

MILLE MIGLIA...D'ARTE

Museo Santa Giulia
Sala dell'Affresco

Colossi
arte
contemporanea
www.colossiarte.it

www.colossiarte.it
info@colossiarte.it
Tel. +39 030.3758583
Cell. +39 338.9528261



CARTUR
Cultura Assistenza Ricreazione TURismo

Orari di apertura:

Dal 10 al 31 maggio

dal martedì alla domenica ore 9,30 - 17,30

Dal 2 al 6 giugno

dal martedì alla domenica ore 10 - 18

MILLE MIGLIA...D'ARTE



Dal 9 maggio
al 6 giugno 2009

Museo Santa Giulia
Sala dell'Affresco

Colossi
arte
contemporanea
www.colossiarte.it

www.colossiarte.it
info@colossiarte.it
Tel. +39 030.3758583
Cell. +39 338.9528261



CARTUR
Cultura Assistenza Ricreazione TURismo

Mille Miglia ovvero un totale
di 1600 km da percorrere tra Brescia a Roma
e viceversa per tornare alla partenza; un percorso che
forma uno strano otto all'interno dello stivale italiano quasi a
voler formare il simbolo dell'infinito.

Forse a questo pensavano gli ideatori della "gara più bella del mondo" così
come affermava Enzo Ferrari.

Era il 1927 quando venne ideato questo itinerario al di fuori degli autodromi, affinché
queste automobili potessero essere ammirate dal pubblico delle città e delle campagne....
E pensare che erano passati solo 50 anni dal primo motore a scoppio montato su di una
carrozza.

E idealmente con questa mostra " Mille Miglia...d'arte" mio padre ed io vogliamo attraversare
insieme a voi i percorsi tesi tra tecnologia ed estetica verso una precisa direzione artistica che
nobilita l'automobile come opera d'arte, attraverso opere di artisti storici come Mimmo Rotella, Tino
Stefanoni, Gianni Bertini fino a nomi più contemporanei: Francesco De Molfetta, Adolfo Lugli, Max
Bi (solo per citarne alcuni).

E' questo lo "START" della mostra, una gara nella gara, che rinnoveremo nel 2010 con un vero e proprio
concorso internazionale dedicato alla giovane arte contemporanea; in occasione della successiva
edizione, infatti, i giovani artisti potranno partecipare con opere destinate a raccontare ed a
rappresentare, attraverso la libera espressione, il tema della gara e quello dell'automobile.

Accanto a importanti artisti storici le opere partecipanti al concorso verranno selezionate
da una giuria di alto profilo scientifico ed esposte in una mostra appositamente
realizzata: un progetto di grande levatura atto ad arricchire il prestigio della
Mille Miglia, dimostrando infine la potenzialità del rapporto fra arte e
cultura, istituzioni pubbliche e gallerie private.
Seguiteci....

Antonella Colossi

Mille Miglia...d'arte.

Noi vogliamo inneggiare all'uomo che tiene il volante la cui asta ideale attraversa la terra, lanciata in corsa essa pure sul circuito della sua orbita.

F. T. Marinetti

I folli voli meccanici iniziarono allora: nel Novecento delle avanguardie, tra Futurismo e Dada; fra l'esaltata innovazione di Filippo Tommaso Marinetti e l'inafferrabile intuitività di Duchamp.

Ulisse moderno, l'artista del XX secolo ritrovò la propria Itaca, terra incandescente rinata a furia di gangli meccanici e nodi tecnologici: luogo simbolico della partenza e del ritorno, confine iniziatico dell'esperienza e dell'approdo.

Itaca, luogo mutevole dove fluiscono coscienza ed esperienza, simbolo del viaggio, del tragitto di gara, della narrazione come tensione e sfida, rito iniziatico e mito circolare: quello dell'arte e della tecnica; della lentezza della natura contro l'accelerazione della macchina.

Si staglia netta come un segnale automobilistico, istantanea come l'annuncio dello START, perentoria come la direzione indicata dalla FRECCIA ROSSA: è la linea di demarcazione – e di fusione – che scorre tra l'epidermide dell'uomo trasformata dall'enfasi tecnologica, e la superficie di un'auto disciolta nello scorrere della gara, nel contrasto fra spazio e tempo, nell'entusiasmo metallico, nel guizzo cromatico.

Arte come strumento ed anima della macchina; macchina come simbolo e potenziamento dell'arte.

Una mostra d'arte contemporanea, dedicata alle Mille Miglia: folle volo teso fra memoria e innovazione? Forse; ma...chi sfiorerà, per primo, il traguardo?

La creazione artistica o le potenzialità meccaniche, oppure ancora lui, Ulisse, ovvero l'uomo d'ogni tempo, artista e viaggiatore, nel quale naufragano tecnologia ed estetica, ansia d'affermazione e volontà innata di competizione?

Sì, una mostra dedicata alle Mille Miglia. E a tutto ciò che vi ruota attorno, in una sfida costante di linguaggi e scenari, di immagini e parole.

Perché è l'arte, cartina tornasole d'ogni tempo, sismografo d'ogni luogo, a diventare simbolo e racconto di questa storia, lunga quasi un secolo, che da questa città, Brescia, nasce, ed ogni anno s'avvia e si conclude.

