

Secondina Mathis e Katia Alcaro, futura moglie di Scassa, tutte guidate da Lucetta Tron.

Un episodio significativo rafforzò ulteriormente la decisione di Scassa di intraprendere un percorso indipendente.

Un errore della signora Tron, con le misure di un arazzo commissionato da Elena Olivetti, sorella di Adriano, spinse Scassa a negoziare con la signora Tron la cessione delle sue quote della Italia Disegno rendendo così Scassa proprietario esclusivo.

Dopo circa un anno e mezzo, il laboratorio lasciò la sistemazione provvisoria di via Carducci per trasferirsi nel grande locale in via Boito, dove rimase per quattro anni producendo arazzi sotto il marchio Italia Disegno.

Il 18 dicembre 1964 nacque l'Arazzeria Scassa, gli arazzi lasciarono la vecchia firma per fare posto alla nuova e l'anno successivo l'attività si trasferì stabilmente, dove ancora oggi risiede, alla Certosa benedettina di Valmanera. La nuova sede venne inaugurata il 22 maggio 1966 a cui parteciparono pittori, scrittori e autorità che poterono ammirare i cinquanta-due arazzi prodotti dalle tessitrici.

Seguirono mostre con arazzi da opere di Cagli, Spazzapan, Mirko, Guttuso, Muzzi e tanti altri; uno spettacolo poetico che testimoniava come una tecnica manuale antica e la pittura potevano unirsi in una innovazione artistica.

3.3 Le collaborazioni

Determinante fu il sodalizio con il pittore Corrado Cagli durato sedici anni, che Scassa conobbe durante il progetto per la realizzazione dell'allestimento della turbonave Leonardo da Vinci. Ma la loro collaborazione andò ben oltre, Cagli infatti, divenne direttore creativo dell'arazzeria alla Certosa mentre Scassa era direttore tecnico. Nel 1963 concorsero assieme all'Exposition Internationale de Tapisserie Contemporaine nel quale presentarono tre arazzi ad alto liccio prodotti dalla manifattura di Scassa, sui cartoni di Cagli e Mirko. Poco dopo, il ministro André Malraux commissionò a Scassa l'arazzo *I Gemelli* su cartone di Franco Muzzi, per la Collezione di Stato, esposto alla Terza Biennale di Parigi e tre altri arazzi di Scassa approdarono alla mostra di Monaco sui cartoni di Cagli, Mirko e Gattuso.

La collaborazione con Cagli ebbe inizio con l'arazzo *La vocazione di Wonka*, un'opera che segnò l'avvio di una straordinaria produzione di oltre cinquanta arazzi.

La storia di Scassa e della grande amicizia con Cagli è stata fedelmente raccontata in una affascinante conversazione tra l'arazziere e la giornalista Laura Nonsense, da questo dialogo, nel 2010, è nato il libro *Gli arazzi nelle vigne*. Storia dell'Arazzeria Scassa, che ne ripercorre il percorso creativo e professionale⁵⁹.

Scassa raccontò alla Nonsense come un semplice dialogo tra lui e Cagli divenne un rito iniziale, Cagli chiedeva a Scassa: «Cosa ne dice, se la sente?»⁶⁰ e l'arazziere replicava «Guardi maestro, la cosa migliore è provare»⁶¹.

Le opere che passavano al telaio assumevano anima e corpo, rendendo i cartoni del pittore vivi e palpabili. Gli arazzi che si rivelarono tra i più complessi da realizzare furono le *Carte*, le carte stropicciate, a causa del continuo contrasto di ombre e luci che venivano tramutate sul telaio.

Cagli concepì questa serie, conferendo alle figure e alla spazio circostante un'aspetto simile ad una superficie frammentata in molteplici sfaccettature, evocando l'effetto visivo di carta stropicciata e la ruvidità del tronco di un albero.

Questa tecnica, nota come *frottages*⁶² si basava sull'esplorazione della texture mediante impressioni dirette e venne ampiamente sperimentata nel corso del Novecento. Marcel Duchamp, la reinterpretò utilizzando l'aerografo per polverizzare il colore, un metodo che permetteva all'artista di ottenere illusioni tridimensionali.

La difficoltà di esecuzione era tale che le tessitrici, esaupte, manifestarono il loro malcontento al termine della prima *Carta*, ma Scassa, non soddisfatto del risultato insistette affinché il lavoro venisse rifatto, nonostante i vari battibecchi che ne conseguì, l'arazzo fu un successo.

Tra le opere più emblematiche della serie si distingue l'arazzo *Enigma di Febo*, acquistato dalla Rai di Torino dove rimane esposto tuttora, con il bordo superiore parzialmente avvolto poiché supera l'altezza della parete che lo ospita.

In quegli anni, era consuetudine per Cagli affiancare a ciascun suo dipinto l'arazzo corrispondente realizzato dall'arazziere Scassa. Si ricorda infatti l'esposizione a Palazzo Strozzi, a Firenze, dove spiccarono opere come *Narciso*, *La caccia* e il

59. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x.

60. L. Nosenzo, op. cit., p.52

61. *ibid.*

62. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero, [...]*, 2018, Cit. p. x. p.154

63. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. p.67

Fig. 29. *Nazzareno*, da Corrado Cagli, arazzo, 200 x 1,60 cm, 1966, tessitura Arazerria Scassa di Asti, Collezione Mario Caiano, Asti

Fig. 30. *Enigma del gallo*, da Corrado Cagli, arazzo, 250 x 160cm tessitura Arazerria Scassa di Asti, Collezione Privata, Roma

Nazzareno.

L'arazzo *Nazzareno*, nacque da una particolare vicenda che ebbe inizio con la figura di Umberto Agnelli. Questo, aveva espresso a Scassa il desiderio di acquistare un tappeto, ma quando l'arazziere gli propose un'opera su cartone di Cagli, il prezzo risultava troppo elevato⁶³.

Poco tempo dopo, durante il trasferimento dell'attività di Scassa da via Boito, l'arazziere fu aiutato nei lavori dal geometra Mario Caiano, un compagno di vecchia data.

Come compenso per il supporto, i due si concordarono che Caiano avrebbe ricevuto un arazzo.



Fig. 29

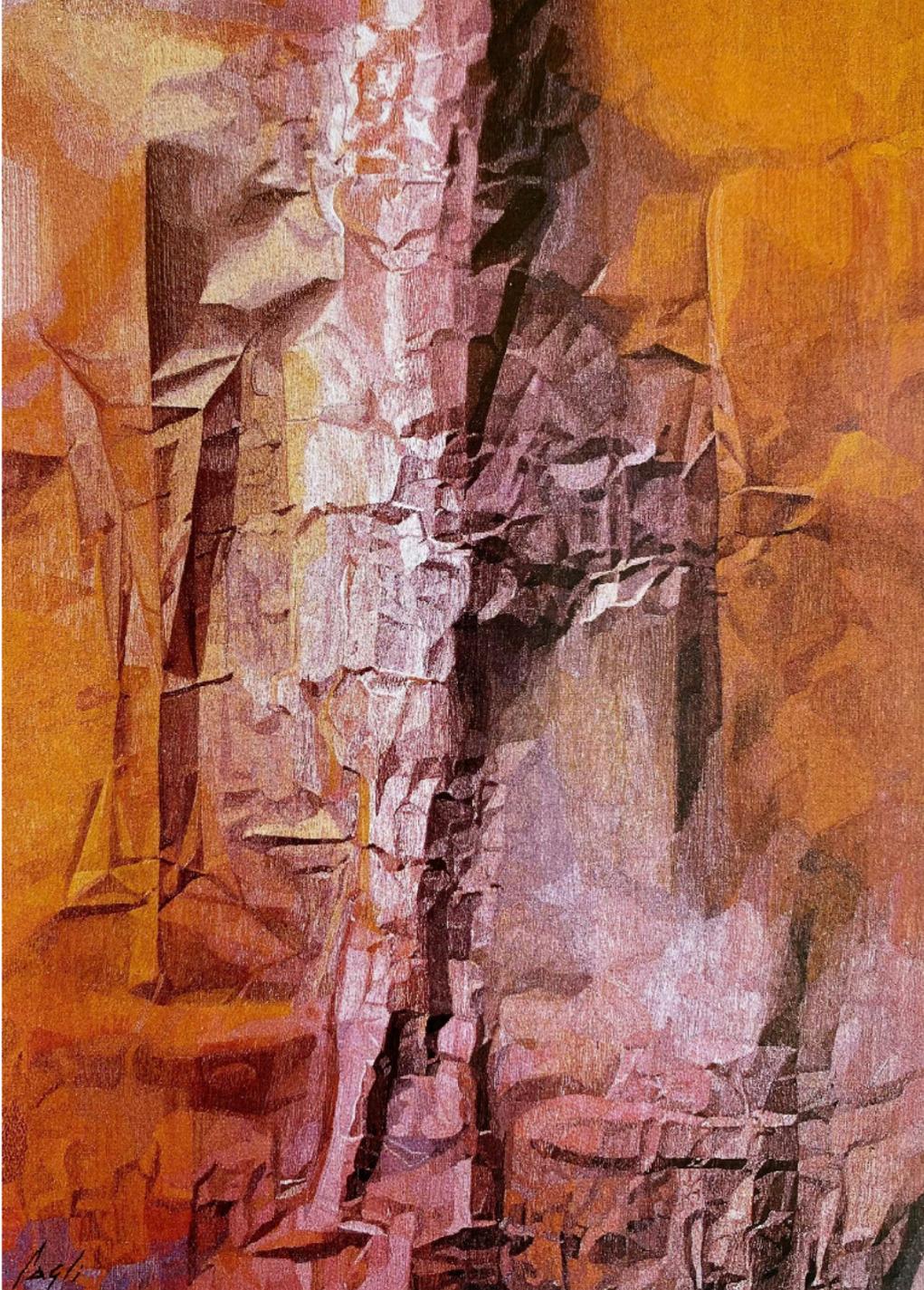


Fig. 30

64. L. Nosenzo, op. cit., p.69

65. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero, [...]*, 2018, Cit. p. x. p.66

Fig. 31, *Apollo e Dafne*, da Corrado Cagli, arazzo 290 x 530 cm, 1967, tessitura Arazerria Scassa di Asti, Collezione Fondazione Cassa di Risparmio di Asti, Asti

Fu così che Scassa, dopo aver ottenuto l'autorizzazione da Cagli, trasformò il cartone del *Nazzareno* in tessuto. L'opera raggiunse grande notorietà in occasione della mostra "Il volto di Cristo" nell'arte moderna, organizzata in Vaticano per un concilio di vescovi.

L'intensità espressiva del *Nazzareno* colpì profondamente Paolo IV, che ammirando disse «Che bello sarebbe averlo qui»⁶⁴. Il segretario personale del Papa, cercò di acquistarlo come dono per l'ottantesimo compleanno del pontefice, ma la famiglia Caiano si oppose, rifiutando anche numerose e generose offerte. L'unica soluzione fu realizzare una nuova versione dell'arazzo, denominata *Cristo risorto*, che si discostava dall'originale per le dimensioni e il bordo a cornice. Purtroppo, il maestro Cagli non poté vedere l'opera completata poiché, scomparve improvvisamente il 18 marzo 1976, a un anno dalla sua conclusione.

Un'esempio emblematico della collaborazione tra Scassa e Cagli è l'arazzo *Apollo e Dafne*. Quest'opera monumentale con dimensioni di quasi tre metri in altezza e oltre cinque metri in larghezza, offre una reinterpretazione del mito. La scena si svolge in una vegetazione autunnale, da tonalità calde e selvagge, evocative di una natura viva e mutevole, simile a quella descritta da Ungaretti. Dafne, nel pieno della sua metamorfosi, appare radicata al suolo da un piede trasformato in solida radice, mentre a salire il suo corpo si trasforma progressivamente in un intreccio di rami intricati che le avvolgono il capo. Accanto a lei, Apollo manifesta il suo desiderio in un abbraccio disperato e malinconico, stringendosi alla ninfa in una vana ricerca d'amore. L'arazzo è un susseguirsi di contrasti, tra i toni terrosi e spenti della foresta che si oppongono ai colori freddi e glaciali dell'acqua.

La straordinaria maestria tecnica emerge nell'impiego di fili di diversa natura, che conferiscono profondità e vitalità all'opera, facendo quasi sembrare che la scena prenda vita sotto gli occhi dello spettatore⁶⁵.

La sua realizzazione fu un'impresa notevole, richiedendo ben nove mesi di lavoro e un impegno significativo da parte delle tessitrici, per via delle complessità tecniche ed estetiche dell'opera.

L'arazzo attraversò numerose vicissitudini, la sua prima esposizione avvenne nel 1967 a Palermo, in occasione di una



Fig. 31

66. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. pp.78-79

67. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero, [...]*, 2018, Cit. p. x. p.114

Fig. 32. *Prato d'autunno*, da Renato Guttuso, arazzo, 225 x 242 cm, 1960, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione Marchini, Roma

mostra dedicata a Cagli. In seguito entrò a far parte della collezione privata dell'editore Angelo Rizzoli, anni dopo, nel 2000, venne prestato alla Provincia di Asti per una mostra, dove riscosse grande interesse. In seguito fu esposto anche in Svezia, confermando il suo prestigio internazionale, prima di tornare nel suo luogo di origine, l'arazzeria Scassa.

La collaborazione con Cagli coinvolse altri artisti affermati del Novecento, quali Mastroianni, Mirko, Clerici, Avenali, e tanti altri. Scassa conobbe Renato Guttuso a inizio anni Settanta, in seguito a una telefonata con Cagli che gli proponeva di andare a Roma per conoscere l'artista, in quanto interessato a far realizzare un tappeto da un suo cartone. Al loro incontro, Guttuso mostrò a Scassa un suo dipinto, *Bosco a Velate*, un intricato intreccio di rami e foglie. La complessità del quadro rappresentava una sfida notevole per la sua trasposizione in arazzo. Tuttavia, grazie alla maestria delle tessitrici e alla cura dei dettagli, il risultato fu spettacolare. L'unicità dell'arazzo colpì anche Alvaro Marchini, imprenditore romano, che tentò di farselo vendere da Guttuso ma irremovibile gli propose di scegliere uno dei suoi quadri e di farselo tradurre in arazzo da Scassa ⁶⁶.

La scelta di Marchini andò su *Prato d'autunno* che venne destinato alla residenza all'Eur, l'arazzo, ispirato al celebre quadro dell'artista, trasforma le intense e dinamiche pennellate in trame di fili rossi e gialli, che raccontano la calda e vibrante natura autunnale. In quest'opera Guttuso omaggia i paesaggi del suo vissuto, dalla Sicilia al giardino di casa Velate, raccontando di un autunno animato dal sole. La sua visione di natura si rifà all'equilibrio descritto da Kandinsky, il dialogo tra "il grande reale" e il "grande astratto", un dualismo che gioca nella linea sottile tra "oggettivo e "astratto". I colori accesi diventano i protagonisti assoluti della composizione, richiedendo all'osservatore uno sguardo attento per individuare gli elementi figurativi dell'autunno, come castagne e fogli che si intersecano nel gioco cromatico ⁶⁷.

Durante il periodo di attività nell'angusto locale di via Boito, Scassa entrò in contatto con diverse figure imprenditoriali di rilievo quali la famiglia Olivetti e la signora Agnesi. Durante una mostra tenutasi a inizio anni Sessanta ad Asti, l'arazziere conobbe Giovan Battista Farina, meglio noto come Pininfarina e Umberto Agnelli, incontro che diede l'inizio ad



Fig. 32

una proficua collaborazione.

Poco dopo infatti, Pininfarina contattò Scassa per la realizzazione di un tappeto su una tela di Antonio Corpora; l'arazzo, che venne realizzato in pochi mesi, si caratterizzava per il tessuto a pelo lungo e i toni accesi.