Diciannove artisti appartenenti a quattro generazioni, chiamati a tessere, attraverso il fil rouge di un mito, quello dell'automobile, trame e orditi di un altro mito, quello della gara a quattro ruote per eccellenza, la Mille Miglia.

Perché se è vero che negli ultimi due secoli il fato della cultura è la tecnologia, dalla macchina al digitale, l'automobile è l'icona di tale destino e dissidio, in sé racchiudendo il confronto fra unicum assoluto e riproducibilità tecnica, modello e serialità; da simbolo della macchinolatria moderna a icona del benessere contemporaneo, essa è il risultato del rinnegamento dell'organico a favore del meccanico, prodotto dell'abnegazione dell'industria, atto plasmante anche dell'essere umano; veicolo di segni linguistici e comportamentali, l'automobile coinvolge e trasforma il panorama urbano, scenario di una costante, eccitata corsa verso il progresso; alla soglia delle Avanguardie storiche, la macchina si trasforma in medium creativo. Diventa arte.

E l'arte, si sa, per esistere deve infrangere le regole, infischiarne del senso unico della tradizione, azzardare controsensi, arrischiarsi in inversioni ad U; arrestarsi – e accelerare – a suo piacimento.

Mentre s'inauguravano le prime, storiche Mille Miglia, l'automobile diventava sempre più corpo-alter ego dell'odissiacca creatività dell'uomo: oggetto dotato di coscienza poetica, per dirla con Breton, negli

anni Trenta da strumento funzionale il veicolo mobile si trasforma in surrogato di desiderio, rivestendo la sua carrozzeria di valori magici e socio-simbolici, avviandosi, dal cinema alle arti visive, lungo la strada degli impulsi nascosti dell'io di massa.

Dal delirio di Dalì di erotiche automobili *"...in gesso e in onice...avvolte in biancheria da donna"*, all'acuta riflessione di uno dei principali protagonisti dell'Arte Concreta, Gillo Dorfles, che nel rinnovamento agognato del secondo dopoguerra, rifletteva su macchine come *"vesti ampliate della personalità – non solo fisica – dell'uomo"* che, indossandole, di esse si compiace come della sua giacca o del suo pastrano. Fra anni Cinquanta e decennio successivo, fra informale e nuova figurazione, il design italiano sfidava quello europeo e statunitense, mentre l'arte s'insinuava, confrontandosi con rinnovata energia, nella tecnologia e nei nuovi mass-media, scegliendo l'automobile quale simbolo-feticcio, icona e logo ricorrente per l'analisi delle trasformazioni in atto. Dal mito quotidiano e "possibile" dell'utilitaria, segno fino ad oggi del costume che cambia, al mito inarrivabile della Ferrari, l'auto simbolo per eccellenza di una creatività italiana che, in pochi decenni, seppe dar luce all'aerodinamica morbidezza della Vespa ed alla forma benevola della linea 500.

È a partire da questo snodo cronologico degli anni Sessanta che s'avvia la mostra, nell'epoca tesa fra potenzialità tecnologiche e trasformazioni socio-culturali. Si profilavano allora, come due traguardi da superare, da un lato quella nuova figurazione chiamata a tradurre una rinnovata volontà di tornare al mondo: come icona e logo, nella Pop Art, e come realtà ed esperienza, nel Nouveau Réalisme. Dall'altra parte, la necessità crescente – impellente – di leggerlo, quel mondo, di analizzarlo per abitarlo ed attraversarlo, avrebbe portato ad una sempre maggiore tensione concettuale, destinata a formulare un nuovo codice linguistico ed iconografico dove segnali, lettering e messaggi si dispongono analiticamente in un nuovo alfabeto urbano e tecnologico.

Dall'esaltazione dell'oggetto – e quale oggetto migliore, e simbolo insieme, se non l'automobile? – alla sua lacerazione e distruzione, atto predatorio, quindi estetico, del reale, la mostra s'avvia con le ricerche espressive di Mimmo Rotella, grande viaggiatore da Roma agli Stati Uniti, e inquieto demiurgo di un panorama di riti e miti tesi fra la composizione iconografia italiana ed europea e la distruzione vivificante del gesto individuale e metamorfico, simbolo della necessaria affermazione dell'artista. Ulisse disperso in derive creative, scelse la velocità e la sfida anche Pino Pascali, nella vita sempre su quella fatale motocicletta, nell'arte appassionato cantore di avventure di celluloidi per il teatro quotidiano del Carosello, dove bellimbusti al volante affrontano Killer's armati di cornetto Algida, e scenografie raffinatamente costruite accolgono sfide mass mediatiche ancora cariche d'entusiasmo, dove la reclame spesso comunica a quattro ruote.

Nelle "Iconosfere" di Roberto Malquori e nella mec-art di Gianni Bertini, entrambi rappresentanti di quella pop art italiana fortemente critica, l'automobile ritorna ossessiva, si staglia o ripete, ora nello star system frammentato dei décollages di Malquori, ora nei grovigli meccanici e nei "rotori" di Bertini, rappresentante d'eccezione del costante travaso fra astrazione e figura del secondo dopoguerra.