Anni dopo, l'arazziere fu contatto da Amedeo Albertini, architetto della famiglia Agnelli per un progetto ambizioso, la creazione di un ampio tappeto destinato alla residenza torinese di Umberto Agnelli. A causa delle dimensioni eccezionali del tappeto, le tessitrici lavorarono incessantemente per tre giorni al fine di completarne la sua posa. Il successo di quest'opera ispirò Umberto Agnelli, a decorare interamente la sua barca con tappeti progettati da Scassa; l'arazziere, con il suo consueto entusiasmo, accettò la sfida e soddisfò le richieste del cliente. Il compiacimento di Umberto Agnelli per il lavoro svolto da Scassa, fece sì che tempo dopo gli furono commissionati altri tre arazzi per allestire la nuova casa nel parco della Mandria. L'abilità di Scassa nel decorare la barca di Umberto Agnelli, suscitò l'ammirazione anche nel fratello Gianni e di sua moglie Marella, i quali commissionarono due arazzi da inserire nella loro cabina da letto dello yacht di famiglia.

Successivamente, nel 1968 seguì un curioso episodio, Marella Agnelli si recò ad Asti per visitare l'arazzeria di Scassa, accompagnata da un giovane timido. Durante la visita la moglie "dell'Avvocato" mostrò grande curiosità e interesse per il lavoro delle tessitrici. Osservava con attenzione le tecniche di tessitura e si informava sui procedimenti manuali, con l'intento di commissionare un nuovo tappeto. Scassa ricordò spesso quell'incontro, menzionando in particolare il silenzioso accompagnatore che, tempo dopo, sarebbe diventato il celebre stilista Valentino⁶⁸.

L'arazziere, ebbe l'opportunità di conoscere Mirko Basaldella tramite Cagli. Mirko, noto scultore, era legato a Cagli non solo da una profonda stima artistica, in quanto un tempo fu suo maestro, ma anche da vincoli familiari poiché, in seguito le leggi razziali del 1938, aveva sposato Serena, sorella di Cagli. L'incontro tra Scassa e Mirko segnò l'inizio di una collaborazione intensa e proficua, tra gli arazzi su disegni di Mirko figurano opere come *Tumulti* e *Gildamesh* destinate a collezioni private.

Un pezzo significativo è *Mimi*, rappresentato come una scena quasi teatrale, in cui i protagonisti sono natura, creati come alberi da cortecce, i movimenti e gli sguardi sono ponderati, rifacendosi a dei mimi che inscenano quello che potrebbe essere un rituale⁶⁹. L'arazzo venne esposto insieme ad altri tre tappeti di Scassa realizzati su disegni di Cagli, Guttuso e Sironi per l'Opera Pensionati d'Italia (ONPI) a Meldola.

L'ultimo arazzo su cartone di Mirko, *Emigranti*, fu commissionato dalla Fondazione per le Ricerche Antropologiche Wenner-Green di New York, tuttavia, Mirko morì pochi mesi prima che l'arazzo giungesse negli Stati Uniti.

Un particolare episodio riguardò la realizzazione di due copie di un arazzo, *I Gemelli* di Francesco Muzzi. L'originale, destinato all'Opera Pensionati d'Italia in una casa di riposo torinese, venne esibito per un breve periodo al padiglione italiano della terza Biennale di Parigi. Dove catturò l'attenzione di André Malraux, ministro degli affari culturali, che voleva acquistarlo per conto dello Stato Francese. Per non privare l'ONPI del pezzo, Scassa ne realizzò una copia fedele, e l'originale fu venduto alla Francia. Per Muzzi, Scassa creò inoltre la *Vergine*, il terzo arazzo di un ciclo di figure su carta raffiguranti i segni dello zodiaco, un'opera ricca di richiami alle *Carte* di Cagli, testimonia infatti l'influenza del maestro nella formazione artistica di Muzzi.

La traduzione in arazzo di *Vergine* intensifica e sublima l'espedito illusionistico, amplificando il senso di vertigine. Entra in gioco la "pareidolia", un meccanismo psicologico attraverso il quale la mente tende a ricondurre forme astratte o ambigue a immagini familiari. Questo processo cattura l'attenzione dello spettatore, mentendo lo sguardo fisso all'opera mentre si cerca, quasi inconsciamente, di identificare figure riconoscibili o dettagli nascosti.

Nel caso di quest'opera, l'immagine che si forma nello sguardo dell'osservatore è il segno zodiacale Vergine rappresentato nella sua iconografia classica, una figura femminile intenta a ricamare⁷⁰.

L'arazzo del *Bronzino* segnò una pietra miliare dell'attività dell'arazzeria Scassa, del 1549, l'arazzo era finito nelle mani di Scassa e delle sue tessitrici per un restauro. Scassa non era convinto dell'incarico, per via della poca esperienza nel settore, solo in poche occasioni infatti, le sue tessitrici

69. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero, [...]*, 2018, Cit. p. x. p.52

70. *Ibidem*

Fig. 33, *Mimi*, Mirko Basaldella arazzo 265 x 265 cm, 1963, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione Istituzione ai Servizi Sociali Davide Drudi, Meldola
Fig. 34, *Vergine*, da Francesco Muzzi arazzo 250 x 184 cm, 1962, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione Casa Serena, Torino



Fig. 33



Fig. 34

71. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. pp.113

Fig. 35, *Bronzino*, arazzo, restaurato dall'arazzeria Scassa

dovettero rimettertene mano su arazzi già terminati. Accadde con tre lavori, venduti a privati e prestatati per una esposizione ad Atene nel 1963, che tornarono con tre feroci rasoiate di cui ignoto l'artefice. Ma il lavoro minuzioso delle tessitrici riuscì a riparare i danni, senza che se ne accorsero i legittimi proprietari. Arrivato a Roma, l'inesperienza nel restauro su un'opera così antica frenava Scassa, che fece richiesta di vedere il laboratorio di restauro del Vaticano. L'atelier era gestito dalle suore di clausura che si occupavano della conservazione e restauro di manufatti tessili tra arazzi, ricami e tappezzerie papali. Scassa riuscì così ad ottenere informazioni sulle tecniche e a vedere i trattamenti a cui venivano sottoposti i tessuti, prendendo la decisione di accettare l'incarico.

Il *Bronzino* restò quattro anni alla Certosa, l'arazzo era enorme, cinque metri per quasi sei e raffigurava il grande banchetto che Giuseppe offre ai fratelli. Le tessitrici se ne presero cura con grande cautela, ricostruendo la trama del più grande arazziere dell'Italia settecentesca, il fiammingo Nicola Karcher. L'arazzo, apparteneva alla serie delle *Storie di Giuseppe ebreo*, custodita dal Granducato di Toscana e realizzata su cartoni di Angelo Bronzino e dei suoi aiutanti, nella manifattura medicea di Cosimo I.

Malgrado gli accordi iniziali, le condizioni dell'arazzo erano assai peggiori per via della cattiva conservazione, e questo accumulò numerosi ritardi sulla consegna dell'opera, ma i quattro anni di duro lavoro "delle ragazze", così Scassa chiamava le sue tessitrici, portarono a termine, quella che sembrava un'impossibile impresa. Tuttavia anche la consegna dell'arazzo per il suo ritorno in Quirinale non si rivelò un'impresa facile, non essendo mai stata assicurata, l'opera correva grandi rischi durante il viaggio sul 130 Coupé dell'arazziere, dove era stato posto anche il panno *Cristo Risorto* destinato a Paolo IV. Scassa, scortato dalla polizia guidava alternando lo sguardo tra la strada e lo specchio retrovisore, con il quale seguiva il cambio della sorveglianza. L'arazzo tornò al Quirinale il 28 luglio 1977⁷¹.

Negli anni Ottanta l'arazzeria realizzò tre straordinari tappeti ispirati alle opere di Johan Mirò. Il primo, *Gente nella notte* fu commissionato da un collezionista di Nizza Monferrato, il secondo, *Composizione* fu invece prodotto su iniziativa di Scassa per l'arazzeria.

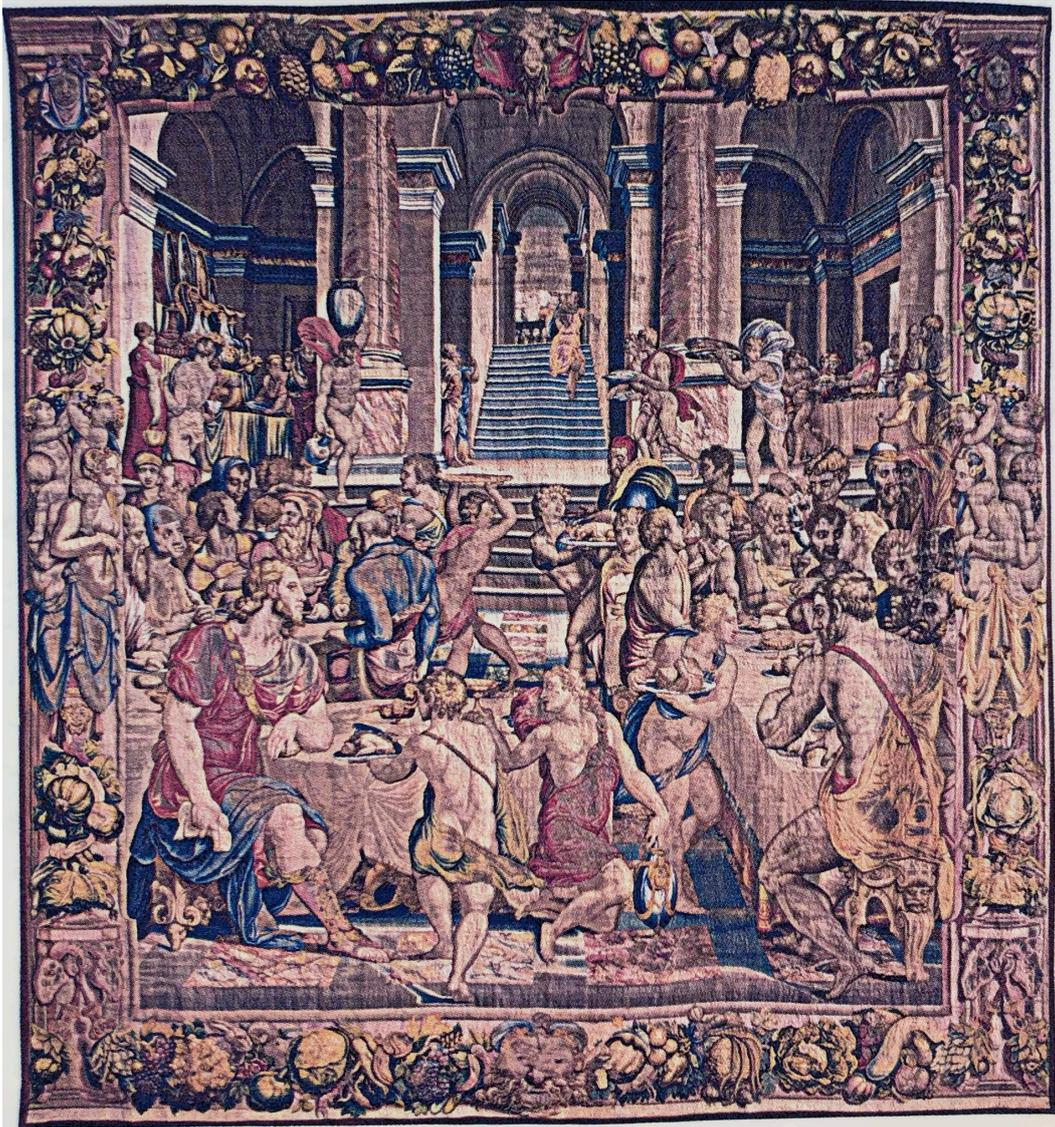


Fig. 35

72. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero, [...]*, 2018, Cit. p. x. p.152

73. *Ibidem*

Fig. 36, *Composizione*, da Joan Mirò, arazzo 141 x 268 cm, 1985, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione privata, Asti

Fig. 37, *L'arlecchino*, da Salvador Dalí, arazzo 184 x 136 cm, 1980, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione Manolino, Chieri

Quest'opera, concretizza la visione surrealista del pittore, rappresentando un sogno infantile dove geometrie semplici e colori vivaci danno vita a figure enigmatiche. Secondo alcuni critici a sinistra è rappresentata una figura umana, mentre sulla destra un animale. Tuttavia in pieno spirito surrealista, l'opera non si limita alla forma ma esplora la profondità dell'inconscio, spogliando il soggetto alla sua essenza più pura.

Il terzo arazzo, anch'esso intitolato *Composizione*, si basa su un'altra opera di Mirò e venne realizzato da Secondina Mathis, tessitrice storica dell'arazzeria, come dono per il suo pensionamento e vuole celebrare il contributo dato nella sua lunga carriera. L'opera si sviluppa su uno sfondo chiaro con sfumature celesti dove forme primordiali e linee infantili esplorano lo spazio, evocando un mondo onirico. A padroneggiare la scena, un robot dalle linee geometriche e dinamiche, viene circondato da illustrazioni e figure semi antropomorfe che si fanno strada nella scena su lunghi trampoli ⁷².

Negli stessi anni, l'arazzeria Scassa realizzò per un collezionista di Chieri un arazzo ispirato ad un dipinto di Salvador Dalí, *L'arlecchino*, che riflette a pieno l'anima surrealista e dadaista del pittore. Su una pioggia di colori, sottili alberi neri sembrano tracciare il sentiero verso una città del Sud Europa, culminando in una vivace chiesa illuminata. La figura dell'Arlecchino, centrale nella *Commedia dell'Arte* del Novecento, acquisisce in quest'opera una nuova visione; se nella *commedia arlecchino* è maschera e inganno, per Dalí, nella pittura si veste di malinconia e introspezione, raffigurandolo senza maschera, né volto, mentre suona uno strumento musicale ⁷³.

A partire dagli anni Novanta il dinamismo delle figure di Paul Klee toccò i fili dell'arazzeria alla Certosa, che in un decennio realizzò diciannove arazzi di cui tre copie per il *Paesaggio con uccelli gialli*. Un'opera che non trova tempo e spazio, in una natura primordiale in cui sette uccellini giocano con lo sguardo dell'osservatore, nascondendosi e sfidando l'ordine delle cose. Quest'opera vuole essere un omaggio all'infanzia dell'uomo dove la realtà è viva di colori e non ha ordine dove, l'arte si fa promotrice di quei significati nascosti che si fanno visibili, invitando lo spettatore ad andare verso



Fig. 36



Fig. 37

74. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero, [...]*, 2018, Cit. p. x. p.116

75. L. Nosenzo, op. cit., p. 160

76. *Il Ghiordes è una particolare tipologia di nodo definito anche simmetrico che prende nome dall'omonima città turca e che si diffuse in tutta l'area caucasica.*

77. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. p.178

Fig. 38, *Paesaggio con uccelli gialli*, da Paul Klee, arazzo 202 x 255 cm, 1990, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione privata, Asti **Fig. 39**, *Giallo, rosso, blu*, da Vassily Kandisky, arazzo, 190 x 304 cm, 1990, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione privata, Asti

un mondo dove tutto ciò che si cela dietro l'incanto preserva la realtà più pura.

Anche il precursore dell'astrattismo, Kandinsky, lasciò la sua impronta nel lavoro dell'arazzeria Scassa, che realizzò alcuni arazzi dai suoi celebri quadri. Tra questi spicca *Giallo, rosso, blu* che si fa strada in un nuovo linguaggio dell'arte, combinando differenti geometrie che si intersecano, linee sinuose si contrappongono a forme spigolose, evocando un dualismo di semplicità geometrica sotto la quale si nasconde un ricco mondo di significati. Il dipinto, tradotto in tessuto, invita lo spettatore a non guardare con sguardo fugace ma a rallentare e soffermarsi per cogliere i dettagli, e lasciarsi guidare dall'immaginazione nella scoperta dei suoi messaggi nascosti ⁷⁴.

Nel 1997, la città di Bonn ospitò la mostra "Out of the Blue", dedicata ai progetti dell'acclamato architetto Renzo Piano. Per l'occasione, Piano si rivolse a Scassa per la creazione di due arazzi e un tappeto, con l'obiettivo di trasformare i suoi disegni architettonici in opere tessili. L'architetto espresse un desiderio in particolare «Vorrei che nella mostra i visitatori camminassero sui miei disegni!» ⁷⁵ accogliendo la richiesta, l'arazzeria si dedicò accuratamente alla creazione di un tappeto quadrato, con l'impiego della tecnica dei nodi Ghiordes ⁷⁶. Così ogni metro quadrato del tappeto fu realizzato con ben 34.000 nodi, intrecciati a mano con fili di lana. Il tappeto, riproduce la facciata del Centre Pompidou di Parigi, una delle opere più iconiche di Piano, che come da sua richiesta, la raffigurazione rappresenta l'edificio come una grande macchina senza carrozzeria, in cui le bianche linee progettuali si intrecciano andando a definire i suoi componenti interni su uno sfondo blu intenso.

Il 6 maggio 2000 si tenne all'antica Certosa l'inaugurazione per la mostra "L'arte al telaio. L'arazzeria Scassa dal 1957 ad oggi", dove, ad accogliere i visitatori cinquantasette arazzi avevano fatto ritorno nel loro luogo di origine, molti dei quali dati in prestito dai legittimi proprietari. Con questa mostra nacque il desiderio di custodire, portare avanti e tramandare l'arte arazziera astigiana, così negli anni a seguire la parte museale venne mantenuta ⁷⁷. Nel 2002 Scassa e il presidente della provincia Roberto Marmo, firmarono il Protocollo d'Intesa, con l'obiettivo dell'istituzione del museo

alla Certosa e per la fondazione di una scuola di formazione.



Fig. 38



Fig. 39

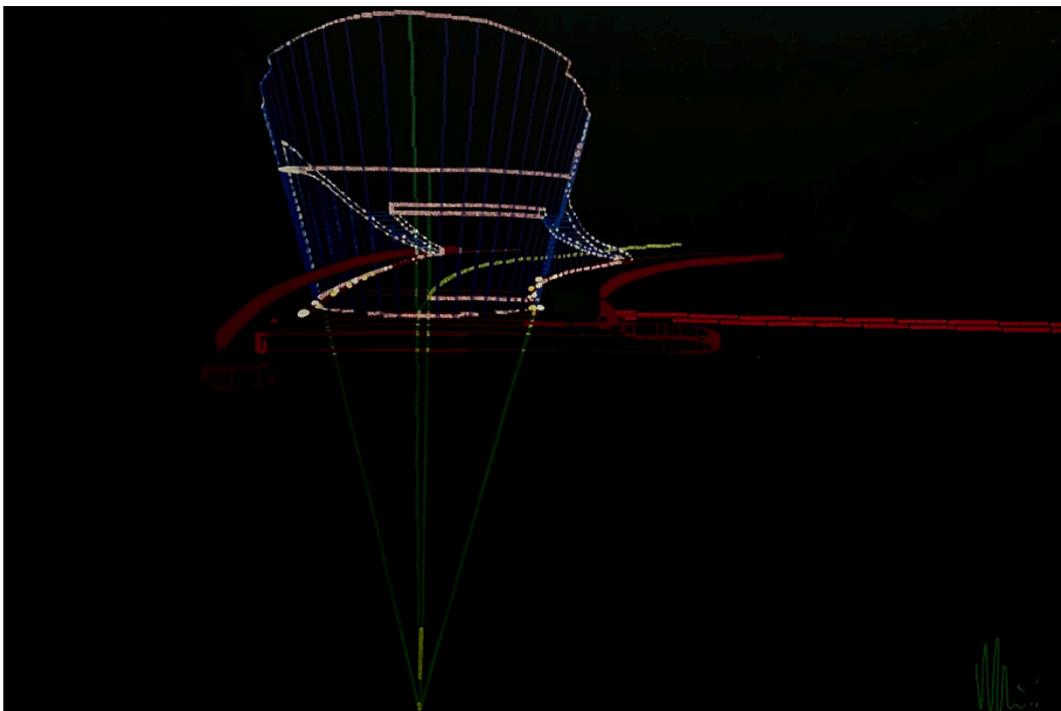
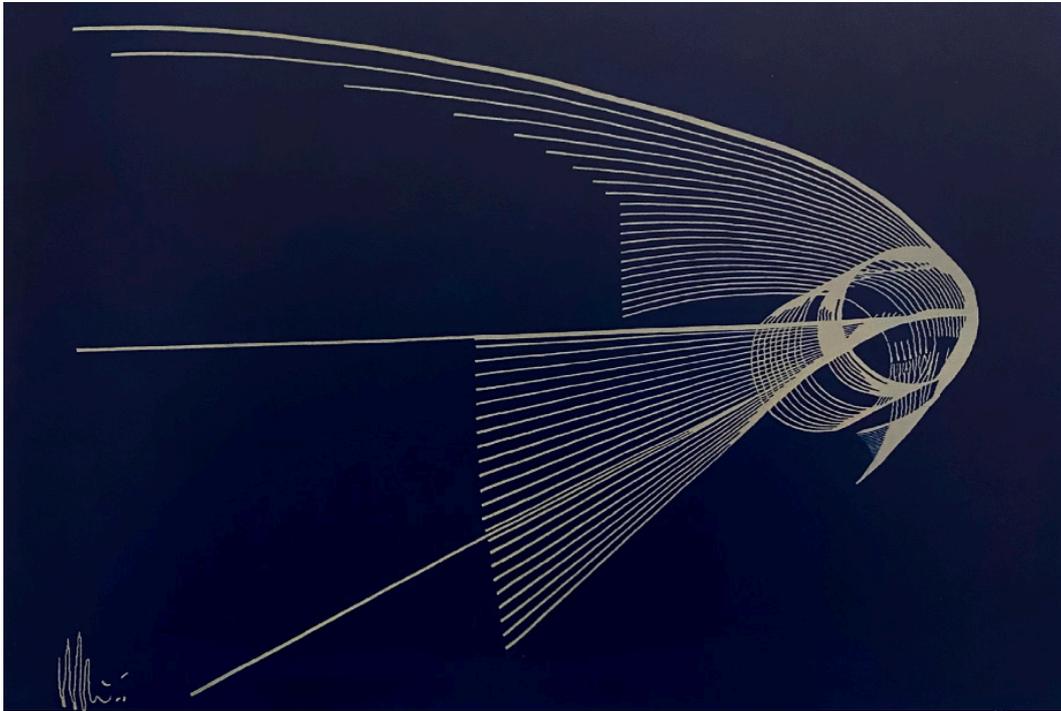


Fig. 40, *Kansai*, da Renzo Piano, arazzo, 158 x 232 cm, 1996, tessitura Arazeria Scassa di Asti, Collezione privata, Asti **Fig. 41**, *Museo della scienza, Amsterdam*, da Renzo Piano, arazzo, 159 x 231 cm, 1996, tessitura Arazeria Scassa di Asti, Collezione privata, Asti **Fig. 42**, *Centre Pompidou*, da Renzo Piano, arazzo, 400 x 400 cm, 1996, tessitura Arazeria Scassa di Asti, Collezione privata, Asti

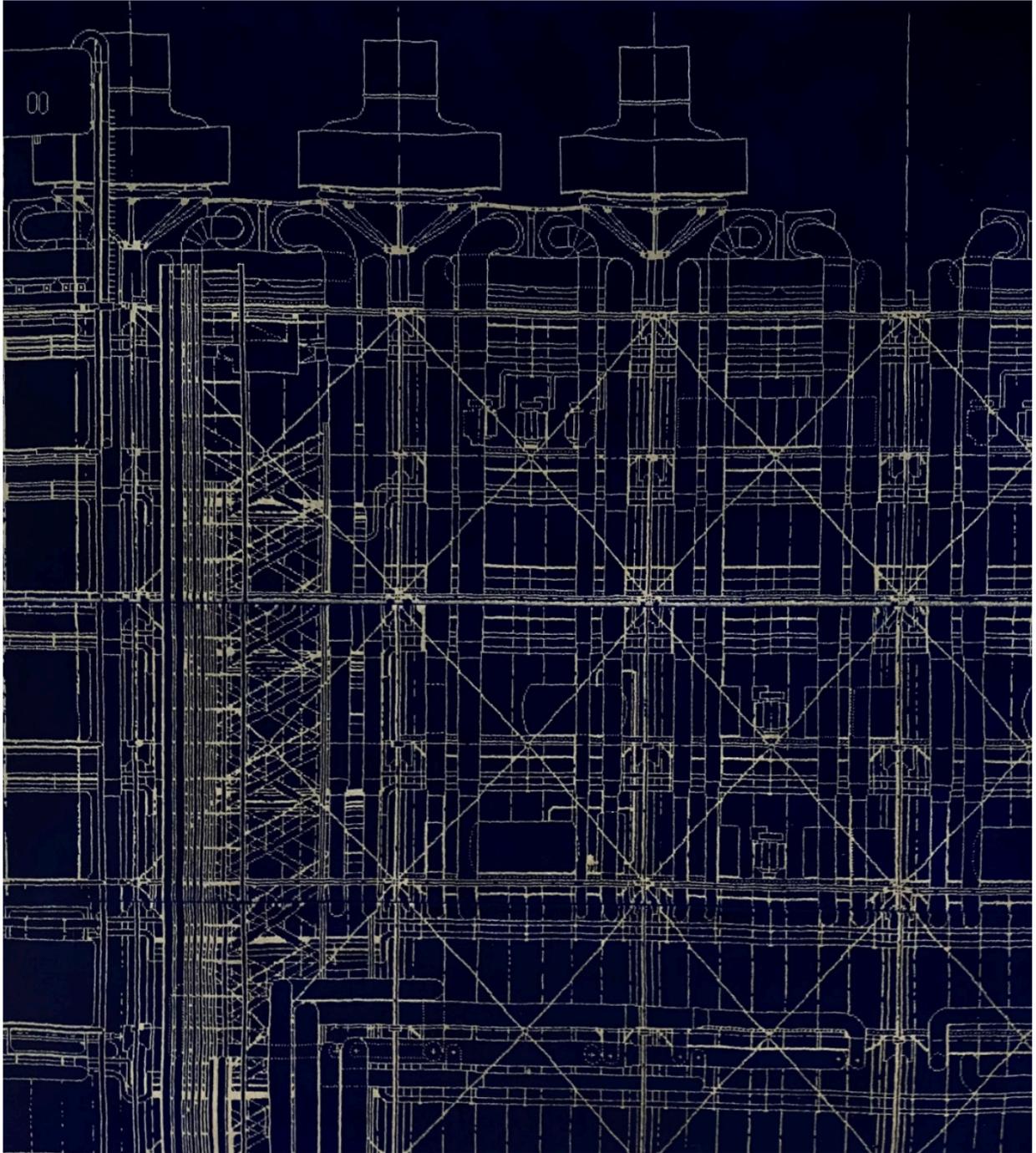


Fig. 42

78. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. pp.172-173

Otto anni dopo il museo aprì le porte al pubblico, dislocato su due piani, il primo sotto il loggiato accoglieva i visitatori in una piccola sala e la prima galleria. In posizione adiacente, sullo stesso piano, vi era il laboratorio di tessitura e restauro. Il secondo piano ospitava sei sale espositive dislocate su più livelli, accessibili da rampe di scale. La galleria esponeva ventotto arazzi prodotti dagli anni Sessanta sino ai più attuali.

Nel frattempo l'attività dell'arazzeria andò avanti, producendo un arazzo in onore della visita ad Asti del Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi nel 2003, e successivi realizzati per le istituzioni astigiane quali il gonfalone della Provincia e lo stendardo con San Secondo per il vincitore del Palio nel 2010⁷⁸.

3.4 Dal cartone all'arazzo

79. E. Danese, *L'arte al telaio. L'Arazzeria Scassa dal 1957 ad oggi*, Umberto Allemandi, Torino, 2000, op. cit., p.79

Ugo Scassa seppe distinguersi nella sua carriera da arazziere, allontanandosi dalla tradizione e dalla maniera francese contemporanea, attraverso l'impiego di nuove tecniche che l'hanno acclamato come arazziere e insieme a lui la sua manifattura.

Seppur volendo mantenere la tecnica italiana del cinquecento, applicò modifiche nell'uso del telaio ad alto liccio e nella manualità di impiego delle fibre. Si allontanò dai peintres cartonier, in quanto per Scassa i cartoni erano una limitazione dell'opera, ricercava infatti i soggetti nei dipinti nei quali poteva cogliere la vera essenza. Lo spiegò accuratamente ad Elda Danese «lo lavoro secondo concetti ben diversi rispetto ai francesi. Per quanto concerne la qualità del cartone, io oriento le mie scelte verso le opere dei più bravi e affermati artisti contemporanei anziché, come pretenderebbe la corporazione dei «peintres cartonier» verso i loro cartoni. Però, anziché costringere gli artisti a realizzare espressamente cartoni da tessere in arazzo con il rischio di creare al loro linguaggio pittorico tutte le limitazioni che i pittori «cartonier» si impongono, ritengo più utile scegliere tra le loro opere quelle che considero, proprio perché più aderenti al mezzo tecnico con cui saranno riespresse, le più adatte ad essere utilizzate come cartoni d'arazzo»⁷⁹. Convenzionalmente infatti, il cartone veniva scelto con l'artista combinando le scelte stilistiche con le necessità tecniche.

Con Scassa questa fase preliminare non avveniva, l'opera veniva mandata all'arazziere che l'avrebbe tenuta per tutta la durata di realizzazione dell'arazzo, impiegandola come modello diretto, la proiettava sui fili dell'ordito, ricalcandola e successivamente veniva tessuta la trama. Con questi passaggi facilitava anche il lavoro delle tessitrici, che in questo modo avrebbe tessuto sul dritto piuttosto che sul rovescio, come si è sempre fatto nella tecnica tradizionale. Il talento di Scassa non stava nel tessere, ma nel rintracciare gli elementi salienti dell'opera, e soprattutto come valorizzarli al meglio una volta trasportati sull'arazzo.

Nel processo di tessitura l'arazziere si occupava di scegliere i pigmenti e di tingere la lana, proveniente dalle Filature Grawitz di Biella. Il processo di tintura avveniva nello stanzino adiacente al laboratorio, dove all'interno di un camino in muratura veniva colora la lana all'interno di paioli di rame «Le matasse venivano filate a una sbarra di legno e rigirate di continuo, con l'apporto delle tessitrici, affinché il pigmento potesse fissarsi in modo uniforme durante la bollitura dell'acqua, che durava circa mezz'ora a cento gradi»⁸⁰. Una volta scelte le lane, venivano tinte e dipanate e successivamente si creavano le matassine, intrecciando più fili. Questo modo permetteva una trasposizione più raffinata e simile all'opera, conservandone gli eventuali giochi di luce, chiaro scuro e dettagli.

Da questo desiderio Scassa creò la tecnica *melange*, combinando insieme cinque fili di lana, se necessario anche di colori differenti, creando quasi infinite gamme cromatiche.

«Per ottenere ciò – spiega Scassa – abbiamo rinunciato al tipo di tessitura più facile e comoda da realizzare e cioè la giustapposizione di parti di tessuto di colore uniforme e che, al massimo, si sfumano uno nell'altro mediante il tratteggio, e di adottare invece quella più difficile e lenta del tessuto cangiante. Questo risultato si ottiene mescolando nella medesima matassina parecchi filati di colori e tonalità diverse. Se poi, nella tessitura, si impiegano più matassine composte con accoppiamenti di colori diversi si otterrà una gamma cromatica e tonale praticamente illimitata»⁸¹.