Allievo spirituale è Max Bi, giovane artista il cui linguaggio composito, in perenne metamorfosi sia materica che linguistica – fatto raro, è il caso di dirlo! – si colloca lungo tale percorso, attraverso una selezione di materiali a dir poco emblematica: la juta e i cementi, gli acrilici ora densi e grumosi, ora brillanti e icastici, in nome di una figurazione che, appena raggiunto il traguardo dell'icona, subito gareggia con i meandri dell'astrazione. Quanto accade, con risultati esteticamente opposti, nell'opera di Gianmarco Montesano, caratterizzata da un costante rincorrersi fra memoria storica e apparizioni oniriche, e per altro verso in quella di Adolfo Lugli, composta da campiture di linguaggi in perenne competizione, da stratificazioni di segni e derive di icone.

Eredi della tradizione dada-surrealista, outsiders dell'arte e fuori-gara per scelta, se la gara prevede regole stabilite, sono tre grandi protagonisti del Novecento italiano: Aldo Mondino, Sergio Dangelo e Tino Stefanoni. Scelgono un linguaggio che, partendo dal dato reale, arriva alla sua scomposizione

e riduzione concettuale, veicolo per eccellenza di una voluta, lirica sospensione di senso. Esempio, grazie al confronto fra le *Segnaletiche* degli anni Settanta e il recente *Automobile Autonobile*, la ricerca di Tino Stefanoni, che da un'astrazione giunta al traguardo della massima purezza linguistica, torna a gareggiare con la rappresentazione oggettuale delle cose, per negarle ogni volta – e quindi riaffermarle nella loro più vera essenza.

Si collocano su questo tragitto i giovani Vincenzo Marsiglia, Francesco De Molfetta, Carlo Pasini e Franco Angeloni, ciascuno avviando la propria ricerca, pur con intenzioni ed evidentemente diversi risultati formali ed espressivi, da un'idea di arte come linguaggio, fucina di segni e segnali attraverso i quali comporre e ricomporre, ogni volta, le sfide dell'iconografia contemporanea. Quattro diverse ricerche, quelle di Marsiglia e di Pasini maggiormente tese verso un'astrazione che diventa raffinata sperimentazione dei materiali e delle potenzialità del logo e del marchio; quelle di De Molfetta e di Angeloni proiettata in un'irriverenza concettuale che si traduce, spesso, in acuto spiazzamento iconografico e linguistico. I temi dell'automobile e della gara diventano simboli destinati a frantumarsi in una miriade di altri messaggi e significati da attraversare e sfidare con tutto il coraggio – e quel poco di incoscienza – che le giovani generazioni artistiche più attente sanno ben calibrare.

Come fucina da cui prelevare stimoli creativi, l'immagine della macchina e della gara automobilistica torna nelle operazioni concettualmente vicine, esteticamente così differenti, di Gianni Piacentino, Sandro Lodolo e di Maurizio Galimberti, accomunati dalla scelta del ready made. Nel primo, storico rappresentante dell'Arte Povera, l'azione del rifacimento diventa assemblage che rivela l'artista teso nella sfida contro la tecnica, del demiurgo assoluto contro l'indistinta produzione seriale, forse ultimo, possibile tramite fra natura e artificio: da qui nascono le sue automobili impossibili, nuove forme metalliche capaci di rinnovare il mito eterno della macchina, rinnegandolo.

Sandro Lodolo, compagno di lavoro di Pino Pascali nell'affascinante mondo della televisione d'antan, parte da un segnale stradale per graffiarlo, segnarlo e quasi "deturparlo", con una gestualità carica della memoria dell'arte, dall'Informale di Burri all'atto distruttivo del Nouveau Réalisme di César.

Diversamente, invece, l'azione di Galimberti si traduce in riscatto estetico, percettivo e quindi concettuale, su un oggetto comune già trasformato in opera d'arte. Un prelievo nel prelievo del reale, in nome di una costante, rinnovantesi ricerca estetica che non conosce né START né END.

Analogamente, è attraverso la dinamica di una gara che si rinnova solo ripetendosi, anno dopo anno, quale le Mille Miglia, di un corpo che si trasforma correndo, quale l'automobile, e le metamorfosi dei linguaggi artistici, che possiamo dunque oggi ripercorrere i tragitti della storia e del costume, proiettati verso un traguardo che fin da ora sappiamo di dover raggiungere, per valicare. Ad ulteriore dimostrazione delle infinite possibilità che ogni vero mito racchiude e rinnova, come paiono infine visualizzare le astratte "Vibrazioni simultanee" di Mario Nigro e il moto pittorico circolare che Eros Bonamini proietta sulla superficie di una cartina geografica italiana. In attesa del prossimo START, la sfida può iniziare...