In Francia invece, la tecnica moderna adoperata impiegava cartoni semplificati all'essenziale, dalle forme delineate da contorni definiti e colori indicati con una cifra finalizzata ad

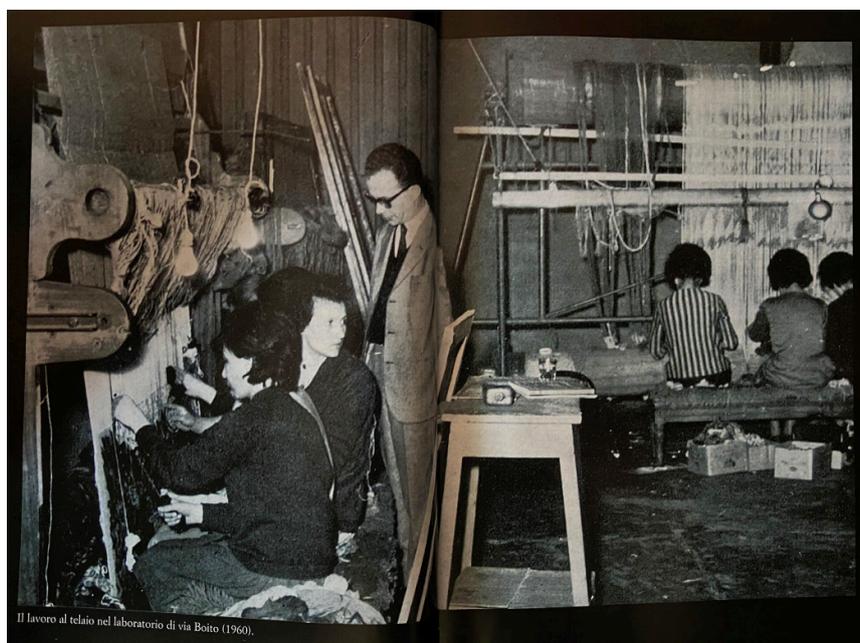
80. L. Nosenzo, op. cit., pp.19-20

81. E. Danese, op. cit., p.79

82. E. Danese, *L'arte al telaio [...]*, 2000, Cit. p. x. p.49

una tonalità e scelti in un campionario limitato di lane. Accostando due colori, era quasi impossibile realizzare un passaggio graduale tra le tonalità e creare armoniose sfumature nella resa dell'arazzo, che avvenivano per tratteggio. Fece diversi tentativi il rinomato arazziere francese Jean Lurçat, riducendo drasticamente i fili dell'ordito e sostituendo le sfumature graduali con le *hauchures*, tecnica che crea transizioni attraverso tratteggi, puntò inoltre sui contrasti cromatici netti e definiti, eliminando ogni senso di profondità⁸².

Dopo aver realizzato oltre duecento arazzi, Ugo Scassa si spense il 20 gennaio 2017, lasciando un'impronta indelebile nell'arte arazziera distinguendosi per il suo contributo non solo nelle innovazioni tecniche ma anche nella capacità di coniugare tradizione e modernità. Attraverso un approccio lungimirante e una curiosità inesauribile, reinterpretò un'arte antica conferendole una nuova vita e rendendola capace di dialogare con il linguaggio contemporaneo. Frequentatore di persone di spicco nel panorama artistico e sociale, Scassa rimase una figura centrale nella valorizzazione e trasformazione dell'arazzo in un'espressione artistica moderna e senza tempo.



Il lavoro al telaio nel laboratorio di via Boito (1960).

Fig. 43

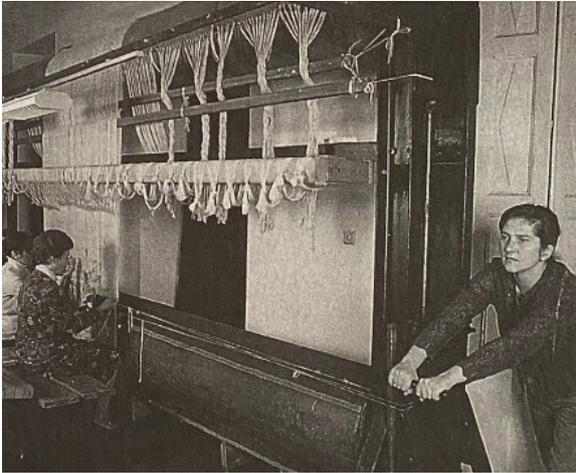


Fig. 43, Ugo Scassa con le tessitrici nel laboratorio di via Boito, Asti **Fig. 44, 45, 46,** Tessitrici nella sala di tessitura, Antica Certosa di Valmanera

4. L'ARAZZO NELLE NAVI ITALIANE DEL DOPOGUERRA



4.1 La Leonardo da Vinci

Il tragico affondamento del transatlantico *Andrea Doria*, causato dalla collisione con la nave svedese *Stokholm*, spinse l'IMO, Organizzazione Marittima Nazionale, a convocare una nuova conferenza per aggiornare le normative di sicurezza marittima, in risposta allo sviluppo tecnologico del settore navale nell'ultimo decennio. La conferenza, tenutasi nel maggio del 1960, diede vita a nuove regole di progettazione.

Una delle prime navi ad esser costruita seguendo tali norme fu la *Leonardo da Vinci*, una delle più evolute nel settore, concepita per rimanere a galla anche nel caso di allagamento di tre dei quindici compartimenti stagni. Vennero inoltre progettate delle scialuppe di salvataggio manovrabili sia da babordo, lato sinistro e sia da tribordo, lato destro della nave, anche in condizioni di sbandamento.

Il contratto per la realizzazione della *Leonardo da Vinci*, fu firmato nell'agosto del 1956 dal cantiere Ansaldo di Genova Sestri. Questa motonave rappresentava un connubio tra innovazioni ingegneristiche e moderne visioni architettoniche.

Costruito con materiali all'avanguardia come laminati plastici, il nuovo bastimento offriva ambienti più accoglienti e dotati di aria condizionata in ogni cabina indipendentemente dalla classe. Fu inoltre installato un impianto di desalinizzazione per la produzione di acqua potabile, mentre le strutture sanitarie comprendevano una sala operatoria, sala di radiologia e una clinica ginecologica. Tra i servizi per il benessere dei passeggeri vi erano una palestra, una sala per trattamenti di fisioterapia, un auditorium che ospitava sino a trecento posti, una cappella e un parco giochi per bambini.

Un servizio di telescrivente permetteva la stampa dell'edizione teletrasmessa del "Corriere della Sera", consentendo a passeggeri e personale di bordo di restare aggiornati sugli eventi a terra ferma⁸³.

Questa nave, in grado di trasportare il doppio dei passeggeri rispetto alla *Cristoforo Colombo*, venne considerata come una sorella maggiore, che, grazie alla sua attenzione verso i passeggeri e all'ampia gamma di servizi offerti, faceva scordare agli ospiti di essere in mezzo all'oceano.

Tuttavia fu l'ultima nave costruita secondo il sistema conven-

83. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalin, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.169



Fig. 47

zionale della posa della chiglia sullo scafo, ma la prima ad includere due coppie di pinne stabilizzatrici retrattili per ridurre il rollio e prevenire il mal di mare. Fu considerata anche l'idea di installare un reattore nucleare ma la mancanza di fondi portò alla decisione di lasciare spazio nel comparto motori per una futura sostituzione delle caldaie a nafta con un reattore automatico.

I lavori per la *Leonardo da Vinci* iniziarono il 16 giugno 1957 e, nei due anni successivi, il progetto venne pubblicizzato con un modello in scala di sette metri fu inaugurato all'Esposizione Internazionale di Parigi nel 1958 e un anno dopo alla Mostra del mare a Trieste.

Il varo ufficiale avvenne il 7 dicembre 1958, alla presenza del presidente della Repubblica Giovanni Gronchi. L'imponente nave era considerata tra le più prestigiose del dopoguerra, dalle linee armoniose e articolate era la perfetta sintesi tra gusto architettonico e progressione ingegneristica. Nel giugno 1960, la nuova ammiraglia, salpò per il suo primo viaggio inaugurale sulla rotta Genova-Napoli-New York, segnando così il ritorno della Società Italia tra i "giganti del mare" della storia navale internazionale⁸⁴.

Per l'allestimento degli interni, fu indetto un concorso supervisionato da una commissione presieduta dal critico Giulio Carlo Argan e composta da esponenti della compagnia armatrice. Tra gli architetti coinvolti figuravano Gustavo Pulitzer Finali e Nino Zoncada. I romani Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti, furono incaricati della progettazioni delle sale di prima classe e delle sale da festa, adottando uno stile moderno tradizionale lontano dal consueto "yachting style". Gli ambienti privati degli ufficiali e le sale da pranzo vennero affidati all'architetto genovese Luigi Carlo Daneri, mentre Marco Lavarello progettò la sala cinematografica e la cappella. Matteo Longoni si occupò delle verande e delle piscine. Pulitzer Finali realizzò le cabine di lusso sul ponte lance, mentre Zoncada curò gli spazi della prima classe, inclusi i saloni da pranzo e le imponenti scalinate.

La classe turistica fu progettata con cura da Giulio Minoletti, Mario Levarono e Eugenio Gentili Tedeschi, con particolare attenzione alla funzionalità ed eleganza.

Il progetto della *Leonardo da Vinci* esemplificava l'equilibrio tra estetica e innovazione tecnica, in linea con la visione di

84. *Ibidem*

Fig. 47, Consegna della turbonave passeggeri *Leonardo da Vinci*, 1960

85. M. De Grassi, C. Ferrini, R. Gefter, Wondrich, P. Quazzolo e A. Zoppellari *Il mare in una stanza: arte e cantieristica navale, in Civiltà del mare e navigazione interculturali: sponde d'Europa e l'isola* Trieste, EUT Edizioni Università di Trieste, Trieste, 2012, p.p. 48-49. Citazione originale in C. G. Argan, *Le arti a bordo della T/n Leonardo da Vinci*, Genova, Società Italiana di Navigazione, 1958

Fig. 48. Interni Turbonave Leonardo da Vinci, 1960

Gio Ponti che vedeva gli interni dei transatlantici come “gallerie galleggianti”, portavoce del gusto italiano. Tra gli anni Cinquanta e Sessanta, l’arte contemporanea trovò spazio sulle navi, che divennero ambasciatrici del “Made in Italy” in tutto il mondo.

Giulio Carlo Argan promosse una collaborazione poliedrica tra artigiani, artisti e architetti, spiegando nel 1960 «Il viaggiatore attento avrà così il modo, durante il suo soggiorno a bordo, di farsi un’idea abbastanza precisa delle attuali correnti dell’arte italiana. Ma a quegli illustri non si è chiesto soltanto di dare prestigio nave con alcuni esemplari dell’arte loro: si è chiesto di collaborare strettamente con gli architetti e i tecnici alla soluzione di un problema; e questa collaborazione è cominciata fin dalla fase iniziale della progettazione è...Ecco, dunque il principio al quale si sono ispirati gli ideatori della nave, eliminare tutto ciò che è falso, si tratti di falso antico o falso moderno, ricorrere soltanto a valori autentici, cioè a opere di accertata qualità artistica, antiche o moderne che siano»⁸⁵. Il gusto artistico della nave si orientava verso l’arte contemporanea, unita all’avanguardia del design.

La selezione delle opere da esporre, rifletteva il dibattito socioculturale del tempo, in particolare quello riguardante l’arte astratta. Da questa considerazione nasceva l’opportunità di scegliere opere non figurative, le quali, grazie alle loro caratteristiche formali, si integravano perfettamente nel contesto architettonico degli spazi, creando un’armoniosa sinergia con le strutture esterne.

Non passò inosservato il contributo manifatturiero e artigianale presente nel Salone delle Feste di prima classe; dove erano stati previsti sedici arazzi che si discostavano dalla tradizionale arte figurativa, evocando in modo decorativo il tema del viaggio. La scelta di inserire l’arazzo come elemento ornamentale risiedeva nei suoi aspetti formali e artistici, coniugando l’espressione di un’antica tradizione artigianale con un linguaggio moderno, creando il perfetto connubio per impreziosire i raffinati ambienti dei transatlantici. Per l’intervento, la commissione artistica cercava un laboratorio capace di fondere abilità artigianale e sensibilità artistica contemporanea.

Fu così che venne scelta la manifattura diretta dall’astigiano Ugo Scassa, riconosciuta per la sua fresca visione nel settore.



Fig. 48

86. L. Nosenzo, op. cit., pp. 12-13

87. L. M. Ferraris, *L'arazzeria Scassa di Asti [...]*, 2002, Cit. p. x. p.97

Dopo il successo della mostra a Dallas, il gallerista Sergio Pogliani, contattò Scassa con una proposta «Gli architetti Monaco e Luccichenti, incaricati di arredare il Salone delle Feste di prima classe della Leonardo, vorrebbero decorare le pareti con gli arazzi, ma non riescono a trovare chi glieli fa. Cercano un laboratorio italiano, quelli francesi vogliono imporre i loro cartonniers. Gli parlerò di te [...] manda giù un campione di tessuto ad arazzo, presto si riunirà la commissione che assegnerà il lavoro⁸⁶».

Scassa si lasciò tentare e preparò un campione in fine lana, ricavato da un particolare di una tela in tempera astratta di Antonio Corpora. Una volta terminato, appose la firma Italia Disegno e lo inviò alla commissione, che dopo aver esaminato il panno, assegnò alla sua manifattura l'incarico di realizzare i sedici arazzi. Sei arazzi di Corrado Cagli, tre di Antonio Corpora, tre di Giulio Turcato, due di Giuseppe Santomaso, uno di Giuseppe Capogrossi e uno di Olimpia Bernini erano gli arazzi che la manifattura doveva realizzare. La scadenza era stringente, solo sei mesi per completare tutto il lavoro con arazzi dalle dimensioni variabili, il più grande avrebbe misurato 7 metri per un 1,50 mentre il più piccolo 1,60 metri per 1,90.

Nel 1959, la commissione artistica della Società Italia svolse un ruolo determinante nell'avvio della neonata arazzeria astigiana, dando al giovane Scassa l'opportunità di esplorare nuove possibilità espressive nella trasposizione dei linguaggi pittorici contemporanei in arazzo. Questo progetto gli consentì di sviluppare una versione critica personale e di confrontarsi direttamente con importanti artisti dell'epoca.

La Società Italia impose ai cartonisti scelti di seguire personalmente l'evoluzione delle opere durante l'esecuzione, evitando così eventuali disguidi a lavoro ultimato. Per questo motivo, i pittori collaboravano attivamente con Scassa, mantenendo un contatto costante e visitando assiduamente il laboratorio seppur non avessero un'esperienza diretta nell'arte arazziera. Tuttavia, il potenziale creativo e il fascino intrinseco degli arazzi ispirarono gli artisti, prospettando all'arazziere future collaborazioni. In quegli anni però, Scassa non possedeva competenze specifiche nell'arte dell'arazzo; pensò quindi di recarsi a Parigi per studiare la storica manifattura dei Gobelins, una della più prestigiose del settore⁸⁷.

Ad ogni modo, il poco tempo a disposizione lo costrinse a rinunciare al viaggio, spingendolo Scassa a fare affidamento sulle competenze che aveva maturato autonomamente. Questa scelta, sebbene forzata, si rivelò vincente in quanto gli permise di sviluppare un metodo distintivo, differente da quello francese e che contribuì significativamente con eccezionali risultati al successo della sua manifattura.

Nel 1960 ebbe così inizio una sfida contro il tempo. Nel piccolo laboratorio di via Boito, ad Asti, una dozzina di giovani tessitrici, affettuosamente chiamate "le ragazze" da Scassa, si impegnarono intensamente per completare gli arazzi entro sei mesi. Queste ragazze, di età compresa tra i quindici e i vent'anni e fino a quel momento dedite all'annodatura di tappeti, si trovarono a lavorare instancabilmente al telaio, dalle prime ore del mattino fino a tarda sera, per tredici ore al giorno trasformando il laboratorio nella loro seconda casa.

Data l'inesperienza iniziale nell'intreccio del filo di trama, in lana colorata, con quello dell'ordito, in cotone bianco, Scassa decise di adottare la tessitura ad alto liccio. Questa tecnica, tra le più antiche e complesse, prevedeva duecentosedici fili ogni quaranta centimetri di tessuto, con l'ordito teso verticalmente e la trama intrecciata dal basso verso l'alto. Sopra le tessitrici, sulla sbarra dei licci, era posizionato il cartone del pittore, destinato a esser trasformato in arazzo. Scassa utilizzò la tecnica melange, per la quale le matassine di lana venivano composte intrecciando cinque o sei fili di colori diversi, consentendo di tradurre più fedelmente i colori e le sfumature del cartone originale. Giorno dopo giorno, il lavoro si svolgeva in quello stanzino angusto, soffocante durante i caldi mesi estivi e umido in quelli invernali⁸⁸.

Mentre la notte accoglieva con un profondo sonno le esauste ragazze, Scassa continuava a lavorare, studiava e sperimentava nuove soluzioni per tradurre l'immagine del pittore sull'ordito. Nel buio della notte, con l'aiuto di un proiettore, ingrandiva i disegni e li tracciava a pennarello direttamente sui fili bianchi dell'ordito, e di giorno, pur non avendo una grande manualità, si posizionava alle spalle delle ragazze per supervisionare il lavoro. Nel frattempo, si dedicava alla tintura della lana in una piccola stanza adiacente al laboratorio. A causa dei tempi ridotti, Scassa decise di montare due arazzi su un unico telaio lungo cinque metri, ottimizzando così il

88. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. pp.18-19

89. L. M. Ferraris,
*L'arazzeria Scassa di
Asti [...]*, 2002,
Cit. p. x. p.95

90. D. Avanzo, S.
Cincotti (a cura di) *Da
Kandinsky a Botero, [...]*,
2018, Cit. p. x. p.56

91. E. Danese, *L'arte al
telaio [...]*, 2000,
Cit. p. x. p.45

Fig. 49, *Chimera*, da
Corrado Cagli, arazzo,
224 x 187 cm, 1962,
tessitura Arazzeria
Scassa di Asti, Colle-
zione privata, Asti

processo di produzione, per monitorare i progressi, creò delle “schede di produzione” dove annotava l’avanzamento di ciascun arazzo, calcolandone la superficie ancora da realizzare in base ai metri quadri e il tempo a disposizione.

Tra gli arazzi, i lavori di Cagli si distinguono richiamando per il modo in cui evocano il senso del viaggio pur mantenendo elementi figurativi; il suo contributo può essere interpretato come un ponte tra le esperienze artistiche del passato e le successive ricerche aniconiche.

I sei quadri ideati da Cagli per l’allestimento della nave furono i primi ad esser tradotti in arazzi. In essi, soggetti e ambienti emergono attraverso frammenti decorati, rimanendo fedeli al tratto preciso e controllato, distintivo del pittore. Queste composizioni rivelano una particolare attenzione alla sperimentazione di tecniche grafiche e materiali innovativi. Nella serie *Tavolette*, ad esempio, Cagli applicò la tecnica surrealista frottage creando intricate composizioni di motivi colorati intrecciati con pattern. Utilizzando frammenti di merletti, il pittore riusciva a creare decorazioni elaborate come volute e ruote stellate⁸⁹.

Tra i suoi lavori per la *Leonardo da Vinci* spicca l’arazzo ispirato dal dipinto *Chimera*, un’opera che ritrae la figura mitologica della chimera, un ibrido con corpo e testa di leone, coda a forma di serpente e una testa di capra sul dorso. Questo soggetto, carico di simbolismo, incarna l’avventura e il viaggio rendendolo un simbolo perfetto per adornare l’interno della nave. L’arazzo traduce il linguaggio visivo di Cagli, esplorando una sintesi grafica che combina forza e ed espressività. Linee scure e definite contornano figure immerse in un contesto dinamico arricchito da vivaci motivi geometrici. Il colore diventa protagonista e lo strumento dialogante tra lo spazio e le linee stilizzate che compongono le figure. A sinistra, una figura proto-femminile stilizzata, dall’aspetto primordiale, si contrappone a destra a una figura animale totemica; entrambi i soggetti sembrano appartenere ad un racconto arcaico e senza tempo⁹⁰.

Un altro esempio significativo è *I Pescatori*, dove Cagli utilizza un patchwork grafico per comporre figure attraverso frammenti irregolari; in altri due pannelli tessuti, invece, lo stile grafico lascia il posto a composizioni dominate dalla geometria, dove in larghi tasselli si compongono figure⁹¹.

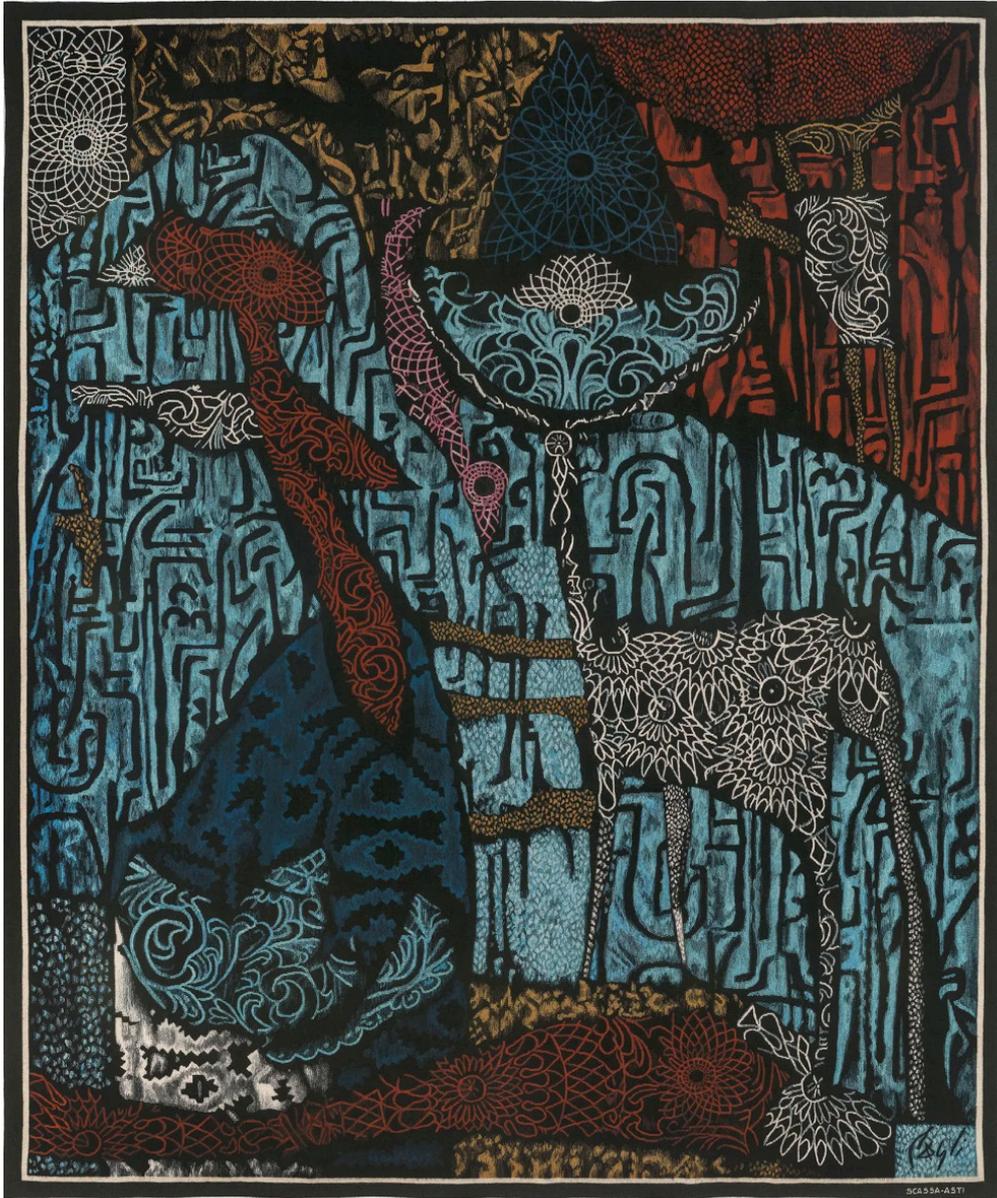


Fig. 49

92. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.176

93. L. M. Ferraris, *L'arazzeria Scassa di Asti [...]*, 2002, Cit. p. x. p.96

94. D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero, [...]*, 2018, Cit. p. x. p.86

Fig. 50. *Composizione*, da Giuseppe Capogrossi, arazzo, 105 x 185 cm, 1994, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Collezione privata, Asti

Questo approccio richiama alcune delle composizioni di Sironi, da cui però Cagli si distingue per una sensibilità espressiva più fluida e fremente.

Con il contributo degli arazzi, gli ospiti della *Leonardo da Vinci* hanno potuto immergersi in una visione artistica contemporanea con un nuovo linguaggio, in particolare gli arazzi ispirati alle opere di Giulio Turcato si distinguevano per le vivaci variazioni tonali ottenute grazie all'alternanza e la mescolanza di fili, dando vita alle figure e celebrando il tratto distintivo del pittore⁹².

Artisti come, Capogrossi, Corpora, Turcato e Santomaso si contraddistinsero per la capacità di declinare le loro opere in un linguaggio artistico di respiro internazionale. La trasposizione dei loro quadri di carattere in formale in arazzi, accentuò il senso di sottrazione e irregolarità, un tratto che evoca la memoria e l'essenza del gesto pittorico.

Nel caso degli arazzi ispirati ai lavori di Turcato, riferibili alle sue ricerche della prima metà degli anni Cinquanta, le forme non disgregate trovarono un dialogo perfetto con la struttura tessile, esaltando l'armonia tra arte e artigianato. Nel caso dei pannelli tessuti su quadri di Santomaso e Corpora, il processo di realizzazione richiese particolare attenzione per trasporre in tessuto le sfumature e gli impasti, dove, l'associazione di fili di vari colori permise di riprodurre con fedeltà le vivaci tonalità e la ricca modulazione pittorica⁹³. In contrapposizione, le opere di Capogrossi, caratterizzate da segni nitidi e superfici che si districano geometricamente, risultarono più immediate da tradurre.

A padroneggiare il Salone delle Feste di prima classe era l'arazzo *Composizione*, tratto da un quadro di Capogrossi. La struttura figurativa dell'opera è composta da segni grafici circolari a tre e quattro punte, che disposti simmetricamente si ripetono in sequenza lungo più linee. Questi elementi si stagliano su uno sfondo beige neutro, mentre i toni intensi del verde e del blu si armonizzano in un linguaggio geometrico con le delicate sfumature di rosa e arancione⁹⁴.

Accanto agli arazzi, ad arricchire gli spazi lussuosi della prima classe, vi erano i dipinti di Bruno Munari, Enrico Baj, Francesca Menzio, Gianni Dova, Emilio Vedova e Guido Ziveri. Nino Zoncada commissionò inoltre allo scultore Marcello Mascherini la decorazione della Sala da Pranzo di Prima

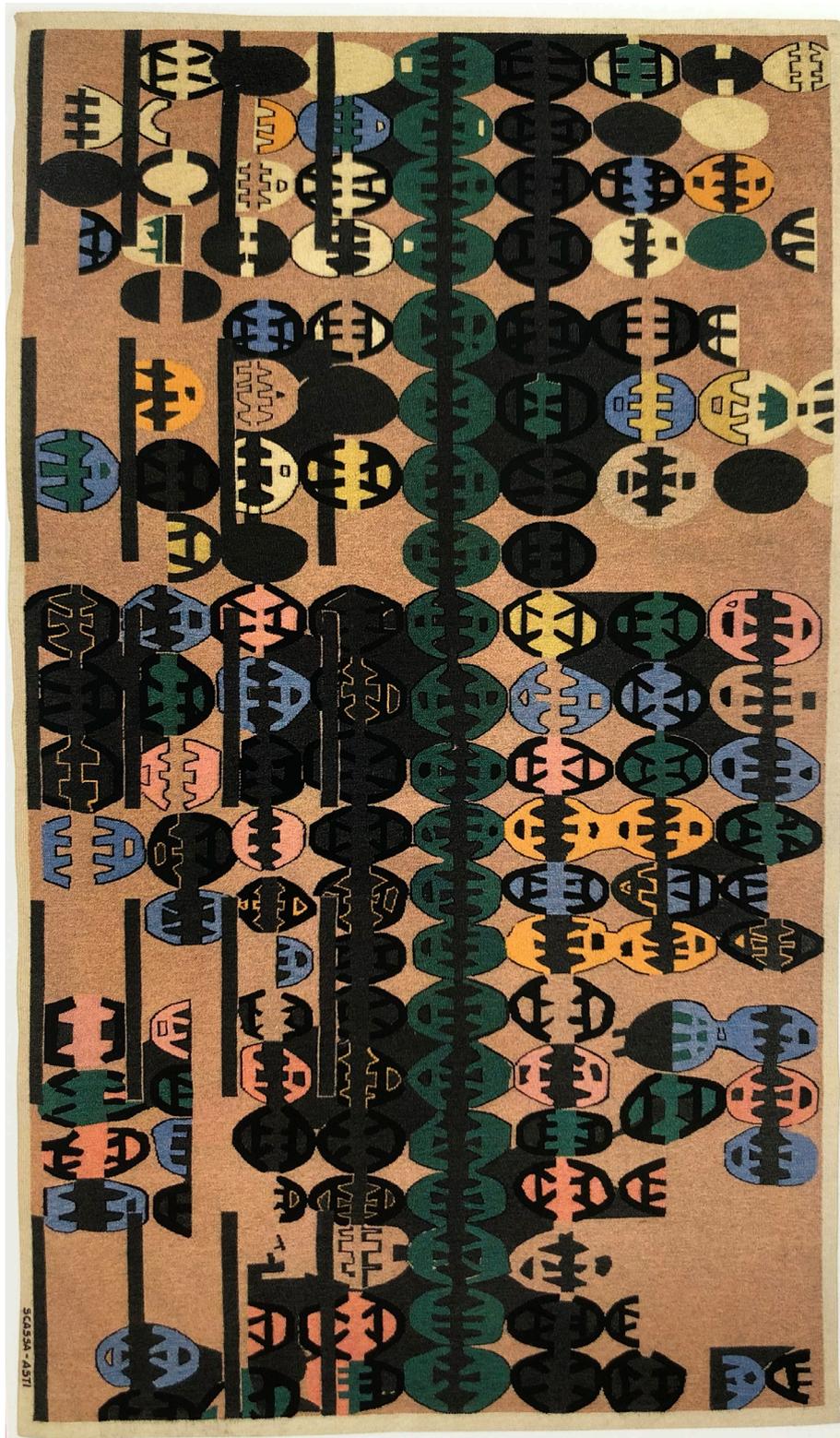


Fig. 50

95. GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.177

96. *Ibidem*

97. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne [...]*, 2010, Cit. p. x. pp.28-29

Fig. 51, *Interni*

Leonardo da Vinci

Fig. 52, *Astratto*, da Giulio Turcato, arazzo, 192 x 159 cm, 1959, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea **Fig. 53**, *Astratto*, da Giulio Turcato, arazzo, 192 x 159 cm, 1959, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea

Classe, dove l'artista installò su una parete in legno zebraata tre immense sculture in bronzo raffiguranti *La Notte*, *Fauno con gallo* e *Gioia di vivere*⁹⁵.

Un altro contributo scultoreo significativo fu quello di Eugenio Carmi, incaricato di decorare i pannelli di fondo del terzo scalone della Classe Cabina con un motivo in acciaio smaltato. Marino Mazzacurati, invece, creò uno sbalzo d'argento che si protraeva da una parete in palissandro spazzolato del Vestibolo di Prima Classe. Tra le sue opere spiccava anche un ritratto dell'effigie di Leonardo da Vinci, ad oggi conservato presso la Biblioteca Nazionale di Torino.

Per omaggiare ulteriormente la figura del maestro vinciano, la Società Italia allestì a bordo della nave una collezione di dieci modelli delle macchine leonardesche, realizzati dall'ingegner Leonori. Questi modelli, che includevano la pompa idraulica, il ponte, la gru doppia, la macchina tubo, la macchina volante-aliante, uno spaccato di nave a motore, una macchina atta a fare lime, il carroarmato, il vascello da guerra e la macchina tessile; si distinguevano per uno stile sobrio ed elegante, richiamato dalle linee che seguono gli incastri, la superficie venata del legno e la finezza artigianale che hanno reso ogni singolo oggetto unico; testimoniando il connubio tra ingegneria e arte italiana⁹⁶.