Ilaria Bignotti

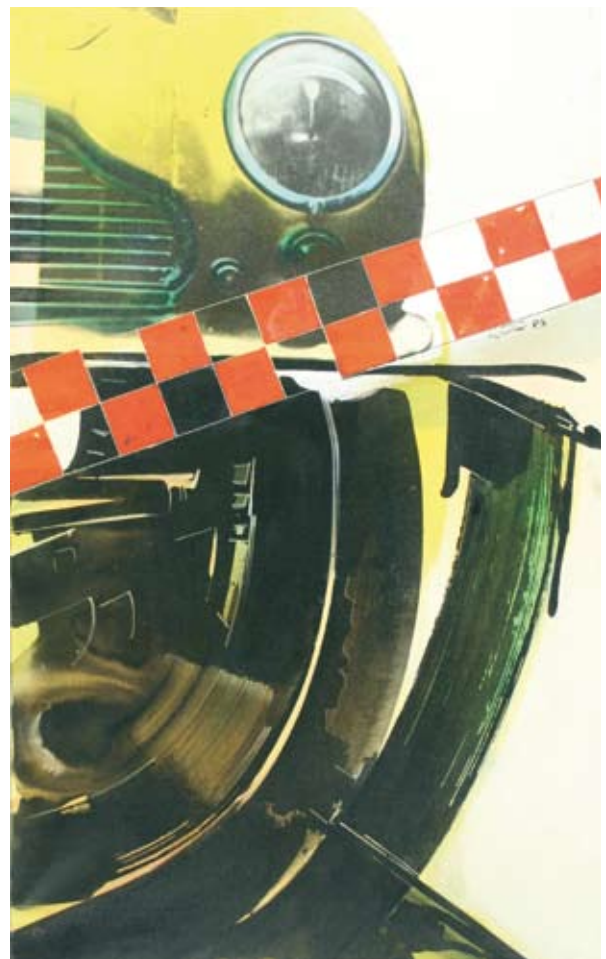


As fast as the speed of the flow in astraw, 2008,
tecnica mista e alimentazione elettrica, cm 55 x 55 x 20





Il ratto di Polinice, 1954, olio su carta, cm 62 x 43



La luce di Polinestra,
1983, mec-art su tela, cm 80 x 50

Eros Bonamini



Mille Miglia, 2008, tecnica mista su carta, cm 69,5 x 120

Sergio Dangelo



Profond, 1971, tecnica mista, cm 35 x 50





Fiat Lux, 2008,
tecnica mista, cm 150 x 150 x 16



Opel-a d'arte, 2008,
tecnica mista, cm 40 x 50



Fiato, 2008, cm 61 x 170



Re-stauro, 2007,
tecnica mista, cm 20,5 x 28



Aladino,
2009, tecnica mista, cm 20 x 32 x 20



Ready Made Shell, tecnica mista e polaroid, 2008



Barattoli Affezione Cera Shell, 2008, tecnica mista e polaroid, cm 42 x 17.5 x 12.5