Nel frattempo, la realizzazione degli arazzi continuava febbrilmente; mano a mano che ne veniva terminato uno, Scassa lo consegnava personalmente a Genova, dove il transatlantico attendeva attraccato al porto per ricevere il prezioso carico. L'ultimo arazzo fu rimosso dal telaio la sera prima della scadenza, e le tessitrici, instancabili continuarono a lavorare tutta la notte per ultimare le rifiniture e cucire gli stacchi. All'alba, Scassa e le ragazze, si misero in viaggio verso Genova, dove, con l'arazzo avvolto sotto il braccio si diressero verso il molo, dove Scassa guidò le tessitrici all'interno della nave. Lì, appesero l'ultimo arazzo, contemplando con orgoglio tutto il loro impegno che decorava magnificamente le pareti del Salone delle Feste⁹⁷.

Il 30 giugno 1960, alle ore 11, la *Leonardo da Vinci* lasciò il porto di Genova per il suo primo viaggio oltre oceano, portando con sé non solo i passeggeri ma anche un pezzo di straordinaria arte e artigianato italiani.



Fig. 51



Fig. 52



Fig. 53

4.2 La fine dell'epoca d'oro

98. GMGProgetto-Cultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. pp.210-211

Nel 1958, Luigi Durand de La Penne, membro della commissione per i trasporti e la marina mercantile, intervenne in parlamento per evidenziare il crescente traffico di trasporto aereo e quello marittimo, a quell'epoca infatti, i transatlantici accoglievano complessivamente un numero di viaggiatori paragonabile a quello degli aerei, superando i due milioni di passeggeri.

La distinzione tra le due tipologie di viaggiatori era chiara, di conseguenza le compagnie di navigazione erano fiduciose che il loro servizio avrebbe continuato a prosperare, trovando coesistenza equilibrata con il crescente successo dell'aviazione. Forte di questa convinzione, si decise di avviare la progettazione di nuove navi, non tenendo però pienamente conto di un cambiamento sociale, che vedeva l'emergere di una classe media sempre più numerosa e attratta da un moderno stile di vita.

Nel 1959 furono stanziati i fondi per la costruzione di due nuove navi gemelle destinate alla tratta New York - Genova. Questi transatlantici, successori della *Leonardo da Vinci*, furono battezzati *Michelangelo* e *Raffaello*, in onore di due dei più rinomati artisti italiani. Il loro design rappresentava un perfetto connubio tra l'arte, l'architettura e l'ingegneria, ponendo la cantieristica navale italiana ai vertici dell'eccellenza mondiale. Tuttavia, nonostante la magnificenza di queste due navi, la loro inaugurazione segnò anche l'inizio del declino dell'epoca d'oro dei transatlantici, sempre più schiacciati dalla rapidità e dall'efficienza del trasporto aereo, ormai dominante sulle rotte intercontinentali ⁹⁸.

Nel progetto della *Leonardo da Vinci* vennero utilizzati anche i fondi destinati alla costruzione delle due navi successive, ritardandone significativamente l'avvio, difatti tra l'ideazione e l'apertura dei cantieri trascorse un intero decennio.

A complicare ulteriormente il settore, fu uno sciopero di 40 giorni, causato dall'obsolescenza dei codici di navigazione risalenti al periodo fascista. Questi regolamenti vietavano al personale di bordo il diritto di scioperare, equiparando tale azione a un ammutinamento, punibile con l'arresto e sanzioni penali. I lavoratori richiedevano contratto a tempo indeterminato e una revisione del proprio "contratto di viaggio", che prevedeva il licenziamento automatico dopo lo sbarco e

l'incertezza sulla riassunzione.

Nel 1958, a seguito di promesse non mantenute dai sindacati, l'equipaggio della nave *Antoniotto Usodimare* diede il via a una protesta che attirò l'attenzione della Finmare, la quale denunciò i marinai coinvolti. Tuttavia l'azione dell'equipaggio si estese rapidamente, coinvolgendo migliaia di lavoratori del settore navale. Il ministro della marina mercantile, Giuseppe Spataro, riconobbe verbalmente il diritto di sciopero e promise un contratto nazionale per il personale marittimo, ma il cambio di governo a fine anno impedì la conclusione dell'accordo.

Nel maggio 1959, superata la scadenza per la stipula del contratto collettivo, scoppiò uno sciopero generale della durata di 40 giorni, il più grande mai messo in atto dalla marina, che sospese l'attività di tutte le navi italiane e molte straniere. La protesta assunse una portata internazionale, con adesioni anche tra i lavoratori del settore navale newyorkese. In questa fase critica, l'armatore Angelo Costa, inviò una lettera all'equipaggio della nave *Federico C*, intimando le dimissioni a chi avesse sostenuto i sindacati. La reazione fu un ulteriore sciopero, che portò al licenziamento dei marinai e allo sgombero della nave da parte delle autorità. La tensione culminò con l'arresto di 12000 lavoratori, tra marinai, tecnici e operai, innescando le accuse di ammutinamento e persino minacce di guerra civile⁹⁹.

Il 18 luglio, il governo raggiunse un accordo con i sindacati, firmando un contratto nazionale che offriva minime garanzie ai lavoratori. Lo sciopero rivelò non solo la crisi profonda del settore navale, ma anche la straordinaria coesione dell'intera categoria, testimoniando coraggio e riscuotendo solidarietà anche dalle altre categorie di lavoratori.

Per riabilitare l'immagine della Marina Mercantile, la Finmare ottenne ingenti finanziamenti per la costruzione delle navi *Michelangelo* e *Raffaello*. Questi transatlantici, più grandi e moderni, rappresentarono una risposta del governo per rilanciare il settore, riconquistarsi l'appoggio pubblico garantendo lavoro ai cantieri e agli equipaggi. Tuttavia, i lunghi tempi di realizzazione si rivelarono un fattore penalizzante, in quanto dalla metà degli anni Sessanta il crescente predominio del trasporto aereo aveva ormai ridotto drasticamente la richiesta di viaggi transoceanici, segnando il tramonto dell'epoca

d'oro dei transatlantici.

L'idea di progettare due navi gemelle prese forma con l'obiettivo di sostituire le storiche *Saturnia* e *Vulcania*, ormai simboli di un'epoca passata. La necessità di rinnovare la flotta derivava dal desiderio di creare due unità moderne e tecnologicamente avanzate, capaci di operare autonomamente e di sostenere con efficienza la tratta Napoli - Genova - New York.

Con un costo pari a 150 miliardi di lire, la *Michelangelo* e la *Raffaello* erano organizzate secondo la tradizionale suddivisione delle tre classi, Prima Classe, Classe Cabina e Classe turistica, ospitando 2500 persone, tra passeggeri e l'equipaggio. Le due ammiraglie simboleggiavano la perfetta sintesi tecnologica e artistica grazie al contributo delle eccellenze italiane del tempo. Nino Zoncada, Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti si occuparono di progettare le sale insieme ai più importati esponenti dello scenario artistico, facendo raggiungere l'apogeo di museificazione che Giulio Carlo Argan aveva avviato con il progetto della *Leonardo da Vinci*¹⁰⁰.

4.3 La Michelangelo

Nel settembre 1962, la madrina Donna Laura Segni ebbe l'onore di battezzare il transatlantico *Michelangelo*, segnandone ufficialmente il suo varo in mare. Nei tre anni successivi furono portati a termine gli ultimi lavori di rifinitura, e il 21 aprile 1965, la Società Italia issò la bandiera del maestoso gigante, dando il via a una serie di "crociere di rodaggio" ideate per identificare e risolvere eventuali problematiche prima del viaggio inaugurale. Tra queste, una crociera preliminare coinvolse esclusivamente il personale di bordo, seguita da una seconda di sette giorni verso Madera e le Canarie, con la partecipazione di mille e cento passeggeri incaricati di valutare la qualità del soggiorno e il potenziale successo della nuova nave. Il 12 maggio 1965, la *Michelangelo* era finalmente pronta per salpare dal porto di Genova. A celebrare l'importanza di tale momento, fu invitata Elina Castellucci Buonarroti, ultima discendente di Michelangelo.

Alle 11 spaccate, l'ammiraglia salutò la costa ligure, inaugurando il suo primo viaggio ufficiale. La storica occasione fu documentata anche dalla rivista "Life", che immortalò la nota

attrice Virna Lisi seduta davanti all'arazzo di Giuseppe Capogrossi, nel Salone delle Feste di Prima Classe.

Dopo otto giorni di navigazione la nave raggiunse le coste statunitensi, dove rimase una settimana accogliendo visitatori e ospiti illustri, prima di ripartire il 27 maggio per fare il suo ritorno in Italia ¹⁰¹.

L'allestimento della *Michelangelo* fu affidato alla stessa commissione che aveva curato quello della turbonave *Leonardo da Vinci*, presieduta dal critico Giulio Carlo Argan. La scelta ricadde in gran parte su architetti e artisti romani. Tuttavia, a seguito dei risultati dell'allestimento della *Leonardo da Vinci*, Gustavo Pulitzer Finali espresse il proprio dissenso riguardo all'ammissione di numerosi architetti per la progettazione degli interni del nuovo transatlantico, sottolineando come questa scelta avesse generato ambienti disomogenei e privi di un dialogo armonico.

Per la *Michelangelo*, dunque, furono coinvolti professionisti come Nino Zoncada, Vincenzo Monaco, Gustavo Pulitzer Finali, Marco Laverello, Amedeo Luccichenti, Italo Gamberini, Nicola Petrolini, e Mario Gottardi.

Come per la sua gemella, la *Michelangelo* fu progettata seguendo rigorosamente le norme di sicurezza pattuite dalla "Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita in mare di Londra", di conseguenza, tutti i materiali impiegati vennero concepiti per essere ignifughi, e anche le decisioni pertinenti all'allestimento interno ne furono influenzate.

Nel 1963, Ugo Scassa, già distintosi per lo straordinario contributo alla *Leonardo da Vinci*, venne contattato da un funzionario della Società Italia Navigazione e invitato a Genova per discutere i dettagli del suo nuovo incarico, contribuire all'allestimento artistico della *Michelangelo* ¹⁰².

Nino Zoncada, responsabile della progettazione del Salone delle Feste di Prima Classe, propose di inserire cinque grandi arazzi per creare un contrasto tra stile antico e moderno. Tuttavia, la ricerca di tessuti antichi che soddisfacessero i criteri richiesti si rivelò quasi impossibile, fu quindi deciso che l'arazzeria Scassa avrebbe realizzato dei "falsi" antichi, traducendo cinque disegni a motivi floreali in stile fiammingo dello xilografo Tranquillo Marangoni, membro dello Studio Zoncada. I cinque arazzi vennero collocati in punti strategici, uno al centro della parete di poppa, due sulla parete verso

101. GMGProgetto-Cultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi* [...], 2016, Cit. p.x. p.218

102. L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne* [...], 2010, Cit. p. x. p.101



Fig. 54

prora e altri due nel duomo. Tutti furono realizzati con lana di pecora e lana di capra, fibre che, pur essendo infiammabili non avrebbero favorito la propagazione del fuoco.

La serie, soprannominata *Verdure* dalle tessitrici astigiane, si rifaceva ai canoni tradizionali dell'arazzeria antica, dove gli elementi ornamentali diventavano segni distintivi di un genere. I soggetti decorativi riprendevano dettagli di composizioni seicentesche, rielaborati su scala e resi protagonisti della rappresentazione. Con questo espediente, Zoncada riuscì a far dialogare le opere con l'ambiente circostante, offrendo un linguaggio visivo organico che contrastava con lo stile contemporaneo dell'immenso arazzo di Capogrossi. Quest'ultimo, collocato come punto focale sulla parete di prua della Sala Soggiorno, dialogava planimetricamente con il Salone delle Feste attraverso il podio dell'orchestra ¹⁰³.

Intitolato *Astratto*, questo arazzo risultava più imponente rispetto a quello realizzato in precedenza per la *Leonardo da Vinci*. Lo schema figurativo, seppur più ordinato e meno rigido, sfruttava sovrapposizioni e incastri di figure astratte, con una complessità pittorica amplificata dal contrasto dato tra le forme e lo sfondo. La composizione risulta in una sintesi cromatica che scandisce il rosso del modulo con il bianco, il grigio e il nero dello sfondo traducendo un senso di essenzialità primitiva, in cui il colore diventa il protagonista assoluto dell'opera.

L'arte astratta trovò spazio anche nel Gran Bar di Prima Classe, progettato da Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti, ospitava sulla parete speculare al bar due dipinti, uno di Antonio Corpora e uno di Michele Turcato. I corridoi della nave inoltre, vennero trasformati in vere e proprie gallerie d'arte, esponendo quattordici dipinti di artisti contemporanei, tra cui Bruno Saetti, Gianni Dova, Gino Severi e Giuseppe Santomaso. Seguendo la tradizione inaugurata con altre navi celebri, anche per le gemelle *Michelangelo* e *Raffaello* fu creato un bassorilievo dedicato al genio italiano da cui traevano il nome ¹⁰⁴.

La figura di Michelangelo, opera dell'orafo Bino Bini, risplendeva nella luce di una plafoniera in vetro di Murano nel Vestibolo di Prima Classe, ambiente raffinato progettato da Pulitzer Finali e Gamberini.

Per la progettazione della Classe Cabina, Mario Gottardi e

103. E. Danese, *L'arte al telaio [...]*, 2000, Cit. p. x. p.46

104. *Ibidem*

Fig. 54, *Virna Lisi*, fotografata sul transatlantico Michelangelo davanti all'arazzo Composizione tratto da Giuseppe Capogrossi



Fig. 55



Fig. 56

Marco Lavarello furono incaricati di curare l'architettura, mentre la decorazione venne affidata a Roberto Aloï. Quest'ultimo disegnò sei arazzi, due dei quali collocati nel Bar, Romano Rui, invece, per la Sala da Gioco realizzò sei pannelli in argento sbalzato che narravano episodi legati alla Storia di Re Artù.

Tra le opere d'arte più significative, si distinse particolarmente fu la *Suonatrice d'ocarina* di Pericle Fazzini. In questa creazione, lo scultore superò ogni convenzione volumetrica, trasformando la materia in un elemento vivo e dinamico, capace di seguire il movimento e il mutare della suonatrice. Attraverso un'abile lavorazione del bronzo, Fazzini catturò con precisione ogni dettaglio tridimensionale dei piani conferendo all'opera una profondità espressiva straordinaria¹⁰⁵.

105. GMGProgetto-Cultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. p.224

Fig. 55, *Salone di Soggiorno in Prima Classe, transatlantico Michelangelo Fig. 56,* foto a colori davanti all'razzo di Capogrossi, transatlantico Michelangelo
Fig. 57, *Bar del Salone di Soggiorno di Classe Cabina, transatlantico Michelangelo*



Fig. 57



Fig. 58



Fig. 58, *Verdure*, da Studio Zoncada su cartone di Tranquillo Marangoni, arazzo, 215 x 700 cm, 1965, tessitura Arazzeria Scassa di Asti, Galleria Nazionale d'Arte Moderna, Roma **Fig. 59**, Salone Principale di Prima Classe visto a colori, transatlantico Michelangelo **Fig. 60**, Sala da Ballo di Prima Classe vista a colori, transatlantico Michelangelo

106. GMGProgetto-Cultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi[...]*, 2016, Cit p.x. pp.269-270

4.4 La Raffaello

L'entusiasmo che aveva avvolto il varo della *Michelangelo* il 16 settembre 1962 era ancora vivido e alimentava l'attesa per il battesimo dell'ultimo transatlantico della Società Italia, il *Raffaello*. Il 24 marzo 1963, i cantieri di San Marco aprirono i cancelli per accogliere il pubblico e la tanto attesa madrina e moglie del Presidente del Senato, Donna Giuliana Merzagora a cui spettava l'onore di consacrare l'ultima maestosa ammiraglia *Raffaello*.