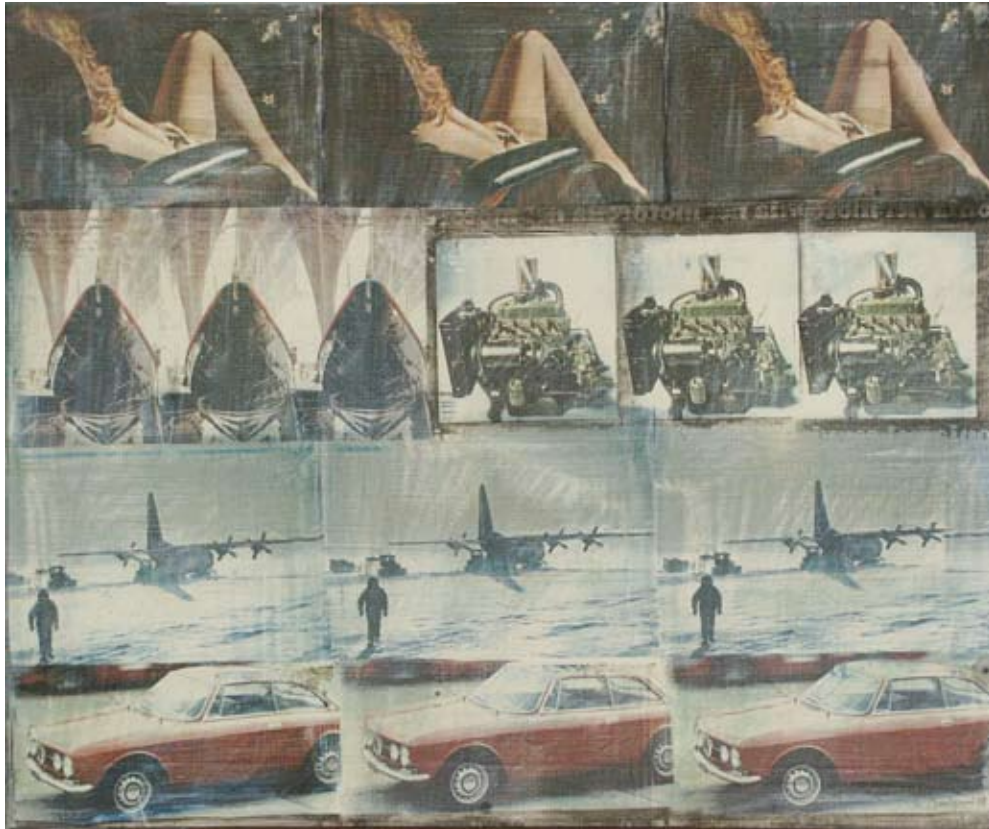




Troppo spericolato, 1988, segnale stradale regolamentare, cm 72,3 x 90



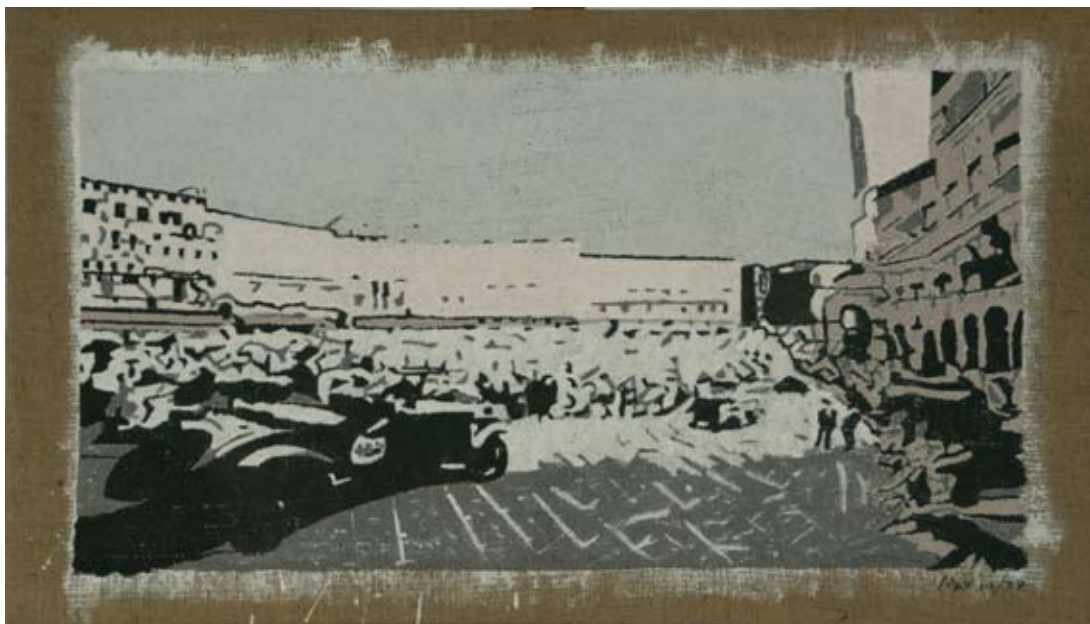
2 automobili 1 autonobile, 2008, tecnica mista, cm100 x 70



Motori, 1969, décollage su tela, cm 61 x 74



Materia, 2008, décollage su tela, cm 35 x 50



Piazza del Campo, 2007, affresco su juta, cm 51 x 88



Cabrio, 2007, affresco su juta, cm 31 x 51



Vecchi tempi, 2007, affresco su juta, cm 50 x 80



Punzonatura in Piazza Loggia,
2008, affresco su juta, cm 70 x 35





Ingresso a Siena, 2008, affresco su juta, cm 40 x 80



Arrivo al Rebuffone, 2008, affresco su juta, cm 40 x 80



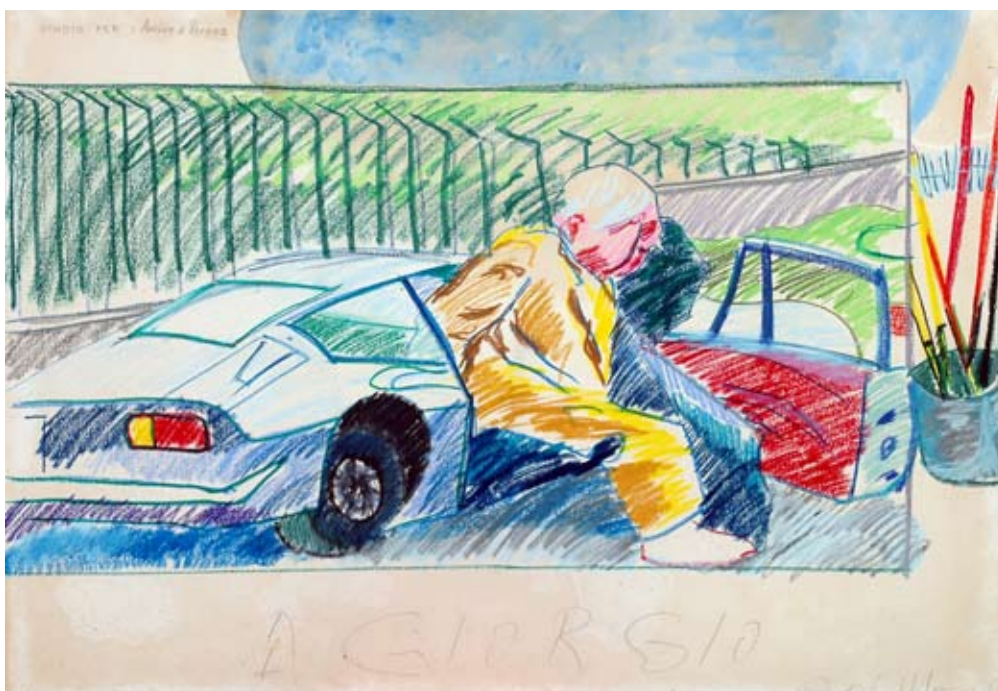
In fuga, 2008, affresco su juta, cm 40 x 80

Vincenzo Marsiglia



Marsiglia-Benz, 2008,
ceramica smaltata con intervento al terzo fuoco, cm 30 x 40

Aldo Mondino



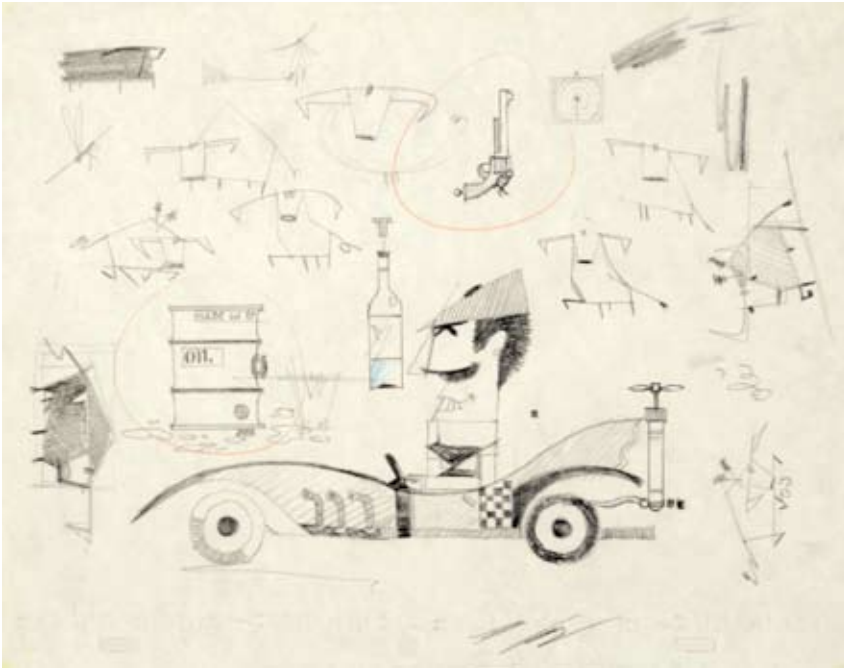
Arrivo a Verona di Giorgio de Chirico, 1971, tecnica mista, cm 50 x 70





Mille Miglia, 2009, olio su tela, cm 150 x 100

Pino Pascali



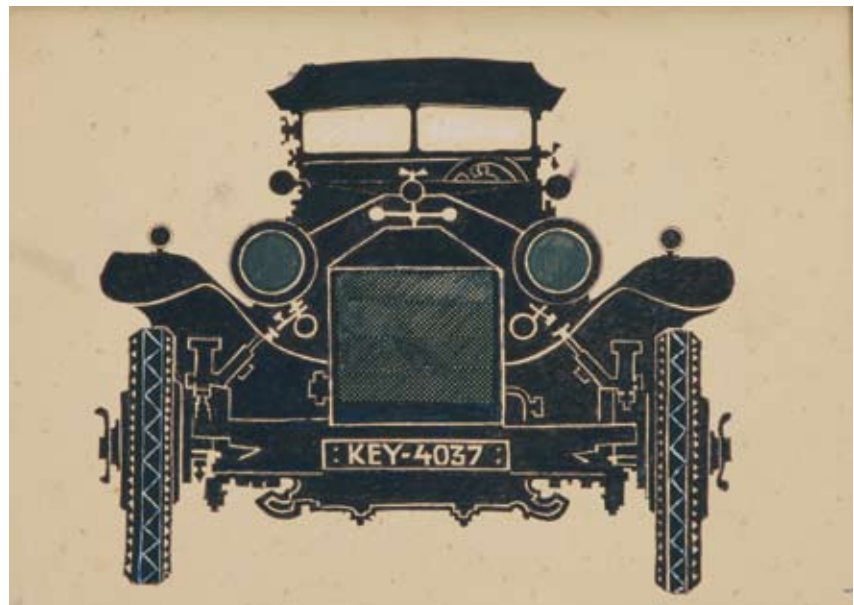
Giovane su auto, 1963, matita su carta, cm 22 x 28