Successiva all'entrata in mare del nuovo transoceanico, si avviarono gli interventi di allestimento delle sovrastrutture, ultimando l'intero assemblamento nel giugno 1965, quando la nave venne condotta a Genova per terminare gli ultimi lavori di carenaggio prima delle prove definitive nel mar ligure. Per volontà dell'ingegnere Nicolò Costanzi, la *Raffaello* fu riverniciata con pennellate orizzontali, in modo da ricrea il naturale andamento dell'acqua lungo i bordi della nave. Successivamente vennero eseguite le prove di stabilità, di resistenza e controllo, ultimando con la prova decisiva il 6 luglio nel quale veniva valutata la "velocità a tutta forza", dove la grande ammiraglia raggiunse i 30 nodi e mezzo superando nella stessa prova la nave gemella.

Il giorno seguente venne celebrata la consegna della nuova unità alla società armatrice, nel quale vennero apposte le firme sul verbale che decretava ufficialmente il passaggio dal cantiere costruttore al committente.

Il 10 luglio la *Raffaello* lasciò Genova per il primo viaggio lungo la rotta Canne, Malta, il Pireo e Napoli. Il viaggio inaugurale ospitò figure celebri quali il direttore della Rai Ettore Bernabei, il baritono Gino Bechi e la madrina Giuliana accompagnata dal marito e presidente del Senato Cesare Merzagora. Due settimane più tardi e 44 giorni dopo il viaggio inaugurale della gemella *Michelangelo*, la *Raffaello* salutò la vasta folla per andare oltre oceano verso la costa statunitense. Ospitando a bordo personaggi influenti del settore navale e membri di spicco quali Giovanni Spadolini, Giovanna Ralli e Raffaella Carrà¹⁰⁶.

I grandi transatlantici si trovarono presto a competere con l'ascesa dell'aviazione. Per far fronte alla concorrenza, le gemelle *Michelangelo*, *Raffaello* e la *Leonardo da Vinci* ampliarono le loro rotte, affiancando alla tradizionale traversata verso New York intenerirai verso i Caraibi e le Antille, con

soste intermedie alle Canarie, in Marocco, Lisbona e alle Baleari, ideali per escursioni turistiche.

Mentre l'areo diveniva sinonimo di efficienza per chi viaggiava per affari, le navi iniziavano a rappresentare il viaggio come esperienza di relax e vacanza. In questo contesto, la *Raffaello*, capovolse il concetto tradizionale di transatlantico, percorrendo rotte più suggestive verso angoli remoti del mondo.

Tuttavia, un errore di progettazione segnò il destino delle gemelle, poiché entrambe furono costruite seguendo una rigida divisione in classi sociali, un concetto ormai superato negli anni del boom economico. Questo modello risultò inadatto a soddisfare le nuove esigenze dei viaggiatori e contribuì alla fine dei viaggi marittimi di lusso.

Con il crescente benessere economico in Italia, la concezione stessa di viaggio cambiò, portando a una revisione delle terminologie di bordo. I progettisti, pur mantenendo la suddivisione in classi, cercarono di mascherarne la rigidità¹⁰⁷.

La Prima Classe rimase invariata, la Seconda Classe venne rinnovata in Classe Turistica, mentre la Terza Classe, inizialmente pensata per gli emigranti che tentavano la fortuna in America, subì una completa rivisitazione. Sulle navi più moderne, come la *Leonardo da Vinci*, questa divenne una Classe Turistica confortevole, dove al passeggero venivano offerte cabine dotate di aria condizionata regolabile, impianti radiotelefonici e televisori nei saloni, e in alcuni casi persino in cabina di Prima Classe. A bordo erano disponibili servizi di alta qualità, tra cui bagni privati, sei piscine, tre piscine per bambini e tre per adulti, un cinema, un auditorium e un teatro.

L'esperienza in nave era ulteriormente arricchita da eventi come il Captain's dinner, che si teneva il giorno successivo la partenza da Napoli o, per i viaggi di ritorno da New York. Alle 17.30 nella Sala da Feste di Prima Classe, il comandante, Oscar Ribari faceva il suo ingresso accompagnato dagli ufficiali e da quella sera, era dovere per i viaggiatori indossare l'abito dell'alta società. Conclusa la cena formale, il capitano estendeva i festeggiamenti alla Classe Cabina e, in maniera più informale, alla Classe Turistica.

Tra i passeggeri celebri della *Raffaello*, spiccò la presenza del sovrano del Marocco, Re Hussan II che nel 1966 scelse il transatlantico per raggiungere gli Stati Uniti¹⁰⁷. Per onorare il prestigioso ospite, la nave fece uno scalo d'eccezione a



Fig. 61

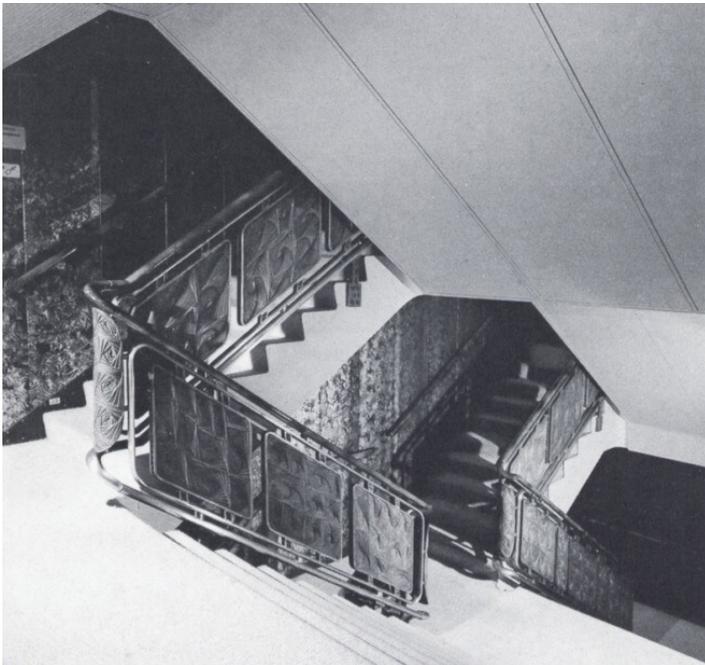


Fig. 62

Casablanca, riservandogli un intero settore di cabine di Prima Classe, arredate secondo il gusto marocchino per celebrare la sua presenza e farlo sentire a proprio agio.

Le gemelle furono concepite con l'obiettivo di realizzare due unità identiche, non solo per quanto riguarda l'architettura esterna, ma anche nel design degli interni. Come per gli altri transatlantici, anche per il loro allestimento venne indetto un concorso, l'ultimo nella storia della navigazione italiana, per selezionare artisti e architetti incaricare di progettare gli ambienti delle navi. La commissione era presieduta dal celebre critico d'arte Giulio Carlo Argan, che si occupò di scegliere i migliori talenti che potessero far risaltare la *Michelangelo* e la *Raffaello*.

Per la *Raffaello*, Argan si affidò alla visione dei fratelli romani Busiri Vici, che debuttarono nell'allestimento navale con gli interni del Vestibolo di Prima Classe della *Michelangelo*, dove hanno portato una ventata di innovazione con un impronta moderna e futuristica che si distaccava dal gusto tradizionalmente classico.

Un altro importante incarico fu affidato allo studio romano Lapadula, che si occupò dei Saloni di Prima Classe. Con una comprovata esperienza nell'allestimento del transatlantico *Cristoforo Colombo*, i fratelli Attilio e Emilio Lapadula, in collaborazione con l'architetto Fabio Massimo Poggiolini, concepirono un salone di ampie dimensioni, suddiviso in diversi ambienti grazie a una parete a scomparsa costituita da quattro enormi porte in vetro. L'intero spazio era scandito da un soffitto a cassettoni dai quali pendevano lampadari composti da eleganti canne in vetro di Murano.

L'artista Mario De Luigi contribuì alla decorazione del Salone delle Feste di Prima Classe realizzando il cartone per un arazzo monumentale lungo sette metri, intitolato *Le quattro stagioni*. L'opera, dal forte carattere astratto, venne tessuta dalla manifattura genovese MITA, che grazie a un'abile intreccio di fili, riuscì a restituire le sfumature e i dettagli cromatici voluti dall'artista ¹⁰⁸.

Nella Sala Soggiorno, un'altra opera catturava l'attenzione, *Forma, materia, energia*, una scultura in bronzo con dettagli in cristallo realizzata da Edgardo Mannucci e posizionata sulla parete di prua. L'opera sembrava un'esplosione di dinamismo e luminosità, incarnando perfettamente il dialogo

108. *Ibidem*

Fig. 61, *Interni*, transatlantico Raffaello

Fig. 62, *Vestibolo di Prima Classe*, Michele e Giancarlo Busiri Vici transatlantico Raffaello



Fig. 63



Fig. 64

tra arte e ambiente circostante.

L'intervento dei fratelli Lapadula non si limitò a questi spazi. Nel Gran Bar Atlantico della *Raffaello*, la presenza dell'arte contemporanea si manifestò attraverso una serie di ventuno arazzi ispirati agli esponenti dell'astrattismo italiano.

Ogni arazzo, delle stesse dimensioni ma con un soggetto astratto unico, fu realizzato da artisti di spicco come Accardi, Conte, Ercolini, Giordano, Guenzi, Lazzari, Montanarini, Novelli, Pace, Parisi, Perilli, Picciotti, Picone, Rotella, Sadun, Sanfilippo, Scordia, Spoltore, Trotti, Turcato, Virdizzo.

Molti di questi artisti erano membri dell'Art Club, un'associazione nata a Roma nel 1945 per promuovere l'arte contemporanea nazionale e internazionale ¹⁰⁹.

L'architetto Ernesto Lapadula, uno dei fratelli e membro del comitato direttivo dell'Art Club dal 1947, propose alla commissione artistica della *Raffaello* un percorso che sintetizzasse le esperienze e le influenze degli astrattisti legati all'associazione, affiancatoli ad artisti esterni ma in sintonia con quelle ricerche. La scelta di coinvolgere questi artisti fu guidata dall'intento di creare una collezione emblematica dell'astrattismo italiano, pur valorizzando la diversità delle loro origini e dei loro percorsi.

Tra gli artisti selezionati spiccavano Carla Accardi, Achille Perilli, Antonio Sanfilippo e Giulio Turcato, esponenti del Gruppo Forma 1, movimento nato a Roma e promotore della storica rivista omonima pubblicata nel 1947. Forma 1 si distingueva per il tentativo di mediare tra realismo e astrattismo, due linguaggi dominanti nell'arte di quel periodo, e per la sua profonda riflessione sulla natura del segno.

Gli artisti del gruppo esploravano le potenzialità espressive del segno attraverso l'accumulo e l'accostamento, creando un linguaggio visivo silenzioso ma al contempo potente ed evocativo ¹¹⁰.

La creazione degli arazzi fu affidata all'esperta arazzeria Scassa di Asti, ormai consolidata collaboratrice. I cartoni preparati dagli artisti vennero tradotti in opere tessili di centoventi centimetri di larghezza per duecentotrenta in altezza, mantenendo intatta la forza espressiva di ogni linguaggio artistico. Gli intrecci e i colori valorizzavano i soggetti, confermando ancora una volta l'eccellente maestria tessitrici. Lapadula e Poggiolini studiarono con attenzione le combinazioni

109. E. Danese, *L'arte al telaio [...]*, 2000, Cit. p. x. p.48

110. L. M. Ferraris, *L'arazzeria Scassa di Asti [...]*, 2002, Cit. p. x. p.102

Fig. 63. *Sala da pranzo in Classe Cabina*, Michele e Giancarlo Busiri Vici transatlantico Raffaello **Fig. 64.** *Vestibolo di Classe Cabina*, Michele e Giancarlo Busiri Vici transatlantico Raffaello



Fig. 65



Fig. 66

cromatiche, creando un'alternanza visiva che richiamava l'allestimento di una galleria d'arte. Le tonalità degli arredi furono definite a partire dai cromatismi degli arazzi stessi, privilegiando sfumature di ocre che esaltavano l'armonia dell'ambiente.

Gli arazzi di Carla Accardi rappresentano una sintesi della sua ricerca su segno, le forme emergono con forza dal contrasto tra il fondo bianco e le linee cromatiche. Questo utilizzo del bianco si ritrova in tutti gli arazzi, espediente adottato dagli progettisti per creare coesione tra le opere e l'ambiente circostante.

Nei pannelli di Guenzi e Montanarini, il segno diventa più elaborato, quasi una danza catturata dall'abile tessitore che riesce a riprodurre la spontaneità e il movimento. La tessitura intensifica i contorni e le tonalità, rendendo vivi i colori sovrapposti di Conte o le "incisioni" vibranti di Giordano che prendono vita.

L'arazzo di Mimmo Rotella, al contrario, emerge per la sua realizzazione per sottrazione, traducendo per *décollage*, l'artista crea forme concave che sembrano integrate con le sagome tessili. Se nel resto dei pannelli è emerso il pluralismo, fatto di ripetizione segnici che oscillano tra calligrafia e decorazione; nell'opera di Bice Lazzari, trova una sintesi equilibrata tra segno e spazio, conferendo all'opera una straordinaria purezza formale.

Ad impreziosire la Veranda Bar Bermuda di Prima Classe erano due pannelli astratti di Emilio Vedova, tratti da una fase creativa in cui l'artista veneziano si allontana da rigide strutture geometriche futuriste per abbracciare le dinamiche forme dell'espressionismo astratto. Le sue opere, dominate da un'alternanza drammatica di bianchi e neri, nella trasposizione tessile acquisiscono significato nuovo e ancora più potente ¹¹¹.

Nella Sala Soggiorno della Classe Cabina era esposto uno degli arazzi più evocativo del tema marittimo, intitolato *Borgo di pescatori* e tessuto su cartone di Luigi Spacal. Posizionato sulla parete di poppa, l'arazzo creava un'atmosfera perfetta trasportando gli ospiti in un immaginario popolato da reti e imbarcazioni da pesca.

Il Vestibolo di Prima Classe, progettato dai fratelli Busiri Vici in stile "architettura mediterranea", ospitava un magnifico

111. E. Danese, *L'arte al telaio [...]*, 2000, Cit. p. x. p.49

Fig. 65, *Interni transatlantico* Raffaello

Fig. 66, *Vestibolo di Classe Cabina*, Michele e Giancarlo Busiri Vici transatlantico Raffaello

112. GMGProgetto-Cultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi*[...], 2016, Cit p.x. p.278

Fig. 67, *Astratto*, da Mimmo Rotella, arazzo, 230 x 120 cm, 1963, tessitura Arazeria Scassa di Asti, Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea

Fig. 68, *Astratto*, da Carla Accardi, arazzo, 230 x 120 cm, 1964, tessitura Arazeria Scassa di Asti, Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea

bassorilievo di Francesco Coccia, che attraverso un racconto artistico rendeva omaggio al maestro Raffaello. Sulla coppia di colonne prospicienti alla sala, erano collocate due polene realizzate in bronzo dall'artista Assia Busiri Vici Olsoufieff. Tradizionalmente posizionate a prua per proteggere la nave e propiziare il viaggio, le polene qui assumevano un significato simbolico. La tradizione ha origini molto antiche ed è nata come forma di protezione contro minacce avverse, un auspicio che gli architetti decisero di inserire per la prima volta all'interno della nave per simboleggiare il legame profondo tra la *Raffaello* e la sua gemella, la *Michelangelo*¹¹².



Fig. 67



Fig. 68



Fig. 69



Fig. 70

Fig. 69, *Astratto*, da Emilio Vedova, arazzo, 160 x 340 cm, 1964, tessitura Arazeria Scassa di Asti, Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea

Fig. 70, *Borgo di pescatori*, da Lojze Spacal, arazzo, 200 x 600 cm, 1964, tessitura Arazeria Scassa di Asti, Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea

CONCLUSIONI

La storia dell'arte arazziera è una narrazione intrisa di tradizione, innovazione e cultura, che ha saputo attraversare i secoli, adattandosi alle mutevoli esigenze estetiche e sociali. Questo patrimonio, rappresenta uno degli aspetti più affascinanti e significativi del Made in Italy, testimoniando l'eccellenza artigianale e la creatività che caratterizzano il nostro paese. Gli arazzi, con la loro capacità di unire arte e funzionalità, hanno fatto parte di prestigiosi progetti di design e architettura contribuendo a definire l'identità visiva di transatlantici, contesti illustri e ambienti privati.

La manifattura italiana di arazzi, incarnata da figure come Ugo Scassa, ha saputo integrare tecniche tradizionali con visioni artistiche contemporanee, creando opere che non solo decorano gli spazi, ma narrano e trasmettono valori culturali. La scelta di artisti di spicco e la collaborazione con designer innovativi, hanno permesso di elevare l'arazzo a una forma d'arte a sé stante, capace di dialogare con il mondo moderno. Ogni pezzo diventa un'opera che porta con sé l'eredità di una tradizione secolare, rinnovata attraverso l'estro degli artisti contemporanei.

Ogni arazzo racconta un capitolo della nostra storia, dalle commissioni dei nobili ai progetti per i transatlantici, sino alle collaborazioni con artisti che hanno segnato il XX secolo. Questa eredità è ancora viva, e la sua valorizzazione è fondamentale per trasmettere le radici culturali e artistiche dell'Italia alle future generazioni.

In un'epoca caratterizzata dalla digitalizzazione e dall'industrializzazione, è cruciale non dimenticare l'importanza della manualità e dell'artigianato. L'arte arazziera, con la sua capacità di unire il bello e il funzionale, deve essere celebrata e promossa come simbolo di un'italianità che non si limita ad un'etichetta commerciale, ma si traduce in un vero e proprio stile di vita. Riconoscere e apprezzare questo patrimonio artistico significa rendere omaggio a una storia che è, e continuerà a essere, parte integrante della nostra identità culturale.

Il cammino dell'arte arazziera è un viaggio che continua, invitando tutti noi a esplorare, comprendere e valorizzare

l'eccellenza italiana, non solo come un tesoro del passato, ma come una risorsa vitale per il futuro.

La bellezza degli arazzi non è solo nelle loro trame e nei loro colori, ma nel loro essere testimoni di un'arte che si evolve, che si fa portavoce di storie e di emozioni, e che rimane un simbolo duraturo del genio creativo italiano.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

Fonti bibliografiche

AA.VV., *Museo degli arazzi Scassa* Skira, Milano 2010.

Avanzo D., Cincotti S., (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018.

Bernardi M., *Cagli. Mostra degli arazzi di Asti*, catalogo della mostra, Antica Certosa di Valmanera, Asti, 1978.

Danese E., *L'arte al telaio. L'Arazzeria Scassa dal 1957 ad oggi*, Umberto Allemandi, Torino, 2000.

D'Aleo G., *L'arazzo contemporaneo come elemento di design. Il sodalizio artistico tra Ettore Sottsass e l'arazziere Ugo Scassa* [tesi di laurea] Politecnico di Torino, facoltà di Design e Comunicazione, 2022, relatore Prof. Pier Paolo Peruccio

De Grossi Mazzorin C., *Opere d'arte sull'Augustus*, in "Domus", n.272, Luglio 1952.

Dagli interni della "Cristoforo Colombo", in "Domus", n.306, Maggio 1955.

Alcuni interni della Andrea Doria, in "Domus", n.281, Aprile 1953.

Informazione su alcuni ambienti del "Conte Biancamano", in "Domus", n.245, Aprile 1950.

Oro sul "Conte Grande", in "Domus", n.244, Marzo 1950.

Ferraris L. M., *L'arazzzeria Scassa di Asti (1957/2002)* [tesi di laurea] Università degli Studi di Parma, facoltà di Lettere e Filosofia, 2002, relatrice Prof.ssa Gloria Bianchino

Fiorino S., Canalini C., Provenzano N., Salvagno C., GMGProgettoCultura, (a cura di) *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'utopia*, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, 2016.

Mallamace L., *Il riuso dell'edilizia storica ai fini culturali nella città di Asti. La collezione "Arazzi Scassa" e lo studio progettuale per la nuova collocazione del museo* [tesi di laurea] Politecnico di Torino, facoltà di Architettura, 2018, relatrici Prof.ssa Laura Antonietta Guardamagna, Prof.ssa Chiara Aghemo

Molinari A., *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*, Franco Angeli, 1988.

Nosenzo L., *Gli arazzi nelle vigne. Storia dell'Arazzeria Scassa*, arabAFenice, Boves, 2010.

Piccione P., *Gio Ponti. Le navi, il progetto degli interni navali 1948-1953*, Idea Books, Viareggio 2007.

Viale Ferrero M., *Arazzieri alla Certosa, in Gli arazzi di Asti*, catalogo della mostra, Asti, 1966.

Viale Ferrero M., *Arazzi italiani*, Electa, Milano, 1961.

Viale Ferrero M., *Elite. Arte e stili. Gli Arazzi*, Opportunity books, Santangelo di Romagna, 1995.

Viale Ferrero M., *Viale V. Arazzi e Tappeti Antichi*, ILTE, Torino, 1952.

Fonti sitografia

Compagnie di Navigazione, Museo del Mare Trieste 2023, <https://museodelmaretrieste.it/civico-museo-del-mare-di-trieste-in-porto-vecchio/compagnie-di-navigazione/>

D. Tanzj, A. Bentivegna, *Transatlantici: il design italiano che attraversava l'oceano*, La voce di New York 2016, <https://lavocedinewyork.com/arts/arte-e-design/2016/06/21/transatlantici-italiani/>

I bastimenti dell'emigrazione italiana. Milioni d'italiani alla ricerca di fortuna Nautica Report, https://www.nauticareport.it/dettnews/storie_e_report/i_bastimenti_dellemigrazione_italiana-6-3969/

C. Cione, *Nave Andrea Doria: storia del transatlantici italiani*, Marinecue 2023, <https://www.marinecue.it/2023/05/14/nave-andrea-doria-storia-transatlantici-italiani/>

E. Laciniati, *Storia delle navi da crociera: Il Transatlantico*, Marinecue 2019, <https://www.marinecue.it/2019/07/22/transatlantico-nave-crociera-storia/>

Arazzo, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/arazzo/>

Fabbrica dei Gobelins, Mobilier National, <https://www.mobiliernational.culture.gouv.fr/fr/nous-connaître/les-manufactures/manufacture-des-gobelins>

A. Ghidoli, *Arras. Enciclopedia dell'Arte Medievale* 1991, Treccani, https://www.treccani.it/enciclopedia/arras_%28Enciclopedia-dell%27-Arte-Medievale%29/

Arazzi, FineArt 2021, <https://fineart.dimanoinmano.it/magazine/arazzi/>

Arazzo rinascimentale fiammingo, Davide riceve Betsabea e la partenza di Uria, Sotheby's 2012, <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2012/treasures-princely-taste-l12307/lot.13.html>

Gli arazzi di Mortlake, Sotheby's 2016, <https://www.sothebys.com/en/articles/episode-10-the-mortlake-tapestries>

Real Fàbrica de Tapices, <https://www.realfabricadetapices.com/>

J. A. Tomlinson, *Cartoncini per arazzi. Goya*, Museo del Prado, <https://www.museodelprado.es/aprende/enciclopedia/voz/cartones-para-tapices-goya/3057199f-4c46-491b-b0fe-c854679685c7>

Edinburgh Tapestry Company, Dovecot Studios, <https://dovecotstudios.com/tapestry-studio/timeline>

William Morris Gallery, <https://wmgallery.org.uk/collection/about-william-morris/>

Tessuti William Morris, V&A, <https://www.vam.ac.uk/articles/willam-morris-textiles>

Cos'è l'arazzo?, V&A, <https://www.vam.ac.uk/articles/what-is-tapestry>

La storia dei Cartoni di Raffaello, V&A, <https://www.vam.ac.uk/articles/story-of-the-raphael-cartoons#slideshow=5239394909&slide=0>

Arazzeria Scassa, <https://www.arazzeriascassa.it/>

I. Ugolini, *Ansaldo e la tradizione cantieristica genovese*, Daily Nautica, <https://www.dailynautica.com/rubriche/ansaldo-e-la-tradizione-cantieristica-genovese/>

Cosulich Line, Italian Liners, <https://www.italianliners.com/cosulichit>

I. Ugolini, *Costruito a Genova il primo transatlantico italiano: la storia del "Duilio"*, Daily Nautica, <https://www.dailynautica.com/rubriche/costruito-a-genova-il-primo-transatlantico-la-storia-del-duilio/>

Società Italia, Italian Liners, <https://www.italianliners.com/italia-flotte-riuniteit>

C. Lazzari, *Il Rex, storia del transatlantico italiano dei record*. Daily Nautica, <https://www.dailynautica.com/rubriche/il-rex-storia-del-transatlantico-italiano-dei-record/>

I. Ugolini, *Andrea Doria: storia e curiosità sull'affondamento del transatlantico genovese*. Daily Nautica, <https://www.dailynautica.com/rubriche/andrea-doria-storia-e-curiosita-sullaffondamento-del-transatlantico-genovese/>

E. Cerra, *Gli arazzi*, Antiqua, <https://www.antiquanuovaserie.it/gli-arazzi-breve-storia-e-aspetti-tecnici/>

C. Lazzari, *Il Rex, storia del transatlantico italiano dei record*. Daily Nautica, <https://www.dailynautica.com/rubriche/il-rex-storia-del-transatlantico-italiano-dei-record/>

Arazzo di Bruxelles, Sotheby's, <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2012/treasures-princely-taste-l12307/lot.13.html>

Arazzi di Mortlake, <https://mortlake-history.org.uk/tapestries.html>

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

Fig. 1, 2 <https://www.nauticareport.it/dettnews.php?idx=6&pg=7879>

Fig. 3, 4 <https://unire.unige.it/handle/10621/842>

Fig. 5, 6 <https://www.marcellomascherini.it/opere-per-i-transatlantici/conte-biancamano>

Fig. 7 [https://it.wikipedia.org/wiki/Rex_\(transatlantico\)#/media/File:Italian_liner_Rex.jpg](https://it.wikipedia.org/wiki/Rex_(transatlantico)#/media/File:Italian_liner_Rex.jpg)

Fig. 8 <https://www.lastampa.it/mare/2018/08/17/news/dall-europa-all-america-la-corsa-perfetta-del-rex-1.34039134/>

Fig. 9 <http://www.culturanauale.it/documentazione.php?id=62>

Fig. 10 <https://www.naviearmatori.net/ita/foto-127553-1.html>

Fig. 11, 12 https://living.corriere.it/case/autore/gallery/andrea_doria-2034559191-gallery/?intcmp=galleryarticolo

Fig. 13 https://it.m.wikipedia.org/wiki/File:Decoro_degli_interni_del_transatlantico_Andrea_Doria.jpg

Fig. 14 https://living.corriere.it/case/autore/gallery/andrea_doria-2034559191-gallery/?intcmp=galleryarticolo

Fig. 15 <https://wannenesgroup.com/lots/674-450-arazzo-storico-di-bruxelles-dalla-storia-di-ciro-il-grande-circa-1560-bottega-di-jan-van-tieghem-marchi-della-citta-e-della-bottega-attribuito-a-michel-coxcie/>

Fig. 16 https://www.1stdibs.com/it/arredi/decorazioni-da-parete/arazzi/arazzo-antico-di-bruxelles-del-16-secolo-52-x-28/id-f_35443302/

Fig. 17 <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2012/treasures-princely-taste-l12307/lot.13.html>

Fig. 18 <https://www.sothebys.com/en/buy/auction/2024/classic-design-furniture-silver-ceramics-2/a-gobelins-allegorical-tapestry-woven-by-jean>

Fig. 19 <https://www.sothebys.com/en/buy/auction/2022/hotel-lambert-une-collection-princiere-paris/a-royal-louis-xv-literary-tapestry-from-the-story-2>

Fig. 20 <https://www.vam.ac.uk/articles/what-is-tapestry>

Fig. 21 <https://gndm.it/opere/pesca-miracolosa/>

Fig. 22 <https://collections.vam.ac.uk/item/O78761/tapestry-mortlake-tapestry-factory/>

Fig. 23 <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/228717>

Fig. 24 <https://www.vam.ac.uk/articles/what-is-tapestry>

Fig. 25, 26 <https://www.vam.ac.uk/articles/willam-morris-textiles>

Fig. 27 <https://www.nationalgalleries.org/art-and-artists/10141/dovecot-studios-edinburgh-tapestry-company-ronnie-mcvinnie-john-lou-fit-fred-marin-richard-gordon>

Fig. 28 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 89

Fig. 29 M. Bernardi, *Cagli. Mostra degli arazzi di Asti*, catalogo della mostra, Antica Certosa di Valmanera, Asti, 1978,

Fig. 30 E. Danese, *L'arte al telaio. L'Arazzeria Scassa dal 1957 ad oggi*, Umberto Allemandi, Torino, 2000. p. 25

Fig. 31 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 67

Fig. 32 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 115

Fig. 33 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 53

Fig. 34 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 155

Fig. 35 L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne. Storia dell'Arazzeria Scassa*, arabAFenice, Boves, 2010, p. 112

Fig. 36 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 153

Fig. 37 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 99

Fig. 38 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 131

Fig. 39 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 117

Fig. 40 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 161

Fig. 41 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 163

Fig. 42 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 159

Fig. 43 L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne. Storia dell'Arazzeria Scassa*, arabaFenice, Boves, 2010, p. 24-25

Fig. 44, 45, 46 E. Danese, *L'arte al telaio. L'Arazzeria Scassa dal 1957 ad oggi*, Umberto Allemandi, Torino, 2000. p. 47

Fig. 47 <https://www.fotografiaeindustria.it/2020/index.php/i-transatlantici-degli-anni-cinquanta-e-sessanta-del-novecento/transatlantico-leonardo-da-vinci-1958?945>

Fig. 48 <https://www.arazzeriascassa.it/collezioni>

Fig. 49 <https://www.arazzeriascassa.it/artisti>

Fig. 50 D. Avanzo, S. Cincotti (a cura di) *Da Kandinsky a Botero. Tutti in un filo. L'Arazzeria Scassa e l'arte del '900*, Skira, Milano, 2018, p. 87

Fig. 51 GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'utopia*, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, 2016. p. 177

Fig. 52, 53 GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'utopia*, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, 2016. p. 191

Fig. 54 A. Rocco, T. Balduzzi (a cura di), Asti. Città degli arazzi, Fondazione Asti Musei, Palazzo Mazzetti, Arthemisia Books, 2021, p.25.

Fig. 55, 56, 57 <https://www.michelangelo-raffaello.com/interni-michelangelo/>

Fig. 58 <https://www.arazzeriascassa.it/artisti>

Fig. 59, 60 <https://www.michelangelo-raffaello.com/interni-michelangelo/>

Fig. 61 <https://www.arazzeriascassa.it/collezioni>

Fig. 62 <https://transatlantictransfers.polimi.it/it/atlas/432/raffaello/>

Fig. 63, 64 <https://transatlantictransfers.polimi.it/it/atlas/432/raffaello/>

Fig. 65, 66 <https://www.michelangelo-raffaello.com/il-servizio-della-raffaello/>

Fig. 67, 68 GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'utopia*, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, 2016. p. 307

Fig. 69, 70 GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'utopia*, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, 2016. p. 289, 290

Fig. Copertina <https://www.arazzeriascassa.it/collezioni>

Fig. Copertina cap. 1 <https://unire.unige.it/handle/10621/844>

Fig. Copertina cap. 2 <https://fineart.dimanooinmano.it/magazine/arazzi/>

Fig. Copertina cap. 3 L. Nosenzo, *Gli arazzi nelle vigne. Storia dell'Arazzeria Scassa*, arabAFenice, Boves, 2010, p. 74

Fig. Copertina cap. 4 GMGProgettoCultura, S. Fiorino, C. Canalini, N. Provenzano, C. Salvagno, (a cura di) *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'utopia*, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, 2016. p. 80