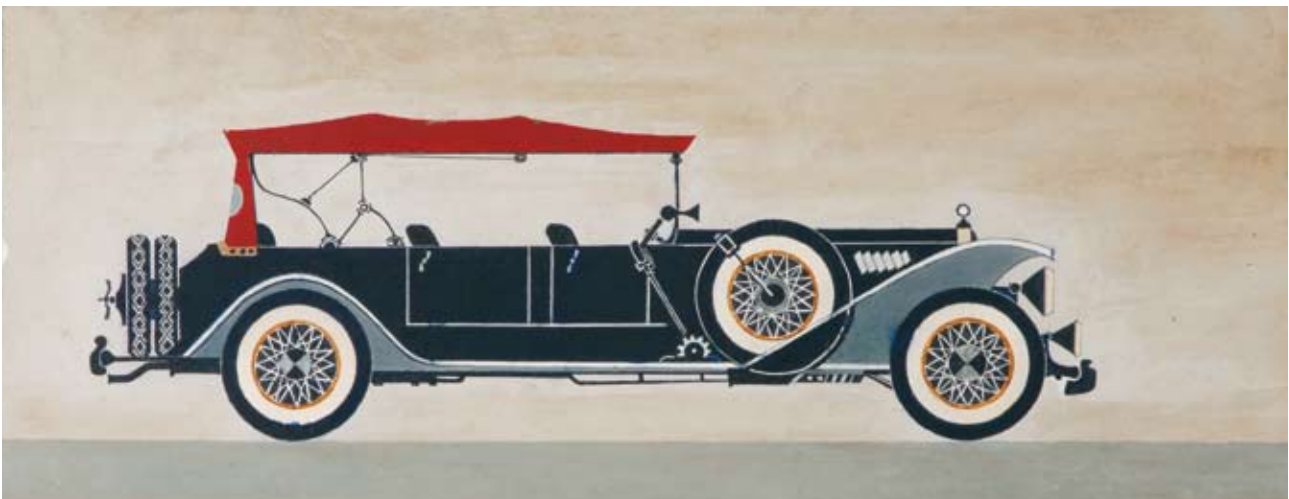
Traffico, 1963
tecnica mista su cartoncino,
cm 32 x 24



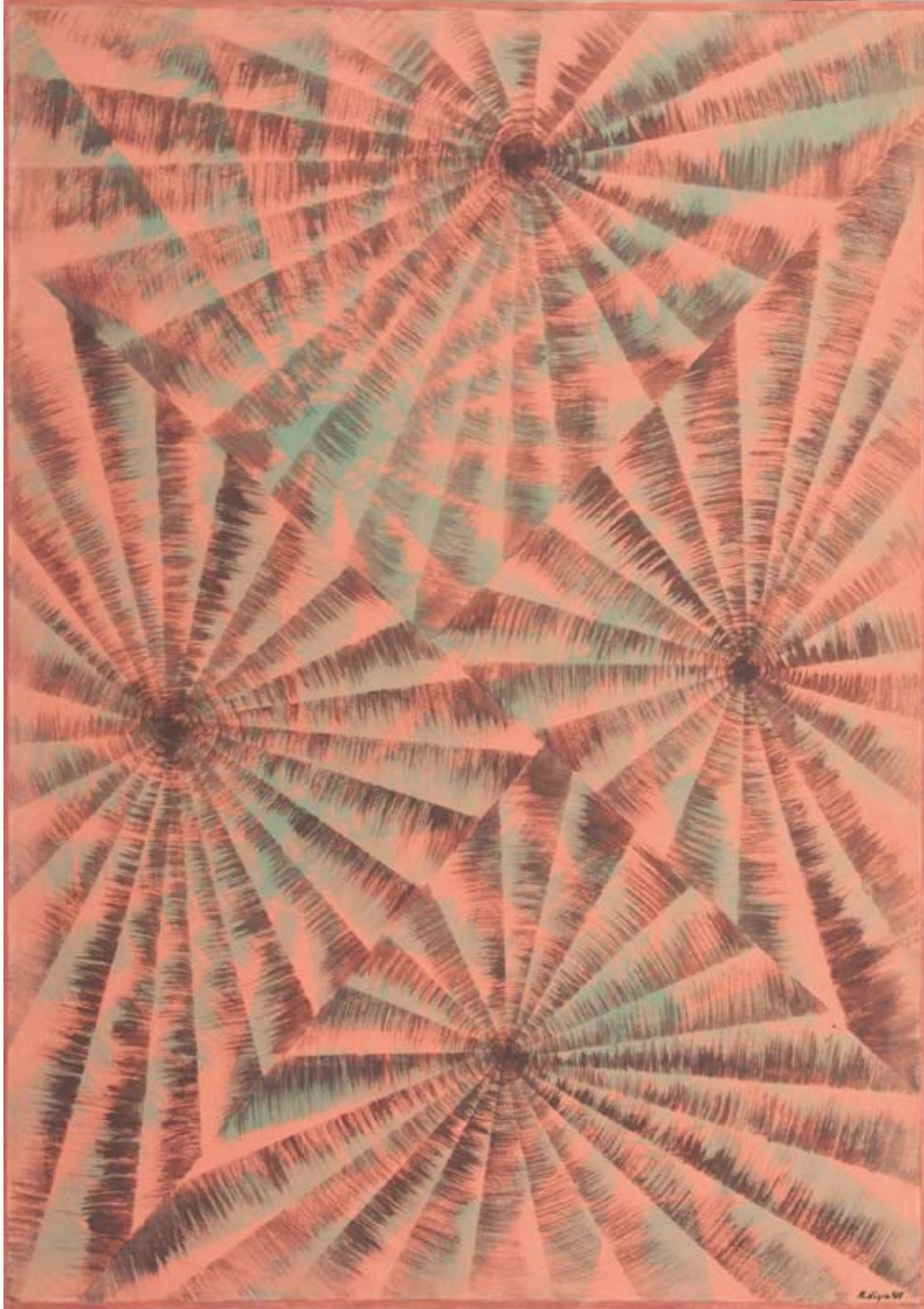
Kive camion, 1966,
tecnica mista, cm 25 x 35



L'auto di Al Cafone, 1961,
tecnica mista su cartoncino, cm 28 x 39



L'auto di Al Cafone, 1961, tecnica mista su carta, cm 23 x 57

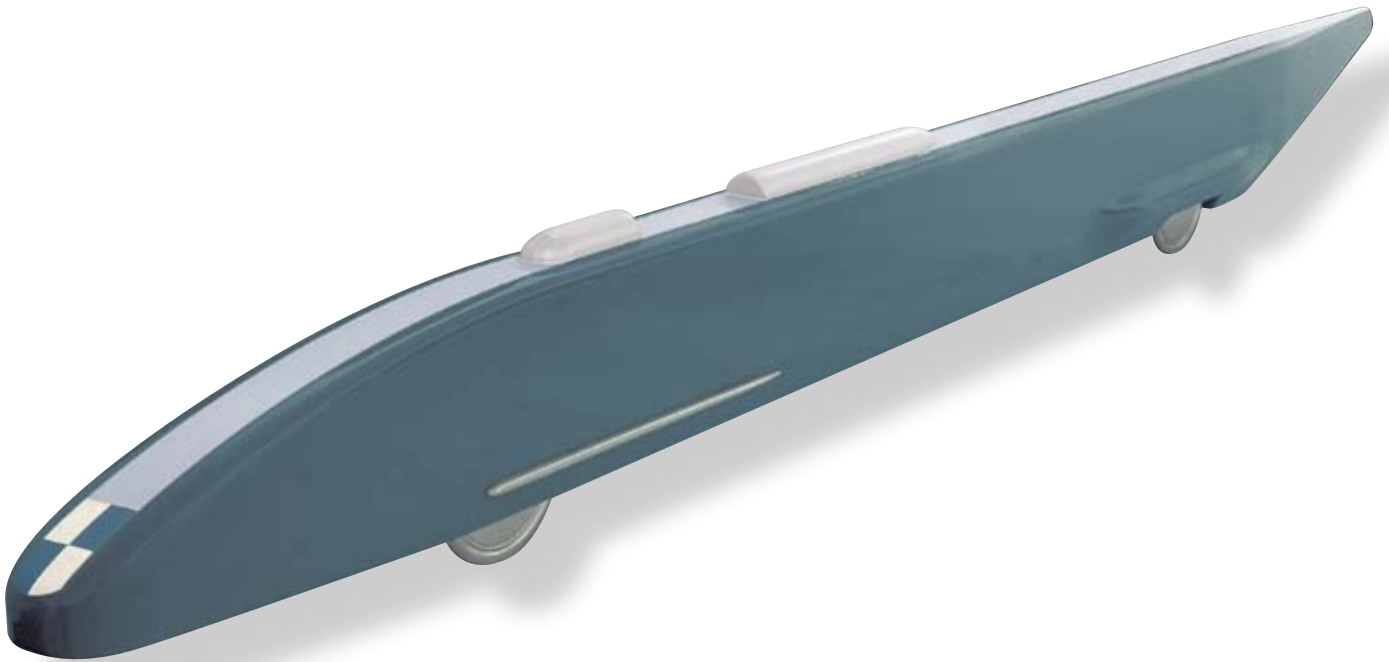


Vibrazioni simultanee, 1961, tempera su carta intelata, cm 73 x 51,5





Made in Italy, 2008, tecnica mista, cm 50 x 80



RECORD VEHICLE PROTOTYPE NR (S.S.C.F.)-6 2004
nitro-acrylic enamel on resin, chrome-plated brass, aluminium,
cm 9,95 x 105,5 x 5,6

Mimmo Rotella



Petit monument, 1961,
ready made, cm 28 x 10,5 x 10,5



Giochi di donne, 1971, effaçage, cm 28 x 21



Omaggio a Firenze, 1966, artypo su tela, cm 29 x 30



2° Gran Premio di San Marino, 1995, décollage, cm 98 x 68



Automobile-Autonobile, 2008, acrilico su tela, cm 32 x 45,5



Segnaletica 40, 1969/2007,
segnale stradale regolamentare, cm 72,3 x 90



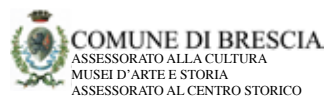
Segnaletica 39, 1969/2007,
segnale stradale regolamentare, cm 72,3 x 90



Un evento a cura di



In collaborazione con



CIRCOSCRIZIONE
CENTRO

Con il patrocinio di



Si ringrazia



MILLE MIGLIA...D'ARTE



Museo Santa Giulia, Sala dell'Affresco
via Musei,81/bis - Brescia - Tel. +39.030.2977834